



GIORNALINO SCOLASTICO

De Pinedo - Colonna

Edizione del mese di Febbraio

INDICE

Pag 1

Inizia
l'avventura....

L'aereo deve
brillare di nuovo

Pag 2

L'intervista a....

Prof.ssa CINZIA
SALVATORE

INSERTO SPECIALE

L'OPEN DAY

Pag. 5_6

Can an Aircraft
be landed by a
passenger?

Pag 7

Soluzione gioco
precedente

Gioco matematico

Pag 8

Terrorismo e
traffico marittimo

INIZIA L'AVVENTURA

In occasione del 50° anniversario del De Pinedo si stanno organizzando grandi cose, 50 EVENTI per essere precisi. Da settimane sul sito della scuola c'è la possibilità da parte di ex studenti di lasciare una mail per avere l'invito ufficiale e, magari, essere coinvolti nei festeggiamenti.

Nel frattempo, però, non stiamo fermi...anzi. Vi riporto qui uno stralcio di una mail MOOOLTO importante :

"Buongiorno a tutti, 7 febbraio: una data da ricordare!

Ebbene sì, ieri abbiamo avuto l'ufficioso via al progetto da parte del Dirigente scolastico.

Qui di seguito un breve excursus della giornata in oggetto.

Ci eravamo prefissati un incontro tecnico, un ulteriore sopralluogo per valutare in concreto il da farsi. All'incontro c'erano praticamente tutti Voi in indirizzo, e solo qualche assente.

Dopo qualche riluttanza e scambio di opinioni chiarificatore, circa la tipologia e qualità di intervento di recupero, si è addivenuti ad un accordo d'intenti ed un programma di massima da percorrere nel prossimo futuro, ...mancava solo l'avallò dell'Autorità scolastica.

L'inaspettato arrivo del Preside Prof.S.Guerra, e la sua tempestiva disponibilità, ha fatto sì che tutti noi ci potessimo sedere intorno ad un tavolo ed esporre alla Sua attenzione il nostro ambizioso progetto. In sostanza, dopo che questi ha ascoltato con estrema attenzione, quanto da noi proposto, non solo ha avallato il nostro impegno, ma ci ha rassicurato su alcuni aspetti che ancora ci tenevano con il piede sul freno"....e stiamo a vedere come andrà a finire!

Se volete maggiori informazioni circa i festeggiamenti e seguire l'avventura appena cominciata, seguitemi sulla pagina face book:

<https://www.facebook.com/itaervickers.viscount.5>

L'AEREO DEVE BRILLARE DI NUOVO

Affetto, valore storico, nostalgia, malinconia dei tempi passati, queste sono state le risposte di Damiano Pedretti, alla domanda "siete dei volontari che si sono offerti di restaurare l'aereo presente nel cortile, cosa vi ha spinto a partecipare a questa iniziativa?"

L'ex studente del De Pinedo, che ora lavora come comandante dell'Alitalia, ha voluto abbattere i muri tra la vita di tutti i giorni e i ricordi del passato, offrendosi volontario per ristrutturare il nostro aereo, che da troppo tempo marcisce nel cortile. Ma Damiano non sarà e non dovrà essere l'unico a partecipare a questa iniziativa, perché la vera forza lavoro siamo noi, noi studenti. Solo assieme potremo completare il lavoro usando meno fondi possibili e nel minor tempo possibile, possibilmente entro o dopo il 50esimo della scuola, per inaugurare al meglio il mezzo secolo dell'Istituto.

Quest'ultimo obiettivo è stato prefissato dal Professore Silvestri, mente del progetto, che recentemente aveva prima creato dal nulla il campetto verde, e poi aveva aggiunto i pali che in origine erano in disuso in una fabbrica abbandonata, riciclandoli a tutti gli effetti, sempre grazie all'aiuto indispensabile degli studenti.

Un altro professore che si sta impegnando per dare una mano a questo progetto è il professore Petrivelli, che sta realizzando la riproduzione dell'aereo sul pc mediante il programma autocad.

Damiano ha inoltre proposto di creare una squadra strutturata, coordinata, che si occupi di un punto di vista economico, mediatico, tecnico, e della gestione scolastica per coinvolgere noi studenti nel programma, sfruttando i social come facebook per raccogliere delle donazioni e per diffondere la nostra intenzione, e invitando anche gli studenti già laureati. Proposte che speriamo possano diventare realtà, così come il progetto in questione.

