

国产大型水陆两栖飞机AG600成功首飞

“中国翼”开启航空强国新时代

启动、滑行，机头昂起，直插云霄……我国首款大型灭火/水上救援水陆两栖飞机“鲲龙”AG600，24日在广东珠海成功首飞。

9时39分许，由机长赵生、副驾驶陈明、机械师魏鹏和监控观察员孙康宁组成的首飞机组，驾驶AG600飞机001架腾空而起。

在珠海机场西南3000米高度规定的空域内巡航平稳飞行约60分钟，完成了飞机各系统和基本操纵特性初步检查等预定试飞科目后，10时43分许，飞机安全返航着陆，通过水门，首飞取得成功。

中航通飞华南飞机工业公司董事长刘祥仁介绍，AG600是为满足森林灭火和水上救援的需要，首次研制的大型特种用途民用飞机，是国家应急救援体系建设急需的重大航空装备。按照“水陆两栖、一机多型、系列发展”的设计思路，AG600兼顾改装成海洋环境监测和保护等用途的可能性和灵活性。

飞机采用悬臂式上单翼、前三点可收放式起落架、单船身水陆两栖飞机布局形式，选装4台国产涡桨六发动机，最大起飞重量53.5吨，载重量大、航程远、续航时间长。

AG600既能在陆地上起降，又能在水面上起降。可在水源与火场之间多次往返投水灭火，20秒内可一次汲水12吨；可在复杂气象条件下实施救援行动，起降抗浪能力不低于2米，一次能救助50名海上遇险人员。

中航工业集团介绍，AG600坚持自主创新，以国内供应商配套为主，全机5万多个结构及系统零部件中98%由国内供应商提供，全机机载成品95%以上为国产产品。

作为三个国产“大飞机”之一的AG600，2009年6月经国家正式批复立项，2016年7月总装下线，12月7日获得首飞特许飞行证。AG600飞机首飞标志着型号研制从试制转入试验试飞阶段，飞机的研制试飞和型号合格审定试飞将逐步开展。



12月24日，“鲲龙”AG600在珠海金湾机场起飞。

新华社 图

国产大飞机“三兄弟”蓝天聚首

“鹏之徙于南冥也，水击三千里，抟扶摇而上者九万里。”

2000多年前庄子的畅想今天成为现实。12月24日上午9时39分许，蓝白涂装的大型水陆两栖飞机——“鲲龙”AG600从珠海金湾机场启动，滑行，一飞冲天。

十年磨砺，运20、C919、AG600，中国大飞机“三兄弟”终于蓝天聚首。东方航空大国正向航空强国全力冲刺。

运输·民航·两栖：

国产大飞机“家族谱系”羽翼渐丰

AG600是当今世界在研的最大水陆两栖飞机，飞机选装4台国产涡桨六发动机，最大起飞重量53.5吨，实现超过4000公里的最大航程。

全机5万多个结构及系统零部件中，98%由国内供应商提供，全机机载成品95%以上为国产产品，这是一架真正的“中国制造”。

“AG600是为了满足森林灭火和水上救援需求首次研制的大型特种用途民用飞机，是国家应急救援体系建设急需的重大航空装备。”AG600总设计师黄领才说，它的研制集中了中国航空工业之智，是集体协作、齐心并进的成果。

颠覆一般人对飞机印象，AG600既能在地面起降，又能在水面起降，能乘风直上蓝天，也能破浪搏击大海。

上半身是飞机，下半身是船——外形特色明显的“鲲龙”，是名副其实的多面手。

它可以在复杂气象条件下作业，一次性救助50名海上遇险者；它可以通过在水面上20秒的滑行一次汲水12吨，单次投水救火面积4000余平方米，实现在水源与火场之间往返投水灭火。

中航工业通飞公司副总经理张枢玮说，AG600的成功首飞，提升了中国国产飞机产品供给能力和水平，有效促进应急救援航空装备体系建设，对助推“一带一路”倡议、国民经济发展、海洋强国建设均具有重大意义。

航空业界人士表示，中国大飞机工业的腾飞根植于国力的提升，得益

于一个大国顺势而为的智慧和举全国之力自主发展的能力。历经多年自主攻关，中国的大飞机家族已经具备了相对完整的“家族谱系”，中国正式进入全球“大飞机俱乐部”。

“三兄弟”将迎“新伙伴”

新突破可期

作为中国大飞机家族中的重要成员之一，大型水陆两栖飞机本身也有望形成一个“小家族”。

中航通飞华南飞机工业公司董事长刘祥仁说，AG600还可根据任务需要，通过改装，广泛应用于海洋环境监测、海洋资源探测、海上运输等其他用途。

“走到今天，我们奉献了一款市场急需的产品，形成了健全的制造平台，更重要的是带动一整批供应商按照适航路径进行研发、生产，后期就可以在这个平台和体系之上进行新的型号生产。”他说。

