大型灭火/水上救援水陆两栖飞机AG600研制大事记

2009年

6月2日，国家工业和信息化部与财政部同意批复大型灭火／水上救援水陆两栖飞机（以下简称AG600）项目研制立项。
9月5日，召开了AG600项目启动会，标志着我国又一重大民用飞机项目研制正式启动。

2010年

7月28日，航空工业通飞与中国民航局适航审定司签署了安全保障合作计划（PSP）。

2011年

10月，完成第一轮可研论证。

2012年

5月26日，通过了总体技术方案评审。
12月8日，中共中央总书记、中央军委主席习近平考察航空工业通飞珠海基地，登上AG600物理样机，听取研制汇报。

2013年

1月15日，通过了研制工艺总方案评审。
4月25-26日，通过了初步设计评审。
7月5日，召开了型号合格审定委员会首次TCB会议。
10月30日，工信部组织召开了使用需求研讨会。
12月，工信部批复了AG600经济技术可行性研究报告。

2014年

3月中旬，首个机体结构零部件制造开工，标志着项目正式进入了制造阶段。
9月19日，通过了详细设计评审会。
12月29日，首个机体结构大部件中机身下架。

2015年

2月14日，民航局上海适航审定中心对AG600中机身大部件进行了制造符合性检查，颁发了首个机体结构“批准放行证书／适航批准标签”。
5月29日，开始进行全机身对接开缝。
7月17日，完成了机身结构对接下架，全面进入总装阶段。
8月11日，直流电动泵和液压泵新研成品获得了首个成品“批准放行证书／适航批准标签”。
8月21日，召开了中间型号合格审定委员会（TCB）会议，确定了型号合格审定基础。
9月30日，完成了航电试验。
12月30日，完成了燃油系统试验。

2016年

7月23日，AG600 001架机在珠海总装下线。
11月1-6日，AG600首次以真机亮相中国航展。
12月30日，完成了001架机全机系统调试。

2017年

2月13日，完成了发动机首次试车。
4月25日，完成了首飞前全机地面共振试验。
4月26日，完成了首飞前全机静力试验。
4月29日，在珠海进行了首次地面滑行试验，取得圆满成功。
9月20日，中间型号合格审定委员会（TCB）会议（第二次）在珠海召开。
10月31日，完成低、中速滑行。
12月2日，通过了首飞技术质量评审。
12月3日，通过了首飞放飞评审。
12月7日，完成了特许飞行证办理。
12月11日，完成了高速滑行试验。
12月24日，开展陆上首次飞行试验，取得圆满成功。

陆上试飞时。

直面挑战 加速起飞——大型水陆两栖飞机AG600研制之路

马凯与谭瑞松进行交谈。

首飞成功后试飞员走下舱梯。

试飞员和总设计师黄领才。

飞行总结会。

民用航空局颁发《民用飞行器特许飞行证》。

本报通讯员 戴海滨 徐坤坤

2017年12月，中国珠海。

中航通用飞机有限责任公司（以下简称航空工业通飞）总装厂房里，一架大型飞机正在进行紧张的研发和试制工作。

五年前，中共中央总书记习近平曾亲自登上这款机型的机头物理样机，关切地询问了这款以森林灭火、海上救援等需求为目标的飞机的相关情况，要求通飞加快推进大型水陆两用型飞机项目的研制、早日投入使用，他亲切地说：“在科技创新、提升整体国力方面，你们是很重要的力量。我相信你们一定会再创新的成绩！”

总书记的勉励极大鼓舞了航空工业通飞广大干部职工。

两年前，它顺利实现机身段对接，全面进入总装阶段；

一年前，它完成总装，全面进入联调联试阶段；

而今，它已完成了首飞，即将展翼翱翔于祖国的蓝天之上。

这就是大型灭火／水上救援水陆两栖飞机AG600。

怀揣初心 为国筑器

航空工业是现代工业文明的奇迹之一，飞机的横空出世，为现代社会插上了翅膀，而将飞机与“救人于水火”联系在一起，又为飞机赋予了新的使命。

AG600飞机项目是我国为满足森林灭火和水上救援的迫切需要，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。它按照“水陆两栖、一机多型、系列发展”的设计思路，采用单船身、悬臂上单翼布局及前三点可收放式起落架，选装4台国产涡桨6发动机。全机共有5万多个结构、2万多个系统零部件、100余万个标准件。研制这么大的特种飞机，对于航空工业通飞来说是第一次；对于航空工业而言，研制这么大体量既能在陆地上起降又能在水面上起降的特种飞机，也属首次；放眼世界，类似型号的飞行器也是不多见的。

