

國產航母再海試 啓各系統聯調

將加大載重提高排水量 對動力做更大幅度驗證

香港文匯報訊(記者 宋偉 大連報道)首艘國產航母昨晨在一片薄霧中駛離大連造船廠碼頭,前往黃海北部相關海域進行第二次試航,海軍89號綜合保障船當日並未隨行。在首次海試檢驗驗證動力和推進系統後,有軍事專家認為,第二次海試將對動力、通訊、指揮等各項系統聯調聯試。此外,還將在加大航母重量、提高排水量後再對動力和其它輔助系統進行更大幅度驗證。

昨晨5點半,香港文匯報記者在大連造船廠附近觀察發現,國產航母後方懸梯已被吊離。半小時後,航母主機啟動。一片薄霧中,有拖船開始向航母方向運動集結。6時40分許,6艘拖船全部到位,開始繫掛纜繩。與此同時,甲板前方與岸上最後連接的懸梯也被吊離。隨後,航母啟動頂板雷達。7時45分許,大連造船廠內響起禮炮和禮炮聲,歡送國產航母進行第二次海試。航母亦升起國旗,並掛出代表「本船將要出海,所有人員立即回船」的海事信號旗。5分鐘後,拖船開始拖曳,航母倒車退出碼頭,並改掛代表「我正在海試」的信號旗。8時30分許,國產航母在拖輪輔助下完成調頭,轉向駛往海試區域。

2保障船日前離港或為補給

遼寧海事局曾在8月24日發佈遼警0169號航行警告,顯示自8月25日18時至9月7日8時,在黃海北部四點鐘線範圍內執行軍事任務,禁止船舶駛入。坐標顯示,這一海域與國產航母首次海試區域幾近重合。香港文匯報記者25日看到,自早上7時起即有工作人員巡視國產航母甲板,且所有艦載武器均撤下防雨布包裹。當日9時30分,

■國產航母駛離泊位。
香港文匯報記者宋偉 攝



原本離開碼頭的海軍89號綜合保障船(89艦),懸掛代表「我船上有引航員」的海事信號旗,返航駛回泊位,早前隨89艦一起離開的88艦也一同返港。有消息指,兩艦短暫離港可能是為了更替參加航母訓練人員並補給物資。當日下午三時許,大批船廠人員攜行李登上航母甲板,經檢查登記後入艦。同一時間,國產航母啟動主機並冒出縷縷白煙。隨後,包括海軍官兵、消防員、船廠工人在內,有多達百餘人在甲板列隊集結。該場景在國產航母首次海試前一天也曾出現過,顯示第二次海試在即。有軍事專家指出,中國首艘航母遼寧艦在

海試結束後形成海試手冊,提供了中國航母海試技術標準。國產航母是按照遼寧艦所積累的經驗,並按照海試規程、測試標準來進行測試,所以兩者之間的關聯性比較密切。

動力測試進程快過遼寧艦

該軍事專家認為,在首次海試檢驗驗證動力和推進系統後,第二次海試的測試主要內容是在第一次的基礎上對動力、通訊、指揮等各項系統進行聯調聯試。首次海試後的艦裝,對裝備進行了強化和優化,在此次海試中需檢測其性能是否有所提升。其次,在加大航母重量、提高排水量之後再對動力和其它輔助系統進行更大幅度的驗證,看其性能

是否達到設計指標。航速測試是動力系統驗證的一個重要方面。公開信息顯示,國產軍艦的航速測試通常進行高中低三檔,即最大航速、巡航航速和最低航速。只有完成航速測試,才能進行回轉試驗、慣性試驗和倒車試驗等各類總體試驗項目。國產航母首次海試後,中國軍網英文版曾發佈過一張航母高速轉彎「飄移」照片,表明其正在測試大速度回轉,這顯示出其動力測試進程比當初的遼寧艦有大幅提高。

專家稱不進行艦載機起降

航母海試項目繁多,除船體動力、指揮系

統、雷達導航、通訊系統等性能測試,最重要的一項是艦載機訓練。今次海試前,包括殲-15在內三款艦載機模型亮相引發外界眾多猜測。但隨後有軍事專家明確指出,第二次海試期間不會進行艦載機起降。

據了解,航母艦載機訓練大致分為四個階段,一是適應海洋性環境;二是低空通場,熟悉下降環境;三是訓練快速著落後迅速拉升;四是著艦試驗。公開報道顯示,遼寧艦曾在第二次海試中完成低空通場試驗。

