CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

# Vancouver International Airport Zoning Regulations

# Règlement de zonage de l’aéroport international de Vancouver

SOR/80-902

DORS/80-902

Current to September 21, 2026

À jour au 21 septembre 2026

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.

## 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 1er 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.

## 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.

## 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

This consolidation is current to September 21, 2026. Any amendments that were not in force as of September 21, 2026 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

## NOTE

Cette codification est à jour au 21 septembre 2026. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 21 septembre 2026 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

**TABLE OF PROVISIONS**

**Regulations Respecting Zoning at Vancouver International Airport**


**1** Short Title

**2** Interpretation

**4** Application

**5** General

**6** Natural Growth

**7** Disposal of Waste

**SCHEDULE**


**TABLE ANALYTIQUE**

**Règlement de zonage concernant l'aéroport international de Vancouver**


**1** Titre abrégé

**2** Définitions

**4** Application

**5** Dispositions générales

**6** Végétation

**7** Dépôt de déchets

**ANNEXE**

Registration
SOR/80-902 November 27, 1980

AERONAUTICS ACT

## Vancouver International Airport Zoning Regulations

P.C. 1980-3235 November 27, 1980

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 6* of the *Aeronautics Act*, is pleased hereby to approve the revocation by the Minister of Transport of the *Vancouver International Airport Zoning Regulations*, C.R.C., c. 120, and to approve the annexed *Regulations respecting zoning at Vancouver International Airport* made by the Minister of Transport in substitution therefor.

Enregistrement
DORS/80-902 Le 27 novembre 1980

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

## Règlement de zonage de l'aéroport international de Vancouver

C.P. 1980-3235 Le 27 novembre 1980

Sur avis conforme du ministre des Transports et en vertu de l'article 6* de la *Loi sur l'aéronautique*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'approuver que le ministre des Transports abroge le *Règlement de zonage de l'aéroport international de Vancouver*, C.R.C., c. 120, et qu'il établisse en remplacement le *Règlement de zonage concernant l'aéroport international de Vancouver*, ci-après.

* as amended by S.C. 1976-77, c. 28, sections 2 and 49

* S.C. de 1976-77, c. 28, art. 2 et 49

**Regulations Respecting Zoning at Vancouver International Airport**

# Short Title

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

# Interpretation

**2** In these Regulations,

***airport*** means Vancouver International Airport, in the Township of Richmond, in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

***airport reference point*** means the point described in Part I of the Schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

***approach surface*** means an imaginary inclined plane extending upward and outward from an end of a strip along and at right angles to the projected centre line of the strip, 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 surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the Schedule; (*surface de transition*)

**3** For the purposes of these Regulations, the assigned elevation of the airport reference point is two metres above sea level.

**Règlement de zonage concernant l'aéroport international de Vancouver**

# Titre abrégé

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

# Définitions

**2** Dans le présent règlement,

***aéroport*** désigne l'aéroport international de Vancouver, situé dans le *township* de Richmond dans la province de la Colombie-Britannique; (*airport*)

***bande*** désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, piste comprise, qui a été aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; ladite bande est décrite plus en détail 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 s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir d'une extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; ladite surface d'approche est décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

***surface de transition*** désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur, à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; ladite surface de transition est décrite plus en détail 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; ladite surface extérieure est décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

**3** Aux fins du présent règlement, l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport est de deux mètres au-dessus du niveau de la mer.

# Application

**4** These Regulations apply to all the lands and lands under water, 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, but these Regulations do not apply to such lands as from time to time form part of the airport.

# General

**5** No person shall erect or construct on any land or land under water 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 surface; 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 set out in paragraphs 5(a) to (c), the Minister may make a direction that the owner or occupier of the land on which that object is growing remove the excessive growth thereof.

# Disposal of Waste

**7** No owner or occupier of any land or land under water to which these Regulations apply shall permit such land or any part thereof to be used for the disposal or accumulation thereon of any waste material or substance edible by or attractive to birds.



# Application

**4** Le présent règlement s'applique à tous les terrains submergés ou non, y compris les emprises de voies publiques, qui sont contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage et dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe, à l'exclusion des terrains qui font à l'occasion partie de l'aéroport.

