

# FOLLOW-ME

Alberto Pericoli

Tutto inizia venti anni fa, quando marito e moglie decidono di restaurare un vecchio Zlin Z-226 abbandonato al sole e alle intemperie su un prato dell'aeroporto di Zabreh. Su quell'aereo inizia a volare il loro figlio, oggi leader del team "Follow me"



**N**el 1992 i genitori di Tomas Haladej, che a soli 14 anni già è pilota di aliante, decidono di rimettere in condizioni di volo uno Zlin

Z-226, lasciato in evidente stato di abbandono ed esposto alle intemperie in un angolo dell'aeroporto di Zabreh; sottoposto all'azione combinata di pioggia e

neve, oltre che dei raggi del sole, il velivolo subisce una lenta e costante azione di deterioramento, e il ripristino richiede ben quattro anni di lavoro e una notevole

spesa. Alla fine, sentito il parere dell'amico Milan Jancar, titolare della "Zlin - Avion Service s.r.o.", società specializzata nella manutenzione degli aeroplani

del famoso marchio ceco, si decide di modificare il modello esistente in uno Z-126T. Il collaudo porta all'immatricolazione come OK-KNR con un

quattro cilindri in linea decisamente parco nei consumi, ma con un rovescio della medaglia dato dal basso numero di cavalli a disposizione. Ancora non c'è

**SCHEMA TECNICA**

**Zlin Z-226**

Apertura alare	m 10,28
Lunghezza	m 7,80
Altezza	m 2,06
Superficie alare	m <sup>2</sup> 14,9
Motore	Walter Minor 6-III
Velocità massima	220 km/h
Velocità di crociera	195 km/h
Rateo di salita	5,5 m/s
Quota massima operativa	6.000 m
Autonomia	480 km
Peso a vuoto	570 kg
Peso massimo al decollo	820 kg

sentore della crisi che negli ultimi anni ha portato il prezzo del petrolio alle stelle, e proprio per questa ragione ai comandi del monoplano Tomas e suo papà soddisfano la loro passione per il volo, solcando i cieli di diverse nazioni europee. La nascita del

“Follow-me” è ancora lontana e così, andando con ordine, ecco che padre e figlio acquisiscono un secondo Z-226, recuperato dal Technical Museum Brno: dopo una lunga serie di trattative avviene il trasporto presso il laboratorio del fidato Milan, ove

il secondo restauro inizia praticamente da zero. Ovviamente il risultato finale si attesta sul più elevato standard qualitativo e le nuove marche sono OK-MPR. La colorazione scelta prende spunto niente meno che da un marchio italiano, l'Alfa Romeo, con un originalissimo “Azzurro Nuvola” abbinato a inserti a “quadrettoni” rosso Ferrari.

**SI COMINCIA IN DUE**

A questo punto entra in scena Bohdan Krmasek, un pilota che vola presso lo stesso aero club, ed ecco che pian piano inizia a farsi strada l'idea di creare una “formazione”. Due aeroplani e due piloti, ma non ci siamo ancora... Dove reperire qualcuno già in possesso di un aeroplano come questo, che sappia stargli “vicino” e che, soprattutto, se la senta di avventurarsi in un simile progetto? E' proprio vero che a volte non è necessario

guardare lontano per la soluzione di un problema, perché questa è spesso più vicina di quanto si pensi. A bussare inaspettatamente alla porta è infatti Lubomir Pesek, pilota e proprietario di uno splendido Zlin Z-326MF con carrello retrattile, che viene personalizzato con una originale livrea bicolore gialla sul fianco sinistro e blu sul destro. Siamo nel 2004 e per due anni questa three-ship formation solca i cieli della Silesia, la regione situata nella parte a nord est della Repubblica Ceca; Tomas è il n. 1, Bob il n. 2 ala destra, e Lubomir come n. 3 ricopre la posizione di ala sinistra. Tutto sembrerebbe andare per il verso giusto, ma l'attività di volo porta con sé qualche difficoltà per Tomas per le prestazioni fornite dal suo motore, il più “debole” della terna. Il quattro cilindri in linea accoppiato a un'elica in legno a passo fisso nulla può se con-

