



El estadounidense explicó la maniobra más difícil que realiza a bordo del caza

“Rambo” Loughlin, piloto del F-35: “Lo que no se ve es que soportamos hasta 9G”

El comandante del Demo Team contó cuál es la parte del cuerpo que más se resiente al maniobrar el Lightning II, uno de los aviones más sofisticados del mundo.

DANIELA TORÁN

El sonido llegó antes que la imagen: un estruendo seco y profundo que cruzó el cielo de la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) 2026 de lado a lado en apenas un segundo e hizo que cientos de personas levantaran la vista al mismo tiempo. Luego apareció el F-35A Lightning II, el caza furtivo de quinta generación de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, que este viernes a las 14 horas protagonizó una de las exhibiciones más esperadas en la Base Aérea Pudahuel.

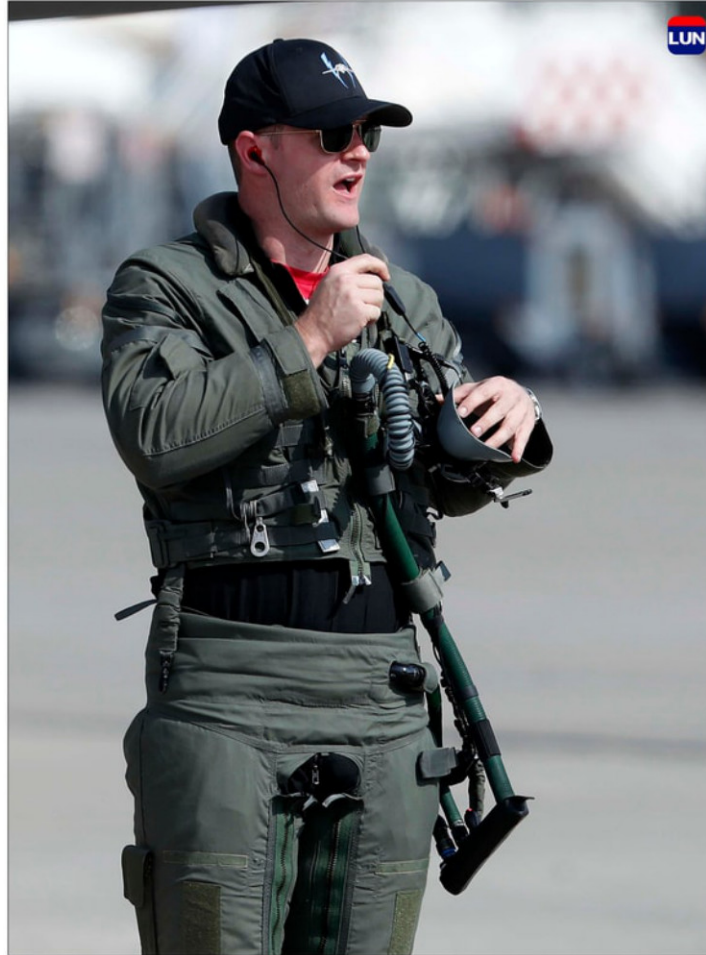
Fueron unos 15 minutos de pasadas a altísima velocidad, ascensos verticales, giros cerrados y una maniobra de vuelo lento que arrancó aplausos entre estudiantes de las Fuerzas Armadas, escolares y fanáticos de la aviación.

El F-35A Lightning II, fabricado por Lockheed Martin, puede alcanzar cerca de 1.900 kilómetros por hora. Entrega unos 23 mil caballos de fuerza. Está equipado con tecnología stealth, diseñada para reducir al mínimo su detección por radar, además de sensores avanzados y enlaces tácticos que permiten compartir información con otras aeronaves.

Coreografía

Apenas el avión volvió a tocar la pista y carreteó hasta la plataforma, un grupo de técnicos y tripulantes avanzó hacia la aeronave con movimientos precisos, casi coreografiados. Mientras el piloto preparaba su descenso de la cabina, el equipo comenzó la revisión inmediata del caza: tren de aterrizaje, frenos, estructura y la piel furtiva del fuselaje.

Se trata de la llamada desarmada de vuelo, un procedimiento técnico cla-



El mayor Sean “Rambo” Loughlin es el comandante del Demo Team.

ve tras maniobras de alta exigencia, donde el equipo revisa la aeronave para dejarla lista para la siguiente presentación.

Una vez finalizada, apareció el protagonista de la jornada: el mayor Sean “Rambo” Loughlin, comandante del Demo Team, quien después explicó

qué es lo que el público no alcanza a dimensionar durante el show.

“Lo que tal vez no se ve es cuántos G soportamos allá arriba. Hasta unas nueve veces la fuerza de la gravedad. Durante algunos segundos, el cuerpo siente un peso nueve veces superior al normal”, contó.

“El descanso de ayer fue realmente solo para mi cuello. Los chicos querían seguir volando, pero yo necesitaba recuperarme”, agregó entre risas.

¿Eso es lo más difícil de volar el F-35?

“Probablemente el calor durante el día. Generalmente volamos cerca de las 3 o 4 de la tarde, después de pasar horas hablando con el público y con los medios. Tener que seguir rindiendo a un alto nivel al final del día es desafiante”.

¿Cuál es la maniobra más compleja del show?

“La más difícil tal vez sea el vuelo lento. Tienes que mantener la altitud correcta y la velocidad del aire correcta todo el tiempo, mientras tiras del stick lo más fuerte que puedes. Es bastante fácil desviarse de la línea o volar demasiado bajo. Para mí, esa es la más difícil”.

¿Qué tan importante es el casco para volar este avión?

“Es clave. No tenemos una pantalla frontal como los aviones tradicionales. Toda la información se proyecta en el casco. El sistema incorpora el DAS (Distributed Aperture System), compuesto por seis cámaras infrarrojas distribuidas alrededor del avión. Es por eso que dicen que el jet puede ver a través de sí mismo. Esa imagen se proyecta directamente en el casco, tanto de día como de noche”.

El piloto también recordó el viaje hasta Santiago: cerca de diez horas desde Florida, Estados Unidos, con cuatro reabastecimientos en vuelo, incluidos dos junto a la Fuerza Aérea de Chile.

“Fue un momento histórico para nosotros y también para ellos. Un vuelo hermoso, con las montañas, realmente espectacular”.

Antes de despedirse, presentó a parte del equipo que lo esperaba en la plataforma: el sargentomaestro Leonard Buscemi, superintendente, y el mecánico jefe Orrin Hammontree, mecánico jefe. “Somos una pequeña parte del equipo de 10 personas que está en Chile. Estar aquí significa todo para nosotros. Esta es nuestra misión. Ustedes son nuestra misión”.

RUBÉN GARCÍA