

AG600珠海首飛逐格看



9時39分

機長趙生、副駕駛陳明、機械師魏鵬和監控觀察員孫康寧組成的首飛機組，駕駛AG600飛機騰空而起



在珠海機場西南3000米高度規定的空域內巡航平穩飛行約60分鐘，完成飛機各系統和基本操縱特性初步檢查等預定試飛科目

10時43分

飛機安全返航著陸，通過水門，首飛取得成功

資料來源：新華網



◀12月24日，「鯤龍」AG600在珠海金灣機場降落，陸上首飛成功 新華社

AG600改裝潛力優厚

雷達

可安裝小型機頭搜索雷達，或採用更大整流罩以安裝類似運-8警戒飛機的APS-504(V)搜索雷達；於機身側面加裝側視雷達

傳感器

可加裝先進光電吊艙，配置紅外/紫外掃描儀、成像光譜儀和拍攝取證儀等光電傳感器

自衛裝備

可配備機載紅外誘餌發射系統等軟裝備，或航空機槍、航空機炮等硬裝備

資料來源：新浪軍事

助海洋環境監測保護 可對南海全海域巡航

國產兩棲大飛機「鯤龍」首飛



▲機組人員在「鯤龍」AG600成功首飛後合影留念

新華社

繼運20、C919之後，中國國產大飛機家族再添新成員。中國自主研發的大型滅火及水上救援水陸兩棲飛機「鯤龍」AG600於24日在珠海成功完成陸上首飛，中共中央、國務院對AG600首飛成功致賀電。AG600經改裝後可作海洋環境監測和保護等用途，滿足執行島礁運輸等任務需要。該項目行政常務副總指揮吳光權表示，AG600具有航程遠，續航時間長的特點，由海南三亞起飛，能到達整個南海海域的任意地點，可實現南海全海域巡航。AG600飛機陸上首飛成功後，計劃在明年進行水上首飛。

大公報記者盧靜怡珠海報道

24日上午晴空萬里，跑道上，中國自主研製的水陸兩棲飛機AG600正蓄勢待發。啟動、滑行、起飛……伴隨巨大轟鳴聲，AG600身影直上雲霄。飛機由機長趙生等四人組成首飛機組駕駛，在3000米高度平穩飛行約1小時後安全返航著陸。

中共中央國務院致賀電

國務院副總理馬凱出席首飛活動並致辭，中共中央政治局委員、廣東省委書記李希出席首飛活動。中共中央、國務院24日對AG600首飛致賀電表示，AG600是中國首次按照中國民航適航規章要求研製的大型特種用途飛機，是國家應急救援體系建設急需的重大航空裝備。首飛成功標誌中國航空工業特種用途飛機研製能力取得重大突破，是繼C919大型客機首飛成功後中國民用航空工業發展又一重要里程碑。

AG600全機5萬多個結構及系統零部件中，98%由國內供應商提供，全機機載成品95%以上為國產產品。

起降抗浪能力不低於2米

「這是一架會飛的船，也是一架會游泳的飛機。」吳光權生動地形容道。AG600按照「水陸兩棲、一機多型、系列發展」設計思路，滿足滅火和救援要求之



▲AG600總設計師黃領才(左)及AG600首飛機長趙生(右) 大公報記者盧靜怡攝

同時，兼顧改裝成海洋環境監測和保護等用途的可能性和靈活性。具備上天下海能耐的AG600可在陸地和水面上起降，於水源與火場間多次往返投水滅火，森林滅火、特種滅火效率高，20秒內可一次汲水12噸，單次投水救火面積可達4000餘平方米。AG600海上救援速度快是救撈船舶10倍以上，起降抗浪能力不低於2米，可一次救助50名海上遇險人員，能滿足「一帶一路」海上航行安全保障和緊急支援等任務的需要。

AG600總設計師黃領才在首飛後說：「我們不能在所有的島礁上都建機場。有了AG600，我們可更好地開發南海島礁的旅遊資源以及相關領域。」黃領才補充，目前中國近海搜救主要依靠直升機為主的搜羅體系，在500公里到1000公里以外遠海

海域，船舶需10到20個小時才能抵達，AG600收到信號後可在2至3小時內抵達1000公里以外海域，實現快速救援及快速返回基地，為遠海提供安全保障。

最快明年水上首飛

AG600計劃明年進行水上首飛，研製試飛和型號合格審定試飛將逐步開展。首飛後媒體通氣會上，機長趙生分享首飛體驗時笑言：「首飛前做了各種預想和應對準備，今天都沒有用上，飛機表現非常好。沒有任何故障警告問題，性能也與預期一樣。我感到非常高興。」

AG600總設計師黃領才表示，從國家立項型號研製啟動至今，各參研單位先後克服一系列難題，攻克氣動融合布局設計與試驗技術，高抗浪船型機身設計與試驗技術等難關。飛機堅持自主創新，以國內供應商配套為主，培養20多家系統級供應商，帶動國內一批民用航空裝備製造業企業發展，促進國產成品民機適航體系建設。AG600項目現場常務副總指揮張樞璋表示，AG600一機多用，已引起一些「一帶一路」國家客戶關注。AG600項目於2009年7月啟動適航取證工作，目前型號合格審定已完成概念設計階段、要求確定階段、符合性計劃制定階段工作，並於2017年9月轉入符合性計劃實施階段。

執法維權 能直飛曾母暗沙

【大公報訊】據新浪網報道：作為全球最大一款水陸兩棲飛機，AG600可按不同需求改裝成能滿足執行海洋環境監測、資源探測、島礁補給、海上緝私與安全保障、海上執法與維權等多項任務。這些改裝機型能有效執行各項任務，捍衛中國南海主權。

