



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

## London Airport Zoning Regulations

## Règlement de zonage de l'aéroport de London

C.R.C., c. 93

C.R.C., ch. 93

Current to September 9, 2020

À jour au 9 septembre 2020

Published by the Minister of Justice at the following address:  
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :  
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

---

## OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

### Published consolidation is evidence

**31 (1)** Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

### Inconsistencies in regulations

**(3)** In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

## LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

## NOTE

This consolidation is current to September 9, 2020. Any amendments that were not in force as of September 9, 2020 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

## CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2009, prévoient ce qui suit :

### Codifications comme élément de preuve

**31 (1)** Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

### Incompatibilité — règlements

**(3)** Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

## MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

## NOTE

Cette codification est à jour au 9 septembre 2020. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 9 septembre 2020 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

---

**TABLE OF PROVISIONS****Regulations Respecting Zoning at London Airport**

- 1 Short Title
- 2 Interpretation
- 4 Application
- 5 General
- 6 Natural Growth

**SCHEDULE****TABLE ANALYTIQUE****Règlement de zonage concernant l'aéroport de London**

- 1 Titre abrégé
- 2 Interprétation
- 4 Application
- 5 Dispositions générales
- 6 Végétation

**ANNEXE**

---

## CHAPTER 93

---

### AERONAUTICS ACT

#### London Airport Zoning Regulations

---

## Regulations Respecting Zoning at London Airport

### Short Title

1 These Regulations may be cited as the *London Airport Zoning Regulations*.

### Interpretation

2 In these Regulations,

**airport** means London Airport, City of London, in the Province of Ontario; (*aéroport*)

**airport reference point** means the point determined in the manner set out in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

**approach surface** means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

**Minister** means the Minister of Transport; (*ministre*)

**outer surface** means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

**strip** means the rectangular portion of the landing area of the airport, including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

**transitional surface** means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surface, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

---

## CHAPITRE 93

---

### LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

#### Règlement de zonage de l'aéroport de London

---

## Règlement de zonage concernant l'aéroport de London

### Titre abrégé

1 Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement de zonage de l'aéroport de London*.

### Interprétation

2 Dans le présent règlement,

**aéroport** désigne l'aéroport de London, à London, dans la province d'Ontario; (*airport*)

**bande** désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite de façon plus détaillée à la partie V de l'annexe; (*strip*)

**ministre** désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

**point de repère de l'aéroport** désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

**surface d'approche** désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche est décrite de façon plus détaillée à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

**surface de transition** désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite de façon plus détaillée à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

**surface extérieure** désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface extérieure est décrite de façon plus détaillée à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

**3** For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 898 feet above sea level.

## Application

**4** These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

## General

**5** No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

- (a) the approach surfaces;
- (b) the outer surfaces; or
- (c) the transitional surfaces.

## Natural Growth

**6** Where an object of natural growth on any land to which these Regulations apply exceeds in elevation any of the surfaces referred to in section 5, the Minister may make a direction that the owner or occupier of the land on which that object is growing remove the excessive growth.

SOR/81-175, s. 1.

**7** [Revoked, SOR/81-175, s. 1]

**3** Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 898 pieds au-dessus du niveau de la mer.

## Application

**4** Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans ses alentours immédiats, dont les limites extérieures sont définies à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui constituent l'aéroport.

## Dispositions générales

**5** Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le sommet dépasserait le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces indiquées ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir :

- a) les surfaces d'approche;
- b) la surface extérieure; ou
- c) les surfaces de transition.

## Végétation

**6** Au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain, visé par le présent règlement, où la végétation croît au-delà du niveau des surfaces mentionnées à l'article 5, le ministre peut établir une directive ordonnant d'enlever l'excédent de végétation.

DORS/81-175, art. 1.

**7** [Abrogé, DORS/81-175, art. 1]

## SCHEDULE

(Sections 2 and 4)

### PART I

## Airport Reference Point

Being a point at the intersection of a line drawn parallel to and distant 250 feet measured northwesterly at right angles from the centre line of runway 05-23 and a line drawn parallel to and distant 600 feet measured northeasterly at right angles from the centre line of runway 14-32.

