



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

# Fort Smith Airport Zoning Regulations

# Règlement de zonage de l'aéroport de Fort Smith

SOR/81-567

DORS/81-567

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 Fort Smith Airport			Règlement de zonage concernant l'aéroport de Fort Smith	
1	SHORT TITLE	1	1	TITRE ABRÉGÉ	1
2	INTERPRETATION	1	2	INTERPRÉTATION	1
3	APPLICATION	2	3	APPLICATION	2
4	GENERAL	2	4	DISPOSITIONS GÉNÉRALES	2
5	NATURAL GROWTH	2	5	VÉGÉTATION	2
6	DISPOSAL OF WASTE	2	6	DÉPÔTS DE DÉCHETS	2
	SCHEDULE	3		ANNEXE	3

Registration  
SOR/81-567 July 10, 1981

AERONAUTICS ACT

**Fort Smith Airport Zoning Regulations**

P.C. 1981-1892 July 9, 1981

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 annexed *Regulations respecting Zoning at Fort Smith Airport* made by the Minister of Transport.

Enregistrement  
DORS/81-567 Le 10 juillet 1981

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

**Règlement de zonage de l'aéroport de Fort Smith**

C.P. 1981-1892 Le 9 juillet 1981

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 le *Règlement de zonage concernant l'aéroport de Fort Smith*, ci-après, établi par le ministre des Transports.

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT FORT SMITH AIRPORT

SHORT TITLE

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

INTERPRETATION

2. (1) In these Regulations,

“airport” means the Fort Smith Airport, in the vicinity of Fort Smith, in the Northwest Territories; (*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 that extends upward and outward from each end of a 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 that extends 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*)

(2) For the purposes of these Regulations, the assigned elevation of the airport reference point is 203 m above sea level.

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L’AÉROPORT DE FORT SMITH

TITRE ABRÉGÉ

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement de zonage de l’aéroport de Fort Smith*.

INTERPRÉTATION

2. (1) Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l’aéroport de Fort Smith, situé à proximité de Fort Smith, dans les Territoires du Nord-Ouest; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l’aire d’atterrissage de l’aéroport, comprenant la piste spécialement aménagée pour le décollage et l’atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette 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’élevant vers l’extérieur à partir de chaque extrémité d’une bande; cette 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’élevant vers l’extérieur à partir des limites latérales d’une bande et de ses surfaces d’approche; cette 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; cette surface extérieure est décrite plus en détail à la partie IV de l’annexe. (*outer surface*)

(2) Aux fins du présent règlement, le point de repère de l’aéroport est à 203 m au-dessus du niveau de la mer.

#### APPLICATION

3. These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, that consist of

- (a) the lands within, and
- (b) the lands directly under that portion of an approach surface that extends beyond

the outer limits described in Part II of the schedule.

#### GENERAL

4. 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

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

#### NATURAL GROWTH

5. 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 4, the Minister may make a direction that the owner or occupier of the land on which that object is growing remove the excessive growth.

#### DISPOSAL OF WASTE

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit that land or any part of it to be used for the disposal or accumulation of any waste, material or substance edible by or attractive to birds.

#### APPLICATION

3. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, qui sont attenants à l'aéroport ou dans son voisinage, et qui sont situés

- a) à l'intérieur, et
- b) directement sous la partie des surfaces d'approche qui s'étend au-delà

des limites extérieures décrites à la partie II de l'annexe.

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

4. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain visé par le présent règlement, un bâtiment, un ouvrage ou un objet, ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que

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

#### VÉGÉTATION

5. Lorsque, sur un terrain visé par le présent règlement, la végétation croît au-delà du niveau des surfaces mentionnées à l'article 4, le Ministre peut établir une directive ordonnant au propriétaire ou à l'occupant du terrain d'enlever l'excédent de végétation.

#### DÉPÔTS DE DÉCHETS

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement de permettre qu'on y dépose des déchets, matières ou substances comestibles pour les oiseaux ou propres à les attirer.

SCHEDULE  
(ss. 2 and 3)

PART I

DESCRIPTION OF THE AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point is a point determined by commencing at the point of intersection of the centre lines of runways 01-19 and 11-29; THENCE northeasterly along the said centre line of runway 01-19 a distance of 91.4 m; THENCE southeasterly parallel to the centre line of runway 11-29 a distance of 91.4 m.

