

Senior Professor



La storia del ritrovamento e del restauro di uno dei più interessanti progetti degli anni '30. Un nuovo fiore all'occhiello per MODELLISMO.

**Testo: Cesare de Robertis
Disegno: Mauro Capodaglio
Costruzione: Ruggero Crivellaro**

Danny Sheelds è un personaggio straordinario: la prima volta che lo incontrate vi affascina immediatamente con il suo eloquio. Cominciate ad ascoltare i suoi racconti (Danny è la "memoria storica vivente" dell'aeromodellismo americano) e... mezz'ora dopo vi ritrovate a chiedervi se da qualche parte c'è per caso un interruttore per spegnerlo! Scherzi a parte (e a parte anche il mal di testa...), Danny ha davvero moltissimo da raccontare. Aeromodellista sin dai primi anni '30, navigatore sui bombardieri durante la guerra, intrattenitore radiofonico di successo negli anni d'oro della radio, caratterista cinematografico... Fu proprio durante una di queste chiacchierate a "senso unico" che mi parlò per la prima volta del "Professor" della Korff, descrivendolo come un modello di grande bellezza ed originalità. Mi disse anche che a casa aveva il disegno originale, ritrovato da un certo Philip Kleinert, e che si trattava di una rarità assoluta. La Korff, infatti, era una ditta di Indiana-

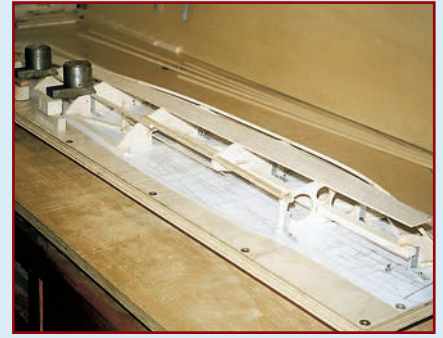
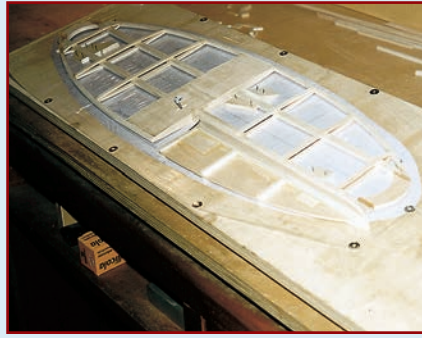
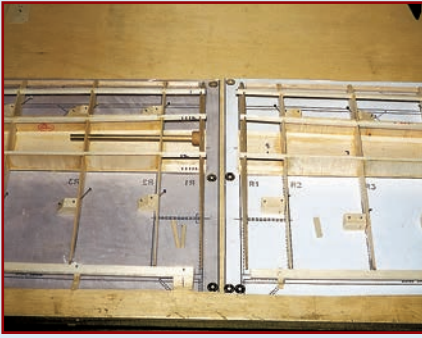
polis che passò come una meteora nella storia dell'aeromodellismo americano: non fece a tempo ad aprire e produrre un solo modello (in varie versioni), il "Professor" appunto, che già aveva fatto bancarotta. Il 90% degli aeromodellisti americani di quell'epoca (era il 1938) non ha



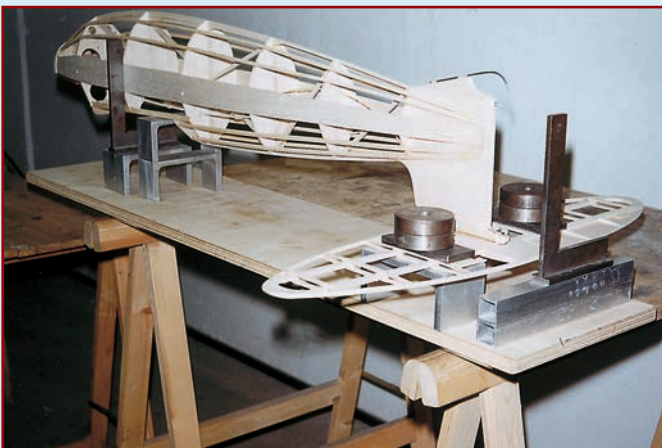
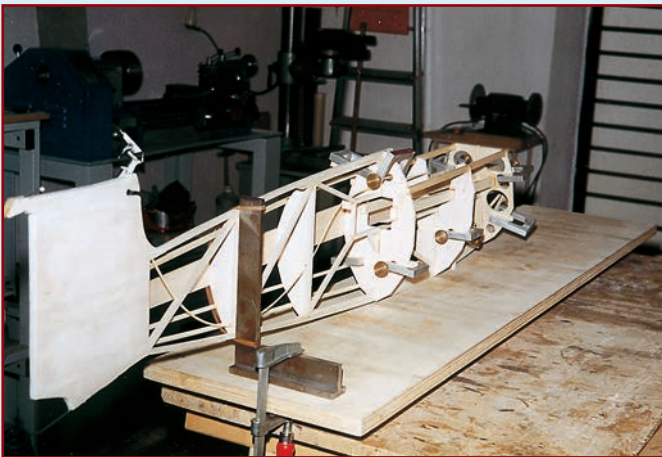
Danny Sheelds, il "grande guru" dell'aeromodellismo storico americano, al quale va il merito del ritrovamento di questo bellissimo modello.