# Dispositions générales

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

**a)** les surfaces d'approche;

**b)** la surface extérieure; ou

**c)** les surfaces de transition.

# Végétation

**6** Lorsque sur un terrain visé par le présent règlement, la végétation croît au-delà du niveau des surfaces énoncées aux alinéas 5a) à c), le ministre peut ordonner au propriétaire ou à l'occupant du terrain d'enlever l'excédent de végétation.

# Dépôt de déchets

**7** Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain submergé ou non auquel s'applique le présent règlement, de permettre qu'on utilise ce terrain comme dépôt de déchets, de matières ou de substances comestibles pour les oiseaux ou propres à les attirer.

**SCHEDULE**

(ss. 2 and 4)

**PART I**

# Description of Airport Reference Point

Being a point distant 720.532 metres measured Northerly at right angles to the centre line of runway 08R-26L, from a point thereon distant 1 514.206 metres measured Easterly along that centre line from the end of the strip associated with runway approach 08R, which distances are ground level distances.

**PART II**

# Description of Outer Limits of Land

COMMENCING at the intersection of the westerly production of the northerly limit of Blundell Road and the westerly boundary of the Township of Richmond; THENCE easterly along the said westerly production and the said northerly limit of Blundell Road to an intersection with the southwesterly limit of the approach surface associated with Runway Approach 30; THENCE on an azimuth of 150°31′19″ and following the said southwesterly limit to an intersection with a line drawn at right angles to the projected centre line of the strip associated with the said Runway Approach and distant 15 000 metres southeasterly from the end of the said strip; THENCE on an azimuth of 51°59′28″ along the said line which said line is the southeasterly end of the said approach surface a distance of 4 800 metres to the most easterly corner of the said approach surface; THENCE on an azimuth of 313°27′38″ and following the northeasterly limit of the said approach surface to an intersection with the northerly limit of Blundell Road; THENCE easterly along the said northerly limit of Blundell Road to the westerly limit of Garden City Road; THENCE northerly along the said westerly limit of Garden City Road to an intersection with the westerly production of that portion of the northerly limit of Granville Avenue lying east of Garden City Road; THENCE easterly along the said westerly production and the said northerly limit of Granville Avenue to the westerly limit of Number 4 Road; THENCE northerly along the said westerly limit of Number 4 Road to the northerly limit of New Westminster Highway; THENCE westerly along the said northerly limit of New Westminster Highway

**ANNEXE**

(art. 2 et 4)

**PARTIE I**

# Point de repère de l'aéroport

Le point de repère de l'aéroport est un point situé à une distance de 720,532 mètres, mesurée en direction nord perpendiculairement à l'axe de la piste 08R-26L, à partir d'un point situé à une distance de 1514,206 mètres, mesurée en direction est le long dudit axe, à partir de l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 08R, lesdites distances étant déterminées au niveau du sol.

**PARTIE II**

# Limites extérieures des terrains

COMMENÇANT à l'intersection du prolongement ouest de la limite nord du chemin Blundell et de la limite ouest du *township* de Richmond; DE LÀ, vers l'est le long dudit prolongement ouest et de ladite limite nord du chemin Blundell jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de la surface d'approche associée à l'approche de la piste 30; DE LÀ, selon un azimut de 150°31′19″ et suivant ladite limite sud-ouest jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande associée à l'approche de ladite piste et située à 15 000 mètres au sud-est de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, selon un azimut de 51°59′28″, le long de ladite ligne qui constitue l'extrémité sud-est de ladite surface d'approche et qui couvre une distance de 4 800 mètres jusqu'à l'angle extrême est de ladite surface d'approche; DE LÀ, selon un azimut de 313°27′38″ et suivant la limite nord-est de ladite surface d'approche jusqu'à l'intersection avec la limite nord du chemin Blundell; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite nord du chemin Blundell jusqu'à la limite ouest du chemin Garden City; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite ouest du chemin Garden City jusqu'à l'intersection avec le prolongement ouest de la partie de la limite nord de l'avenue Granville qui se trouve à l'est du chemin Garden City; DE LÀ, vers l'est le long dudit prolongement ouest et de ladite limite nord de l'avenue Granville jusqu'à la limite ouest du chemin nº 4; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite ouest du chemin nº 4 jusqu'à la limite nord de la route de New Westminster; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord de la route de New Westminster

