

香港文匯報訊（記者 劉凝哲 北京報道）中國首款大型水陸兩棲飛機——“鯤龍” AG600 20日在湖北荊門漳河機場完成首次水上飛行，這是“鯤龍”作為水陸兩棲飛機水上特性的關鍵驗證，堪稱該項目的重要里程碑。繼去年底完成陸上飛行後，“鯤龍”今又取得水上飛行的成功，對提升中國民用機產品供給能力和水平，有效促進應急救援航空裝備體系建設的跨越式發展，助推海洋強國建設等方面具有重大意義。

20日上午8時30分許，“鯤龍”水上首飛正式開始，飛機滑行後進入漳河水庫。8時51分，由機長趙生、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，按預定科目，駕駛AG600從水面起飛，畫面壯美宛如巨鯢出海。經過拉升和飛行，AG600在9時05分穩穩降落水面，“鯤龍”首次水上飛行取得成功。

首次研製大型特種民用機

“鯤龍”是目前世界上在研最大的水陸兩棲飛機，由中國航空工業歷時多年自主研製，這也是中國首次研製的大型特種用途民用飛機。與“鯤龍”在去年12月完成首次陸上飛行相比，20日進行的首次水上飛行難度更大。

為保證水上首飛的安全，AG600此前已進行過十餘次水上滑行試驗，速度涵蓋低、中、高速，驗證了飛機水面操縱性和穩定性指標。

AG600離水速度達180公里

AG600總設計師黃領才表示，一般民用船舶速度在每小時30公里左右，高速快艇也只能達到每小時70公里左右，AG600在水上起飛的離水速度要達到每小時180公里左右，這對飛機的設計提出新挑戰。此外，如何保證機體結構在水面時不漏水，保證在風浪影響下飛機狀態穩定，都是對研發人員的考驗。

針對大型水陸兩棲飛機研製的難點，航空工業開展技術攻關，先後攻克了氣水動佈局設計和船型機身設計上的多項關鍵技術。在AG600的研製過程中，探索研究並確立了水上飛機適航審查方法，形成具有自主知識產權的水陸兩棲飛機設計研發技術體系和適航體系，全面提升中國水面飛行器的設計、製造和適航能力，推動水面飛行器水動力設計技術的發展，為新型水面飛行器的發展奠定堅實基礎。

據介紹，“鯤龍”的用途廣泛，可應用在多種行業。按照“水陸兩棲、一機多型、系列發展”的設計思路，“鯤龍”在滿足森林滅火和水上救援要求的同時，通過系列化發展和改進改型，還可滿足執行海洋環境監測與保護、資源探測、島礁運輸等任務需要，以及提供海上航行安全保障和緊急支援等任務。

航空工業表示，“鯤龍”成功水上首飛，標誌着中國已經完全掌握了大型水陸兩棲飛機總體設計、氣動結構、航電系統的完全自主知識產權。未來，AG600將加快研製步伐，盡快進入市場，滿足國家應急救援體系建設對大型航空裝備的需求。

鯤龍出水 國產兩棲機首飛圓滿

適用森林滅火及海上救援 助海洋強國建設

準備起飛

“鯤龍” AG600滑向水面準備起飛。

新華社

平穩降落

“鯤龍” AG600在水上平穩降落。

航空工業供圖

水上滑行

“鯤龍” AG600 在水上滑行。

航空工業供圖

鯤龍出水

“鯤龍” AG600 在水上滑行。

新華社





△國產大型水陸兩棲飛機“鯤龍” AG600 20日水上首飛成功。

航空工業供圖

“鯤龍”研製時間

2009年6月	經國家正式批覆立項。
2016年7月	在珠海實現總裝下線。
2017年12月	在珠海完成陸上首飛。
2018年8月	從珠海轉場至荊門，全面進入水上試驗、試飛階段。
10月20日	成功完成水上首飛。

整理：香港文匯報記者 劉凝哲

會飛的船 會游的飛機

特稿

有人形容“鯤龍” AG600是“會飛的大船”或“會游的飛機”。“鯤龍”是由中國上世紀研製的“水轟五”水上飛機為原型的新設計。值得一提的是，中國航空工業對“鯤龍”的機體結構、動力裝置和主要機載系統等核心技術擁有完全自主知識產權。

“鯤龍”採用懸臂式上單翼、前三點可收放式起落架、單船身水陸兩棲飛機佈局形式，選裝四台國產渦槳-6系列發動機，機長37米、翼展38.8米、機高12.1米（外部尺寸與波音737相當），最大起飛重量53.5噸。

據介紹，“鯤龍”可在水源與火場之間多次往返投水滅火，一次可最多汲水12噸，可在距離樹梢30米到50米高度處進行投水。單次投水救火可對4,000餘平方米的火場進行有效撲滅。此外，“鯤龍”還具有航程遠、續航時間長的特點，在不低於兩米海浪的海況執行救援任務。

在海上作業方面，“鯤龍”擁有高抗浪船體設計，除在水面低空搜索外，還可在兩米高海浪的複雜氣象條件下實施水面救援行動，水上應急救援可以一次性救護50名遇險人員。

■香港文匯報記者 劉凝哲 北京報道