PART II

DESCRIPTION OF THE OUTER LIMITS OF LANDS

The following described boundaries are the outer limits of lands:

Commencing at a point in the northwesterly boundary of lot two hundred and seven (207), Plan 40391 (C.L.S.R.), 19 (L.T.O.) being a subdivision of the settlement of Fort Smith in the Northwest Territories where it is intersected by the circumference of a circle having a radius of three thousand nine hundred and sixty-two and four-tenths (3962.4) metres and centred at the airport reference point as described in Part I hereof; THENCE in a northeasterly direction following the circumference of the said circle clockwise to the point where it intersects the northeasterly boundary of lot fifty-four (54), Plan 38702 (C.L.S.R.), 14 (L.T.O.), being a subdivision of part of the town of Fort Smith; THENCE southeasterly following the sinuosities of the shoreline of Slave River, said shoreline being the northeasterly boundaries of lots fifty-four (54), fifty-three (53), fifty-two (52) and fifty-one (51), of said Plan 38702 (C.L.S.R.), 14 (L.T.O.), to the northeasterly corner of said lot fifty-one (51); THENCE southwesterly along the southeasterly boundary of said lot fifty-one (51) and its production across road Plans 39486 (C.L.S.R.), 11 (L.T.O.), 43395 (C.L.S.R.), and McDougal Road to the northwesterly corner of lot nine hundred and twenty (920), Plan 58490 (C.L.S.R.), 934 (L.T.O.); THENCE southeasterly along the northeasterly boundaries of the said lot nine hundred and twenty (920), lot nine hundred and twenty-one (921) of said Plan 58490 (C.L.S.R.), 934 (L.T.O.) and lot forty-seven (47) remainder, Plan 38702 (C.L.S.R.), 14 (L.T.O.) to the northeasterly corner thereof; THENCE in a southeasterly direction from the said northeasterly corner of lot forty-seven (47) remainder to the northwesterly corner of Lot "A", Plan 40873 (C.L.S.R.), 24 (L.T.O.); THENCE southwesterly along the northwesterly boundaries of the said Lot "A" and Parcel "G", Plan 40873 (C.L.S.R.), 24 (L.T.O.), lot one hundred and eighty-six (186), Plan 38702 (C.L.S.R.), 14 (L.T.O.) and lot six hundred and eighty-four (684), Plan 51547 (C.L.S.R.), 321 (L.T.O.) to the southwesterly corner thereof; THENCE in a southwesterly direction from the said southwesterly corner of lot six hundred and eighty-four (684) to the northwesterly corner of lot eight hundred and thirty (830), Plan 56050 (C.L.S.R.), 585 (L.T.O.); THENCE southwesterly along the northwesterly boundaries of the said lot eight hundred and thirty (830), lot eight hundred and twenty-nine (829), Plan 56050 (C.L.S.R.), 585 (L.T.O.) and lot five hundred and ten (510), Plan 50359 (C.L.S.R.), 235 (L.T.O.) and its production across the intervening street to the southwesterly corner of the said lot five hundred and ten (510); THENCE southeasterly along the

ANNEXE  
(art. 2 et 3)

PARTIE I

POINT DE REPÈRE DE L'AÉROPORT

À partir du point d'intersection des axes des pistes 01-19 et 11-29; DE L'À, en direction nord-est, le long dudit axe de la piste 01-19 sur une distance de 91,4 m; DE L'À, en direction sud-est, parallèlement à l'axe de la piste 11-29 et sur une distance de 91,4 m jusqu'à un point désigné point de repère de l'aéroport.

PARTIE II

LIMITES EXTÉRIEURES DES TERRAINS

Voici la description des limites extérieures des terrains :

