



# GIORNALINO SCOLASTICO

De Pinedo - Colonna

mese di Gennaio

## INDICE

[Pag 1](#)

Eventi

La memoria del  
De Pinedo - Colonna[Pag 2](#)

L'intervista a...

*(I parte)*

L'articolo di...

[Pag.3-6](#)

INSERTO SPECIALE

Un tuffo nei ricordi

[Pag 7](#)Gioco matematico  
Soluzione gioco  
primo numero[Pag 8](#)Per continuare a  
ricordare

**INSERTO  
SPECIALE  
STREPITOSO**

## Eventi

In occasione del prossimo OPEN DAY il 21 gennaio, lo staff dell'Istituto si sta prodigando per coinvolgere in modo attivo famiglie, studenti già a scuola e quelli che vorranno entrare nella nostra grande famiglia. Per l'occasione, grazie all'interessamento del prof. Silvestri, e' previsto un programma da lasciare senza fiato:

Ore 10:00—Nell'atrio principale ,proiezione di filmati delle Frece Tricolori commentate dal nostro ex studente Stefano Centioni che sarà a disposizione anche per dare informazioni circa la nuova scuola di volo dell'Aeronautica Militare.

Ore 11:30—Nel circuito ciclabile ( o nel campetto verde) **LANCIO** del primo **RAZZO MODELLO** "DePinedo50" ad opera del nostro ex studente Davide Coco...condizioni meteo permettendo!!!!

E questo è solo l'inizio...Avete notato che c'è un inserto speciale??? Il comandante Nanni Pomanti è stato a scuola in questi giorni e ci ha lasciato materiale storico di gran valore...ve ne facciamo dono! Chissà che non sia dei nostri all'Open Day...L'invito è aperto a tutti. Accorrete in tanti. Vi aspettiamo!!!!

*La redazione*

Il **video** sulla Home Page della nostra scuola!!

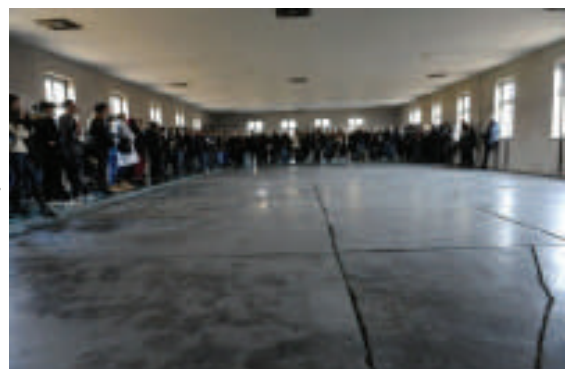
## La Memoria del De Pinedo - Colonna

Quest'anno il nostro istituto ha avuto la grande opportunità di partecipare al Viaggio della Memoria ad Auschwitz e Birkenau organizzato da Roma Capitale dal 5 al 7 novembre 2017 insieme ad altre trentuno scuole romane. Sono stati scelti quattro studenti tra le due sedi: Pampana Michela e Ricci Kevin di IV D dell'Aeronautico e Polese Daniele V A e Geri Lorenzo V B del Nautico accompagnati dalla docente Sorrentino Filomena. Hanno partecipato al viaggio la sindaca, Virginia Raggi, i sopravvissuti, Sami Modiano e Tatiana Bucci, l'assessore capitolino alla Scuola, Laura Baldassarre, il vicepresidente della Comunità ebraica, Ruben Della Rocca, il Presidente della Fondazione Museo della Shoah, Mario Venezia, e per la prima volta anche i "testimoni dei testimoni" e due ex calciatori della Roma, Damiano Tommasi e Simone Perrotta.

Il viaggio è stato molto coinvolgente soprattutto a livello emotivo: varcare quei cancelli, sostare in quei luoghi e ascoltare la storia di chi per una semplice casualità è riuscito a salvarsi tra le migliaia che invece non sono più tornati hanno contribuito a rendere questa esperienza estremamente emozionante e per certi versi straordinaria. Gli stessi studenti sono rimasti in silenzio ad ascoltare le parole dei sopravvissuti e sono rimasti scioccati da alcune immagini che hanno visto: un forno crematorio dove sono stati bruciati migliaia di ebrei, gli oggetti dei deportati come abiti, occhiali, scarpe, posate accatastati a formare gigantesche montagne che nascondevano migliaia di vite spezzate. Uno dei momenti più emozionanti è stato sicuramente la testimonianza di Sami Modiano quando ha raccontato la sua espulsione da scuola nel 1938 in seguito alla promulgazione delle leggi razziali a soli 8 anni perché ebreo: «Quella mattina, a Rodi, mi ero svegliato come un bambino. La sera mi addormentai come un ebreo. Ancora oggi non l'accetto. Perché essere ebreo è una colpa? Lo chiedo a voi: sono diverso da voi? Tra me e voi non c'è alcuna differenza, però cari ragazzi è successo.»

