

THE AVIATION FACTFILE

CIVIL AIRCRAFT

世界飞机图文档案 民用飞机

吉姆·温切斯特 (JIM WINCHESTER) / 主编
董斌 / 译

中国青年出版社

(京)新登字 083 号

图书在版编目 (CIP) 数据

民用飞机 / (英) 温切斯特主编;

董斌译. —北京: 中国青年出版社, 2007

(世界飞机图文档案)

书名原文: *THE AVIATION FACTFILE* Civil Aircraft

ISBN 978-7-5006-7339-2

I. 民 ... II. ①温 ... ②董 ... III. 民用飞机—简介—世界
IV. V271

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 019317 号

Copyright © 2004 International Masters Publishers BV

中文简体版权 © 2005 中国青年出版社

《民用飞机》2005 版的中文简体字版本由 Amber Books Ltd 许可出版

北京市版权局著作权合同登记章

图字: 01-2005-2169

责任编辑: 彭 岩 徐 泳

Email: pengyan@cyp.com.cn

*

中国青年出版社 出版 发行

社址: 北京东四十二条 21 号 邮政编码: 100708

网址: www.cyp.com.cn

编辑部电话: (010) 64034350 营销中心电话: (010) 64010813 84027892

北京方嘉彩色印刷有限责任公司印制 新华书店经销

*

889×1194 1/16 16 印张 370 千字

2007 年 4 月北京第 1 版 2007 年 4 月北京第 1 次印刷

印数: 1-4000 册 定价: 88.00 元

本书如有印装质量问题, 请凭购书发票与质检部联系调换

联系电话: (010) 84047104

目 录

前言	6
航空航天运输公司 (Aero Spacelines) ~ 比奇飞机公司 (Beechcraft)	8
波音公司 (Boeing) ~ 道尼尔公司 (Dornier)	46
道格拉斯公司 (Douglas) ~ 霍克 · 西德利公司 (Hawker Siddeley)	126
伊留申设计局 (Ilyushin) ~ 马丁公司 (Martin)	166
麦克唐纳 · 道格拉斯公司 (McDonnell Douglas) ~ 肖特兄弟公司 (Shot)	202
图波列夫联合体 (Tupolev) ~ 雅克福列夫设计局 (Yakovlev)	232
索引	254

前言



当具有运载能力的飞机最初用于民用的时候，人们通常认为，运送邮件比运送旅客更重要。最早的客运服务，是从圣彼得斯堡到佛罗里达的坦帕，这次试验性的飞行于1912年才刚刚进行，但是，第一次世界大战后不久，就有一些富有冒险精神（并且有钱）的人愿意乘坐改装后的轰炸机去旅行，从而开辟了最早的航线。到20世纪30年代中期，双翼飞机和三发动机的单翼机一直主宰着空中航线。

虽然有很多飞机被认为是“最早的现代飞机”，但是真正开创现代飞机先河的是载入史册的道格拉斯公司的DC-3飞机。这型飞机首飞于1935年，在第二次世界大战之前，虽然它的生产量相对较小，但它使得美国和其他国家的航空公司在距离很远的城市间建立了可靠的联系，第一次对铁路运输首屈一指的主宰地位提出了

挑战。在二战中，大量生产DC-3用于军事用途，型号改为C-47“空中列车”。二战结束后，成千上万剩余的C-47军用运输机被改装成客机，装备了美国和欧洲二流的航空公司，得以把全球相距遥远的每个角落连接在一起。

二战结束后的几年，迎来了活塞式发动机的黄金时代，例如洛克希德公司的“星座”、波音公司的“同温层巡航者”、道格拉斯公司的DC-6和DC-7。1952年，英国德·哈维兰飞机公司推出的“彗星”开创了喷气式发动机飞机空中客运服务的新时代，但是，由于发生了一系列的空难事件，使得英国把它的领先地位拱手让于美国的波音707和道格拉斯公司的DC-8等第二代飞机。二战后，随着美国经济的迅猛发展以及成千上万受过精良训练的军队飞行员进入民用航空领域工作，美国迎来了民用航空的黄金时代。塞斯纳、派珀、比奇等公司生产的飞

机圆了许多人飞上天空的梦想。20世纪80、90年代，飞机的安全可靠性问题使美国的轻型飞机业遭受到了毁灭性的打击。欧洲的飞机制造商以及为美国生产飞机配件的欧洲厂商填补了这一市场，带来了超轻型飞机的普及。

本来洛克希德公司是轻型飞机行业的开拓者，但是，在经历了与三星公司的一番磨难后，它退出了这一市场。同样，麦克唐纳·道格拉斯公司未能进入由波音757、767和空中客车A300、310主导的中型飞机市场，它生产的MD-11的销售量也不大。麦克唐纳·道格拉斯公司被波音公司兼并以后，美国就仅剩下一家大型飞机制造商。

除了波音公司和空中客车工业公司之间的竞争，比奇飞机公司、巴西航空工业公司、德国的道尼尔公司和庞巴迪公司（是加空宇航集团、利尔飞机公司和加拿大德·哈维兰飞机公

左上图：派珀飞机公司的“塞纳卡人”采用双发动机设计，它具有较长的续航时间和较好的安全性。它可以作为理想的交通信息广播飞机——“飞行眼睛”。

右上图：波音747飞机具有广泛的用途，美国航空航天局用它从爱德华兹空军基地运输航天飞机，穿越美国大陆一直运到卡那维拉尔角。

司的持股者）等较小的飞机制造商在支线客机市场上也分得了一些小的份额。它们中的一些公司还雄心勃勃要挑战一直由波音737垄断的航空市场。近些年来，俄罗斯的飞机制造商虽然技术领先，但是他们却难以为自己的飞机找到客户。即使俄罗斯民航总局开始大量采用西方的设计理念，仍然还是存在难以找到客户的问题。

下图：“彗星”4C是远程飞机，由德·哈维兰飞机公司最初具有开创性的设计发展而来。



左图：道格拉斯公司DC-3飞机至今仍在服役，它的服役期已经超过60年，堪称飞行传奇。

虽然设计出了许多超音速飞机，但是，只有英、法联合制造的“协和”与苏联的图-144曾经投入运营。这两个类型的飞机在制造时都未充分考虑到经济因素，只有“协和”在跨洋、豪华航线上取得了一些商业效益。因为没有制造后续机型，“协和”在2003年退出运营。波音747当之无愧的成为现代民用航空领域真正的胜利者，它在35年的销售中还没有遇到直接的挑战。波音747无与伦比的性能和运营经济

性，让许许多多的普通人有机会周游世界。今天，我们已经可以看到800座的飞机，它简直是一个技术上的神话，但是，观看这个飞机起飞比亲身乘坐它更有乐趣。



右图：由航空技术先驱伯特·鲁坦设计的比奇飞机公司的“星舟”1外观独特，但却没能获得商业上的成功。

右图：“协和”是20世纪70年代工程领域的一大奇迹，服役期一直延续到了21世纪，但是，它在经济效益和环境保护等方面存在缺陷。



道尼尔公司

“彗星” / “海豚” / “水星”

●全金属制造的客机 ●水上飞机和陆上飞机 ●服役到1934年



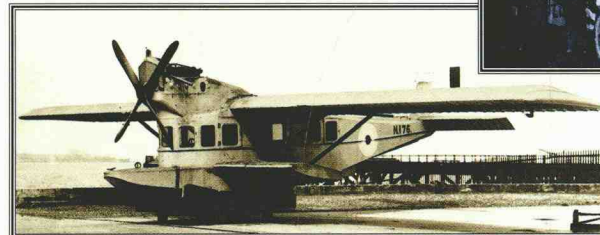
虽然人们认为它是曾经制造出来的最难看的飞机之一，即Do 18 “海豚”或者称为L 1，但是，它开创了德国一系列客机的先河，这型飞机从水上、陆上都可以起飞，从1920年到1934年，它一直勤勤恳恳服役。这型飞机主要在德国服役，但是，也有数量不多的“彗星” / “海豚” / “水星”被卖给世界上的其他一些运营商。在1926年到1927年间，安装有浮筒的“水星”曾进行了从苏黎世到开普敦之间的惊险飞行。