### PART II

## Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the northeasterly corner of Lot 6, in Concession 1 North of the River Thames, in the Township of North Dorchester; THENCE, southerly along the eastern boundary of said Lot 6 to the southeasterly corner of the said Lot; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 6 to the southwesterly corner of the said Lot; THENCE, southerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 1 and 2 North of the River Thames, in the said Township, to the northeasterly corner of Lot 5, in Concession 2 North of the River Thames; THENCE, southerly along the eastern boundary of said Lot 5 to the intersection thereof with a line drawn parallel with the southern limit of the said allowance for road and perpendicularly distant 3,000 feet measured southerly therefrom; THENCE westerly along the said parallel line across Lots 5, 4 and 3, in the said Concession 2, to the intersection thereof with the western boundary of Lot 3, in the said Concession 2; THENCE, northerly along the western boundary of said Lot 3 to the northwestern corner of the said Lot; THENCE, northerly in a straight line across the said allowance for road to the southeasterly corner of Lot 2, in Concession 1 North of the River Thames; THENCE westerly along the southern boundary of Lot 2 and Lot 1, in the said Concession, to the southwesterly corner of said Lot 1; THENCE, southwesterly in a straight line across the allowance for road between the Township of North Dorchester and the Township of London, to the southeasterly corner of Lot 1, in Concession "C", in the Township of London, now in the City of London; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 1 and Lot 2, in said Concession "C", to the southwesterly corner of said Lot 2; THENCE, northerly along the western boundary of said Lot 2, to the northwesterly corner of the said Lot; THENCE, northerly in a straight line across the allowance for road between Concession "C" and Concession 1, in the Township of London, to the southeasterly corner of Lot 3, in Concession 1; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 3 and Lot 4, in Concession 1, to the southwestern corner of said Lot 4; THENCE, westerly in a straight line across the allowance for road between Lots 4 and 5, in the said Concession 1, to the southeasterly corner of said Lot 5; THENCE, westerly along the southern boundary of the said Lot 5 to the southwestern corner of the said Lot; THENCE, northerly along the western boundary of the said

## ANNEXE

(articles 2 et 4)

### PARTIE I

## Point de repère de l'aéroport

Un point situé à l'intersection d'une ligne tracée parallèlement à l'axe de la piste 05-23, à une distance de 250 pieds au nord-ouest de celui-ci, et d'une ligne tracée parallèlement à l'axe de la piste 14-32, à une distance de 600 pieds au nord-est de celui-ci.

### PARTIE II

## Description des limites extérieures des terrains

PARTANT DE l'angle nord-est du lot 6, dans la concession 1 au nord de la rivière Thames, dans le township de North Dorchester; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 6 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud du lot 6 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 1 et 2 au nord de la rivière Thames, dans ledit township, jusqu'à l'angle nord-est du lot 5, dans la concession 2 au nord de la rivière Thames; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 5 jusqu'à son intersection avec une ligne tracée parallèlement à la limite sud de ladite emprise de voie publique, à une distance de 3 000 pieds au sud de celle-ci; DE LÀ, en direction ouest, en suivant ladite ligne parallèle, qui traverse les lots 5, 4 et 3 de ladite concession 2, jusqu'à son intersection avec la limite ouest du lot 3, dans ladite concession 2; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 3 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction nord, en ligne droite, traversant ladite emprise de voie publique jusqu'à l'angle sud-est du lot 2, dans la concession 1, au nord de la rivière Thames; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud des lots 2 et 1, dans ladite concession, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 1; DE LÀ, en direction sud-ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les townships de North Dorchester et de London, jusqu'à l'angle sud-est du lot 1, dans la concession « C », dans le township de London, maintenant dans la ville de London; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud des lots 1 et 2, dans ladite concession « C », jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 2; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 2, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions « C » et 1, dans le township de London, jusqu'à l'angle sud-est du lot 3, dans la concession 1; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud des lots 3 et 4, dans la concession 1, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 4; DE LÀ, en direction ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 4 et 5, dans ladite concession 1, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 5; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud du lot 5 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 5 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE

