

Westland Lynx in detail

Westland Lynx

Počátky

17. května 1965 podepsaly britská a francouzská vláda Memorandum o porozumění, ve kterém souhlasily se společným vývojem a výrobou několika vojenských vrtulníků. Británie se tak v podstatě zavázala nakoupit lehké vrtulníky SA.340 Gazelle a střední SA.330 Puma. Francie měla naopak zavést britskou konstrukci Westland WG.13, která měla mít použití jako víceúčelový, průzkumný, protitankový a protiponorkový vrtulník.

V souladu s očekávanou velikostí objednávek měl být podíl na výrobě rozdělen v poměru 70:30 mezi Westland a Aérospatiale. Protože WG.13 byl zcela novou moderní konstrukcí, zavádějící do provozu několik revolučních řešení, bylo rozhodnuto o stavbě 12 prototypů a 16 pozemních zkušebních stendů. Nejrevolučnějším rysem WG.13 byla nová koncepce poloúhelného hlavního rotoru, který byl ve zmenšené podobě testován na dvou vrtulnicích Scout.

Maketa nového vrtulníku byla pod označením Westland Sud WG.13 poprvé veřejně představena na pařížském aerosalónu v roce 1969. Maketa se od pozdějších sériových Lynxů AH.Mk 1 v podstatě lišila jen kratším a mohutnějším nosem a trojicí oken v odsunovacích dveřích nákladní kabiny. Jméno Lynx bylo oficiálně přijato v roce 1970.

Nakonec bylo podle Specifikace H.273 vyrobeno 5 prototypů a 8 před sériových strojů. K pohonu vrtulníku byla vybrána dvojice motorů Rolls-Royce BS.360. Nakonec byl motor BS.360 pojmenován Gem a jeho první varianta dosahující požadovaného výkonu 671 kW byla značena Gem 2.

Prototypy

První, žlutě zbarvený, prototyp se sériovým číslem XW 835, opatřený typickým lyžovým podvozkem, poprvé vzlétl 21. března 1971. V červenci 1976 byl opatřen motory Pratt & Whitney PT6B-34 a civilní imatrikulací G-BEAD.

Druhý, šedý, prototyp XW836 se do vzduchu dostal až 24. března 1972. Po krátké době dostal mírně prodloužený trup a byl předveden jako maketa civilní verze Lynx 606 na aerosalónu Farnborough 1972.

Již 28. září 1971 však byl zalétán třetí, červený, prototyp XW837 a čtvrtý, modře zbarvený, prototyp XW838, který vzlétl 8. března 1972. Pátý prototyp nesl sériové číslo XW839.

Dále byly vyrobeny tři před sériové stroje armádní verze (XX153, XX907 a XZ166). Další 3 před sériové stroje byly vyrobeny v námořní verzi (XX469, XX510 a XX910) a 2 další v podobě pro francouzského zákazníka (XX904 a XX911).

Armádní verze

První armádní stroje AH.Mk 1 byly dodány Army Air Corps jako neozbrojené, transportní a víceúčelové. Od před sériových strojů se na první pohled lišily pouhým jedním, avšak mnohem větším obdélníkovým oknem v odsunovacích dveřích a překonstruovanými lyžinami podvozku. První objednávka požadovala 162 Lynxů AH.Mk 1, tento počet však byl v roce 1964 snížen na stovku strojů. Později bylo vyrobeno ještě dalších 13 vrtulníků této verze. Sériová čísla byla následující: XZ170 – 199, XZ203 – 222, XZ605 – 617, XZ640 – 655, XZ661 – 681 a konečně XD272 – 284. První z nich, XZ170, byl zalétán 12. února 1977. První jednotkou AAC vyzbrojenou Lynxem se v srpnu 1978 stala British Army of the Rhine v Detmoldu.