Matteo Lancio, Andrea Bottini

P.S.:A brevissimo a cura di Matteo Galoppi, un video sul sito della scuola per vedere un po' di preparativi!

L'intervista
a...

Il ruolo dell'insegnante nella vita moderna: Prof.ssa Cinzia Salvatore

Cinzia Salvatore, romana, sposata, con figli ed insegnante di matematica dal 1998. Attualmente ricopre il ruolo di insegnante all'Istituto Tecnico Aeronautico Francesco De Pinedo.

Sentiamo ora il parere della professoressa Salvatore in merito al ruolo dell'insegnante al giorno d'oggi.

Come e quando ha deciso di diventare insegnante?

:"Dopo undici anni di un altro lavoro ho deciso di fare il concorso al Ministero della Pubblica Istruzione bandito nel 1992; dopo sei anni, quindi nel 1998, sono entrata di ruolo come insegnante di matematica".

Quali difficoltà ha incontrato nella fase iniziale?

:"Le prime difficoltà sono state quelle di capire il lavoro da fare e di interagire con i colleghi, perché nel 1998 non esisteva il lavoro di team invece io venivo da un ambiente lavorativo in cui il lavoro di team era tutto. Quindi per integrarmi ho dovuto faticare molto. Ma fortunatamente oggi l'approccio a questo lavoro è cambiato".

Chi l'ha incoraggiata e chi l'ha scoraggiata?

:"tutti i miei familiari mi hanno scoraggiata; quindi ho preso coraggio e mi sono decisa da sola. Anche per questo motivo il primo anno è stato molto difficile".

Come riesce a conciliare vita privata e vita lavorativa e come organizza la sua giornata lavorativa?

:"la conciliazione è molto complicata perché, anche se non ci si pensa, c'è anche un sacco di lavoro fuori dall'orario scolastico; bisogna sacrificare una grande fetta di vita privata. In merito a come organizzo la mia giornata lavorativa: la mattina è tutto lavoro a scuola perché o sono in classe oppure in sala professori a correggere i compiti o collaborare con i colleghi. E il pomeriggio sono a casa a rispondere a mail di servizio oppure mi devo informare su i vari corsi di aggiornamento o preparare lezioni. Quindi alla fine sono costretta a lavorare sempre".

In cosa l'ha aiutata l'essere mamma nel lavoro?

:"Essendo mamma ho capito molto anche perché i miei figli mi hanno aiutato a capire i miei alunni e viceversa. Però io sono del parere che non bisogna mai essere mamma in classe".

In cosa l'ha danneggiata l'essere mamma nel lavoro?

:"Pensandoci... mi ha solamente aiutato anche perché ho acquisito più tolleranza nei confronti dei miei figli e dei miei alunni".

Quali pensa siano vantaggi e svantaggi per i suoi figli?

:"Dal punto di vista degli svantaggi diciamo che forse l'unico è che stando a scuola accumulo molto stress che viene anche un po' riversato sui miei figli. Invece il vantaggio principale è che i miei figli hanno potuto vedere le cose da parte del docente e quindi capire meglio le reazioni dei loro professori".

Ha mai pensato di lasciare il lavoro o di cambiare lavoro?

:"Sì perché molte volte lo stress è elevatissimo ed anche perché il lavoro è diventato tanto ed infine le richieste che ci vengono fatte dall'istituzione sono troppe.

Che cosa la soddisfa e cosa non la soddisfa nel suo lavoro?

:"La soddisfazione reale è la riconoscenza da parte degli studenti; per esempio quando uno studente diplomato torna a scuola per venire a salutarti e quella è la gioia più grande. Le insoddisfazione è la retribuzione economica perché quello che dobbiamo fare è esagerato".

Che cos'è il successo nel lavoro?

:"Il successo nel lavoro è quando viene riconosciuta l'importanza di quello che facciamo sia dal punto di vista economico e anche umano".

Di Lorenzo Marucci



Seguici sul prossimo numero:

ANCORA INTERVISTE AI VOLTI NOTI
DEL

NOSTRO ISTITUTO!

Immagini dell'OPEN DAY—21 Gennaio 2018

Da mail responsabile orientamento:

"Dell'open-day di gennaio, prima, vi do alcuni numeri generali:

- 87 studenti e studentesse hanno lavorato o nella gestione dei gruppi o nei laboratori.
- Un numero indefinito di diplomati/e ci ha aiutato, non solo e non tanto a mostrare la nostra capacità di formare professionisti e professioniste, ma a mostrare quale senso di appartenenza e spirito di corpo il De Pinedo può ingenerare nei suoi studenti e nelle sue studentesse.
- Abbiamo superato i 400 visitatori e visitatrici".