▲ 全金属制造的“海豚”、“彗星”和“水星”客机与众不同，它们在当时具有很好的性能和装备。汉莎航空公司使用它们在德国和欧洲的航线上飞行。

图片档案

道尼尔公司 “彗星” / “海豚” / “水星”

第一架“彗星”飞机未封闭的驾驶舱设置在机翼前缘，正好在发动机后面，“彗星” I 的飞行员就坐在这个十分不舒服的工作场所内，而4名乘客的位置则比较舒服。



▼ “海豚”飞上天空
“海豚” III 与以前的机型相比，它没有那么棱角分明，飞行员坐在客舱的前面。

▲ 外国的评估
20世纪20年代后期，一架“海豚” III 曾被英国航空部评估。英国航空部没有评估其他机型。



◀ 在南美洲飞行的水上飞机
康多尔辛迪加在巴西使用这架安装有浮筒的“水星”用于定期航班服务。与它相似的一架飞机，CH 171，曾在1926年到1927年间，运送两名乘客用时100小时从苏黎世飞到开普敦。



航线的延伸
1927年5月2日，由德苏航空公司运营的从莫斯科到科尼西山的航线延伸到柏林。这家航空公司是德国和俄罗斯两国的合资公司，在运营中使用了多达9架“水星”。

事实与数据

- ▶ 早期的“彗星”由功率为138千瓦（185马力）的巴伐利亚发动机工厂的 III a 发动机提供动力，但是发动机功率超过了国联规定的上限。
- ▶ “海豚” III 使用了两个名称：Do L 3 和 Do L Bas。
- ▶ “彗星”系列飞机中，有一个机型的驾驶舱在机翼后部。
- ▶ “海豚” III 的客户可以为客舱后部选择安装或圆或方的舷窗。
- ▶ 所有汉莎航空公司的“彗星” I 都被改装为“彗星” II，安装有186千瓦（250马力）的发动机。
- ▶ 在日本服役的“彗星” III 具有“水星”的几个特征。

简介

全金属制造的“海豚”、“彗星”和“水星”

即使按照1920年的标准衡量，“海豚”也是一型看起来比较古怪的飞机，它没有注意到流线型的设计理念。飞机由铝合金和钢材制成，客舱容纳4到5名乘客，飞行员就坐在发动机后面直接暴露在空中。

1922年，设计出加长机型Do L 1a，向后延伸的发动机罩形成驾驶舱顶部。后来，又生产出进一步加长机身的机型Do L 2（“海豚”Ⅱ），飞行员坐在客舱的前部。同早期的所有

“彗星”和“水星”的飞行员在飞行中基本上没有多少享受，在飞往苏联的旅途中，飞行员受罪更多。比较而言，“彗星”Ⅲ和“水星”的机翼确实能为飞行员提供一些保护，而较早期的“彗星”飞机的驾驶舱安装在机翼的上方，则起不到保护作用。

功率为335千瓦（450马力）的巴伐利亚发动机工厂的VI发动机为“水星”和一些改进的“彗星”Ⅲ提供动力。散热器很显眼地安装在发动机罩下面。

“海豚”一样，Do L 2外形也不好看。1927年，道尼尔公司在瑞士的工厂生产出13座的“海豚”Ⅲ，并卖掉了一些。

“彗星”Ⅰ和“彗星”Ⅱ陆上飞机基本上是L 1“海豚”的改型机。1921年，第一架Do CⅢ“彗星”进行首飞，这些机型一直勤恳地服役到最后架飞机于1930年退役。为顺应“海豚”的发展趋势，道尼尔公司制造了“彗星”Ⅲ作为“海豚”Ⅲ的继承者。在“彗星”Ⅲ的基础上，安装一个功率更

强劲的发动机，并对机身框架作了些小改动，从而生产出使用更广泛的“水星”，这些飞机有些是完全新生产的，有些是对原来飞机进行改装。

加强发动机的，并对机身框架作了些小改动，从而生产出使用更广泛的“水星”，这些飞机有些是完全新生产的，有些是对原来飞机进行改装。

“水星”Ⅰ

汉莎航空公司看来至少运营了36架“水星”，其中有7架是由“彗星”Ⅲ改装而来。最后一架“水星”在1934年退出服务。

“水星”最多能够乘坐8名旅客，客舱安装有大型舷窗，为旅客观察地面提供了一个极佳视野。

同“彗星”和早期的“海豚”一样，“水星”也是全金属构造。这种构造在当时十分先进，激起其他飞机制造商进行了大量的评估试验。

“彗星”Ⅲ和“水星”几乎没有明显的区别。只是“水星”的水平尾翼没有外支架，它使用了一型功率更强的发动机，并在机翼中央的后缘部分设计了保险装置。



下图：这架Do L 1a“海豚”涂有日本的标志。好几个国家热衷于获得制造全金属结构“海豚”的经验，“海豚”使用的材料有钢和轻合金。



采用空气动力学原理进行平衡的操纵面在“水星”的副翼和升降舵上得到了应用。“海豚”和“彗星”飞机也是如此。



两次世界大战之间的民用道尼尔飞机

■“蜻蜓”：在一战后，为了适应德国对上飞机的迫切需求，道尼尔公司生产了“蜻蜓”，用于水上飞机训练。



■Do J Wal：这型飞机得到大量生产，制造出令人眼花缭乱的系列型号，WAL是两次世界大战之间最成功的水上飞机之一。早期的此型飞机在意大利完成制造。



■Do X：这型著名的水上飞机只制造了3架，1架在德国，2架在意大利。1929年，在一次飞行中，飞机创纪录地乘坐了169人。



■Do 11：只制造了很少几架Do 11商用货运机。虽然，在德国有几架进行了民用注册，但是，它们的用处有限。



“水星”Ⅱ

类型：旅客运输机

发动机：1台功率为373千瓦（500马力）巴伐利亚发动机工厂的VI V-12活塞式发动机

最大飞行速度：192千米/小时（119英里/小时）

巡航速度：180千米/小时（111英里/小时）

航程：750千米（465英里）

实用升限：4,000米（13,120英尺）

重量：空机重量，2,780千克（6,129磅）；最大起飞重量，4,100千克（9,039磅）

容量：2名飞行员组人员，6到8名旅客

外形尺寸：翼展 19.60米（64英尺2英寸）

机长 12.85米（42英尺1英寸）

机高 3.56米（11英尺6英寸）

机翼面积 62平方米（618平方英尺）

效果数据

巡航速度

韦斯特兰公司的“豪华轿车”具有较快的巡航速度，从而缩短了旅行时间，但是，它由于保持了双翼机设计，代表着比较落后的技术，所以，它对人们的吸引力小。“彗星”的大多数竞争对手采用机翼设置在高位的双翼机设计。

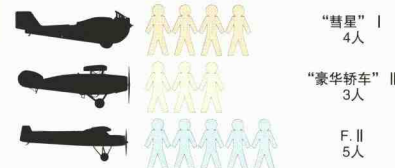
“彗星”Ⅰ 130千米/小时（81英里/小时）

“豪华轿车”Ⅱ 145千米/小时（90英里/小时）

F.Ⅱ 120千米/小时（74英里/小时）

载客人数

虽然福克公司的F.Ⅱ能比“彗星”Ⅰ多乘坐一个人，但是多出的这个人是在未封闭驾驶舱内的飞行员身边！“豪华轿车”Ⅱ只能乘坐3名旅客，在实际运营中受到了较大的限制。



航程

F.Ⅱ的明显优点是航程远，但是，由于它的巡航速度较慢，这使长途旅行的乘客会感到不舒服，尤其是第5名旅客。“彗星”Ⅱ的航程比“彗星”Ⅰ有较大提高。“豪华轿车”Ⅱ的航程比“彗星”Ⅰ要远，但是，它对欧洲的定期航班航线不会有太大影响。



道尼尔公司

Do X

●水上飞机的先驱 ●当时最大的飞机



今天，康士坦茨湖是乘船旅游的度假者和冲浪爱好者的一个旅游胜地。但是，1929年时，康士坦茨湖是世界上最大飞机的停泊地。巨大的12发动机的Do X是由传奇设计师克劳迪厄斯·道尼尔设计，他本来要把飞机设计成跨大西洋飞行的客机，但是，Do X从没有进行过商业飞行，它是一型收益不大的飞机。但是，它却促进了航空业的发展。