軍事專家李傑此前表示,除了動力和推進系統,航母還要對導航、航海、機電等系統逐項測試,需至少5至6次海試,周期大約1年,方能交付海軍。

國產航母近期動態

- 5月13日至18日**
國產航母首次出海試航。
- 5月22日**
國產航母重進船塢開始維護。
- 6月19日**
國產航母塢內注水,艦身下部塗裝完成。
- 7月4日**
國產航母出塢至泊位停靠繼續舾裝。
- 8月17日**
國產航母舾裝基本結束,腳手架完全拆除。
- 8月18日**
油船為國產航母加注燃油。
- 8月20日**
用於繫留試驗的殲-15、直-9及直-18三架艦載機模型亮相國產航母甲板。
- 8月22日**
國產航母的「保障船」89艦離港出海,88艦跟隨。

整理：香港文匯報記者 宋偉

中歐班列累計開行數量達萬列

香港文匯報訊(記者 馬琳 北京報道)中國鐵路總公司昨日發佈消息稱,隨着X8044次中歐班列(漢堡-武漢)順利到達武漢吳家山鐵路集裝箱中心站,中歐班列累計開行數量達到10,000列。自2011年開行以來,中歐班列快速發展,規模數量呈現井噴式增長,目前

已成為「一帶一路」建設的標誌性成果,被喻為「一帶一路」上的「鋼鐵駝隊」。中國鐵路總公司相關負責人介紹,中歐班列自2011年開行以來,從無到有,快速發展,規模數量呈現井噴式增長。其中,2011年至2016年分別開行17列、

42列、80列、308列、815列、1,702列。進入2017年,全年開行3,673列,同比增長116%。2018年上半年共開行2,490列,同比增長69%。同時,中歐班列初步實現「重去重回」,返程班列比例穩步提升,2017年同比增長123%,佔去程的53%;2018年上半年同比增長100%,佔去程的69%。

載貨類別多樣 包攬工業民生

該負責人續指,在貨物品類上,去程,中歐班列運輸貨物品類已從單一的IT產品,擴大到衣服鞋帽、汽車汽配、糧食食品、葡萄酒、咖啡豆、木材、傢具、化工品、小商品、機械設備等品類;返程,已形成以汽配、機械設備、日用品、食品、木材為主的固定回程貨源。

據了解,中歐班列是指按照固定車次、線路、班期和全程運行時刻開行,往來於中國與歐洲以及「一帶一路」沿線各國的集裝箱國際鐵路聯運班列。近年來,中國鐵路總公司發揮亞歐大陸鐵路網絡優勢,不斷提升中歐班列服務質量和運行品質,實現中歐班列開行數量

的快速增長,有力促進了中國對外開放和「一帶一路」沿線國家經貿往來。

中西部大城市實現日行一班

根據中國鐵路官方資料,截至2018年7月,內地穩定開行中歐班列城市已達到25個,其中重慶、成都、武漢、鄭州、西安等中西部大城市開行的中歐班列,已基本實現了日行一班,比遠洋海運的周次航班更加頻繁。在覆蓋範圍上,中歐班列已經通達14個國家的43座城市,開行線路達到65條,運輸網絡覆蓋亞歐大陸主要區域。

在不少學者眼中,中歐班列已儼然成為「一帶一路」倡議的標誌性項目。交通運輸部規劃研究院水運所總工程師孫瀚冰分析指出,中歐班列串聯起中國、中亞、俄羅斯、東中歐、蒙古等國家和地區,使其成為新時代亞歐國際物流體系的重要組成部分,成為國際陸路運輸的「中國方案」。

同時,中歐班列實現的「道路聯通」,有效地帶動了中國內地地區開放型經濟發展,促進了其與沿線國家的務實合作。



■隨着X8044次中歐班列(漢堡-武漢)順利到達武漢吳家山鐵路集裝箱中心站,中歐班列累計開行數量達到1萬列。
新華社

哈爾濱酒店惡火增至20死

香港文匯報訊(記者 王欣欣 哈爾濱報道)香港文匯報於昨日A9版報道的「哈爾濱酒店惡火 19亡23傷」一事有新的發展:香港文匯報記者從昨日下午17時召開的哈爾濱市政府第二次新聞發佈會上了解到,酒店24日晚共入住115位客人,前日火災當晚取得聯繫有95人,19人死亡。昨日在現場坍塌建築底部又發現一名遇難者,火災事故共導致20人死亡。

