



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

# Greenwood Airport Zoning Regulations

# Règlement de zonage de l'aéroport de Greenwood

SOR/95-558

DORS/95-558

Current to June 10, 2013

À jour au 10 juin 2013

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

CARACTÈRE OFFICIEL  
DES CODIFICATIONS

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

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:

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.

**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.

Codifications  
comme élément  
de preuve

...

[...]

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.

(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.

Incompatibilité  
— règlements

NOTE

This consolidation is current to June 10, 2013. Any amendments that were not in force as of June 10, 2013 are set out at the end of this document under the heading “Amendments Not in Force”.

NOTE

Cette codification est à jour au 10 juin 2013. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 10 juin 2013 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

Section		Page	Article		Page
	Regulations Respecting Zoning at Greenwood Airport			Règlement de zonage concernant l'aéroport de Greenwood	
1	SHORT TITLE	1	1	TITRE ABRÉGÉ	1
2	INTERPRETATION	1	2	DÉFINITIONS	1
3	APPLICATION	1	3	APPLICATION	1
4	GENERAL	2	4	DISPOSITIONS GÉNÉRALES	2
5	NATURAL GROWTH	2	5	VÉGÉTATION	2
6	BIRD HAZARDS	2	6	PÉRIL AVIAIRE	2
	SCHEDULE	3		ANNEXE	3

Registration  
SOR/95-558 November 28, 1995

AERONAUTICS ACT

### **Greenwood Airport Zoning Regulations**

P.C. 1995-1987 November 28, 1995

Whereas, pursuant to subsection 5.5(1)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, a copy of the proposed *Regulations respecting zoning at Greenwood Airport* was published in two successive issues of the Kentville Adviser on May 9 and 16, 1995 and in two successive issues of the *Canada Gazette Part I* on April 23 and 30, 1994;

Whereas a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of National Defence with respect to the proposed Regulations;

And Whereas the proposed Regulations are for the purpose of preventing lands adjacent to or in the vicinity of the Greenwood Airport from being used or developed in a manner that is, in the opinion of the Minister of National Defence, incompatible with the safe operation of an airport or aircraft;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Defence, pursuant to paragraph 5.4(2)(b)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, is pleased hereby to make the annexed *Regulations respecting zoning at Greenwood Airport*.

Enregistrement  
DORS/95-558 Le 28 novembre 1995

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

### **Règlement de zonage de l'aéroport de Greenwood**

C.P. 1995-1987 Le 28 novembre 1995

Attendu que, conformément au paragraphe 5.5(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, le projet de *Règlement de zonage concernant l'aéroport de Greenwood* a été publié dans deux numéros consécutifs du Kentville Adviser, le 9 mai et le 16 mai 1995 et dans deux numéros consécutifs de la *Gazette du Canada* Partie I, le 23 avril et le 30 avril 1994;

Attendu que les intéressés ont eu la possibilité de présenter leurs observations au sujet du projet de règlement au ministre de la Défense nationale;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport de Greenwood, incompatible, selon le ministre de la Défense nationale, avec la sécurité d'utilisation des aéronefs ou d'exploitation des aéroports,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Défense nationale et en vertu de l'alinéa 5.4(2)b)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de prendre le *Règlement de zonage concernant l'aéroport de Greenwood*, ci-après.

---

<sup>a</sup> R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

---

<sup>a</sup> L.R., ch. 33 (1<sup>er</sup> suppl.), art. 1

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT  
GREENWOOD AIRPORT

SHORT TITLE

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

INTERPRETATION

2. (1) In these Regulations,

“airport” means the Greenwood Airport, in the vicinity of the Village of Greenwood and the Town of Kingston, in the Province of Nova Scotia; (*aéroport*)

“airport zoning reference point” means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère du zonage de l’aéroport*)

“approach surface” means an imaginary inclined plane that extends upward and outward from each end of a strip and that is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d’approche*)

“outer surface” means an imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is more particularly described in Part V of the schedule, the outer limits of which are more particularly described in Part VI of the schedule; (*surface extérieure*)

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

“transitional surface” means an imaginary inclined plane that extends upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces and that is more particularly described in Part IV of the schedule. (*surface de transition*)

(2) For the purposes of these Regulations, the elevation of the airport zoning reference point is 25 m above sea level.

APPLICATION

3. These Regulations apply in respect of all lands, including public road allowances, that are adjacent to or in

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT  
L’AÉROPORT DE GREENWOOD

TITRE ABRÉGÉ

1. *Règlement de zonage de l’aéroport de Greenwood*.

