



**AGREEMENT BETWEEN THE TORONTO VIRTUAL FIR  
AND THE MONTREAL VIRTUAL FIR**

**ACCORD ENTRE LA FIR VIRTUELLE DE TORONTO ET LA  
FIR VIRTUELLE DE MONTRÉAL**

Effective May 19<sup>th</sup>, 2022  
Cancels Agreement of January 28<sup>th</sup> 2021

En vigueur le 19 mai 2022  
Annule l'accord du 28 janvier 2021

**1. RESPONSABILITIES**

**1.1 Toronto Centre**

**1.1.1 Concordia Sector**

Montreal Center's Concordia Sector, within Toronto FIR, is delegated to Montreal FIR, as depicted in Appendix A.

When Montreal Centre is offline, Toronto Centre assumes responsibility for the control of traffic within this sector.

**1.1.2 Noranda Sector**

Montreal Center's Noranda Sector, within Toronto FIR, is delegated to the Montreal FIR, as depicted in Appendix B.

When Montreal Centre is offline, Toronto Centre assumes responsibility for the control of traffic within this sector.

**1.1.3 North Gate**

Toronto Centre is responsible for the airspace designated as "North Gate" above CYOW TCU, from FL240 to FL600.

**1.1.4 Ottawa TCU**

When Ottawa TCU and Montreal Centre are offline, Toronto Centre may assume responsibility of the Ottawa TCU, including CYOW CZ, workload permitting.

**1. RESPONSABILITÉS**

**1.1 Centre de Toronto**

**1.1.1 Secteur Concordia**

Le secteur Concordia 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.

Lorsque centre de Montréal est hors-ligne, le contrôle du trafic aérien à l'intérieur de ce secteur est la responsabilité du centre de Toronto.

**1.1.2 Secteur Noranda**

Le secteur Noranda 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.

Lorsque centre de Montréal est hors-ligne, le contrôle du trafic aérien à l'intérieur de ce secteur est la responsabilité du centre de Toronto.

**1.1.3 Porte Nord**

Le centre de Toronto est responsable de l'espace aérien appelé « Porte Nord » au-dessus de la TCU d'Ottawa de FL240 jusqu'au FL600.

**1.1.4 TCU d'Ottawa**

Lorsque le centre de Montréal et la TCU d'Ottawa sont hors-ligne, le centre de Toronto peut assumer la responsabilité du trafic à l'intérieur de la TCU d'Ottawa, incluant la zone de contrôle, si la charge de travail le permet.

## 1.2 Montreal Centre

### 1.2.1 Ottawa TCU

When Ottawa TCU is offline, Montreal Centre is responsible for control of the Ottawa TCU, including CYOW CZ.

### 1.2.2 Concordia Sector

Montreal Centre assumes responsibility for the control of traffic within the Concordia Sector, excluding CYTR MTCU, below FL240.

### 1.2.3 Noranda Sector

Montreal Centre assumes responsibility for the control of traffic within the Noranda Sector, from FL290 to FL600.

## 1.3 Ottawa TCU

### 1.3.1 Runway Configuration

CYOW\_APP is responsible for coordinating the current landing runway(s) at CYOW with the appropriate enroute sectors. Preferred runway at CYOW is runway 25.

## 1.2 Centre de Montréal

### 1.2.1 TCU d'Ottawa

Lorsque la TCU d'Ottawa est hors-ligne, le centre de Montréal est responsable du contrôle de la TCU d'Ottawa, incluant la zone de contrôle de CYOW.

### 1.2.2 Secteur Concordia

Le centre de Montréal assume la responsabilité du trafic à l'intérieur du secteur Concordia, excluant la MTCU de Trenton, au-dessous du FL240.

### 1.2.3 Secteur Noranda

Le centre de Montréal assume la responsabilité du trafic à l'intérieur du secteur Noranda, du FL290 au FL600.

## 1.3 Ottawa TCU

### 1.3.1 Configuration de piste

CYOW\_APP est responsable d'informer les secteurs en route adjacents de la configuration de piste à CYOW. La piste préférentielle à CYOW est la piste 25.

