



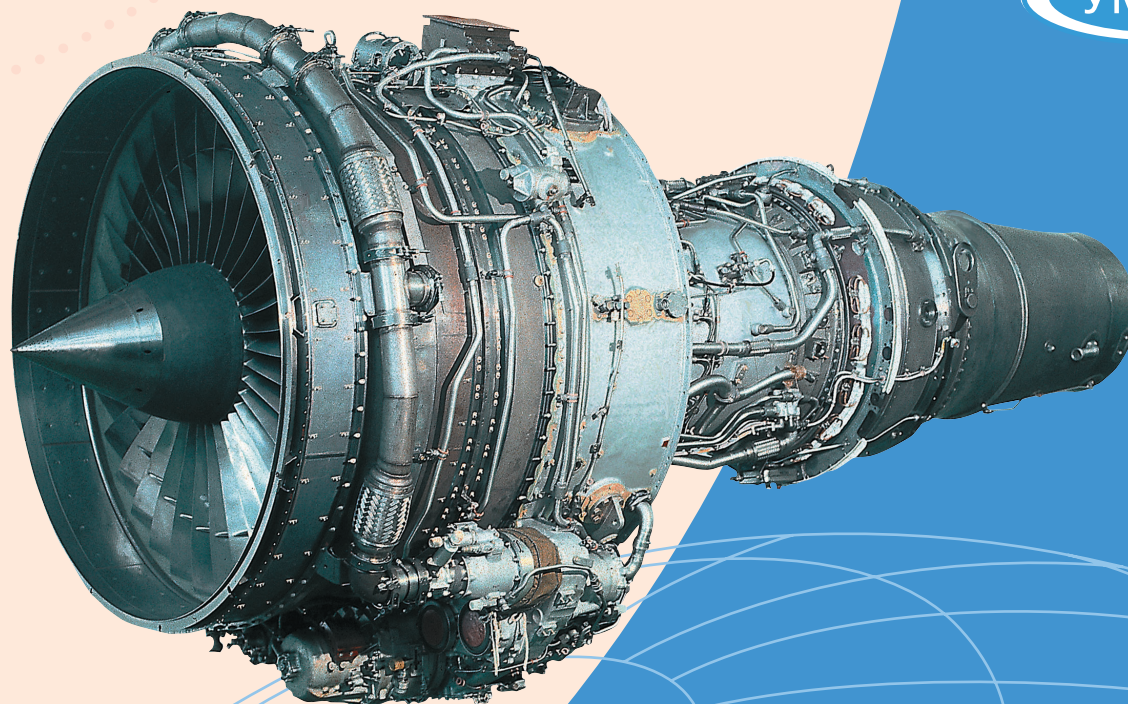
# Турбореактивный двухконтурный двигатель

## Д-436ТП

### D-436TP Turbofan Engine

---

ИВЧЕНКО® ИVCHENKO®  
ПРОГРЕСС® PROGRESS



Бе-200



Бе-200

## ТУРБОРЕАКТИВНЫЙ ДВУХКОНТУРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ Д-436ТП

Предназначен для многоцелевого самолета-амфибии Бе-200.

Двигатель соответствует как действующим, так и перспективным требованиям норм ИКАО к авиационным двигателям по шумам и выбросам вредных веществ.

### Основные достоинства двигателя:

- низкий удельный расход топлива и малая удельная масса
- высокая надежность, обусловленная многолетним опытом эксплуатации двигателя Д-36 аналогичного класса
- низкие уровни шума и эмиссии
- простота обслуживания и высокая эффективность системы контроля и диагностики
- устойчивая работа при резких инверсиях температуры воздушного потока на входе в двигатель при тушении лесных пожаров
- наличие универсальной подвески, позволяющей без изменений конструкции двигателя применять его на различных самолетах, размещая двигатель под или над крылом, в фюзеляже самолета или по обеим его сторонам
- работоспособность в морских условиях
- низкие эксплуатационные затраты при длительном сроке службы.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (установленный двигатель)

### Взлетный режим

( $H=0$ ,  $M_n=0$ ,  $MCA+15^\circ C$ ,  $P_H=730$  мм рт. ст.)

Тяга, кгс (кН) ..... 7500 (73,57)  
Удельный расход  
топлива, кг/кгс·ч (кг/кН·ч) ..... 0,370 (37,72)

### Максимальный крейсерский режим

( $H=8000$  м,  $M_n=0,6$ ,  $MCA$ )

Тяга, кгс (кН) ..... 1920 (18,83)  
Удельный расход  
топлива, кг/кгс·ч (кг/кН·ч) ..... 0,581 (59,22)

Сухая масса, кг ..... 1450

### Максимальный крейсерский режим

( $H=450$  м,  $M_n=0,35$ ,  $MCA$ )

Тяга, кгс (кН) ..... 1300 (12,75)\*  
Удельный расход  
топлива, кг/кгс·ч (кг/кН·ч) ..... 0,650 (66,25)\*

Сухая масса, кг ..... 1450

\* Данные для неустановленного двигателя

## D-436TP TURBOFAN ENGINE

It is designed to power the Be-200 multipurpose amphibian.

The engine complies with both effective and future ICAO requirements for aircraft engine noise and emission parameters.

The major advantages of the D-436TP engine:

- Low SFC and low weight-to-thrust ratio
- High reliability due to long experience in operating the D-36 engine of similar class
- Low noise and emissions
- Easy maintenance, high efficiency of the monitoring and diagnostics system
- Steady operation in event of sudden airflow temperature inversions at engine inlet when fighting forest fires
- Availability of multi-purpose engine mounts allowing for installation in various aircraft on underwing or overwing pylons, in fuselage or on either side of the fuselage without any changes in the engine design.
- Operability in maritime conditions
- Low operating costs and long service life.

## BASIC SPECIFICATIONS (installed engine)

### Takeoff power

(SLS,  $ISA+15^\circ C$ ,  $P_{AMB}=730$  mm Hg)

Thrust, kgf (kN) ..... 7500 (73.57)  
SFC, kg/kgf·h (kg/kN·h) ..... 0.370 (37.72)

### Maximum cruise power

( $H=8000$  m,  $M_{fl}=0.6$ ,  $ISA$ )

Thrust, kgf (kN) ..... 1920 (18.83)  
SFC, kg/kgf·h (kg/kN·h) ..... 0.581 (59.22)

Dry weight, kg ..... 1450

### Maximum cruise power

( $H=11000$  m,  $M_{fl}=0.75$ ,  $ISA$ )

Thrust, kgf (kN) ..... 1300 (12.75)\*  
SFC, kg/kgf·h (kg/kN·h) ..... 0.650 (66.25)\*

Dry weight, kg ..... 1450

\* Uninstalled engine data

### АО «МОТОР СИЧ»

Украина, 69068, г. Запорожье,  
пр-т Моторостроителей, 15  
Тел.: (+38061) 720-48-14  
Факс: (+38061) 720-50-05  
E-mail: eo.vtf@motorsich.com  
motor@motorsich.com  
http://www.motorsich.com

### Motor Sich JSC

Zaporozhye 69068, Ukraine  
15, Motorostroiteley av.  
Tel.: (+38061) 720-48-14  
Fax: (+38061) 720-50-05  
E-mail: eo.vtf@motorsich.com  
motor@motorsich.com  
http://www.motorsich.com