DÉFINITIONS

2. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

«aéroport» L’aéroport de Greenwood, situé près du village de Greenwood et de la ville de Kingston, en Nouvelle-Écosse. (*airport*)

«bande» La partie rectangulaire de l’aire d’atterrissage de l’aéroport, y compris la piste, qui est aménagée pour le décollage et l’atterrissage des aéronefs dans une direction donnée et dont la description figure à la partie II de l’annexe. (*strip*)

«point de repère du zonage de l’aéroport» Le point décrit à la partie I de l’annexe. (*airport zoning reference point*)

«surface d’approche» Plan incliné imaginaire s’élevant vers l’extérieur à partir de chaque extrémité d’une bande et dont la description figure à la partie III de l’annexe. (*approach surface*)

«surface de transition» Plan incliné imaginaire s’élevant vers l’extérieur à partir des limites latérales d’une bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie IV de l’annexe. (*transitional surface*)

«surface extérieure» Surface imaginaire, située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport, dont la description figure à la partie V de l’annexe et dont les limites extérieures sont décrites à la partie VI de l’annexe. (*outer surface*)

(2) Pour l’application du présent règlement, l’altitude du point de repère du zonage de l’aéroport est de 25 m au-dessus du niveau de la mer.

APPLICATION

3. Le présent règlement s’applique aux biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux

the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part VII of the schedule, other than the lands that from time to time form part of the airport.

#### GENERAL

4. No person shall erect or construct on any land in respect of 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 any of the following surfaces that extend over the land on which the building, structure or object is situated, namely:

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

#### NATURAL GROWTH

5. No owner or lessee of any lands in respect of which these Regulations apply shall permit an object of natural growth on those lands to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 4(a) to (c).

#### BIRD HAZARDS

6. In order to minimize bird hazards to aviation, no owner or lessee of any lands in respect of which these Regulations apply shall permit those lands or any part thereof to be used as a site for

- (a) a sanitary land fill;
- (b) a food garbage disposal site;
- (c) a sewage lagoon; or
- (d) an open water storage reservoir.

abords ou dans le voisinage de l'aéroport et dont les limites extérieures sont décrites à la partie VII de l'annexe, sauf les biens-fonds qui font partie de l'aéroport.

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

4. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un bien-fonds visé par le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou élément ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou élément existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces suivantes qui s'élève de ce bien-fonds :

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

#### VÉGÉTATION

5. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds visé par le présent règlement de permettre que la végétation y croisse au-delà du niveau des surfaces visées aux alinéas 4a) à c).

#### PÉRIL AVIAIRE

6. En vue de réduire le plus possible le péril aviaire à l'égard de l'aviation, il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds visé par le présent règlement de permettre que tout ou partie de ce bien-fonds soit utilisé comme emplacement pour :

- a) la mise en décharge contrôlée;
- b) la décharge de déchets alimentaires;
- c) un bassin d'oxydation des eaux usées;
- d) un réservoir d'eau à ciel ouvert.

SCHEDULE  
(Sections 2 and 3)

PART I

DESCRIPTION OF THE AIRPORT ZONING REFERENCE  
POINT

The airport zoning reference point is a point located at the intersection of the centre line projection of runway 13-31 and the westerly end of the strip associated with the approach surface to runway 13. The reference point has Nova Scotia Grid Co-ordinates with a Northing of 4 982 711.68 m and an Easting of 5 465 850.41 m and is shown on Public Works Canada Greenwood Airport Zoning Plan No. S-1750, dated November 15, 1988.

PART II

DESCRIPTION OF THE STRIPS

Each strip is described as follows:

- (a) the strip associated with runway 13-31 is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 2 554.7 m in length;
- (b) the strip associated with runway 08-26 is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 2 552.4 m in length; and
- (c) the strip associated with runway 01-19 is 150 m in width, 75 m being on each side of the centre line of the runway, and 1 330.7 m in length,

which strips are shown on Public Works Canada Greenwood Airport Zoning Plan S-1750, dated November 15, 1988.

