



AGREEMENT BETWEEN BOSTON VIRTUAL ARTCC AND MONTREAL VIRTUAL FIR

ACCORD ENTRE L'ARTCC VIRTUEL DE BOSTON ET LA FIR VIRTUELLE DE MONTRÉAL

Effective December 31st, 2023
Cancels Agreement of February 23rd, 2023

En vigueur le 31 décembre 2023
Annule l'accord du 23 février 2023

1. PURPOSE

This Agreement establishes procedures for coordination and transfer of control of IFR flights and areas of delegated airspace between Boston Virtual ARTCC (BVA) and the Montreal FIR (CZUL).

2. SCOPE

The procedures contained herein must apply unless prior coordination has been made and only apply during the transfer of IFR aircraft.

3. DISCLOSURE

BVA and CZUL are affiliated with the Virtual Air Traffic Simulation (VATSIM) network. The procedures outlined in this document are intended exclusively for use in the VATSIM flight simulation environment and must never be used for actual flight or air traffic control operations. BVA and CZUL are not affiliated with the FAA or NAV CANADA.

If there is a difference between the English and French version of this Agreement, the English version will prevail.

4. AIRSPACE DELEGATION

- 4.1. The airspace depicted in Appendix A, within Boston FIR, is delegated to Montreal Centre above 6000 ft.
- 4.2. The airspace depicted in Appendix A, within Montreal FIR, is delegated to Boston Center from the surface to 6000 ft.
- 4.3. The airspace depicted in Appendix B, within Montreal FIR, is delegated to Moncton Centre (CZQM), FL290 and above. This area is operated by:

1. OBJECTIF

Cet accord établit les procédures de coordination et de transfert de contrôle des vols IFR et les espaces aériens délégués entre l'ARTCC virtuel de Boston (BVA) et la FIR de Montréal (CZUL).

2. PORTÉE

Les procédures contenues dans le présent document doivent s'appliquer à moins qu'une coordination préalable n'ait été effectuée et ne s'appliquent que lors du transfert d'un aéronef IFR.

3. DÉCLARATIONS PRÉLIMINAIRES

BVA et CZUL sont affiliés au réseau Virtual Air Traffic Simulation (VATSIM). Les procédures décrites dans ce document sont destinées exclusivement à être utilisées dans l'environnement de simulation de vol VATSIM et ne doivent jamais être utilisées pour des opérations de vol ou de contrôle de la circulation aérienne réelles. BVA et CZUL ne sont pas affiliés à la FAA ou à NAV CANADA.

En cas de disparité entre la version anglaise et française de cet Accord, la version anglaise prévaudra.

4. DÉLÉGATION DE L'ESPACE AÉRIEN

- 4.1. L'espace aérien décrit à l'annexe A, à l'intérieur de la FIR de Boston, est délégué au centre de Montréal au-dessus de 6000 ft.
- 4.2. L'espace aérien décrit à l'annexe A, à l'intérieur de la FIR de Montréal, est délégué au centre de Boston de la surface à 6000 ft.
- 4.3. L'espace aérien décrit à l'annexe B, à l'intérieur de la FIR de Montréal, est délégué au centre de Moncton (CZQM), FL290 et plus haut. Cette région est opérée par :

- Moncton Centre
 - Gander Centre, when Moncton is offline.
- 4.4. Montreal Center's Concordia Sector, within Toronto FIR (CZYZ), is delegated to Montreal FIR, as depicted in Appendix C, and is operated by:

- Montreal Centre
- Toronto Centre, when Montreal is offline.

- 4.5. The CARTR arrival corridor, within the Burlington TRACON, is delegated to Montreal Terminal between 8 000 ft and 10 000 ft, as depicted in Appendix D.

- Moncton Centre
- Gander Centre, quand Moncton est hors ligne.

- 4.4. Le secteur Concordia du centre de Montréal, à l'intérieur de la FIR de Toronto (CZYZ), est délégué à la FIR de Montréal tel que décrit à l'annexe C et est opéré par :

- Montréal Centre
- Toronto Centre, quand Montréal est hors ligne.

- 4.5. Le corridor d'arrivée CARTR, à l'intérieur du TRACON de Burlington, est délégué au Terminal de Montréal entre 8 000 ft et 10 000 ft, tel que décrit à l'annexe D.

