



## Tutorial per la validazione di voli effettuati on-line ed inviati tramite PIREPS

-V. 3.0 del 01 Febb. 2010-

Questo tutorial è stato ricompilato dalla sua precedente ed obsoleta versione (1.0) per i componenti dello Staff e High Staff della sezione Medit on-line. Lo scopo principale è di consentire ad ognuno di poter validare i voli ai piloti seguendo un metro di valutazione oggettivo per stabilire la validità di un volo on-line.

**Con l'introduzione di MEDACARS è venuta meno la mediazione dello Scarrafone e, dunque, il VAS diviene un ente autonomo, separato dagli Hubs Mediterranea, ed affidato alla gestione dei validatori preposti. Di conseguenza, le parti evidenziate in grigio non dovranno essere tenute in considerazione.**

Aprendo un Pirep abbiamo una serie di dati:

Mediterranea Airlines Flights Validation System

|   |   |
|---|---|
| Pirep N°. 7843 of Ruggero Osto<br>IVAO id: 179948   |   |
| Callsign: MED071<br>Type : IFR<br>Aircraft: 738<br>Fuel: 11627 Lbs.<br>Flight N°: MARR4414<br>Distance: 586 (nm)  | Departure: LIMJ<br>Arrival: EGSS<br>Alternative: EGSW<br>Landed: EGSS<br>TAS: 490<br>FL or ALT: 340 |
| Mediterranea Airlines own datas.<br>Inserire una X per inviare all Hub<br>Inserire una X per inviare all Award 4<br>Indicare la matricola (se diversa dal callsign) |   |

IMMAGINE 01

Nella prima parte, i campi che ci interessano maggiormente sono:

- Il numero del pirep;
- La matricola del pilota;
- Il codice dell'aereo;
- Il N. Volo;
- Gli aeroporti di partenza e di arrivo;
- Il livello di Volo

Per quanto riguarda il codice del volo, questo è rappresentato dal codice della timetable (Es. MARR4414; MAVT0002, ecc...) oppure da LIBERO se si tratta di un volo non presente in timetable.

**NOTA BENE:** Nel caso di voli a più tratte, il codice volo avrà in meno le due lettere iniziali "MA" ( Es. VT0003A; RRxxxxB) per motivi di limitazione imposti dal campo del PIREP (Massimo 8 Caratteri)

Nella seconda parte (nel centro), invece, abbiamo la sezione "Mediterranea Own Datas" che potrà essere personalizzata da Mediterranea, a seconda delle esigenze della Compagnia, aumentando i campi ad un massimo di 6. In linea di massima, gli Slots, sono assegnati come segue:

- **Inserire una X per inviare all' HUB**
- **Inserire una X per inviare all' Award**
- Indicare la matricola (se diversa da callsign)
- **Inserire una X per inviare al TOUR**

Questi campi, sono necessari al fine dell'utilizzo del PIREP da parte dello scarrafone, quindi, per rendersi conto se un pirep è stato compilato con il solo scopo di aumentare il monte ore solo presso il VAS, nei campi evidenziati in grassetto non dovrà essere presente nulla (come da immagine 01).

The image shows a screenshot of a PIREP (Pilot Report) form. It contains the following information:

- Date & Times:** ( Use always UTC times. )
- Date:** 03/08/2007 (d/m/yyyy)
- En route:** 1 h 43 min.
- TakeOff:** 12 h. 12 min.
- Land:** 13 h. 55 min.
- Route:** LIMJ SID LAGEN UL50 MOLUS UM729 DJL UH37 BRY UM733 KOPOR UY376 VESAN UL613 DET STAR EGSS

**IMMAGINE 02**

In questa sezione del PIREP (sotto "Mediterranea Own datas") abbiamo altre informazioni riguardo il volo.

- Data (Date);
- Tempo di volo (En Route);
- Orario decollo (TakeOff);
- Orario Land (Land);
- Rotte e Commenti (Route).

Al di sotto di questa sezione (il cui funzionamento è abbastanza comprensibile) abbiamo il cuore di tutto il sistema: Il "Check system". Qui abbiamo i dati che ci permettono di stabilire se il volo on-line è valido.

| Check System  |  |
|---|--|
| Date  | 03/08/2007                                 |
| Take Off  | 03/08/2007 12:12:00                        |
|   | 03/08/2007 12:12:00                        |
|   | 13:55:00                                   |
| Land  | 13:55:00                                   |
| Status  | Pending                                    |
| <b>Network Information</b><br>Callsign MED071 and Id 179948.<br>Click <a href="#">here</a> to check with flight tracker |  |
| <div> <div>Connection</div> <div>Disconnection</div> </div>   |  |
| <b>Do you want to send an email to the pilot??.</b><br><input type="radio"/> Yes <input checked="" type="radio"/> No    |  |
| Validator Comments:   | <div></div> <div>Validate Not Accept</div> |

IMMAGINE 03

In particolare dobbiamo verificare 3 cose:

- La Data;
- Gli orari;
- [la traccia del volo \(tracker\)](#);
- **Le connessioni e disconnessioni.**

Nel caso specifico non esiste traccia della connessione. In questo caso, o il pilota ha sbagliato la data del volo (dunque si può invitarlo a modificare il report) oppure c'è qualche disfunzione sui server (questo capita abbastanza raramente, ma qualche volta capita), oppure ancora (come in questo caso) il pilota ha sbagliato ad inserire qualche dato in IVAP e la traccia è venuta spezzata.

