

全球在研最大水陆两栖飞机珠海下线——

中国有神器 海陆“任我行”

核心提示

中国有神器，巡天为飞机，着水为航船——7月23日，一个庞然大物从位于珠海的中航工业通飞华南公司装配中心厂房缓缓下线。由中国自主研发、世界在研最大的水陆两栖飞机AG600完成总装，全面进入联调联试阶段。

当今世界 在研最大水陆两栖飞机

上半身是飞机，下半身是轮船，海陆“任我行”。23日，我国“三个大飞机”中最“特殊”的一个——大型灭火/水上救援水陆两栖飞机AG600在珠海总装下线。

“AG600飞机成功下线，是我国继自主研发的大型运输机运-20交付列装、大型客机C919总装下线后，在大飞机领域研制工作取得的又一重大成果，填补了我国在大型水陆两栖飞机的研制空白。”中航工业副总经理耿汝光说。

作为当今世界在研的最大一款水陆两栖飞机，AG600于2009年6月经国家正式批复立项；2012年攻克关键技术，完成初步设计；2013年完成详细设计；2014年全面转入试

制；2015年机体大部件陆续交付和部件总装。计划2016年底实现首飞。

据悉，AG600飞机总体技术水平和性能达到当前国际同类飞机的先进水平，具有完全自主知识产权，并满足中国民航适航规章要求。具备执行森林灭火、水上救援等多项特种任务能力。根据需要加装后，可满足执行海洋环境监测、资源探测、岛礁补给、海上缉私与安全保障、海上执法与维权等多任务需要。

除水面低空搜索外，AG600飞机还可在2米高海浪的复杂气象条件下实施水面救援，一次可救护50名遇险人员。它在海上救援方面与船舶相比，优势在于速度快，速度是救捞船舶的10倍以上。

可飞抵整个南海海域 执行各项任务

当前，世界各地面临地震、洪灾、旱灾、台风、海难、火灾、虫害等自然灾害的侵扰，进一步加强对自然灾害的预警和救灾措施及时到位，是各国面临的重大课题。

AG600飞机机身长37米、翼展达38.8米，个头儿与波音737相当。采用单船身、悬臂上单翼和前三点可收放式起落架布局，选装4台涡桨发动机，最大起飞重量53.5吨，20秒内可一次汲水12吨。

除了像普通飞机在陆上起降外，在任何江海湖泊，只要给它一片长1500米、宽200米、深2.5米的水域，它都能说走就走。

这是一位吃苦耐劳的“大力士”。依托良好的气水动融合布局和先进的海洋环境下耐腐蚀技术，最大巡航速度500公里/小时，最大航时12小时，最大航程4500公里。也就是说，它可以从三亚飞抵我国整个南海海域执行各项任务。

“除了满足森林灭火和水上救援需要外，它还具有突出的改装潜力，可以在海洋资源开发、海上公共服务等多个领域发挥关键性作用，可在岛礁间穿行，执行海洋监测、海关缉私、航空运输等任务，是名副其实的多面手。”中航工业民机工程部通飞办主任冷毅勋说。



7月23日，大型水陆两栖飞机AG600在珠海总装下线。



工作人员在对AG600进行组装(7月14日摄)。

至今已累计签订 17架意向订单

“研制大飞机既是航空梦，也是中国梦。今年政府工作报告中多次提及大飞机，指出加快大型飞机研制是我国‘十三五’的重点任务。作为我国‘三个大飞机’之一的AG600，就承载着这样的使命。”耿汝光说。

作为我国“三个大飞机”之一，AG600背后是群年轻的设计师团队：总人数50余人，近9成是“80”后。

全机近5万零件数量以及近百万的紧固件，对这个仅有50余人的团队就像座大山横亘在面前。从方案论证、初步设计、详细设计、部件生产试制到总装攻坚，一步步走来，梦想在这里实现。

2012年是AG600飞机非常重要的一年。对于缺乏设计经验的结构设计团队来说，任何一个微小的改动，都可能是牵一发而动全身的大工程，每一步都走得格外谨慎。

陶洪娟自研究生毕业后进入结构设计团队，从零开始，一步一个脚印，渐渐成长为结构设计团队机身组的技术骨干，独自承担了整个中后机身的所有船底框的设计。

在接手船底框设计之后，无论是确定框的结构形式、参数，还是计算稳定性，她查找资料，翻阅图纸，一一确认方案的可行性。有时为了论证一个方案是否最优，需要将不同的方案做出来，逐一比对。

佟德喜，后机身负责人，也是后期后机身组唯一的组员，被戏称为“光杆司令”，所负责的部件零件就有3000多个。加班表上看到他几乎是全勤工作至深夜，每天工作近16个小时。

正是靠着这种精神，在不到一年的时间里，AG600先后迎来了001架机中机身、机头等各大部件的下架、适航审查和挂签、交付等重大节点。截至目前，已累计签订17架意向订单。⑥6 文图均据新华社电

新华社制