5. PROCEDURES

5.1 BVA & CZUL shall:

- 5.1.1 Coordinate and resolve, in a practical manner that provides the smoothest experience to the pilot, all deviations from, and situations not addressed by, this document (e.g., non-standard sectorization, holding, pilots unable to accept LOA routes, aircraft above/below LOA altitudes, etc.).

- 5.1.2 Ensure that all aircraft are at a 1X simulation rate prior to initiating handoff.

- 5.1.3 Ensure that aircraft on the same route segment at the same altitude are separated by not less than 5 NM (steady or increasing) or other value specified herein unless greater MIT separation is requested in real-time by BVA/CZUL.

- 5.1.3.1 NOTE: Separation of less than 5 NM is permitted provided the trailing aircraft is operating at a speed that will permit it to overtake the lead aircraft, and both are vertically separated.

- 5.1.4 Ensure that handoff requests are made at least 10 NM prior to the relevant airspace boundary unless otherwise specified in this document. Handoff requests may be initiated up to 50 NM without prior coordination.

5. PROCÉDURES

5.1 BVA & CZUL doivent :

- 5.1.1 Coordonner et résoudre, d'une manière pratique qui offre l'expérience la plus fluide au pilote, tous les écarts par rapport à ce document et les situations non traitées par celui-ci (par exemple, sectorisation non standard, circuit d'attente, pilotes incapables d'accepter des routes LOA, aéronef au-dessus/en dessous altitude LOA, etc.).

- 5.1.2 S'assurer que tous les aéronefs sont à un taux de simulation 1X avant d'initier le transfert.

- 5.1.3 S'assurer que les aéronefs sur le même segment de route à la même altitude sont séparés d'au moins 5 NM (constant ou augmentant) ou d'une autre valeur spécifiée dans le présent document, à moins qu'une séparation MIT supérieure ne soit demandée en temps réel par BVA/CZUL.

- 5.1.3.1 REMARQUE : Un espacement inférieur à 5 NM est autorisé à condition que l'aéronef qui suit vole à une vitesse lui permettant de dépasser l'aéronef de tête, et que les deux soient séparés verticalement.

- 5.1.4 S'assurer que les demandes de transfert sont faites au moins 10 NM avant la limite de l'espace aérien concerné, sauf indication contraire dans le présent document. Les demandes de transfert peuvent être initiées jusqu'à 50 NM sans coordination préalable.

- 5.1.5 Ensure that all conflicts, imminent situations, and MIT separation issues are resolved prior to handoff.
- 5.1.6 Ensure the data tag shows the aircraft's assigned altitude.
- 5.1.7 Complete manual handoffs between BTV_APP and GTB_APP (when staffed) and CZUL facilities. The facility initiating the handoff will first send a private message with the aircraft's details, then drop track. The receiving facility must acknowledge the handoff message and pick up track on the aircraft. Communications transfer may occur once acknowledgement is received via private message.

Note: automated handoffs are not possible between the STARS system used by US TRACONS / RAPCONs and Canadian ATC clients. Automated handoffs will still be used with BOS_CTR.

- 5.1.8 For aircraft transiting between Montreal Terminal and BVA, the receiving sector may assume control for:
- A turn not to exceed 30 degrees within 20 NM of the lateral boundary of CZUL and BVA
 - Turns and descent for aircraft landing in the Montreal terminal area within the lateral confines of the CARTR arrival corridor. 1.5 NM of separation must be provided from the arrival corridor boundary.
- 5.1.9 For aircraft transiting between CZUL and BVA enroute sectors, the receiving sector may assume control within the airspace of the initiating sector for a turn not to exceed 30 degrees and any altitude change, within 20 NM of the lateral boundary of CZUL and BVA.
- 5.1.10 Expect transfer of radio communications between 5-10 NM from the common boundary. If radio communications are not established by 5 NM prior to the boundary, the receiving controller must first coordinate with the other controller prior to attempting to contact the aircraft directly.

