

VATCAN

Virtual Air Traffic Control Canada – <http://www.vatcan.org>

AGREEMENT BETWEEN MONTREAL FIR AND TORONTO FIR

ACCORD ENTRE LA FIR DE MONTRÉAL ET LA FIR DE TORONTO

Effective
 Cancels

February 1st 2008 – UFA
Agreement of June 1st 2005

En vigueur
 Annule

1^{er} février 2008 – UFA
Accord du 1^{er} juin 2005

I. RESPONSIBILITIES

I. RESPONSABILITÉS

1.1. Toronto Centre

1.1.1. Ottawa TCU

When Ottawa TCU (APP or DEP) and Montreal Centre are offline, Toronto Centre may assume responsibility (workload permitting) for the Ottawa TCU, including CYOW CZ, but excluding CYND CZ.

1.1.2. North Gate

CZYZ_E_CTR is responsible for the area above YOW TCU, as described in Appendix A, from 14000' included to FL600.

1.1.3. Concordia Sector

CZUL sector known as Concordia, formerly Cobden, is not used on VATSIM and Toronto Centre is responsible for that airspace as part of CZYZ_E_CTR sector.

1.2. Montreal Centre

1.2.1. Ottawa TCU

When Ottawa TCU (APP or DEP) is offline, Montreal Centre is responsible for the Ottawa TCU, including CYOW CZ and CYND CZ.

1.3. Ottawa TCU

1.3.1. Current configuration

CYOW_APP is responsible for coordinating the current landing runway(s) at CYOW with the appropriate enroute sectors.

1.1. Toronto Centre

1.1.1. UTC Ottawa

Lorsque l'UTC Ottawa (APP ou DEP) et le Centre de Montréal sont hors-ligne, le Centre de Toronto peut (selon sa charge de travail) assumer la responsabilité de l'UTC Ottawa, incluant la CZ CYOW mais excluant la CZ CYND.

1.1.2. « Gate » Nord

CZYZ_E_CTR est responsable de l'espace aérien au dessus de l'UTC YOW décrit en Annexe A, de 14000' incl. au FL600.

1.1.3. Secteur Concordia

Le secteur de CZUL connu sous le nom de Concordia, anciennement Cobden, n'est pas représenté sur VATSIM, et CZYZ_E_CTR inclut cet espace aérien.

1.2. Montréal Centre

1.2.1. UTC Ottawa

Lorsque l'UTC Ottawa (APP ou DEP) est hors-ligne, le Centre de Montréal est responsable de l'UTC Ottawa, incluant la CZ CYOW et la CZ CYND.

1.3. UTC d'Ottawa

1.3.1. Configuration actuelle

CYOW_APP est responsable de coordonner la ou les piste(s) d'atterrissage à Ottawa avec les secteurs enroute appropriés.

II. PROCEDURES

2.1. Radar and control transfers

2.1.1. South Gate

The South Gate, as described in [Appendix A](#), is a reference for aircrafts transiting eastbound (from Toronto Centre to Montreal Centre). Radar transfer shall be completed when the aircraft crosses the gate.

2.1.2. Control transfers

Unless otherwise coordinated, aircrafts automatically become control of the receiving sector upon communication transfer for the following actions :

- 30° turn left or right;
- Descent or climb;
- Speed adjustment;
- Transponder code change.

2.2. Ottawa departures

2.2.1. Cleared altitude and strips

Toronto Centre will receive strips from CYOW_DEP for every IFR aircrafts departing and overflying the Ottawa TCU. Unless otherwise coordinated, departures will be cleared to 13000' or the requested altitude if lower.

2.2.2. Departure routes

Toronto Centre will expect IFR aircrafts departing from the Ottawa TCU to be cleared on course prior to the communication transfer. The following routes are pre-approved :

- V316 or DCT WRANG;
- V360;
- V300 or DCT CELAR;
- R76 or DCT CERAW.

Note: When direct routes are assigned, the track shall remain clear of arrival routes ([described in 2.3](#)).

2.2.3. Spacing and sequencing

CYOW_DEP will ensure that minimum enroute radar spacing (5NM) will be maintained between departures. There is no need for departures to be sequenced with overflights, regardless of aircrafts destinations.

2.3. Ottawa arrivals

2.3.1. Landing runway

Enroute sectors shall assign a landing runway to all aircrafts landing CYOW according to the current configuration. It is not required to include the runway in the Scratch pad.