PART III

DESCRIPTION OF THE APPROACH SURFACES

The approach surfaces, shown on Public Works Canada Greenwood Airport Zoning Plan No. S-1750, dated November 15, 1988, are imaginary surfaces that abut each end of the strips associated with runways 08-26, 13-31, and 01-19, and that are more particularly described as follows:

- (a) a surface that abuts the end of the strip associated with runway 13 and consists of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 60 m measured horizontally rising to an intersection with the outer surface; thence the approach surface slopes upward at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and at a distance of 15 000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line, the imaginary horizontal line being 291 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip;
- (b) a surface that abuts the end of the strip associated with runway 31 and consists of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 60 m measured horizontally rising to an intersection with the outer surface; thence the approach surface slopes upward at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m mea-

ANNEXE  
(articles 2 et 3)

PARTIE I

DESCRIPTION DU POINT DE REPÈRE DU ZONAGE DE  
L'AÉROPORT

Le point de repère du zonage de l'aéroport est un point situé à l'intersection de la prolongation de l'axe de la piste 13-31 et de l'extrémité ouest de la bande associée à la surface d'approche de la piste 13. Ce point de repère a les coordonnées du grillage de la Nouvelle-Écosse N 4 982 711,68 m et E 5 465 850,41 m et figure au plan de zonage de l'aéroport de Greenwood, plan de zonage n° S-1750 du ministère des Travaux publics daté du 15 novembre 1988.

PARTIE II

DESCRIPTION DES BANDES

Chaque bande est décrite comme suit :

- a) la bande associée à la piste 13-31 mesure 300 m de large, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 554,7 m de long;
- b) la bande associée à la piste 08-26 mesure 300 m de large, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 552,4 m de long;
- c) la bande associée à la piste 01-19 mesure 150 m de large, soit 75 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 1 330,7 m de long.

Ces bandes figurent au plan de zonage de l'aéroport de Greenwood, plan de zonage n° S-1750 du ministère des Travaux publics daté du 15 novembre 1988.

PARTIE III

DESCRIPTION DES SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche figurant au plan de zonage de l'aéroport de Greenwood, plan de zonage n° S-1750 du ministère des Travaux publics daté du 15 novembre 1988, sont des surfaces imaginaires attenantes à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 08-26, 13-31 et 01-19 et sont décrites comme suit :

- a) la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 13 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 60 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à son intersection avec la surface extérieure; de là, la surface d'approche est constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à 291 m au-dessus de l'altitude déterminée à l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe;
- b) la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 31 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 60 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à son intersection avec la surface extérieure; de là, la surface d'approche est constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une

sured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and at a distance of 15 000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line, the imaginary horizontal line being 291.6 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip;

(c) a surface that abuts the end of the strip associated with runway 08 and consists of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 60 m measured horizontally rising to an intersection with the outer surface; thence the approach surface slopes upward at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and at a distance of 15 000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line, the imaginary horizontal line being 291.2 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip;

(d) a surface that abuts the end of the strip associated with runway 26 and consists of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 60 m measured horizontally rising to an intersection with the outer surface; thence the approach surface slopes upward at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and at a distance of 15 000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line, the imaginary horizontal line being 291.2 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip;

(e) a surface that abuts the end of the strip associated with runway 01 and consists of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 40 m measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and at a distance of 3 000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 525 m from the projected centre line, the imaginary horizontal line being 75 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip; and

(f) a surface that abuts the end of the strip associated with runway 19 and consists of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 40 m measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and at a distance of 3 000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 525 m from the projected centre line, the imaginary horizontal line being 75 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip.

#### PART IV

##### DESCRIPTION OF THE TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, shown on Public Works Canada Greenwood Airport Zoning Plan No. S-1750, dated November 15, 1988, is an inclined plane that rises at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally at right angles to the centre line of a strip

ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à 291,6 m au-dessus de l'altitude déterminée à l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe;

c) la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 08 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 60 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à son intersection avec la surface extérieure; de là, la surface d'approche est constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à 291,2 m au-dessus de l'altitude déterminée à l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe;

d) la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 26 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 60 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à son intersection avec la surface extérieure; de là, la surface d'approche est constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à 291,2 m au-dessus de l'altitude déterminée à l'extrémité de la bande et à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe;

e) la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 01 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 40 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à une distance de 3 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande; les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 525 m du prolongement de l'axe, et cette ligne horizontale imaginaire étant à 75 m au-dessus de l'altitude déterminée à l'extrémité de la bande;

f) la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 19 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 40 m dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à une distance de 3 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande; les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 525 m du prolongement de l'axe, et cette ligne horizontale imaginaire étant à 75 m au-dessus de l'altitude déterminée à l'extrémité de la bande.

