

«ОНИ ЗА ГОД БРЕВНО ВЫПУСКАЛИ...»

ЮРИЙ БУЦКИЙ

Опасен ли ржавый кузов? Вот несколько картинок из автомобильной жизни. Москва, неудержимый поток иномарок, слегка разбавленный новенькими «приорами» и «калинами». И тут же старенькие «жигули» в роли частных такси. Откровенно гнилых среди них предостаточно. Несвежие «газели» в роли «маршруток». Есть среди них ржавые? Не будем обольщаться — есть!

Ну ладно, Москва. Настоящий российский автопарк — за МКАД. Помнится, я писал о вояжах по Ярославской и Вологодской областям, о поездках в Бежецк, Кашин, Калязин, Вышний Волочек. Классическая российская провинция. Ближний Север. Реальный, не придуманный автомир. Автомобили, которые никогда не попадут на обложки глянцевого журнала.

Старенькая «Волга» на обочине. Кронштейны рессор подгнили, и машина села на мост. «Девятка» в разноцветных пятнах ржавчины. Амортизаторная стойка «устала» и оказалась в подкапотном пространстве. Очень старая и ржавая иномарка. Эта пока еще движется. Куда? Зачем? Подгнившие бомбы замедленного действия везут поклажу, детей и беременных женщин. Водители хмуры и неразговорчивы.

Регламентирует ли государство эксплуатацию ржавых автомобилей? Десять лет назад появился ГОСТ Р 51709 — 2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки». Иными словами — руководство для проведения Государственного технического осмотра. Все было в этом ГОСТе — только вот о коррозии кузова ничего не говорилось.

В марте 2006 года родилась новая редакция документа. Среди многочисленных поправок и дополнений появились и такие:

«4.7.25. Не допускаются:

– ненадежное крепление амортизаторов вследствие сквозной коррозии мест или деталей крепления;

– чрезмерная общая коррозия рамы и связанных с ней деталей крепления или элементов усиления прочности основания кузова автобуса, грозящая разрушением всей конструкции;

– сквозная коррозия или разрушение пола пассажирского помещения автобуса, способные служить причиной травмы;

– коррозия либо трещины и разрушения стоек кузова, нарушающие их прочность;

– вмятины и разрушения кузова, нарушающие внешние очертания и узнаваемость модели АТС.

4.7.26. Грозящие разрушением грубые повреждения и трещины или разрушения лонжеронов и поперечин рамы, щек кронштейнов подвески, стоек либо каркасов бортов и приспособлений для крепления грузов не допускаются.

Мы еще тогда, в 2006-м, отметили: в документе нет количественных оценок коррозионного поражения! И методик нет, и приборы не прописаны. Вот для двигателя есть свои нормативы и оборудование. И для тормозов, и для фар... А для коррозии — нет. Сплошь визуальные, а значит, субъективные оценки.

Вдумаемся. Что такое «ненадежное крепление амортизаторов вследствие сквозной коррозии мест или деталей крепления»? Поговорку помните: «Поздно пить «боржоми»?

А чего стоит сентенция «вмятины и разрушения кузова, нарушающие внешние очертания и узнаваемость модели АТС»? Это как? Несется по шоссе смятый и разрушенный кузов. Внешние очертания настолько нарушены, что его и опознать-то невозможно. Это, стало быть, нельзя. А если не совсем разрушенный, очертания сохранивший, это, значит, можно...

Господа разработчики! Тревогу надо бить задолго до потери внешних очертаний. И до появления сквозной коррозии. Необходимо периодически защищать автомобиль специализированными антикоррозионными препаратами, о чем наш журнал пишет регулярно. Но вы же не читатели, а писатели. Вам не до журналов.

По уму надо было делать так. Прописать в ГОСТе обязательный контроль скрытых поло-



стей кузова и прежде всего лонжеронов, порогов, стоек и других силовых элементов. В несущем кузове они играют роль каркаса, скелета. Именно от него зависит, способен кузов что-либо «нести» или пора выносить его самого. В последний путь под шредеры и прессы.

Проконтролировать скрытые полости просто — надо лишь обзавестись диагностическим прибором под названием «бороскоп». Подключенный к компьютеру, он дает возможность наблюдать на экране любую внутреннюю поверхность. И оценить степень коррозионного поражения в процентах. И тогда можно решать — опасен данный кузов или нет. Кстати, все уважающие себя антикоррозионные станции уже обзавелись бороскопами. Неужели разработчики ГОСТов о них ничего не знают? Похоже, что нет. То ли дело «узнаваемость модели», «сквозная коррозия» и прочие страшные сказки на ночь...

Впрочем, ГОСТы — это пройденный этап. Теперь во всех отраслях живут по новым нормативным документам — Техническим регламентам. Когда готовился «Технический Регламент о безопасности колесных транспортных средств», затеплилась надежда: теперь методика инструментального контроля состояния кузова уж точно появится. Но когда Постановлением Правительства РФ № 720 от 10.09.2009 г. регламент утвердили, оказалось, что о коррозии кузова в нем не сказано ничего.

Правда, Правительство РФ распоряжением N 1750-р от 12 октября 2010 г. утвердило перечень документов для исполнения Технического регламента. И оказалось тех документов аж 139. И под номером 35 там значится... внимание! — все тот же ГОСТ Р 51709–2001. С теми же страшилками о потере узнаваемости и сквозной коррозии. И опять ни слова об инструментальных методах контроля коррозионных поражений. Не проваливается пол в автобусе, и ладно... А ось, доедет.

Смотрите: Технический регламент разрабатывали не один год. И со времен последней редакции ГОСТ Р 51709–2001 прошло пять лет. Как тут не вспомнить блестящий скетч советских сатириков. «А работал он в тресте «Заготбревно». Они там за год бревно выпускали. За год — бревно!»

Знаете, для треста бревно за год — это нормально. Тут за несколько лет громадный коллектив два десятка строк для Технического регламента не осилил. Вот это я понимаю — темпы! Значит, так у нас и будет: кузов отдельно, коррозия отдельно, нормативные документы отдельно, а безопасность... да кого она волнует, безопасность?

Интересно, а как относятся к ржавым автомобилям за рубежом? Какие нормативы действуют там? В ближайшее время мы вернемся к теме.