À partir d'un point situé sur la limite nord-ouest du lot deux cent sept (207), plan 40391 (Registre d'arpentage des terres du Canada — R.A.T.C.), 19 (Bureau des titres fonciers — B.T.F.), subdivision de la localité de Fort Smith dans les Territoires du Nord-Ouest, à l'intersection de la circonférence d'un cercle ayant un rayon de trois mille neuf cent soixante-deux mètres et quatre dixièmes (3 962,4) et ayant comme centre le point de repère de l'aéroport décrit à la partie I des présentes; DE L'À, en direction nord-est suivant la circonférence dudit cercle dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son point d'intersection avec la limite nord-est du lot cinquante-quatre (54), plan 38702 (R.A.T.C.), 14 (B.T.F.), subdivision d'une partie de la ville de Fort Smith; DE L'À, en direction sud-est suivant les sinuosités de la rive de la rivière des Esclaves qui constitue les limites nord-est des lots cinquante-quatre (54), cinquante-trois (53), cinquante-deux (52) et cinquante et un (51) dudit plan 38702 (R.A.T.C.), 14 (B.T.F.), jusqu'à l'angle nord-est dudit lot cinquante et un (51); DE L'À, en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est dudit lot cinquante et un (51) et de son prolongement au-delà du chemin, plans 39486 (R.A.T.C.), 11 (B.T.F.), 43395 (R.A.T.C.), et au chemin McDougal jusqu'à l'angle nord-ouest du lot neuf cent vingt (920), plan 58490 (R.A.T.C.), 934 (B.T.F.); DE L'À, en direction sud-est, le long des limites nord-est dudit lot neuf cent vingt (920), du lot neuf cent vingt et un (921) dudit plan 58490 (R.A.T.C.), 934 (B.T.F.), et du reste du lot quarante-sept (47) plan 38702 (R.A.T.C.), 14 (B.T.F.) jusqu'à l'angle nord-est de celui-ci; DE L'À, en direction sud-est à partir dudit angle nord-est du reste du lot quarante-sept (47) jusqu'à l'angle nord-ouest du lot « A », plan 40873 (R.A.T.C.), 24 (B.T.F.); DE L'À, en direction sud-ouest, le long des limites nord-ouest dudit lot « A » et de la parcelle « G », plan 40873 (R.A.T.C.), 24 (B.T.F.), des lots cent quatre-vingt-six (186), plan 38702 (R.A.T.C.), 14 (B.T.F.) et six cent quatre-vingt quatre (684), plan 51547 (R.A.T.C.), 321 (B.T.F.) jusqu'à l'angle sud-ouest de celui-ci; DE L'À, en direction sud-ouest, à partir dudit angle sud-ouest du lot six cent quatre-vingt-quatre (684) jusqu'à l'angle nord-ouest du lot huit cent trente (830), plan 56050 (R.A.T.C.), 585 (B.T.F.); DE L'À, en direction sud-ouest, le long des limites nord-ouest dudit lot huit cent trente (830), des lots huit cent vingt-neuf (829), plan 56050 (R.A.T.C.), 585 (B.T.F.) et cinq cent dix (510), plan 50359 (R.A.T.C.), 235 (B.T.F.) et de leur prolongement au-delà de la rue transversale jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot cinq cent dix (510);

southerly boundary of said lot five hundred and ten (510) and its production across the intervening street to intersect the northwesterly boundary of lot one hundred and eighty-seven-three (187-3), Plan 56354 (C.L.S.R.), 620 (L.T.O.); THENCE southwesterly along the said northwesterly boundaries of lot one hundred and eighty-seven-three (187-3) of said Plan and lot 709, Plan 52272 (C.L.S.R.), 384 (L.T.O.) to intersect the northerly boundary of road Plan 50774 (C.L.S.R.), 258 (L.T.O.); THENCE northwesterly along the northerly boundary of the said road Plan 50774 (C.L.S.R.), 258 (L.T.O.) and its production across the intervening street to the point thereon of intersection with the circumference of the above mentioned circle; THENCE in a southwesterly direction following the said circumference clockwise to its intersection with the southerly boundary of lot two hundred and nine (209), Plan 40391 (C.L.S.R.), 19 (L.T.O.); THENCE easterly along the southerly boundary of said lot two hundred and nine (209) to the southeasterly corner thereof; THENCE northwesterly along the northeasterly boundary of said lot two hundred and nine (209) to the northeasterly corner thereof; THENCE northeasterly along the northwesterly boundaries of lots two hundred and eight (208) and two hundred and seven (207) of said Plan 40391 (C.L.S.R.), 19 (L.T.O.) to the point of commencement.

### PART III

#### DESCRIPTION OF THE APPROACH SURFACES

The approach surfaces, shown on Transport Canada Fort Smith Zoning Plan dated August 30, 1978, are surfaces abutting each end of the strips associated with the runways designated 01-19 and 11-29 and are described as follows:

- (a) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 01 consisting 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, 76.2 m measured vertically above the elevation at the end of the strip and 3 048 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 381 m from the projected centre line;
- (b) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 19 consisting 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, 76.2 m measured vertically above the elevation at the end of the strip and 3 048 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 381 m from the projected centre line;
- (c) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 11 consisting of an inclined plane having 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, 304.8 m measured vertically above the elevation at the end of the strip and 15 240 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 438.4 m from the projected centre line;
- (d) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 29 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m