## 2. PROCEDURES

### 2.1 Surveillance Handoffs and Transfer of Control

#### 2.1.1 South Gate

The South Gate is a reference for aircraft transiting eastbound. Handoff shall be completed before the aircraft crosses the gate line to ensure aircraft inbound to the Montreal TCU receive descend in a timely manner. Should an aircraft request descent before the transfer, Toronto Centre will coordinate with Montreal Centre for lower altitude.

#### 2.1.2 Transfer of Control

Unless otherwise coordinated, the receiving sector, upon accepting the transfer from the initiating controller, has control for the following actions:

- ❖ 30° turn left or right;
- ❖ Descent or climb;
- ❖ Speed adjustment, and;
- ❖ SSR code change.

## 2. PROCÉDURES

### 2.1 Transferts de surveillance et de contrôle

#### 2.1.1 Porte Sud

La porte sud est une référence pour les aéronefs en direction est. Le transfert doit être effectué avant que l'aéronef ne traverse la ligne afin que les aéronefs à destination de la TCU de Montréal reçoivent la descente en temps opportun. Si un aéronef souhaite descendre avant que le transfert ait été effectué, le centre de Toronto devra coordonner avec le centre de Montréal pour une altitude inférieure.

#### 2.1.2 Transfert de contrôle

Sauf coordination contraire, les aéronefs sont automatiquement le contrôle de l'unité recevant le transfert dès que le transfert est accepté, et ce pour les actions suivantes :

- ❖ Virages de 30° à gauche et à droite ;
- ❖ Descentes et montées ;
- ❖ Ajustements de vitesse, et ;
- ❖ Changement du code SSR.

## **2.2 Ottawa Departures**

### **2.2.1 Cleared Altitude**

Unless otherwise coordinated, departures will be cleared to 13 000' ASL, or lower final altitude.

### **2.2.2 Separation and sequencing**

CYOW\_DEP will ensure that jet departures with similar performance, routed to the same exit point, will be established 5 NM or more in trail.

For separation purposes between departures, a heading or an altitude lower than normal altitude listed in 2.2.1 may be assigned. Coordination is required.

## **2.3 Ottawa Arrivals**

### **2.3.1 Landing Runway**

Enroute sectors (CN, LA, TH) shall assign a landing runway to all aircraft landing at CYOW according to the current configuration. It is not required to include the runway in the controller remarks, unless a non-published runway is requested.

### **2.3.2 Cleared Altitude**

Unless otherwise coordinated, aircraft landing within the Ottawa TCU will be cleared to descend to FL 240. If Toronto assumes control of the Concordia sector, aircraft will be cleared to 8000' ASL.

### **2.3.3 Arrival Routes**

All aircraft inbound CYOW will be expected to follow the appropriate published STARs. Aircraft that are not suitably equipped or that are unable to follow STAR shall be coordinated with Ottawa Arrivals.

## **2.2 Départs d'Ottawa**

### **2.2.1 Altitude autorisée**

Sauf coordination contraire, les départs seront autorisés à 13 000' ASL ou l'altitude demandée, selon la plus basse des deux.

### **2.2.2 Espacement et séquence**

CYOW\_DEP est responsable d'assurer un espacement de 5 NM en file ou plus entre les aéronefs à réaction de performance similaire acheminés vers le même point de sortie.

Aux fins de séparation entre les départs, un cap ou une altitude inférieure à l'altitude précisée en 2.2.1 peut être assigné. Une coordination est requise.

## **2.3 Arrivées d'Ottawa**

### **2.3.1 Piste d'arrivée**

Les secteurs en route (CN, LA, TH) ont la responsabilité d'assigner la piste d'arrivée à tous les aéronefs atterrissant à CYOW selon la configuration publiée. Il n'est pas nécessaire d'inscrire la piste dans les remarques du contrôleur, sauf si une piste non publiée est demandée.