Per verificare, basta aprire il [Tracker](#) e selezionare la data del volo che ci interessa; di conseguenza, si nota che il volo risulta eseguito regolarmente in tale data con callsign MED071, ma diviso in due tratte, in quanto c'è stato un errore di digitazione nell'aeroporto di arrivo (EGGS in luogo di EGSS) non notato dal controllore di Sestri in partenza durante la clearance.

|            |      |        |                    |           |         |          |       |     |     |
|------------|------|--------|--------------------|-----------|---------|----------|-------|-----|-----|
| 01/08/2007 | 0730 | MED071 | 1/MD82/M-SDGRTWY/C | LIRF-LIMJ | 42.0488 | 11.0158  | 28033 | 429 | 288 |
| 01/08/2007 | 0735 | MED071 | 1/MD82/M-SDGRTWY/C | LIRF-LIMJ | 42.527  | 10.5513  | 28036 | 431 | 290 |
| 01/08/2007 | 0740 | MED071 | 1/MD82/M-SDGRTWY/C | LIRF-LIMJ | 43.0497 | 10.1545  | 27725 | 429 | 290 |
| 01/08/2007 | 0745 | MED071 | 1/MD82/M-SDGRTWY/C | LIRF-LIMJ | 43.4598 | 9.83999  | 17213 | 292 | 216 |
| 01/08/2007 | 0750 | MED071 | 1/MD82/M-SDGRTWY/C | LIRF-LIMJ | 43.7975 | 9.57747  | 11122 | 275 | 229 |
| 01/08/2007 | 0755 | MED071 | 1/MD82/M-SDGRTWY/C | LIRF-LIMJ | 44.1121 | 9.25409  | 7835  | 286 | 252 |
| 01/08/2007 | 0800 | MED071 | 1/MD82/M-SDGRTWY/C | LIRF-LIMJ | 44.3612 | 9.07182  | 3443  | 168 | 159 |
|            |      |        |                    |           |         |          |       |     |     |
| 03/08/2007 | 1320 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGGS | 44.3988 | 8.50239  | 11559 | 348 | 287 |
| 03/08/2007 | 1325 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGGS | 44.8133 | 7.997    | 24032 | 415 | 294 |
| 03/08/2007 | 1330 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGGS | 45.303  | 7.52466  | 31238 | 428 | 271 |
| 03/08/2007 | 1335 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGGS | 45.795  | 7.07833  | 34107 | 423 | 252 |
| 03/08/2007 | 1340 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGGS | 46.338  | 6.7442   | 34290 | 420 | 248 |
| 03/08/2007 | 1345 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGGS | 46.7196 | 6.16144  | 34290 | 408 | 236 |
|            |      |        |                    |           |         |          |       |     |     |
| 03/08/2007 | 1350 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 47.0248 | 5.60073  | 34290 | 415 | 243 |
| 03/08/2007 | 1355 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 47.3769 | 4.93658  | 35290 | 413 | 236 |
| 03/08/2007 | 1400 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 47.7668 | 4.32696  | 34289 | 407 | 235 |
| 03/08/2007 | 1405 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 48.1535 | 3.70803  | 34290 | 411 | 239 |
| 03/08/2007 | 1410 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 48.5899 | 3.1788   | 34290 | 414 | 242 |
| 03/08/2007 | 1415 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 49.1003 | 2.78859  | 34290 | 411 | 239 |
| 03/08/2007 | 1420 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 49.6057 | 2.38054  | 34290 | 419 | 247 |
| 03/08/2007 | 1425 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 50.1564 | 2.12669  | 34287 | 409 | 237 |
| 03/08/2007 | 1430 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 50.6283 | 1.67636  | 34262 | 404 | 232 |
| 03/08/2007 | 1435 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 51.0488 | 1.08929  | 34281 | 408 | 236 |
| 03/08/2007 | 1440 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 51.4639 | 0.600988 | 23477 | 421 | 272 |
| 03/08/2007 | 1445 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 51.9711 | 0.6052   | 10219 | 251 | 212 |
| 03/08/2007 | 1450 | MED071 | 1/B738/M-SDGRTWY/C | LIMJ-EGSS | 51.9249 | 0.294519 | 1081  | 121 | 119 |

Select a leg from above if you wish to plot the route as flown.

Script idea and written by Ingo Richardt (128531) for [www.ivao.aero](http://www.ivao.aero)

Traccia spezzata

IMMAGINE 04

Teoricamente (come vedremo in seguito) il volo non sarebbe valido, ma per questa volta lo validiamo avvisando il pilota. Per avvisarlo ed inviargli una mail in automatico, basta scrivere un messaggio nella sezione "Validator Comments" (Immagine 03), cliccare su "YES" alla domanda "Do you want to send an email to pilot??", e cliccare sul tasto "Validate"

A volte può, invece, capitare (sempre raramente) che esistano i dati della connessione e non esista la traccia del volo sul flight tracker. In questo caso, come avviene in IVAO, ci si basa solo sul tempo di connessione.