Výborné vlastnosti vrtulníku po zavedení do služby vedlo samozřejmě brzy k úvahám o jeho vyzbrojení umožňujícím boj s tanky. Starší Scouty byly vyzbrojeny francouzskými PTŘR SS.11 a ještě před začazením Lynxů do služby byla jako nová PTŘR pro AAC vybrána americká raketa TOW. Narýchlo byla zkonstruována úprava k zavěšení čtveřice těchto raket po obou stranách trupu, k jejich zaměřování a navádění byl adaptován optický zaměřovač M65, montovaný na strop pilotní kabiny vlevo. Od roku 1981 tak bylo asi 60 AH.Mk 1 vyzbrojeno protitankovými řízenými raketami TOW a oficiálně přeznačeno na AH.Mk 1 TOW. Postupně byla do výzbroje zavedena modernější verze ITOW (Improved TOW) a v roce 1990 byl modernizován zaměřovač M65 termálním senzorem, tak aby bylo možné PTŘR používat i v noci.

Verze AH.Mk 1 byla poháněna motory Rolls-Royce Gem 2. S namontovanými odpalovacími zařízeními PTŘR TOW a potřebným vybavením dosahovala maximální vzletové hmotnosti 4 355 kg (3 900 kg bez nich). Některé AH.Mk 1 prošly částečnými modernizacemi, například pro působení v operaci Desert Storm obdržely výstražné systémy radarového ozáření (RWR – Radar Warning Receiver).

Plány na vývoj cvičné verze pro RAF byly zrušeny již ve fázi vývoje. Letectvo nakonec zakoupilo lehké Gazelle HT.Mk 3, výrobní blok XZ606 – 617 pro

AAC byl však zpočátku označován jako HT.Mk 1.

Celkem 107 vrtulníků bylo později modernizováno na verzi AH.Mk 7, přičemž některé z nich byly mezitím vybaveny výkonnějšími motory a novým vyrovnávacím rotorem z Mk 7, ale bez její lepší avioniky. Těchto pár vrtulníků bylo označováno jako AH.Mk 1GT.

Verzi AH.Mk 1 celkem odpovídala i trojice Lynxů Mk 28 dodaná katarské policii. Katar se tak stal jediným zahraničním odběratelem armádní verze Lynxu. Od AH.Mk 1 se lišil protipískovými filtry na vstupech motorů a jinými anténami. Všechny stroje byly zákazníkovi dodány v roce 1978. Již v roce 1991 byly katarské Lynxy prodány zpět do Británie.

Připravovaly se ještě exportní verze Lynx Mk 24 a 26 pro Irák, Mk 82 pro Egypt (zde se mělo 50 kusů vyrábět v licenci), Mk 83 pro Saúdskou Arábii, Mk 84 pro katarskou armádu a Mk 85 pro Spojené Arabské Emiráty. Ani k letadlu obchodu nakonec nedošlo.

Lynx AH.Mk 5 byl plánován jako přechodná verze k testování modernizačních prvků pro AH.Mk 7. Poháněna byla motory Gem 41-1. Byly vyrobeny tři kusy AH.Mk 5 Interim (ZD285, ZD559 a ZD560).

Skutečná verze Lynx AH.Mk 5 měla být poháněna motory Gem 42, zabezpečujícími lepší parametry při vysazení jednoho motoru. Verze měla zvýšenou maximální vzletovou hmotnost na 4 536 kg. Ministerstvo obrany objednalo 8 AH.Mk 5 (ZE375 – 382), v tomto standardu však byly dodány jen první dva stroje, zalétané v roce 1985. Zbývajících šest bylo vyrobeno již ve verzi AH.Mk 7.

Royal Marines potřebovaly vrtulník velikosti Lynxu pro podporu vylodovacích operací. Původně se předpokládala objednávka šesti speciálně upravených Lynxů vycházejících z AH.Mk 1 ale se skládacím ocasním nosníkem a kotvicí harpunou z námořní verze. Stroj měl být značen AH.Mk 6, ale jeho vývoj byl pro tak malé množství potřebných kusů z finančních důvodů zrušen. Nakonec byly k No.3 CBAS Royal Marines zařazeny standardní AH.Mk 1 a později novější AH.Mk 7.

Lynx AH.Mk 7 se stal definitivní protitankovou verzí. Od "jedničky" se liší novým vyrovnávacím rotorem, který má o 15 cm větší průměr a otáčí se opačným směrem. Na motory Gem 42 je dále možné montovat chladiče výstupních plynů „Hay Box“. Opět byly upraveny lyžiny podvozku. Díky zvýšené maximální vzletové hmotnosti na 4 876 kg a dále zpevněnému draku je mírně změněna i konstrukce a tím i tvar přechodu ocasního nosníku do kýlovky. Osádka dostala pancéřované sedačky.

