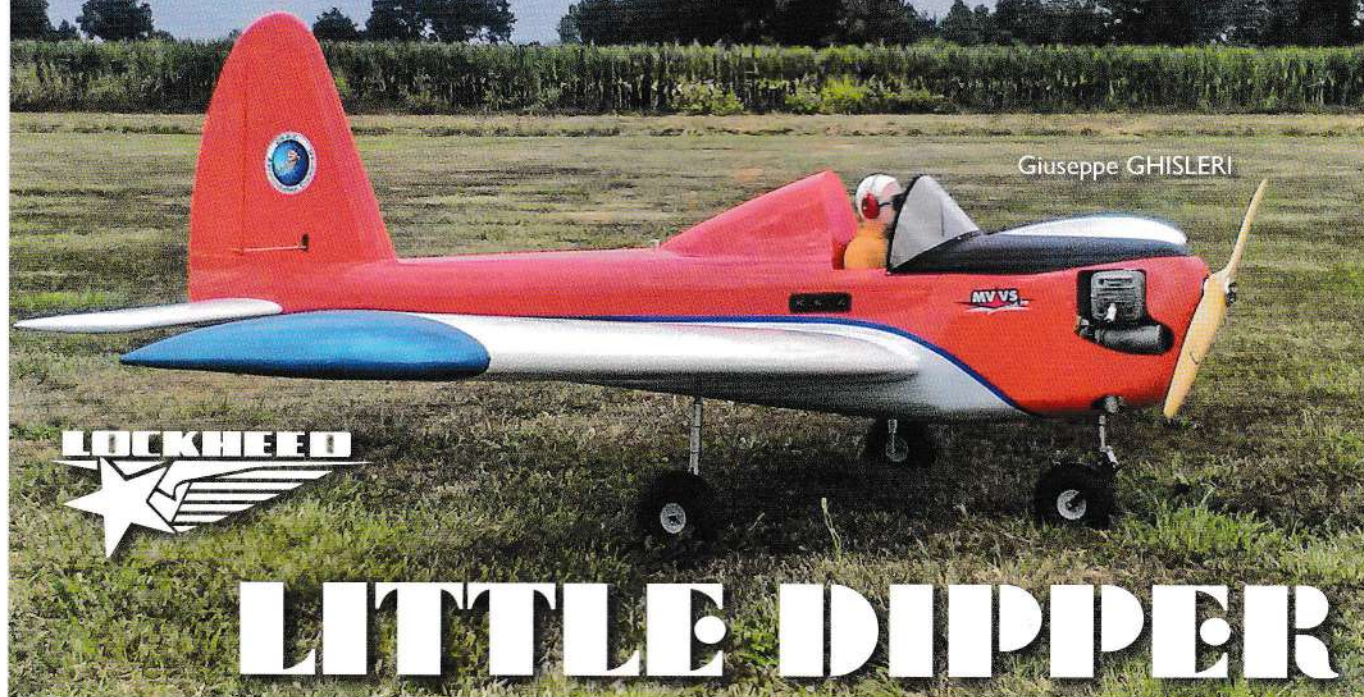


*Negli anni '50, anche alla Lockheed ogni tanto si rilassavano un po'...*



# LITTLE DIPPER

Questo piccolo monoposto ad ala bassa e cabina aperta che ha in tutto e per tutto le caratteristiche di un classico aereo fatto in casa è stato progettato e costruito dalla più impensabile delle aziende: la Lockheed. Sì, proprio quella dell'F 104 e dell'SR 71 Blackbird, la progettazione non è certa avvenuta negli Skunk Works, dove oltre ai suddetti è stato concepito un altro aereo fuori del comune come l'U2, ma questo aeroplanetto è nato pur sempre all'interno di questa straordinaria compagnia. Chissà cosa possa aver spinto la Lockheed a costruire questo cosino... forse avevano dei ritagli di alluminio che non sapevano come smaltire. Però si sono subito pentiti, tant'è vero che ne è stato costruito un solo esemplare. Perché ho scelto di riprodurre questo buffo aereo?

Perché sono rimasto attratto da un particolare che a molti fa una brutta impressione: l'enorme direzionale.