to the easterly limit of Garden City Road; THENCE northerly along the said easterly limit of Garden City Road to an intersection with the southerly limit of the approach surface associated with Runway Approach 26L; THENCE on an azimuth of 108°32′10″ and following the said southerly limit to an intersection with a line drawn at right angles to the projected centre line of the strip associated with the said Runway Approach and distant 15 000 metres easterly from the end of the said strip; THENCE on an azimuth of 10°00′19″ along the said line, which said line is the easterly end of the said approach surface a distance of 4 800 metres to the northeast corner of the said approach surface; THENCE on an azimuth of 271°28′28″ and following the northerly limit of the said approach surface to an intersection with a line drawn at right angles to the projected centre line of the strip associated with Runway Approach No. 26R and distant 15 000 metres easterly from the end of the said strip; THENCE on an azimuth of 10°00′19″ along the said line which said line is the easterly end of the said approach surface to the northeast corner of the said approach surface; THENCE on an azimuth of 271°28′28″ and following the northerly limit of the said approach surface to an intersection with the northerly production of the westerly limit of Number 4 Road; THENCE northerly along the said northerly production of Number 4 Road to an intersection with the centre line of the North Arm of the Fraser River Channel being the boundary of the Township of Richmond and the City of Vancouver; THENCE southwesterly along the said boundary to an intersection with the aforementioned northerly limit of the approach surface associated with Runway Approach 26R; THENCE on an azimuth of 271°28′28″ and following the northerly limit of the said approach surface to an intersection with the northerly portion of the transitional surface associated with the said Runway Approach; THENCE on an azimuth of 279°25′28″ and following the northerly limit of the said transitional surface to an intersection with the aforementioned boundary of the Township of Richmond and the City of Vancouver; THENCE northwesterly and following the said boundary to the most northerly corner of the Township of Richmond; THENCE southerly along the westerly boundary of the said Township of Richmond boundary to an intersection with the northeasterly limit of the approach surface associated with Runway Approach 12; THENCE on an azimuth of 330°31′19″ and following the said northeasterly limit to an intersection with a line drawn at right angles to the projected centre line of the strip associated with the said Runway Approach and distant 15 000 metres northwesterly from the end of the said strip; THENCE on an azimuth of 231°59′28″ along the said line, which said line is the northwesterly end of the said approach

jusqu'à la limite est du chemin Garden City; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite est du chemin Garden City jusqu'à l'intersection avec la limite sud de la surface d'approche associée à l'approche de la piste 26L; DE LÀ, selon un azimut de 108°32′10″ et suivant ladite limite sud jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande associée à l'approche de ladite piste et située à 15 000 mètres à l'est de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, selon un azimut de 10°00′19″, le long de ladite ligne qui constitue l'extrémité est de ladite surface d'approche et qui couvre une distance de 4 800 mètres jusqu'à l'angle nord-est de ladite surface d'approche; DE LÀ, selon un azimut de 271°28′28″ et suivant la limite nord de ladite surface d'approche jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande associée à l'approche de la piste 26R et située à 15 000 mètres à l'est de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, selon un azimut de 10°00′19″, le long de ladite ligne qui constitue l'extrémité est de ladite surface d'approche jusqu'à l'angle nord-est de ladite surface d'approche; DE LÀ, selon un azimut de 271°28′28″ et suivant la limite nord de ladite surface d'approche jusqu'à l'intersection avec le prolongement nord de la limite ouest du chemin nº 4; DE LÀ, vers le nord le long dudit prolongement nord du chemin nº 4 jusqu'à l'intersection avec l'axe du bras nord du chenal du fleuve Fraser qui constitue la limite entre le *township* de Richmond et la ville de Vancouver; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de ladite limite jusqu'à l'intersection avec ladite limite nord de la surface d'approche associée à l'approche de la piste 26R; DE LÀ, selon un azimut de 271°28′28″ et suivant la limite nord de ladite surface d'approche jusqu'à l'intersection avec la partie nord de la surface de transition associée à l'approche de ladite piste; DE LÀ, selon un azimut de 279°25′28″ et suivant la limite nord de ladite surface de transition jusqu'à l'intersection avec ladite limite du *township* de Richmond et de la ville de Vancouver; DE LÀ, vers le nord-ouest et suivant ladite limite jusqu'à l'angle extrême nord du *township* de Richmond; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest dudit *township* de Richmond jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de la surface d'approche associée à l'approche de la piste 12; DE LÀ, selon un azimut de 330°31′19″ et suivant ladite limite nord-est jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande associée à l'approche de ladite piste et située à 15 000 mètres au nord-ouest de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, selon un azimut de 231°59′28″, le long de ladite ligne qui constitue l'extrémité nord-ouest de ladite surface d'approche et qui couvre une distance de 4 800 mètres jusqu'à l'angle extrême ouest de ladite surface d'approche; DE LÀ, selon un azimut de 133°27′38″ et suivant la limite sud-ouest de ladite

