

Lockheed Martin ujawnia TR-X

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 15 września 2015

Lockheed Martin ujawnił niektóre szczegóły projektu samolotu rozpoznania taktycznego klasy *stealth* TR-X. Ma on być bezzałogowy, lub opcjonalnie pilotowany.



Wizja TR-X stworzona przez specjalistów Skunk Works / Ilustracja: Lockheed Martin

Podczas konferencji ASC15 (organizowanej przez Air Force Association) w Waszyngtonie Lockheed Martin ujawnił niektóre szczegóły projektu samolotu rozpoznania taktycznego TR-X (dotąd oznaczanego jako UQ-2 lub RQ-X, [Prace nad następcą U-2](#), 2015-08-19). Konstruktorzy ośrodka projektowo-doświadczalnego, znanego jako *Skunk Works*, zaprezentowali też wstępną wizję samolotu wykorzystującego techniki obniżonej wykrywalności – *stealth*. Maszyna miałaby zapewne być nieco większa niż obecnie używane, słynne U-2/TR-1, ale napędzana podobnymi silnikami – General Electric F118 (choć w grę wchodzi też F414).

TR-X miałyby zastąpić flotę obecnie używanych samolotów załogowych U-2 (TR-1 to oznaczenie z okresu po *zimnej wojnie*, pochodzące od *tactical reconnaissance*) i bezzałogowców RQ-4 Global Hawk. Tych pierwszych US Air Force mają 17, a drugich 21. TR-X miałyby być od nich tańsze w eksploatacji, a przede wszystkim trudniej wykrywalny, co pozwalałoby na bezpieczniejsze operowanie nad terenami przeciwnika. W lotach cywilnych lub poza obszarami z silną obroną powietrzną TR-X mógłby być pilotowany. Prognozy przewidują, że samolotów klasy TR-X USAF (i ewentualnie inne rodzaje sił zbrojnych oraz agendy rządowe) potrzebowałyby 20-30.

Długość lotu U-2, limitowana głównie wytrzymałością pilota, wynosi ok. 14 godzin. Z kolei RQ-4 może latać nawet ponad 30 godzin, choć jego typowe misje są krótsze niż 20 godzin. Długość lotu TR-X, zgodnie z wymaganiami USAF, miałaby

sięgać 20-22 godzin. Nie jest jasne, na jakiej wysokości miałyby operować nowy samolot. Konstruktorzy TR-X mówią o podobnym pułapie, jak w wypadku U-2 – 20-21 km, ale wymagania USAF mogą przewidywać pułap na poziomie 25-27 km. Wówczas koncepcja samolotu, a przede wszystkim jego zespołu napędowego, musiałyby ulec znacznej zmianie.

TR-X miałyby wykorzystywać podobne wyposażenie, jak wielokrotnie modernizowane U-2 (ten samolot ma obecnie generator o mocy 45 kVA). Otwarta architektura systemu umożliwi bezproblemowe uzupełnianie urządzeń elektronicznych w zależności od rodzaju misji. Poza rozpoznaniem nowe samoloty mogłyby być wykorzystywane do walki radioelektronicznej, jako retranslatory, a nawet do atakowania celów bronią energetyczną (laserową).

Specjaliści Lockheed Martina twierdzą, że samolot zbudowany na bazie projektu TR-X mógłby osiągnąć gotowość operacyjną w 2015. Co prawda, U-2 – po kolejnych remontach i modernizacjach – mogłyby być używane do 2045, ale jest to raczej mało racjonalne ze względu na coraz większe problemy eksploatacyjne konstrukcji korzeniami sięgającej lat 1950. Lockheed Martin spodziewa się, że USAF ogłoszą wymagania na nowy samolot rozpoznania taktycznego najdalej za 18 miesięcy.

Powiązane wiadomości

[Lockheed Martin ujawnia TR-X \(2015-09-15\)](#)

[Prace nad następcą U-2 \(2015-08-19\)](#)

[U-2S zakłóca ruch lotniczy \(2014-05-05\)](#)

[Pierwsza misja Global Hawka z bazy Misawa \(2014-06-15\)](#)

[Pierwszy Global Hawk w Misawa AFB \(2014-05-24\)](#)

[Pierwszy Global Hawk dla NATO \(2015-06-08\)](#)

[Pierwsza misja Global Hawka z bazy Misawa \(2014-06-15\)](#)

[Triton z nowym radarem \(2015-04-22\)](#)