Decine di studenti si sono emozionati e non sono riusciti a trattenere le lacrime di fronte ad una persona di una dolcezza e di una umiltà straordinarie. Questo viaggio ha permesso di conoscere una pagina triste della storia dell'umanità ma ha affidato anche il compito agli studenti di testimoniare quello che hanno visto e quello che hanno ascoltato affinché non si ripeta ma si cerchi di rispettare le diversità culturali, ideologiche, religiose e politiche vivendole come risorse per il miglioramento della società umana e non come limiti perché come disse Primo Levi: *"Se comprendere è impossibile, conoscere è necessario, perché ciò che è accaduto può ritornare, le coscienze possono nuovamente essere sedotte ed oscurate: anche le nostre."*

*Prof. ssa Mena Sorrentino*



## L'intervista

a.....

## I parte

La seconda parte nel  
prossimo numero!!!!!!

L'articolo  
di.....

## La didattica alternativa secondo ZEGA

Noi della redazione abbiamo incontrato Lorenzo Zega, una delle persone più attive nell'organizzazione della Didattica Alternativa, per fargli alcune domande sull'effettivo svolgimento della stessa

### Che cos'è la Didattica Alternativa?

La Didattica Alternativa è un progetto, realizzato con la scuola, volto ad organizzare delle giornate in cui la normale attività didattica viene sospesa. Vengono sospese lezioni frontali, interrogazioni, verifiche, e lo studente ha un po' più di libertà di esprimersi, ma soprattutto di staccare un attimo la spina. Durante queste giornate vengono organizzate lezioni di diverso tipo, come ad esempio lezioni con i simulatori di volo, lezioni tenute da esperti in diversi settori che vengono a condividere con gli studenti nozioni interessanti, esperienze, cultura generale...

### Pensi sia stata davvero utile per gli studenti?

Sicuramente è nato come modo per perdere tempo, in quanto purtroppo quello che vuole lo studente medio degli anni 2000 è che la scuola venga trasformata in un ambiente non solo di studio ma anche di svago. Tuttavia, attraverso dei corsi alternativi di alto interesse culturale, lo studente del De Pinedo che ha vissuto queste giornate aderendo al progetto, ha trovato un modo per acculturarsi, per essere maggiormente informato in un ipotetica prova pre-selettiva di cultura generale, per farsi un'idea per quello che vorremmo sia il nostro futuro. Infatti, in tal senso, sono stati aperti anche corsi di: simulazione radar, pilotaggio, cultura aeronautica, paracadutismo (tenuto dal genitore di un ragazzo, istruttore di paracadutismo, che invitato a tenere il corso non ha esitato a mettersi a disposizione degli studenti) e anche altri come quello di musica, dando un'infarina-

tura sulla cultura musicale ai giorni nostri, corsi con tema storico politico volti a dare un bagaglio culturale in materia agli studenti che molto spesso oggi vengono privati di queste informazioni e affetti da un grande senso di populismo, che ai nostri giorni purtroppo influenza la mentalità di molti.

Tuttavia trovo che lo studente abbia anche avuto modo di accrescere anche il proprio senso di responsabilità, essendo talvolta relatore dei corsi oppure membro del servizio d'ordine.

### Come pensi sia andata?

Sicuramente i risultati sono stati positivi ma non nego che siano mancati degli aspetti negativi. Infatti, nonostante ci fosse un'organizzazione coadiuvata dai Rappresentanti di Istituto, la Presidenza del Comitato Studentesco, il Rappresentante della Consulta Provinciale, la vicepresidenza e alcuni docenti, all'inizio questo progetto ha dimostrato le sue negatività. Infatti è comprensibile che così com'è talvolta complicato per un professore riuscire a garantire la lezione con 25 ragazzi, figuriamoci mantenere l'ordine di 900 ragazzi, in una situazione di Didattica Alternativa, essendo solo 6 persone. Tuttavia, anche grazie al servizio d'ordine siamo riusciti, dopo le prime 3 ore ca., a gestire un po' tutta la situazione, trovando le problematiche e riportandole ai ragazzi del servizio attraverso i briefing durante le ricreazioni e i de-briefing al termine delle giornate. Grazie a questo tipo di gestione e di scambio di informazioni e problematiche, ma grazie anche alla serietà e responsabilità dei membri del servizio d'ordine, posso dire che siamo giunti a quello che era l'ultimo giorno con un progetto realizzato quasi alla perfezione. ....

