



НК-8-4

авиационный турбореактивный двигатель

В июне 1965 г. состоялся первый полет самолета Ил-62 с двигателем НК-8-4, модификацией НК-8, имеющим большую тягу. На этом двигателе были применены торцовые и радиальные контактные уплотнения масляных полостей опор, оригинальная схема регулятора частоты вращения ротора. Он имел высокие показатели надежности, обусловленные применением высокоэффективных методов упрочнения деталей, а также демпфирования ротора двигателя и его трубопроводов. Межремонтный ресурс НК-8-4 составлял 7000 ч., ресурс до первого капитального ремонта - 9000 ч., а назначенный ресурс - 18000 ч. /26, 30/. Серийное производство НК-8-4 осуществлялось с 1968 по 1979 г. Низкий уровень шума на взлете и отсутствие дымления на выхлопе способствовало широкой эксплуатации этого двигателя на международных линиях. Суммарная наработка НК-8-4 составила 7,5 млн.ч.

Мдв без реверса - 2200 кг. Мдв с реверсом - 2400 кг

Изготовитель - Казанское моторостроительное производственное объединение

Взлетный режим (Н=0 км, М=0):

$P = 103 (10500) \text{ кН (кГс)}$

$C_{уд} = 61,7 (0,605) \text{ кг/кН*ч (кг/кГс*ч)}$

$m = 1,04$

Степень повышения давления в компрессоре - 10,3

$T_g = 1255 \text{ К}$

Крейсерский режим (Н=11 км, М=0,8):

$P = 27 (2750) \text{ кН (кГс)}$

$C_{уд} = 82,6 (0,81) \text{ кг/кН*ч (кг/кГс*ч)}$

$m = 1,04$

Степень повышения давления в компрессоре - 10,3

$T_g = 1255 \text{ К}$

