



## ARRANGEMENT BETWEEN TORONTO VIRTUAL FIR AND MONTREAL VIRTUAL FIR

## ARRANGEMENT ENTRE LA FIR VIRTUELLE DE TORONTO ET LA FIR VIRTUELLE DE MONTRÉAL

Effective November 21st, 2024  
Cancels Agreement of May 19<sup>th</sup>, 2023

En vigueur le 21 novembre 2024  
Annule l'accord du 19 mai 2023

### 1. PURPOSE

This Arrangement establishes procedures for coordination and transfer of control of IFR flights and areas of delegated airspace between the Toronto virtual FIR (CZYZ) and the Montreal FIR (CZUL).

### 1. OBJECTIF

Cet arrangement établit les procédures de coordination et de transfert de contrôle des vols IFR et les espaces aériens délégués entre la FIR virtuelle de Toronto (CZYZ) et la FIR de Montréal (CZUL).

### 2. SCOPE

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

### 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. DISCLOSURE

CZYZ 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. CZYZ and CZUL are not affiliated with NAV CANADA.

### 3. DÉCLARATIONS PRÉLIMINAIRES

CZYZ 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. CZYZ et CZUL ne sont pas affiliés à NAV CANADA.

In case of discrepancies between the English and French version of this document, the English version shall prevail.

En cas de disparité entre la version anglaise et française de ce document, la version anglaise prévaudra.

### 4. AIRSPACE DELEGATION

4.1. Montreal Centre's Concordia Sector (CN), within Toronto FIR, is delegated to Montreal FIR, as depicted in Appendix A, except for the Trenton MTCA which remain in Toronto FIR's jurisdiction.

### 4. DÉLÉGATION DE L'ESPACE AÉRIEN

4.1. Le secteur Concordia (CN) du centre de Montréal, à l'intérieur de la FIR de Toronto, est délégué à la FIR de Montréal tel que décrit dans l'annexe A, à l'exception de la MTCA de Trenton qui demeure dans la juridiction de la FIR de Toronto.

- |   |   |
|---|---|
| <p>4.2. When Montreal Centre is offline, aircraft transiting CN sector and that will eventually enter Toronto Centre's airspace, or aircraft destined for airports within CYOW TCA from Toronto Centre's airspace, may be transferred directly between the two units.</p> | <p>4.2. Quand le centre de Montréal est hors-ligne, les aéronefs traversant le secteur CN et qui entreront éventuellement dans l'espace aérien du centre de Toronto, ou ceux qui sont à destination d'un aéroport à l'intérieur de la TCA d'Ottawa arrivant de l'espace aérien du centre de Toronto, peuvent être transférés directement entre les deux unités.</p> |
| <p>4.3. Montreal Centre's Noranda Sector (NR), within Toronto FIR, is delegated to Montreal FIR, as depicted in Appendix B.</p>   | <p>4.3. Le secteur Noranda (NR) du centre de Montréal, à l'intérieur de la FIR de Toronto, est délégué à la FIR de Montréal tel que décrit dans l'annexe B.</p>   |
| <p>4.4. Montreal Centre's Pontiac Sector (PO), within Toronto FIR, is delegated to Montreal FIR, as depicted in Appendix C.</p>   | <p>4.4. Le secteur Pontiac (PO) du centre de Montréal, à l'intérieur de la FIR de Toronto, est délégué à la FIR de Montréal tel que décrit dans l'annexe C.</p>   |
| <p>4.5. Montreal Centre's Baie-James Sector (BJ), within Toronto FIR, is delegated to Montreal FIR, as depicted in Appendix D.</p>  | <p>4.5. Le secteur Baie-James (BJ) du centre de Montréal, à l'intérieur de la FIR de Toronto, est délégué à la FIR de Montréal tel que décrit dans l'annexe D.</p>  |
| <p>4.6. When Montreal Centre is offline, the jurisdiction of the airspace delegated in 4.3, 4.4, and 4.5 reverts to Toronto Centre.</p>   | <p>4.6. Lorsque le centre de Montréal est hors ligne, la juridiction de l'espace aérien délégué en 4.3, 4.4 et 4.5 revient au centre de Toronto.</p>  |