E raccolto 258€ all'asta di beneficenza.... un ottimo risultato,direi!

A voi un po' di foto della giornata.



INSERTO SPECIALE





Can an Aircraft be landed by a passenger?

One of the questions that a passenger ask himself about the safety of a flight is "what if the pilot felt ill?". Well, if you're flying on a commercial flight, don't worry, there are two pilots in the cockpit; the worse the situation you can get is that the pilot asks you to read up him a checklist or set instruments as required. But let's pretend you're flying with a friend on a common Cessna 172, over the northern England countryside. Well, this is the story of John Wildey, the passenger who landed a plane.

It's 8th October 2013, 77-year-old John and his friend pilot are flying back home over the Lincolnshire countryside, in a Cessna 172, after a day out visiting friends. "It was just a Saturday out" John says, "We were just enjoying ourselves". The air space is controlled by the Humberside Airport, where the air traffic is running as usual. The air traffic controller John Cameron is coming towards to the end of his shift, "It was just a normal day, where the scheduled traffic comes in and out".

When up in the Cessna's cockpit John Wildey's friends begins to feel ill, "Are you okay?" John asks, "Well don't be sick on my trousers" John continues, "Don't worry, I'll just open the door and be sick outside" the pilot replies. They are joking on it at the beginning, when a few moments later the situation got suddenly worse. The pilot asks John to hold up the controls as long as he got better, but he starts breathing rapidly and after a few seconds he throws his head back. John thinks he had fainted, but after checking his wrist, he thinks that the pilot is dead. John has no idea of how to fly an airplane, all he knows is a little bit of the communications terms after 30 years behind a desk in the RAF. John understands that he is going to land the plane, so he looks for the radio to send mayday as follows:

"Mayday, Mayday, Mayday" is what the Humberside ATC hears on the frequency. "Aircraft calling mayday. This is Humberside radar." the ATC answers, "Roger. This is Golf Bravo Charlie Yankee Romeo. I'm a passenger. My pilot seems to be unconscious. I'm just in sight of Sandtoft, my home base, but I'm not a pilot. Over." John replies. This is the actual first radio contact John had with the ATC since the pilot's death. John doesn't declare immediately that the pilot's dead, because in this moment he is still not sure of his conditions. "Golf Bravo Charlie Yankee Romeo, that is understood, are you visual with Sandtoft Airfield?" the ATC asks, "Yeah, Roger. I'm just going 'a beam' of it at the moment. My height is 1300 and I don't have a clue of what my speed is." John answers. "Have you done any flying before?" the ATC continues, and John answers with a cold and straight "Negative.". This is the nightmare of any traffic controller, because, as Cameron explains, "Everything could happen in the next 20 seconds". John had to learn to fly an airplane in a matter of minutes, while it usually takes 30 hours of training at least.

John knows how to keep the direction and the flight level, or better: steering back to fly up, steering forward to fly down, steering left to fly left, steering right to fly to right and the throttle to maintain the speed. But he has no idea of how to use plane's flaps or rudder, both essential for normal flying or landing. His chances of landing and safely walk away were less than 30%. The air traffic control decided that the only way that John might survive was to head Humberside Airport that is 20 minutes flying time away, at least if he can arrive there it will give him a chance of a landing in a fully ready to emergency International Airport. John didn't have much time left since the sunset was approaching on the horizon and the odds would definitely have been against. However, he decided to follow ATC instructions.

So the runway is cleared, all the emergencies trucks and firefighters are alerted and all inbound flights are diverted. The Humberside Airport was ready for the incoming flight. After 25 minutes after the mayday a RAF search-and-rescue helicopter arrives to the scene, its onboard camera searches for John's Cessna. The helicopter pilots Becca Bethell is not there only to spot the airplane, but even to help John approaching the airport. The RAF helicopter and the Humberside ATC decide to communicate on another frequency, to avoid that their voices distract John from holding the controls. As John approached the airport, an instructor arrived to help the ATC guiding him down safely. And the light is fading fast. John can barely check the instruments because he doesn't know how to turn the cockpit lights on, but flicking the wrong switch could be disastrous, knowing that the light switcher is right next to the ignition switch.