## II Tracker

Prima di dissertare sulle regole che regolano la validità di un volo su IVAO, è bene conoscere cosa sia il tracker di IVAO e da cosa sia composto. Iniziamo proprio con la schermata che ci appare cliccando sull'apposito link del pirep:

IVAO Flight Tracker V3.0

**Movements from 1-JUL-2007 on**

VID: 179948    Callsign: MED071    Date (YYMMDD):    Leg (AAAA-ZZZZ):    Search    Reset

| Date & Time     | Callsign | Aircraft           | Leg       | Lat     | Lon     | Alt   | GS  | eIAS |
|-----------------|----------|--------------------|-----------|---------|---------|-------|-----|------|
| 31/07/2007 0630 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 50.4054 | 30.9161 | 3481  | 232 | 219  |
| 31/07/2007 0635 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 50.4078 | 30.3887 | 17124 | 359 | 266  |
| 31/07/2007 0640 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 50.4332 | 29.5463 | 26235 | 413 | 281  |
| 31/07/2007 0645 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 50.4429 | 28.624  | 32816 | 420 | 255  |
| 31/07/2007 0650 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 50.3033 | 27.7552 | 34043 | 395 | 224  |
| 31/07/2007 0655 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 50.1545 | 26.9384 | 34043 | 388 | 217  |
| 31/07/2007 0700 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 49.9419 | 26.166  | 34037 | 389 | 218  |
| 31/07/2007 0705 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 49.7044 | 25.3894 | 34014 | 408 | 237  |
| 31/07/2007 0710 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 49.4571 | 24.6089 | 34041 | 398 | 227  |
| 31/07/2007 0715 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 49.2108 | 23.8494 | 34039 | 397 | 226  |
| 31/07/2007 0720 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 48.9573 | 23.0909 | 34052 | 398 | 227  |
| 31/07/2007 0725 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 48.5272 | 22.5445 | 34082 | 411 | 240  |
| 31/07/2007 0730 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 48.2268 | 21.8604 | 34086 | 390 | 219  |
| 31/07/2007 0735 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 48.0375 | 21.1114 | 34112 | 385 | 214  |
| 31/07/2007 0740 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 47.8108 | 20.3918 | 34113 | 387 | 216  |
| 31/07/2007 0745 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 47.5696 | 19.6713 | 34118 | 394 | 223  |
| 31/07/2007 0750 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 47.2751 | 18.9942 | 34120 | 396 | 225  |
| 31/07/2007 0755 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 46.8907 | 18.4105 | 34172 | 406 | 235  |
| 31/07/2007 0800 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 46.4588 | 17.8679 | 34172 | 420 | 249  |
| 31/07/2007 0805 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 46.0141 | 17.3245 | 34169 | 421 | 250  |
| 31/07/2007 0810 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 45.4968 | 16.909  | 34152 | 431 | 260  |
| 31/07/2007 0815 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 44.9954 | 16.4385 | 34048 | 436 | 265  |
| 31/07/2007 0820 | MED071   | 1/B738/M-SDGRTWY/C | UKBB-LIRF | 44.4841 | 15.9672 | 33964 | 443 | 273  |

Si scende e si hanno altre tracce

Come da Immagine, la schermata che si apre presenta:

- Data dei movimenti;
- VID del Pilota;
- Callsign utilizzato;
- Data del volo;
- Leg del volo.

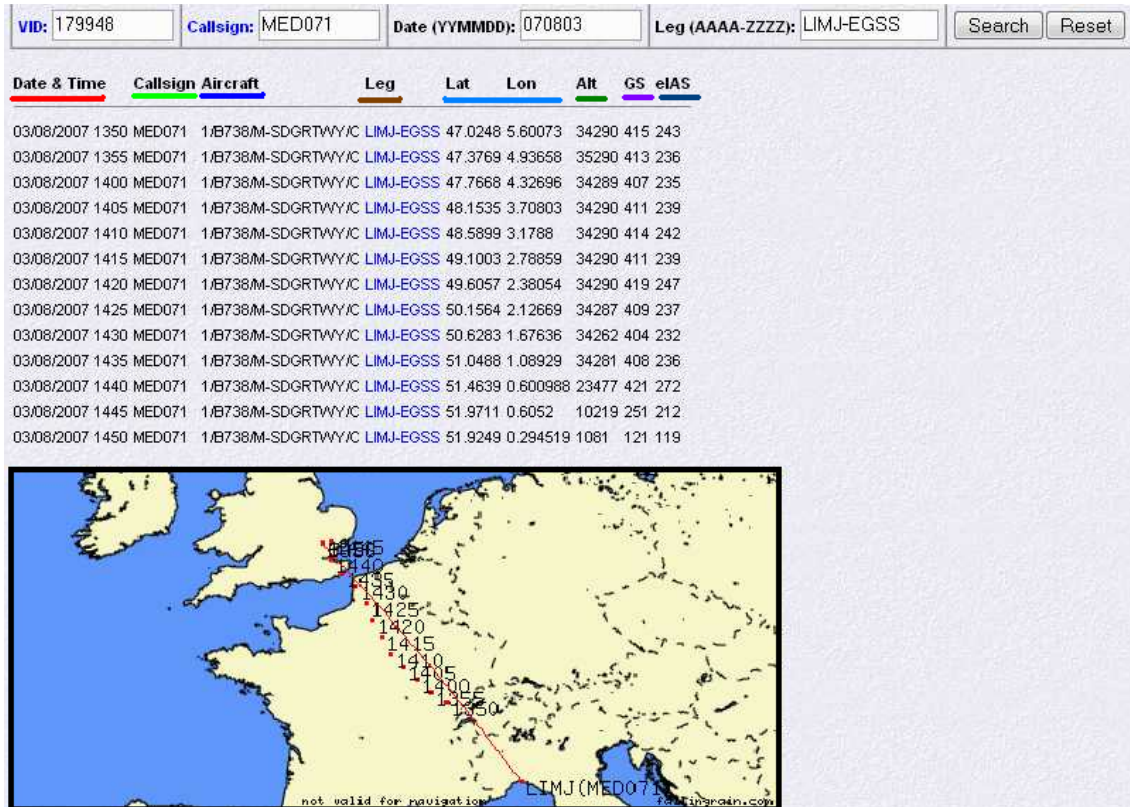
Siccome il tracker non viene utilizzato solo da Mediterranean, ma anche da altre VAs e dalla stessa IVAO, il suo database (un po' come quello di MEDGEST... Solo che lui lo fa in automatico) periodicamente (ogni due tre mesi) viene resettato e compattato affinché rimanga snello e funzionale, nonostante la grandissima quantità di dati che immagazzina giornalmente. Per questo i validatori vengono avvisati tramite l'intestazione contenente la data dei movimenti da "dd-mmm-yyyy on".