## 5. PROCEDURES

### 5.1 CZYZ & 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 CZYZ/CZUL.

## 5. PROCÉDURES

### 5.1 CZYZ & 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 CZYZ/CZUL.

- |  |   |
|--|---|
| <p>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.</p>  | <p>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.</p>   |
| <p>5.1.4 Ensure that handoff requests are made at least 20 NM prior to the common boundary unless otherwise specified in this document.</p>  | <p>5.1.4 S'assurer que les demandes de transfert sont faites au moins 20 NM avant la frontière commune, sauf indication contraire dans le présent document.</p>   |
| <p>5.1.5 Ensure that all conflicts, imminent situations, and MIT separation issues are resolved prior to handoff.</p>  | <p>5.1.5 S'assurer que tous les conflits, situations imminentes et problèmes de séparation MIT sont résolus avant le transfert.</p>   |
| <p>5.1.6 Ensure the data tag shows the aircraft's cleared altitude.</p>  | <p>5.1.6 S'assurer que l'étiquette de données affiche l'altitude autorisée de l'aéronef.</p>  |
| <p>5.1.7 For aircraft transiting between CZUL and CZYZ, the receiving sector may assume control within the airspace of the initiating sector for a turn not to exceed 30 degrees, any altitude change, any speed adjustment and SSR code change.</p> | <p>5.1.7 Pour les aéronefs transitant entre CZUL et CZYZ, le secteur receveur pourra assumer le contrôle, dans l'espace du secteur initiateur, pour un virage n'excédant pas 30 degrés, tout changement d'altitude, tout changement de vitesse et changement de code SSR.</p> |
| <p>5.1.8 Request an approval (APREQ) for all IFR departures from aerodromes located less than 20 NM from the common boundary, destined for the other centre's airspace.</p>  | <p>5.1.8 Demander une approbation (APREQ) pour tout aéronef IFR au départ d'un aéroport situé à moins de 20 NM de la frontière commune et qui se dirigera dans l'espace aérien de l'autre centre.</p>   |
| <p>5.1.9 When the jurisdiction of the airspace delegated per article 4.3 changes from Toronto to Montreal or vice versa, proper relief briefing shall occur for traffic within such airspace.</p>  | <p>5.1.9 Lorsque la juridiction de l'espace aérien délégué selon l'article 4.3 change de Toronto à Montréal ou vice versa, un exposé de relève approprié doit avoir lieu pour le trafic dans cet espace aérien.</p>   |

## 5.2 CZYZ shall:

- 5.2.1 Coordinate with Montreal Centre should an aircraft inbound to the Montreal TCA request descend before the handoff is completed to Montreal Centre.
- 5.2.2 Provide 5 MIT spacing for similar aircraft types landing in CYUL and who are following the same STAR.
- 5.2.3 Provide 5 MIT spacing for similar aircraft types landing in CYOW and who are following the same STAR.

## 5.2 CZYZ doit :

- 5.2.1 Coordonner avec le Centre de Montréal si un aéronef à destination de la TCA de Montréal demande à descendre avant que le transfert ne soit terminé vers le Centre de Montréal.
- 5.2.2 Fournir une séparation de 5 MIT entre aéronefs de type similaires à destination de CYUL et qui suivent la même STAR.
- 5.2.3 Fournir une séparation de 5 MIT entre aéronefs de type similaires à destination de CYOW et qui suivent la même STAR.

