

La fréquence UNICOM

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

1. Introduction

UNICOM (**UNI**versal **COM**munication) est une fréquence d'**auto-information**. L'auto-information permet aux pilotes de différents aéronefs de communiquer leur position et leurs intentions sur une fréquence dépourvue de contrôleur. C'est l'exploitation de ces messages qui permet à tous les équipages d'avoir conscience de la situation dans laquelle ils se trouvent, et de prendre des décisions adéquates afin d'optimiser les trajectoires et d'éviter les abordages.

Fréquence: **122.800MHz**

2. Sur IVAO

2.1 Principe de fonctionnement

Dans la réalité, les aérodromes en auto-information sont des aérodromes sur lesquels se déroulent, pour la majorité, des vols VFR et où la quantité de trafic est faible.

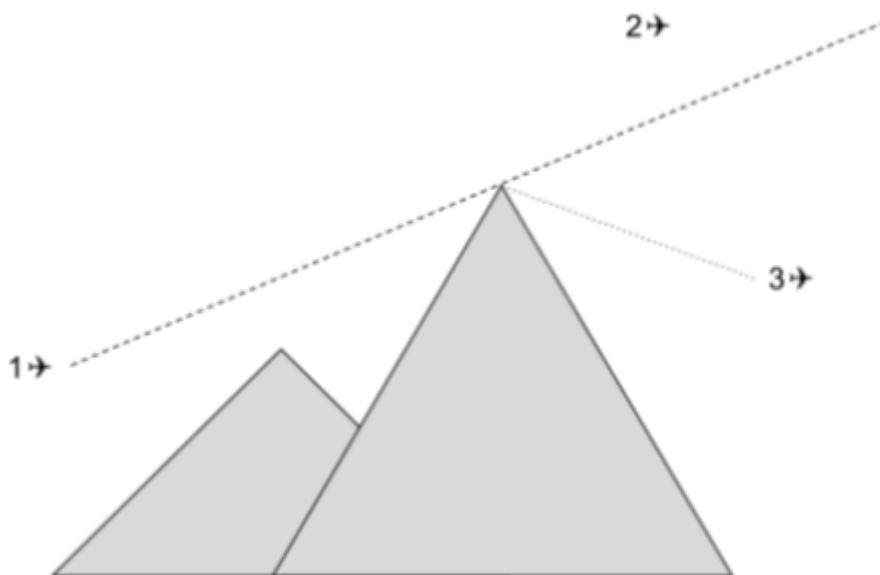
Sur IVAO, il est impossible d'appliquer ce principe, c'est pourquoi **l'auto-information aura lieu à tout endroit où un contrôleur n'est pas connecté et même à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé.**

La communication est possible en **mode vocal ou par texte.**

Comme en réalité, en vocal, la propagation et la portée (distance émetteur/récepteur) dépendent de plusieurs facteurs : distance relative, hauteur relative et la présence ou non d'obstacles entre les stations.



Par exemple, dans cette configuration, l'aéronef 1 peut communiquer avec les 2 autres mais le 2 et le 3 ne peuvent pas échanger entre eux.



Ici, les aéronefs 1 et 2 sont à portée de vue et peuvent communiquer. Il y a du relief entre les aéronefs 1 et 3 mais IVAO simule la propagation des ondes radio en tenant compte des effets de réflexion et de la diffraction. De ce fait, malgré un important niveau d'atténuation, la communication sera possible

2.2 Règles à suivre

L'utilisation d'UNICOM doit se faire au profit de l'auto-information : **tout autre usage est prohibé**

- il est attendu des transmissions courtes et l'utilisation d'une phraséologie correcte.
- **la langue à utiliser est l'anglais. En France, l'utilisation de la langue française sera tolérée tant qu'il n'y a pas de trafic anglophone à proximité.**

- le trafic communiquant en vocal doit tenir compte du fait que les pilotes communiquant par texte ne recevront pas leurs messages vocaux : ils doivent donc établir une coordination appropriée ou assurer une séparation avec le trafic non vocal à proximité immédiate.
- les reports en route durant la croisière seront faits uniquement si la situation l'exige (conflit potentiel)
- à proximité des aérodromes, les communications doivent obligatoirement commencer par l'indicatif radio de l'aéroport concerné. Ce dernier est disponible sur les cartes (en gras).
Exemple avec la VAC du terrain Lyon Saint Exupéry / LFL, appelé "Saint Ex" en fréquence :

APPROCHE A VUE Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic
03 OCT 24

LYON SAINT EXUPERY
AD 2 LFL APP 01



ALT AD : 821 (30 hPa)
LAT : 45 43 32 N
LONG : 005 04 52 E

LFL
VAR : 2°E (2020)

FIS : LYON Information 135.200 (1) - 135.525 (2)