2006年初，航空工业特飞所开始着手开展水面飞行器用于国家应急救援方面的综合论证。2007年11月，正式向国防科工委上报了《大型灭火／水上救援水陆两栖飞机研制项目建议书》，拟争取国防科技工业民用专项科研工程研制项目立项支持。2009年2月25日，国务院总理签字批准项目立项；6月2日，国家工业和信息化部与财政部以（2009）258号文《关于大型灭火／水上救援水陆两栖飞机研制项目立项的批复》，同意批复项目研制立项；9月5日，中国航空工业集团公司正式对外宣布启动大型灭火／水上救援水陆两栖飞机研制项目。2011年初，完成了珠海研究机构建设及责任分工，对AG600总师系统部分人员进行了调整，同时在全球范围内开展招聘工作，引进技术及管理人才60余人，返聘专家31名，充实了研制队伍；10月，按照“一套班子，两块牌子；一个体系，两地运行”的原则，重新调整了航空工业特飞所／通飞研究院机构建设方案。

而今，8个年头过去了，航空人携手并进、奋力前行，遇到的艰难与险阻不胜枚举；研制团队攻坚克难，突破多项关键技术，完成了总体方案设计、初步设计和详细设计，发出所有生产数模和技术文件，完成了首飞前百余项大型试验、三千余项设备安全性试验；AG600项目共召开300余次适航审查会议，确认了数千个零组件制造符合性项目、数万个制造符合性检查工序，完成42个结构大部件的适航预检查和局方制造符合性检查，下发两千余份总装指令……从立项、设计、各大机体商联合制造，到适航挂签、总装，几乎每一步都是大型特种飞机的尝试与突破。而来自国内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也参与到了项目研制中来，和航空人一道承载起了为国筑器的神圣使命。

众志成城 砥砺前行

为顺利完成AG600飞机的研制，航空工业研究制定了“主承制商－供应商”的“大协作”模式，充分调动全国资源参与型号研制。先后任命时任航空工业副总经理徐占斌（现国家国防科技工业局党组成员、副局长）、时任副总经理耿汝光（现任航空工业顾问）、副总经理李本正和副总经理陈元先为项目行政总指挥。同时，确定航空工业通飞为责任主体，航空工业特飞所／通飞研究院为总设计师单位，先后任命陈正国、黄领才担任总设计师，航空工业通飞华南公司为飞机主承制单位。

项目研制工作全面启动后，高度重视适航工作。航空工业特飞所专门组建了适航管理机构，承担适航技术、管理与监督职能。2010年1月，特飞所与民航局上海审定中心就安全保障合作计划（PSP）条款进行了研讨，形成PSP草案；7月28日，通飞与中国民航局签署了PSP。2012年2月~4月，各专业先后完成了联合概念定义；5月23~26日，先后召开了可行性研究报告评审会和总体技术方案评审会，评审认为：总体技术方案合理可行，可以转入初步设计工作。

2013年4月25~26日，在珠海组织召开了初步设计评审会。评审认为：飞机主要性能指标达到立项批复性能，可转入详细设计工作；7月5日，在上海召开首次型号合格审定委员会（TCB）会议，标志型号审定工作全面启动；11月17日，工信部召开可行性研究报告评审会，通过可研评审；同年12月，项目可研批复。

2014年9月18日~19日，AG600详细设计评审会召开，评审组一致同意飞机通过详细设计评审，可以转入下一阶段工作。2015年2月8日，完成电缆安装图纸发放以及电缆线束图纸发放工作，标志着AG600项目详细设计工作全部完成；8月21日，召开了型号合格审定委员会（TCB）中间会议，确定了AG600飞机型号合格审定基础。

设计方案完成之后，考虑到飞机的质量和安全，以及欧美在技术上的垄断，飞机主承制商在全国范围内部工程更改控制的方案及构型纪实控制，为AG600及我国“主－供”模式下大型通用飞机研制的构型管理奠定了基础。

数字化协调技术和低成本对接工装，让大飞机总装更精准。作为AG600主承制商单位，不仅要降低生产成本、提高工作效率，还需要管控所有机体供应商部件的装配技术协调。为保证结构装配的协调，华南公司全面采用了数字化协调装配工艺，研制了6套标工和7项协调数据集，满足了大部件装配协调要求，经过飞机总装验证，所有协调部位均满足设计要求，表明研制团队初步掌握了大型飞机数字化结构装配协调技术。