- |   |  |
|---|--|
| <p>5.2.4 Barrie (BA) sector shall ensure that overflights are parallel or above aircraft landing within Montreal TCA.</p> <p>5.2.5 When Montreal Centre is offline, clear aircraft destined to the Ottawa TCA, through CN sector, to descend to 8 000 ft. A handoff directly to Ottawa TCU is permitted. If Ottawa TCU is offline, switch to enroute frequency.</p> | <p>5.2.4 Le secteur Barrie (BA) doit s'assurer que les survols sont parallèles ou au-dessus des aéronefs atterrissant dans le TCA de Montréal.</p> <p>5.2.5 Lorsque le centre de Montréal est hors ligne, autoriser les aéronefs à destination de la TCA d'Ottawa, via le secteur CN, à descendre à 8 000 pieds. Une demande de transfert vers la TCU d'Ottawa est permise. Si la TCU d'Ottawa est hors ligne, transférez à la fréquence en route.</p> |
|---|--|

### 5.3 CZUL shall:

- 5.3.1 Concordia (CN) sector shall provide 5 MIT spacing for similar aircraft types departing from the Ottawa TCA on the same track.
- 5.3.2 Concordia (CN) sector shall issue a descent to 6000ft for inbound aircraft to Trenton MTCA.
- 5.3.3 When Montreal Centre is offline, CYOW TCU will clear aircraft destined for Toronto Centre's airspace, through CN sector, to climb to 13 000 ft or flight plan altitude, if lower. A handoff to Toronto Center is permitted.
- 5.3.4 When Montreal Centre is offline, CYOW TCU will inform Toronto Centre of the active runway in CYOW.

### 5.3 CZUL doit :

- 5.3.1 Le secteur Concordia doit établir une séparation de 5 MIT entre aéronefs de type similaires au départ du TCU d'Ottawa sur la même route.
- 5.3.2 Le secteur Concordia doit donner l'instruction de descente vers 6000ft pour tout aéronef à destination de la MTCA de Trenton.
- 5.3.3 Lorsque le Centre de Montréal est hors ligne, CYOW TCU autorisera les aéronefs à destination de l'espace aérien du Centre de Toronto, via le secteur CN, à monter à 13 000 pieds ou à l'altitude du plan de vol, si elle est inférieure. Une demande de transfert vers le Centre de Toronto est permise.
- 5.3.4 Lorsque le Centre de Montréal est hors ligne, CYOW TCU informera le centre de Toronto de la piste active à CYOW.

## 6. SECTOR SPLITS

- 6.1. When Toronto Centre is combined, it will be operated as TOR\_CTR on frequency 125.775.
- 6.2. When Montreal Centre is combined, it will be operated as MTL\_CTR on frequency 128.775.
- 6.3. Montreal Centre splits will be coordinated with adjacent facilities using the air traffic control channels. Current/in-use sector splits are published at the following URL: <https://vats.im/czulsectors>.

## 6. SÉPARATION DES SECTEURS

- 6.1. Quand le Centre de Toronto est combiné, il sera opéré en tant que TOR\_CTR sur la fréquence 125.775.
- 6.2. Quand le Centre de Montréal est combiné, il sera opéré en tant que MTL\_CTR sur la fréquence 128.775.
- 6.3. 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>.

- 6.4. Toronto Center splits will be coordinated with adjacent facilities using the air traffic control channels. Current/in-use sector splits are available at appendix E, F and G.
- 6.4. Les divisions du Centre de Toronto seront coordonnées avec les aménagements adjacents en utilisant les canaux de contrôle du trafic aérien. Les répartitions des secteurs actuels/en cours d'utilisation sont disponibles aux annexes E, F et G.

