



2016年11月1日，广东珠海航展。

不容小觑的。其采用大长宽比船身式、悬臂梯形上单翼；“T”型尾翼、前三点可收放式起落架布局，采用综合航电系统，配备红外探测和光学照相搜索、探测设备；配装投汲水系统、水上救援的紧急救护设施，主要包括危重伤病员铺位、救护艇、救护衣、担架、简易紧急手术设施和药品等。

AG600项目常务副总设计师王正龙如此评价国产大飞机“三剑客”：“这三款飞机大家也都非常清楚，一个是典型的战略用的军用飞机，另外一款C-919是我们的民用客机，它相当于737或者是320那么一款飞机，而我们这款飞机从外观来看，上面像飞机，下面像船，而且在我们设计的时候，这款飞机它可能也从多用途考虑，应该在水陆两栖方面，填补了我们国家以前的一个研制的空白，从技术队伍的锻炼角度，应该说也是一个飞跃。”

由于中国水上飞机本来数量稀少，且以水轰-5为主的机型机体陈旧，海上远程搜救一直是中国海军的一大短板。大型水上飞机对中国来说，虽然在很多领域都能得到广泛应用，都是急需品种。由于其具有可执行多项特种任务的强大功能，因此市场潜力巨大。仅仅举一个例子——AG600的最大航时是12

小时。譬如从海南出发去曾母暗沙，需要飞行4小时，一般可以在此盘旋2-3小时。对于中国海疆来说，AG600意义重大。

百分百国产化目标

记得1980年代上海桑塔纳汽车在中德合资初期，一直有一个中方追求国产化率的指标。及至到了合资后的第七年，才达到90%的国产化率。

由此可见，在改革开放之初，中国工业基础之薄弱。

如今，对于军用运输机运-20来说，即使其最重要的配件——发动机，正在从使用俄罗斯D-30KU而逐步换装国产涡扇发动机WS-20。

对于中国的商用飞机来说，单通道的C919，在还未正式投入商业运营之际，已经在追求100%的国产化了。据悉，C919飞机在制造时针对一些暂时未能实现国产的部分，选择了两条路——一是国外原厂，国内合资；二是原装进口，到一定程度实现部分国产，最终实现全部国产。