Lot 5 to the northwestern corner of the said Lot; THENCE, northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 1 and 2 to the south-western corner of Lot 5, in said Concession 2; THENCE, northerly along the western boundary of said Lot 5 to the intersection thereof with the southern limit of Cheapside Street as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Middlesex East (No. 33) as Plan No. 876; THENCE, easterly along the southern limit of Cheapside Street to the intersection thereof with the production southerly of the western boundary of Block "R" as shown on Plan No. 876; THENCE, northerly along that production and along the western boundary of Block "R" and the production northerly thereof to the intersection of the said production with the southern boundary of Lot 5, in Concession 3; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 5 and Lot 6 to the eastern limit of the allowance for road known as Packs Lane; THENCE, northerly along the eastern limit of Packs Lane to the northern boundary of said Lot 6, in Concession 3; THENCE, northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4 to the south-western corner of Lot 6, in Concession 4; THENCE northerly along the western boundary of Lot 6, in Concession 4, to the intersection thereof with the South bank of the Thames River; THENCE easterly along the South bank of the Thames River to the intersection thereof with the western boundary of Lot 4, in Concession 4; THENCE northerly along the western boundary of said Lot 4 to the northwesterly corner of the said Lot; THENCE, westerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 4 and 5 to the southwestern corner of Lot 4, in Concession 5; THENCE, northerly along the western boundary of Lot 4, in Concession 5 to the northwesterly corner of the said Lot; THENCE, easterly along the northern boundary of Lot 4 and Lot 3 to the intersection thereof with the West bank of the Thames River; THENCE, easterly in a straight line across the Thames River to the intersection of the East bank of the river with the northern boundary of Lot 2, in Concession 5; THENCE, easterly along the northern boundary of Lot 2 and Lot 1 to the northeasterly corner of Lot 1, in Concession 5; THENCE, southerly along the eastern boundary of said Lot 1 to the intersection thereof with the production westerly of the northern boundary of Lot 10, in Concession 1, in the Township of West Nissouri; THENCE, easterly along that production and along the northern boundary of said Lot 10 to the northeasterly corner of the said Lot; THENCE, southerly along the eastern boundary of Lot 10, in Concession 1, to the southeastern corner of the said Lot; THENCE, easterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 1 and 2, in the Township of West Nissouri, to the northwesterly corner of Lot 9, in said Concession 2; THENCE, easterly along the northern boundary of said Lot 9 to the northeasterly corner of the said Lot; THENCE southerly along the eastern boundary of said Lot 9 to the southeasterly corner of the said Lot; THENCE, easterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 2 and 3 to the northwesterly corner of Lot 8, in the said Concession 3; THENCE, easterly along the northern boundary of Lot 8 to the northeasterly corner of the said Lot; THENCE, southerly along the eastern boundary of said Lot 8 to the southeasterly corner of the said Lot; THENCE, easterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4 to the northwesterly corner of Lot 7, in said Concession 4; THENCE easterly along the northern boundary of Lot 7 to the northeasterly corner of the said Lot; THENCE,

LÀ, en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 1 et 2 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 5, dans ladite concession 2; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 5 jusqu'à son intersection avec la limite sud de la rue Cheapside, comme il est indiqué sur un plan de subdivision enregistré au bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement du comté de Middlesex Est n° 33, plan qui porte le numéro 876; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite sud de la rue Cheapside jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest du bloc « R » indiqué au plan n° 876; DE LÀ, en direction nord, en suivant ce prolongement et la limite ouest du bloc « R », puis le prolongement vers le nord de cette limite ouest jusqu'à l'intersection dudit prolongement avec la limite sud du lot 5, dans la concession 3; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud des lots 5 et 6 jusqu'à la limite est de l'emprise de voie publique connue sous le nom de Packs Lane; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite est de Packs Lane jusqu'à la limite nord dudit lot 6, dans la concession 3; DE LÀ, en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 3 et 4 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 6, dans la concession 4; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest du lot 6, dans la concession 4, jusqu'à son intersection avec la rive sud de la rivière Thames; DE LÀ, en direction est, en suivant la rive sud de la rivière Thames jusqu'à son intersection avec la limite ouest du lot 4, dans la concession 4; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 4 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 4 et 5, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 4, dans la concession 5; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest du lot 4, dans la concession 5, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord des lots 4 et 3, jusqu'à son intersection avec la rive ouest de la rivière Thames; DE LÀ, en direction est, en ligne droite, traversant la rivière Thames jusqu'à l'intersection de la rive est de la rivière et de la limite nord du lot 2, dans la concession 5; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord des lots 2 et 1 jusqu'à l'angle nord-est du lot 1, dans la concession 5; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 1 jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot 10, dans la concession 1, dans le township de West Nissouri; DE LÀ, en direction est, en suivant ce prolongement et la limite nord dudit lot 10 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est du lot 10, dans la concession 1, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 1 et 2, dans le township de West Nissouri, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 9, dans ladite concession 2; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord dudit lot 9 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 9 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 2 et 3 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 8, dans la concession 3; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord du lot 8 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 8 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 3 et 4 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 7, dans ladite concession 4; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord du lot 7 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en suivant

southerly along the eastern boundary of Lot 7 and Lot 6 to the southeasterly corner of Lot 6, in Concession 4; THENCE, southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 5 and Lot 6, in Concession 4, to the northeasterly corner of said Lot 5; THENCE, southerly along the eastern boundary of Lots 5, 4, 3 and 2, in Concession 4, to the southeasterly corner of said Lot 2; THENCE, westerly along the southern boundary of said Lot 2 to the southwesterly corner of the said Lot; THENCE, westerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4 to the northeasterly corner of Lot 1, in Concession 3; THENCE, southerly along the eastern boundary of Lot 1 to the southeasterly corner of the said Lot; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 1 to the intersection thereof with the production northerly of the eastern boundary of Lot 6, in Concession 1 North of the River Thames, in the Township of North Dorchester; THENCE, southerly along that production to the point of commencement.