Di Giovanni Di Giacomo (2I)

## Not just a helicopter ...

Since 2007 the Bell Boeing V-22 Osprey has been affecting the way such an aircraft may have participating military missions as well as its crucial role in humanitarian efforts. It is a tiltrotor military aircraft produced by Bell, for the armed forces. The need for such aircraft was formulated by the US Navy and the US Army, who demanded the transportability of 24 troops to 370 km away. Its tilting engines allow to make connections from touring helicopter landing or even parking lots, with the transfer rate of a conventional propeller plane. It successfully combines the vertical flight capabilities of a helicopter (VTOL) with the speed, range, altitude and endurance of a plane. The first prototype V-22 Osprey aircraft was released officially in Arlington, Texas, in 1988. In 1989 the Secretary of Defense Dick Cheney decreed the suspension of the entire program, due to the considerable increase in production costs. The program was later reactivated in 2008 and after 6 months of employment in the transportation sector there was the first combat mission in Iraq. Other versions are being planned for the Army (UV-22), the Navy (HV-22) and Aeronautics (CV-22).

Type: medium tiltrotor

Crew: 2 pilots, 1 cargo attendant

Manufacturer: United States Bell Helicopter Textron-Boeing

First flight date: 19 March 1989

Commissioning date: 2005

Primary users Were: United States Marine Corps-United States Air Force



Di Diego Tiozzo e Kevin Ricci (4D)



# Un tuffo nei ricordi...

Notiziario I.P.M.S.

## UNA STUPENDA ESPERIENZA

Volo Entebbe Lusaka - Roma sul Viscount 785 I-LIRG Alitalia

di Nanni Pomanti



**GIORNALE DI ROTTA - VISCOUNT 785**

TRASFERIMENTO AEROMOBILE DA LUSAKA A ROMA :

- PARTENZA ORE 10.32 DEL 12 GENNAIO 1969 ( ORA GREENWICH )
- ARRIVO ORE 07.10 DEL G ORNO DOPO ( ORA GREENWICH )
- 4 TRATTE CONSECUTIVE PER UN TOTALE DI 18 ORE E 39 MINUTI DI VOLO E DI 22 ORE E 40 MINUTI DI SERVIZIO
- IN ARRIVO A FUMICINO COMUNICATO IL "PAN PAN" (SEGNALE DI PERICOLO) E RICHIESTO PRIORITA' IN ATTERRAGGIO PER BASSO LIVELLO CARBURANTE ( dopo l'atterraggio, in nullaggio, si sono spenti i due motori interni )

copyright nanni pomanti

Roma Controllo da AZ 147 buongiorno, livello 140 (14.000 piedi di quota, circa 4.270 metri)

-AZ 147 da Roma Controllo, buongiorno a voi.

Riportate pronti per la discesa

-OK, AZ 147 riporterà pronti per la discesa dopo un paio di minuti :

-AZ 147 da Roma Controllo

-Avanti Roma qui AZ 147

-AZ 147 da Roma, ci comunicano che dovete contattare la vostra Compagnia sulla 131.9

-AZ 147 OK, faremo

-Ciao Charlie, 147 (Charlie = C = Compagnia)

-Sì 147 ... Nanni Pomanti ? ... devi contattare il Capopilota appena a terra, è urgente !

-OK farò, grazie.

(anche se il mio nome è Giovanni, in Alitalia mi hanno sempre chiamato Nanni, addirittura, anni dopo, quando ero "Incaricato Formazione Comandanti" la segretaria mi aveva fatto fare i biglietti da visita Alitalia con scritto Nanni Pomanti anziché Giovanni Pomanti).

Era l'11 ottobre del 1968, stavo volando su I-LIFT e stavo facendo la tratta Venezia Roma. Dopo avrei dovuto effettuare Roma Nizza, sempre con lo stesso aereo.

Nizza ! 24 ore fermi a Nizza! Passeggiata e aperitivo sul lungomare, un bel pesciolino per cena al ristorante vicino al nostro albergo che era il famoso Negresco, un'oretta al casinò e per concludere : un paio di ore in discoteca ! Ho subito pensato : "Perché il Capopilota mi vuole parlare urgentemente ? Cosa sarà successo ? Che c'è di importante ?

Quante domande mi sono frullate per la testa ! Una volta a terra ho subito telefonato al Capopilota :

Le registrazioni originali sul giornale di rotta del lunghissimo volo.

La porta d'accesso anteriore aperta con in evidenza il sistema di chiusura. Era usata solo dai piloti e dal personale tecnico. Evidenti le non ottimali condizioni di conservazione del velivolo.

Avvisi il suo comandante di questo e si faccia portare a casa dall'ufficio automezzi. La chiamerò questa sera, arrivederci !