- 5.1.5 S'assurer que tous les conflits, situations imminentes et problèmes de séparation MIT sont résolus avant le transfert.
- 5.1.6 S'assurer que l'étiquette de données affiche l'altitude assignée de l'aéronef.
- 5.1.7 Effectuer des transferts entièrement manuels entre BTV_APP et GTB_APP (lorsque actif) et les positions de CZUL. La position qui initie le transfert doit envoyer un message privé avec les détails de l'aéronef, et doit ensuite relâcher le contrôle de celui-ci. La position qui reçoit l'aéronef doit acquiescer le message de transfert et assumer le contrôle de celui-ci. Le transfert des communications ne peut survenir qu'une fois le message de transfert acquiescé par message privé.

Note : Les transferts automatiques ne sont pas possibles entre le système STARS utilisé par les TRACON / RAPCON américains et les clients ATC Canadiens. Les transferts automatiques seront toujours utilisés avec BOS_CTR.

- 5.1.8 Pour les aéronefs transitant entre le Terminal de Montréal et BVA, le secteur receveur pourra assumer le contrôle pour :
- Un virage n'excédant pas 30 degrés, à l'intérieur de 20 NM de la frontière latérale entre CZUL et BVA
 - Les virages et la descente pour les aéronefs à destination du Terminal de Montréal à l'intérieur du corridor d'arrivée CARTR. Un minimum d'espacement de 1,5 NM doit être maintenu des frontières du corridor d'arrivée.
- 5.1.9 Pour les aéronefs transitant entre les secteurs en route de CZUL et BVA, le secteur receveur pourra assumer le contrôle, dans l'espace du secteur initiateur, pour un virage n'excédant pas 30 degrés et tout changement d'altitude, à l'intérieur de 20 NM de la frontière latérale entre CZUL et BVA.
- 5.1.10 S'attendre à un transfert des communications radio entre 5 et 10 NM de la frontière commune. Si les communications radio ne sont pas établies à 5 NM avant la frontière, le contrôleur receveur doit d'abord coordonner avec l'autre contrôleur avant de tenter de contacter directement l'aéronef.

5.2 BVA shall:

- 5.2.1 Clear YUL TCA arrivals to:
- 5.2.1.1 Montreal (CYUL) on the CARTR STAR and descending to cross EBDOT at 11 000 feet MSL.
 - 5.2.1.2 Mirabel (CYMX) and St-Hubert (CYHU) via LATTS EBDOT DUNUP DIRECT and descending to cross EBDOT at 11 000 feet MSL.
- 5.2.2 Clear YUL TCA arrivals DIRECT EBDOT to enter Montreal Arrivals airspace through the Arrival Gate (2 NM either side of LATTS EBDOT track).
- 5.2.3 Coordinate with Montreal Thurso Sector for the RNAV (GPS) RWY 23 approach at Massena (KMSS) and RNAV (GPS) RWY 9 at Ogdensburg (KOGS).
- 5.2.4 Coordinate with Montreal Terminal for the RNAV (GPS) RWY 23 approach at Malone (KMAL) and the RNAV (GPS) RWY 19 approach at Highgate (KFSO).
- 5.2.5 Coordinate all instrument approaches to and IFR departures from Cornwall (CYCC) with Montreal Thurso sector. An approval request (APREQ) is required for all IFR departures.
- 5.2.6 Ensure that aircraft on approach at Malone (KMAL), Massena (KMSS), Ogdensburg (KOGS), and Cornwall (CYCC) will enter Montreal's airspace at 5 000 feet MSL or below and advise once the aircraft is clear of Montreal's airspace.
- 5.2.7 Ensure that aircraft on approach at Highgate (KFSO) will enter Montreal's airspace at 3 000 feet MSL or below.
- 5.2.8 Ensure that Ottawa (CYOW) Terminal Arrivals from the MSS area will enter Montreal's airspace at FL220 or flight plan altitude if lower. Aircraft shall be routed via BUGSY and the DEANS STAR. Aircraft may proceed direct CYRIL and the DEANS STAR.