*BRENDAN MCCURRY*

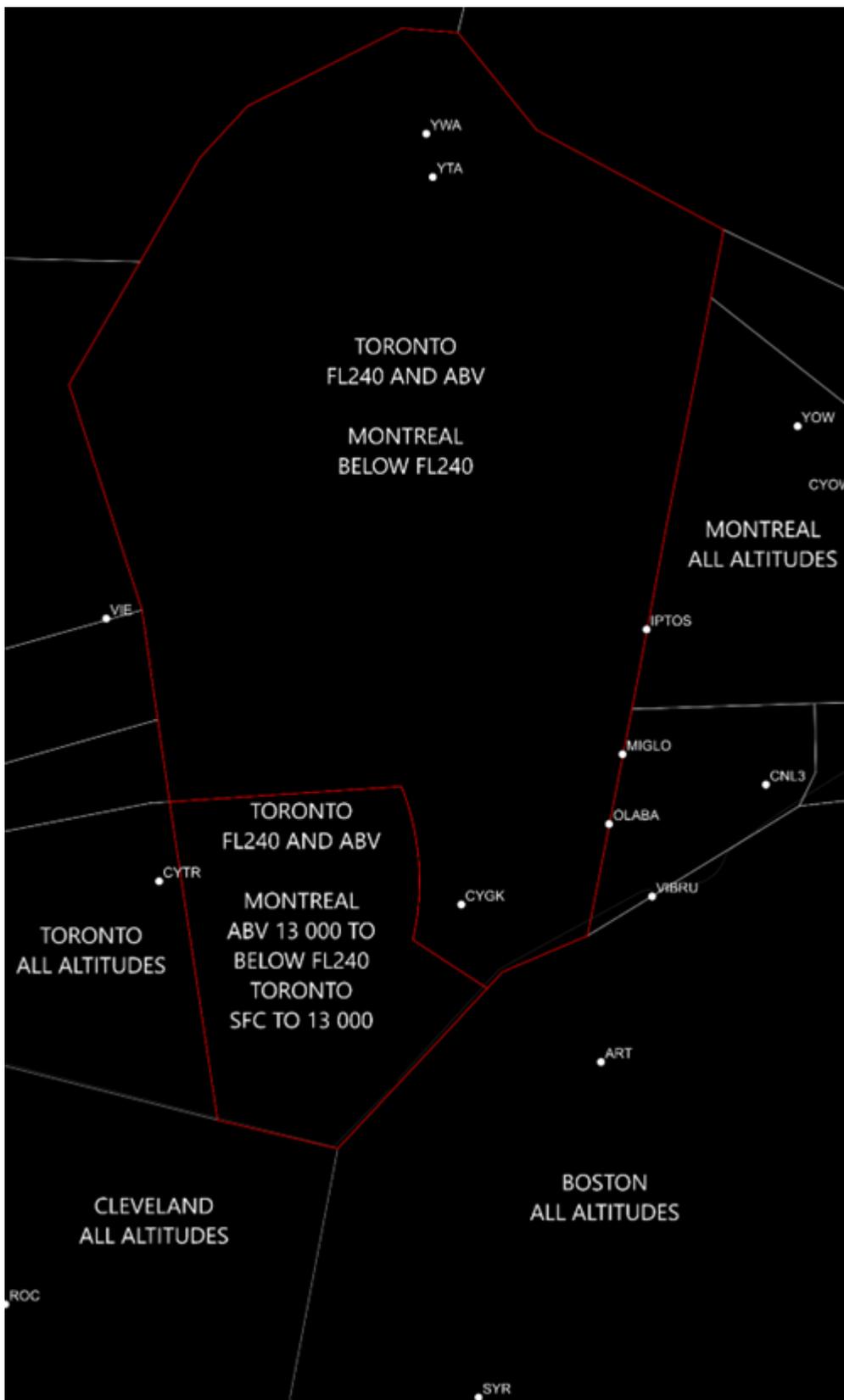
Brendan McCurry  
FIR Chief / Chef de la FIR  
Toronto Virtual FIR / FIR virtuelle de Toronto  
2024-11-25