Per questo motivo, i pireps vanno validati con una certa rapidità, anche perchè, come è già capitato in passato, il tracker può essere resettato senza preavviso e tutti i pireps in pending andrebbero validati "sulla fiducia", in quanto non si disporrebbe di alcun dato oggettivo su cui basare la validazione.

Al di sotto della data dei movimenti, abbiamo VID, callsign, data del volo e Leg, raggruppati in un comodo filtro che, all'inserimento dei dati corretti, filtra tutti i risultati presenti nella pagina. Nella stessa sono presenti tutti i voli a partire dalla

data fornita sull'intestazione ed ordinati a partire da quella data sino a giungere al più recente. Dunque, i voli più recenti si trovano verso il fondo pagina.

Cliccando sul LEG desiderato, il collegamento ipertestuale, ci porterà ad una pagina simile correlata al volo selezionato.



Tale pagina, contiene i dati essenziali per la validazione di un volo e la determinazione di quanto tempo di disconnessione si è avuto durante il volo. Passando in rassegna i dati abbiamo:

- Date and time
- Callsign
- Aircraft
- Leg
- Latitudine e longitudine
- Altitudine
- Ground Speed
- eIAS

Analizzando tali dati possiamo evincere che:

- Il campo "Date and Time" ci indica progressivamente (a battute di 10 minuti l'una) la data in cui il volo si sta svolgendo e l'orario UTC;
- il campo "Callsign" ci indica il callsign utilizzato in quel momento;
- il campo "Aircraft", invece, ci indica: 1/B738/M/-SD... Analizziamo questa "espressione".
  - 1 = Numero di velivoli coinvolti nel volo (il classico 1 che si inserisce nel FP di IVAP);

- B738= Tipo di aereo;
  - M= CAT. Dell'aereo (L-Light; M-Medium; H-Heavy)
  - SDRC...=Equipaggiamenti di bordo.
- 
- Il campo "Leg" ci indica la tratta;
  - I campi "Lat e Long" ci indicano la latitudine e longitudine dell'aereo in quella data battuta;
  - Il campo "Alt" indica la altitudine dell'aereo in quella data battuta;
  - Il campo "GS" indica la Ground Speed in quella data battuta;
  - Il campo "eIAS" indica la True Airspeed in quella data battuta.

**Nota:** Se i campi "GS" e/o "eIAS" sono marcati in colore rosso, o sono anormali, significa che ci è stata un'accelerazione della velocità di simulazione al di sopra dei 2x (Se il volo è stato effettuato con il Concorde cfr. anche appendice 3).

Infine nel riquadro nero c'è la rappresentazione grafica delle battute del tracker. In poche parole, viene rappresentato graficamente ciò che è riportato sopra come semplici numeri. Infatti sono presenti le battute (i quadratini con l'orario), gli aeroporti di decollo e atterraggio e la Matricola del pilota.

### Quando un volo non è valido?

Ecco la domanda che fanno tutti i piloti e che rende il mestiere di validatore uno dei più malfamati ( =)) ) che vi siano sulla rete: *"Perchè il mio volo non è stato validato?"*

Ecco le risposte:

- Un volo non è valido se gli aeroporti di decollo e di atterraggio ed altri dati essenziali non sono indicati correttamente rispetto al tracker.

In questi casi si può semplicemente non convalidare il volo invitando il pilota a modificare il report. Nel caso invece in cui il pilota riporta dei dati sbagliati (tipo un codice volo sbagliato o un orario sbagliato della timetable), se ce ne accorgiamo glielo possiamo segnalare invitandolo a correggere il PIREP,

Inoltre **non devono essere validati** voli in cui:

1. **Non si è usato un callsign Mediterranea (MED)**
2. **Il tempo di volo è superiore al tempo di connessione (utilizzo di velocità superiori a 1X non consentite in IVAO)**
3. **Si è rimasti disconnessi per più di 20 minuti durante il volo.**



Nell'ultimo caso ci può essere stata una disconnessione a causa di un crash, di un blackout o di un problema sui server di IVAO, tuttavia, se il pilota è presente, 20 minuti sono generalmente sufficienti per riconnettersi e riprendere il volo. Del resto questo è il criterio che utilizzano tutti i validatori di IVAO.

### Come distinguere una disconnessione da una disfunzione del tracker

Il Flight Tracker è uno strumento abbastanza sofisticato, (forse anche troppo) e talvolta può entrare nel pallone e far dannare i poveri validatori, perdendo qualche colpo o addirittura mancando del tutto. Del resto il motivo è abbastanza chiaro: si tratta di un programma che in certi momenti potrebbe non essere in funzione per i più svariati motivi e di conseguenza non compiere le normali registrazioni che avvengono di norma ogni 10 minuti. Possiamo comunque utilizzare i dati della connessione in caso di backuout da parte del Tracker.

