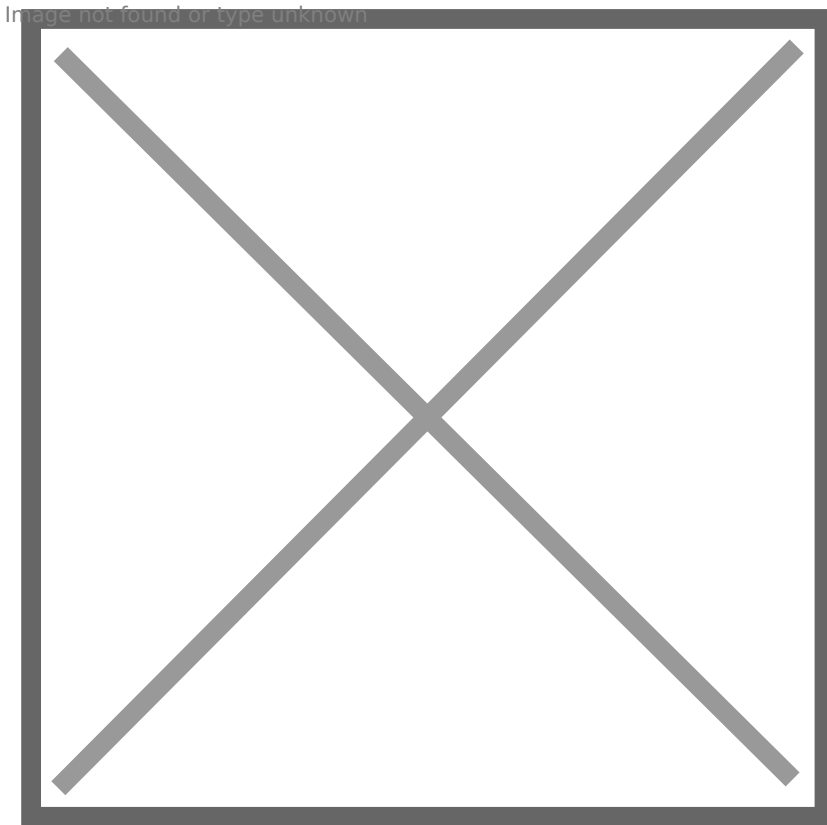


Rusza montaż pierwszego Future Lynxa

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 1 listopada 2007

W ostatnich dniach października 2007 Zakłady Oldland CNC w Bristolu w Wielkiej Brytanii wykonały i oficjalnie przekazały do dalszego montażu pierwszą zintegrowaną, monoblokową płytę tworzącą dolną część kadłuba najnowszego śmigłowca Future Lynx korporacji AgustaWestland.



Technologia monoblokowej obróbki maszynowej, po raz pierwszy zastosowana w produkcji Future Lynxów, ma w istotny sposób zredukować koszty wytwarzania śmigłowców, zmniejszyć liczbę części, które należy ze sobą połączyć, obniżyć czas montażu i ulepszyć procesy ich przeglądów i przyszłych remontów kadłuba.

Zakłady Oldland CNC mają wykonać 83 płyty monoblokowe ze 147, które

tworzyć będą nowatorską strukturę kadłuba Future Lynxów. Następnie będą przekazywać je do wytwórni GKN Aerospace do dalszego montażu, a kadłuby śmigłowców będą wędrować do ukończenia u AgustaWestlanda.

Future Lynx jest średnim śmigłowcem nowej generacji, który w wariantach rozpoznawczym BRH (Battlefield Reconnaissance Helicopter) będzie dostarczany dla lotnictwa brytyjskiej armii lądowej i w wersji pokładowej SCMR (Surface Combatant Maritime Rotorcraft) dla okrętów Royal Navy. Obie odmiany mają mieć w 90% jednakową konstrukcję. Future Lynxy BRH i SCMR będą napędzane tymi samymi silnikami - CTS800-4N. Pierwszy Future Lynx, którego pierwszą monoblokową płytę właśnie oddano do dalszego montażu kadłuba, ma zostać oblatany w 2009.

W czerwcu 2006 ministerstwo obrony W. Brytanii zawarło kontrakt o wartości prawie miliarda funtów z korporacją AgustaWestland na dostawę 70 śmigłowców Future Lynx: 40 wariantu BRH i 30 wersji SCMR, z ewentualną opcją na 10 następnych maszyn. BRH

ma wejść do linii w 2013 , a SCMR w 2014. Do tej pory gotowe jest 80% prac projektowych przy Future Lynxie. Krytyczna ocena gotowego programu przez resort obrony W. Brytanii spodziewana jest w kwietniu 2008.



Technologia monoblokowej obróbki maszynowej, po raz pierwszy zastosowana w produkcji Future Lynxów, ma w istotny sposób zredukować koszty wytwarzania śmigłowców, zmniejszyć liczbę części, które należy ze sobą połączyć, obniżyć czas montażu i ulepszyć procesy ich przeglądów i przyszłych remontów kadłuba.

Zakłady Oldland CNC mają wykonać 83 płyty monoblokowe ze 147, które tworzyć będą nowatorską strukturę kadłuba Future Lynxów. Następnie będą przekazywać je do wytwórni GKN Aerospace do dalszego montażu, a kadłuby śmigłowców będą wędrować do ukończenia u AgustaWestlanda.

Future Lynx jest średnim śmigłowcem nowej generacji, który w wariantach rozpoznawczym BRH (Battlefield Reconnaissance Helicopter) będzie dostarczany dla lotnictwa brytyjskiej armii lądowej i w wersji pokładowej SCMR (Surface Combatant Maritime Rotorcraft) dla okrętów Royal Navy. Obie odmiany mają mieć w 90% jednakową konstrukcję. Future Lynxy BRH i SCMR będą napędzane tymi samymi silnikami - CTS800-4N. Pierwszy Future Lynx, którego pierwszą monoblokową płytę właśnie oddano do dalszego montażu kadłuba, ma zostać oblatany w 2009.

W czerwcu 2006 ministerstwo obrony W. Brytanii zawarło kontrakt o wartości prawie miliarda funtów z korporacją AgustaWestland na dostawę 70 śmigłowców Future Lynx: 40 wariantu BRH i 30 wersji SCMR, z ewentualną opcją na 10 następnych maszyn. BRH ma wejść do linii w 2013 , a SCMR w 2014. Do tej pory gotowe jest 80% prac projektowych przy Future Lynxie. Krytyczna ocena gotowego programu przez resort obrony W. Brytanii spodziewana jest w kwietniu 2008.