surface a distance of 4 800 metres to the most westerly corner of the said approach surface; THENCE on an azimuth of 133°27′38″ and following the southwesterly limit of the said approach surface to an intersection with the westerly boundary of the aforementioned Township of Richmond; THENCE southerly along the said boundary to an intersection with the northerly portion of the transitional surface associated with Runway Approach 08L; THENCE on an azimuth of 280°35′11″ and following the northerly limit of the said transitional surface to an intersection with the approach surface associated with the said Runway Approach; THENCE on an azimuth of 288°32′10″ and following the northerly limit of the said approach surface to an intersection with a line drawn at right angles to the projected centre line of the strip associated with Runway Approach 08L and distant 15 000 metres westerly from the end of the said strip; THENCE on an azimuth of 190°00′19″ and following the said line, which said line is the westerly end of the said approach surface to an intersection with the approach surface associated with Runway Approach 08R; THENCE on an azimuth of 288°32′10″ and following the northerly limit of the said approach surface to an intersection with a line drawn at right angles to the projected centre line of the strip associated with the said Runway Approach and distant 15 000 metres westerly from the end of the said strip; THENCE on an azimuth of 190°00′19″ along the said line, which said line is the westerly end of the said approach surface a distance of 4 800 metres to the southwest corner of the said approach surface; THENCE on an azimuth of 91°28′28″ and following the southerly limit of the said approach surface to an intersection with the southerly portion of the transitional surface associated with the said Runway Approach; THENCE on an azimuth of 99°25′28″ and following the southerly limit of the said transitional surface to an intersection with the westerly boundary of the aforementioned Township of Richmond; THENCE southerly and following the said westerly boundary to the point of commencement; EXCEPTING thereout, from the lands included within the above described outer limits of land, those portions of land more particularly described as follows: FIRSTLY: That portion of land, within the Township of Richmond bounded on the West by the westerly limit of Number 4 Road, on the South by the northerly limit of the approach surface associated with Runway Approach 26L and on the North by the southerly limit of the approach surface associated with Runway Approach 26R; and SECONDLY: That portion of land covered by water lying within the strait of Georgia bounded on the East by the westerly boundary of the Township of Richmond, on the South by the northerly limits of the approach surface and transitional surface associated with Runway Approach 08R and on the surface d'approche jusqu'à l'intersection avec la limite ouest du *township* de Richmond; DE LÀ, vers le sud, le long de ladite limite jusqu'à l'intersection avec la partie nord de la surface de transition associée à l'approche de la piste 08L; DE LÀ, selon un azimut de 280°35′11″ et suivant la limite nord de ladite surface de transition jusqu'à l'intersection avec la surface d'approche associée à l'approche de ladite piste; DE LÀ, selon un azimut de 288°32′10″ et suivant la limite nord de ladite surface d'approche jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande associée à l'approche de la piste 08L et située à 15 000 mètres à l'ouest de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, selon un azimut de 190°00′19″ et suivant ladite ligne qui constitue l'extrémité ouest de ladite surface d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface d'approche associée à l'approche de la piste 08R; DE LÀ, selon un azimut de 288°32′10″ et suivant la limite nord de ladite surface d'approche jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande associée à l'approche de ladite piste et située à 15 000 mètres à l'ouest de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, selon un azimut de 190°00′19″, le long de ladite ligne qui constitue l'extrémité ouest de ladite surface d'approche et qui couvre une distance de 4 800 mètres jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite surface d'approche; DE LÀ, selon un azimut de 91°28′28″ et suivant la limite sud de ladite surface d'approche jusqu'à l'intersection avec la partie sud de la surface de transition associée à l'approche de ladite piste; DE LÀ, selon un azimut de 99°25′28″ et suivant la limite sud de ladite surface de transition jusqu'à l'intersection avec la limite ouest du *township* de Richmond; DE LÀ, vers le sud et suivant ladite limite ouest jusqu'au point de départ; À L'EXCLUSION des parcelles de terrain décrites ci-après : PREMIÈREMENT : la parcelle de terrain, située dans le *township* de Richmond et délimitée à l'ouest par la limite ouest du chemin nº 4, au sud par la limite nord de la surface d'approche associée à l'approche de la piste 26L, et au nord par la limite sud de la surface d'approche associée à l'approche de la piste 26R; et DEUXIÈMEMENT : la parcelle de terrain submergée, située dans le détroit de Georgia et délimitée à l'est par la limite ouest du *township* de Richmond, au sud par les limites nord de la surface d'approche et de la surface de transition associées à l'approche de la piste 08R, et au nord par les limites sud de la surface d'approche et de la surface de transition associée à l'approche de la piste 08L;