ATIS 126.180

APP : LYON Approche/Approach 131.315 - 120.230 - 136.075 - 132.000 (s)

TWR : 120.450

GND (SOL) : 121.830

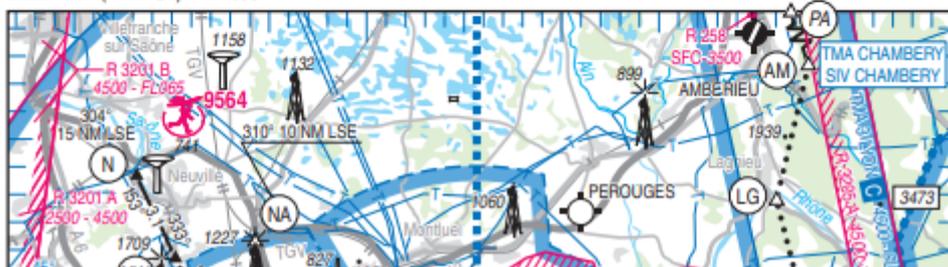
DELIVERY (PREVOL) : 121.655

VDF

ILS/DME RWY 35 L - SAN 110.75

ILS/DME RWY 35 R - LSN 111.5

ILS/DME RWY 17 L - LSS 109.1



3. Exemple

La logique est simple : *annoncer en fréquence ce que vous faites.*

Voici un exemple du déroulement chronologique d'un vol IFR entièrement réalisé en auto-information :

“

« Blagnac bonjour, AFR16RA, Airbus A320 porte U20, je repousse face au sud-ouest sur T43, je rappellerai pour le roulage »

“

« Blagnac, AFR16RA je roule vers le point d'attente piste 32R via T40, P et N1, je rappellerai prêt au départ »

“

« Blagnac, AFR16RA, piste 32R, intersection N1 je m'aligne et décolle, départ FISTO5Q »

“

« Blagnac, AFR16RA, montée initiale piste 32R sur le départ FISTO5Q je monte niveau 320 »

“

« Orly, AFR16RA, niveau 130 en descente vers le niveau 100 sur l'arrivée AMB9E, je prévois l'approche ODILO6E ILS 06 »

“

« Orly, AFR16RA, je passe ODILO niveau 100, descend 4000 ft QNH pour l'ILS 06, rappelle établi »

“

« Orly, AFR16RA, établi ILS 06, rappellera piste dégagée »

“

« Orly, AFR16RA, piste dégagée par W36, roule porte V06 via L3 et W2 »

Les messages précédents sont bien évidemment à adapter au vol effectivement réalisé, ainsi qu'au trafic rencontré.

Il faut garder en tête que les messages d'auto-information doivent permettre aux trafics environnants de construire une **représentation mentale de la situation** afin de savoir si une attente ou une modification de la trajectoire est nécessaire ou non. Le but recherché est que tout le monde se comprenne de la manière la plus simple possible.

Les vols VFR suivent la même logique et les messages doivent être effectués dès que nécessaire. C'est le cas notamment pour le roulage, l'entrée sur piste, le décollage, l'intégration, le circuit de piste, l'atterrissage et le retour sur les voies de circulation.

4. FAQ

- **Comment savoir si j'émetts bien sur Unicom ?**

Si vous entendez, à la fin de votre message, un bip simulant le relâchement de l'alternat, c'est que la communication s'effectue correctement (avec la COM1 réglée sur 122.800 MHz).

- **Comment savoir s'il y a des pilotes avec qui communiquer autour de moi ?**

WebEye peut être une aide mais le meilleur moyen est de transmettre votre message et attendre d'éventuels retours, comme en réalité.

- **Je suis proche d'autres trafics mais je n'arrive pas à communiquer avec eux.**

Les contraintes du terrain peuvent avoir des conséquences sur les transmissions. Gardez en tête que près du sol la portée des ondes radio est considérablement plus faible qu'en altitude.

- **Le transmetteur RX passe en couleur orange mais je n'entends rien.**

Vous recevez bien la communication mais l'atténuation est trop forte pour que vous puissiez entendre convenablement.

- **J'ai entendu un pilote émettre avant qu'un bip ne bloque sa transmission. Que s'est-il passé ?**

Cela signifie qu'un deuxième pilote a commencé à émettre pendant que le premier était en train de le faire. Comme les deux avions étaient dans votre rayon d'action, la radio bloque les deux transmissions et produit une tonalité. C'est ce qu'on appelle la "tonalité de blocage" et c'est un comportement correct. La tonalité de blocage disparaît dès que l'un des pilotes a arrêté sa transmission

Pour en savoir plus sur le fonctionnement de Voice Unicom :
<https://virtualsky.iva0.aero/voiceunicom>

Revision #9

Created 21 February 2025 00:13:17 by Liam Iveton

Updated 7 May 2025 17:30:41 by Liam Iveton