E fu così che partii per Lusaka con I-LIRG.

Roma Atene, Atene Cairo, night stop al Cairo in albergo e la mattina successiva (o meglio la notte) sveglia alle 3 e 30 per essere alle 5 in aeroporto.

-Buongiorno Comandante sono Nanni Pomanti, come va ?

-Va tutto bene, le volevo chiedere se le andava di accompagnarmi a Lusaka. Dobbiamo portare un Viscount che serve all'Air Zambia, ci fermeremo poco più di una settimana, giusto il tempo di far fare la ripresa voli ai loro comandanti e ai loro piloti, poi ritorneremo come passeggeri con il nostro DC 8 di linea. Le va ?

-Certo Comandante, mi va sì !

La ringrazio !

(whoooooo ! ero entusiasta ! ero al settimo cielo ! Il Capopilota che mi vuole con lui per un volo particolare ! Favoloso !)

- Bene Pomanti, già sapevo che mi avrebbe detto di sì. Interrompa subito l'avvicendamento. Il volo che lei doveva fare per Nizza lo farà un suo collega che ho già fatto arrivare alla presentazione crew.

Avvisi il suo comandante di questo e si faccia portare a casa dall'ufficio automezzi. La chiamerò questa sera, arrivederci !

E fu così che partii per Lusaka con I-LIRG.

Roma Atene, Atene Cairo, night stop al Cairo in albergo e la mattina successiva (o meglio la notte) sveglia alle 3 e 30 per essere alle 5 in aeroporto.





aprile - giugno 2015



I dettagli relativi alla parte interna della porta posteriore sinistra. I passeggeri salivano e scendevano unicamente da questa. Dopo la sua chiusura, da parte degli assistenti di volo il pilota doveva, prima del rullaggio, controllarne la chiusura. Se nei "visivi", le quattro finestrelle, i due indici metallici pitturati di rosso (scoloriti nella foto) combaciavano, allora tutti i blocchi meccanici della porta erano correttamente posizionati in chiusura.

A destra la cabina di pilotaggio nel 1969 e, a sinistra, le attuali condizioni.

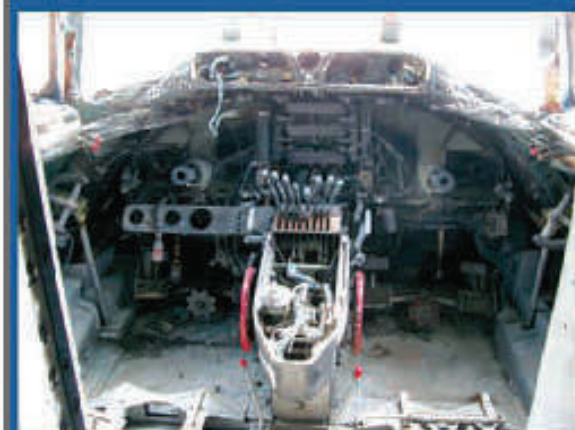
Imbarchiamo in cabina passeggeri, sul pavimento sotto le poltrone, un centinaio di bottiglie di acqua minerale naturale. Dovevamo attraversare il Sahara e volare su zone in cui, all'epoca, sulle cartine c'era scritto "NO SURVIVAL". In poche parole erano zone non facilmente raggiungibili dai mezzi di soccorso, per cui se per sfiga (scusate la parola) qualcuno avesse dovuto effettuare un crash landing (atterraggio di fortuna) in mezzo al deserto, sarebbe dovuto rimanere per un periodo con-

per lavoro? ma non avete il visto relativo! allora siete turisti? e dov'è il visto per turisti? chi siete e che fate qui? e quell'aereo senza passeggeri...? "Mi sembrava di vivere in prima persona una scena del film di Troisi "non ci resta che piangere", quella in cui lui passa la dogana: "chi siete? cosa portate? un fiorino!". Cercare di spiegare che avevamo portato un aereo che sarebbe servito alla loro compagnia di bandiera è stato veramente difficile... e non ci siamo riusciti! Lui voleva un visto, qualsiasi, ma un visto. Non sto a raccontare tutte le altre problematiche burocratiche successe, posso solo dire che il Viscount non poté essere immatricolato Zambia ma rimase immatricolato Italia e quindi ci potevano volare solo piloti con brevetti italiani. L'Air Zambia aveva solo quattro comandanti in questa condizione e nessun pilota!

L'unico pilota, presente in tutto il territorio dello Zambia, che poteva volare sul nostro Viscount ero io per cui sono dovuto rimanere in Zambia fino a gennaio 1969, cioè fino alla fine del noleggio dell'aereo. In poche parole sono stato noleggiato anche io!