**Il decollo in formazione ripreso da bordo del n. 2 OK-LPR**

frontato con i più esuberanti sei cilindri con elica metallica a giri costanti, e in pratica le manovre sono spesso rallentate con i due gregari costretti a ridurre spesso il numero di giri per non superare il Leader. L'unica possibilità è una modifica dello Zlin Z-126T in Zlin Z-226MS. La “musica” adesso cambia totalmente e a suonarla è un complesso di 18 cilindri in aria, preludio del primo air show che si tiene presso l'aero club di Sumperk. Appena atterrati, i tre hanno un pensiero comune: “peccato essere in tre be non poter volare in formazione a diamante”. Sembra una battuta, ma a sistemare le cose ci pensa “Lubo”, che alza la cornetta del telefono e compone il numero del laboratorio di Milan, chiedendo se sia possibile reperire un quarto aeroplano.



**QUATTRO AEREI, QUATTRO PILOTI**

Ci vogliono sei mesi, ma alla fine Tomas nel marzo 2009 si siede nell'abitacolo di un “226MS”, che trasferisce a Zabreh. L'aereo è stato costruito nel 1957 ed è stato rimesso completamente a nuovo. Adesso manca il quarto pilota, ma è solo questione di poco: all'appello risponde Jaroslav Kolda, un tipo che non parla, non dorme se non prima delle 3.00 e non si sveglia presto al mattino...

La “new entry” è uno con standard molto particolari, ma è un gran pilota e in aria è solo questo che conta. Adesso i quattro aeroplani sono equivalenti nelle prestazioni e l'organico del team è al completo: Tomas “Tom” Haladej è impiegato dal 1996 nella compagnia di bandiera, abilitato sulle diverse versioni di ATR42 e 72 oltre che sul trimotore Tu-154 per un totale di ben 7.700 ore di volo. Seguono Bohdan “Bob” Krmasek, “Forever Young” a detta scherzosa dei suoi compagni, direttore di una società di servizi, Lubomir “Lubo” Pesek

La formazione è composta da tre Zlin Z-226MS e dallo Zlin Z-326MF



Il n. 4 OK-SEN è uno Z-326 MF con carrello retrattile, e adotta una livrea bicolore gialla e blu

dal perfetto inglese, tanto che potrebbe fare l'insegnante di questa materia se solo non fosse pilota di linea: chiude Jaroslav "Jarous" Kolda, il più "strano" di tutti ma con una formidabile esperienza, essendo il direttore del locale aero club con 1.500 ore di volo sportivo sulle spalle.

L'intero display avviene in formazione serrata e si svolge tutto sul cielo campo

La pattuglia viene denominata "Follow-me" perchè tre piloti seguono il n. 1 proprio come negli aeroporti di grandi dimensioni i liner seguono le vetture di colore giallo e nero durante gli spostamenti a terra.

**UN TRAINER REATTIVO E AFFIDABILE**

Per quanto riguarda il display le figure acro non sono inserite per via dell'elevato numero di ore volo degli apparecchi, ma non è certo lo spettacolo a risentirne; lo show messo a punto ha una durata di 8 minuti, inizia col decollo in formazione, se consentito dalle dimensioni della

pista, e si fa apprezzare per il fatto che il quartetto non lascia mai il cielo campo. Passaggi a diamante, in fila indiana e a scolare senza separazioni dei componenti che rimangono sempre incollati, mantenendo una minima distanza tra ala e ala in un range di velocità tra 140 e 280 km/h. Dal punto di vista del pilotaggio, volare con questo modello di Zlin è un puro piacere: affidabile e robusto, interamente metallico, è molto sensibile e reattivo sui comandi, ha un buon rateo di salita, si fa apprezzare per il decollo e l'atterraggio in spazi contenuti ed è sufficientemente economico nella gestione.