2.3.2. Arrival routes

Aircrafts landing within the Ottawa TCU shall be routed via one of the appropriate entry points, as described in [Appendix B](#).

II. PROCÉDURES

2.1. Transferts radar et de contrôle

2.1.1. « Gate » Sud

La « Gate » Sud, telle que décrite en [Annexe A](#), est une référence pour les aéronefs qui transitent du Centre de Toronto vers le Centre de Montréal. Le transfert radar doit être complété lorsque l'aéronef traverse la « gate ».

2.1.2. Transferts de contrôle

Sauf coordination contraire, les aéronefs deviennent automatiquement le contrôle du secteur receveur lors du transfert de communication, pour les actions suivantes :

- Virage de 30° à gauche ou à droite;
- Décente ou montée;
- Ajustement de vitesse;
- Changement de code transpondeur.

2.2. Départs d'Ottawa

2.2.1. Altitude autorisée et fiches

Le Centre de Toronto recevra des fiches de CYOW_DEP pour chaque départ ou survol IFR de l'UTC Ottawa. Sauf coordination contraire, les départs seront autorisés à 13000' ou l'altitude demandée, selon la plus basse des deux.

2.2.2. Routes de départ

Le Centre de Toronto anticipera que les aéronefs au départ de l'UTC Ottawa seront autorisés enroute avant le transfert de communication. Les routes suivantes sont pré-approuvées :

- V316 ou DCT WRANG;
- V360;
- V300 ou DCT CELAR;
- R76 ou DCT CERAW.

Note : Lorsqu'une route directe est assignée, les aéronefs devront restés dégagés des routes d'arrivées ([décrites en 2.3](#)).

2.2.3. Espacement et séquence

CYOW_DEP s'assurera que le minimum d'espacement radar enroute (5NM) sera maintenu entre les départs. Il n'est pas nécessaire de séquencer les départs avec les survols, peu importe la destination des aéronefs.

2.3. Arrivées à Ottawa

2.3.1. Piste d'arrivée

Les secteurs enroute doivent assigner une piste d'arrivée à tous les aéronefs atterrissant à CYOW, selon la configuration actuelle.

2.3.2. Routes d'arrivée

Les aéronefs atterrissant à l'intérieur de l'UTC Ottawa doivent être acheminés via l'un des points d'entrée appropriés, tel que décrits en [Annexe B](#).

2.3.3. Cleared altitude

Unless otherwise coordinated, aircrafts landing within the Ottawa TCU shall be cleared to 8000'.

2.3.4. Altitude restrictions

Toronto Centre will ensure that aircrafts landing CYOW enter the Ottawa TCU at appropriate altitudes, and issue the following restrictions if judged necessary.

➤ LANRK

- Runway 07 in use: Cross LANRK at 10000' or below;
- Any other runway: Cross LANRK at 16000' or below.

➤ YOW

- Runway 14 in use: Cross ONDOB at 10000' or below;
- Any other runway: Cross ONDOB at 16000' or below.

Note: On recent Ottawa STAR iterations, altitude restrictions are built-in, so there is no longer a need for Toronto centre to issue it to a pilot that filed a recent STAR.

2.3.5. Sequencing

CYOW_APP will expect IFR aircrafts to be established in trail as per the following criteria :

➤ LANRK

- Runway 07 in use: 10 miles in trail (Dash8 and above);
- Any other runway: 5 miles in trail (similar types).

➤ YOW

- Runway 14 in use: 10 miles in trail (Dash8 and above);
- Any other runway: 5 miles in trail (similar types).

2.4. Small airports

2.4.1. Approval requests

For IFR aircrafts departing fields located less than 20 NM from the boundary and inbound to the other FIR, an approval shall be requested (APREQ) from the concerned sector.

2.3.3. Altitude autorisée

Sauf coordination contraire, les aéronefs atterrissant à l'intérieur de l'UTC Ottawa doivent être autorisés à 8000'.

2.3.4. Restrictions d'altitude

Le Centre de Toronto s'assurera que les aéronefs atterrissant à CYOW entreront l'UTC Ottawa à des altitudes appropriées, et donnera les restrictions suivantes au besoin.

➤ LANRK

- Piste 07 : Traverser LANRK à 10000' ou plus bas;
- Autres pistes : Traverser LANRK à 16000' ou plus bas.