Prvními stroji vyrobenými ve verzi AH.Mk 7 se stala šestice původně označovaných AH.Mk 5 (ZE377-382), k nimž byly přidány další čtyři vrtulníky (ZE537-540) objednané od počátku jako „sedmičky“. Jak již bylo zmíněno výše, dalších 107 AH.Mk 7 bylo modernizováno z původních AH.Mk 1, 1GT a 1TOW. V průběhu služby byly AH.Mk 7 modernizovány zcela novými rotorovými listy BERP. Dále byly montovány infračervené přístřevací světlomety Brighstar, vnější světla kompatibilní s použitím NVG, infračervené rušiče AN/ALQ-144 a RWR Sky Guardian 2000.

Dvacet čtyři vrtulníků Lynx se úspěšně zapojilo do operace Granby – britské účasti v rámci Pouštní Bouře. Pro působení v pouštní oblasti byly všechny stroje upraveny montáží speciálních filtrů na vstupy vzduchu do motorů. Pouštní Lynxy byly opatřeny novou pískovou kamufláží a třemi bílými identifikačními pruhy okolo ocasního nosníku.

Poté, co budou Lynxy ve své protitankové roli kompletně nahrazeny moderními WAH-64D Apache, se opět stanou neozbrojenými, čistě víceúčelovými vrtulníky. Opět tedy začnou plnit pouze úlohy pro něž byl tento typ zkonstruován. Proto ponese nové označení LUH (Light Utility Helicopter).

Když bylo objednáno 16 nových Lynxů AH.Mk 9 (ZG884 – 889 a ZG914 – 923) pro podporu 24. Aeromobilní brigády, bylo rozhodnuto, že tyto vrtulníky určené pouze pro přepravu a výsadkové operace budou vybaveny odolným tříkolovým podvozkem, původně vyvinutým pro verzi Lynx 3. Nový podvozek umožnil vzlety s rozjezdem při maximální vzletové hmotnosti zvýšené na 5 126 kg a klasické pojíždění po zemi. Od AH.Mk 7 se liší i tím, že nemá možnost podvěšení PTŘR TOW. Listy BERP byly na AH.Mk 9 montovány již v novovýrobě. Kevlarové pancéřování sedaček pilotů a chladiče výstupních plynů jsou standardní výbavou, stejně jako kokpit kompatibilní s NVG a kódované vysílající rádio.

Mimo výše zmíněných 16 nově vyrobených strojů bylo dalších 8 přestavěno z AH.Mk 7 (ZE375, 376, 380, 382, ZF537, 538, 539 a 540). První nový AH.Mk 9 byl zalétán 20. července 1990. AH.Mk 9 je nazýván také LBH (Light Battlefield Helicopter).

Rekordman

102. vyrobený Lynx (ZA500) sloužil jako Westlandův demonstrátor. Dobře vý-

kony typu vedly k závěru, že upravený sériový stroj musí překonat nový rekord 368,4 km/h ustanovený ruskými A-10, což byla odlehčená Mi-24. U Westlandu se dále rozhodli dosáhnout či překonat hranice 400 km/h. Proto byl zahájen výzkum listů s komplexně novým profilem nazvaným BERP (British Experimental Rotor Programme). Výsledkem byl kompozitový list s „pádlovitým“ zakončením, který umožňoval dosáhnout přinejmenším o 93 km/h vyšší rychlosti. Dále byly do Lynxu, registrovaného nyní G-LYNX instalovány výkonnější motory Gem 60 s výkonem o 45% vyšším než standardní motory Gem 2. Výkon byl dále zvyšován vstříkáváním směsi vody a metanolu do vstupů motorů. Aby výtokové plyny poskytovaly maximální možný přídavný tah, byly výtokové roury nasměrovány dozadu. K eliminaci vyššího kroužícího momentu nosného rotoru byl namontován stabilizátor s pomocnými svislými plochami ze zkušebního WG.30, kvůli lepší směrové stabilitě byla prodloužena kýlovka. Velká pozornost byla věnována aerodynamické čistotě draku. Upravený vrtulník poprvé vzletl 1. srpna 1986. Se vzletovou hmotností 3 947 kg pak dosáhl rychlosti 400,87 km/h, což Westlandu přineslo cenu Igor Sikorsky International Trophy. Listy BERP – výsledek honby za rekordem pak byly, jak již víme, montovány na všechny nové verze Lynxu. Dále byly vyvinuty další prototypy jako Lynx 3 či Battlefield Lynx, které jsou dnes vystaveny v muzeu vrtulníků ve Weston-Super-Mare.