lesquelles limites extérieures des terrains compris et exclus sont indiquées en jaune, en rouge et en bleu sur les feuilles 1 à 32 du plan nº BC 1280 du ministère des Transports, en date du 2 novembre 1978.

North by southerly limits of the Approach surface and transitional surface associated with Runway Approach 08L;

which outer limits of land and exceptions are shown outlined in yellow, red and blue on sheets 1 to 32 of Department of Transport Plan Number BC 1280 dated November 2, 1978.

**PART III**

# Description of Each Approach Surface

The approach surfaces are described as follows:

**(a)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 08R, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres measured horizontally to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant fifteen thousand (15 000) metres measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary line being two thousand four hundred (2 400) metres from the projected centre line; the imaginary line being three hundred decimal five (300.5) metres, measured vertically, above the assigned elevation of the airport reference point,

**(b)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 26L consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres measured horizontally rising to an intersection with the outer surface; thence the approach surface shall be horizontal and contiguous to an intersection with an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line and passing through the northwest corner of Lot 1, Section 3, Block 4 North, Range 6 West, Plan 24067; thence the approach surface shall slope upward at a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres measured horizontally to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant fifteen thousand (15 000) metres measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand four hundred (2 400) metres from the projected centre line; the imaginary horizontal line being two hundred and ninety-one decimal six zero (291.60) metres, measured vertically, above the assigned elevation of the airport reference point,

**(c)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 08L consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres measured horizontally to an

**PARTIE III**

# Surfaces d'approche

Les surfaces d'approche sont les suivantes :

**a)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 08R, et qui consiste en un plan incliné à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal, et s'élevant jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à quinze mille (15 000) mètres, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille quatre cents (2 400) mètres du prolongement de l'axe de la bande, et ladite ligne imaginaire étant à trois cents et cinq dixièmes (300,5) mètres, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport,

**b)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 26L, et qui consiste en un plan incliné à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal, et s'élevant jusqu'à son intersection avec la surface extérieure; DE LÀ, la surface d'approche est horizontale et contiguë à ladite surface extérieure jusqu'à son intersection avec une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et traversant l'angle nord-ouest du lot 1, section 3, bloc 4 nord, rang 6 ouest, plan 24067; de là, ladite surface d'approche s'élève en pente à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à quinze mille (15 000) mètres, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille quatre cents (2 400) mètres du prolongement de l'axe de la bande, et ladite ligne étant à deux cent quatre-vingt-onze et six dixièmes (291,60) mètres, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport,

imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant fifteen thousand (15 000) metres measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand four hundred (2 400) metres from the projected centre line; the imaginary horizontal line being three hundred decimal six (300.6) metres, measured vertically, above the assigned elevation of the airport reference point,