Permanenza stupenda, un po' d'uretta ma veramente stupenda: quattro / cinque tratte al giorno e una volta persino otto! solo quattro giorni di riposo in circa tre mesi!

temporali a più non posso (era la stagione delle piogge)! La stagione delle piogge in Zambia è un periodo abbastanza bruttino per il volo, per chi ci vive e per chi ci va in vacanza, inoltre la quota di crociera del Viscount era uguale alla quota del nucleo centrale del CB (cumulo nembro: nube con grossa intensità temporalesca) e, come se non bastasse, le lancette dei due ADF, strumenti che ci servivano per la navigazione, in presenza di grossi temporali, non puntavano l'aeroporto ma il nucleo centrale del CB. Per cui, onde evitare di infilarci dentro a queste zone temporalesche, scendevamo a bassa quota (proprio bassa bassa), a contatto visivo con il terreno, per



2012



1969

copyright nanni pomanti

siderevole con 50 gradi all'ombra, e lì l'ombra non c'è, in attesa dei probabili soccorsi! L'acqua poteva servire!

Alle 5 decolliamo per Karthoum. Poi Karthoum Entebbe ed infine Entebbe Lusaka.

Arriviamo a Lusaka la sera tardi, l'aeroporto era rimasto aperto solo per noi (la maggior parte degli aeroporti africani sono chiusi di notte). Insomma aspettavano solo il nostro arrivo per poi chiuderlo. E lì sono cominciati i problemi: "siete venuti

andare a cercare i binari della ferrovia.

Perché i binari della ferrovia? Perché, specialmente in Africa, seguendo i binari si arriva alla stazione, dove c'è la stazione c'è la città e dove c'è la città c'è anche il relativo aeroporto!

Una destinazione giornaliera era Livingstone, una piccola città a 10 chilometri dalle Victoria Falls, sul fiume Zambesi. Quando ci arrivavamo, prima dell'atterraggio, facevamo alcuni 360° (giri completi) sulle cascate Vittoria che sono una meraviglia





della natura, un paio a destra e un paio a sinistra con virate a 45/50 gradi (normalmente le virate degli aerei di linea con passeggeri a bordo sono a 25 gradi), per farle vedere meglio ai passeggeri e fare contenti sia quelli seduti sulle file di destra che quelli sulle file di sinistra. Quasi sempre, dopo l'atterraggio, diversi passeggeri venivano personalmente a stringerci la mano e a ringraziarci.

Che dire poi delle mandrie di bufali!

Quando le vedevamo anticipavamo la discesa e "correvamo" dietro a loro, con tutto motore dentro, flaps fuori per poter avere bassa velocità e spesso anche con il carrello esteso! Non si sa mai ... in caso di involontario crash landing ...! E i babbuini? Vogliamo parlare dei babbuini? Pericolosissimi! La sera l'aria si rinfresca mentre la pista, o meglio l'asfalto della pista resta caldo e i babbuini vanno in gruppi ben numerosi a prendersi il caldo.

Il risultato è che quando arrivavamo in corto finale, ce li trovavamo tutti seduti sulla pista.

Allora .... un bel passaggio basso per spaventarli e subito un immediato rientro virata con 45° di inclinazione a destra di 90 gradi, subito virata, con la stessa inclinazione, a sinistra di 270 gradi in modo di trovarci perfettamente allineati con la pista contraria (manovra che si usa normalmente con aerei acrobatici o militari), cercando di atterrare prima che i babbuini si rimettessero con il sedere sull'asfalto.

Esperienze fantastiche... avevo appena 23 anni e volavo già da tre... ma in Zambia mi sono fatto le ossa!

12 gennaio 1969 ore 10.32 Zulu (ora di Greenwich)

finalmente si parte per ritornare in Italia:

Lusaka Entebbe ore di volo : 4.13

Entebbe Karthoum ore di volo : 3.55

Karthoum Cairo ore di volo : 4.22

Al Cairo c'era un tempo bruttissimo, pioggia fitta come quella di Londra e bassa visibilità. Dopo ben 3 riattaccate siamo finalmente riusciti a vedere la pista e ad atterrare.

Era previsto il pernottamento in città e andare a dormire in albergo. Il comandante (Italiano) era Torneucci, direttore operazioni volo dell'Air Zambia.

Normalmente si fa una tratta a testa ai comandi, lui me la aveva fatte fare tutte e tre a me, da Lusaka al Cairo.

Avevo pensato che forse era stanco, invece...!

-Mi dica Pomanti, se la sentirebbe di continuare e, al posto di andare a dormire in albergo per fare domani prima Atene e poi Roma, andare diretti a Roma adesso?

