

Pierwszy AW159 w powietrzu

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 13 listopada 2009

W zakładach AgustaWestland w Yeovil odbył się wczoraj oblot śmigłowca AW159 Lynx Wildcat. 62 maszyny tego typu zamówiły brytyjskie wojska lądowe oraz Royal Navy.

W pierwszym locie AW159 pilotował Donald Maclaine, szef oblatywaczy brytyjskiej części

Pierwotne zamówienie z czerwca 2006, o wartości 1 mld GBP, dotyczyło 70 egz. maszyn, nazywanych wówczas Future Lynx: 40 dla wojsk lądowych i 30 dla marynarki wojennej. Obie wersje miały charakteryzować się 90% identycznych podzespołów.

Ze względu na sytuację budżetową, w grudniu ubiegłego roku zamówienie zmniejszono do 62 egz., w tym 34 wielozdaniowych i 28 morskich.

Nowy śmigłowiec to rozwinięcie maszyn rodziny Lynx. Wyposażono go silniki LHTEC (joint-venture Rolls Royce`a i Honeywella) CTS800-4N o mocy startowej 1362 KM każdy (standardowe Rolls Royce Gem mają moc 1000 KM). Przy identycznych rozmiarach kadłuba i wirników, pozwoliło to na zwiększenie maksymalnej masy startowej, z 5,3 do 6,25 t, udźwigu, pułapu oraz obliczeniowego zasięgu - do 777 km. Szacowana prędkość maksymalna wyniesie 296 km/h.

Nowe silniki zostały już zamontowane na pierwszych, seryjnych Lynxach AH Mk.9, z partii 12 modernizowanych egz., które trafią do Afganistanu. Zmiana zapewni m.in. wzrost udźwigu o ok. 1 t na dużych wysokościach, co będzie miało kluczowe znaczenie dla skuteczności wsparcia działań antypartyzanckich (zobacz: [Oblot mocniejszego Lynxa](#)).

AW159 są wyposażone w nowoczesną awionikę z 4 wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi, nosową głowicę optoelektroniczną z kamerami: dzienną i pracującą w podczerwieni oraz laserowym wskaźnikiem celów. W wersji morskiej, dodatkowo w dookólny radar skanowany fazowo Selex Galileo 7400E. Seryjne maszyny otrzymają również zintegrowany system ostrzegania i samoobrony. Będą zdolne do przenoszenia całej palety uzbrojenia, od karabinów maszynowych, przez torpedy, po wyspecjalizowane systemy ZOP.

Dotychczasowe prace przebiegają zgodnie z harmonogramem i bez przekraczania budżetu. Budowa pierwszego egzemplarza rozpoczęła się w październiku 2007 (zobacz: [Rusza montaż pierwszego Future Lynxa](#)).

Zakłada się, że w przyszłym roku do prób w locie dołączą pozostałe dwa prototypy, a dostawy seryjnych maszyn rozpoczną się w 2011. Pierwsza jednostka wojsk lądowych, wyposażona w AW159, osiągnie gotowość operacyjną w 2014, a Royal Navy - rok później.



W pierwszym locie AW159 pilotował Donald Maclaine, szef oblatywaczy brytyjskiej części AgustaWestland. W trakcie próby testowano podstawowe własności pilotażowe. Według producenta, lot przebiegł zgodnie z oczekiwaniami / Zdjęcie: AgustaWestland

Pierwotne zamówienie z czerwca 2006, o wartości 1 mld GBP, dotyczyło 70 egz. maszyn, nazywanych wówczas Future Lynx: 40 dla wojsk lądowych i 30 dla marynarki wojennej. Obie wersje miały charakteryzować się 90% identycznych podzespołów.

Ze względu na sytuację budżetową, w grudniu ubiegłego roku zamówienie zmniejszono do 62 egz., w tym 34 wielozdaniowych i 28 morskich.

Nowy śmigłowiec to rozwinięcie maszyn rodziny Lynx. Wyposażono go silniki LHTEC (joint-venture Rolls Royce`a i Honeywella) CTS800-4N o mocy startowej 1362 KM każdy (standardowe Rolls Royce Gem mają moc 1000 KM). Przy identycznych rozmiarach kadłuba i wirników, pozwoliło to na zwiększenie maksymalnej masy startowej, z 5,3 do 6,25 t, udźwigu, pułapu oraz obliczeniowego zasięgu - do 777 km. Szacowana prędkość maksymalna wyniesie 296 km/h.

Nowe silniki zostały już zamontowane na pierwszych, seryjnych Lynxach AH Mk.9, z partii 12 modernizowanych egz., które trafią do Afganistanu. Zmiana zapewni m.in. wzrost udźwigu o ok. 1 t na dużych wysokościach, co będzie miało kluczowe znaczenie dla skuteczności wsparcia działań antypartyzanckich (zobacz: [Oblot mocniejszego Lynxa](#)).

AW159 są wyposażone w nowoczesną awionikę z 4 wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi, nosową głowicę optoelektroniczną z kamerami: dzienną i pracującą w podczerwieni oraz laserowym wskaźnikiem celów. W wersji morskiej, dodatkowo w dookólny radar skanowany fazowo Selex Galileo 7400E. Seryjne maszyny

otrzymają również zintegrowany system ostrzegania i samoobrony. Będą zdolne do przenoszenia całej palety uzbrojenia, od karabinów maszynowych, przez torpedy, po wyspecjalizowane systemy ZOP.

Dotychczasowe prace przebiegają zgodnie z harmonogramem i bez przekraczania budżetu. Budowa pierwszego egzemplarza rozpoczęła się w październiku 2007 (zobacz: [Rusza montaż pierwszego Future Lynxa](#)).

Zakłada się, że w przyszłym roku do prób w locie dołączą pozostałe dwa prototypy, a dostawy seryjnych maszyn rozpoczną się w 2011. Pierwsza jednostka wojsk lądowych, wyposażona w AW159, osiągnie gotowość operacyjną w 2014, a Royal Navy - rok później.

Powiązane wiadomości

[Pierwszy AW159 w powietrzu \(2009-11-13\)](#)

[Rusza montaż pierwszego Future Lynxa \(2007-11-01\)](#)

[Oblot mocniejszego Lynxa \(2009-09-17\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o