Potrei concludere con un paio di luoghi comuni del tipo "non è bello ciò che è bello" oppure "de gustibus...". ma in realtà avevo anche voglia di un altro modello di grandi dimensioni essendo stanco di volare, ormai da 5-6 anni con quel GRANDE modello dalle straordinarie doti di volo che è il Pilatus della Top

Model ceca. Ne hanno venduti in tutto il mondo, ma hanno smesso di costruirlo probabilmente per favorire

la diffusione di quell'altro straordinario trainatore che va sotto il nome di Bidule che probabilmente con-



sente margini di guadagno superiori e che, sempre per i luoghi comuni di cui sopra, a me non piace per niente. Volevo un modello con caratteristiche ancora più paciose di quelle del Pilatus, infatti la corda di notevole

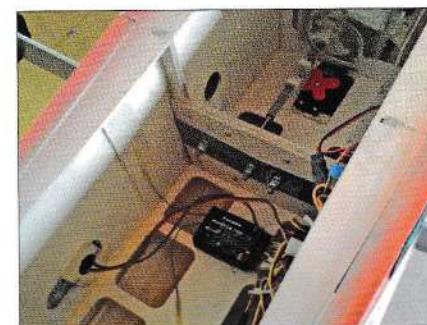
dimensione aumenta, a parità di apertura alare, la superficie portante e pensavo da tempo di usare un profilo spesso e con curvatura maggiore di quello solitamente usato: il NACA 4415.

Al momento, giugno 2020, il modello finito circa un anno fa, ha fatto solo qualche

volo per cui poco conosco delle sue caratteristiche in aria; posso dire però che la velocità di atterraggio coi flap abbassati mi sembra addirittura inferiore a quella del Pilatus, il che è tutto dire. Quali sono i motivi dello scarso utilizzo del Little Dipper? Principalmente due: la

forcella del carrello anteriore e le membrane del carburatore del DLE 111 mai cambiate dal giorno del suo acquisto. Il carrello anteriore su modelli di questo tipo è di non facile reperibilità. E' vero che si trovano fusti di diverse dimensioni, ma le forcelle permettono il montaggio di

ruote piccole, in ogni caso di dimensioni inferiori a quelle che intendevo utilizzare. Per realizzare una nuova forcella sono ricorso all'amico Adelio, insegnante in un importante istituto tecnico dotato di macchine CNC e disponibile ad aiutarmi. La prima forcella venne