▲ 道尼尔公司名副其实的首席试飞员理查德·瓦格纳，坐在巨型水上飞机很大的控制舵轮后面，正在进行该飞机的第一次飞行。

图片档案

道尼尔公司 Do X

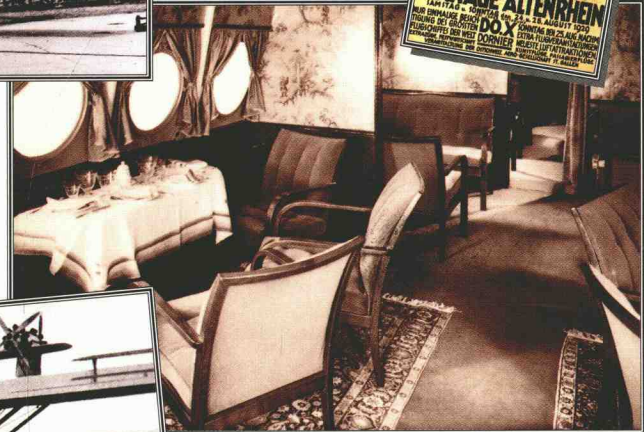


引人注目的飞机
Do X无论出现在何时何地，人们都会蜂拥而至。



▲ 设计创新

克劳迪厄斯·道尼尔是航空史上伟大的先驱者之一。20世纪20年代早期，他成功设计了许多水上飞机，他把自己的设计特色加以提炼，最终在Do X飞机上得到综合体现。



▲ 豪华客舱空间

20世纪20、30年代，空中旅行只是富人的专利，他们期望享受到豪华的旅行空间，Do X的客舱豪华装饰正好迎合了他们的口味。



▲ 飞机功率

12台星形发动机使Do X成时当时功率最强劲的飞机。

以其说Do X是一架会漂浮的飞机，还不如说它是一艘会飞的船。



事实与数据

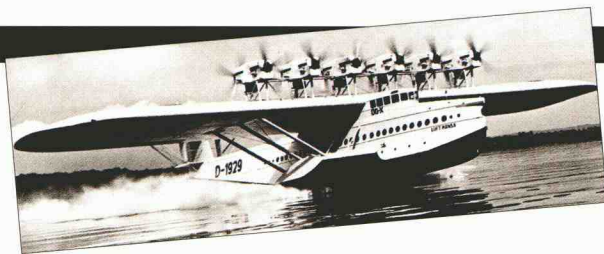
- ▶ Do X曾创造一个载容量记录，飞机上有10名站立的飞行机组人员、150名应邀而来的客人，还有9名偷乘者。
- ▶ 在Do X飞行的起始阶段，它缓慢爬升20分钟，然后到达600米（2,000英尺）的高度。
- ▶ 机翼很厚，机械师足能通过机翼接近发动机。
- ▶ 在一次试飞中，Do X滑行13千米（8英里）未能升空。
- ▶ Do X虽然安装有功率非常强劲的发动机，但是，它还是只能以175千米/小时（110英里/小时）的巡航速度悠然飞行。
- ▶ Do X首次跨大西洋飞行，在空中总共飞行了211小时，几乎历时19个月！

简介

跨大西洋飞行的巨型飞机

魁伟的Do X仅有的创新之处是它的尺寸。但是，这一点就说明它有不可预知的巨大飞跃。

它总重55吨，是当时世界上最大的飞机。尽管Do X是当时功率最大的飞机，但是，它只不过是一型收益不大的飞机。这型巨大的水上飞机飞行速度相当慢，上升到不足1,250米(3,300英尺)的飞行高度需要很长时间。



但是，Do X代表着德国重新出现在世界航空领域，而这仅距德国工业在一战末期被摧毁只有10年时间。并且，由Do X划时代的首次远航宣告了德国航空工业的新生，飞行航线是：从欧洲飞到非洲，然后飞越大西洋到达南美洲，再飞往纽约，最后返回。

这架巨型飞机最终交给了

1929年7月12日早晨，Do X从康士坦茨湖起飞，这是一个十分宏伟的场景。

汉莎航空公司，但是，这架客机从未投入实际的商业运营，从未运送过掏钱乘坐的旅客。它在柏林的一个博物馆结束了自己的飞行生涯，并毁于1945年的一次空袭。



Do X到纽约的飞行虽然有些迟，但是，它极大地推动了一战废墟中重建的德国航空工业的发展。

Do X

类型：试验性旅客水上飞机

发动机：12台功率为450千瓦(660马力)寇蒂斯公司的“征服者”9缸星形发动机

最大飞行速度：210千米/小时(130英里/小时)；巡航速度为175千米/小时(110英里/小时)
升空时间：上升到1,000米(3,280英尺)高度需要14分钟

最大航程：2,200千米(1,370英里)

实用升限：1,250米(4,100英尺)

重量：空机重量，32,675千克(72,040磅)；满载机重，56,000千克(123,406磅)

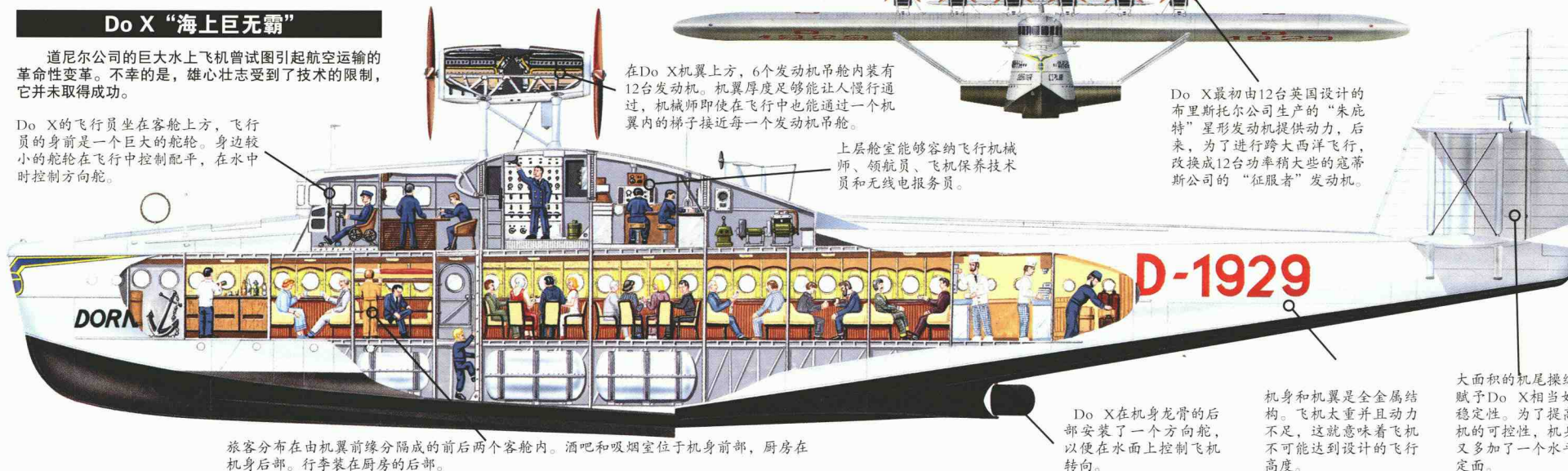
有效载荷：15,325千克(33,790磅)，包括14名飞行机组人员，66名旅客；曾从康士坦茨湖创纪录地载客169人起飞，包括10名飞行机组人员，150名旅客，9名偷乘者

外形尺寸：翼展 48.00米(157英尺5英寸)
机长 40.05米(131英尺2英寸)
机高 10.10米(33英尺1英寸)
机翼面积 250平方米(2,690平方英尺)

Do X “海上巨无霸”

