



### 38. díl – Boeing NT-43A aneb přísně tajná „sedmřisedmička“

O tajných projektech už ze samotné podstaty a definice ví vždy jen hrstka zasvěcených, zatímco všichni ostatní nemají o existenci něčeho podobného ani tušení. K odtajnění dochází, pokud vůbec, až po dlouhé době, kdy odhalení existence již nemůže projekt nijak ovlivnit a ohrozit, tedy zpravidla tehdy, kdy jsou získané poznatky důkladně prostudovány a nezřídka i aplikovány. Pokud si to ale někdo neuvědomí, může dojít k mylnému závěru, že v současnosti se na žádných přelomových tajných projektech už nepracuje. Nic nemůže být dál od pravdy. Dnešní tajné projekty budou totiž přísně střežené ještě řadu let a dozvíme se o nich opět až zpětně s dlouhým zpožděním. Přesto jednou za čas se nějaká zmínka o zajímavém právě probíhajícím tajném projektu objeví. Sice většinou nejde o ty úplně nejžhavější novinky, ale i tak bývají informace mimořádně vzrušující. Jeden z tajných projektů, o kterém se něco málo ví, se skrývá pod označením Boeing NT-43A.

Střediskem amerického vývoje takzvaných černých projektů, tedy přísně tajných letadel, je oblast v Nevadě nazvaná Nevada Test and Training Range (NTTR), jejíž součástí je mimo jiné i legendární a mýty opředená Oblast 51. A právě v NTTR v současnosti působí na první pohled nezvykle vyhlížející „sedmřisedmička“. Letoun nesoucí plné označení Boeing NT-43A RTB (Radar Test Bed, radarová zkušebna) je výrazně modifikovaným strojem Boeing 737-200, který od roku 2001 slouží k ověřování radarové nezjistitelnosti takzvaných stealth letadel.

Letoun Boeing 737-200 výrobního čísla 20702/362 byl poprvé zalétán 2. července 1974 a o deset dní později dodán americkému letectvu pod evidenčním číslem 73-1155. Zde sloužil až do 25. září 1997 jako výcvikový stroj pod vojenským označením T-43A. Následně byl zakonzervován a uložen na „hřbitově letadel“ v arizonském Tucsonu na letecké základně Davis-Monthan (KDMA/DMA). Po více než dvou letech se pro tento letoun našlo nové využití, a to jako základ pro létající radarovou zkušebnu. Nejprve byl 19. listopadu 1999 přelétnut na Hillovu leteckou základnu

(KHIF/HIF) v Utahu do Ogdenského leteckého logistického centra na renovaci a následující rok v březnu pokračoval do dílen na letišti Goodyear (KGYR/GYR) v Arizoně, kde jej čekala další přestavba a zástavba radarového vybavení. Přestavba byla dokončena 22. února 2001 a první let v nové podobě s označením NT-43A se uskutečnil 21. března 2001.

Nejviditelnější modifikací letounu jsou dva rozměrné válcové kryty radarů na přídi a zádi. Délka předového krytu je 2,7 metru, zadového 5 metrů a průměr obou je 1,8 metru. Kompozitové radomy vyrobil Lockheed Martin ve výrobním závodě v Palmdale v Kalifornii. Na horní straně radarových krytů se nacházejí také infračervené snímače pro zjišťování tepelné stopy měřeného letadla. Při srovnání snímků pořízených v průběhu let je možné rozeznat, že NT-43A prochází průběžnými modifikacemi přístrojové techniky, protože se na jeho trupu objevují nové „boule“ čili kryty dalších aparatur a antén. Všechno toto vybavení slouží k letovým testům „neviditelných“, tedy radarem obtížně zjistitelných strojů, kdy NT-43A letí ve formaci společně s testovaným letadlem a provádí důkladná měření jeho stealth vlastností. Taková měření dovolují pečlivě zkoumat například nově vyvinuté nátěry, nové tvary či třeba vlastnosti materiálů v průběhu jejich životnosti. Rovněž se provádí měření i tepelného vyzařování letounů. Nelze pochybovat ani o tom, že se stroj používá i k ověřování stealth charakteristik u nových, veřejnosti dosud neznámých letadel.