-Ma comandante, il Viscount non ha l'autonomia sufficiente per fare Cairo Roma, l'autonomia massima che ha il Viscount, è in condizioni ottimali, è di 6 ore, poi cade!

-Pomanti... lei conosce benissimo il Viscount, ho saputo come lei ha volato in questi 3 mesi in Zambia, mi hanno riferito ed ho potuto constatare che lei se lo sa gestire alla perfezione... lei è tanto tempo che è fuori dall'Italia, non vuole ritornare a casa prima possibile? So che lei è un pochino stanco, non si preoccupi, la tratta la faccio io (ecco perché mi aveva fatto fare tutte e tre le tratte, aveva già in mente tutto).

Vediamoci bene le condizioni meteo lungo la rotta, calcoliamo bene se possiamo fare un diretto, vediamo il vento, poi abbiamo tanti aeroporti sotto di noi, c'è Catania, Palermo, Napoli e a Roma il tempo è bello!

Lungo la rotta non c'erano formazioni temporalesche, il vento previsto aveva una componente media contraria di circa 10 nodi, in alcuni punti arrivava al massimo a 20, gli aeroporti alternati lungo la rotta erano tutti senza alcuna problematica meteo, in poche parole era quella situazione che noi piloti definiamo: "tempesta di sereno!". Potevamo farcela!

Dopo due ore di volo il vento era già cambiato: "60 nodi sul muso"! E sono rimasti sempre così!

Ho cominciato a fare mentalmente tutti i conti possibili e immaginabili: quota ottimale, potenza dei motori per consumare il meno possibile, rimanenza carburante, quanto è il consumo al minuto, quante miglia mancano... velocità, rotta, meteo aeroporti alternati, qual è il più vicino, distanza dagli altri alternati, abbiamo passato Catania, fra poco saremo al traverso di Palermo, poi ci sarà Napoli... ce la facciamo... non ce la facciamo...!



Il Comandante Pomanti conserva nella propria abitazione la pala di un'elica di un Viscount Alitalia che, con lui ai comandi, ha subito un danno causato da un sassolino alzato dalla ruota di un 707 TWA che lo precedeva in fase di rullaggio su una bretella dell'aeroporto di Fiumicino.

A quei tempi, per un corretto centraggio dell'aereo cioè per mettere il baricentro dell'aereo in posizione corretta per il volo, erano utilizzati sacchi (zavorra) da 10 kg pieni di brecciolino. A volte capitava che ci fossero delle perdite con queste conseguenze. Ovviamente il volo è stato annullato per una diminuzione del numero dei giri del motore interessato.



aprile - giugno 2015

Un bel pò prima del traverso di Napoli contatto Roma :

-Roma da INDIA LIMA INDIA ROMEO GOLF buongiorno, Cairo Fiumicino, livello 170

...Silenzio...

-Roma da INDIA ROMEO GOLF, ci sentite ?

-Sì ROMEO GOLF vi sentiamo, ci confermate provenienza Cairo e tipo di aereo Viscount ?

-Roma da ROMEO GOLF confermiamo e chiediamo diretto Ponza per abbreviare.

-OK ROMEO GOLF, autorizzato diretto Ponza mantenendo livello 170 ... e scusatoci ma ci siamo un po' meravigliati, non avremmo mai pensato che un Viscount potesse fare Cairo Roma diretto.

-Grazie Roma, non lo pensavo sinceramente anch'io !

Quasi su Ponza all'improvviso si accendono tutte le luci di basso livello carburante e poco dopo tutte e quattro le luci di bassa pressione carburante relative ai quattro motori.

In poche parole le pompe carburante pescavano dai serbatoi con difficoltà.

Sono subito stato tentato di lanciare il MAYDAY ma, visto che il MAYDAY, che si deve ripetere tre volte, è un segnale di emergenza e di immediato pericolo ho lanciato il segnale di urgenza e di situazione estremamente critica.

-PAN PAN, Alitalia INDIA LIMA INDIA ROMEO GOLF problematiche con il carburante e con l'autonomia dell'aereo, probabile crash landing prima della pista, chiediamo prua diretta pista 34 Fiumicino e lentissima discesa con priorità all'atterraggio!

A questo punto l'aeroporto di Fiumicino era tutto nostro, nessuno ci poteva atterrare e nemmeno decollare.

Il problema per noi era arrivarci !

Seguivo continuamente le indicazioni del carburante, la quota e la distanza dalla pista.

Finalmente vedo la pista.

-Roma da ROMEO GOLF, vediamo la pista

-ROMEO GOLF da Roma, contattate Fiumicino Torre e in bocca al lupo!

-Roma da ROMEO GOLF, grazie - spero abbia una bocca grande!