在进行AG600飞机大部件对接工装研制过程中，华南公司综合考量飞机的产量和生产速率，提出并研制了低成本半自动柔性对接工装，简化了总装对接工装形式，大幅度降低了飞机大部件对接工装的成本。

AG600飞机总装阶段需要进行三段机身和中央翼、外翼、尾翼等大部件的精确对接工作，在大部件对接过程中，华南公司成功解决了大部件对接测量基准规划设计、大型异形机身对接面工艺协调、部件姿态调整、大部件数字化测量以及全机对接质量综合评价方法等多项难点，成功完成了AG600飞机大部件对接工作，全机测量结果符合设计技术要求。

欲善其事，先利其器。一个飞机型号的铁鸟试验室建设，本应该是很花钱的，但AG600飞机的铁鸟试验室建设费用却不到5千万元。为了能少花钱办大事，铁鸟试验室的建设者经受尽脱汗，精打细算，极力精简。同时，团队成员加班加点，各专业高度配合，仅用时9个月，就完成了铁鸟试验室所有试验平台的安装、调试工作，保证了AG600铁鸟首飞前试验能够按期开展。仅用5个月时间完成了AG600铁鸟19套设备设施的验收；在100天的时间里，完成了操纵系统、液压系统、起落架收放系统等共计270多项试验，为AG600飞机首飞提供了坚实保障。

航电构建智能化“神经”系统。航电综合试验室历经3次公开招标，最终以国内同级别航电综合试验室建设成本的三分之一，圆满完成项目建设。试验室承担的功能达到国内同等水平——系统仿真、开发与综合、测试验证、适航验证、机上地面试验支撑、试飞试验支撑等，已经过航电系统C型件集成测试、航电系统与机电系统联试试验以及航电系统S型件回归测试等3项大型试验验证。截至目前，航电试验环境运行稳定，功能达到预期设计要求，并持续为AG600型号研制提供地面保障。

起落架创国内最高、最复杂的单支柱起落架纪录。滑行是飞行的前奏。对民机而言，在完成首飞前要经历低、中、高地面滑行试验以验证滑行震动状态下机体结构、各系统工作是否正常，飞机刹车效率以及滑行中的转弯能力和保持直线滑行的能力。AG600飞机既为船底形的，机翼为上单翼。为保证船身式机体的水动性能和不破坏汲水舱的底部结构设计，主起落架不能像其他运输机或民航客机收藏于机腹或机翼内，而是收藏于机身侧面主起落架的整流罩内。悬臂外伸式高单支柱起落架布局对气动外形、滑水性能、飞机侧翻角、收放运动机构设计提出了很高的要求。设计过程中，通过风洞试验、水动试验等，不断优化，使起落架收藏空间尽量紧凑，最终确定了整流罩外形；通过CATIA三维建模及运动仿真技术，不断优化起落架收放机构的形式及收放路径。同时，为满足AG600飞机的水陆特性，机轮刹车严格考虑防水密封，防盐雾腐蚀；具有良好的湿态刹车性能，刹车装置采用碳／陶刹车盘，目前在大吨位飞机上应用还是首次。

船体结构助力上天入海。作为一款主要用于执行灭火及水上救援任务的四发涡桨综合救援飞机，采用单船身、高上单翼、T型尾翼、前三点式起落架设计。

飞机在水面高速滑行和自由起降，需要克服强大的水阻力和波浪干扰，这是船身设计首先需要考虑的技术难题。借鉴船身外形设计机身是第一步，工程人员将机身下部设计成“V”型船身设计，从机头到机尾呈多曲变截面形状，这是AG600飞机最大的特征。它能使飞机像船一样在水面自由漂浮不倾覆，具备良好的横向稳定性。同时为了克服飞机在水面滑行过程中出现不可控制的“海豚运动”和弹跳、摇摆情况，飞机船身采用大长宽比设计，这极大地降低了降落时水面载荷对船身的冲击，提高了水上飞机在水面滑行时纵向稳定性。

AG600飞机能在水面上快速短距起降，还有一个重要设计——断阶。通俗地讲，断阶就是水面起飞减阻并离开水面用的台阶，即飞机起飞离水时使飞机尾部容易脱离水面的一种结构设计，采用这样的设计能使得机体后部有足够的空气流通量，消除后部机身上下表面压差，防止离开断阶的水花升起或依附于后滑行底面从而增加摩擦阻力。