道尼尔公司的巨大水上飞机曾试图引起航空运输的革命性变革。不幸的是，雄心壮志受到了技术的限制，它并未取得成功。

Do X的飞行员坐在客舱上方，飞行员的身前是一个巨大的舵轮。身边较小的舵轮在飞行中控制配平，在水中时控制方向舵。



在Do X机翼上方，6个发动机吊舱内装有12台发动机。机翼厚度足够让人慢行通过，机械师即使在飞行中也能通过一个机翼内的梯子接近每一个发动机吊舱。

上层舱室能够容纳飞行机械师、领航员、飞机保养技术员和无线电报务员。

Do X最初由12台英国设计的布里斯托尔公司生产的“朱庇特”星形发动机提供动力，后来，为了进行跨大西洋飞行，改换成12台功率稍大些的寇蒂斯公司的“征服者”发动机。

Do X在机身龙骨的后部安装了一个方向舵，以便在水面上控制飞机转向。

机身和机翼是全金属结构。飞机太重并且动力不足，这就意味着飞机不可能达到设计的飞行高度。

大面积的机尾操纵面赋予Do X相当好的稳定性。为了提高飞机的可控性，机身上又多加了一个水平安定面。

旅客分布在由机翼前缘分隔成的前后两个客舱内。酒吧和吸烟室位于机身前部，厨房在机身中部。行李装在厨房的后部。

DO X飞越大西洋



■启程：旅程安排得很从容，曾访问阿姆斯特丹水上飞机基地(左图)和英国南部的卡尔肖特。Do X无论出现在哪里，都是观者如潮。

■到达西非：由于Do X消耗燃油很多，所以，它的航程有限。因此，飞越大西洋必须选择在大西洋最窄处。1931年6月3日，Do X从葡萄牙的几内亚出发。



■降落到里约热内卢：17天后，Do X飞抵里约热内卢。从佛得角群岛到费尔南多-迪诺罗尼亚岛，这是本次飞行最长的一段航程，耗时13小时。



■欢迎来到纽约：经过8周多的飞行，Do X兢兢业业地从南美洲跨过加勒比海飞到北美洲。这架巨型飞机飞抵纽约时引起了轰动。



■返回家乡：在美国度过冬天后，Do X通过纽芬兰和亚述尔群岛飞越北大西洋。1932年5月24日，当它降落在柏林的慕格拉湖时，它受到了十分热烈的欢迎。



道尼尔公司

Do 228

●双发动机定期短程航线客机 ●先进的机翼 ●军用机型



Do 228由于机翼设计先进，所以，它的航程和运载能力极其出色，Do 228成为一型在世界上非常畅销的飞机。Do 228从20世纪80年代中期开始正式生产，因其良好的经济性，它受到小航空公司和南北两半球各国空军的欢迎。因为Do 228具有多种功能，所以，它可以承担各种飞行任务，如作为运输机、环境污染监测飞机使用。

▲ Do 228十分畅销，特别是在航空市场较小的地区，如布丹。它的设计简朴而先进，这使它成为国外制造商的首选机型，如有一些飞机在印度完成组装。

图片档案

道尼尔公司 Do 228



▲ 海上侦察飞机

泰国皇家海军拥有3架Do 228，飞机装备成能够执行海上侦察任务。机身下面的雷达天线罩内有本迪克斯公司的1500雷达的扫描天线。印度的海岸警卫飞机也装备有雷达，还有一些其他设备。



◀ 模拟电路面板
Do 228使用了相当老式的仪表设备，而不是现代的“全显示”驾驶舱。



▲ 道尼尔飞机家族相似之处

Do 228与较早期的Do 128机身横截面相同，安装有涡轮螺旋桨发动机的Do 128是20世纪60年代Do 28D“空中仆人”的改进型。

▼ 军方用户

虽然德国国防军很少使用Do 228，但是，印度军方却是该型飞机的最大军方用户，这型飞机在印度海军、空军和海岸警卫队服役。



▲ 先进的机翼

1979年6月28日，采用先进技术设计的机翼在Do 28的一个改进机型上进行试飞，在设计和制造Do 228时，这个机翼又安装在Do 228飞机上。后来，一个基本相同的机翼也安装在新机型Do 328上。



事实与数据

- ▶ Do 228机翼设计工作的部分经费由德国联邦研究技术部提供。
- ▶ 空中救护飞机机型可以携带6付担架，坐9位病人。
- ▶ 截止到1996年初，共生产出227架Do 228，交付给80个客户。
- ▶ Do 228已有超过1,000,000千米的飞行里程，这对设计新型Do 328客机有很大帮助。
- ▶ 过去曾作为客机使用的Do 228现在正被改装为货运机。
- ▶ 阿曼皇家警察空中中队使用着两架Do 228-100。

简介

道尼尔公司的涡轮螺旋桨双发动机飞机

Do 228具有下倾的机头和凸出机腹的主起落架舱，它由道尼尔公司（现在是德国航空航天公司的一部分）研发。Do 228是著名的道尼尔公司在战后研发的第一种采用先进工程技术的飞机。

实际上，Do 228的设计采用了战后较早期道尼尔飞机的机身和先进复合材料制造的新型机翼。从开始就开发了两种不同大小的机型：15座的Do

228-100，首飞于1981年3月28日；较大的机型-200系列，仅比-100晚6周进行首飞。

到1986年，共收到了40家客户的订单，其中大多数客户是第三世界国家的小航空公司。同时，印度斯坦航空工业公司拥有道尼尔飞机的生产许可证，另外，中国哈尔滨飞机制造公司曾考虑制造道尼尔飞机。该飞机在美国和其他发达国家销量有限，部分原因是

飞机客舱没有增压设备。

美国对Do 228分析后得出结论：同样类型其他客机的航程和载客量均比不上Do 228。改进型Do 228-212的生产已经停下来，但是，Do 228-201仍在印度生产。

Do 228-200

F-OGOF是一架在瓜德罗普航空公司旗下运营的Do 228-200。大多数道尼尔飞机被制造成定期短程航线客机。

驾驶舱内有2人飞行机组，客舱最多能够乘坐19名旅客。

机翼前缘、翼尖、单开缝的福勒后缘襟翼、副翼等都由复合材料制造成。

应用广泛的联合公司（以前是加雷特公司）的TPE331涡轮螺旋桨发动机为Do 228提供动力。

主起落架收入机身下面一个大型整流罩内，节省了飞机内部空间。着陆灯嵌在起落架舱门上部。

旅客进出客舱的主舱门位于飞机后部，是一个双门结构。在货运机型中，它还可以作为货舱门使用。

Do 228-200比稍早期的Do 228-100的机身长1.52米（5英尺），它多载旅客4人和一些行李。



左图：Do 228可以装备成各种专用机型，包括海上巡逻机和污染监测机。



每一个发动机安装了一个4叶恒速全顺桨可逆桨距金属螺旋桨。



Do 228-200

类型：双发动机定期短程航线客机

发动机：2台功率为533千瓦（715马力）联合公司（以前是加雷特公司）的TPE331-5-252D涡轮螺旋桨发动机

最大飞行速度：440千米/小时（273英里/小时）

航程：2,704千米（1,676英里）

实用升限：8,535米（28,000英尺）

重量：空机重量，3,547千克（7,800磅）；最大起飞重量，5,700千克（12,640磅）

容量：2名飞行员，1名空中服务人员，最多19名乘客；作为空中医疗救护飞机时，最多运载6付担架；作为货运机时，载货2,200千克（4,880磅）

外形尺寸：翼展 16.97米（55英尺8英寸）

机长 16.56米（54英尺4英寸）

机高 4.86米（15英尺11英寸）

机翼面积 32平方米（344平方英尺）

效果数据

最大巡航速度

Do 228-200的设计比L-410和DHC-6晚一些时间，所以，它能够采用更加先进的空气动力学原理进行设计，安装功率更加强劲的发动机。因此，Do 228-200的最大飞行速度较快。

Do 228-200 428千米/小时（273英里/小时）

DHC-6-300 338千米/小时（210英里/小时）

L-410UVP-E 380千米/小时（339英里/小时）

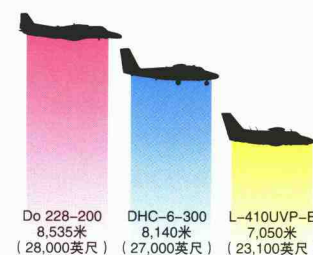
航程

道尼尔飞机的燃油效率高以及由此带来的航程较远均得益于机翼设计。DHC-6的机翼设计主要是考虑短距离起降性能，而不是航程。



实用升限

道尼尔飞机比与其同样大小和类型的现代典型定期短程航线客机的实用升限稍高一些，主要原因是机翼具有良好的提升性能，以及联合公司的发动机在高空具有较高的效率。



轻型双发动机定期短程航线客机

■加拿大德·哈维兰飞机公司 DHC-6“双水獭”：凭借着制造短距离起降单发动机飞机的经验，加拿大德·哈维兰飞机公司推出DHC-6，1965年进行首飞。在1988年停止生产前，共制造800多架。

