

el Sargento “Tony” Rosa

Memorias
del
Tiempo de Vuelo

los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma



Pilotavieja



Sargento “Tony” Rosa

Un Phantom varado en la pista 05-23 de Carrasco

En setiembre de 1973, la visita al Uruguay de los Thunderbirds dejó la imagen imborrable del show aéreo actuado por ese ensamble de máquinas extraordinarias capaces de volar a dos veces la velocidad del sonido, con sus pilotos fuera de serie. Pero además, en lo que es una historia muy poco conocida, esa ocasión certificó, una vez más, la calidad y capacidad de nuestros técnicos aeronáuticos.



El Grupo de Aviación No.2 Caza de la Fuerza Aérea Uruguaya fue el anfitrión natural de la famosa escuadrilla, poniendo sus espacios físicos y sus recursos humanos y materiales al servicio de los invitados. El entonces Teniente 1º Carlos Schöpf, piloto y también oficial de mantenimiento del Grupo, fungía como traductor entre nativos y estadounidenses.

El show previsto se llevó a cabo con todo éxito, y los Phantom F-4 procedieron al aterrizaje.

En lo que es habitual por su posición en la escuadrilla, el numeral 4 de los Thunderbirds intenta aprovechar el máximo de pista aterrizando muy corto, y golpea con su rueda izquierda una baliza del umbral, rompiendo la cubierta, lo que provocó que el rozamiento subsiguiente con el cemento literalmente “lijara” la maza de la rueda, casi hasta la mitad.

El Phantom número 4 quedó varado al final del primer tercio de la pista 05-23 (actualmente 06-24), lo que dejó inoperativo para recibir grandes aeronaves de pasajeros al principal aeropuerto internacional del país. Era urgente sacar el avión de esa pista.

Pero una cosa es decirlo y otra hacerlo.

En la foto desde la parte trasera del Phantom 4, se puede apreciar un gato hidráulico levantando el ala izquierda, mientras se cambia la rueda averiada, lo que permitió el remolque del avión fuera de la pista y al lugar apropiado para su reparación completa. La pista principal del aeropuerto estaría nuevamente operativa.

Pero media hora antes el panorama era otro. Para cambiar la rueda era





necesario un gato de buena capacidad, porque el McDonnell Douglas F-4 pesaba, aún vacío de combustible, más de 15 toneladas. Personal técnico del Grupo 2, el anfitrión de los Thunderbirds, llevó al lugar uno de los gatos utilizados en los Fokker F-27 y Fairchild 227, pero la falta de cubierta y de media maza de la rueda dejó el avión inclinado a la izquierda, con el ala de ese lado más baja que la derecha. Y por apenas unos centímetros el gato no entraba.

Tampoco había otros gatos capaces de hacer el trabajo. La situación se complicaba, y los técnicos de los Thunderbirds, lógicamente los dueños de la escena, no encontraban solución al problema.

Entonces se acercó el Sargento “Tony” Rosa, uruguayo aprendido en la Escuela Técnica de Aeronáutica y hecho grande en el Grupo de Aviación de Caza, y dijo en seguro español:



“-Vacíen de aire el amortiguador de la pierna derecha. Así el ala izquierda se levantará esos centímetros necesarios para que poder meterle el gato”. Carlos Schöpf tradujo al inglés la propuesta del sargento.

Los gringos se miraron entre sí y su jefe preguntó: - *¿Y cómo le reponemos el aire al amortiguador?* Rosa contestó que el Grupo 2 disponía del compresor de alta y las herramientas necesarias.

Y así se hizo. Se sacó el aire del amortiguador derecho, y el ala izquierda se levantó lo suficiente como para poder meterle el gato, accionarlo y cambiar la rueda, permitiendo el remolque del gran caza bombardero.

Después se trabajó toda la noche en el hangar de la Brigada de Mantenimiento, porque fue necesario cambiar toda la pierna izquierda, y, como lo recuerda Eduardo Oroná:

“Bajo ningún concepto por vías normales esa pierna salía de su lugar. ¿Cómo salió? Lo recuerdo claramente: obedeció con un MARRÓN de 9 kilos perteneciente a la cuadrilla de Luis Raúl Lizcano (El “Loco” Lizcano)”.





Al día siguiente, el numeral 4 de los Thunderbirds, el “farolito” de la escuadrilla, el del empenaje tizado por los gases de escape del guía, estaba pronto para volar.

Diez años más tarde...

En Andrews, la gran base aérea en Washington, se desarrolla una ceremonia en la que se agasaja una comitiva de oficiales extranjeros visitantes. Entre ellos está el ahora Coronel Carlos Schöpf.

Tras el evento, se acerca a Schöpf un General de la USAF, que le tiende la mano diciéndole:

“-Yo lo recuerdo a usted. Usted es uruguayo. Yo era el Jefe de los Thunderbirds cuando hace mucho tiempo visitamos su país. Y créame que recuerdo también a su sargento, ese gran técnico que con gran capacidad de pensar en forma no convencional, nos dio la solución a un problema muy complicado que nosotros no lográbamos arreglar”.

¡¡Honor a quien honor merece: Sub Oficial Mayor Antonio Rosa!!

Pilotoviejo





más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:

www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:

www.facebook.com/Pilotoviejo



Créditos:

Texto, imágenes, diagramado y edición, de Pilotoviejo.

Ultima actualización: 08/08/2023

© Jorge Cobas González, 2023