

БАНДИТСКАЯ БИТА

АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ

В одном из своих рассказов известный писатель Владимир Солоухин описывает личные впечатления о знакомстве с азами альпинизма. Лаконичный, строгий инструктаж начинающего скалолаза проводился на ... кладбище погибших альпинистов. Инструктору не составляло большого труда убедить подопечного в обязательности выполнения любого пункта инструкции. Достаточно было по прочтении какого-нибудь абзаца документа сделать несколько шагов по кладбищу и указать на могилу альпиниста, пренебрегшего данным предписанием. И все! Печально, но очень доходчиво.

Эти воспоминания всплыли в памяти после того, как я увидел деталь автомобильного двигателя, ставшего «жертвой» нарушения одной из инструкций по ремонту. А дело было так.

В технический центр московской фирмы «АБ-Инжиниринг» обратился владелец автомобиля «Фольксваген-Пассат» 1991-го года выпуска, с инжекторным двигателем RP — силовым агрегатом не самой последней разработки. Впрочем, как поймет дальше читатель, ни марка автомобиля, ни конструктивные особенности мотора в данном случае большого значения не имели. Похожие по своей сути проблемы могли бы возникнуть и у владельца выдавшей виды «копейки», и у хозяина не старой еще «праворукой» японки...

Поводом для обращения послужили стуки в двигателе, которые появились после недавнего посещения некоего кустарного «автосервиса». Причем, по словам хозяина машины, мастера-

вые того заведения от разбирательства с причиной появившихся после их «работы» стуков вежливо уклонились...

Достаточно было сделать несколько шагов по кладбищу и показать могилу альпиниста, пренебрегшего инструкцией.

Как рассказал автовладелец, изначальной причиной обращения за помощью явилось снижение динамики разгона автомобиля. Посчитав, что все дело в работе форсунок, он попросил

проверить только эти элементы. Что и было сделано на том малопочтенном «автосервисе». После появления стуков и безуспешных разборок со «спецами» автомобиль оказался в моторном центре «АБ-Инжиниринг», у профессионалов.

Снятие головки блока специалистами моторного центра показало, что поршень в одном из цилиндров пробит. Деформированы канавки





поршневых колец, и поломаны сами кольца. Повреждения хорошо видны на снимках.

Причиной явилось попадание во впускной коллектор двигателя сменной головки-звездочки TORX, которой «мастера» предыдущего сервиса откручивали и закручивали болты крепления форсунок.

Но ведь по технологическим картам ремонта топливной аппаратуры подобными сменными головками пользоваться не положено! Для этого существуют специальные ключи-воротки с несъемными

наконечниками. Упомянутые выше головки TORX, именуемые на жаргоне авторемонтников «битами», удерживаются на воротках в основном за счет своих намагниченных поверхностей. Поэтому могут легко соскочить и потеряться. Хорошо еще, если на полу мастерской, под автомобилем...

Как часто происходят подобные случаи «проглатывания» моторами различных предметов? Специалисты точной статистики не ведут. Но, по их словам, они достаточно часто занимаются повторным ремонтом двигателей, устраняя огрехи предыдущих «ремонтников». И среди «пациентов» есть как отечественные силовые агрегаты, так и двигатели многих зарубежных производителей.

Но вернемся к «Фольксвагену». Ремонт двигателя обошелся владельцу в кругленькую сумму. При этом были заменены только поршни во всех цилиндрах. Ни головка блока, ни гильза аварийного цилиндра, к счастью, не пострадали. В противном случае ремонт силового агрегата мог бы значительно превысить рыночную стоимость самой машины.

Специалисты довольно часто занимаются повторным ремонтом двигателей, устраняя огрехи предыдущих «ремонтников».

Наш редакционный фотограф, который привез этот технический шедевр в редакцию, сказал, что ремонтники окрестили поломку «бандитской пулей». Мы — «бандитской битой». **АЕС**