■莱特公司 L-410：它仍在捷克共和国生产，19座的L-410从1969年开始生产，它曾在前华约国家广泛使用，特别是在苏联。正在面向西方市场研发尺寸较大的机型L-610。

■英国宇航公司“喷气流”：在汉德利·佩奇有限公司破产之前，“喷气流”一直由汉德利·佩奇有限公司生产。20世纪70年代，“喷气流”成为苏格兰飞机公司的产品。早期的机型使用“阿斯塔”发动机，较近期机型安装有加雷特公司的发动机。



道格拉斯公司

DC-3

●双螺旋桨发动机飞机 ●历史上最重要的运输机



▲ DC-3是对它前面曾存在的客运飞机的显著改进。60年后，成百上千架DC-3还在服役，这是该型飞机优异设计的极好证明。

DC-3改变了世界，其他飞机都没有做到这一点。20世纪30年代，这型道格拉斯公司的经典客机首飞，世界上每一个国家都有它飞行的身影。它能够成功完成人们赋予的任何工作，如播种谷物、行政飞行、货物运输。但是，更为重要的是，DC-3因其开创了今天为我们所熟悉的商业客运而留名青史。

图片档案

道格拉斯公司 DC-3

商业飞行先驱

瑞士航空公司的一架飞往苏黎世的DC-3正飞越英吉利海峡。在战后初期，DC-3是欧洲多数航空公司的基本机型。



▲ 经历多年仍在工作的飞机

进入21世纪后，仍有300多架DC-3还在飞行，它们执行各种任务，如在南美洲各国运输货物，为人们提供愉快的旅程，作为飞行历史的见证到各地航展展出。

仍在军方服役

DC-3的各种改型机仍在30多个国家的空军服役。图中这架飞机名为“达科他”，在南非国防军服役。



▲ DC-3的全盛时期

霍华德·休斯是DC-3的第二个客户，他为跨大陆和西方航空公司（后成为环球航空公司）订购了12架飞机。



▼ 舒适的空中旅行

在战前，DC-3引起了美国空中旅行的彻底变革，它为旅客提供了既快速又极其舒适的空中飞行。



▼ 执行慈善飞行任务

DC-3在世界各地被广泛用于执行慈善任务，包括为联合国工作。DC-3适合做这项工作，这是因为它的运营成本低。

事实与数据

- ▶ 1935年12月17日，DC-3进行了第一次飞行，这一天正好是怀特兄弟首次动力飞行32周年纪念日。
- ▶ 在美国，共制造了10,636架DC-3，仅在1944年一年的时间内，就制造了4,878架。
- ▶ 1949年6月23日，超级DC-3进行首飞，这型飞机进行了许多改进，但是，没有航空公司购买。
- ▶ 基地设在英国考文垂的大西洋航空公司运营着一个DC-3机队，作为海上污染监测控制飞机。
- ▶ DC-3已经连续服役60多年，它是历史上最重要的民用飞机。
- ▶ 至少还有300架DC-3民用机仍在30多个国家服役。

简介

世界上吃苦耐劳的飞机

1936年，DC-3在美利坚航空公司开始服役，二战爆发后，政府征用道格拉斯运输机执行军事任务，在这之前，十几家航空公司曾抓住机会进行客运服务，为空中旅行者提供从未有过的舒适和便利服务。在战前，道格拉斯公司为民用客户制造了5种独特的机型。从那时起，有100多家航空公司运营了DC-3，在二战期间制造的曾作为军用飞机使用的10,000架飞机

在战后也投入了民用航空市场。

最初，DC-3是一型有卧铺设备的运输机，卧铺是上、下两层，可以乘坐14人。随着时间的流逝，飞机的内舱能以各种可能的布局运输旅客和货物。在DC-3首飞60年后，它仍在世界各地飞行和工作。

军用DC-3有多种名字，如“达科他”、C-47和IR4D。德怀特·艾森豪威尔将军称C-47是第二次世界大战期间4种



DC-3由两名飞行员驾驶，有一或两名客舱服务员照顾乘客。

在全世界，有好几百架商用DC-3仍在辛勤地往返于各地，进行商业运营。

最重要的武器之一。

军用DC-3可以执行从电子侦察到南极探险等各种任务，它甚至还参加过战斗：在它第一次作为军用机使用的几十年后，AC-47武装飞机是在越南使用的最有效的军用机之一。

DC-3“卧铺运输机”

美利坚航空公司是DC-3的首家客户。它希望得到一型飞机，飞机性能要大大超过它的竞争对手使用的波音247、DC-2，并且新客机可以提供各种服务。



美利坚航空公司成立于1934年，它是美利坚航空运输公司的继承者，现在，它是世界上最大的航空公司之一。这家航空公司具有资助主要飞机进行设计的很长历史。

DC-3的客舱最早设计成可以乘坐14名旅客，全部是卧铺。但是，这种设计很快改成全座位布局，每一排设置3个座位，共有7排，可以乘坐21人。

收放主起落架由液压泵驱动，收和放均需要15秒的时间。

DC-3可用两种发动机提供动力：9缸的美国莱特公司的“旋风”或者14缸的“双胡蜂”星形发动机。每一种发动机均能提供750千瓦975（马力）的功率。



非常坚固的悬臂式机翼外表蒙有铝皮。机翼前缘外侧具有后掠角，这使DC-3很容易认出。

DC-3光滑的外表赋予其经济性优势。在特定的航线上飞行，DC-3的耗资与福特公司的“三马达”相同，但是，它的飞行时间要少一半，有效载荷多两倍。

从双翼机发展到单翼机：美国早期客机

■寇蒂斯公司“秃鹰”：在20世纪20年代，这型大双翼飞机显得十分漂亮，并且它是当时最先进的客机设计。它广泛用于美国的邮政和客运航线，一直到20世纪30年代。然而，在速度和舒适性方面，它还不能与单翼机竞争。



■福特公司“三马达”：它采用了与DC-3相同的创新发展道路，“三马达”对航空旅行的第一次大发展起到了推动作用。以现代人的眼光看，“三马达”的噪音大，并且不舒服，但是，以当时的标准来衡量，它确实为旅客提供了很多服务。



■波音公司 波音247：1933年，波音247开始飞行，它是第一架投入运营的双发双翼、全金属制造、低机翼并具有收放起落架的单翼客机。



DC-3

类型：短/中程运输机

发动机：2台功率为895千瓦（1,100马力）的普拉特·惠特尼公司的R-1830-S1C3G“双胡蜂”星形活塞式发动机

最大飞行速度：在2,590米（8,500英尺）高度时，飞行速度为370千米/小时（230英里/小时）

航程：2,400千米（1,500英里）

实用升限：7,070米（24,000英尺）

重量：空机重量，7,650千克（16,800磅）；满载机重，11,430千克（25,000磅）

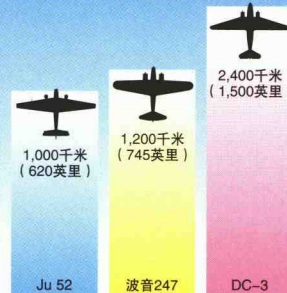
容量：2名飞行员，2名空中小姐，21到28名乘客；（客舱设置成卧铺布局，乘坐14人）或者最多载货2,750千克（6,000磅）

外形尺寸：翼展 28.96米（95英尺6英寸）
机长 9.65米（31英尺9英寸）
机高 5.17米（16英尺11英寸）
机翼面积 91.69平方米（987平方英尺）

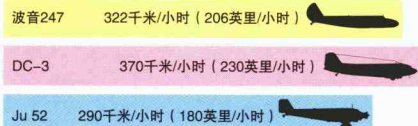
效果数据

航程

DC-3具有极佳的航程性能，这使它成为能够只停一次就可飞越美国大陆的第一批飞机之一。虽然波音247是真正的第一种现代客机，但是，由于它尺寸很小并且携带燃油量小，所以，它不能与后来出现的DC-3竞争。