Námořní verze

Od armádního AH. Mk 1 se námořní HAS.Mk 2 lišil třibodovým předovým podvozkiem, hydraulickou harpunou k ukotvení vrtulníku k palubě v průběhu přistání a dvěma nouzovými nafukovacími vaky na pylonech nesoucích o 27 o vně vyosené nohy hlavního podvozku. Pro lepší parkování v malém hangáru fregat ještě jednoduchý systém skládání listů hlavního rotoru a sklopný ocasní nosník.

Na dva závěsníky na bocích trupu bylo možné zavěsit dvojici torpéd Mk 44 nebo Mk 46, případně dvě hlubinné nálože Mk 11. Pod radomem mohutnější přídě se ukrýval monopulzní radar Seaspray Mk 1. Tento radar byl v této první verzi určen k navádění raket Matra BAe Sea Skua a k zabezpečení schopnosti činnosti osádky ve špatném počasí.

S maximální vzletovou hmotností 4 422 kg byl námořní Lynx o 521 kg těžší než armádní AH.Mk 1 v původní verzi bez PTRR TOW. Pohon zajišťovala stejná dvojice motorů Gem 2 o výkonu 671 kW.

Námořní verze dostala prioritu v zavedení do výzbroje před armádními stroji. První sériový námořní Lynx byl zalétán 10. února 1976. První série obsahovala 30 kusů (XZ227 – 252 a XZ254 – 257). Další dvě série měly po 12 (XZ689 – 700) a 18 (XZ719 – 736) vrtulnicích. Celkem tedy Royal Navy získalo 60 nových Lynxů HAS.Mk 2. Padesát tří z nich bylo později konvertováno na modernější HAS.Mk 3.

Jak se postupně rozšiřovalo spektrum předpokládané činnosti námořních Lynxů, byly pro zvýšení schopnosti samostatného vyhledávání ponorek na všechny stroje namontovány vlečené detektory magnetických anomálií. Francouzská námořní verze nesla označení Mk 2(FN) a lišila se vyšší vzletovou hmotností (4 763 kg) danou použitím výkonnějších motorů Gem 4 (s výkonem 836 kW). Na rozdíl od britských Lynxů měly francouzské stroje schopnost boje s hladinovými cíli od počátku a to až čtveřicí řízených raket AS.12. K jejich navádění sloužil zaměřovač umístěný v levém stropním okně. Po vyřazení AS.12 z výzbroje byl odstraněn i tento zaměřovač. Radar Seaspray byl nahrazen domácím OMERA-Segid ORB31W. Vrtulník byl také vybaven ponorným sonarem Alcatel DUAV-4B a možností montáže palubního jeřábu nad pravé dveře kabiny. Aérónavale obdrželo celkem 26 strojů nesoucích čísla 260 – 267, 269 – 278 a 620 – 627.

Brazilská verze dostala označení Lynx Mk 21. Brazílie převzala celkem devět strojů (N-3020 až N-3028) a jsou zde označovány jako SAH-11. Zbývajících pět bylo přestavěno na modernější verzi Mk 21A.

Označení Lynx Mk 22 bylo vyčleněné pro nezrealizovanou objednávku pro Egypt.

Argentina získala dva Lynxy Mk 23 (0734/3-H-141 a 0735/3-H-142) v roce 1978. Oba vrtulníky byly nasazeny v průběhu obsazení Falklandských ostrovů v oblasti Port Stanley. 0735 byl již 2. května 1982 ztracen při havárii a druhý stroj byl zanedlouho uzemněn. V prosinci 1987 byl i se zbylými náhradními díly prodán do Dánska.