neppure mai sentito parlare di questo modello! Poco tempo dopo mi vidi recapitare a casa un plico dagli Stati Uniti, con il disegno del quale Danny mi aveva tanto parlato: bello, incredibilmente bello. Sto parlando del modello naturalmente, perché il disegno era davvero un disastro, quasi inutilizzabile. Non c'è da stupirsi se all'epoca non venne apprezzato, con quella linea inconsueta e l'inusitato piano di coda a T. Molte cose, a cominciare dal longherone a "cassone", lasciano pensare che il progettista del modello (il Signor Korff in persona?) fosse perlomeno uno studente d'ingegneria aeronautica, se non proprio un progettista di aerei "full scale". Anche la tecnica costruttiva della fusoliera, per quanto non inconsueta, non era delle più usate all'epoca, almeno in America: come vedete dalla foto in alto a destra a pag. 17, bisogna piazzare le semiordinate sul piano di lavoro e, una volta montati longheroni e correnti, si stacca il tutto dal piano, si aggiungono le altre semiordinate e il resto del lavoro è una passeg-

Segue a pag. 18



Nelle foto di questa pagina, le fasi salienti della costruzione del "Senior Professor". L'ala e i piani di coda non presentano particolari difficoltà, mentre la fusoliera viene montata per metà sul piano e per il resto "in aria". Pur non trattandosi di un modello da principianti, è comunque alla portata di chi abbia un minimo di esperienza costruttiva. Le foto saranno comunque un ottimo aiuto per tutti.



DOUBLE YOUR FLYING

You don't need a calm day to fly the "PROFESSOR"
(3 sizes—see below)

SPIN PROOF STABILITY ASSURED BY:

- 1—Wing tips remain level due to new tip ribs which never reach the stalling angle.
- 2—"T" section tail—44% more efficient

—High stabilizer eliminates "blanketing" of rudder and loss of control.

Ideal for Radio-Control or endurance

Engines may be upright or inverted

SUPER-SENIOR \$14.50
Plus 60c Postage
4 1/2" Airwheels \$1.75 add. Span 10 ft. Length 85". Wing area 12,500 sq. ft. Use any 1/5 to 3/4 H.P. Engine.

The high-power small model you've been waiting for has amazing straight-up climb

JUNIOR \$5.95
Plus 25c Postage
3 1/2" Airwheels \$1.50 add. Span 5". Length 44". Wing area 557 sq. in. Use any engine up to 1/3 H.P.

SENIOR \$6.95
Plus 35c Postage
3 1/4" Airwheels \$1.50 add. Span 7 ft. Length 55". Wing area 795 sq. inches. Use any 1/5 to 1/3 H.P. Engine.

West of Rockies and Foreign—Double the postage on each model.

CUSHION-CONSTRUCTION

makes all landings smooth—practically eliminates "crack-up" rebuilding (another reason for doubling your flying).

Wing and stabilizer removable
—Free swinging fully protected from all damage.

Batteries cushioned with rubber—Ship or parts can not be damaged.

All "Professor" Models have same general lines and outstanding features.

1 1/2" dia. music wire landing gear—bolted to plywood plate and hardwood rails.

THIS IS A K-D CUT YOUR BUILDING TIME IN HALF (KNOCKDOWN)

Plus—"Testing Gas Models and Stability Facts"

—OTHER OUTSTANDING FEATURES—

"Warp-Eliminators" in wing and stabilizer—Put on as much slope as you want. "Backbone" construction simplifies building—Cuts weight—Saves time. Engine mounted on "Breakaways"—Protects engine and ship—Quickly removable; Elliptical platform wing—Elliptical section fuselage—Proven most efficient; High lift—Low-drag soaring type wing—Slow-stalling tip—High line of thrust to avoid critical dip and initial loss of altitude when engine stops—Light weight—8.00 lb. per sq. ft. of wing area.

