

Sárhidai Gyula

Kínában elkészült az AG-600-as, a világ második legnagyobb amfibiája

2016. július 24-én szűkszavú kínai bejelentés közölte, hogy előző nap a dél-kínai Kuangtung tartomány Zuhaj nevű tengerparti városában legördült a gyártósorról a Kínai Repülőgépipari Egyesülés (Aviation Industry Corporation of China) AG-600-as amfibia első példánya.

A gépet szokásos gyári ünnepség keretében adták át, egyelőre az alapozó sárga színben, nyilván a feladat kijelölése után kap végleges kamuflázst.

A hagyományos repülőgépekhez hasonló szárazföldi bevetéseken túl, képes olyan vízterületekről felszállni és olyanokra leszállni, amelyek legalább 1500 m hosszúak, 200 m szélesek és 2,5 m mélyek.

A szakemberek dicsérik kiváló manőverező képességét, viszonylag nagy kutatási hatókörét és megjegyzik: távoli tengeri területekről akár 50 ember egyidejű mentésére, szállítására képes. Az elsősorban vészhelyzetekre konstruált légi jármű tűzoltó feladatok során 12 t vizet tud befogadni 20 sec alatt és akár 37 t víz szállítására képes teli üzemanyag-tartállyal.

„Az AG-600-as olyan, mint egy hajó, amelyik repülni is tud” – állapította meg Huang Ling-caj, a repülőgép vezető tervezőmérnöke a Hszinhua hírügynökségnek.

Az AG-600-as hét év kutatómunkájának eredménye; 70 repülőgéppalkatrész-gyártó, több kutatócsoport és 20 tartomány, illetve város több mint 150 intézete dolgozott rajta. A fejlesztéshez és gyártáshoz szükséges engedélyeket 2009-ben adták meg.

Ezzel Kína elkészítette a világ egyik legnagyobb kételtű repülőgépét, amelyet elsősorban erdőtüzek oltásához és tengeri mentéshez kívánnak majd használni (legalábbis a mostani közlés szerint). Az új gigászi AG-600-as amfibia sorozatgyártását már évekkel korábban tervezték, de első példánya csak 2016. július 23-án gördült le a gyártósorról. Az eseményt a repülési szakemberek mérföldkőnek tekintik az ország repülőgépiparában.

Az AG-600-as (amelyet korábban JL 600-asként is emlegettek) maximális felszálló tömege 53,5 t, utazósebessége 500 km/h, 12 órán át tartható folyamatosan használatban. A mintegy 37 m hosszú amfibia – 38,8 m szárnyfeszítéssel – paramétereit tekintve, nemzetközi összehasonlításban bőven csúcstartó, leginkább egy Boeing 737-eshez hasonlítható.

A dezinformáció most is jelen van, a közölt nézeti rajz nem a megépült példányt ábrázolja, és a közölt számszerű adatokban is több eltérés van.

A korábbi TA-600-as változat normál vezérsíkos kialakítású, egyéb jellemzőiben azonos az AG-600-assal, csak nem épült meg.

1. táblázat. A TA-600-as és az AG-600-as amfibiák fő jellemzői

	TA-600	AG-600
Törzs hossza	36,9 m	37,0 m
Fesztávolság	38,8 m	38,3 m
Magasság	12,1 m	12,0 m
Max. felszálló tömeg	49 000 kg	53 500 kg
Normál felszálló tömeg	53 500 kg (beton) 49 000 kg (vízről)	n.a.
Max. vízfelvétel	12 000 kg	16-20 000 kg
Max. sebesség kis magasságon	560 km/h	500 km/h
Max. utazó sebesség	500 km/h	n.a.
Min. sebesség kis magasságon	220 km/h	n.a.
Hatótávolság	5500 km	n.a.
Szolgálati csúcsmagasság	10 500 m	6000 m

A kínai Zhuzhou Aero-Engine Factory (ZEF) WJ-6 (Ivchenko AI-20 licenz) gázturbinák 6 tollú propfan légcsavarral vannak ellátva. A hajtómű max. teljesítménye: 3809 kW (felszálláskor), 2004 kW (utazáskor).

ÖSSZEFOGLALÁS: 2016-ban elkészült a kínai AG-600-as amfibia első példánya. A kételtű repülőgép 50 ember szállítására képes, tűzoltó feladatok során pedig 37 t vizet tud befogadni. A 37 m hosszú amfibia utazósebessége 500 km/h, hatótávolsága 5500 km. A törzsön jobb és bal oldalon 1-1 oldalajtó látható. Futóművét a csónaktestbe vonja be, így betonos repülőtérré történő le- és felszállásra is alkalmas. A kínai haditengerészet akár felderítésre, akár tengerészgyalogoság és fegyverzetének szállítására alkalmazhatja.