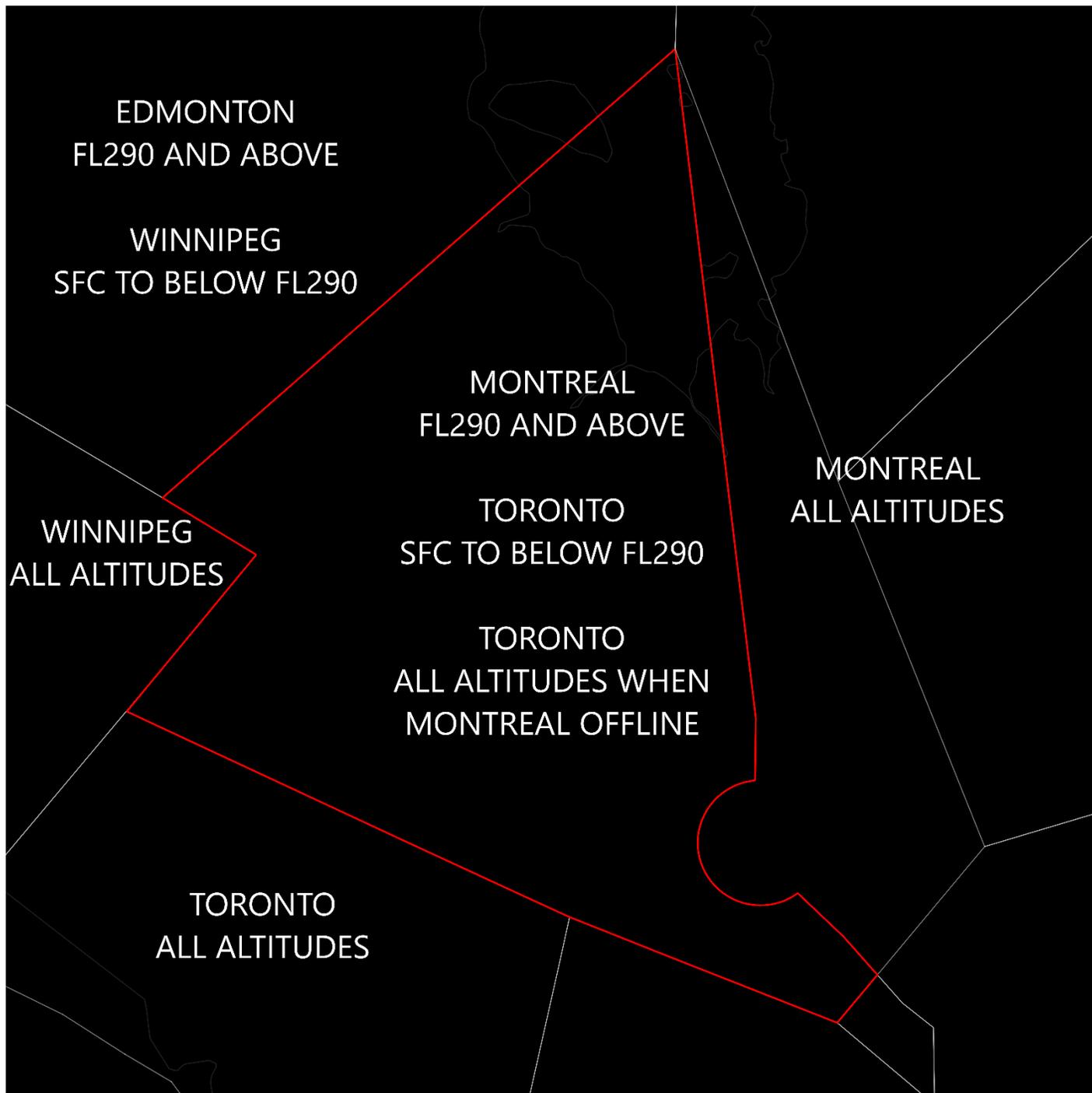
*Anthony Belliveau*

Anthony Belliveau  
FIR Assistant Chief / Chef adjoint de la FIR  
Montreal Virtual FIR / FIR virtuelle de Montréal  
2024-11-25