#### PARTIE IV

##### DESCRIPTION DES SURFACES DE TRANSITION

Chaque surface de transition, figurant au plan de zonage de l'aéroport de Greenwood, plan de zonage n° S-1750 du ministère des Travaux publics daté du 15 novembre 1988, est un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 7 m dans le sens horizontal, sui-



and that extends upward and outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or the transitional surface of an adjoining strip.

#### PART V

##### DESCRIPTION OF THE OUTER SURFACE

The outer surface, shown on Public Works Canada Greenwood Airport Zoning Plan No. S-1750, dated November 15, 1988, is an imaginary surface that consists of a common plane established at a constant elevation of 45 m above the elevation of the airport zoning reference point, except that, where that common plane is less than 9 m above the surface of the ground, the imaginary surface is located at 9 m above the surface of the ground.

#### PART VI

##### DESCRIPTION OF THE OUTER LIMITS OF THE OUTER SURFACE

Commencing at the point of intersection of the northerly limit of the approach surface to runway 13, with the arc of a circle having a radius of 4 000 m, the centre of the circle being located at the mid-point of the westerly end of runway 13-31;

thence following the arc to the right a distance of 2 288.12 m to a point;

thence on an azimuth of 59°09'40", a distance of 1 164.19 m to a point;

thence following the arc of a circle to the right a distance of 1 395.30 m to a point, the circle having a radius of 4 000 m with the centre of the circle being located at the mid-point of the northerly end of runway 01-19;

thence on an azimuth of 79°08'50", a distance of 1 189.51 m to a point;

thence following the arc of a circle to the right a distance of 6 574.04 m to a point, the circle having a radius of 4 000 m with the centre of the circle being located at the mid-point of the easterly end of runway 08-26;

thence on an azimuth of 173°18'48", a distance of 1 496.22 m to a point;

thence following the arc of a circle to the right a distance of 6 984.27 m to a point, the circle having a radius of 4 000 m with the centre of the circle being located at the mid-point of the easterly end of runway 13-31;

thence on an azimuth of 273°21'21", a distance of 1 148.97 m to a point;

thence following the arc of a circle to the right a distance of 963.59 m to a point, the circle having a radius of 4 000 m, with the centre of the circle being located at the mid-point of the southerly end of runway 01-19;

thence on an azimuth of 287°09'29", a distance of 1 283.05 m to a point;

vant une direction perpendiculaire à l'axe de la bande, qui s'élève vers l'extérieur à partir des limites latérales de la bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec la surface de transition d'une bande adjacente.

#### PARTIE V

##### DESCRIPTION DE LA SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant au plan de zonage de l'aéroport de Greenwood, plan de zonage n° S-1750 du ministère des Travaux publics daté du 15 novembre 1988, est une surface imaginaire constituée d'un plan commun établi à l'altitude constante de 45 m au-dessus de l'altitude du point de repère du zonage de l'aéroport ou, lorsque ce plan commun se trouve à moins de 9 m au-dessus du sol, une surface imaginaire située à 9 m au-dessus du sol.

#### PARTIE VI

##### DESCRIPTION DES LIMITES EXTÉRIEURES DE LA SURFACE EXTÉRIEURE

À partir du point d'intersection de la limite nord de la surface d'approche de la piste 13 et de l'arc d'un cercle ayant un rayon de 4 000 m et dont le centre est situé au point milieu de l'extrémité ouest de la piste 13-31;

de là, suivant cet arc à la droite, sur une distance de 2 288,12 m jusqu'à un point;

de là, sur un azimut de 59°09'40", sur une distance de 1 164,19 m jusqu'à un point;

de là, suivant l'arc d'un cercle à la droite, sur une distance de 1 395,30 m jusqu'à un point, ce cercle ayant un rayon de 4 000 m et son centre étant situé au point milieu de l'extrémité nord de la piste 01-19;

de là, sur un azimut de 79°08'50", sur une distance de 1 189,51 m jusqu'à un point;

de là, suivant l'arc d'un cercle à la droite, sur une distance de 6 574,04 m jusqu'à un point, ce cercle ayant un rayon de 4 000 m et son centre étant situé au point milieu de l'extrémité est de la piste 08-26;

de là, sur un azimut de 173°18'48", sur une distance de 1 496,22 m jusqu'à un point;

de là, suivant l'arc d'un cercle à la droite, sur une distance de 6 984,27 m jusqu'à un point, ce cercle ayant un rayon de 4 000 m et son centre étant situé au point milieu de l'extrémité est de la piste 13-31;