DE LÀ, en direction sud-ouest, le long de la limite sud dudit lot cinq cent dix (510) et de son prolongement au-delà de la rue transversale jusqu'au point d'intersection de la limite nord-ouest du lot cent quatre-vingt-sept tiret trois (187-3), plan 56354 (R.A.T.C.), 620 (B.T.F.); DE LÀ, en direction sud-ouest le long de ladite limite nord-ouest du lot cent quatre-vingt-sept tiret trois (187-3) dudit plan et de la limite nord-ouest du lot 709, plan 52272 (R.A.T.C.), 384 (B.T.F.), jusqu'à son point d'intersection avec la limite nord du chemin, plan 50774 (R.A.T.C.), 258 (B.T.F.); DE LÀ, en direction nord-ouest le long de la limite nord dudit chemin, plan 50774 (R.A.T.C.), 258 (B.T.F.) et de son prolongement au-delà de la rue transversale jusqu'au point d'intersection de celle-ci avec la circonférence du cercle susmentionné; DE LÀ, en direction sud-ouest suivant ladite circonférence du cercle, dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à son point d'intersection avec la limite sud du lot deux cent neuf (209), plan 40391 (R.A.T.C.), 19 (B.T.F.); DE LÀ, en direction est jusqu'à la limite sud dudit lot deux cent neuf (209) jusqu'à l'angle sud-est de celui-ci; DE LÀ, en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est dudit lot deux cent neuf (209) jusqu'à l'angle nord-est de celui-ci; DE LÀ, en direction nord-est, le long des limites nord-ouest des lots deux cent huit (208) et deux cent sept (207) dudit plan 40391 (R.A.T.C.), 19 (B.T.F.) jusqu'au point de départ.

### PARTIE III

#### SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage de Fort Smith, de Transports Canada, daté du 30 août 1978, sont des surfaces attenantes à chacune des extrémités des bandes associés aux pistes 01-19 et 11-29, et sont décrites plus en détail ci-dessous :

- a) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 01; cette surface est 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 76,2 m de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande et à 3 048 m de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 381 m du prolongement de l'axe;
- b) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 19; cette surface est 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 76,2 m de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande et à 3 048 m de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 381 m du prolongement de l'axe;
- c) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 11; cette surface 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 304,8 m de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande et à 15 240 m de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 438,4 m du prolongement de l'axe;



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, 304.8 m measured vertically above the elevation at the end of the strip and 15 240 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 438.4 m from the projected centre line.

#### PART IV

##### DESCRIPTION OF THE OUTER SURFACE

The outer surface, shown on Transport Canada Fort Smith Zoning Plan dated August 30, 1978, is an imaginary surface located at a common plane established at a constant elevation of 45.7 m above the assigned elevation of the airport reference point except where that common plane is less than 9.1 m above the surface of the ground, the imaginary surface is located 9.1 m above the surface of the ground.

#### PART V

##### DESCRIPTION OF THE STRIPS

The strips, shown on Transport Canada Fort Smith Zoning Plan dated August 30, 1978, are described as follows:

- (a) the strip associated with runway 01-19 is 152.4 m in width, 76.2 m being on each side of the centre line of the runway, and 1 425 m in length, 61.0 m extending beyond each end of the runway; and
- (b) the strip associated with runway 11-29 is 304.8 m in width, 152.4 m being on each side of the centre line of the runway, and 1 950.8 m in length, 61 m extending beyond each end of the runway.

#### PART VI

##### DESCRIPTION OF EACH TRANSITIONAL SURFACE

Each transitional surface, shown on Transport Canada Fort Smith Zoning Plan dated August 30, 1978, is a surface consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 7 m 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 intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip.

d) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 29; cette surface 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, 304,8 m de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande et à 15 240 m de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontal imaginaire étant à 2 438,4 m du prolongement de l'axe.

#### PARTIE IV

##### SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage de Fort Smith, de Transports Canada, daté du 30 août 1978, est une surface imaginaire qui consiste en un plan commun situé à une altitude de 45,7 m au-dessus de l'altitude déterminée du point de repère de l'aéroport, sauf que, là où le plan commun est à moins de 9,1 m au-dessus de la surface du sol, la surface imaginaire est située à 9,1 m au-dessus de la surface du sol.

#### PARTIE V

##### BANDES

Voici la description des bandes figurant sur le plan de zonage de Fort Smith, de Transports Canada, daté du 30 août 1978 :

- a) la bande associée à la piste 01-19 mesure 152,4 m de largeur, soit 76,2 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 1 425 m de longueur, soit 61 m au-delà de chaque extrémité de la piste; et
- b) la bande associée à la piste 11-29 mesure 304,8 m de largeur, soit 152,4 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 1 950,8 m de longueur, soit 61 m au-delà de chaque extrémité de la piste.

#### PARTIE VI

##### SURFACES DE TRANSITION

Chaque surface de transition, figurant sur le plan de zonage de Fort Smith, de Transports Canada, daté du 30 août 1978, est une surface constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 7 m dans le sens horizontal, suivant une direction horizontale perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, qui s'élève vers l'extérieur 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.