



USO DA UNICOM

A **UNICOM** (*Universal Communications*) é um recurso de texto para a comunicação bilateral entre os pilotos que tem como objetivo a informação de posição e intenções das aeronaves em solo e em voo quando não existe serviço *ATS online* na região.

Na *IVAO*, a *UNICOM* possui apenas uma frequência (**122.800 MHz**) que, através do *IVAP*, filtra as coordenadas por distância, apresentando ao piloto apenas as mensagens de aeronave que estão próximas a sua atual posição.

Para que exista um entendimento mútuo entre todos os pilotos conectados na rede, é indispensável que as comunicações sejam na **língua inglesa**. Se cada país realizar coordenações em sua língua nativa, se torna impraticável para as aeronaves estrangeiras compreenderem o que as demais aeronaves estão realizando ao seu redor, inviabilizando as operações.

Além da língua inglesa, é necessário que as coordenações sejam claras e objetivas. O excesso de informações e o uso de abreviações e termos desconhecidos dificultam o entendimento da mensagem.

Com a intenção de tornar nossa divisão um ambiente cada vez mais agradável a todos os membros da rede, o Departamento de Treinamento da *IVAO* Brasil propõe a todos uma padronização das coordenações. Abaixo serão apresentadas algumas padronizações de acordo com cada etapa do voo. Antes, uma pequena lista de abreviações padronizadas para que todas as mensagens possam ser compreendidas.

ABREVIATURAS USADAS NO EXEMPLO

CLB – Climb	HLDG - Holding	RWY - Runway
CONT - Continue	IF - Intermediate Approach Fix	SID - Standart Instrument Departure
DCT - Direct	IAF - Initial Approach Fix	STAR - Standard Instrument Arrival
DES - Descend	ILS - Instrument Landing System	STD - Standard
DEST - Destination	INBD - Inbound	TAX - Taxi/Taxiing
EXP - Expect/Expecting	L/U - Line Up	TGL - Touch and Go Landing
FAF - Final Approach Fix	LVE - Leave/Leaving	TKFF - Takeoff
FL - Flight Level	MIN - Minutes	TOC - Top of Climb
FT – Feet	NM - Nautical	TOD - Top of Descent
G/A - General Aviation	NR - Number	TRFC/TFC - Traffic
H/P - Holding Point	PB/SU - Push Back and Start Up	

PUSHBACK E ACIONAMENTO

SBGR	PB/SU	GATE 305 APRON 3
SBGR	START UP	GATE J APRON 12
SBBP	START UP	G/A APRON

TAXI OUT

SBGR	TAXI VIA	APRON 3-H-A-G H/P RWY 09L
SBGR	TAXI VIA	APRON 3-H AND HLDG BEFORE A FOR GLO7662
	CONT TAXI VIA	A-G H/P RWY 09L NR 2 BEHIND GLO7662
SBGR	TAXI VIA	APRON 12-G-CROSS 09R-G H/P RWY 09L
SBGR	TAXI VIA	APRON 12-G HLDG H/P RWY 09R DUE TRFC ON FINAL
		CROSSING RWY 09R VIA G H/P RWY 09L
SBBP	TAXI TO	H/P RWY 16

DECOLAGEM

SBGR	L/U TKFF RWY 09L	SID CGO 1C
SBGR	L/U AND WAIT	RWY 09L
	TKFF RWY 09L	SID CGO 1C
SBBP	L/U TKFF RWY 16	LEFT HAND TRFC PATTERN

PÓS DECOLAGEM

SBGR	AIRBORNE RWY 09L	SID CGO 1C/SOVSI CLB FL320
SBBP	AIRBORNE RWY 16	LEFT TURN TO DOWNWIND LEG
		LVE DOWNWIND LEG DCT SBPC CLB FL095