AIRSPACE DELEGATION – CONCORDIA SECTOR

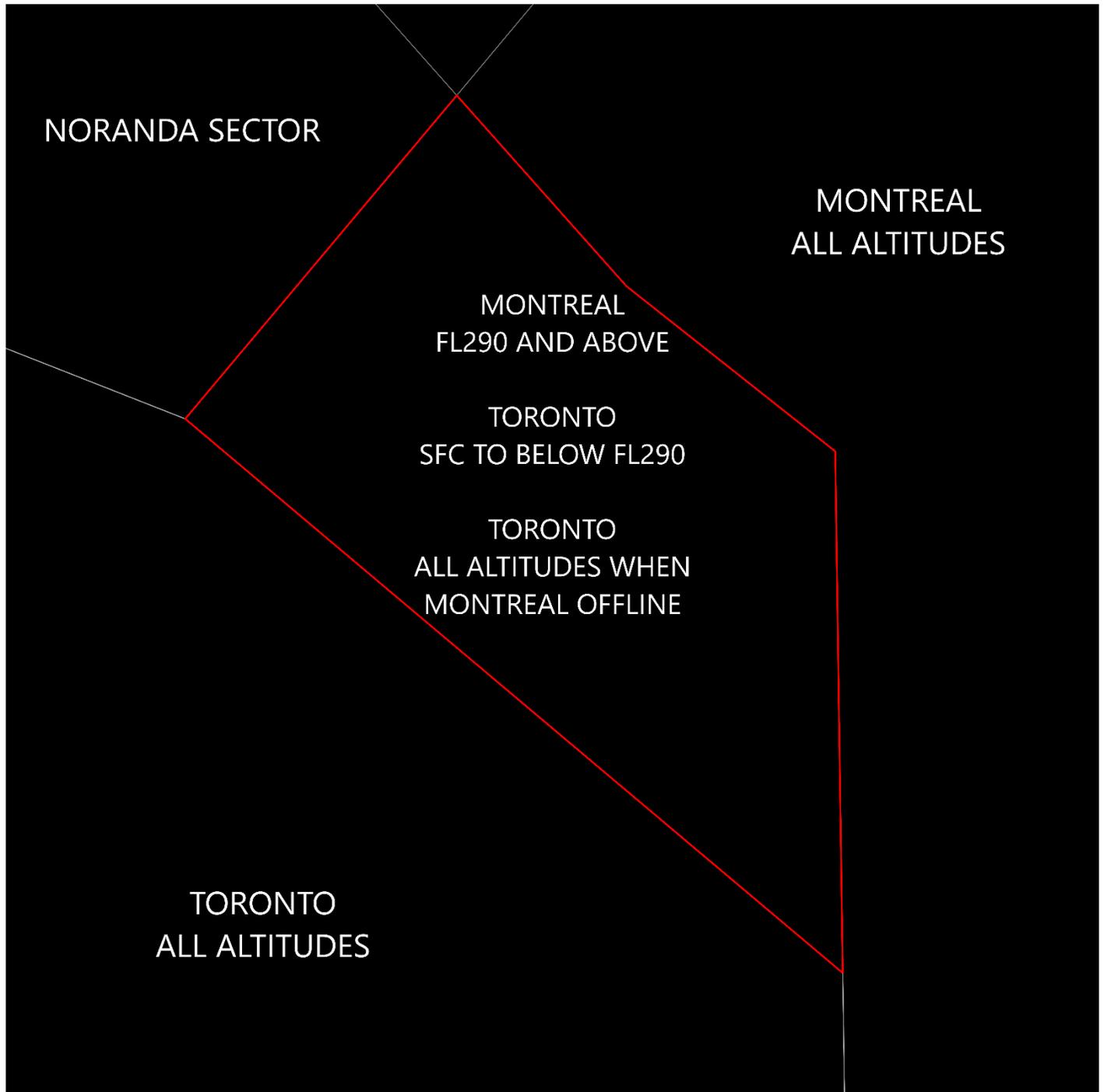
DÉLÉGATION DE L'ESPACE AÉRIEN – SECTEUR  
CONCORDIA