Je známo, že během letů používají piloti tohoto stroje volací znak RAT 55 (Krysa 55), což je zkratka složená z počátečních písmen RAdar Test, přičemž číslo 55 je poslední dvojčíslí evidenčního čísla. Stylizovaného hlodavce s volacím znakem nosí osádka i na svých nášivkách. Vzhledem k povaze a účelu tohoto stroje je pochopitelné, že existuje jen minimum obrazových materiálů. Dostupné fotografie jsou většinou pořízeny na velkou vzdálenost, takže z nich lze vyčíst jen málo podrobností o letounu. Videá až do letošního roku prakticky neexistovala, i když jediné známé a dostupné video toho mnoho neprozradí, neboť je pořízeno taktéž z obrovské dálky. Nicméně zpráv o letech tohoto stroje je poměrně dost. Prakticky pravidelně se už více než deset let objevuje i mimo střeženou oblast NTTR a opakovaně tak bývá vidán během letů ve formaci s „neviditelným“ bombardérem Northrop Grumman B-2A Spirit nad Údolím smrti (Death Valley) v Kalifornii. Poprvé tak byla tato formace fotograficky zdokumentována 24. ledna 2003, prozatím nejnověji pak letos 15. dubna. Dostupný je i snímek ze společného letu s „neviditelným“ stíhacím letounem Lockheed Martin F-22 Raptor.

Za zmínku ještě stojí, že NT-43A není jedinou výrazněji modifikovanou „sedmtřisedmičkou“. Tyto letouny jsou poměrně oblíbenými platformami pro létající zkušebny. Známa je izraelská verze IAI Elta Radar Testbed (4X-AOT) určená ke zkouškám radarů a taktéž protiraketového obranného systému civilních letadel, který se v současnosti objevuje na letounech společnosti El Al, dále verze Boeing Avionics Flying Laboratory (N737BG) určená ke zkouškám radaru pro program Joint Strike

Fighter, z něhož vzešel stíhač F-35, či verze CATBird neboli Co-operative Avionics Test Bed (N35LX) určená ke zkouškám avionických systémů a simulacím aerodynamických vlastností stíhacího F-35.

Co se týče současných modifikací „sedmtřisedmiček“ v operačním provozu, poměrně velké pozornosti se těší verze označovaná jako Boeing P-8A Poseidon (respektive Boeing P-8I Neptune v případě indického uživatele), což je modifikace Boeingu 737-800 určená primárně k boji proti ponorkám a hladinovým plavidlům, k čemuž je vybavena pumovnicí a podkřídelními závěsníky na nesení protilodních střel typu AGM-84 Harpoon. Další z výrazněji upravených „sedmtřisedmiček“ je Boeing 737AEW&C (Airborne Early Warning and Control) známý též jako E-7A Wedgetail, což je jednoduše řečeno letoun včasné výstrahy založený na stroji Boeing 737-700. Pro tento účel nese na hřbetě trupu plochou obdélníkovou anténu radaru a další aparatury. A od první poloviny 80. let provozuje indonéské letectvo trojici Boeingu 737-200 pod označením Surveiller (AI-7301, AI-7302 a AI-7303) vybavenou do stran směřujícími radary určenými pro námořní hlídkování. V roce 2010 se na čínském aerosalonu objevil vojenský Boeing 737-300 (B-4053) představený jako platforma pro sledování letu raket, k čemuž slouží dvojice antén na horní i dolní straně trupu. Všechny tyto stroje jsou běžnými operačně využívanými letouny vzdušných sil, nikoli zkušebními platformami.

Důvod, proč se toho o stroji NT-43A ví relativně hodně, je ten, že jde „jen“ o prostředek ke studiu oněch skutečně tajných strojů a technologií. To však neubírá nic z jeho zajímavosti a významnosti. Navíc nepřímo prozrazuje, že se v přísně střežených amerických vývojových centrech nadále pracuje na letadlech a technologiích, které budou v budoucnu, až dojde k jejich odtajnění a představení veřejnosti, poutat přinejmenším stejnou pozornost, jakou poutaly například stroje Lockheed F-117 Nighthawk a další. Zcela jistě půjde o fascinující letadla.

### **Kam dál?**

První pořízená fotografie letounu NT-43A ve formaci s B-2A Spirit v roce 2003:

<http://www.airfighters.com/photo/28944/M/USA-Air-Force/Boeing-NT-43A/73-1155/>

Fotografie formace z letošního roku: <http://static.panoramio.com/photos/original/118793519.jpg>

Jediné existující video formace NT-43A s B-2A: <https://youtu.be/z3hTcFEh6Ao>

Mapa NTTR: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/23/Wfm\\_area51\\_map\\_en.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/23/Wfm_area51_map_en.png)

*Marek Vanžura*

*(Photo © unknown)*