

水陆两栖“大飞机”下线

AG600系中国自主研发、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”。7月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。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。

“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光说。

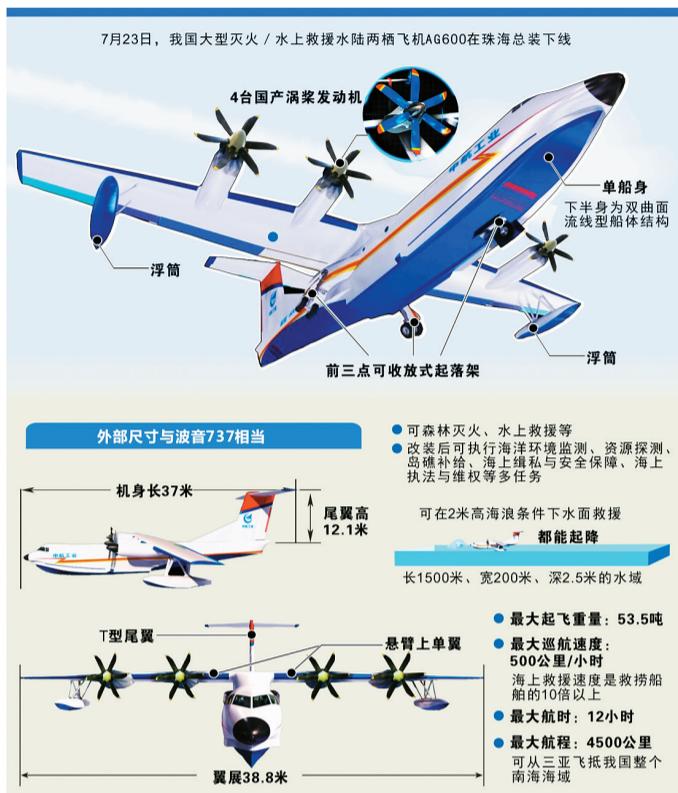
作为当今世界在研的最大一款水陆两栖飞机，AG600飞机机身长37米，翼展达38.8米，个头儿与波音737相当。采用单船身、悬臂上单翼和前三点可收放式起落架布局，选装4台涡桨发动机，最大起飞重量53.5吨，20秒内可一次汲水12吨。

从2009年9月正式启动的6年多来，项目共召开300余次适航审查会议，确认了数千个零部件制造符合性项目、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2000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。”耿光说。

AG600的成功下线是全国上下通力协作的成果。5万多个结构及系统零部件、近120万个标准件，研制这么大体量、既能在陆地又能在水上起降的特种飞机，我国还是第一次。为此，中航工业研究制定了“主承制商—供应商”的“大协作”模式，充分调动全国资源参与研制。全国共有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参与了项目研制，供应商就有70多家。

据悉，AG600飞机计划2016年底实现首飞。



揭秘

1 吃苦耐劳“大力士” 可从三亚飞抵整个南海海域

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飞机除了像普通飞机在陆地上起降外，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。

2 在2米高海浪条件下 一次可救护50名遇险人员

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。

年轻的设计团队

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，也是前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。

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。

据新华社

航班延误旅客为啥要“自行承担食宿”

专家解读《航班正常管理规定》

交通运输部日前发布《航班正常管理规定》（以下简称《规定》），并将于2017年1月1日起实施。这部广受业界和社会关注的规定，是民航局第一部规范航班正常工作的经济类规章，涉及广大旅客利益。记者日前专访了参与起草该《规定》的中国民航大学民航发展政策与法规研究中心主任刘光才、民航局消费者事务中心常务副主任李洪涛，对《规定》进行解读。

航班延误旅客凭啥“自行承担食宿”

记者：《规定》公布后，引起社会公众和舆论最大争议的是“对于由天气、突发事件、空中交通管制等非承运人自身原因导致的航班延误或取消而产生系列责任问题交由消费者自己承担”这一条，对这一规定您怎么看？