5.2 BVA doit :

- 5.2.1 Autoriser les arrivées du TCA de Montréal à :
- 5.2.1.1 Montréal (CYUL) sur la STAR CARTR et en descente pour traverser EBDOT à 11 000 pieds MSL.
 - 5.2.1.2 Mirabel (CYMX) et St-Hubert (CYHU) via LATTS EBDOT DUNUP DIRECT et en descente pour traverser EBDOT à 11 000 pieds MSL.
- 5.2.2 Autoriser les arrivées du TCA de Montréal DIRECT EBDOT pour entrer dans l'espace des arrivées de Montréal via la porte d'entrée (2 NM de chaque côté de la trajectoire LATTS EBDOT).
- 5.2.3 Coordonner avec le secteur Thurso de Montréal pour l'approche RNAV (GPS) RWY 23 à Massena (KMSS) et RNAV (GPS) RWY 9 à Ogdensburg (KOGS).
- 5.2.4 Coordonner avec le Terminal de Montréal pour les approches RNAV (GPS) RWY 23 à Malone (KMAL) et RNAV (GPS) RWY 19 à Highgate (KFSO).
- 5.2.5 Coordonner avec le secteur Thurso de Montréal pour toutes les approches aux instruments à et les départs IFR de Cornwall (CYCC). Une demande d'approbation (APREQ) est requise pour tous les départs IFR.
- 5.2.6 S'assurer que les aéronefs en approche à Malone (KMAL) ou Massena (KMSS), Ogdensburg (KOGS) et Cornwall (CYCC) vont pénétrer l'espace aérien de Montréal à 5 000 pieds MSL ou plus bas et aviser lorsque l'aéronef est dégagé de l'espace aérien de Montréal.
- 5.2.7 S'assurer que les aéronefs en approche à Highgate (KFSO) vont pénétrer l'espace aérien de Montréal à 3 000 pieds MSL ou plus bas.
- 5.2.8 S'assurer que les arrivées du Terminal d'Ottawa en provenance de la région de MSS vont pénétrer l'espace aérien de Montréal au FL220 ou à l'altitude du plan de vol si plus basse. Les aéronefs procéderont via BUGSY et la STAR DEANS. Les

- aéronefs peuvent procéder direct CYRIL pour rejoindre la STAR DEANS.
- 5.2.9 Ensure that Ottawa Terminal Arrivals from the ART area will enter Montreal's airspace at FL220 or flight plan altitude if lower. Aircraft may be routed via ART or CYRIL and the DEANS STAR.
- 5.2.9 S'assurer que les arrivées du Terminal d'Ottawa en provenance de la région de ART vont pénétrer l'espace aérien de Montréal au FL220 ou à l'altitude du plan de vol si plus basse. Les aéronefs peuvent procéder via ART ou CYRIL et le STAR DEANS.
- 5.2.10 Ensure that Montreal Terminal Arrivals from the ART area are cleared descending to cross CURDS at FL280 or flight plan altitude if lower. Aircraft may be cleared direct CURDS but must intercept the IMPAC STAR no further than CURDS.
- 5.2.10 S'assurer que les arrivées du Terminal de Montréal en provenance de la région de ART sont autorisées à descendre pour traverser CURDS au FL280 ou à l'altitude du plan de vol si plus basse. Les aéronefs peuvent être autorisés direct CURDS mais doivent intercepter la STAR IMPAC pas plus loin que CURDS.
- 5.2.11 Ensure that aircraft proceeding to CYFJ enter Montreal's airspace at or below FL280, except if the aircraft enters northeast of the TOXAL waypoint.
- 5.2.11 S'assurer que les aéronefs procédant vers CYFJ vont pénétrer l'espace aérien de Montréal à FL280 ou plus bas, excepté lorsqu'ils entrent au nord-est du point de cheminement TOXAL.