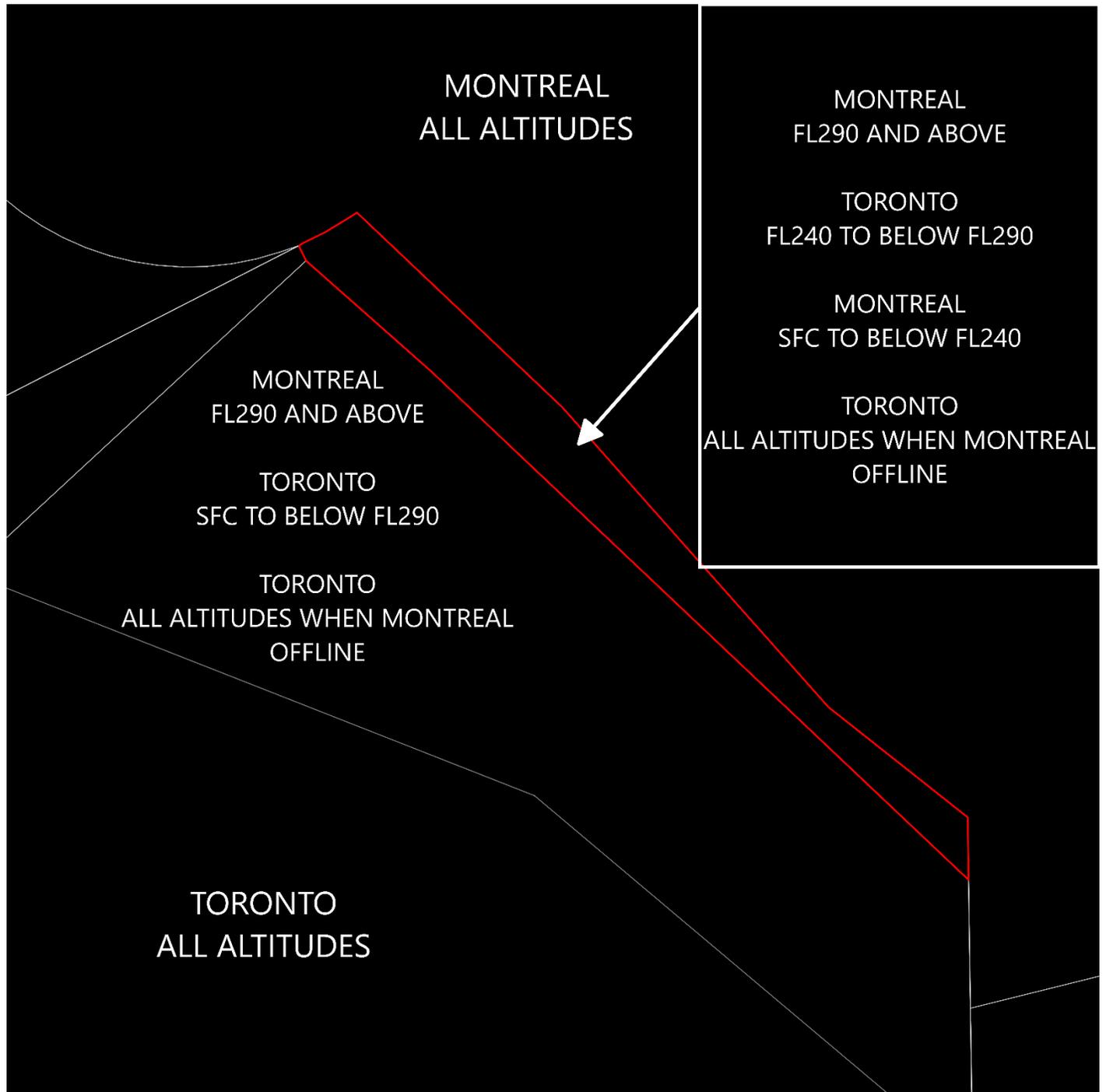




AIRSPACE DELEGATION – PONTIAC SECTOR

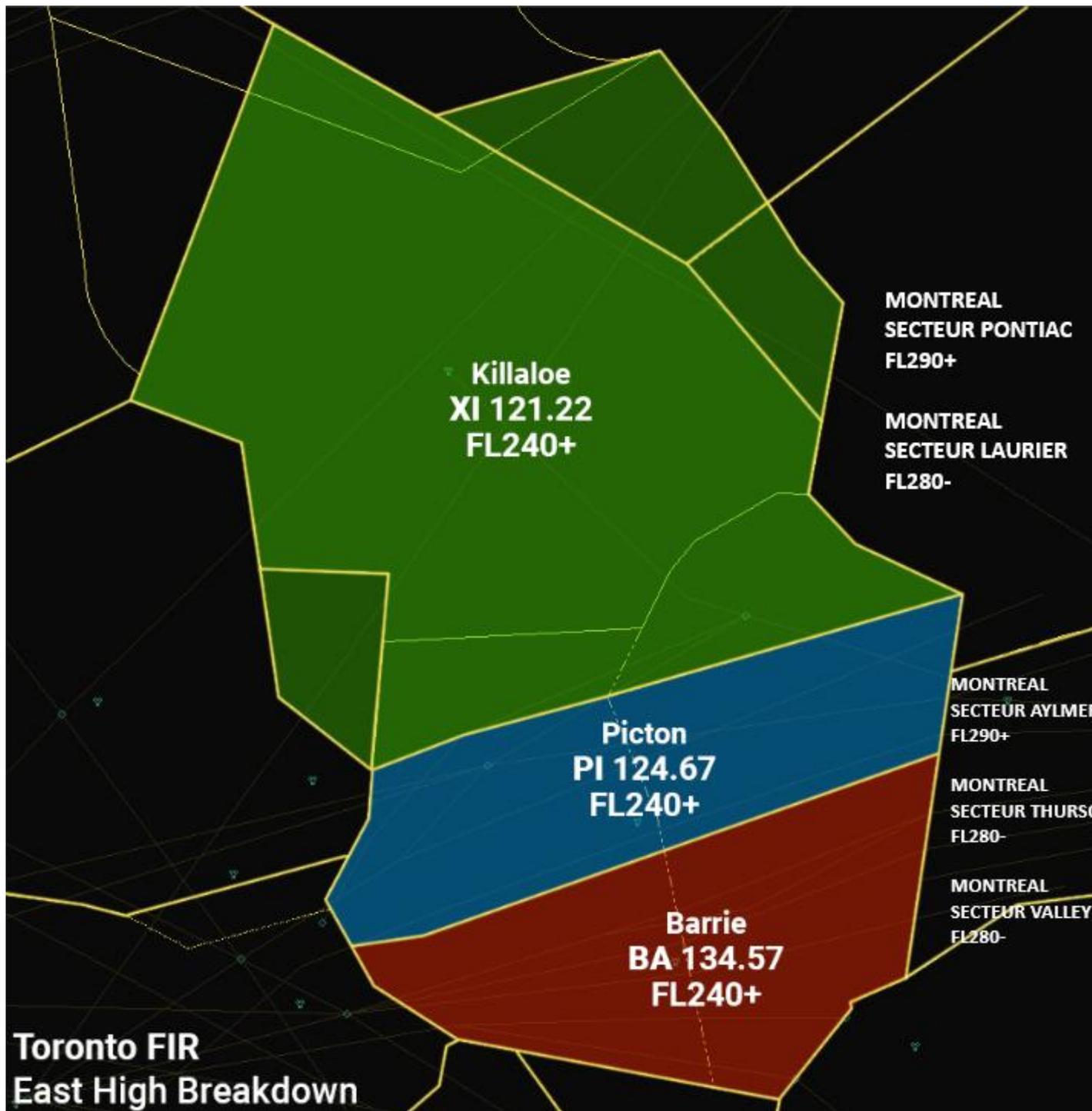
DÉLÉGATION DE L'ESPACE AÉRIEN – SECTEUR PONTIAC





CZYZ SECTORISATION – EAST HIGH SPECIALTY

SECTORISATION CZYZ – SPÉCIALITÉ EST HAUT NIVEAU



CZYZ SECTORISATION – EAST LOW SPECIALTY

SECTORISATION CZYZ – SPÉCIALITÉ EST BAS NIVEAU