同时，作为一款具备灭火功能的飞行利器，AG600飞机配装有快速汲水系统。只要有广阔的水面，即便在滑行时最快20秒内汲满12吨水，缩短灭火过程中的准备时间。同时，为了提高飞机水面操纵的便捷性，还设计了可以地面注水系统，从而实现快速反应、灵活机动、高效灭火，满足森林灭火“打早、打小、打了”的特殊要求。

攻克气水动布局难题，打造高水平设计团队。为满足AG600飞机的总体设计要求，在气水动布局设计中，设计团队大量采用了系统工程设计方法和气水动布局综合优化设计技术。在飞机总体／气动／水动／结构布局一体化设计、复杂机动状态下的气水动布局的优化设计、高升力机翼／襟翼／动力装置的综合优化设计等核心设计中大胆创新，通过多方案权衡迭代与优化，气水动特性影响因素的建模与综合分析优化等项目攻关，完成了AG600飞机的气水动布局设计任务，达到了顶层设计要求。

通过AG600飞机气水动布局的设计与创新，不仅满足了大型水陆两栖飞机的顶层设计需求，也使得设计团队得到了锻炼和提升，为将来我国大型水陆两栖飞机的灭火和救援任务能力的提高打下了基础，同时填补了我国大型水陆两栖飞机研制领域的一个空白。

薄壁组由蒙筋整体壁板喷丸技术，刷新研制新纪录。AG600飞机机翼壁板首次采用新型铝合金材料，蒙筋薄壁薄和筋条“弯”“扭”大的特点，喷丸成形极具挑战性。接到此项任务后，承担机翼制造的西飞快速成立了“AG600机翼整体壁板喷丸成形工艺团队”，由型号总工艺师牵头，系统开展应用研究，产学研一体集智攻关。

为了攻克难关，壁板喷丸成形负责人高国强带领技术骨干扎根研制一线，了解第一手情况并反复研究对策，进行问题揭摆、分析，与团队成员畅所欲言，集思广益，将问题一一罗列并逐一梳理，经过连续一周的头脑风暴，最终拿出了一致认可的解决方案。

为了按节点顺利完成项目攻关任务，大家心往一块想、劲往一处使，拧成一股绳，完成了三筋件和典型件大扭转外形喷丸成形试验，获得大扭转外形喷丸成形基本方法，实现了成形技术的关键突破，完成了001架机机共17块机翼壁板装机件的制造研制，有力保证了型号的研制。

首飞前的突围

2017年4月29日，AG600首飞机组按滑行任务单进行了滑行，开实现了180度转弯，这标志着AG600首次滑行取得了圆满成功，为接下来的滑行试验及首飞工作奠定了坚实基础。正是航空人吃苦耐劳的职业精神和勇于争先的团队精神，支撑着这架飞机在这么短的时间内完成了一项又一项任务重大的试验与攻关，他们也用自己的行动践行着“航空报国”的责任与担当。

联合党支部为首飞添翼。研制团队始终注重发挥航空工业协作单位的优势，在AG600研制规划的工作团队成立了联合党组织，有效增强了各团队的凝聚力，促进了来自各方的参研单位的协作与配合。负责制造的华南公司党委与负责设计的研究院党委成立联合党组织开展共建，设计人员到装配现场进行办公，有效促进了研发单位与制造单位的沟通和协作；华南公司静力试验机装配现场工作组与航空工业强度所八室党总支结成友好共建对子，成立现场工作临时党支部，签订共建协议书，002架静力试验机装配工作顺利完成275份装配指令的实施；华南公司还与陕飞、中航光电等单位成立联合党组织，在各项急难险重任务上，发挥党员带头作用。此外，华南公司内部也成立了联合党支部，促进AG600的研制工作。联合党支部通过“结对子”“突击队”等形式，发挥支部与支部，党员与党员、党员与非党员之间的协同作用，共同克服困难、攻坚克难的困难和问题。共结成对子10对，每队均包括3个单位的人员，主要解决不同专业领域内通不畅的问题；结成突击队4个，主要解决突出的困难问题。

联合党组织建设，有效弥补了不同单位之间沟通和协作上的不足，不同单位的党员在共同的联合党组织中并肩作战，攻坚克难、冲锋在前，充分彰显基层党组织的战斗堡垒作用和共产党员的先锋模范作用，为首飞做出了最大努力。