➤ YOW

- Piste 14 : Traverser ONDOB à 10000' ou plus bas;
- Autres pistes : Traverser ONDOB à 16000' ou plus bas.

Note: Les restrictions d'altitudes sont publiées sur les STAR récents, alors le Centre de Toronto n'a pas à donner les restrictions aux aéronefs ayant dans leur route une version récente d'un STAR.

2.3.5. Mise en file

CYOW_APP anticipera que les aéronefs IFR seront établis en file selon les critères suivants :

➤ LANRK

- Piste 07 : 10 milles en file (Dash8 et plus vite);
- Autres pistes : 5 milles en file (types similaires).

➤ YOW

- Piste 14 : 10 milles en file (Dash8 et plus vite);
- Autres pistes : 5 milles en file (types similaires).

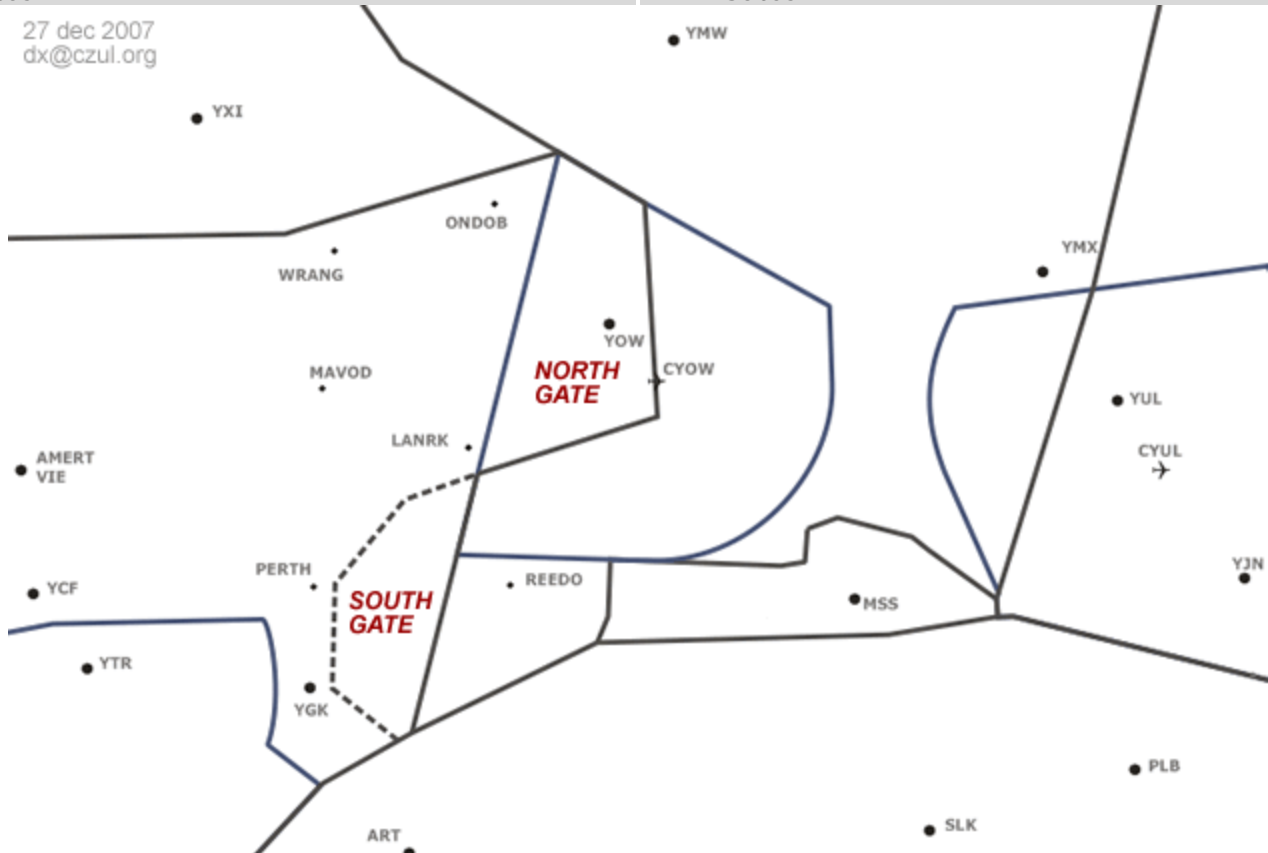
2.4. Petits aéroports

2.4.1. Demandes d'approbation

Pour les aéronefs IFR au départ d'un aéroport situé à moins de 20 NM de la frontière, et en direction de l'autre FIR, une demande d'approbation (APREQ) devra être faite avec le secteur concerné.