KULCSSZAVAK: Kína, haditengerészet, amfibia, tűzoltás, kutató-mentő

ABSTRACT: In 2016, the first Chinese AG-600 amphibious aircraft have been built. It is capable of transporting 50 people and storing 37 t water to execute firefighting missions. Cruising speed of the 37 m long aircraft is 550 km/h, its range is 5500 km. On both sides of the fuselage there is a door. Its undercarriage is pulled into a boat-form body so the aircraft is capable of taking off from concrete airport runway and landing on it. The Chinese Navy can use it either for reconnaissance or for transport marine force and their weapons.

KEY WORDS: China, Navy, amphibious aircraft, firefighting, search and rescue



1. ábra. Az 1984-ben épült SH-5-ös egyik példánya

A törzsön jobb és bal oldalon 1-1 oldalajtó látható, a gép farokrészéről nincs jó felvétel, de valószínűleg nem rendelkezik rámpával.

Az orrkerekes elrendezésű futóművét a csónaktestbe vonja be, minden betonos reptérre történő le és felszállásra alkalmas. A vezérsík magasra emelt „T” kialakítású, ez védi a felvert víztől.

Hasonló kialakításban a japán Shin Meiva PX-S, és a régi amerikai Martin SP-5B típus ismert, de ezek már nincsenek rendszerben és kisebb méretűek is voltak.

A Beriev gyár Be-42 „Albatros” (NATO kód: Mermaid) jelű amfibiája 1987 áprilisában végezte első felszállását. Ez számított a legnagyobb amfibiának. Fesztávja 41,62 m, hossza 43,87 m, magassága 11,07 m volt, max. felszállási tömege 86-90 tonna. Ebből irányozták elő Berijev A-40 jellel 20 db sorozatgyártását 1992-re. 1991-ben a Szovjetunió összeomlott, a típus gyártásából végül nem lett

2. ábra. Az AG-600-as amfibia készre szerelt sárkányát a gyári ünnepségre vontatják



3. ábra. Az egyik hajtómű, a légszavár, illetve a törzs oldalán kiképzett futómű-akna

semmi. 1997-ben az orosz haditengerészet légierije végleg lemondott a katonai változatról.

2002-től a Taganrogban lévő gyár megkezdte az áttervezett, kisebb Be-200-as „Altair” jelű polgári változat gyártását. Ebből 4 változatban 3 db prototípus és 15 db szériagép épült meg, ezek max. 12 t vizet vehetnek fel, a repülő tömeg max. 37,2 t lehet. Ennek fesztávja 32,8 m; hossza 32 m; magassága 8,9 m, tehát kisebb, mint a kínai típus.

A „legnagyobb” jelző csak a Beriev A-42-es egy darab prototípusára igaz, mely a Beriev A-40-es továbbfejlesztett változata.

4. ábra. A törzsszekciók összerakása





5. ábra. Jól láthatók a stabilitásért felelős segédúszók



6. ábra. Az AG-600-as amfibia 02-es számú prototípusának felszállása a tengerről, már haditengerészeti színekben, 2017 elején

(Fotók a szerző gyűjteményéből.)

A kínai előzmény sem volt kicsi. A Harbin Aircraft Manufacturing Corporation (HAMC) SH-5-ös amfibia 1976-ban épült meg 4 db Dongan WJ-5-ös hajtóművel. 1984-85-ben 7 db épült, csak a kínai haditengerészet légiereje használta. Ennek fesztávja 36,0 m, hossza 38,9 m, magassága 9,79 m, max. felszálló tömege elérte a 45 tonnát. Kínai források szerint összesen 7 db SH-5-ös készült: 3 SH-5X Prototípus, 3 db SH-5A tengeri járőr (Maritime Patrol Aircraft – MPA) és 1 db SH-B tűzoltó. Az osztott vezérsíkos gép főleg ASW (Anti-submarine warfare – tengeralattjáró elleni hadviselés) feladatkörben repült, de csónakteste jelentősen hasonlít az AG-600-ashoz. A bevált megoldásokat nyilvánvalóan átvették, a kutatás-fejlesztés nagy részét

ehhez a típushoz végezték el. Ez 4 db 3150 LE-s Dongan WJ-5-ös gázturbinával és 4 tollú légcsavarokkal repült. A meghajtórendszere azonos az Y-7 jelű teherszállító géppel (ez az An-12-es kínai változata), illetve az Y-8-as, Y-8C, Y-8Q változatokkal.

Jelenleg csak annyi ismeretes, hogy az AG-600-ast elsősorban hazai igényekre szánják, tűzoltó és tengeri mentési célra. Eddig 17 darabra jelentettek be igényt, ezek polgári változatok.

A haditengerészet nehézség nélkül alkalmazhatja katonai, fegyveres változatát, akár felderítésre, akár tengerészgyalogység és fegyverzetének szállítására. Katonai igényekről adat nem ismeretes.