CRUZEIRO

TOC	FL320 UL310	40NM ORANA DEST SBCT
TOC	FL095	5NM WEST SOCORRO DEST SBPC

DESCIDA

TOD	FL320 UL310	15NM ORANA STAR ORANA 1A EXP ILS W RWY 15 SBCT
TOD	FL095	10NM SOUTH ANDRADAS EXP DOWNWIND LEG RWY 27 SBPC

ESPERA

NON STD HLDG	VUBNI	FL100 INBD 248
STD HLDG	SOVTA	FL090 DES 7000FT INBD 244
HLDG 360 TO LEFT	10NM SOUTH SBPC	6000FT
LVE HLDG	VUBNI FL100	CMPL STAR ORANA 1A EXP ILS W RWY 15 SBCT

APROXIMAÇÃO

IAF SOVTA	7000FT	ILS W RWY 15 SBCT
IF TEDUG	5500FT	ILS W RWY 15 SBCT
FAF PULAR	FINAL	ILS W RWY 15 SBCT
SBPC	1 MIN TO DOWNWIND LEG RWY 27	
	DOWNWIND LEG RWY 27	
	FINAL RWY 27	

APROXIMAÇÃO PERDIDA

GO AROUND	RWY 15 SBCT	REPID CLB 7000FT
TGL	RWY 27 SBPC	LEFT TURN TO DOWNWIND LEG

TAXI IN

SBCT	RWY 15 VACATED	TAX VIA F-B-H GATE 5 APRON 1
SBPC	BACKTRACK RWY27	
	RWY27 VACATED	TAX TO G/A APRON

Como podemos perceber, as coordenações na *UNICOM* devem ser claras e objetivas. O uso da **língua inglesa** é fundamental para o mútuo entendimento e a clareza auxilia na compreensão da mensagem.

É importante que nossas coordenações informem nossa atual posição, nossa ação e intenções. Outro grande fator é o uso do bom senso, que irá ajudar a dosar a quantidade de informações necessárias em cada coordenação. Grandes aeródromos, terminais com grande fluxo de tráfegos e horários de intenso movimento exigem maior atenção e precisão nas coordenações. Podemos tomar como exemplos:

- Tráfegos em aproximação para o mesmo procedimento deverão monitorar e coordenar suas posições a fim de estabelecer o sequenciamento.
- Tráfego pronto para decolar precisa saber a real posição do tráfego em aproximação para poder ingressar na pista.
- Diversos tráfegos taxiando em um mesmo aeródromo precisam informar o caminho que seguirão para evitar conflitos de tráfego em solo.

Cabe a cada membro compreender a necessidade de informações e, caso necessário, coordenar pelo chat privado com as demais aeronaves para estabelecer um melhor sequenciamento durante todo o procedimento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

- O corpo de *Staff* da Divisão Brasil entende que devemos buscar cada vez mais uma *UNICOM* mais limpa, clara e objetiva para todos os membros da rede.
- Para alcançar esses resultados, criamos um modelo de coordenações para cada etapa do voo. O modelo apresenta um padrão em inglês para que todos os membros possam entender a coordenação.
- O padrão de abreviações usado pode ser consultado no **AISWEB** e no site da **IVAO.AERO**, evitando termos desconhecidos na aviação.
- O membro deverá usar do bom senso para dosar a quantidade de informações e coordenações. Monitore a *UNICOM* e entenda o que está acontecendo ao seu redor.
- Respeite os demais membros. Estabeleça um sequenciamento e não tenha medo de realizar esperas, reduções de velocidade e arremetidas. Torne a sua simulação ainda mais real.
- Caso não exista órgão *ATS online*, respeite todas as restrições de procedimentos de saída e chegada. Evite conflito com os demais tráfegos em outros procedimentos.
- Seja objetivo e evite informações desnecessárias.
- Reporte sua posição real.
- Se necessário, envie uma mensagem privada ao outro tráfego para uma melhor coordenação.

Uso da <i>UNICOM</i>	Versão 1.0	02 Fevereiro 2018	Página 3
Departamento de Treinamento IVAO Brasil			