



Manual de Uso

Unicom

Versión 1.0

Propósito del UNICOM

UNICOM es un concepto general que significa Universal Communications. Es una frecuencia de VHF que se usa en espacios no controlados para coordinar entre aeronaves, de forma de asegurar la separación y mejorar la seguridad, sin depender solamente del contacto visual entre los tráficos. El concepto procede particularmente de Estados Unidos, donde en aeropuertos no controlados (o en aquellos donde las dependencias ATC no operan las 24hs) se usan frecuencias CTAF (Common Traffic Advisory Frequency) especificadas en las cartas de los aeropuertos.

No todos los países del mundo utilizan este concepto en espacios no controlados. Las frecuencias específicas varían según el país y la zona de control.

UNICOM en Vatsim

Uno de los fundamentos de Vatsim es simular las operaciones aéreas con el mayor realismo posible. Dentro de este concepto, muchas veces se estandarizan procedimientos específicos de un país para todo el mundo, con el propósito de ordenar las operaciones en todos lados. El UNICOM es uno de esos casos.

Su uso está normado bajo el Código de Conducta de Vatsim¹, sección **B5**, donde dice: *Los pilotos que vuelen dentro de espacio aéreo no controlado deben monitorear la frecuencia VHF **122.800** u otra designada como UNICOM hasta que se encuentren bajo cobertura de espacio aéreo controlado. Cuando sea beneficioso para otro piloto, se deben transmitir las intenciones en la frecuencia designada como UNICOM.* Esto quiere decir, que su uso **es altamente recomendado**.

Aunque el CoC especifica que puede haber más de una frecuencia de UNICOM, Vatsim estandariza para todo el mundo **122.800 mhz** como la oficial. Lo mismo aplica para Vatsim Argentina. La frecuencia se puede usar tanto via Voz como Texto, aunque se recomienda **SIEMPRE usar micrófono y transmitir por voz**.

Las comunicaciones en UNICOM son particularmente importantes al moverse por el aeropuerto, y en las fases de despegue/aproximación/aterrizaje. Permite asegurar la separación entre aeronaves, manteniendo el concepto “first come, first served” de la aviación, donde quien llega primero, tiene prioridad (independientemente del tipo de aeronave, por ejemplo). Los pilotos son alentados a reportar sus intenciones en frecuencia 122.8, siendo claros y precisos en sus comunicaciones. Esto aplica tanto para volar por espacio aéreo no controlado (clase G por ejemplo), como cuando se vuela por espacio controlado y no haya un controlador conectado prestando servicio.

Para asegurar la separación con otros tráficos, se deben usar todas las herramientas disponibles en nuestros Simuladores: TCAS, mapas interactivos, referencias visuales, etc.

¹ Disponible en: [Code of Conduct \(vatsim.net\)](http://codeofconduct.vatsim.net)

Método de comunicación en UNICOM

Para el uso de frecuencias UNICOM no existe un manual específico de fraseología. Aún así, existen recomendaciones para su utilización (Ref: AIM, 4-1-9). La frecuencia UNICOM debe ser usada en un radio de 10nm del aeropuerto, al menos. Idealmente, se debe comunicar en las siguientes situaciones:

Tráficos saliendo:

- Iniciando movimiento (rodaje posterior a la puesta en marcha, o pushback).
- Cruzando pistas en uso.
- Ocupando pista para despegar.
- Completando el despegue (sea en una SID o abandonando circuito de tránsito).
- 10nm fuera posterior al despegue.

Tráficos llegando:

- 10nm fuera del aeropuerto
- Iniciando aproximación final (o pasando el FAF en un procedimiento instrumental)
- Completado el aterrizaje, con pista libre.
- Cruzando pistas en uso
- Estacionado en posición final.

Las comunicaciones en UNICOM no requieren acuse de recibo por parte de otra estación/piloto, aunque si es posible coordinar con otros tránsitos en los alrededores para garantizar la separación.

Fraseología en UNICOM

La primera regla fundamental del uso de UNICOM es incluir al principio y al final del mensaje el aeropuerto en el que se está operando, eso permite a los que escuchen el mensaje, confirmar de qué aeropuerto se trata, ya que se utiliza la misma frecuencia en muchos aeropuertos cercanos, lo que puede generar confusión.

Lo importa es mencionar la posición en la que se encuentra la aeronave y las intenciones, para todas las comunicaciones. Estos son algunos ejemplos:

Tráfico Aeroparque, LV-XXX rueda vía M y A a punto de espera de pista 13, Aeroparque.

Tráfico Aeroparque, LV-XXX despegue pista 13, salida ATOVO3B, Aeroparque.

Tráfico Aeroparque, LV-XXX en final pista 13, para aterrizaje completo, Aeroparque.