5.3 CZUL shall:

5.3 CZUL doit :

- 5.3.1 Ensure Montreal Terminal departures enter Boston's airspace cleared to climb to FL230 or the requested altitude (whichever is lower) and routed via FAWNS, BUGSY, or VIRKA. Without coordination, aircraft may be cleared direct ALB or HANAA if they are established on or west of a track BOSAM direct ALB.
- 5.3.1 S'assurer que les départs du Terminal de Montréal pénétrant l'espace aérien de Boston seront autorisés à monter au FL230 ou à l'altitude demandée (selon la moins élevée), et acheminés via FAWNS, BUGSY or VIRKA. Sans coordination, les aéronefs peuvent être autorisés direct ALB ou HANAA s'ils sont établis sur ou à l'ouest de la route BOSAM direct ALB.
- 5.3.2 Request an approval (APREQ) for all departures from Kingston (CYGK), Maxville (Bourdon Farm) (CMB7), Brockville (CNL3), and Edmundston (CYES) that will enter Boston's airspace.
- 5.3.2 Demander une approbation (APREQ) pour tous les vols des aéroports de Kingston (CYGK), Maxville (Bourdon Farm) (CMB7), Brockville (CNL3) et Edmundston (CYES) qui entreront dans l'espace aérien de Boston.
- 5.3.3 Coordinate all holds and/or approaches at Brockville (CNL3), Maxville (Bourdon Farm) (CMB7), and Edmundston (CYES) with Boston Center.
- 5.3.3 Coordonner tous les circuits d'attente et/ou approches aux aéroports de Brockville (CNL3), Maxville (Bourdon Farm) (CMB7) et Edmundston (CYES) avec le centre de Boston.
- 5.3.4 Ensure that Ottawa Terminal departures requesting FL280 or above that enter BVA's airspace are handed off cleared to FL270. Boston Center has control for climb to FL280.
- 5.3.4 S'assurer que les départs du Terminal d'Ottawa demandant FL280 ou plus haut qui entrent dans l'espace aérien de Boston soient transférés autorisés à monter au FL270. Le Centre de Boston a le contrôle pour la montée au FL280.

- | | |
|---|--|
| <p>5.3.5 Coordinate with BTV TRACON for flights passing within 1.5 NM of the lateral boundaries of the CARTR arrival corridor.</p> <p>5.3.6 Ensure separation between aircraft within the CARTR arrival corridor and those under Montreal departure sector's control.</p> <p>5.3.7 Clear Boston (KBOS) arrivals via:</p> <p style="padding-left: 20px;">5.3.7.1 ENE OOSH5 for jets who departed an airport west of CYQB.</p> <p style="padding-left: 20px;">5.3.7.2 OOSH5 (any transition) for jets who departed CYQB or an airport east of CYQB.</p> <p style="padding-left: 20px;">5.3.7.3 CON DCT TOMIE DCT LWRNC DCT for non-jets who departed CYQB or an airport west of CYQB.</p> <p style="padding-left: 20px;">5.3.7.4 ENE DCT PEASE DCT STEVO DCT LWRNC DCT for non-jets who departed an airport east of CYQB.</p> | <p>5.3.5 Coordonner les vols passant à moins de 1,5 NM des frontières latérales du corridor d'arrivées CARTR avec le TRACON de BTV.</p> <p>5.3.6 Assurer l'espacement entre les vols à l'intérieur du corridor d'arrivée CARTR et ceux sous le contrôle du secteur Montréal départs.</p> <p>5.3.7 Autoriser les arrivées de Boston (KBOS) via :</p> <p style="padding-left: 20px;">5.3.7.1 ENE OOSH5 pour les aéronefs réactés qui auront décollé d'un aéroport à l'ouest de CYQB.</p> <p style="padding-left: 20px;">5.3.7.2 OOSH5 (toute transition) pour les aéronefs réactés qui auront décollé de CYQB ou d'un aéroport à l'est de CYQB.</p> <p style="padding-left: 20px;">5.3.7.3 CON DCT TOMIE DCT LWRNC DCT pour les aéronefs non-réactés qui auront décollé de CYQB ou d'un aéroport à l'ouest de CYQB.</p> <p style="padding-left: 20px;">5.3.7.4 ENE DCT PEASE DCT STEVO DCT LWRNC DCT pour les aéronefs non-réactés qui auront décollé d'un aéroport à l'est de CYQB.</p> |
|---|--|

6. SECTOR SPLITS

- 6.1. When Boston Center is combined, it will be operated as BOS_CTR on frequency 134.700 (CON37).
- 6.2. Boston Center splits will be coordinated with adjacent facilities using the air traffic control channels. Current / in-use sector splits will be published at the following URL: <https://airspace.bvartcc.com>.
- 6.3. When Montreal Centre is combined, it will be operated as MTL_CTR on frequency 128.775 (TH).
- 6.4. Montreal Center splits will be coordinated with adjacent facilities using the air traffic control channels. Current/in-use sector splits will be published at the following URL: <https://vats.im/czulsectors>.