A. Gates

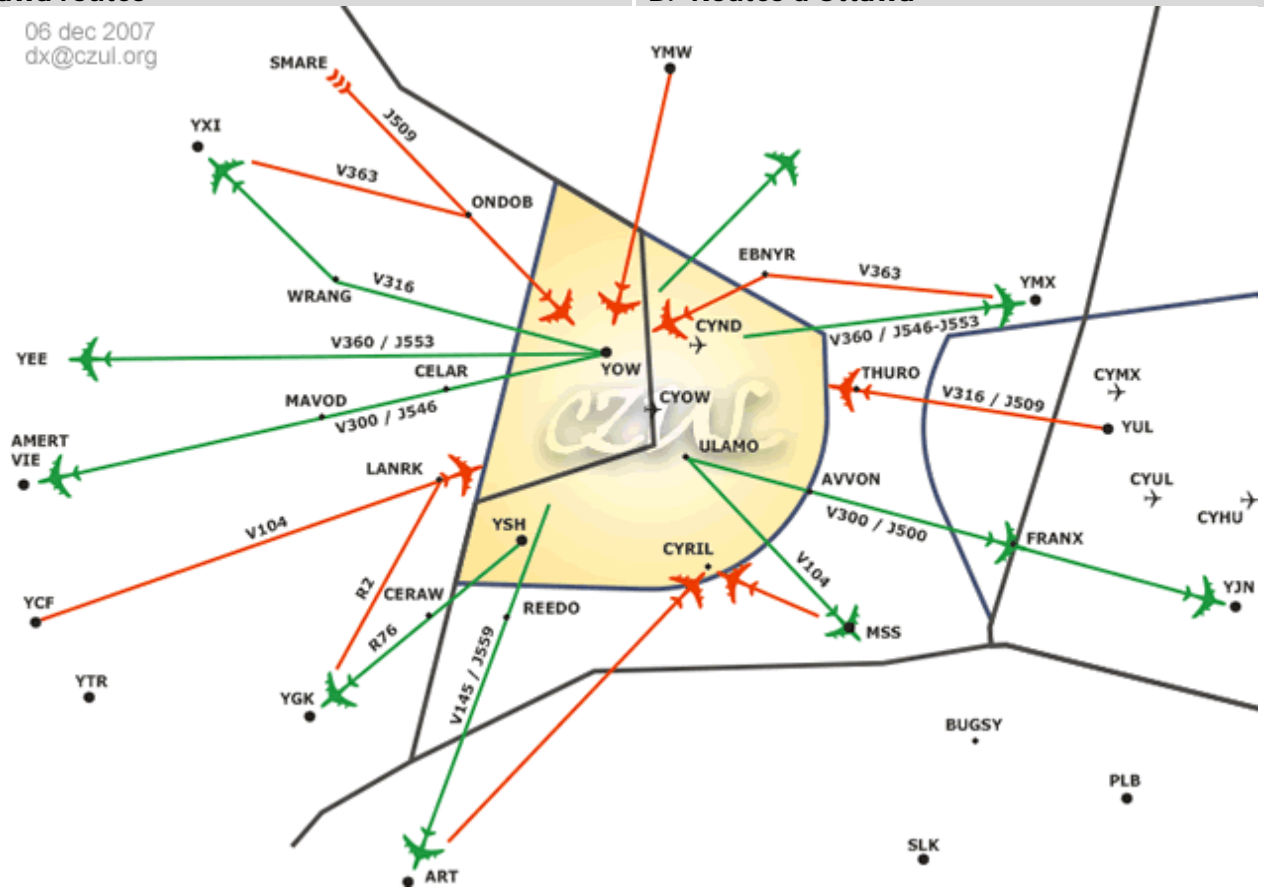
27 dec 2007
dx@czul.org



A. « Gates »

B. Ottawa routes

06 dec 2007
dx@czul.org



B. Routes d'Ottawa

IV. SIGNATURES

Toronto FIR Chief

<http://czyz.ca>

Brendan McCurry

Brendan McCurry, VATCAN12
bmccurry@mts.net

Montreal FIR Chief

<http://czul.org>

Jean-Frederik Dion

Jean-Frédéric Dion, VATCAN10
dx@czul.org