9難屬確認遇難者身份

截至昨日14時,在以往現場清理的基礎上,在大型挖掘器械不能進入現場的情況下,抽乾積水後,救援人員對3米厚的坍塌部分進行全面徹底清理,最終在坍塌部分最底部又發現一名遇難

者,至今火災事故共導致20人死亡。截至目前,已有9位遇難者的家屬到哈爾濱並確認遇難者身份。搜救工作已全部結束。

前晚21時,國家衛健委醫療專家組抵達哈爾濱,連夜為火災事故傷者進行會診和病情評估。專家組認為,哈爾濱市各有關醫院對傷者一氧化碳中毒和有害氣體中毒的主要診斷明確;對於燒傷及高齡患者搶救及時。專家組對下一步治療已提出具體的指導意見,醫院將按照專家組的具體意見認真研究制定治療方案,確保住院傷者得到有效救治。哈爾濱市衛計委已成立兩個心理諮詢專家團隊,為傷者進行心理疏導,並開展有效服務。當日入住醫院的24名傷者,除一人經全力搶救無效死亡外,昨日上午已有一名傷者康復出院,其餘22名

傷者繼續治療。目前除一名高齡危重傷者正在ICU搶救外,其他傷者病情穩定,生命體徵平穩,處於密切醫學觀察中。

工作組抵哈指導調查

事故發生當天,國家應急管理部迅速抽調10人組成工作組到哈指導火災救援及事故調查工作。目前,事故調查工作已全面啟動,國家應急管理部調集全國最有經驗的專家,會同黑龍江省內專家和技術骨幹組成40餘人的專家組,對火災成因開展技術調查。哈爾濱市政府表示將全力配合做好事故調查工作,此次事件無論涉及什麼人、哪個部門,都要依法依規對有關責任人予以嚴肅處理,絕不姑息。此次火災事故涉案嫌疑人張某平,為



■前日發生的哈爾濱酒店火災死者人數增至20人。圖為消防員當日在現場搜救。
新華社

內地研新血管支架 減晚期血栓風險

香港文匯報訊 據新華社報道,冠脈支架手術是心肌梗塞、心絞痛等心血管狹窄類疾病的常用治療手段,但支架的植入改變了血管生理環境,易帶來副作用。我國科學家研發出一種新型載藥塗層設計,有助於降低支架植入後心血管再狹窄和晚期血栓的風險。相關研究成果已於近日在線發表於自然出版集團旗下學術期刊《自然-亞洲材料》。

據論文通訊作者、重慶大學生物工學院教授王貴學介紹,支架的植入改變了血管生理環境,刺激血管平滑肌細胞增殖,促使血小板聚集引發炎症;而目前上市的支架塗層所帶的抗增殖藥物在一定程度上會抑制受損內皮修復,延遲新生內皮對支架的覆蓋,延長了支架及內皮損傷對血小板的激活時間,增加了晚期血栓發生的風險。

針對上述問題,王貴學帶領的科研團隊設計了一種由核殼結構微粒組成的載藥塗層支架。王貴學解釋,藥物釋放模擬研究表明,這種塗層設計可以實現對兩種藥物的時序性差異釋放,符合受損內皮的修復過程,有利於降低支架內再狹窄和晚期血栓的風險。

國產「鯤龍」將進行水上試飛

■「鯤龍」完成轉場落地荆門。
中國航空工業供圖



香港文匯報訊(記者 劉凝哲 北京報道)香港文匯報記者從中國航空工業獲悉,昨晨9時43分,航空工業自主研製的大型滅火/水上救援水陸兩棲飛機「鯤龍」AG600001架機跨越廣東、湖南、湖北空域,順利從珠海金灣機場轉至荆門漳河機場,成功完成轉場任務。未來,中國「大飛機」家族中具備水陸兩棲特性的「鯤龍」AG600將開啟全新旅程,全面進入水上試驗、試飛階段。

航空工業介紹,「鯤龍」AG600是為滿足中國森林滅火和水上救援的迫切需要,首次按中國民航適航規章CCAR25部、自主研製的大型特種用途民用飛機,是國家應急救援體系建設急需的重大航空裝備。自2017年12月24日成功陸上首飛以來,進行了系統驗證試飛和轉場前調整試飛,完成了飛行性能、飛機各系統的主要功能驗證。下一步,「鯤龍」AG600飛機將在荆門漳河機場開展水上試驗、試飛相關工作。