6. SÉPARATION DES SECTEURS

- 6.1. Quand le Centre de Boston est combiné, il sera opéré en tant que BOS_CTR sur la fréquence 134.700 (CON37).
- 6.2. Les divisions du Centre de Boston seront coordonnées avec les aménagements adjacents en utilisant les canaux de contrôle du trafic aérien. Les répartitions des secteurs actuels / en cours d'utilisation seront publiées à l'URL suivante: <https://airspace.bvartcc.com>.
- 6.3. Quand le Centre de Montréal est combiné, il sera opéré en tant que MTL_CTR sur la fréquence 128.775 (TH).
- 6.4. Les divisions du Centre de Montréal seront coordonnées avec les aménagements adjacents en utilisant les canaux de contrôle du trafic aérien. Les répartitions des secteurs actuels/en cours d'utilisation seront publiées à l'URL suivante: <https://vats.im/czulsectors>.

APPROVAL SIGNATURES / SIGNATURES D'APPROBATION



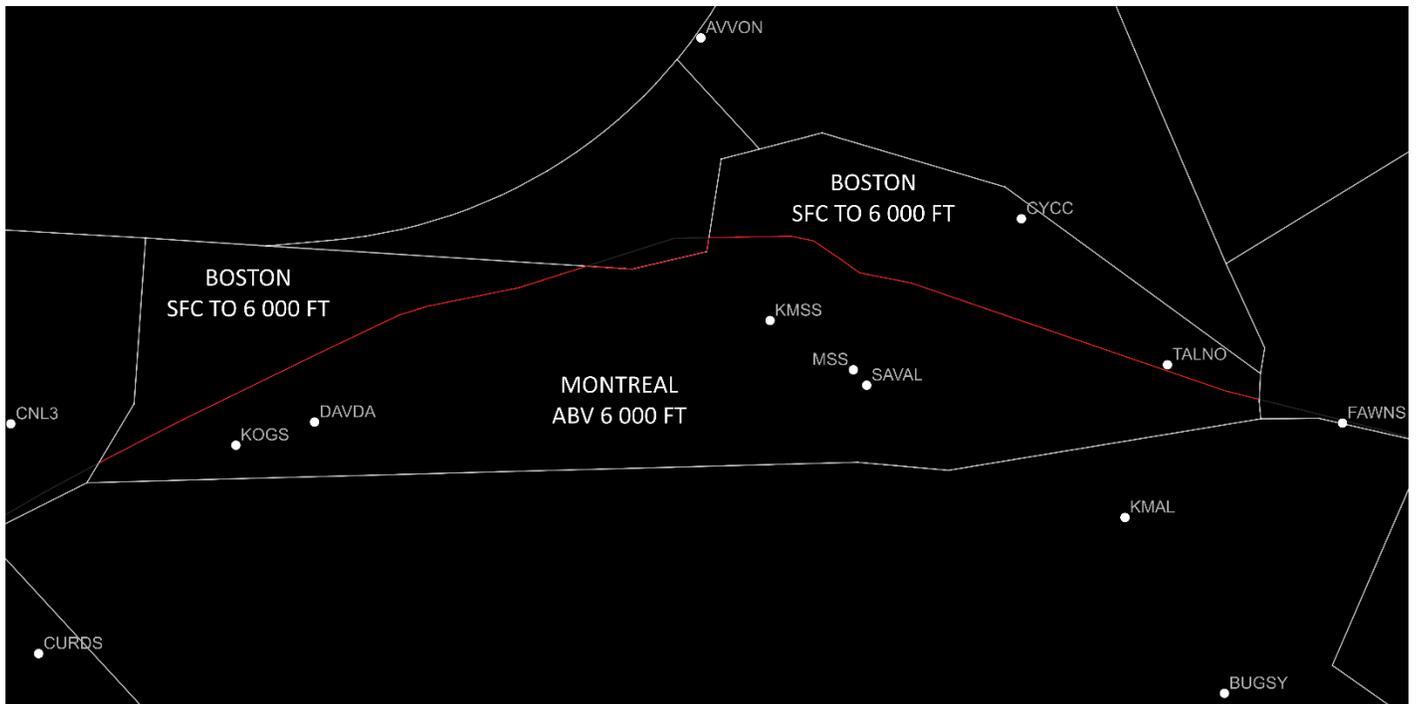
Josh Nunn
Air Traffic Manager / Gestionnaire de la circulation
aérienne
Boston Virtual ARTCC / ARTCC virtuel de Boston
2023-12-27