专家支援团队助力型号研制成功。AG600飞机进入总装后，生产现场时间紧、任务重，为确保科研生产任务如期完成，航空工业所属各相关成员单位积极援助，给予项目研制成功大力支持。2016年4月20日10时，航空工业通飞珠海基地迎来了第一批AG600项目工作的支援团队——珠海中航赛斯纳的9位技能骨干和5位技术人才。他们带着新技术、新理念，与华南公司装配中心携手同行，共同开展AG600项目攻艰工作。4月24日，陕飞AG600专家支援团队由项目负责人于宏亲自带队、一行13人抵达珠海。他们的总装研制团队平均年龄超过50周岁，年龄最大的已经65岁，每天与华南公司的年轻员工一样加班加点，结合多年大飞机的制造经验，提出了许多好的建议和方法。6月8日，哈飞支援团队一行5人抵达珠海，分配到华南公司装配中心结构班组，直接投入生产中；6月13日，中航光电支援团队一行13人抵达珠海，承担起全机电缆检测和导通。

机头交付至华南公司后，为了解决异地协调不便等困难，成飞民机／成飞派出技术团队长期驻守在珠海总装基地，保障首飞机的研制工作，完成现场导管取样和电缆工作条件协调审查等工作。

试飞保障团队为首飞护航。一般来讲，试飞机务的主要工作是要了解设计人员的设计原理及总装人员的装配方法，从而保持飞机系统维持在设计预期效果。去年年底以来，AG600飞机陆续完成了各系统调试／地面检查、测试改装及调试、机上地面试验、全机共振试验等工作。针对首飞前的滑行试验，召开了首次滑行前评审，组织了实习演练等滑行前准备工作。一系列工作为首飞奠定了基础，也锻炼了这支年轻的试飞保障团队。

2017年2月11日，AG600发动机正式启封，时间紧任务重，为了保证首次顺利试车，加班成了家常便饭，通宵达旦更是常有的事。为验证发动机各项功能，试飞保障团队连续两周进行多次试验，其完成了发动机冷转、人工顺桨、应急顺桨停车、气源系统功能检查、空调系统功能检查、防冰系统功能检查、操纵系统功能检查、无线电系统干扰检查、电磁兼容试验、气象雷达校准等多项工作。

为保证首次滑行的时间节点，机务团队要进行滑行前操作系统可靠性验证，完成第300次襟翼系统收放。白天要进行其他系统功能检查，晚上做襟翼收放。经过六个夜晚的通宵工作，终于顺利完成了襟翼可靠性试验。

在首次滑行之前，机务必须提前完成保障设备转运工作。他们每天早上4：30上班，转运飞机至滑行场地，并做好滑行前准备，等待飞行员接收飞机滑行。滑行中要进行轮胎测温，如果遇到超温现象还要给轮胎降温。珠海的4月底已进入暑季，白天积日高照，机务的年轻人顶着烈日，一晒就是一天，暴露在外的皮肤晒得脱了皮，就穿起长袖工装。高温酷暑之下，流下的汗水又沾进了晒脱皮的地方，晒伤的地方又疼又痒。他们就是靠着这股子精气神儿保证了AG600首次滑行，也为下一步的试验试飞积累了工作经验。

坚定的国家意志、丰富的行业内资源、优质的人才队伍以及接受过型号锻炼而又拥有未来的年轻一代设计师、工程师、保障团队……为这里梦想之翼展翅翱翔增添了动力，我们等待着AG600飞翔在祖国的海天，我们也期待着中国通用航空大发展时代的到来。

“鲲龙”欲乘风，破浪会有时——大型灭火／水上救援水陆两栖飞机AG600首飞成功侧记

本报记者 吴斌斌 郭美辰

12月24日上午，珠海金湾机场，暖阳烘烤伴着徐徐海风迎接了来自各级政府、社会各界、行业内外的见证者。在这里，他们期待着一次意义非凡的首飞。

机场的跑道上，矗立着一架蓝白相间的大型飞机，小鼻子、大肚子、大长腿、四个螺旋桨，让硕大的它看起来可爱又俏皮。

“在中国民航局的全力支持下，民航中南管理局与上海审定中心通力合作，完成了AG600飞机特许飞行证的审查工作。”航空工业副总经理李本正介绍说。在飞机首飞之前，民航中南管理局局长周毅洲向航空工业通飞总经理杨雷颁发特许飞行证。

“总指挥同志，AG600飞机已做好首飞准备，请求首飞！”航空工业通飞董事长吴光权的声音高亢而兴奋。

“按计划执行首飞！”随着航空工业副总经理、AG600项目行政总指挥陈元先的指令落地，远处跑道上传来了蓄势待发的轰鸣声。

9时39分，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，驾驶着航空工业自主研制的大型灭火／水上救援水陆两栖飞机AG600的001架机腾空而起，飞向蓝天。