**(d)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 26R consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres measured horizontally rising to an intersection with the outer surface; thence the approach surface shall be horizontal and contiguous to the outer surface to an intersection with an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and passing through the north-east corner of the remainder of Lot D, Section 15, Block 5 North, Range 6 West, Plan 5736; thence the approach surface shall slope upwards at a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres measured horizontally to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, and distant fifteen thousand (15 000) metres from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand four hundred (2 400) metres from the projected centre line; the imaginary horizontal line being two hundred and seventy-eight decimal six (278.6) metres, measured vertically, above the assigned elevation of the airport reference point,

**(e)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 12 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres measured horizontally rising to an intersection with the outer surface; thence the approach surface shall be horizontal and contiguous to the said outer surface to an intersection with an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and commencing at the intersection point of the westerly limit of approach 12 and the westerly boundary of the Township of Richmond boundary; thence the approach surface shall slope upward at a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres measured horizontally to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant fifteen thousand (15 000) metres measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand four hundred (2 400) metres from the projected centre line; the imaginary horizontal line being two hundred and ninety-nine decimal sixty-eight (299.68) metres, measured

**c)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 08L, et qui consiste en un plan incliné à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal et s'élevant jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à quinze mille (15 000) mètres, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille quatre cents (2 400) mètres du prolongement de l'axe de la bande, et ladite ligne étant à trois cents et six dixièmes (300,6) mètres, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport,

**d)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 26R, et qui consiste en un plan incliné à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal et s'élevant jusqu'à son intersection avec la surface extérieure; DE LÀ, la surface d'approche est horizontale et contiguë à ladite surface extérieure jusqu'à son intersection avec une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et traversant l'angle nord-est du reste du lot D, section 15, bloc 5 nord, rang 6 ouest, plan 5736; DE LÀ, la surface d'approche s'élève en pente à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à quinze mille (15 000) mètres de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire était à deux mille quatre cents (2 400) mètres du prolongement de l'axe de la bande, et ladite ligne étant à deux cent soixante-dix-huit et six dixièmes (278,6) mètres, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport,

**e)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 12 et qui consiste en un plan incliné à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal et s'élevant jusqu'à son intersection avec la surface extérieure; DE LÀ, la surface d'approche est horizontale et contiguë à ladite surface extérieure jusqu'à son intersection avec une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et commençant au point d'intersection de la limite ouest de l'approche de la piste 12 et de la limite ouest du *township* de Richmond; DE LÀ, ladite surface d'approche s'élève en pente à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à quinze

vertically, above the assigned elevation of the airport reference point, and

**(f)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 30 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres horizontally rising to an intersection with the outer surface; thence the approach surface shall be horizontal and contiguous to the said outer surface to an intersection with an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and commencing at the intersection of the southwesterly limit of Approach 30 with the northerly limit of Blundell Road; thence the approach surface shall slope upwards at a ratio of one (1) metre measured vertically to fifty (50) metres measured horizontally to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant fifteen thousand (15 000) metres from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand four hundred (2 400) metres from the projected centre line; the imaginary horizontal line being two hundred and seventy-six decimal zero five (276.05) metres, measured vertically, above the assigned elevation of the airport reference point,

which approach surfaces have a divergence of 15 per cent on each side of the centre line of each strip and are shown outlined in blue on Department of Transport Plan No. BC 1280 dated November 2, 1978.

**PART IV**

# Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

**(a)** a common plane established at a constant elevation of forty-five (45) metres above the assigned elevation of the airport reference point, and

**(b)** where the common plane described in paragraph (a) is less than nine (9) metres above the surface of the ground, an imaginary surface located at nine (9) metres above the surface of the ground,

which outer surface is shown outlined in yellow on Department of Transport Plan No. BC 1280 dated November 2, 1978.

mille (15 000) mètres, dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille quatre cents (2 400) mètres du prolongement de l'axe de la bande, et ladite ligne étant à deux cent quatre-vingt-dix-neuf et soixante-huit centièmes (299,68) mètres, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport, et