Yanis Sauvé
FIR Chief / Chef de la FIR
Montreal Virtual FIR / FIR virtuelle de Montréal
2023-12-27

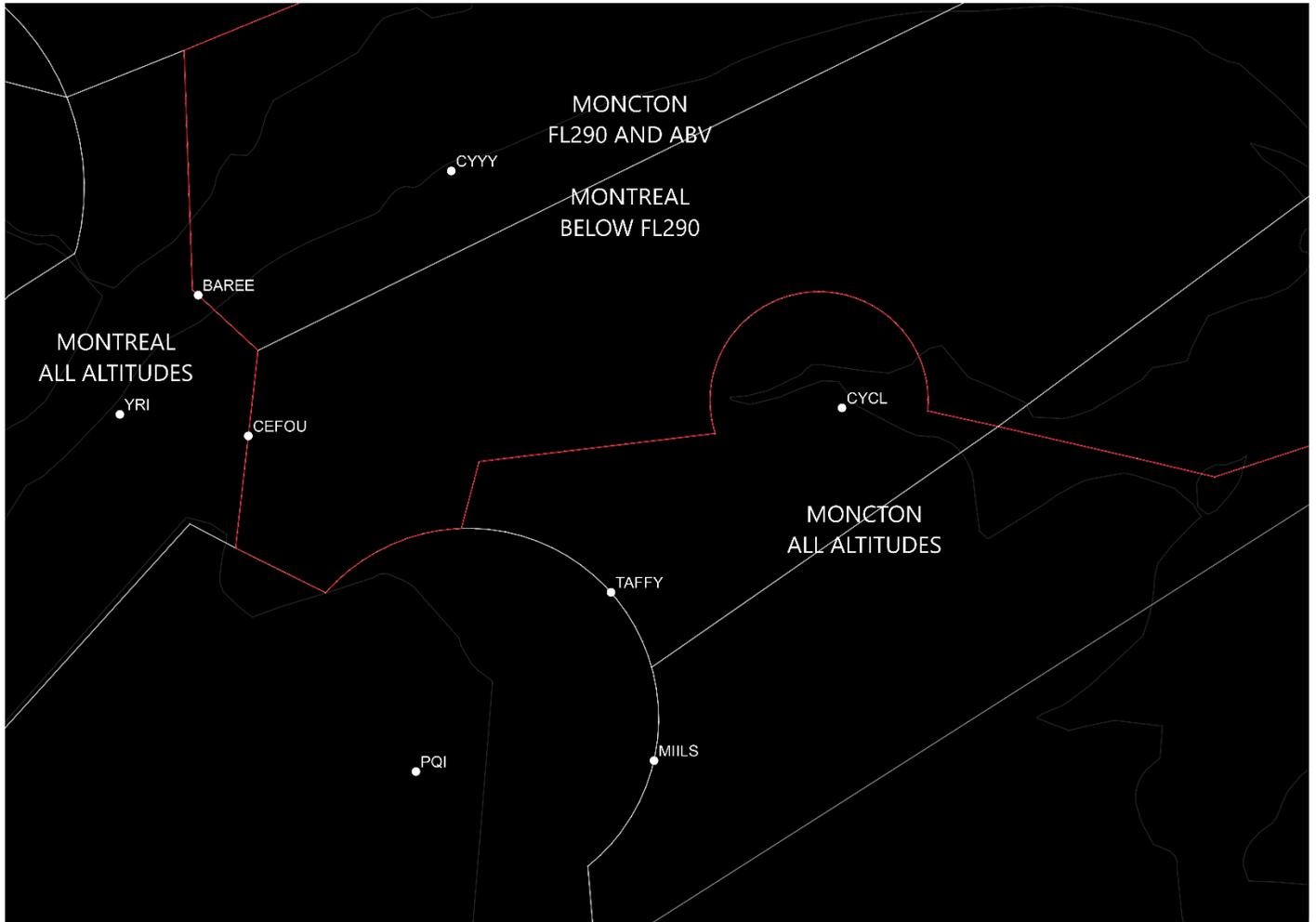
AIRSPACE DELEGATION BETWEEN BVA AND CZUL