中國海疆超過300萬平方公里，分布着眾多島嶼，有些島礁離大陸上千公里。AG600最大航程4500公里，能輕鬆從海南島出發直抵中國最南端的曾母暗沙(往返一次為3000多公里)，並對沿途海空域從容巡查。尺寸堪比波音737客機的

AG600，其最大起飛重量達53.5噸，遠超新舟60飛機的21噸，故可加裝更多特種設備，擁有更強的探測、監視、取證及救援等能力，對完成島礁人員和物資補給意義重大。

AG600飛機不但巡航速度與新舟60飛機一樣，而且可在水上起降，對突發事件做出快速響應，部署性更佳。舉例，對某些沒有飛機跑道的中國島礁領土，對需要迅速抵達並處理水上狀況的某些海域，AG600飛機可大展身手。AG600飛機由中國自主研製，只要性能達標，中國海洋執法部門可根據實際進行採購，有利快速擴展機隊規模。

國產大飛機「族譜」羽翼漸豐

【大公報訊】據新華網報道：12月24日上午9時39分許，大型水陸兩棲飛機AG600從珠海金灣機場啟動，滑行，一飛沖天。十年磨礪，運20、C919、AG600，中國大飛機「三兄弟」終於藍天聚首。

2007年，國務院原則批准大型飛機研製重大科技專項。此後兩年裏，三個不同用途的大飛機項目相繼立項。2013年1月，最早立項的大型運輸機運20首次試飛成功，中國成為世界上第四個能研製大型運輸

機的國家。2017年5月5日，大型客機C919從上海浦東機場的跑道上滑跑而起，成功首飛。歷經多年自主攻關，中國大飛機家族已具備相對完整「家族譜系」，中國正式進入全球「大飛機俱樂部」。

中航通飛華南飛機工業有限公司是AG600的主承製單位，公司董事長劉祥仁說，AG600可根據任務需要，通過改裝，廣泛應用於海洋環境監測、海洋資源探測、海上運輸等其他用途。

「八年苦戰，只為這一飛沖天！」

【大公報訊】據新華社報道：藍色外套胸前別着一面小小五星紅旗，69歲中國航空業「試飛英雄」黃炳新沒穿飛行服，一大早就頂着大風站在中國南海邊的珠海金灣機場跑道邊。

12月24日9時39分，大型水陸兩棲飛機「鯤龍」AG600起飛。歷史機緣巧合就是如此奇妙，中國人起飛的夢想在前，正是在這片土地被照亮。1909年，「中國航空之父」馮如正是在這裏駕駛中國國產

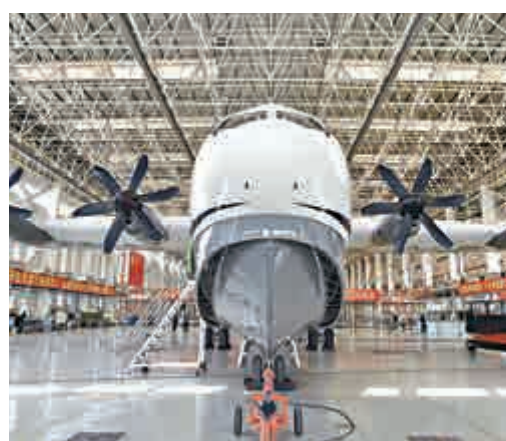
飛機起飛。

研製團隊平均年齡35歲

黃炳新曾執行「飛豹」等重點型號試驗飛行任務，創造過中國乃至世界試飛行業奇跡，他說：「很榮幸能為國家試飛過那麼多型新機，更羨慕今天的年輕人飛上了中國人自己的大飛機。」為首飛成功這一刻，平均年齡35歲的AG600研製團隊耗時整整八年。

「八年苦戰，只為這一飛沖天！承載了幾代人的夢想，萬眾矚目與期盼，圓夢今朝！越是核心關鍵的越無法買到，必須靠自己。」AG600總設計師黃領才說。

黃萬甲是80後，他負責AG600動力和環控系統設計。黃萬甲表示，親眼見證AG600首飛成功後自己更有底氣和信心憧憬未來。「對於一個國家，從容就是更有底氣，這是一個強國應有的狀態。」他說。



▲「鯤龍」AG600一機多用

新華社

評比結論

論操作性能—AG600勝

飛行時速僅次於俄羅斯別200，但別200採用渦扇發動機，起降時應對惡劣海況能力受到一定影響

論升級潛力—AG600勝

可因應需要改裝成為能夠滿足反海盜、反潛、電子戰、海洋環境監測與保護、資源探測機型

論起降抗浪—AG600勝

水面起降抗浪高度為2米，設計指標達2.8米，日本US2的設計指標為3米，但有待驗證，俄羅斯別200為1.3米

論運輸能力—AG600勝

與日本US2航程不相上下，但AG600最大起飛重量比US2大，機艙容積是US2之1.5倍

資料來源：新浪軍事

AG600 傲視同儕

	中國AG600	俄羅斯別200	日本US2
長/翼展/機身高	36.9米/39米/12米	32米/32米/8.9米	33.4米/33.1米/9.8米
最大起飛重量	53.5噸	36噸	43噸
水面起降抗浪高度	2米(設計指標2.8米)	1.2米	3米(設計指標，待驗證)
最大巡航時速	500公里	700公里	480公里
最大航程	4500公里	4000公里	4500公里
最大載員	50人	44人(別200應急狀況型) 72人(別210客運型)	20人