### **2.3.2 Altitude autorisée**

Sauf coordination contraire, les aéronefs atterrissant à l'intérieur de la TCU d'Ottawa doivent être autorisés à FL 240. Si Toronto assume contrôle du secteur Concordia, les aéronefs seront autorisés à 8000' ASL.

### **2.3.3 Routes d'arrivées**

Il est entendu que tous aéronefs à destination de CYOW suivront les routes d'arrivée publiées. Une coordination sera requise avec les arrivées d'Ottawa pour les aéronefs non équipés RNAV ou qui ne sont pas en mesure de suivre les routes d'arrivées publiées.

## 2.4 Coordination

### 2.4.1 Log-on/Log-off Procedure

When a sector is transferred from the responsibility of one controller to the other upon a position log-on, the sector relinquishing the airspace shall brief the controller responsible for the airspace of all traffic, runway configuration and other information.

Prior to logging off, if a controller eligible to assume responsibility for the traffic inside an airspace subject to delegation as per the current LOA, the current controller shall inform the next controller of the airspace status and ask if they would like to assume responsibility for the delegated airspace. If the next controller wishes to assume responsibility, the sector relinquishing the airspace shall brief the controller responsible for the airspace of all traffic, runway configuration and other pertinent information.

### 2.4.2 Approval Requests

For all IFR aircraft departing from aerodromes located less than 20 NM from the CYYZ/CZUL boundary and entering the other FIR (except departures from CYOW TCU), an approval request shall be performed by the transferring sector, as per MANOPS 492.1 & 492.2.

### 2.4.3 Point-Outs

For flights briefly transiting the Montreal FIR or the Toronto FIR before entering the Boston or Cleveland ARTCC airspace, a point-out may be initiated from the controlling sector, as per MANOPS 514 & 515.

## 2.4 Coordination

### 2.4.1 Procédure de connexion/déconnexion

Lorsque la responsabilité d'un secteur est transférée d'un contrôleur à un autre suite à l'ouverture d'une position, le secteur cédant l'espace aérien doit informer le contrôleur assumant la responsabilité de l'espace aérien de tout trafic, configuration de piste et autre information.

Avant de se déconnecter, si un contrôleur adjacent est éligible d'assumer la responsabilité pour le trafic à l'intérieur d'un espace aérien sujet au présent accord, le contrôleur quittant doit informer le contrôleur adjacent de son départ. Si ce dernier souhaite assumer la responsabilité de l'espace aérien disponible, le secteur cédant l'espace aérien doit informer le contrôleur assumant la responsabilité de l'espace aérien de tout trafic, configuration de piste et autre information jugée pertinente.

### 2.4.2 Demandes d'approbation

Une demande d'approbation sera faite par le secteur concerné pour tout aéronef IFR au départ d'un aéroport situé à moins de 20 NM de la frontière et en direction de l'autre FIR (à l'exception des départs de la TCU d'Ottawa) tel que précisé dans le MANOPS 492.1 & 492.2.

### 2.4.3 Relevés de position

Pour les vols transitant la FIR de Montréal ou la FIR de Toronto brièvement avant d'entrer dans l'espace aérien de l'ARTCC de Boston ou de Cleveland, un relevé de position peut être initié par le secteur responsable, tel que précisé dans le MANOPS 514 & 515.

## APPROVAL / APPROBATION



Brendan McCurry, Chief  
Toronto FIR



Alexandre Dufresne, Chef  
FIR de Montréal

2022-05-19

Appendix A / Annexe A  
CZUL Low Level Sectors Map  
CZUL Carte des secteurs bas niveau

**The most up-to-date Montreal sectors can be found at <https://vats.im/czulsectors>.**  
**Les secteurs de Montréal les plus récents peuvent être consultés au <https://vats.im/czulsectors>.**

Appendix B / Annexe B  
CZUL High Level Sectors Map  
CZUL Carte des secteurs haut niveau

**The most up-to-date Montreal sectors can be found at <https://vats.im/czulsectors>.**  
**Les secteurs de Montréal les plus récents peuvent être consultés au <https://vats.im/czulsectors>.**