Nizozemí zakoupilo pro své námořnictvo (Koninklijke Marine) šest Lynxů Mk 25 (260 – 265), nesoucích označení UH-14A pro použití při pátracích a záchranných akcích SAR.

Dalších 10 Lynxů Mk 27 (SH-14B) optimalizovaných pro protiponorkový boj ASW bylo zakoupeno později. Vrtulníky byly zalétány mezi říjnem 1978 a listopadem 1979 a odpovídaly francouzské verzi. Výzbroj tvořil dvojice torpéd Mk 46.

Posledním uživatelem námořních Lynxů první generace se stalo Norsko. Jeho letectvo objednalo šestku Lynxů Mk 86 (207, 216, 228, 232, 235 – později 350 a 237) pro použití civilní pobřežní stráží Kystvakt v rámci SAR, při rybářském hlídování a misích na kontrolu životního prostředí. Norské Lynxy mají stejné motory Gem 4 a vzletovou hmotnost jako nizozemské a francouzské Lynxy, nemají však sklopný ocasní nosník. Lynxy Kystvaktu byly postupně vybaveny novými listy BERP a čtyřmi nouzovými nafukovacími vaky.

Druhá generace

Lehce modernizovanou námořní verzi se stala HAS.Mk 3. Modernizace spočívala v zástavbě motorů Gem 42-1 s výkonem 836 kW. Díky tomu byla zvý-

šena maximální vzletová hmotnost na 4 876 kg. Vybavení vrtulníku bylo doplněno o radioelektronický výstražný systém Decca MIR-2 Orange Crop. Ten byl ostatně postupně montován již na HAS.Mk 2. Standardem se stal detektor magnetických anomálií a profilodní ŘR Sea Skua. Nejprve bylo vyrobeno 20 nových HAS.Mk 3 (ZD249 – 268), které byly později doplněny o tři stroje k náhradě Falklandských ztrát (ZD565 – 567) a sedm dalších HAS.Mk 3S (ZF557 – 563). Dodávky byly skončeny v dubnu 1985.

Od zavedení do služby prošly některé HAS.Mk 3 dalšími modernizačními programy. Verze HAS.Mk 3GM (Granby Modified) byla úpravou pro nasazení v operaci Granby, chtěle-li ve válce proti Iráku v roce 1991. Všechny 14 vrtulníků dostalo výstražný systém radioelektronického boje MIR-2 a infračervené rušiče LORAL Challenger. Na zbraňových závěsnících však byly nošeny rušičí kontejnery Ericsson AH/ALQ-167 Yellow Veil, na levém závěsníku pak býval umístěn FLIR systém GEC Sandpiper. Samozřejmě nechyběly ani výměnky klavných cílů Tracor M130, navigační systém GPS a identifikační systém IFF „vlastní-cizí“ pracující v módu 4. Další Lynxy byly modifikovány na HAS.Mk 3GM i po skončení války v Zálivu.

Verze HAS.Mk 3S (Secure) se odlišovala montáží dvojice radiostanic GEC-Marconi AD3400 zabezpečujících bezpečně kódované vysílání. Na tento standard byly modernizovány všechny zbývajcí HAS.Mk 2, jejichž množství se odhaduje na 53 kusů. Stroje Mk 3GM s kódovacími radiostanicemi se označují HAS.Mk 3S/GM.

Pohyb ledu v antarktických oblastech monitorují vrtulníky označené HAS.Mk 3ICE s velkými oranžovými plochami na přídě, zádi a dveřích trupu. Zbraňové pylony byly odstraněny. Na tento standard byly přestavěny minimálně čtyři vrtulníky. Po montáži kódovacích radiostanic byly takto upravené vrtulníky označeny HAS.Mk 3SICE.

Poslední úpravou Mk 3 se stala verze označená HAS.Mk 3CTS, která se liší zástavbou centrálního taktického systému (CTS) RAMS 4000. Ten umožňuje zobrazení všech dat ze systémů vrtulníku, včetně senzorů Orange Crop na barevném displeji. Data naplňované mise je možné nahrát do systému ještě před vzletem. Celkem bylo vyrobeno sedm Mk 3CTS, sloužících především k vývoji CTS, který tvoří jádro později dále modernizované verze HMA.Mk 8.