### PART III

## Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strips associated with runways 05-23, 08-26 and 14-32 and more particularly described as follows:

- (a)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 05 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to twenty (20) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip three hundred and twenty-five (325) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and six thousand five hundred (6,500) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight hundred (800) feet from the projected centre line,
- (b)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 08 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,
- (c)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 14 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,
- (d)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 23 consisting of an inclined plane having

la limite est des lots 7 et 6 jusqu'à l'angle sud-est du lot 6, dans la concession 4; DE LÀ, en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 5; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est des lots 5, 4, 3 et 2, dans la concession 4, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 2; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud dudit lot 2 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 3 et 4 jusqu'à l'angle nord-est du lot 1, dans la concession 3; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est du lot 1 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud du lot 1 jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du lot 6, dans la concession 1 au nord de la rivière Thames, dans le township de North Dorchester; DE LÀ, en direction sud, en suivant ce prolongement jusqu'au point de départ.

### PARTIE III

## Description de chacune des surfaces d'approche

Soit une surface qui aboutit à chacune des extrémités des bandes correspondant aux pistes 05-23, 08-26 et 14-32, et dont suit la description plus détaillée :

- a)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 05, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre vingt (20) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à trois cent vingt-cinq (325) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à six mille cinq cents (6 500) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à huit cents (800) pieds du prolongement de l'axe,
- b)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 08, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10 000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2 000) pieds du prolongement de l'axe,
- c)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 14, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10 000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens



a ratio of one (1) foot measured vertically to twenty (20) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip three hundred and twenty-five (325) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and six thousand five hundred (6,500) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight hundred (800) feet from the projected centre line,

**(e)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 26 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line, and

**(f)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 32 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown on Department of Transport Plan No. T2868, dated October 1, 1974.

## PART IV

### Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

**(a)** a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the elevation of the airport reference point, and

**(b)** where the common plane described in paragraph (a) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. T2868, dated October 1, 1974.

horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2 000) pieds du prolongement de l'axe,

**d)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 23, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre vingt (20) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à trois cent vingt-cinq (325) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à six mille cinq cents (6 500) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à huit cents (800) pieds du prolongement de l'axe,

**e)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 26, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10 000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2 000) pieds du prolongement de l'axe, et

**f)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 32, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10 000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2 000) pieds du prolongement de l'axe,

ces surfaces d'approche figurent sur le plan n° T2868 du ministère des Transports, daté du 1<sup>er</sup> octobre 1974.

## PARTIE IV

### Description de la surface extérieure

Soit une surface imaginaire constituée

**a)** d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude du point de repère de l'aéroport, et

**b)** d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa a) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure figure sur le plan n° T2868 du ministère des Transports, daté du 1<sup>er</sup> octobre 1974.

## PART V

### Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

- (a)** the strip associated with runway 05-23 is three hundred (300) feet in width, one hundred and fifty (150) feet being on each side of the centre line of the runway, and three thousand five hundred and seventy-four (3,574) feet in length,
- (b)** the strip associated with runway 08-26 is one thousand two hundred (1,200) feet in width, six hundred (600) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand eight hundred (6,800) feet in length, and
- (c)** the strip associated with runway 14-32 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and nine thousand three hundred (9,300) feet in length,

which strips are shown on Department of Transport Plan No. T2868, dated October 1, 1974.

## PART VI

### Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. T2868, dated October 1, 1974.

SOR/83-524, ss. 1, 2.

## PARTIE V

### Description de chacune des bandes

Description des bandes :

- a)** la bande correspondant à la piste 05-23 est large de trois cents (300) pieds, soit cent cinquante (150) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de trois mille cinq cent soixante-quatorze (3 574) pieds,
- b)** la bande correspondant à la piste 08-26 est large de mille deux cents (1 200) pieds, soit six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de six mille huit cents (6 800) pieds, et
- c)** la bande correspondant à la piste 14-32 est large de mille (1 000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de neuf mille trois cents (9 300) pieds,

ces bandes figurent sur le plan n° T2868 du ministère des Transports daté du 1<sup>er</sup> octobre 1974.

## PARTIE VI

### Description de chacune des surfaces de transition

Soit une surface constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de sept (7) pieds dans le sens horizontal, suivant une direction horizontale perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec une autre surface de transition d'une bande adjacente. Ces surfaces de transition figurent sur le plan n° T2868 du ministère des Transports, daté du 1<sup>er</sup> octobre 1974.

DORS/83-524, art. 1 et 2.