The moment arrives, it is time for landing. John is heading up the runway, "Slowly, come down gently" are the words of the instructor in the radio, but the dark has covered the sky and after descending of a hundred of feet, John gives up and climbs again making a go-around. "Johnny it just look you've overshot a little bit, so we're going to take you around again and get positioned a bit of a longer final, Ok?" said the instructor to John. "Ok, sorry about that. I got lost in the dark." John replies. The dark is something very hard to deal with during a landing. Humberside Airport has two runways, John has just attempted the shorter one, so the ATC decided to let him land on the main one. Here comes the second attempt, John has more runway and more distance from it, but the problem that comes up now is maintaining a right speed to land. So with the help of the instructor who tells him how to manage the throttle, John approaches the runway, he's well lined up and seems to touchdown finally, but the power is now hindering John. He's maintaining the throttle idle, the runway is under him, but he's still too high and risk to stall, so he starts giving power and makes another go around.

Third attempt. Now the problem could be the fuel, John doesn't know how much fuel is still in the tank, this could be his last attempt. He's approaching the runway, the dark, the fuel, the engine, the flaps that aren't extended; one of those variables could compromise everything. Now John is concentrated to the power, the height and the heading. The approach looks acceptable, he's now maintaining a good speed and a good trajectory, he's descending about to touch and suddenly seems that John has lost the control of airplane, the plane is going up and down only 15 feet over the runway. John has looked for a moment on his left window, trying to see the runway, but he had lost the visual of his front window. And the airplane touches very badly the runway, but he eventually sinks on it until he completely stops, in the garden part between the runway and the taxi.



He did it, he's safe. "I didn't panic, because if I got panicked, I would have lost everything" John said "I wanted to live and touch down as soon and as safe as possible", after he safe landed an airplane without any experience or training of flight, or better, as a passenger.

Sforna Gianmarco 3G

Gioco matematico

SOLUZIONE AL QUESITO PRECEDENTE:

AREA DEL QUADRATO=30x30=900 mm²

A=7.5x20/2=75 mm²

B=7.5x20/2=75 mm²

C=10x10=100 mm²

C 1=10x5/2=25 mm²

D 1=10x5/2=25 mm²

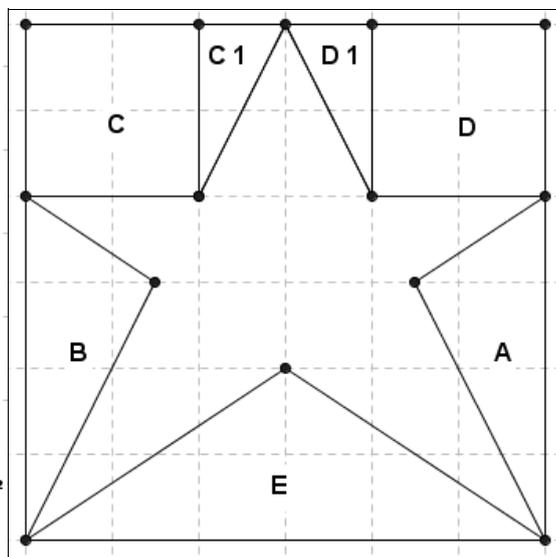
D=10x10=100 mm²

E=30x10/2=150 mm²

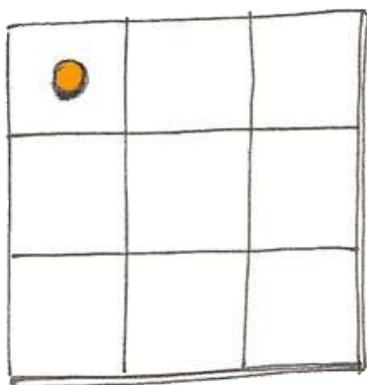
AREA DELLA PARTE ESTERNA

ALLA STELLA=A+B+C+C 1+D+D 1+E=550 mm²

AREA DELLA STELLA=900-550=350 mm²



ECCO il nuovo gioco matematico!

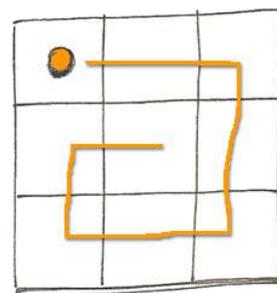


C'è una scacchiera con nove caselle e una pedina. Bisogna **muovere la pedina da una casella all'altra in maniera da attraversare tutte le caselle.**

Ogni casella va attraversata una sola volta.