Francouzským ekvivalentem HAS.Mk 3 se stala verze Mk 4(FN). Na rozdíl od britských strojů nedošlo k úpravě palubního vybavení, nové jsou pouze motory Gem 41-1, umožňující maximální vzletovou hmotnost 4 876 kg. Bylo vyrobeno 14 nových strojů. Postupně byly na všechny francouzské Lynxy namontovány rotorové listy BERP.

Dánsko zakoupilo 8 Lynxů Mk 80 k plnění úloh rybářské ochrany. Verze Mk 80 přímo vycházela z HAS. Mk 3, podobně jako norské Lynxy však neměla skládací ocasní nosník. Poháněly ji motory Gem 2 a proto měla maximální vzletovou hmotnost 4 423 kg. V průběhu služby dostaly dánské Lynxy výkonnější motory Gem 42-1 s 836 kW výkonu, čímž mohla vzrůst maximální vzletová hmotnost na 4 876 kg.

V letech 1987 a 1988 Dánsko zakoupilo dva nové Lynxy Mk 90 (S-249 a 256), které byly určeny k náhradě dvou havarovaných strojů. Zbývajcí argentinský Lynx Mk 23 byl získán včetně pěti nových motorů Gem v listopadu 1987 a byl využit jako zdroj náhradních dílů a k přestavbě na simulátor. Dánské Lynxy byly postupně modernizovány zástavbou výstražného systému RWR Orange Reaper a ESM Racal Kestrel, na levou stranu trupu bylo montováno pouzdro se systémem FLIR AAQ-22 Safire. V letech 1990 až 1994 dostaly dánské Lynxy taktický datový systém TDS, družicový navigační systém Trimble Trimpack, systém datového spojení a displej znázorňující taktickou situaci. Lynxy Mk 80 si ponechaly své označení, novější dva stroje byly po modernizaci přeznačeny na Mk 90A.

Třetí nizozemská objednávka zahrnovala osm protiponorkových Mk 81, neboli SH-14C, poháněných jako první výkonnějšími motory Gem 42-1 o výkonu 836 kW s upravenou transmisí. Vzletová hmotnost mohla dosahovat 4 876 kg. SH-14C nejprve postrádaly sonar a byly vybaveny jen vlečeným detektorem magnetických anomálií Texas Instrument AN/ASQ-81(V)2. Pro nedostatečnou efektivitu byly tyto detektory později demontovány a SH-14C byly upraveny k plnění úloh výcviku.

V rámci modernizačního programu STAMOL (Standardisation and Modernisation Lynx) byly všechny SH-14A, B a C upraveny na společný standard SH-14D. Program byl zahájen v říjnu 1990 a prošlo jím všech zbývajících 22 strojů. Modernizace se ukázala jako velmi náročná u cvičné verze UH-14A, kde bylo třeba udělat v podlaze otvor pro sonar Alcatel DUAV-4A a po odstranění draku provést jeho zesílení. Modernizace zahrnovala také montáž pokročilého avionického a radiového vybavení, včetně částečné modernizace radaru Seaspray. Následně Nizozemí pro své Lynxy objednalo nové listy BERP, Lynxy byly vybaveny FLIR systémem Model 200HP a čtyřvakovým nafukovacím nouzovým systémem pro přistání na vodě a RWR Ferranti AWARE-3.

Další dva Lynxy Mk 87 byly vyrobeny pro Argentinu, z důvodu embarga kvůli Falklandskému konfliktu však nebyly nikdy dodány a oba byly později prodány do Dánska jako Mk 90.

Německo objednalo 19 Lynxů Mk 88 odpovídajících verzi HAS.Mk 3, nemá však sklopný ocasní nosník. Jsou vybaveny ponorným sonarem Bendix AN/AQS-18(v). Vrtulníky byly později vybaveny čtyřvakovým záchranným systémem. Dva byly ztraceny, zbývajících 17 je postupně modernizováno

na standard Super Lynx Mk 88A.