Forse ora può apparire ovvio come distinguere una reale disconnessione da una mancanza di dati sulla traccia del volo dovuta ad una disfunzione del Flight Tracker, ma analizziamo attentamente ogni possibilità:

Nel primo caso vediamo che il Flight Tracker registra un "buco" tra le 10.50 e le 11.40

|                        |        |                |           |         |          |       |     |     |
|------------------------|--------|----------------|-----------|---------|----------|-------|-----|-----|
| 13/11/2005 1000        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 19.3796 | -99.1825 | 10154 | 269 | 228 |
| 13/11/2005 1010        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 18.5296 | -98.5913 | 28957 | 396 | 25' |
| 13/11/2005 1020        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 17.7541 | -97.6591 | 28992 | 455 | 310 |
| 13/11/2005 1030        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 16.9216 | -96.5829 | 28784 | 462 | 318 |
| 13/11/2005 1040        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 16.5511 | -95.3693 | 28681 | 462 | 318 |
| 13/11/2005 <u>1050</u> | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 16.2176 | -94.8191 | 28669 | 458 | 314 |
| 13/11/2005 <u>1140</u> | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 12.4123 | -89.0253 | 29651 | 407 | 258 |
| 13/11/2005 1150        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 12.1108 | -88.4398 | 26851 | 246 | 11' |
| 13/11/2005 1200        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 11.583  | -87.424  | 28936 | 436 | 29' |
| 13/11/2005 1210        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 11.0391 | -86.3881 | 28932 | 440 | 295 |
| 13/11/2005 1220        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 10.4608 | -85.2609 | 29016 | 439 | 293 |
| 13/11/2005 1230        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 9.97573 | -84.2057 | 29016 | 440 | 294 |
| 13/11/2005 1240        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 9.62586 | -82.9544 | 28974 | 444 | 299 |
| 13/11/2005 1250        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 9.30935 | -81.8368 | 28970 | 447 | 302 |
| 13/11/2005 1300        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 8.9811  | -80.5296 | 28547 | 450 | 307 |
| 13/11/2005 1310        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 8.81917 | -79.538  | 9956  | 277 | 235 |
| 13/11/2005 1320        | MED146 | *MD80/M-SDRY/C | MMMX-MPTO | 9.00887 | -79.4152 | 1002  | 146 | 143 |

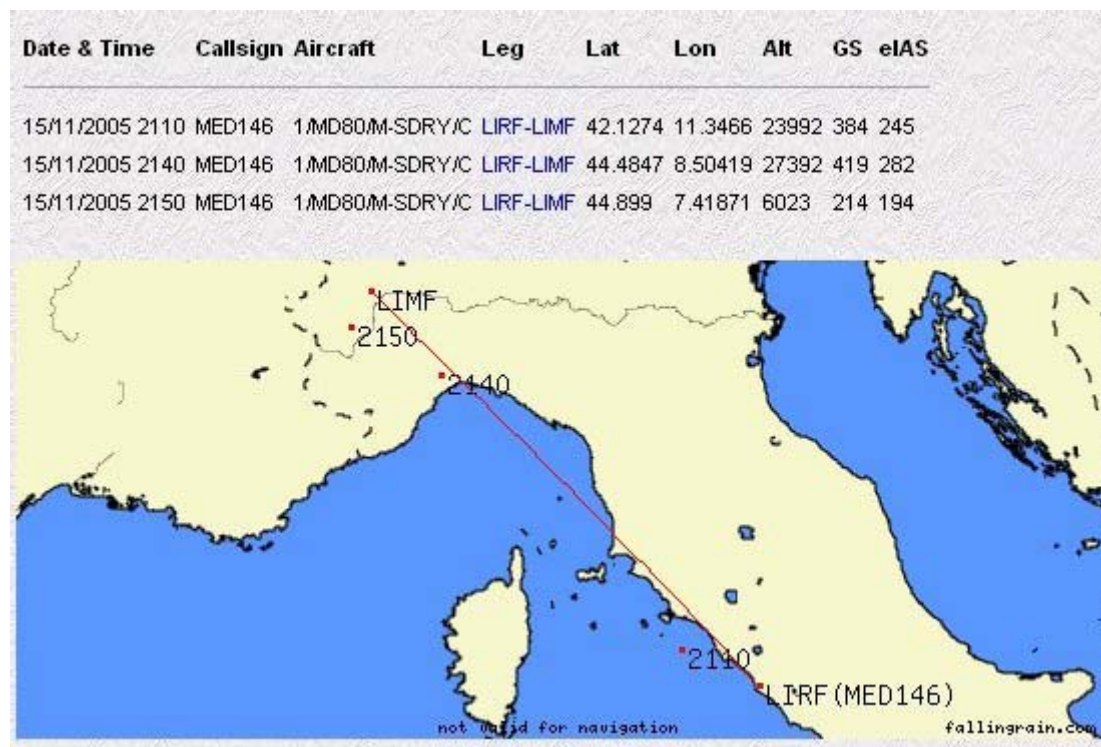




Andando a vedere sui dati della connessione vediamo che in data 13/11 c'è stata effettivamente una disconnessione alle 10:53 e che il volo è continuato off-line fino alle 11:32. Il volo quindi **non è valido**. In questo caso, tuttavia, trattandosi di un volo lungo, essendo superato il limite di meno di 10 minuti si potrebbe chiudere un occhio invitando il pilota a prestare più attenzione la prossima volta.