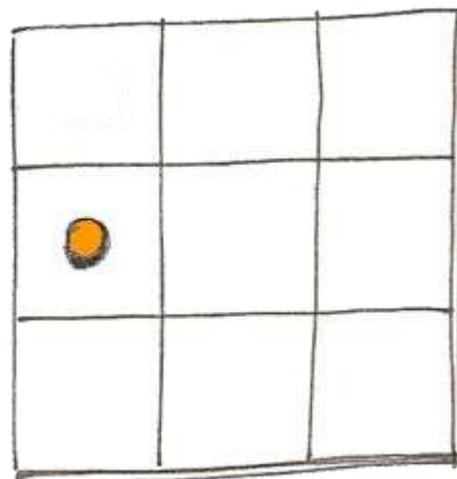
Non ci si può spostare in diagonale.

C'è più di una soluzione. Una, per capirci, ve la regalo io, le altre trovatele voi.



Vi è sembrato fin troppo facile? D'accordo, **provateci con la pedina in questa posizione.**

Buon divertimento!



Cimentatevi con i nostri giochi matematici e inviate le possibili soluzioni a :

alessandra.mosca@depinedocolonna.gov.it

luigia.mocerino@depinedocolonna.gov.it

La parola
all'esperto...

TERRORISMO E TRAFFICO MARITTIMO

La necessità di garantire alle aree portuali ed alle navi mercantili tutela e prevenzione da ogni pericolo derivante dall'esterno (es. attacchi terroristici, abbordaggio di pirati) ha assunto un'importanza crescente. Tale nuova esigenza di sicurezza in ambito internazionale è chiamata Security.

La Security impone che le navi devono avere un Ufficiale di coperta munito di Certificazione internazionale¹ e che le navi e le installazioni portuali devono disporre di un Piano di Sicurezza internazionale approvato dalle Autorità competenti². Il concetto di Security si distingue da quello di Safety³ che invece prevede una protezione contro le conseguenze di errori o il manifestarsi di eventi non desiderati (es. incendio, collisione, naufragio).

La Security, essendo collegata al concetto di tutela dell'ordine e sicurezza pubblica deve essere affrontata in modo coerente e globalizzato, soprattutto a seguito degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti. A tale nuovo pericolo si aggiungono gli "atti di pirateria" che danneggiano la libertà e sicurezza della circolazione delle persone e scambio delle merci.

Gli atti di pirateria sono compiuti ai danni di unità navali mercantili per trarne un illegale profitto (es. riscatto). Uno dei principi cardine della Security è che nessuno deve salire a bordo senza autorizzazione e l'atto prodromico per compiere "l'azione piratesca" consiste proprio nell'entrare a bordo con la forza e/o clandestinamente.

La Security al proposito si applica in due momenti:

- prevenzione o sicurezza passiva⁴ (videocamere, illuminazione, campanelli di allarme);
- partecipazione attiva (manichette antincendio che lanciano acqua a pressione).

I numerosi casi di successo di azioni criminali ai danni di unità, in navigazione in aree a rischio hanno dimostrato come il momento di prevenzione e di partecipazione attiva adottato dai soggetti passivi non si è sempre dimostrato efficace. Si è, quindi, creata l'esigenza di individuare forme più efficaci di tutela e salvaguardia. Le navi mercantili non hanno reali difese contro gli atti di pirateria: non disponendo di armi a bordo non essendosi dimostrata idonea la difesa da abbordaggi con il getto di acqua a pressione delle manichette antincendio; non essendo efficace l'adozione della chiusura dei centri nevralgici della navigazione (plancia e sala macchina) essendo, nella maggior parte dei casi, l'equipaggio sotto la minaccia di armi.

L'attuale vera difesa contro atti di pirateria è, attualmente, assicurata dalla presenza di scorte di navi militari o da militari a bordo delle unità mercantili.

¹Tale certificazione è prevista per l'abilitazione alla funzione di Ship Security Officer SSO.

²L'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) ha emanato un emendamento al capitolo XI-2 della SOLAS (Safety of Live at Sea) l'adozione del Codice ISPS (Code International Ships and Port Facilities Security).

³La Safety è stata esaurientemente studiata e codificata dopo l'affondamento del Titanic e le risultanti norme e procedure di sicurezza sono presenti oggi nelle varie nella Convenzione internazionale SOLAS.

⁴ Si dimostrerebbe particolarmente efficace l'uso di filo spinato su tutto il perimetro della nave.

Prof. G.Piazza