Posledními Lynxy vycházejícími z HAS.Mk 3 byly tři stroje Mk 89 dodané Nigérii. Nebyly vybaveny ponorným sonarem, naopak však měly sklopný ocasní nosník. V předí měly umístěn radar Bendix Primus 500 a motory Gem 43-1 dávaly výkon 847 kW, což umožňovalo při stejné maximální vzletové hmotnosti 4 876 kg činnost za vysokých teplot.

Paralelně s armádní verzí Lynx 3 byl vyvinut tento i v námořní verzi.

Modernizovaný HMA.MK 8

Podobně jako byl modernizován armádní Lynx na verzi AH.Mk 7, námořnictvo potřebovalo pro devadesátá léta modernější stroj pro činnost z malých lodí. Do roku 1985 byla nová verze označována jako HAS.Mk 8, poté však toto označení bylo změněno na HMA.Mk 8.

Výkonné motory Gem 42 Series 200 o výkonu 686 kW umožnily nárůst maximální vzletové hmotnosti na 5 125 kg. Samozřejmostí je použití listů BERP, z AH.Mk 7 byl převzat i vyrovnávací rotor s opačným směrem otáčení. Zavedení nové šroubované hlavy nosného rotoru bylo docíleno zvýšením maximální vzletové hmotnosti na 5 329 kg. V rámci finančních úspor tedy nebyl montován původně uvažovaný radar Seaspray Mk 3 s 360o pokrytím a vnitřní detektor magnetických anomálií CAE AN/ASQ-504(v). Díky těmto úsporám tak není možné provést únikový manévr po odpálení ŘR Sea Skua směrem od cíle. I tyto modernizované britské Lynxy HMA.Mk 8 musí mířit zhruba směrem k cíli po celou dobu letu rakety. V rámci další modernizace je alespoň tento strašidelný radar vybaven digitálním procesorem, což přineslo označení HMA.MK 8DSP nebo DP. V horní části přidě je nesenou pouzdro s pasivním identifikačním zařízením Sea Owl. Základem taktického systému je CTS RAMS 4000, tak jak byl popsán u verze HAS.Mk 3CTS. Byly zavedeny navigační systémy Racal RNS252 Super TANS a GPS TNL8000 plus možnost podvěsit kontejnery s 12,7 mm kulometem FN Herstal.

Na standard HMA.Mk 8 jsou přestavovány všechny zbývající Mk 3.

Super Lynx pro export

Stroje, vycházející z HMA.Mk 8, jsou pro export označovány Super Lynx. Super Lynxy se samozřejmě značně liší výbavou podle požadavků zákazníků. Na výběr je ze tří radarů s 360 o pokrytím, ze tří ponorných sonarů, z několika detektorů magnetických anomálií, množství torpéd či řízených raket a samozřejmě nepřeberného množství rozličného avionického a komunikačního vybavení.

Prvním zákazníkem Super Lynxu se stala v roce 1988 Jižní Korea. Její námořnictvo objednalo 12 strojů s označením Mk 99 (90-0701 až 0703 a 90-0705 až 0713, číslo 90-0704 bylo vynecháno, protože toto číslo je v Koreji považováno za nešťastné). Označení Mk 99 se tak trochu vymyká z řady označení zavedené Westlandem, bylo však vybráno na žádost Korejců, protože v této zemi je číslo 9 šťastným číslem! Ačkoliv Mk 99 nese jako první označení Super Lynx, vrtulníky mají původní celokovové listy nosného rotoru a vyrovnávací rotor staršího typu. V radomu pod předí je umístěn radar Seaspray Mk 3 s 360 o pokrytím, navigační systém je Doppler 71, nechybí ponorný sonar AN/AQS-18. Výzbroj mohou tvořit torpéda Mk 44 nebo ŘR Sea Skua. První Mk 99 byl zalétán 16. listopadu 1989, všech dvanáct strojů bylo dodáno v rozmezí červenec 1990 až květen 1991.

V roce 1996 byla objednána dodávka dalších 13 Mk 99A, které se od Mk 99 liší novým dynamickým systémem s listy BERP a vyrovnávacím rotorem s opačným směrem otáčení.