BUY A MODEL DESIGNED BY AN AERONAUTICAL ENGINEER

Gas Models and Supplies Exclusively — Prices and Specifications Subject to Change Without Notice

DEALERS: Write for Attractive Proposition

THE KORFF co. 607-E. 39th St., Indianapolis, Ind.



giata, con la certezza di riuscire sempre a costruire una fusoliera diritta e non la solita "banana".

Stando alla pubblicità dell'epoca, il "Professor" veniva prodotto in tre versioni: lo Junior, da circa 150 cm di apertura alare, il Senior da 210 cm (il disegno che vi presentiamo) e, infine, il Super Senior, un bestione da tre metri! Nel medesimo annuncio si decantava la grande stabilità in spirale del modello (non c'era la radio all'epoca, non lo dimenticate...) e l'efficienza del piano a T, "più efficiente del 44% (non del 43, né tampoco del 45...) rispetto ai piani di coda tradizionali" perché (e questo è vero, oggi lo sappiamo tutti): "evita che il timone possa andare in ombra, con conseguente perdita di controllo". Il tipo di costruzione adottato viene definito "ammortizzante" lasciando intendere al potenziale acquirente che "la pietra filosofale" (ovvero: il modello indistruttibile) è a portata di... portafoglio. Sempre secondo la pubblicità, il "Professor" aveva molte altre "straordinarie particolarità". Basti citare gli "eliminatore di svergolature" nell'ala (?!?), la costruzione a "spina dorsale" della fusoliera, le superfici ellittiche e... cosa non si direbbe pur di vendere! In realtà, già ad un primo esame superficiale il disegno originale denunciava numerose carenze strutturali, soprattutto nell'ala, con una sicura tendenza al "ripiegamento su se stessa". Mentre mi arrovellavo sul da farsi (il Professor era davvero bello, ma il disegno neanche un po'...) l'ho mostrato a Mauro Capodaglio. Amore a prima vista!

Un modello così straordinariamente moderno per l'epoca in cui era stato disegnato non poteva non solleticare il raffinato senso estetico di Mauro che, in quattro e quattr'otto, lo ha ridisegnato al CAD in versione RC, non senza aver prima corretto secondo la sua esperienza le castroterie del progetto originale.

Ne è uscito fuori un disegno accurato e preciso come solo i disegni di Mauro e di pochi altri (ci sei, Beppe?) sanno essere. E correva l'anno 1997. Pubblicarlo così, senza il riscontro oggettivo di un modello realmente volante (e chi mai aveva visto volare un Professor?), sarebbe stato uno spreco insensato. Bisognava trovare chi ne costruisse uno... già, ma chi?

E qui, finalmente, entra in gioco Ruggero

Crivellaro, che vedete nella foto di apertura e qui sotto con due dei suoi "Senior Professor". Due? No, mi sono sbagliato: in realtà sono tre! Nel giro di un anno, Ruggero ha messo in cantiere ben tre modelli e con la collaborazione dell'inseparabile amico Helmut Kasal ha già collaudato il primo, motorizzato con un OS 48 Surpass. Il "Senior Professor" vola magnificamente, con una maestosità ed una grazia davvero uniche. Il motore adottato si è rivelato eccessivo (un .40 a 4 tempi basta e avanza), ma se avete un .60 ad accensione spark o un .29 diesel, allora sì che ci siamo davvero! Il modello si presta molto bene anche alla motorizzazione elettrica: 5-6 celle ed un motore da 3-400 W sono la soluzione ideale. Come tutti gli oldtimers, sotto motore ha una sensibile tendenza a cabrare.

Se proprio non la sopportate potete provare a lavorare sull'incidenza dell'ala, ma poi non vi lamentate se la planata ne risente!

Il sistema di fissaggio del piano a T (che notoriamente carica molto la struttura di coda), è perfetto: in caso di atterraggio poco ortodosso gli elastici saltano via e non si rompe nulla. Se l'elevatore su un solo semipiano vi lascia perplessi, mettetene pure due, ma vi assicuro che vi complicate inutilmente la vita: quello che c'è basta, avanza e così è molto più semplice realizzare il comando. Va bene, lo so... è estate e fa caldo, ma poi arriva l'inverno... volete proprio stare con le mani in mano e magari farvi venire i geloni? Fatevi un "Senior Professor" e riscoprite il piacere di costruire qualcosa di veramente bello!