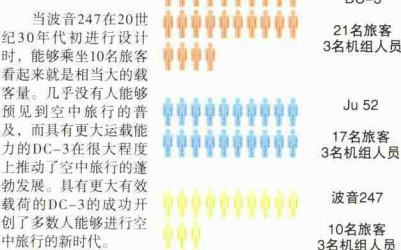


最大飞行速度



在三发动机的Ju 52出现后不到3年时间，就出现了DC-3，但是在技术和乘坐舒适性方面，它们之间却是整整一代的差别。始于1919年的客机设计在当时一系列飞机设计中是最好的，但是，道格拉斯飞机却开创了客运飞机的新时代。

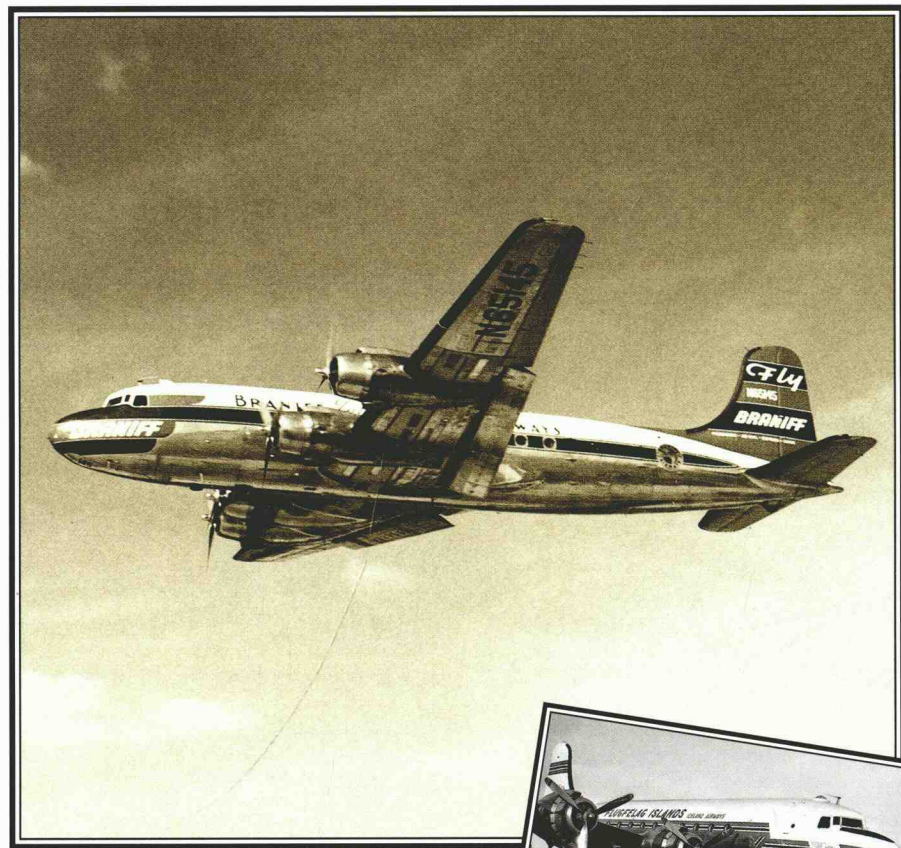
有效载荷



道格拉斯公司

DC-4 “空中霸王”

●四发动机客机 ●由许多战争中剩下的C-54改装而成



在战争中练就了熟练飞行技艺的一代飞行员，他们驾驶DC-4在全球各地飞行，从而使航空飞行真正普及到全世界。道格拉斯公司的DC-4能够飞越大洋，并且能够进行洲际飞行。虽然在第二次世界大战期间，四发动机客机的研发处于停滞状态，但是，在二战刚结束的几年里，DC-4却是一个先驱者。



▲ 在第二次世界大战期间，能够跨洋飞行的C-54给人们留下了深刻的印象。美国陆军航空兵各部队的C-54共进行了79,642次跨洋飞行，只有3架在水上迫降，其中1架还是故意进行试验而坠毁。

图片档案

道格拉斯公司 DC-4 “空中霸王”



▲ 荷兰的“空中霸王”

荷兰皇家航空公司和荷兰皇家西印度群岛航空公司接收了由C-54改装的客机和新制造的DC-4-1009两型客机。在1945年11月进行一次检验飞行后，这些飞机用于飞往荷属东印度群岛的航线。



▲ 性能可靠、吃苦耐劳的飞机在第二次世界大战期间，许多飞行C-54的美国陆军航空兵和英国皇家空军的飞行员在战后成为各个航空公司的飞行员。

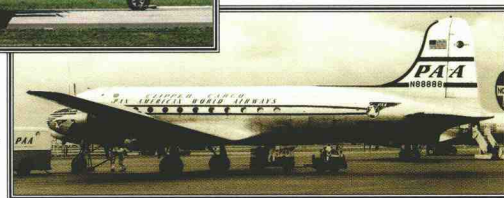


▲ 在北大西洋服役

法国空军使用新制造的以及二战中剩下的DC-4在北大西洋服役。

▲ 澳大利亚的货运机

战后，在全世界各地都有DC-4的身影。这架澳大利亚的DC-4由安塞特航空公司运营，从1946年开始，澳大利亚国家航空公司在太平洋航线上运营DC-4。



▲ 泛美航空公司的开拓者

泛美航空公司使用DC-4开辟了飞越太平洋的客运航线，同时，还在此航线上提供货运服务。

▲ 保存在荷兰的飞机

在南非注册的这架飞机由荷兰“达科他”协会保管。

事实与数据

- ▶ 美国的一些航空公司在DC-4的圆形舷窗上喷涂上黑色方框，这样DC-4看起来就像DC-6。
- ▶ 在14小时30分钟内，DC-4能从纽约飞到洛杉矶。
- ▶ 美利坚航空公司、东部航空公司和联合航空公司订购了第一批DC-4商用机。

- ▶ 美国的布拉尼夫国际航空公司使用喷气起飞助推器使DC-4能从玻利维亚高海拔的拉巴斯起飞。
- ▶ DC-4的原型机实际上是一架C-54，于1942年2月14日进行首飞。
- ▶ 加空宇航集团制造了一架DC-4，安装有R-2800星形发动机，命名为C-5。

简介

服役中的“空中霸王”

DC-4最早在1942年开始飞行，它本来是作为为民用客机设计，但是却被喷上军队的色彩并作为C-54开始了飞行生涯。因为战争开始进行，所以，开创美国国内空中旅行新水准的梦想只好暂时搁置。1945年后，军方需求减少，此时，道格拉斯公司制造了79架民用DC-4。

新制造的这些飞机和大量的前军用飞机，在美国远程客运和货运航线上提供了颇有



在好几十年内，DC-4和经过改装的C-54一直在世界上的一些小航空公司服役。

价值的服务，并且进而开辟了许多跨洋航线。在更加先进的增压飞机投入运营之前，DC-4一直是许多航空公司的骨干机型。

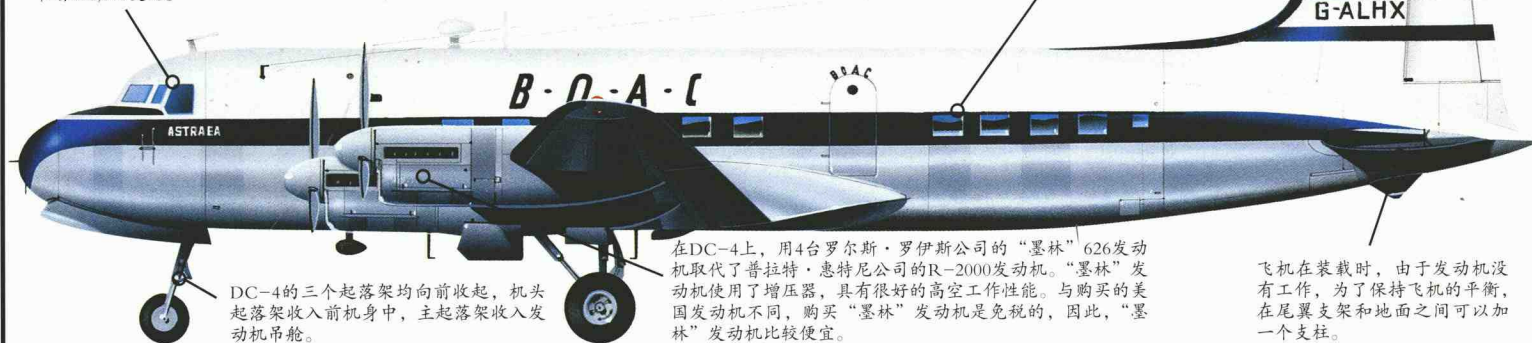
运营商发现DC-4可靠性极好，这对远程飞行尤其是跨洋飞行十分重要，因为疲劳、

恶劣天气和通信联络使远程飞行变得很困难。虽然DC-4不能与替代它的DC-6和“星座”相比，但是，在许多年内，DC-4在小的航空公司还是得到广泛使用。

C-4 “阿尔戈英雄”