**f)** une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 30, et consiste en un plan incliné à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal et s'élevant jusqu'à son intersection avec la surface extérieure; DE LÀ, la surface d'approche est horizontale et contiguë à ladite surface extérieure jusqu'à son intersection avec une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et commençant à l'intersection de la limite sud-ouest de l'approche de la piste 30 et de la limite nord du chemin Blundell; de là, ladite surface d'approche s'élève en pente à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de cinquante (50) mètres dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à quinze mille (15 000) mètres de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille quatre cents (2 400) mètres du prolongement de l'axe de la bande, et ladite ligne étant à deux cent soixante-seize et cinq centièmes (276,05) mètres, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport,

lesdites surfaces d'approche peuvent varier de 15 pour cent de chaque côté de l'axe de chaque bande; elles sont indiquées en bleu sur le plan n$^{o}$ BC 1280 du ministère des Transports, en date du 2 novembre 1978.

**PARTIE IV**

# Surfaces extérieures

La surface extérieure est une surface imaginaire qui consiste en

**a)** un plan commun établi à une hauteur constante de quarante-cinq (45) mètres au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport, et

**b)** une surface imaginaire située à neuf (9) mètres au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa a) est à moins de neuf (9) mètres au-dessus de la surface du sol,

ladite surface extérieure figure sur le plan n$^{o}$ BC 1280 du ministère des Transports, en date du 2 novembre 1978.

**PART V**

# Description of the Strips

The strips are described as follows:

**(a)** the strip associated with runway 08R-26L is three hundred (300) metres in width, one hundred and fifty (150) metres being on each side of the centre line of the runway, and three thousand four hundred and seventy-two decimal ninety-six (3 472.96) metres in length, sixty (60) metres extending beyond each end of the runway,

**(b)** the strip associated with runway 08L-26R is three hundred (300) metres in width, one hundred and fifty (150) metres being on each side of the centre line of the runway, and three thousand one hundred and fifty (3 150) metres in length, sixty (60) metres extending beyond each end of the runway, and

**(c)** the strip associated with runway 12-30 is three hundred (300) metres in width, one hundred and fifty (150) metres being on each side of the centre line of the runway, and two thousand three hundred and forty-five decimal fourteen (2 345.14) metres in length, sixty (60) metres extending beyond each end of the runway,

which strips are shown outlined in green on Department of Transport Plan No. BC 1280 dated November 2, 1978.

**PARTIE V**

# Bandes

Les bandes sont les suivantes :

**a)** la bande associée à la piste 08R-26L est de trois cents (300) mètres de largeur, de cent cinquante (150) mètres de chaque côté de l'axe de la piste et de trois mille quatre cent soixante-douze et quatre-vingt-seize centièmes (3 472,96) mètres de longueur, s'étendant sur une distance de soixante (60) mètres au-delà de chaque extrémité de la piste,

**b)** la bande associée à la piste 08L-26R est de trois cents (300) mètres de largeur, de cent cinquante (150) mètres de chaque côté de l'axe de la piste et de trois mille cent cinquante (3 150) mètres de longueur, s'étendant sur une distance de soixante (60) mètres au-delà de chaque extrémité de la piste, et

**c)** la bande associée à la piste 12-30 est de trois cents (300) mètres de largeur, de cent cinquante (150) mètres de chaque côté de l'axe de la piste et de deux mille trois cent quarante-cinq et quatorze centièmes (2 345,14) mètres de longueur, s'étendant sur une distance de soixante (60) mètres au-delà de chaque extrémité de la piste,

lesdites bandes sont indiquées en vert sur le plan n$^{o}$ BC 1280 du ministère des Transports, en date du 2 novembre 1978.

**PART VI**

# Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) metre measured vertically to seven (7) metres measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an elevation of forty-five (45) metres, measured vertically, above the assigned elevation of the airport reference point, which surfaces are shown outlined in red on Department of Transport Plan No. 1280 dated November 2, 1978.

**PARTIE VI**

# Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition consiste en un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) mètre dans le sens vertical et de sept (7) mètres dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et 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 une hauteur de quarante-cinq (45) mètres, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport; lesdites surfaces de transition sont indiquées en rouge sur le plan n$^{o}$ BC 1280 du ministère des Transports, en date du 2 novembre 1978.