

# Hall Bulldog

Publicato su Modellismo Settembre/Ottobre 2006

L'Hall Bulldog è un "racer" contemporaneo dei più famosi Gee Bee, ed è proprio a causa di contrasti con il maggiore dei fratelli Grenville (Gee Bee = Grenville Brothers), presso i quali lavorava come tecnico, che Bob Hall decise di costruire un aereo da corsa tutto suo e di competere contro i suoi ex datori di lavoro.

Purtroppo però, nell'unica gara disputata, il trofeo Thompson del 1932, l'Hall Bulldog - che nei voli di collaudo aveva fornito ottime prestazioni - giunse solo sesto, pare a causa di problemi di carburazione del motore Pratt & Whitney Wasp Jr. da 550 hp.

L'Hall Bulldog rimane comunque uno degli aerei più belli della *Golden Era*.



Le sue linee aggressive e la sgargiante colorazione lo rendono irresistibile per chi ama le riproduzioni di vecchi aerei. Io, pur essendone molto attratto, ho sempre rinunciato a costruirne uno: la sua enorme e corta fusoliera non prometteva niente di buono quanto a stabilità. Qualche anno fa lessi in una rivista americana che, al contra-

rio, la riproduzione dell'Hall Bulldog volava benissimo e che era molto docile.

Con la scarsa documentazione disponibile elaborai quindi un progetto e circa tre anni fa ne iniziai la costruzione. A un passo dalla ricopertura mi feci rapire da un altro progetto, e così la fusoliera e le ali del Bulldog sono state sbalottate per il mio laboratorio per oltre due anni.

Ogni tanto, tra un progetto e l'altro, ne finivo una parte, e finalmente quest'estate, approfittando delle ferie che passo volentieri a casa, ho finito e fatto volare il modello.

La fusoliera è costruita in legno, le ordinate, a parte la parafiamma, sono in sandwich di balsa/vetroresina e risultano molto robuste e soprattutto





leggere. I correntini sono alternativamente in balsa e spruce. Gli impennaggi sono in struttura classica in balsa, mentre per la copertura della parte anteriore ho utilizzato del fasciame incrociato di balsa medio (foto sopra).

Questa tecnica consente di seguire al meglio le rotondità della fusoliera e risulta particolarmente robusta e indeformabile. I raccordi capottina/deriva/fusoliera sono in Styrene termoformato.

L'ala ellittica a gabbiano è in un sol



pezzo ed ha richiesto un discreto impegno costruttivo. E' in balsa con i longheroni in spruce, nella parte centrale è costruita su due ordinate in compensato di betulla da 3 mm molto alleggerite. I montanti sono in obeche con terminali in Durall, le

carenature dei montanti sono in vetroresina costruite in opera dopo aver protetto la fusoliera con un foglio di nylon. La naca è in vetroresina costruita su sagoma a perdere in polistirolo. Per le carenature del carrello ho dovuto trafficare un bel po': ogni gamba è

solidale con la carenatura della ruota e si infila nella gamba di forza del carrello che è in Dural da 4 mm. Per il fissaggio è sufficiente una molla che le tiene aderenti alla fusoliera lasciando la possibilità di molleggio.







Caratteristiche:  
 Apertura alare cm  
 Lunghezza cm  
 Peso kg  
 Velocità max mph  
 Motore

AEREO  
 793  
 580  
 -  
 243,7  
 Pratt & Whitney  
 Wasp Jr. da 550 hp

MODELLO  
 186  
 133  
 6,3  
 -  
 Saito 180, 30 cc 4t  
 da 2,8 hp

Le gambe sono in vetroresina e le carenature in Styrene termoformato, sono incollate insieme con del tessuto di vetro. Dopo tutto questo lavoro però dovrò ricostruire le carenature delle ruote che sono crepate dopo un paio di atterraggi un po' duri: le ruote non sporgevano abbastanza e le carenature toccavano il terreno.

Il modello è ricoperto in Dacron da 50 gmq. Come ho già accennato nei miei precedenti articoli questo tessuto, che è lo stesso con cui si ricoprono i veri aerei, è eccezionale. Richiede un po' più di lavoro rispetto al Solartex e similari, ma il risultato è favoloso. Basta pensare che tutto il "sigarone" della fusoliera è ricoperto con un solo pezzo di tessuto. Il Dacron deve essere incollato con colla Dur e verniciato con tenditela come una volta. Può essere teso con il phon o con il ferro da stiro all'inverosimile. Lo si compra a metri presso "La Bottega dell'Aquilone"



di Tribano PD, Tel. 049 5342071, normalmente è da 90 gmq ed è alto 170 cm, (ordinandone un rotolo da 30 mt lo si può avere anche anche da 50 gmq). Il modello è verniciato con colori alla nitro, molto pratici se si devono fare molte mascherature, il tutto è poi verniciato con trasparente bicomponente.

Per la motorizzazione ho utilizzato un Saito 180, un 30 cc a 4 tempi che cala di potenza dopo qualche minuto di funzionamento, ma penso che sia semplicemente un problema rodaggio. Ho anche costruito un finto

motore stellare in Styrene termoformato che poi ho tolto per migliorare il raffreddamento. Ho fatto due o tre pomeriggi di voli e devo dire che il Bulldog vola proprio bene, anche se ho dovuto inserire gli esponenziali su tutti i comandi, (senza era piuttosto nervoso). E' risultato perfettamente centrato e in volo dà proprio l'impressione di un vero aereo da corsa.

Con un'elica 18x6 è molto realistico e si intuisce che con un'elica di passo maggiore potrebbe essere molto più veloce, a me però piace così. A terra, nonostante non abbia un ruotino di coda ma un pattino, è molto manovrabile ed il grande direzionale è efficientissimo. Il suo punto forte rimane comunque l'estetica, che lo rende particolarmente ammirato da tutti sia a terra che in volo.

Paolo Severin  
paolo.severin@realscale.it