“阿斯特莉亚”是1949年交付给英国海外航空公司的22架C-4中的一架。它们作为英国海外航空公司的“阿尔戈英雄”，在飞往远东、中东、南美洲的航线上一直服役到1960年。

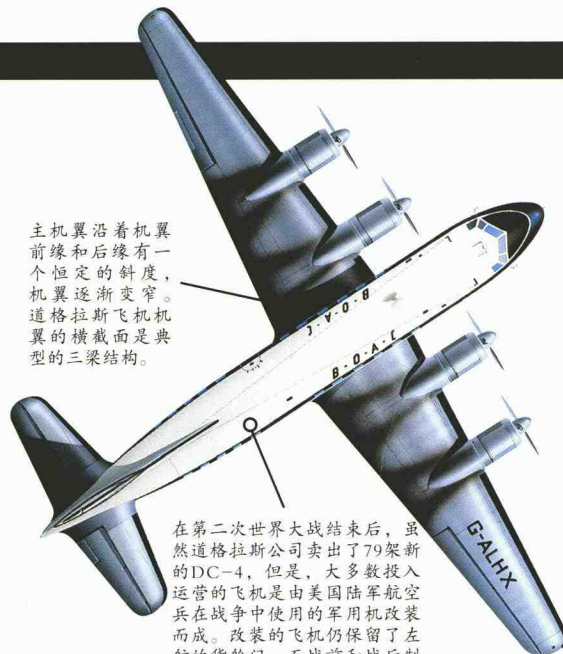
作为削减成本的措施，英国海外航空公司尽量在它的C-4飞机上安装英国设备，这使每一架飞机节省200,000美元。



DC-4的三个起落架均向前收起，机头起落架收入前机身中，主起落架收入发动机吊舱。

在DC-4上，用4台罗斯·罗伊斯公司的“墨林”626发动机取代了普拉特·惠特尼公司的R-2000发动机。“墨林”发动机使用了增压器，具有很好的高空工作性能。与购买的美国发动机不同，购买“墨林”发动机是免税的，因此，“墨林”发动机比较便宜。

DC-4最初的客舱布局可以乘坐40人，或者为夜间旅行的乘客提供卧铺，可供28人使用。在第二次世界大战后，一些经过改装的C-54在高密度客舱布局下可以乘坐86人。加空宇航集团的C-4安装有方形舷窗，这表明它的客舱是增压客舱，而与多数DC-4不同。



主机翼沿着机翼前缘和后缘有一个恒定的斜度，机翼逐渐变窄。道格拉斯飞机机翼的横截面是典型的三梁结构。

在第二次世界大战结束后，虽然道格拉斯公司卖出了79架新的DC-4，但是，大多数投入运营的飞机是由美国陆军航空兵在战争中使用的军用机改装而成。改装的飞机仍保留了左舷的货舱门，而战前和战后制造的客机都没有这个货舱门。

飞机在装载时，由于发动机没有工作，为了保持飞机的平衡，在尾翼支架和地面之间可以加一个支柱。

各航空公司使用的战争中剩下的飞机

■阿弗洛飞机制造公司“约克”：“约克”是为英国皇家空军专门设计的一型远程运输机。在战后，许多飞机卖给了航空公司。



■寇蒂斯公司 C-46“突击队员”：这架CW-20是战前的另一种设计，在战争中，它被暂时征用，主要作为运输机C-46使用。



■道格拉斯公司 C-47“空中列车”：如同DC-4一样，战争结束后剩下的DC-3军用机被大量改装成客机。



■洛克希德公司 C-69“星座”：1943年开始飞行，美国环球航空公司订购了该飞机。第一批20架“康妮”被美国陆军航空兵暂时征用。



DC-4-1009

类型：远程运输机

发动机：4台功率为1,081千瓦（1,450马力）的普拉特·惠特尼公司的R-2000-2SD13G“双胡蜂”星形活塞式发动机

最大飞行速度：在4,265米（14,000英尺）的高度时，飞行速度为451千米/小时（280英里/小时）

巡航速度：在3,050米（10,000英尺）高度时，巡航速度为365千米/小时（226英里/小时）

航程：4,023千米（2,500英里）

实用升限：6,800米（22,300英尺）

重量：空机重量，19,640千克（43,299磅）；最大起飞重量，33,112千克（72,846磅）

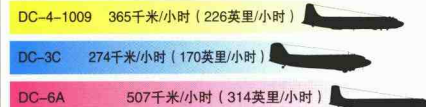
容量：5名飞行机组人员，加上最多44名乘客，以及日常使用的行李和货物，或者客舱设置成卧铺布局，乘坐22人，以及行李和货物

外形尺寸：翼展 35.81米（117英尺6英寸）
机长 28.60米（93英尺10英寸）
机高 8.38米（29英尺2英寸）
机翼面积 135.63平方米（1,459平方英尺）

效果数据

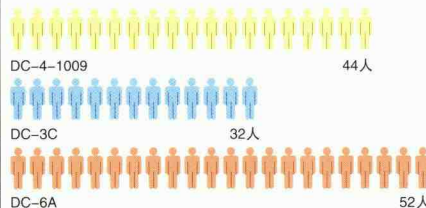
巡航速度

下图对DC-4同它的前辈以及后续机型的巡航速度进行了比较。DC-4为了占领国内市场而进行了改进，主要是减少飞越美国大陆的时间。



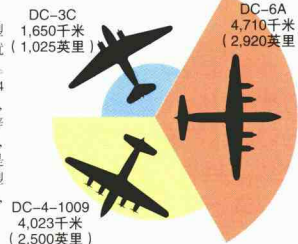
载客人数

DC-4和DC-6具有较大的载容量，可以为运营商大幅降低成本，这样，旅客也可以买到比较便宜的机票。从而，可以增加空中旅行的人数。



航程

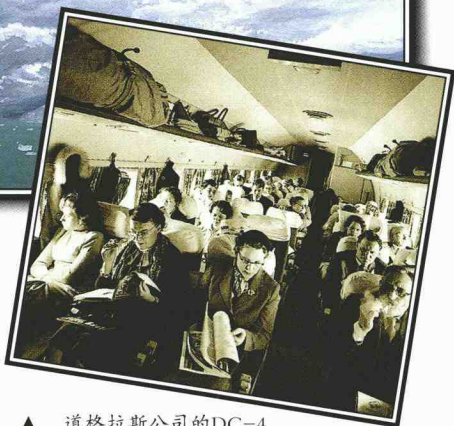
四发动机机型DC-4-1009的最大改进之一就是它的航程性能。虽然最初设计DC-4是用于国内航线，但是，它还是开辟了跨洋航线。然而，DC-4的使用期限是短暂的，因为新型增压客机，如DC-6，很快投入运营。



道格拉斯公司

DC-6

● 远程客机 ● 货运机 ● 军用运输机



道格拉斯公司战后的DC-6是一型美丽的多功能客机，成功的道格拉斯运输机家族对商业飞行作出了更大贡献，而极佳的DC-6起到了更大的推动作用。1947年，当DC-6开始服役时，它提供了高标准的舒适性和航程性能。DC-6主要是作为客机使用，但它也是性能良好的民用货运机，有一小部分还作为军用运输机使用。

