

# НК-56/НК-62/НК-64

## авиационные турбореактивные двигатели

С 1979 г. в конструкторском бюро начинают разрабатываться перспективные двигатели для тяжелых транспортных и пассажирских самолетов. Среди них - НК-56 и НК-64 для самолетов Ил-96 и Ту-204. На двигателе НК-56 впервые было применено управление реверсом на принципах пневматики. Он имел ресурс до капитального ремонта 7500 ч., назначенный ресурс - 15000 ч. Дата первого испытания - июль 1980 г.

### НК-56

Р при взлетном режиме (Н=0, М=0) - 177(18000) кН (кгс)

Р при крейсерском режиме (Н=11 км, М=0,8) - 35,3 (3600) кН (кгс)

С уд при взлетном режиме (Н=0, М=0) = 39,1 (0,74) кг/кН\*ч (кг/кгс\*ч)

С уд при крейсерском режиме (Н=11 км, М=0,8) = 63,75 (0,74) кг/кН\*ч (кг/кгс\*ч)

т = 4,9

Тг = 1571 К

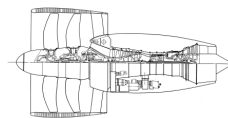
Степень повышения давления

в компрессоре - 25,5

Мдв без реверса - 3340 кг

Двх в компрессор - 2050 мм





## НК-64

Р при взлетном режиме (Н=0, М=0) - 157(16000) кН (кГс)

Р при крейсерском режиме (Н=11 км, М=0,8) - 34,3 (3500) кН (кГс)

С уд при взлетном режиме (Н=0, М=0) = 37,8 (0,37) кГ/кН\*ч (кГ/кГс\*ч)

С уд при крейсерском режиме (Н=11 км, М=0,8) = 59,16 (0,58) кГ/кН\*ч (кГ/кГс\*ч)

$m = 4,1$

$T_g = 1548 \text{ К}$

Степень повышения давления в компрессоре - 27,6

Мдв без реверса - 2850 кг

Двх в компрессор - 1860 мм

На двигателе НК-64 впервые были установлены саблевидные сопловые лопатки. Серийно двигатели не производились.

