

我国自主研制的大型灭火、水上/海上救援水陆两栖飞机 “鲲龙”海上首飞，成功！

据新华社电 7月26日10时许，国产大型水陆两栖飞机“鲲龙”AG600在山东青岛团岛附近海域成功实现海上首飞。这是AG600飞机继2017年陆上首飞、2018年水上首飞之后的又一里程碑事件，也为下一步飞机进行海上科研试飞及飞机相关性能验证奠定了基础。

9时28分许，由机长赵生、副驾驶刘汝钦、机械师魏鹏和监控观察员焦连跃组成的首飞机组，按预定科目驾驶AG600飞机从山东日照山字河机场滑行起飞。在空中飞行约28分钟后，飞机抵达预定海域附近。

10时14分许，青岛团岛附近海域，

AG600飞机逐渐降低高度。一瞬间，飞机的机腹平稳贴着海面滑行，激起阵阵白色浪花。10时18分许，降落在海面上的AG600，完成机身回转、调整方向，旋即重新加速、机头上昂、腾空而起，在身后留下一道白色的航迹。

完成一系列既定试飞科目后，10时49分许，AG600飞机顺利返回出发机场。伴随着《歌唱祖国》的旋律，飞机通过欢迎水门，机长赵生报告顺利完成首次海上起降科研试飞任务。

与内陆水面相比，海上起降环境复杂多变。飞机既要克服高盐度潮湿环境，又要应对水体密度差异、海面波涛

浪涌等新情况。此次海上首飞试验，全面探索了海上试飞技术和试飞方法、检验飞机水动性能和水面操控特性、检查飞机各系统在海洋环境中的工作情况，并收集海上飞行数据，以支撑后续相关工作。

“鲲龙”AG600是我国研制的可用于森林灭火、水上/海上救援的大型水陆两栖飞机，具有速度快、机动性好、搜索范围广、搜索效率高、安全性好、装载量大等特点。它既可在水面汲水，也可在陆地机场注水，最多载水12吨；单次投水面积4000余平方米，一次性可救护50名遇险人员。



7月26日，在成功进行海上首飞返回日照山字河机场的水陆两栖飞机AG600通过水门。新华社发

2020年直招士官工作全面展开

据新华社电 军委政治工作部、军委国防动员部近日联合印发通知，部署展开2020年从普通高等学校毕业生中直接招收士官工作。

今年直招士官涵盖计算机、自动化、机械等64类270余个军地通用专业，重点加大无人机、航海、航空航天、电子信息、小语种等专业招收力度，招收规模相比去年增加近2000人。

今年直招士官工作与义务兵征集同步组织实施，8月1日开始，9月30日结束。应征青年可以通过全国征兵网（<http://www.gfbzb.gov.cn>）查询直招士官条件和各地招收专业分布情况。符合专业范围和招收条件的在线提交报名信息，并根据应征地兵役机关统一要求，参加体格检查、政治考核等后续招收工作。因招收专业和计划限制未能被招收为士官的合格青年，可以参加义务兵征集，服义务兵役期满选取为士官时，在普通高等学校按规定学制就读的年数视同服役时间。

约翰斯·霍普金斯大学：全球累计新冠肺炎确诊病例超1600万例

据新华社电 美国约翰斯·霍普金斯大学7月26日发布的新冠肺炎疫情统计数据显示，截至美国东部时间26日2时40分（北京时间14时40分），全球累计新冠肺炎确诊病例达到16048100例，累计死亡644537例。

数据显示，美国是全球疫情最严重的国家，累计确诊病例4178027例，累计死亡146460例。巴西累计确诊病例2394513例，累计死亡86449例，两项数据均仅次于美国。此外，累计确诊病例超过30万例的国家还有印度、俄罗斯、南非、墨西哥、秘鲁、智利和英国。