DÉLÉGATION DE L'ESPACE AÉRIEN ENTRE BVA ET CZUL



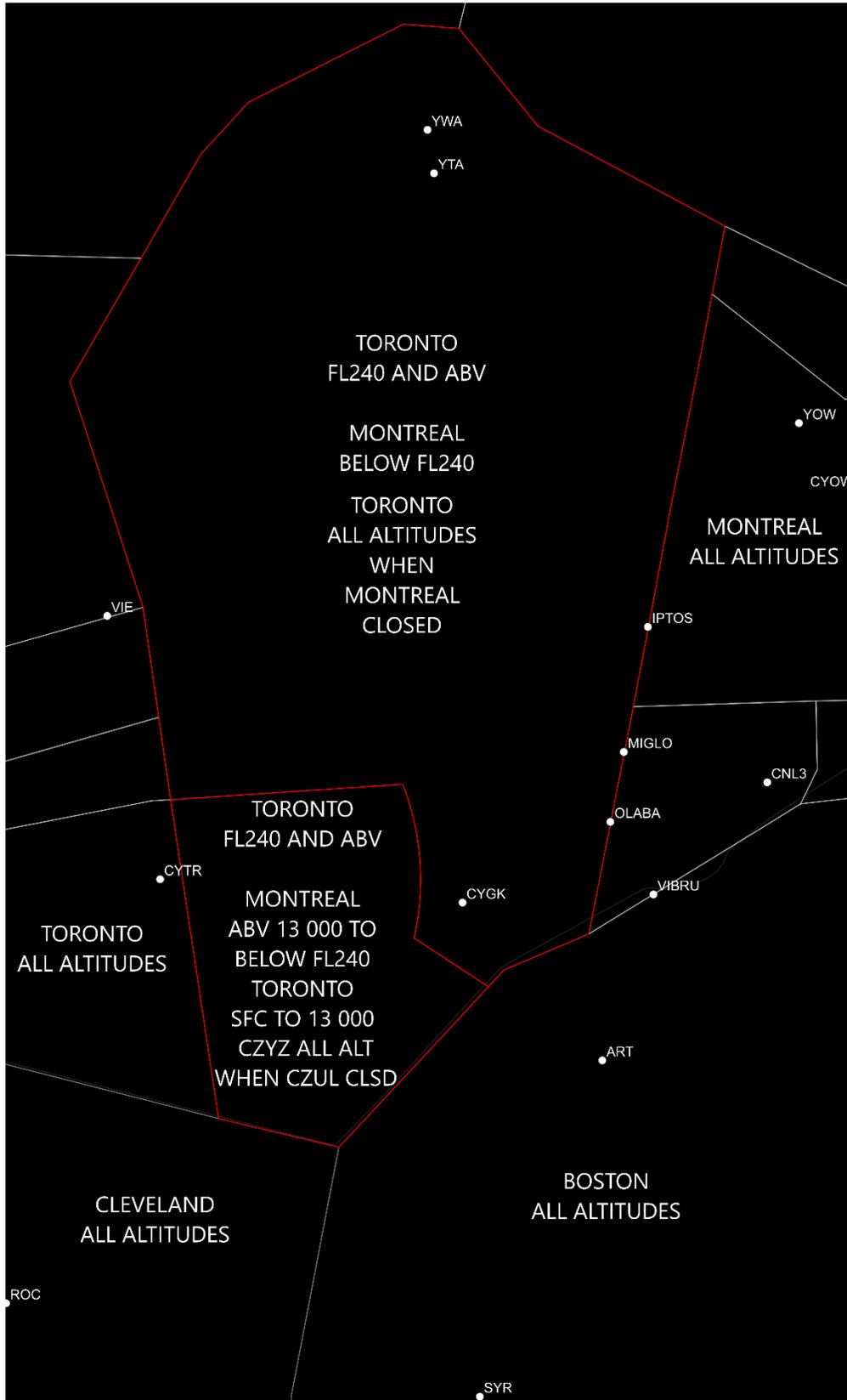
AIRSPACE DELEGATION BETWEEN CZQM AND CZUL

DÉLÉGATION DE L'ESPACE AÉRIEN ENTRE CZQM ET CZUL



AIRSPACE DELEGATION BETWEEN CZYZ AND CZUL

DÉLÉGATION DE L'ESPACE AÉRIEN ENTRE CZYZ ET CZUL



CARTR ARRIVAL CORRIDOR

CORRIDOR D'ARRIVÉE CARTR