-Fiumicino Torre da INDIA ROMEO GOLF buongiorno

-ROMEO GOLF da Fiumicino Torre, autorizzato all'atterraggio pista 34 vento calmo, volete i mezzi di soccorso ?

-No grazie, non c'è ne è bisogno (volevo aggiungere : "spero" ma non l'ho detto per scaramanzia!)

Finalmente mettiamo le ruote sulla pista. Che sollievo!

Usciamo dalla pista e ... si spengono i due motori interni!!!

Un bel doppio flameout quasi contemporaneo! (il motore 2 ed il 3 sono quelli che "pescano" di meno il carburante dai serbatoi)

Mentre proseguiamo il rullaggio con i motori esterni, prendo la check list di emergenza ed eseguo la procedura "engine flameout", ripetuta 2 volte, visto che i motori interessati erano due, e li confermo in chiusura.

Di solito il Viscount, dopo l'atterraggio, prevedeva

lo spegnimento dei due motori esterni, e si rullava con i due interni in modo da non creare problematiche, anche piccole, con le pale delle eliche dei motori esterni.

Ringrazio la Torre e passo con la frequenza "Ground" che è quella che assiste gli aerei durante i rullaggi :

-Ground da ROMEO GOLF buongiorno, siamo con voi

-Alitalia ROMEO GOLF da Ground, buongiorno a voi, solo per curiosità, perché rullate con i motori esterni?

-Mah, così... il 2 e il 3 si sono spenti da soli!

Ah, OK, proseguite per l'hangar e buona giornata! (Buona giornata?? Adesso vado a casa e dormo per tre giorni!)

All'hangar ho spento gli altri due motori ed ho segnato l'orario di arrivo, erano le 07.10 Zulu.

Avevamo fatto la tratta Cairo Roma impiegandoci 5 ore e 49 minuti e l'autonomia massima con serbatoi pieni di carburante e in condizioni ottimali, come è scritto e codificato sul manuale di impiego del Viscount, era di 6 ore!

Tutto il volo di rientro è durato 18 ore e 19 minuti di volo con 22 ore e 40 minuti di servizio continuativo! La regola prevedeva 2 piloti fino a 9 ore e 30 minuti complessivi di volo, 3 piloti da 9 ore e 30 a 12 ore e 30 e 4 piloti oltre le 12 e 30, per poter permettere un po' di riposo a bordo... e noi eravamo in 2!

Non è stata proprio una passeggerata... ma a 23 anni si può fare.

IRMS

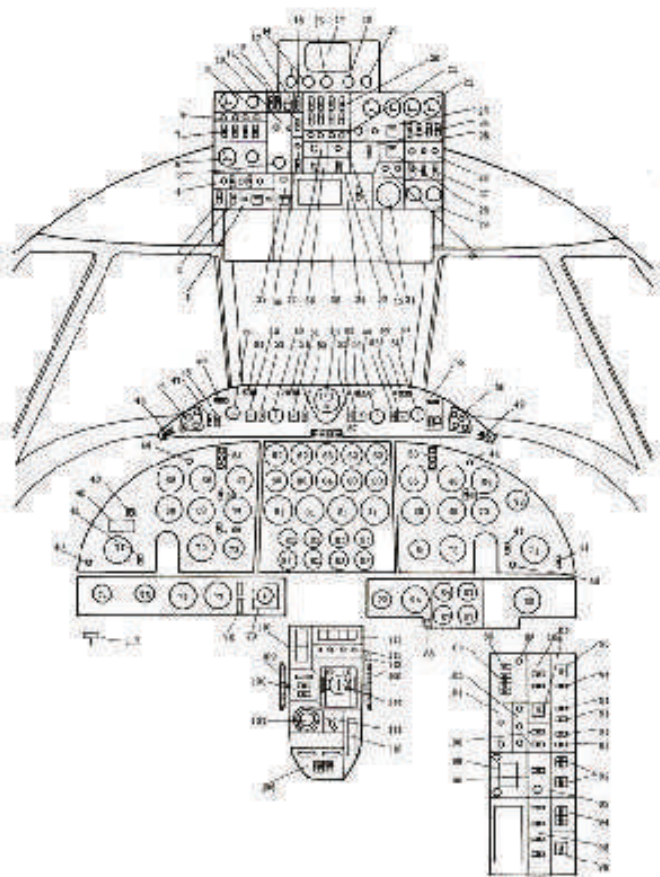


FIG. 1 - USUAZIONE GONANTI E SENSIBILI IN CABINA PILOTTI

Fonte: <http://matematicamedie.blogspot.it/2016/04/sara-mica-matematica-40.html>

# Gioco matematico

Considerate il numero **2020**.

È un bel numero, no? Ha una bella forma, con una certa regolarità, una certa rotondità. Ma c'è qualcos'altro che lo rende particolare: è un **numero che si racconta**.

