



BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 36 / 2026

Santiago, 10 de septiembre de 2026

EL F-47 COMO AVION DE COMBATE DE SEXTA GENERACIÓN

Por Maximiliano Larraechea Loeser. Director Ejecutivo del CEEA. 06 Min. de lectura

Introducción

Recientes noticias de medios especializados en defensa, dan cuenta de que la Fuerza Aérea de los Estados Unidos adjudicó a la empresa Boeing el contrato definitivo para fabricar el avión de combate F-47 en el marco del proyecto *New Generation Air Dominance* (NGAD).

Este contrato, se anuncia, constituye la materialización del desarrollo del primer caza occidental de sexta generación. Ante esto, surge la inevitable pregunta:

¿Qué es un caza de sexta generación?



Imagen conceptual del F-47. Fuente: Infodefensa

La definición no es unánime, China considera que sus J-36 y J-50 son aviones de sexta generación, pero no tendrían todas las características que se anuncia para el F-47, que básicamente incluyen lo siguiente:

Integración de Sistemas Autónomos:

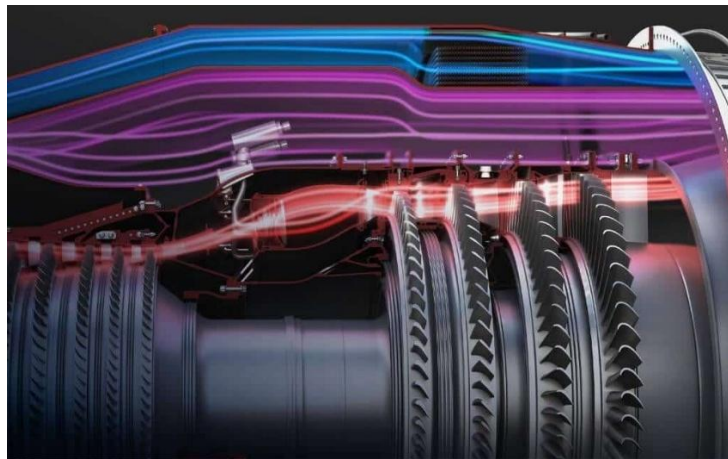
Continuando con el proyecto de Drone Integrado que Boeing ha desarrollado desde hace años como Loyal Wingman, el avión integraría a su operación hasta dos Loyal Wingman, los cuales estarán subordinados en tiempo real al avión tripulado actuando como multiplicadores de fuerza y ejecutando las tareas que involucren mayor riesgo de atrición, como ataques a tierra, reconocimiento o incluso como escudo de última chace para evitar el derribo del avión principal.

Entonces, el F-47 operará como un “sistema de sistemas”.

Mayor alcance, con propulsión adaptativa

Se espera que el avión supere las 1.000 millas náuticas de radio de combate sin reabastecimiento, evitando el peligro y las demoras que el REA supone para una operación de combate.

La propulsión adaptativa, en síntesis, está definida por motores de flujo variable o adaptativos. Estos motores pueden reconfigurar el flujo de aire en vuelo, adaptándose a un requerimiento de alto empuje o de muy bajo consumo. A diferencia de los motores tradicionales de dos flujos (el del núcleo del reactor y el del fan de derivación de la parte turbofán), incorporan un manejo del flujo de aire que se agrega cuando se requiere, mejorando la gestión térmica para asemejarla a la eficiencia de un turbofán de alta derivación o reduciéndolo cuando se desea que el motor funcione como un turbojet para altas prestaciones.



Esquema de motor adaptativo. Fuente: Meta-Defense

Gracias a estas características, junto con el aumento en la eficiencia del motor se reducen las temperaturas, lo que mejora la furtividad del avión.

Los principales desarrollos norteamericanos de este motor, son el General Electric XA 100 y el Pratt&Whitney XA 103.

La nube de combate con conectividad total

Este concepto incluye la existencia de un nodo de red, que permite fusionar los datos de satélites, buques, fuerzas terrestres y otras aeronaves en forma mucho más inmediata y completa que los data link existentes hasta ahora.

El procesamiento masivo de datos proporcionará una gran ventaja táctica en cuanto a *situational awareness* (conciencia situacional) y para aplicar acciones de guerra electrónica automatizada en forma más rápida e inteligente. Un avión podrá detectar un objetivo o amenaza y otro lo podrá atacar, con la información proporcionada por terceros. Además, si un componente del nodo es destruido, la red seguirá funcionando, haciéndola más resiliente.

Aviones más furtivos

Uno de los grandes desafíos, es el de poder evitar la detección tanto radárica como térmica.

El diseño del F-47 incorpora dos nuevos aspectos principales:

- Diseño más contorneado y revestimientos más avanzados para absorber o desviar las ondas electromagnéticas de los sensores adversarios.
- Diseño sin cola, prescindiendo de los estabilizadores verticales para disminuir la signatura radar frontal y lateral.



Diseño sin cola propuesto. Fuente: noticias de Israel.com

Nueva aviónica y armas de energía dirigida

Las armas de energía dirigida están representadas principalmente por los láseres, que se utilizarán para destruir o anular amenazas y para interceptar misiles entrantes. Esto conlleva la necesidad de contar con sistemas masivos de acumulación de energía para alimentar esas armas.

Asimismo, la aviónica avanzada (copiloto de Inteligencia Artificial) ayudará al piloto a evaluar y filtrar amenazas y cambios en la situación táctica, como asimismo a una mejor toma de decisiones.

El programa NGAD de Estados Unidos dio un giro definitivo a su competencia interna, con la adjudicación a Boeing para avanzar con el F-47. Ello no sorprende, ya que esta empresa es la que más temprano avanzó en el concepto Loyal Wingman y es conocida la alternancia que el Departamento de Defensa trata de mantener entre las grandes empresas, para asegurar su subsistencia y mantener un escenario industrial competitivo.

Otros desarrollos en el mundo

Coexisten con este programa, otros desarrollos que serán descritos en próximos boletines:

Francia, España y la India prevén efectuar los primeros vuelos de demostración del proyecto **FCAS** o (**Systeme de Combat Aerien du Futur**) entre 2028 y 2029. En este proyecto participó inicialmente Alemania.

El Reino Unido, Italia y Japón avanzan en el proyecto **GCAP (Global Combat Air Programme)**, al cual eventualmente se podría incorporar Alemania y que pretende efectuar su primer vuelo a finales de 2027.

China, por otra parte, avanza en el desarrollo del **J-36 Chengdu**, caza sin cola de largo alcance, y el **J-50 Shenyang**, más compacto, aparentemente optimizado para operar en portaaviones con catapultas electromagnéticas.

MLL con Información obtenidas de fuentes abiertas