de là, sur un azimut de 273°21'21", sur une distance de 1 148,97 m jusqu'à un point;

de là, suivant l'arc d'un cercle à la droite, sur une distance de 963,59 m jusqu'à un point, ce cercle ayant un rayon de 4 000 m et son centre étant situé au point milieu de l'extrémité sud de la piste 01-19;

de là, sur un azimut de 287°09'29", sur une distance de 1 283,05 m jusqu'à un point;

thence following the arc of a circle to the right a distance of 5 644.76 m to a point, the circle having a radius of 4 000 m, with the centre of the circle being located at the mid-point of the westerly end of runway 08-26;

thence on an azimuth of 08°00'48", a distance of 221.67 m to a point;

thence following the arc of a circle to the right a distance of 1 282.66 m to the point of commencement, the circle having a radius of 4 000 m, with the centre of the circle being located at the mid-point of the westerly end of runway 13-31.

The outer limits are shown on Public Works Canada Greenwood Airport Zoning Plan No. S-1750, dated November 15, 1988.

All azimuths and distances contained herein are grid-referenced to longitude 64°30' west, the central meridian of Zone 5 of the Nova Scotia 3° MTM Co-ordinate System, July 1, 1979 adjustment.

#### PART VII

##### DESCRIPTION OF THE OUTER LIMITS OF THE LANDS IN RESPECT OF WHICH THESE REGULATIONS APPLY

Commencing at the point of intersection of the northerly limit of the approach surface to runway 13, and the arc of a circle having a radius of 8 000 m, with the centre of the circle being defined by Nova Scotia Grid Co-ordinates having a Northing of 4 982 679.13 m and an Easting of 5 467 027.89 m;

thence following the arc to the right a distance of 17 058.60 m to a point of intersection with the northerly limit of the approach surface that abuts the end of the strip associated with runway 26;

thence following that northerly limit, on an azimuth of 56°08'57", a distance of 8 589.92 m to the easterly limit of the approach surface;

thence following that easterly limit on an azimuth of 154°40'48", a distance of 4 800 m to a point on the southerly limit of the approach surface;

thence following that southerly limit on an azimuth of 253°12'39", a distance of 8 502.59 m to a point of intersection with the aforesaid arc;

thence following the arc to the right a distance of 4 075.05 m to a point of intersection with the northerly limit of the approach surface that abuts the end of the strip associated with runway 31;

thence following that northerly limit on an azimuth of 97°19'37", a distance of 8 552.08 m to the easterly limit of the approach surface;

thence following that easterly limit on an azimuth of 195°51'28", a distance of 4 800 m to a point on the southerly limit of the approach surface;

thence following that southerly limit on an azimuth of 294°23'18", a distance of 8 633.84 m to a point of intersection with the aforesaid arc;

thence following the arc to the right a distance of 17 107.77 m to a point of intersection with the southerly limit of the approach surface that abuts the end of the strip associated with runway 08;

de là, suivant l'arc d'un cercle à la droite, sur une distance de 5 644,76 m jusqu'à un point, ce cercle ayant un rayon de 4 000 m et son centre étant situé au point milieu de l'extrémité ouest de la piste 08-26;

de là, sur un azimut de 08°00'48", sur une distance de 221,67 m jusqu'à un point;

de là, suivant l'arc d'un cercle à la droite, sur une distance de 1 282,66 m jusqu'au point de départ, ce cercle ayant un rayon de 4 000 m et son centre étant situé au point milieu de l'extrémité ouest de la piste 13-31.

Ces limites extérieures figurent au plan de zonage de l'aéroport de Greenwood, plan de zonage n° S-1750 du ministère des Travaux publics daté du 15 novembre 1988.

Tous les azimuts et les distances mentionnés dans la présente partie sont tirés du grillage provincial et sont établis à partir de la longitude 64°30' ouest, soit le méridien central de la zone 5 du système de coordonnées 3° MTM de la Nouvelle-Écosse, ajusté le 1<sup>er</sup> juillet 1979.