刘光才：从历史的角度看，早在1996年民航局颁布的《中国民用航空旅客、行李国内运输规则》第五十八条就提到，由于天气、突发事件、空中交通管制、安检以及旅客等非承运人原因，造成航班在始发地延误或取消，承运人应协助旅客安排餐食和住宿，费用可由旅客自理。这次《规定》只是将以前的规定用法律的形式写进了规章中。

这个问题引起社会广泛关注，关键在于我们的关注点到底是航空安全更重要还是航空补偿更重要。的确，客运合同是承运人与旅客关于承运人将旅客及其行李安全运送到目的地的约定，所以规章也表示因航空公司方面引起的航班延误由航空公司进行补偿。

但是，诸如天气原因，航空公司不起飞的首要目的是为了保证旅客的安全，避免航空安全事故。对于不可抗力导致的航班延误或者取消，国际上均明确航空公司可不担负相关费用。本规章的规定，可以理解为最低要求，但航空公司可以

自行决定高于这个要求。

近些年，航班延误始终是困扰民航工作的一大问题。民航局自2008年起多次开展航班延误治理活动，制定了一系列治理航班延误的政策措施，收到了一定成效。但要建立航班正常工作的长效机制，必须走法制化的道路，通过立法将治理航班延误的政策措施转化为法规规章。

不能让消费者成为“弱势群体”

记者：很多公众认为在航班延误中，消费者一直是弱势群体。《规定》中对消费者的权益保护体现在哪些方面？

李洪涛：虽然在《规定》中并没有出现“投诉管理和消费者权益保护”字样，但其内容可以说竭尽全力，力求全面地保护航空消费者的合法权益。

统计显示，旅客对航班问题类的投诉占总投诉的50%以上，投诉已经成为旅客在航班延误后最重要的维权手段。目前规范旅客投诉工作的依据是《公共航空运输服务消费者投诉管理办法》，效力级别低，适用范围无法涵盖外国承运人。同时，规范性文件不能设定法律责任，对被投诉主体缺乏约束力。基于以上考虑，《规定》对旅客投诉受理、处理等工作进行了规范，此次在《规定》中独立一章专题投诉管理，并将外国承运人和港澳台地区承运人共同纳入其中。

旅客在旅行中遇到问题，最好在第一时间向承运人和机场求助或投诉。如果其未能满足诉求，可以向消费者事务中心投诉，寻求解决。若旅客要求出具航班延误或者取消证明的，航空公司必须出具。《规定》适用范围为中国境内，包括外航和港澳台地区航空公司。若消费者发生投诉，国内航空公司要在7日内告知消费者是否受理投诉，10日内处理完毕，外航和港澳台地区航空公司在20日内处理完毕，且必须具备中文受理能力。据新华社

河南启动问责年活动 重点督查十大领域

记者7月23日从河南省纪委获悉，从即日起，我省将重点督查问责扶贫开发、重点项目建设等十大领域的301个问题，其中督查事项219个，问责事项82个，以着力解决当前工作中存在的“不敢为”“不会为”“不想为”等失职渎职行为。这标志着我省问责年活动的全面启动。

据河南省纪委副书记、监察厅厅长长剑峰介绍，这次督查问责重点围绕“稳增长、调结构、促改革、惠民生”四个方面展开，凡是省政府年初安排的重大决策、重大改革、重点项目、重要资金安排、重要民生事项，都是督查问责的范围。活动分督查事项、拟问责事项两个类别，涉及我省18个省辖市和

10个省直管县（市）。重点督查十大领域，12个部门，分别是：扶贫开发、重点项目建设、行政审批制度改革、土地利用和保护、教育、卫生计生、环保和城市公用事业、食品药品安全、交通运输和安全生产。

此次督查，政府主导，部门主办，监察主核，运用“明察+暗访”结合的方法，真正做到见人、见账、见物、见资金。长剑峰说，对于逾期完不成整改任务的督查事项，全部转为拟问责事项，启动问责程序；对于逾期仍无动于衷的问责事项，立即予以追责；对于工作态度好、进展速度快的拟问责事项，可转为督查事项，予以跟踪督查。据新华社

链接

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，近九成是“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。

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