美国公司信任度调查报告显示中国民众对政府信任度达95%

据新华社电 美国知名公关公司爱德曼日前发布信任度调查报告显示，中国民众对本国政府信任度达95%，较今年1月新冠肺炎疫情暴发初期上升5个百分点，在受访国家中排名第一。

这份调查报告是对今年1月发布的《2020年信任度调查报告》的更新，涉及加拿大、中国、法国、德国、印度、日本、墨西哥、沙特阿拉伯、韩国、英国和美国等11国，每国采集1200名民众意见。按照爱德曼公司的计算方法，信任度1%至49%被认定为“不信任”，50%至59%为“中立”，60%至100%为“信任”。

这份调查同时显示，美国民众对本国政府信任度较1月时上升9个百分点，但仍只有48%，在受访国中列倒数第二。美国共和党选民比民主党选民更信任联邦政府；在联邦政府与地方政府中，两党选民都更信任地方政府。

从全球整体情况看，民众对政府信任度达65%，较1月上升11个百分点。与非政府组织、企业和媒体相比，政府在疫情期间更受民众信任。67%的民众认为，疫情之下的政府应更注重保护民众生命安全。

AG600有啥本领？

AG600作为我国“大飞机家族”之一的大型水陆两栖飞机，是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。

AG600别名“鲲龙”，采用悬臂式上单翼、前三点可收放式起落架、单船身水陆两栖飞机布局形式，选装4台国产涡桨6发动机，机长37米、翼展38.8米、机高12.1米（外部尺寸与波音737相当），最大起飞重量53.5吨。

AG600飞机可在水源与火场之间多次往返投水灭火，既可在水面汲水，也可在陆地机场注水，最多载水12吨，单次投水救火面积可达4000平方米。

AG600飞机拥有高抗浪船体设计，除了水面低空搜索外，还可在水面停泊实施救援行动，一次可救护50名遇险人员。

它在满足森林灭火、水上救援等要求的同时，可根据用户需要加装必要的设备，满足其他特殊任务需要。

海上首飞有啥不同？

2018年10月20日，AG600飞机在湖北荆门漳河机场完成水上首飞。那么，水上首飞和这次海上首飞究竟有什么不同呢？

两次首飞的“水”不同

水的盐度不同。海上首飞在海上进行，海水盐度明显高于湖泊中的淡水，腐蚀性更强。因此，海洋环境对于试验机的防腐蚀要求更高。

密度不同。海水密度更大，飞机在海面降落时，海水对飞机的反作用力相对湖水要大。这种差异会让飞行员觉得比淡水水面“偏硬”一些。

波浪不同。内陆湖面一般是由风形成的风浪，浪高相对较小，且波浪传播方向一般与风向一致，飞机在湖上起降时，一般选择迎风迎浪起降。俗话说“海上无风三尺浪”，海面上波浪类型多、浪高大、能量大，同时伴有洋流和风等，会使飞行环境更加复杂。

飞行员的视觉感受和操纵要求不同

一方面，海面较湖面更为开阔，飞行员在降落时选择参考点不如湖面容易。另一方面，海面环境较湖面环境相对复杂，试飞过程中需要全面考虑风向、风速、洋流和浪涌等综合影响；海上起降对飞机的波浪海面滑行稳定性、操纵特性、抗浪性、喷溅特性、防腐特性等要求更高，对飞行员的专业操作要求更为严苛，相对应的海上试飞保障更为复杂。

试飞验证的内容不同

湖面浪高小、能量小，水上首飞主要是验证飞机各系统在水面的工作情况，并初步检查飞机水面起降操纵特性及性能，为后续飞机用于森林灭火和自然灾害防治体系建设提供支持。

而海上首飞主要检验飞机远海救援时，在海面条件下飞机的起降特性，检查飞机各系统在海洋环境下的工作情况，重点验证飞机海上抗浪能力、腐蚀防控等的性能。这是为未来飞机执行远海货物运输、水上应急救援等任务进行准备。