#### PARTIE VII

##### DESCRIPTION DES LIMITES EXTÉRIEURES DES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

À partir du point d'intersection de la limite nord de la surface d'approche de la piste 13 et de l'arc d'un cercle ayant un rayon de 8 000 m et dont le centre est situé à N 4 982 679,13 m et E 5 467 027,89 m selon le système de coordonnées de la Nouvelle-Écosse;

de là, suivant cet arc à la droite, sur une distance de 17 058,60 m jusqu'au point d'intersection avec la limite nord de la surface d'approche attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 26;

de là, suivant cette limite nord sur un azimut de 56°08'57", sur une distance de 8 589,92 m à la limite est de cette surface d'approche;

de là, suivant cette limite est sur un azimut de 154°40'48", sur une distance de 4 800 m jusqu'à un point sur la limite sud de cette surface d'approche;

de là, suivant cette limite sud sur un azimut de 253°12'39", sur une distance de 8 502,59 m jusqu'au point d'intersection avec l'arc susmentionné;

de là, suivant cet arc à la droite, sur une distance de 4 075,05 m jusqu'au point d'intersection avec la limite nord de la surface d'approche attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 31;

de là, suivant cette limite nord sur un azimut de 97°19'37", sur une distance de 8 552,08 m jusqu'à la limite est de cette surface d'approche;

de là, suivant cette limite est sur un azimut de 195°51'28", sur une distance de 4 800 m jusqu'à un point sur la limite sud de cette surface d'approche;

de là, suivant cette limite sud sur un azimut de 294°23'18", sur une distance de 8 633,84 m jusqu'au point d'intersection avec l'arc susmentionné;

de là, suivant cet arc à la droite, sur une distance de 17 107,77 m jusqu'au point d'intersection avec la limite sud de la surface d'approche attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 08;

thence following that southerly limit on an azimuth of  $236^{\circ}08'57''$ , a distance of 8 325.21 m to a point on the westerly limit of the approach surface;

thence following that westerly limit on an azimuth of  $334^{\circ}40'48''$ , a distance of 4 800 m to the northerly limit of the approach surface;

thence following that northerly limit on an azimuth of  $73^{\circ}12'39''$ , a distance of 8 414.56 m to a point of intersection with the aforesaid arc;

thence following the arc to the right a distance of 2 823.79 m to a point of intersection with the southerly limit of the approach surface that abuts the end of the strip associated with runway 13;

thence following that southerly limit on an azimuth of  $277^{\circ}19'37''$ , a distance of 8 366.51 m to the westerly limit of the approach surface;

thence following that westerly limit on an azimuth of  $15^{\circ}51'28''$ , a distance of 4 800 m to the northerly limit of the approach surface;

thence following that northerly limit on an azimuth of  $114^{\circ}23'18''$ , a distance of 8 281.85 m to the point of commencement.

The outer limits are shown on Public Works Canada Greenwood Airport Zoning Plan No. S-1750, dated November 15, 1988.

All azimuths and distances contained herein are grid-referenced to longitude  $64^{\circ}30'$  west, the central meridian of Zone 5 of the Nova Scotia  $3^{\circ}$  MTM Co-ordinate System, July 1, 1979 adjustment.

de là, suivant cette limite sud sur un azimut de  $236^{\circ}08'57''$ , sur une distance de 8 325,21 m jusqu'à un point sur la limite ouest de cette surface d'approche;

de là, suivant cette limite ouest sur un azimut de  $334^{\circ}40'48''$ , sur une distance de 4 800 m jusqu'à la limite nord de cette surface d'approche;

de là, suivant cette limite nord sur un azimut de  $73^{\circ}12'39''$ , sur une distance de 8 414,56 m jusqu'au point d'intersection avec l'arc susmentionné;

de là, suivant cet arc à la droite, sur une distance de 2 823,79 m jusqu'au point d'intersection avec la limite sud de la surface d'approche attenante à l'extrémité de la bande associée à la piste 13;

de là, suivant cette limite sud sur un azimut de  $277^{\circ}19'37''$ , sur une distance de 8 366,51 m jusqu'à la limite ouest de cette surface d'approche;

de là, suivant cette limite ouest sur un azimut de  $15^{\circ}51'28''$ , sur une distance de 4 800 m jusqu'à la limite nord de cette surface d'approche;

de là, suivant cette limite nord sur un azimut de  $114^{\circ}23'18''$ , sur une distance de 8 281,85 m jusqu'au point de départ.

Ces limites extérieures figurent au plan de zonage de l'aéroport de Greenwood, plan de zonage n° S-1750 du ministère des Travaux publics daté du 15 novembre 1988.

Tous les azimuts et les distances mentionnés dans la présente partie sont tirés du grillage provincial et sont établis à partir de la longitude  $64^{\circ}30'$  ouest, soit le méridien central de la zone 5 du système de coordonnées  $3^{\circ}$  MTM de la Nouvelle-Écosse, ajusté le 1<sup>er</sup> juillet 1979.