Druhou zemí, která objednala v roce 1990 pět Super Lynxů Mk 95 (9201 až 9205, později 19201 až 19205), se stalo Portugalsko. Portugalské Mk 95 mají v radomu pod předí umístěn lehký radar Bendix RDR 1500. Navigační systémy jsou Racal RNS252 a Doppler 91, sonar je Bendix AN/AQS-18(v). Portugalské Lynxy nemají pasivní identifikační zařízení ani kopuli s FLIRem nad předí, chybí jim i CTS. Jejich pohon zabezpečují motory Gem 42-1 s výkonem 836 kW a mají vzletovou hmotnost 5 126 kg. První dva portugalské Super Lynxy byly přestavěny ze starších HAS.Mk 3 Royal Navy, tři jsou z nové produkce.

V roce 1991 objednala Brazílie 14 Super Lynxů Mk 21A. Devět z nich (N4001 až N4009) bylo zcela nových, pět strojů (N4010 až N4014) bylo přestavěno z původních Mk 21. Vrtulníky jsou velmi podobné portugalským strojům, stejně jako tyto i jim chybí FLIR a CTS. Radar je verze Seaspray 3000 s 360o pokrytím, navigační systémy jsou Doppler 71 a RNS 252. Trup je uzpůsoben k případné zástavbě ponorného sonaru. Pohon zabezpečují motory Gem 42-1.

Všechny Super Lynxy dodané do jižní Koreje, Portugalska a Brazílie byly později v roce 1996 zpětně přeznačeny jako Super Lynx Series 100.

Dalším státem modernizujícím svou flotilu Lynxů je Německo. V září 1996 bylo objednáno sedm nových Super Lynxů Mk 88A (83+20 až 83+26). První z nich byl zalétán 1. května 1999. Mezitím se v červnu 1998 Německo rozhodlo modernizovat na standard Mk 88A i všech 17 zbývajících původních Mk 88. Lynxy Bundesmarine tedy budou sloužit do období let 2007 až 2015. Až na první, všech zbývajících 16 vrtulníků je přestavováno samostatně v Německu u firmy Eurocopter. Přestavba je opravdu „gruntovní“. Původní motory, hydraulické a elektrické systémy, řízení, sonar a avionika jsou zůstaveny do zcela nových draků, opatřených novými vyrovnávacími rotory. Vybavení tvoří radar Seaspray 3000, navigační systém Racal Doppler 91 a RNS252, GPS Rockwell Collins. Nad předí je umístěn v kulovém pouzdře FLIR systém GEC Sensors MST. Samozřejmostí jsou listy BERP, šroubovaná rotorová hlava a motory Gem42-1.

Dánsko se rozhodlo modernizovat svých osm Mk 80A a Mk 90 na standard Super Lynx Mk 90B s cílem prodloužit jejich životnost do roku 2015. Modernizace byla zahájena v roce 1999 a bude ukončena v roce 2003.

Super Lynx Series 200 a 300

V září 1996 byl oznámen vývoj nové verze nazvané Super Lynx Series 200, která je poháněna motory LHTEC CTS 800. Nově vyrobený demonstrátor Series 200 (ZT800/WA387) poprvé vzlétl ještě s motory Gem 27. ledna 1999. Motory CTS 800 dostal v srpnu téhož roku.

Dále modernizovaná verze Super Lynx Series 300 vznikla v roce 1998 instalací „skleněného“ kokpitu, převzatého z nového vrtulníku EH-101 Merlin, do vybavení Series 200.

Prvním zájemcem o zakoupení čtyř Super Lynxů Series 300, označených Mk 64, se v roce 1998 stala Jihoafrická republika. Tyto vrtulníky budou sice sloužit především k protiponorkovému boji, nebudou však vybaveny ani sonarem, ani žádnými řízeními raketami.

První ze šesti Super Lynxů pro Malajsií, označených Westlandem jako Super Lynx Mk 100 byl zákazníkovi slavnostně předán na aerosalónu Farnborough 2002.

Dalším zákazníkem se stalo Thajsko, které objednalo dva stroje Mk 110 a Omán, který očekává dodávku jeho Mk 120 na jaře roku 2004.