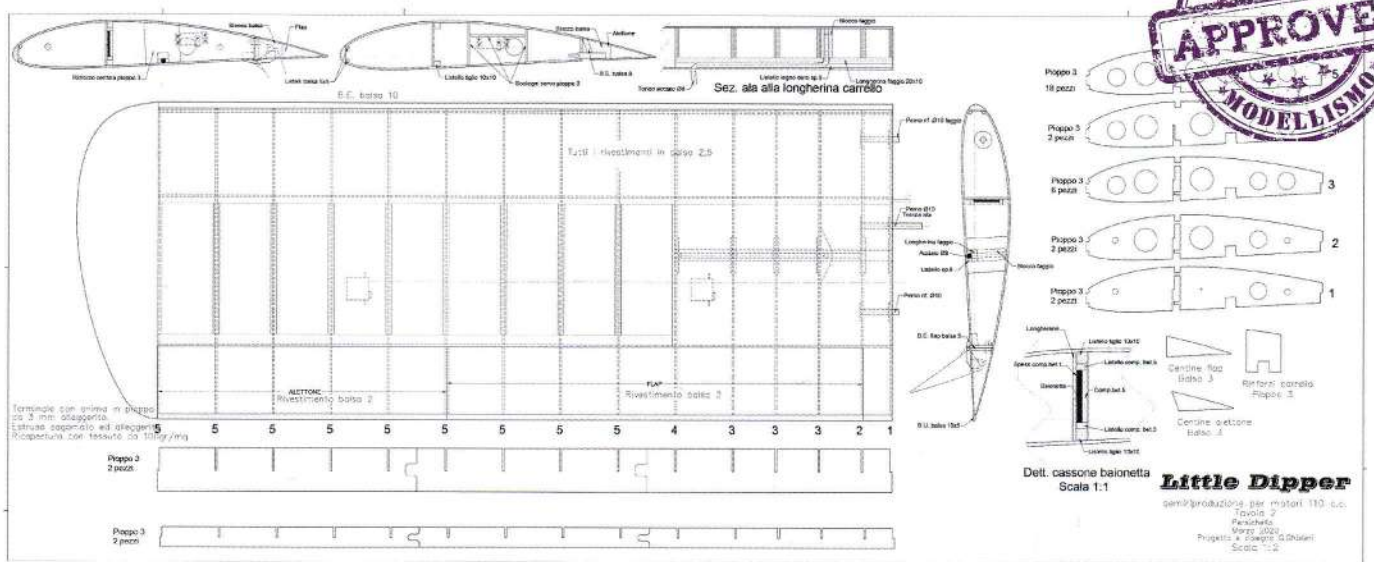
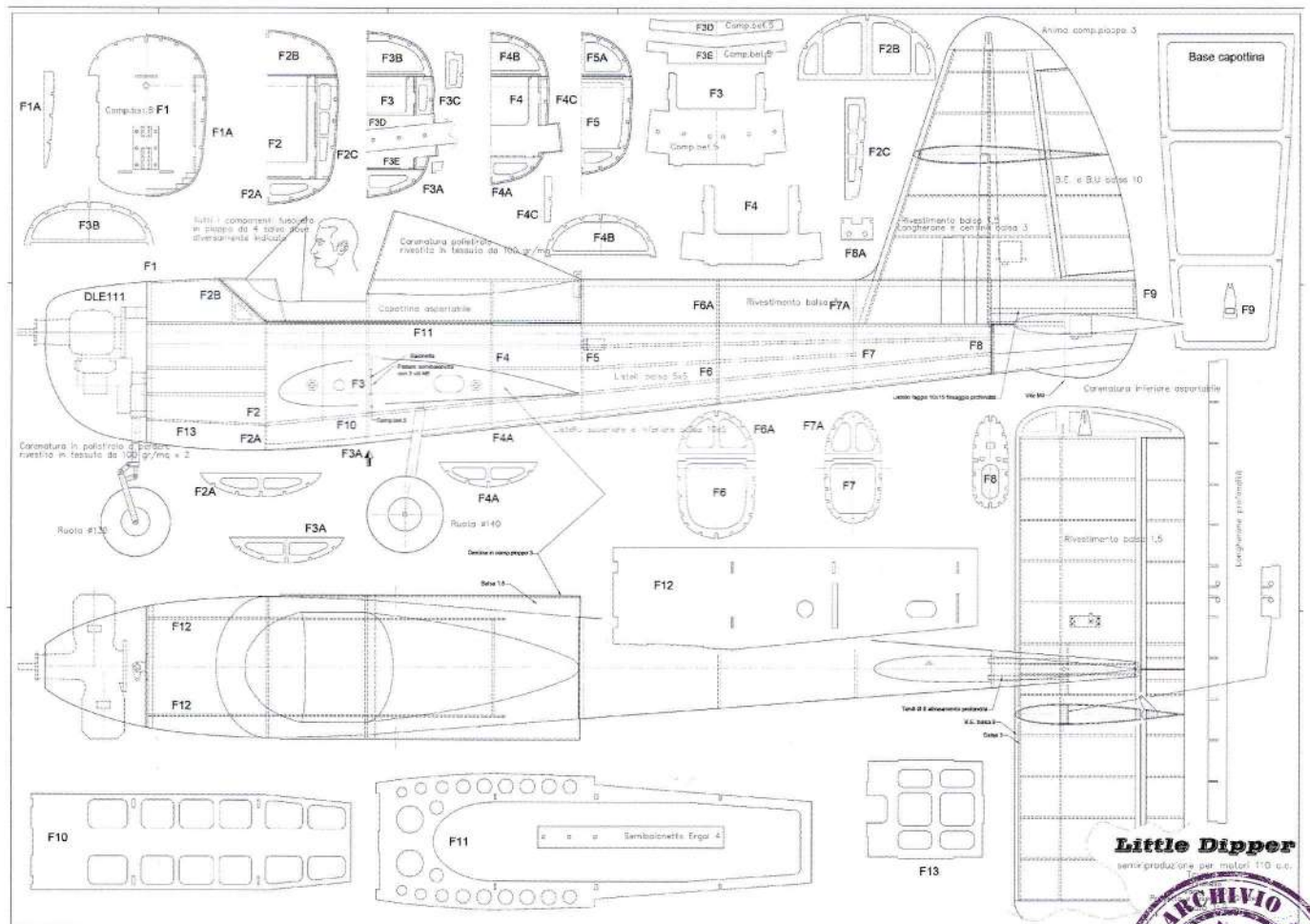
*Il Little Dipper è un modello di costruzione tradizionale alla portata dei modellisti più esperti, per cui nell'articolo non ci si dilunga sui dettagli della costruzione anche perché nelle varie fasi ciascuno mette sempre un po' della propria esperienza. Servono solo tanto balsa, compensato, olio di gomito e pazienza. Il carrello principale è montato nelle ali col collaudatissimo metodo delle barre di torsione annegate nelle longherine di faggio, mentre la naca è in fibra di vetro modellata sopra alla classica sagoma di polistirolo a perdere. Se cercavate un trainatore davvero originale per la prossima stagione, l'avete trovato.*