**“ Pur restaurati a nuovo i quattro aerei hanno ciascuno alcune migliaia di ore di volo sul groppone e ciò ha consigliato di escludere dal display le figure acro e quelle a sviluppo verticale ”**




**Lo Zlin Z-226MS di Tomas Haladej, restaurato nel 1992 e rimotorizzato con il sei cilindri, è il leader della pattuglia**

di hangar pieni di aerei e alianti, una pista ampia e lunga quasi due chilometri che in passato era utilizzata dai caccia MiG-21 e dagli Antonov An-12 da trasporto, e soprattutto nessun ostacolo all'attività del team da parte della gente del posto che ama il volo e gli aerei, e che ben sopporta i ripetuti passaggi della formazione in allenamento a soli 200 ft. Chissà che dopo questo articolo il "Follow-me" non possa esibirsi in Italia nel 2013: "Why not?" ci ha detto Tomas salutandoci...

**LA STORIA DEL MARCHIO ZLIN**

A metà degli anni Venti il marchio Bat'a, fondato da J.A. Bat'a, inizia ad acquisire ex aerei scuola Albatros BII radiati dal servizio nella forza aerea, così da creare un proprio parco aeronautico. Nel 1933 nasce il primo aliante, il Sailplane Z-I, costruito da Jan Kryšpín, al quale seguono i modelli dallo Z-II allo Z-VIII. La nascita della Zlinska Letecká Inc. (ZLAS) avviene nel 1934 su iniziativa dello stesso

J.A. Bat'a e il primo progetto è lo Z-XII, una realizzazione che esce dalla fabbrica alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, motorizzata con un Continental, poi modificato nella versione nazionale "Persy". L'aeroporto di Otrokovice è occupato dalle truppe naziste il 15 Marzo 1939, e nel periodo bellico le linee di montaggio si concentrano nella costruzione di Klemm K1-25 e Bücker Bu-181 per la Luftwaffe. Il ritorno alla normalità al termine del conflitto vede nascere il biposto Z-181 dotato di un motore tedesco, evoluto in Z-281 e Z-381 con l'installazione di un propulsore di progettazione nazionale. Alla fine del 1945 lo Z-26, sviluppato nella forma definitiva, è in grado di eseguire le figure basiche dell'acrobazia, oltre a essere idoneo al traino di alianti, ed è la base per la nascita della successiva famiglia "Trenner", che vedrà uscire tra il 1947 ed il '74 oltre 1.493 unità in 15 diverse versioni. Nel Febbraio 2007 avviene l'acquisizione da parte della QucomHaps Holding Ltd. che porta al cambio della denominazione in Moravan Aviation s.r.o. mutata due anni dopo nell'attuale in Zlin Aircraft a.s. 



Per informazioni  
**"Follow-me" Slezský aeroklub Zábřeh,  
 Dolní Benešov - Czech Republic**  
**Telefono: +420 724 672248 – 724 672083**  
**Sito Internet: <http://follow-me.webnode.cz>**  
**email [follow-me@email.cz](mailto:follow-me@email.cz)**



L'apparato propulsore è l'M-137, un sei cilindri a iniezione da 180 cv, accoppiato a un'elica Avia a passo variabile. La caratteristica di questo trainer è la robustezza e a metà degli anni '50 non si lesinava certo sulla bontà dei materiali e sul dimensionamento delle parti, a discapito semmai delle prestazioni che si attestano

**Lo Z-226MS è un addestratore acro reattivo e robusto, sul pannello troviamo solo l'indispensabile**

su una velocità di crociera di 220 km/h con una Vne di 290 km/h. Tomas definisce con modestia il "Follow-me" come un team "non professional" che comunque nel 2012 ha effettuato la bellezza di 25 display, con circa 40 ore totali fra esibizioni e allenamento; il gran numero di impegni ravvicinati permette inoltre un incredibile affiatamento fra i piloti. La base è presso l'aeroporto di Zábřeh, situato a una trentina di chilometri dal confine con la Polonia, dove ci sono due gran-

