







# LA FREQUENCE UNICOM : 122.800 MHZ

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

A partir du grade :  et programme examen du grade  et supérieurs

## 1. DEFINITION :

On appelle UNICOM (**U**niversal **C**ommunication) la fréquence **122.800 MHz**.

Cette fréquence est la **fréquence mondiale d'auto-information en l'absence de contrôleur**.

## 2. INTERET ET EXPLICATION DE UNICOM :

*Dans le monde réel, le contrôle est souvent présent.*

Nous avons :

- les contrôleurs aériens en-route qui contrôlent les FIR et UIR (voir espaces aériens) et sont disponibles 24h/24, tous les jours de l'année.
- Les aéroports principaux sont également ouverts de manière quasi permanente avec au moins un contrôleur. Disponibles le plus souvent 24h/24 ou sinon entre 6h et 24h ou encore en fonction du trafic et cela tous les jours de l'année. Le trafic n'est pas permis en dehors de ces tranches horaires d'ouverture publiées. Il est cependant possible de faire exceptionnellement activer un aéroport par un contrôleur, sur autorisation spéciale et dépôt d'un plan de vol spécifique.
- Les aéroports plus modestes en réel sont ouverts avec un contrôle actif dans les tranches horaires du trafic commercial (exemple: 7h-12h 14h-21h) et les jours où le trafic commercial est présent. En dehors de ces tranches horaires, le service est limité à une auto-information de vol par les pilotes sur une fréquence publiée.
- Les petits aérodromes possèdent des contrôleurs AFIS d'information de vol qui sont ouverts la journée sur certaines tranches horaires. En dehors de ces tranches horaires, ou sans contrôleur AFIS, les pilotes font une auto-information sur la fréquence.

*Sur IVAO, le contrôle est souvent absent.*

C'est une des principales différences entre le réel et le virtuel.

*Tout comme en réel, sur le réseau IVAO et en l'absence du contrôle aérien, le **pilote doit assurer son auto-information en vol**.*

Le principal souci est que les niveaux d'expérience des pilotes sont très différents. De plus, **tous les pilotes ne peuvent connaître toutes les fréquences d'information de vol, de chaque terrain dans le monde.**

*Sur IVAO, la solution a été de choisir une fréquence d'auto-information unique qui est la fréquence **UN**iverselle de **COM**munication ou communément appelée **UNICOM** qui est la fréquence **122.800 MHz**.*

### 3. PARTICULARITES DE UNICOM :

**Ce qu'il faut savoir sur Unicom :**

- Il est équipé d'un **filtre qui élimine les communications des pilotes trop éloignés** de votre zone de vol.
- Seuls les aéronefs situés dans votre zone vont recevoir vos transmissions
- Seules les transmissions des aéronefs de votre zone seront affichées par IvAp

**UNICOM permet :**

- d'envoyer une auto-information destinée aux autres pilotes afin qu'ils connaissent mes intentions de déplacements
- de recevoir les auto-informations des autres pilotes en échange et donc d'être informé de leurs intentions de déplacements
- de coordonner avec un ou plusieurs pilotes un ordre d'atterrissage ou de décollage, de séparation d'altitude, d'intégration dans le circuit d'aérodrome, d'une séparation à vue ...

En résumé, **l'utilisation d'UNICOM permet à tous les aéronefs d'être informés de la présence d'autres appareils à proximité et de connaître les intentions de chacun, que ce soit au sol ou en vol.**

Ceci est appelé en anglais «**Situation Awareness**» (conscient de la situation): sachez où vous êtes, qui est autour de vous et ce qui se passe.

*Pour cela, **vous devez transmettre vos intentions sur Unicom suffisamment à l'avance** afin que chacun puisse correctement anticiper les actions d'autrui.*

*L'utilisation d' **UNICOM** doit être effectuée en mode **texte** (via IvAp) dans la mesure du possible en **anglais**. Cet anglais n'a pas besoin d'être littéraire mais l'utilisation de codes raccourcis textuels et la connaissance des mots importants est indispensable.*

***Note : Il y a 6 langues OACI utilisables en aéronautique** (Anglais, Français, Espagnol, Arabe, Chinois, Russe). Certains pilotes utilisent dans leur pays une langue OACI à la place de l'anglais. Nous portons votre attention que l'utilisation d'une autre langue ne permet pas une auto-information efficace avec les pilotes étrangers qui ne maîtrisent que l'anglais.*

**Pourquoi UNICOM n'est pas utilisable en vocal :**

- Avoir plusieurs centaines de pilotes en vocal sur la même fréquence serait inaudible
- Les serveurs vocaux ne savent pas filtrer en fonction de la distance les communications des appareils
- Il n'y a pas assez de serveurs vocaux pour accueillir tous les pilotes en vocal (saturation)
- Les pilotes ne maîtrisant pas l'anglais en oral seraient pénalisés s'ils devaient sortir de leur pays.