▲ 道格拉斯公司的DC-4曾进行过8万多次的跨洋飞行，DC-6就是基于这型战时取得成功的DC-4设计，增压型的DC-6具有更远的航程，并为旅客提供更大的舒适性。

图片档案

道格拉斯公司 DC-6



▲ 飞越大西洋的特快客机
在整个20世纪50年代，泛美航空公司使用改进的DC-6在跨大西洋航线上飞行，直到螺旋桨推进的客机被波音707之类效率更高的喷气机所取代。



▲ 航空公司的忠实成员
DC-6B是主要的客运机型，共制造完成288架，交付给世界各地的航空公司。一些飞机执行定期航班任务直到20世纪70年代。

▶ 二等舱专机
泛美航空公司订购了45架88座的DC-6B，航空公司用它们提供二等舱服务。以前的客机几乎仅适合豪华客运，乘坐54人是更正常的头等舱载客量。



▲ 长时期服役
即使当DC-6被涡轮螺旋桨飞机和喷气机超过时，一直到20世纪90年代，它仍是货物包机运输比较经济的选择。虽然DC-6的运转费用比较昂贵，但是，购买它们却非常便宜。



事实与数据

- ▶ 1946年2月15日，DC-6在加利福尼亚的圣莫尼卡进行了第一次飞行。
- ▶ 1946年11月20日，第一批DC-6交付给了美利坚航空公司和联合航空公司。
- ▶ 两架DC-6B进行了改进，把机尾改成能够旋转打开，以便于装卸货物。
- ▶ 美国航空运输协会估计，一流的DC-6运送了超过1亿名旅客。
- ▶ DC-6的总产量，包括军用机型，共有704架。
- ▶ 1958年11月17日，生产的最后一架DC-6交付给了南斯拉夫。

简介

飞越大洋的活塞式发动机飞机

20世纪50年代，当空中旅行仍只是一小部分富人的专利的时候，道格拉斯公司的DC-6为它们提供了时尚和高雅享受。乘坐空间非常宽阔，旅客们可以享受到美酒佳肴。

DC-6具有简练的流线型外形，是对较早期DC-4的一个改进。它的性能有很大提高，

并且它是同类客机中运营费用最低的飞机，这使它成为当时最受欢迎的远程商业运输机。

DC-6是道格拉斯飞机家族中第一种具有增压客舱的运输机。后来的机型，DC-6A、DC-6B、DC-6C针对R-2800活塞式发动机、载客人数和载货量进行了改进。

20世纪50年代，随着波音

707等喷气客机的问世，迅速把DC-6挤到二等航线，但是，因为DC-6购置费用和运营成本低，并且可靠性很好，所以，它还是受欢迎。

美国空军的C-118和美国海军的R6D都是DC-6这型极佳飞机的军用机型，DC-6在全世界各国的军队服役。

DC-6B

在整个20世纪50年代，荷兰皇家航空公司一直在该公司范围广泛的航线网上使用DC-6飞机，用它飞往亚洲和南美洲。

像DC-6之类的早期活塞式发动机客机进行远程飞行通常需要5名飞行员组人员，包括2名飞行员，1名领航员和2名飞行机械师。

DC-6从DC-4发展而来，它有较大直径的新型增压机身。它能够以比其前辈更好的舒适性运送较多的旅客。

DC-6B的载客人数相差很大。作为一型豪华运输机使用时，它载客54人；但是，设置成经济舱布局时，载客量增加到88人；或者按照短程高密度航线设置客舱，载客92人。

DC-6B

类型：远程运输机

发动机：4台功率为1,864千瓦（2,500马力）的普拉特·惠特尼公司的R-2800-CB17“双胡蜂”星形活塞式发动机

最大飞行速度：645千米/小时（400英里/小时）

巡航速度：507千米/小时（314英里/小时）

最大有效载荷航程：4,836千米（3,000英里）

最大燃油航程：7,596千米（4,700英里）

实用升限：7,620米（25,000英尺）

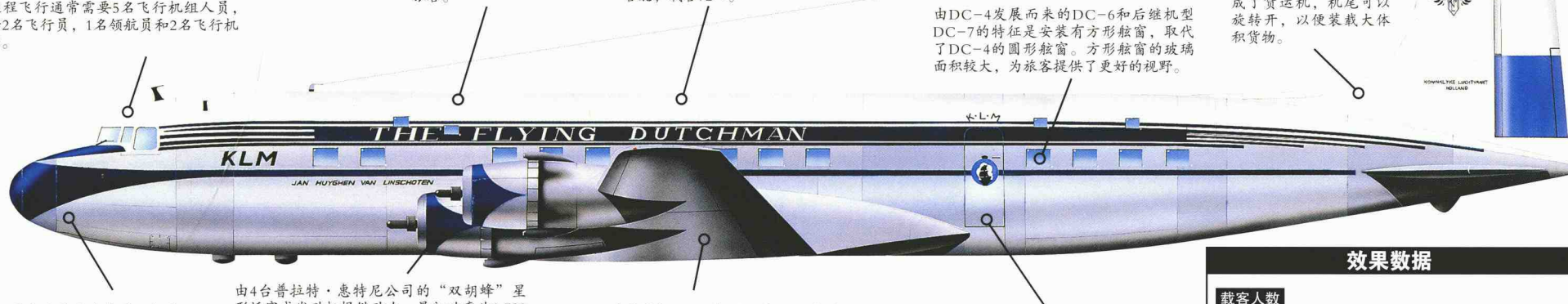
重量：空机重量，25,110千克（55,357磅）；最大起飞重量，48,534千克（106,775磅）

容量：2名飞行员，1名飞行机械师，几名空中小姐；在标准客舱座位布局下，乘坐48到52名乘客；在高密度客舱座位布局下，最多乘坐88名旅客

外形尺寸：翼展 35.81米（117英尺6英寸）
机长 32.18米（105英尺6英寸）
机高 8.74米（28英尺8英寸）
机翼面积 135.91平方米（1,462平方英尺）



半个世纪过去了，DC-6风采依旧。近年来，它一直为英斯通航空公司（下图）、大西洋航空公司（上图）之类的货运公司工作，大西洋航空公司使用它在位于考文垂的基地运营。



DC-6没有安装雷达装置，但是，加长的DC-7却是第一批把气象雷达作为标准安装的商业飞机之一。

由4台普拉特·惠特尼公司的“双胡蜂”星形活塞式发动机提供动力，最初功率为1,790千瓦（2,400马力），后来发动机采用水喷射技术，功率提高到1,864千瓦（2,500马力）。

DC-6的翼展与DC-4相同，为35.81米（117英尺6英寸），它们仅有的区别是DC-6为承受更大的起飞重量安装有更加坚固的起落架。

DC-6B设计为客运机，它没有安装多数货运机具有的向上开启的铰链货舱门。

在DC-6的客运时代结束后，两架DC-6B改装成了货运机，机尾可以旋转开，以便装载大体积货物。

PH-DFK

KONINKLIJKE LUCHTVAART NEDERLAND

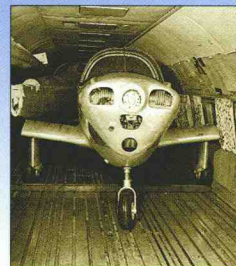
DC-6的不同机型

■军用运输机：美国空军定购使用按照军方要求设计的DC-6，称作C-118A。它能运载74名全副武装的士兵，或者12多吨重的货物。

■“行善的撒马利亚人”：C-118能够运载60付担架，它经常用作空中医疗救护飞机。在越南战争初期，它是美国空军主要的空中医疗救护飞机。

■灭火机：有几架DC-6被改装为灭火机，飞机腹部加装一个挂舱，里面装满了灭火用的阻燃剂。

■“货运主人”：DC-6开始作为货运机设计，等到它的全盛时期过后，它又作为货运机使用。它能够运送各种各样的货物，甚至还运送轻型飞机。



效果数据

载客人数

道格拉斯客机载客人数的增加充分反映出航空客运市场爆炸性的增长。在15年时间里，从DC-3发展到DC-6，载客人数增加了一倍多，又经过10年，DC-8载客人数比DC-3的7倍还多。