| Network Information<br>Callsign MED146 and Id 168708.<br>Click <a href="#">here</a> to check with flight tracker |                     |                     |
|--|---------------------|---------------------|
|  | Conection           | Disconnection       |
| MED146   | 14/11/2005 19:49:00 | 14/11/2005 21:04:53 |
| MED146   | 14/11/2005 17:01:47 | 14/11/2005 17:33:26 |
| MED146   | 13/11/2005 20:17:24 | 13/11/2005 21:57:05 |
| MED146   | 13/11/2005 14:00:29 | 13/11/2005 16:13:31 |
| MED146   | 13/11/2005 13:38:51 | 13/11/2005 13:53:45 |
| MED146   | 13/11/2005 11:32:42 | 13/11/2005 13:25:38 |
| MED146   | 13/11/2005 09:50:11 | 13/11/2005 10:53:18 |

Anche nel secondo caso vediamo un buco tra le 21:10 e le 21:40



Però se andiamo a vedere i dati della connessione vediamo che non ci sono interruzioni tra le 20:15 e le 22:03 quindi il **volo è valido** a tutti gli effetti nonostante la disfunzione del Flight Tracker.

A questo punto si è in possesso delle nozioni fondamentali per la comprensione dei pireps e del tracker, e la validazione dei voli on line effettuati su IVAN (International Virtual Aviation Network). In appendice verranno riportate le tecniche di validazione "avanzate" e eventuali suggerimenti per fugare dubbi di ogni sorta.

#### Tecniche di validazione:

## Regolamento di IVAO (Appedice 1)

Come indicazione si riporta integralmente il regolamento dei tour di IVAO.

- All legs MUST be flown **online**, with real weather.
- ATC guidance is not necessary all the way
- Flights must be flown in **realtime** mode (1x sim rate. No accelerated mode allowed). Concorde or other supersonic a/c are also forbidden !
- A maximum disconnection of 15/20 minutes will be accepted due to FS or PC crash reasons.
- Please pay attention to your flight plans. Flight plans with wrong departure/arrival airfields will NOT be accepted.
- Please make sure the aircraft you choose is suitable ( take care of the runway length ).
- Remember to report legs in UTC time.

## Tecniche di validazione: –Check orari di decollo e land- (Appedice 2)

Passiamo ora a spiegare come si controllano gli orari riportati in un pirep rispetto a quelli riportati sul tracker. Come sappiamo, il mondo dell'aviazione civile e militare è governato da varie leggi e regole, ed una di queste, forse la più fondamentale, è il formato degli orari. In IVAO, come nel resto del mondo simulato, il formato privilegiato è il formato UTC (Universal Time Coordinated). Come andremo a vedere, sia per la validazione di voli tratti dalla TT che liberi, gli orari dovranno essere sempre espressi in formato UTC al fine di avere una certa uniformità di informazioni.

Ora, abbiamo tutte le nozioni per capire da cosa sia composto un pirep, quando può essere validato e quando non, ma manca quel lavoro di finissimo "labor limae" che ci consente di capire se i piloti "barano" aggiungendosi qualche minuto in più alle loro ore di volo. Partiamo dal caso in cui il volo è tratto da TT, e quindi deve rispettare un tale orario. Ora, noi sappiamo che, in questi casi, il volo va volato con la data di FS sincronizzata secondo TT, e il pirep andrà compilato di conseguenza. Sin qui tutto Ok... Ma, quando noi poveri validatori andiamo a controllare il tracker, abbiamo una bella sorpresa... Infatti, l'orario del tracker, differisce completamente da quello riportato nel pilota dal pirep... Dunque, come fare?

Semplice.

Si apre il Flight tracker in un'altra finestra (o scheda) e ci si posiziona sul volo in questione. Si contano le battute del tracker e si vede quanto tempo è stato connesso, aggiungendo 5 minuti per il taxi in partenza e 5 per il taxi in arrivo. Se tale orario corrisponde con quello riportato dal pilota (minuto più minuto meno) è valido, altrimenti si invita il pilota a risistemare gli orari di T/o o LND, oppure si respinge.

Invece, per i voli in tempo reale, l'orario di decollo e atterraggio +10 minuti (5 taxi partenza e taxi arrivo) devono corrispondere con orari riportati dal pilota. Inoltre, piccola chicca, gli orari del "Check system" saranno evidenziati in questo modo se tutto è corretto:

|  |  |                           |  |
|--|--|---------------------------|--|
| <b>TakeOff:</b> 10 h. 0 min.   |  | <b>Land:</b> 11 h. 7 min. |  |
| <b>Route:</b> ROSKA UM859 CHI UL612 ANC UL982 EMILY UZ904 DOGUS<br>UL995 TOPNO |  |                           |  |

| Check System   |                     |                     |
|--|---------------------|---------------------|
| Date   | 04/08/2007          |                     |
| Take Off   | 10:00:00            |                     |
| Land   | 11:07:00            |                     |
| Status   | Pending             |                     |
| <b>Network Information</b><br>Callsign MED1046 and Id 179750.<br>Click <a href="#">here</a> to check with flight tracker |                     |                     |
|  | Connection          | Disconnection       |
| MED1046  | 04/08/2007 09:56:09 | 04/08/2007 11:12:23 |
| MED1046  | 04/08/2007 08:54:50 | 04/08/2007 09:49:27 |
| MED1046  | 04/08/2007 08:53:26 | 04/08/2007 08:54:45 |
| MED1046  | 04/08/2007 07:07:35 | 04/08/2007 08:39:54 |
| MED1046  | 03/08/2007 12:19:41 | 03/08/2007 12:56:29 |