不断推出新品、不断冲刺尖端——展望未来，人们不仅能看到越来越多、越来越丰富的“三兄弟”，还会看到它们更多的“新伙伴”。

在通用飞机领域，刘祥仁介绍，目前正在研发、生产的还有新型通用小飞机，包括私人飞机、公务机等，未来会有更多符合消费者需求、实现“想飞就飞”梦想的国产飞机翱翔蓝天。

支线飞机也有新作为。按照国际标准研制的具有自主知识产权的ARJ21正式交付运营，新舟60系列飞机运送乘客突破1000万人次，新一代涡桨支线飞机新舟700已收获185架订单，有望打破当前国际涡桨支线市场ATR和庞巴迪“双雄并立”的格局，挑战涡桨支线飞机世界第一的地位。

在最受关注的大客机领域，中俄国际商用飞机有限责任公司(CRAIC)2017年9月29日宣布，中俄联合远程宽体客机正式命名为CRJ929。

新航程：接续发力“加油干” 蓝天呼唤“中国心”

一代又一代的中国航空人奋发图强、自力更生、勇于创新，推动中国航空技术实现跨越式发展。由航空大

国到航空强国的转变仍需攻坚克难。

“中国制造”还是“中国组装”，“心脏病”“神经病”“皮肤病”……这是中国航空人无法回避的问题。

航空发动机、航电系统、高端材料等诸多航空核心技术亟待全力突破。特别是中国大飞机需要更强劲的“中国心脏”，中国工程院院士刘大响认为，与航空强国相比，航空发动机是我们的“软肋”。

一直以来，中国航空发动机依赖进口，自主研制的型号较少。航空发动机需要在高温、高压、高转速、高载荷等严苛条件下工作，涉及气动热力学、燃烧学等众多基础学科以及工程领域，技术难度大、研制周期长。

与此同时，航空发动机对国民经济的辐射作用明显。根据测算，按产品单位重量创造的价值计算，船舶基准数为1、汽车为9、喷气飞机为800，而航空发动机则高达1400，是飞机制造业“皇冠上的明珠”。

近日，中国航发研制的大型客机发动机“长江-1000A”高压压气机完成了第一阶段试验，向国产大飞机装配“中国心”走近了一步。

对于中国航空来说，军民融合战略带来了新机遇。中国航发公司董事长曹建国说，未来将全力打造强劲“航空中国心”。只要坚持国家利益至上，坚持军民深度融合发展，坚持实施创新驱动发展战略，就能最终实现我国由航空大国向航空强国的战略转变。

中国科技创新的成果，离不开“接续发力加油干、集中力量办大事”的制度优势。刘祥仁说，AG600从国家正式批复立项到成功首飞，八年的艰辛研制岁月中，国内共有20个省市、150多家企事业单位、十余所高校的数以万计的科研人员参与。

此刻，人们想起“运十”2号原型机面前伫立的那块铭刻着“永不放弃”的石碑，这是中国航空人永志不忘的夙愿。面对航空强国梦的召唤，唯“长期奋斗，长期攻关，长期吃苦，长期奉献”是最好的回应。

“风之积也不厚，则其负大翼也无力。”载梦前行的中国大飞机，向着航空强国翱翔。 本版均据新华社电

中共中央国务院 对AG600 首飞成功的贺电

工业和信息化部、中国民航局、中国航空工业集团公司并参加AG600首次飞行任务的各参研参试单位和全体同志：

在大型灭火/水上救援水陆两栖飞机AG600首飞成功之际，中共中央、国务院向参加AG600项目研制任务的全体参研参试单位和人员，表示热烈的祝贺和亲切的慰问！

大型灭火/水上救援水陆两栖飞机AG600是我国首次按照中国民航适航规章要求研制的大型特种用途飞机，是国家应急救援体系建设急需的重大航空装备。它的首飞成功，标志着我国航空工业特种用途飞机研制能力取得重大突破，是继C919大型客机首飞成功后我国民用航空工业发展的又一个重要里程碑。这是在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下我国航空工业发展的最新成就，对于践行新发展理念，实施创新驱动发展战略，推进制造强国和科技强国建设，具有十分重要的意义。

新时代要有新气象新作为。AG600首飞成功只是项目研制中的关键一步，后续任务依然艰巨繁重。希望你们更加紧密地团结在以习近平同志为核心的党中央周围，高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，不忘初心、牢记使命，大力弘扬航空报国精神，勇攀科技高峰，加快我国大型水陆两用飞行器研制进程，促进国家应急救援航空装备体系建设发展，为决胜全面建成小康社会、夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利、实现中华民族伟大复兴的中国梦再立新功！

中共中央
国务院
2017年12月24日