“AG600距机场还有20公里……7公里……2公里……”塔台不断传回信息，目光都聚集在同一个方向。10时30分左右，AG600御风而归，再次出现人们的视野中，模拟着陆通场。10时43分，AG600成功着陆！

现场3000多名观众爆发出热烈的欢呼，人们冲着蓝天中呼啸而过的AG600激动地挥舞着手中的百星红旗，“中国红”和“航空蓝”在地面交织成一幅欢腾的景象。

短短64分钟内，AG600在规定空域内顺利完成了各系统和基本操纵特性初步检查、模拟着陆等预定试飞科目。

“今天飞机表现非常好，和我们高速滑行时一模一样，没有出现任何新的故障、警告和问题。”赵生在接受媒体采访时表示。“我们在首飞前做了一些应急方案，但今天飞机的表现非常好！没有出现任何问题，操稳性能和预想一样完美，令人吃惊，但更令人高兴！”“这是一架承载着祖国的希望和航空人多年努力的大飞机，今天它终于飞上了蓝天，期待它能够早日取证，为国服务。”

这一历史性的时刻，是我国通用航空产业乃至整个航空工业的重大历史性突破。

鲲能化羽垂天，掎凤九万；龙可振鳞横海，击水三千。首飞结束后，吴光权向媒体朋友们公布了AG600的中文代号——“鲲龙”，以及它的品牌意义。它是一艘会飞的船。“鲲龙”有翼，速度得以大大提升。“鲲龙”的飞行速度是救捞船舶的十倍以上；它又是一架会游泳的飞机。“鲲龙”拥有高抗浪船体设计，除了在水面低空搜索外，它还可在2米高海浪的复杂气象条件下实施水面救援行动，水上应急救援可以一次性救护50名遇险人员，提供了开展中远海水上救援、远洋航行安全应护的有效手段。“这样一款多用途大型特种民用飞机的横空出世，必将成为中国飞机谱系中的一颗璀璨的明星，也必将在世界飞机发展史上占有一席位置，更将为我国森林灭火、应急救援、海上巡护等工作添上一双飞翼。”吴光权表示。

从四面八方赶来的几十家媒体齐齐将镜头对准了那架蓝白相间的AG600。在他们的眼中，“鲲龙”与航空工业的装备发展、与我国的经济建设、社会发展更息息相关。

新华社记者胡喆在此次首飞活动中，和他的同事们第一时间进行了报道，并配发了新华时评《期待更多中国之翼翱翔九天》。在他看来，这款大飞机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重要里程碑。“成果来之不易，同志仍需努力。”期待更加强大的中国航空工业将更多不可能变为可能，创造出更多更新更辉煌的成绩。

来自中央人民广播电台的记者张明浩兴奋地说，AG600的成功首飞不仅推动了中国航空工业的发展，更成为展示国力强盛的一张名片，为这个时代留下了一抹亮色。愿AG600飞机能够在国家应急救援体系建设中再立新功！作为媒体记者，我们也会不忘初心、忠实记录、始终相随。

在AG600成功落地的刹那，首飞现场的广播中响响了《歌唱祖国》。“五星红旗迎风飘扬，胜利歌声多么响亮；歌唱我们亲爱的祖国，从今走向繁荣富强。”现场的人们挥舞着手中的国旗，轻轻跟随呼唱。

“我是一名普通的航空人，从2009年立项到2017年首飞，整整8年时间，八年磨一剑，终于等来今天‘鲲龙’的展翅高飞。此时我为自己是一名航空人而自豪！我为自己是一名中国人而自豪！我们年轻的航空人，会牢记自己身上的责任与使命，为实现中华民族的伟大复兴而不懈奋斗，相信我们的伟大祖国一定会更加繁荣昌盛。”90后的小伙子、来自航空工业通飞研究院的赵旭东眼中充满了深情。老一辈的航空人、航空工业的中坚力量和新生力量们，正共同撑起航空工业美好的未来。

我们期待着，“鲲龙”AG600成为一张新的大国名片，翱翔在祖国的蓝天海疆，飞舞在“海上丝绸之路”。这是45万航空人的美好梦想，也必将追随着“航空梦”“中国梦”的实现而美梦成真。

本版摄影 岳书华 廖文峰 张艺 陈俊 高瞻