**Tecniche di validazione:**  
**–Traccia Radar per voli “supersonici”-**  
**(Appedice 3)**

Di solito, il tracker di IVAO è capace di avvisare il validatore se il pilota ha accelerato la velocità di simulazione rendendo visibile “a colpo d’occhio” (eIAS colorata in rosso) le battute in cui la eIAS esce fuori dai valori normali a causa di un’accelerazione al di sopra dell’ 1x (velocità reale). Inoltre, in IVAO, vige la regola (solo nei tours) di non utilizzare un’accelerazione di velocità e tantomeno velocità supersoniche. In virtù di questo, in caso di velocità al di sopra di Mach 0.83 circa, il tracker inizia a batter in rosso la eIAS dell’intera traccia sino al ripristino della normale velocità.

Come è noto, recentemente Mediterranea ha acquisito nella sua flotta Long Range un Concorde (IATA SSC), il quale è in grado di raggiungere la ragguardevole velocità di Mach 2.0 e collegare i due lati dell’oceano Atlantico in circa tre ore e mezzo. A questo punto sorge la domanda... Come reagisce il tracker di IVAO?

Semplice, come da Immagine:



|                        |                              |         |           |       |      |     |
|------------------------|------------------------------|---------|-----------|-------|------|-----|
| 29/11/2007 0810 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.0229 | 1.89165   | 12703 | 378  | 305 |
| 29/11/2007 0815 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.1247 | 0.994402  | 25789 | 442  | 313 |
| 29/11/2007 0820 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.4945 | 0.161615  | 33996 | 487  | 317 |
| 29/11/2007 0825 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.8679 | -0.724831 | 35369 | 522  | 345 |
| 29/11/2007 0830 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.1778 | -1.88753  | 40510 | 752  | 549 |
| 29/11/2007 0835 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.7925 | -3.74558  | 46131 | 1040 | 809 |
| 29/11/2007 0840 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.4695 | -6.00869  | 51722 | 1114 | 855 |
| 29/11/2007 0845 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.5595 | -8.3817   | 54260 | 1138 | 866 |
| 29/11/2007 0850 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.0145 | -10.7136  | 54370 | 1132 | 860 |
| 29/11/2007 0855 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.4131 | -13.0833  | 54336 | 1131 | 859 |
| 29/11/2007 0900 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.7295 | -15.4975  | 54319 | 1131 | 859 |
| 29/11/2007 0905 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.8092 | -17.9766  | 54318 | 1133 | 861 |
| 29/11/2007 0910 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.8372 | -20.4634  | 54318 | 1134 | 862 |
| 29/11/2007 0915 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.831  | -22.9521  | 54318 | 1134 | 862 |
| 29/11/2007 0920 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.7668 | -25.4387  | 54318 | 1135 | 863 |
| 29/11/2007 0925 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.6472 | -27.9168  | 54318 | 1136 | 864 |
| 29/11/2007 0930 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.4705 | -30.3802  | 54318 | 1137 | 865 |
| 29/11/2007 0935 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 50.2508 | -32.8264  | 54318 | 1137 | 865 |
| 29/11/2007 0940 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.9757 | -35.2477  | 54318 | 1138 | 866 |
| 29/11/2007 0945 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.6484 | -37.6387  | 54318 | 1139 | 867 |
| 29/11/2007 0950 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 49.2684 | -39.9981  | 54318 | 1140 | 868 |
| 29/11/2007 0955 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 48.8498 | -42.3229  | 54318 | 1140 | 868 |
| 29/11/2007 1000 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 48.383  | -44.6107  | 54318 | 1141 | 869 |
| 29/11/2007 1005 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 47.9139 | -46.6679  | 54318 | 1142 | 870 |
| 29/11/2007 1010 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 47.3123 | -49.0472  | 54059 | 1139 | 868 |
| 29/11/2007 1015 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 46.4923 | -50.9797  | 54233 | 1140 | 868 |
| 29/11/2007 1020 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 45.4436 | -52.6553  | 54060 | 1153 | 882 |
| 29/11/2007 1025 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 45.1824 | -54.8921  | 54049 | 1162 | 891 |
| 29/11/2007 1030 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 44.826  | -57.1122  | 54098 | 1161 | 890 |
| 29/11/2007 1035 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 44.3897 | -59.2905  | 54324 | 1170 | 898 |
| 29/11/2007 1040 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 43.8605 | -61.414   | 54333 | 1177 | 905 |
| 29/11/2007 1045 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 43.245  | -63.4901  | 54337 | 1166 | 894 |
| 29/11/2007 1050 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 42.5916 | -65.4986  | 54194 | 1160 | 889 |
| 29/11/2007 1055 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 41.8166 | -67.4011  | 54310 | 1155 | 883 |
| 29/11/2007 1100 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 40.8849 | -69.1362  | 54338 | 1156 | 884 |
| 29/11/2007 1105 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 40.0554 | -70.6007  | 40670 | 785  | 581 |
| 29/11/2007 1110 MED079 | 1/CONC/H-SDEGRTY/C LFPG-KJFK | 39.6018 | -71.3836  | 29081 | 421  | 275 |

Da questo estratto, possiamo notare come:

1. L'aereo utilizzato è il Concorde (SSC o CONC)
2. Dopo una fase senza problemi, per la seconda parte del Climb e la crociera, il tracker inizia a battere in rosso a causa del superamento della soglia minima accettabile di velocità.