La prima cifra ci dice quanti 0 ci sono nel numero.

La seconda cifra ci dice quanti 1 ci sono nel numero.

La terza cifra ci dice quanti 2 ci sono.

La quarta cifra ci dice quanti 3 ci sono... e così via.

Facciamo la prova?

Prima cifra: **2**. Ci sono due 0 nel numero.

Seconda cifra: **0**. Non ci sono 1 nel numero.

Terza cifra: **2**. Ci sono due 2 nel numero.

Quarta cifra: **0**. Non ci sono 3.

**Curioso**, no? E non è una cosa da poco: di tutti gli infiniti numeri, solo **sette** ci parlano di se stessi in questo modo:

**6210001000**

**521001000**

**42101000**

**3211000**

**21200**

**2020**

Come dite? Ne sono elencati solo sei? Certo. E avete anche intuito il motivo?

Proprio così! **Il numero che manca dovete scoprirlo voi!**

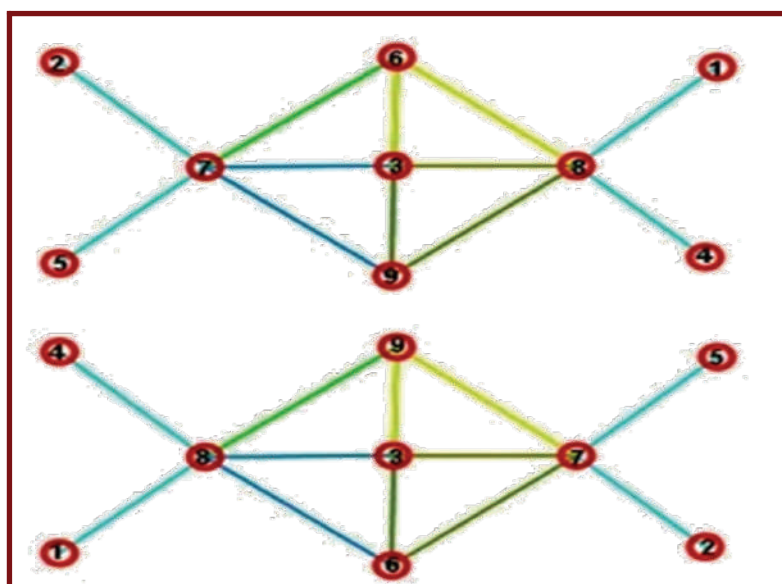
Volete un suggerimento? Il numero mancante è **il più piccolo dei sette**.

Importante: bisogna spiegare il ragionamento fatto per trovare la risposta. Anche la risposta va raccontata, insomma.

**SOLUZIONE**  
**NUMERO**  
**PRECEDENTE**

Ne esistono tante, noi abbiamo pensato di darvene almeno due.

Se volete sapere se le vostre sono corrette, inviatele alla redazione...se saranno giuste, le pubblicheremo con il vostro nome!







**NON PERDETE  
IL PROSSIMO  
NUMERO...  
ANCORA NOTIZIE  
STORICHE SUL  
"NOSTRO"  
AEREO!**

## Per continuare a ricordare...

<http://www.azfleet.info/aerei/viscount/i-lirg>



*In rullaggio a Nizza il 2 dicembre 1965*

### Nazione



Marzo 1957

Capital Airlines

N7473

L'acquisto con n. di flotta 391 non viene portato a termine



31 maggio 1957

Vickers

N7473

Primo volo come V.745D



Agosto 1958

Northeast Airlines

N6594C

Convertito in V.798D e reimmatricolato



13 settembre 1958

Northeast Airlines

N6594C

Primo volo dopo la conversione



22 settembre 1958

Northeast Airlines

N6594C

Consegna



9 settembre 1963

Vickers

N6594C

Rientro in possesso per debiti non saldati



5 ottobre 1963

Alitalia

I-LIRG

Acquistato all'asta a Boston



8 maggio 1964

Alitalia

I-LIRG

Consegnato ad Alitalia



14 gennaio 1970

Alitalia

I-LIRG

Ritirato dal servizio e accantonato a FCO



Luglio 1971

Liceo aeronautico  
Francesco de Pinedo

I-LIRG

Trasferito come struttura educativa dopo che alcune parti sono vendute ad Aerolineas TAO per la riparazione del Viscount HK-1058 ; **ancora in esistenza**

### Per contattare la redazione:

[alessandra.mosca@depinedocolonna.gov.it](mailto:alessandra.mosca@depinedocolonna.gov.it)

[luigia.mocerino@depinedocolonna.gov.it](mailto:luigia.mocerino@depinedocolonna.gov.it)