costruita in alluminio di elevate caratteristiche meccaniche, ma si ruppe il giorno che il perno-ruota si sfilò durante il rullaggio e tutto il peso del modello venne a scaricarsi, con un urto sul terreno, su uno dei bracci. Adelio suggerì allora di realizzare una forcella con

stampante 3D, lasciandomi perplesso sulla resistenza ottenibile. Aumentate le dimensioni dei bracci e delle articolazioni, la forcella sta dimostrando di essere in grado di svolgere adeguatamente il suo compito. Speriamo che duri! Le membrane hanno cessato

di funzionare un giorno di settembre, quando andai al campo alla fine della gara di Autonomy che si svolge da noi ormai da diversi anni. Dopo i primo scoppi per la messa in moto cominciò a uscire miscela dal carburatore evidenziando il degrado delle membrane. Un altro

amico (è bello averne tanti!) tale Franco, bergamasco, conosciuto anche come Barbecucchi dopo l'unione del suo cognome con quella di barbecue per via del fatto che è un grande esperto nella cottura di gustosissime salamelle, operazione che svolge con abilità e



disponibilità diverse volte l'anno sul pendio del Monte Ballerino (Grone), si offrì di procurarmele e di montarle. L'operazione si rivelò più complicata del previsto dato che sul corpo del carburatore non ci sono indicazioni e per il fatto che queste guarnizioni, che sembrano tutte uguali, differiscono invece tra di loro per minuscoli valori nelle dimensioni. Il carburatore tornò infine nelle mie mani a gennaio, in occasione del pranzo annuale dei "San Fermo Glider", come ci chiamiamo tra di



La baionetta, dato il notevole diedro, è divisa in due parti, opportunamente imbullonate ad un'ordinata rinforzata con spalle in

faggio, ed è ricavata da un piatto di duralluminio da 4 mm di spessore. La parte più difficile, almeno con le modeste attrezzature

noi anche se residenti ai piedi del pendio, nel profondo delle valli bergamasche o nella bassa padana. Subito dopo venne il confinamento (in italiano: lock down) e quindi nessuna possibilità di rimettere in volo il "Cucchiaino" che poi sarebbe la traduzione di "Little Dipper" in italiano. La costruzione ha sfruttato il taglio con fresa CNC messa in funzione dall'amico Giovanni dato che la struttura portante è praticamente tutta in pioppo da 3 mm. Sono in balsa solo il rivestimento della fusoliera e delle ali. Non vi do indicazioni per la costruzione, dato che questa è riservata a modellisti esperti che non ne hanno certamente bisogno.





a mia disposizione e cioè un banco da falegname più vecchio di me ed una piccola morsa, è risultata essere la piegatura degli elementi portanti del carrello po-

steriore che sono in barra d'acciaio da 8 mm. Si tratta di due spezzoni con estremità piegate ad L che scaricano le sollecitazioni di decollo ed atterraggio su longherine in



faggio appoggiate su diverse centine rinforzate dove necessario e che svolgono anche una funzione ammortizzante essendo vincolate in modo da essere anche barre di torsione. Il carrello è completato con gambe, pure ammortizzate, acquistate in commercio. Niente altro di particolare da aggiungere, se non che il Little Dipper pesa circa 14 kg pronto al volo e non ha richiesto piombo sul muso o in coda per il centraggio. ➔