In questo caso, ci si comporta come per la validazione di un semplice PIREP e si applicano tutte le regole e tecniche sopra descritte in questo manuale. Tale appendice è stata inserita per fugare eventuali dubbi creati da una traccia che sembra anomala, ma anomala non è. In ogni caso, si ricorda di controllare sulla traccia se l'aereo sia effettivamente il Concorde.



**Tecniche di validazione:  
-Voli eseguiti a cavallo delle ore 24.00-  
(Appedice 4)**

Spesso capita che il pilota di turno decida di iniziare il proprio volo poche ore prima delle 24.00, per, poi, terminarlo dopo tale orario. In questo caso il tracker registra regolarmente le tratte come un normalissimo volo anche se, in fase di visualizzazione dello stesso da parte del validatore, capita di **non vedere parte della traccia**. (come da immagine)

**IVAO Flight Tracker V3.0**

**Movements from 15-Jan-2009 on**

|                                  |   |   |  |                                       |                                      |
|----------------------------------|---|---|--|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <b>VID:</b> <input type="text"/> | <b>Callsign:</b> <input type="text" value="MED1320"/> | <b>Date (YYMMDD):</b> <input type="text" value="090121"/> | <b>Leg (AAAA-ZZZZ):</b> <input type="text" value="GMMX-GCLA"/> | <input type="button" value="Search"/> | <input type="button" value="Reset"/> |
|----------------------------------|---|---|--|---------------------------------------|--------------------------------------|

| Date & Time     | Callsign | Aircraft         | Leg       | Lat     | Lon      | Alt   | GS  | elIAS |
|-----------------|----------|------------------|-----------|---------|----------|-------|-----|-------|
| 21/01/2009 1820 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 31.5043 | -8.09834 | 8776  | 291 | 252   |
| 21/01/2009 1825 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 30.8975 | -8.28982 | 25765 | 492 | 363   |
| 21/01/2009 1830 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 30.4813 | -8.77111 | 32171 | 443 | 282   |
| 21/01/2009 1835 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 30.2967 | -9.44341 | 32173 | 444 | 283   |
| 21/01/2009 1840 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 30.0422 | -10.0895 | 32173 | 444 | 283   |
| 21/01/2009 1845 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 29.7865 | -10.7205 | 32172 | 434 | 273   |
| 21/01/2009 1850 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 29.5283 | -11.3455 | 32252 | 435 | 273   |
| 21/01/2009 1855 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 29.2681 | -11.9671 | 30013 | 446 | 295   |
| 21/01/2009 1900 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 29.0027 | -12.5914 | 21172 | 387 | 264   |
| 21/01/2009 1905 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.8684 | -13.1128 | 11370 | 327 | 271   |
| 21/01/2009 1910 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.8208 | -13.5673 | 11374 | 327 | 271   |
| 21/01/2009 1915 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.7686 | -14.0512 | 11361 | 330 | 273   |
| 21/01/2009 1920 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.7393 | -14.6105 | 10517 | 262 | 220   |
| 21/01/2009 1925 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.8103 | -15.0293 | 7432  | 270 | 239   |
| 21/01/2009 1930 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.7243 | -15.447  | 7435  | 272 | 241   |
| 21/01/2009 1935 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.6434 | -15.8036 | 7438  | 278 | 246   |
| 21/01/2009 1940 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.5337 | -16.2849 | 7437  | 277 | 246   |
| 21/01/2009 2235 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 31.6073 | -8.04045 | 1543  | 114 | 111   |
| 21/01/2009 2240 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 31.2451 | -8.15935 | 18670 | 414 | 298   |
| 21/01/2009 2245 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 30.6435 | -8.36131 | 26302 | 468 | 336   |
| 21/01/2009 2250 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 30.4186 | -9.01295 | 26230 | 439 | 307   |
| 21/01/2009 2255 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 30.2066 | -9.67525 | 26231 | 442 | 310   |
| 21/01/2009 2300 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 29.9488 | -10.3189 | 26232 | 444 | 312   |
| 21/01/2009 2305 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 29.6874 | -10.9608 | 26269 | 444 | 312   |
| 21/01/2009 2310 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 29.4218 | -11.6015 | 30339 | 455 | 303   |
| 21/01/2009 2315 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 29.1468 | -12.2529 | 30408 | 459 | 306   |
| 21/01/2009 2320 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.8607 | -12.9341 | 30418 | 475 | 322   |
| 21/01/2009 2325 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.5728 | -13.5959 | 24969 | 443 | 318   |
| 21/01/2009 2330 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.5584 | -14.1306 | 12057 | 342 | 280   |
| 21/01/2009 2335 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.7613 | -14.5675 | 7431  | 262 | 232   |
| 21/01/2009 2340 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.8502 | -14.9522 | 7439  | 276 | 245   |
| 21/01/2009 2345 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.7301 | -15.4306 | 7465  | 324 | 287   |
| 21/01/2009 2350 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.6169 | -15.9192 | 7463  | 319 | 283   |
| 21/01/2009 2355 | MED1320  | 1/B738/M-SDRWY/S | GMMX-GCLA | 28.5269 | -16.4148 | 7467  | 321 | 285   |



Script idea and written by Ingo Richardt (128531) for [www.ivao.aero](http://www.ivao.aero)



Per visualizzare la traccia completa, è sufficiente eliminare la **data del volo** (che è riferita al giorno precedente) e controllare se effettivamente il volo è stato effettuato dopo le ore 24.00 (come da immagine)

