

# Нанотехнологии с улицы Новороссийской

## Эксперимент «АиФ» получил неожиданное продолжение

К теме, которую за последнее время дважды поднималась в публикациях под общим заголовком «Нанотехнологии с улицы Новороссийской» («АиФ-Челябинск» №8 и №15 за 2011 год) мы обещали еще раз вернуться через несколько месяцев, к осени. Но жизнь, как это бывает нередко, внесла в планы существенные коррективы.

В числе нескольких десятков звонков от читателей, просто интересовавшихся подробностями уникальных технологий ММТ и отзывам восторженных автомобилистов, которые по нашему совету обработали двигатели и коробки переключения передач своих «железных коней» фирменным составом и убедились в необыкновенном эффекте, был один, который явно выбивался из общей удивительно-благодарной тональности.

### Не может быть...

- Вы нам какую-то сказочку представили, - возмущенно вещал в телефонную трубку инженер одного из предприятий Челябинской области, назвавшийся Анатолием Николаевичем. - Могу допустить, что обработка определенными материалами отчасти может улучшить эксплуатационные свойства автомобиля. Но вот утверждение о том, что машина может ездить, даже если из двигателя слить все масло, - это, извините, ваши фантазии. Такого не может быть вообще. Любой технически сведущий человек может доказать, что мотор в этом случае выйдет из строя через три минуты работы на холостом ходу, а в движении не выдержит и полукилометра. Я бы на вашем месте напечатал опровержение, чтобы уважаемая газета не потеряла лица.

Пребывая в определенных сомнениях после этого разговора, мы связались с генеральным директором научно-производственного холдинга «Микро-Металлургические Технологии» Александром Федулеевым. Если помнят читатели, при поддержке руководимой им компании мы еще в конце зимы начали эксперимент по улучшению эксплуатационных качеств редакционного автомобиля «Додж-Стратус», используя технологии ММТ.

А еще через пару дней руководитель инновационного холдинга позвонил сам и пригласил принять участие в незапланированном эксперименте, чтобы убедить сомневающегося читателя и тех, кто с ним солидарен.

Редакционный водитель Виктор Иванович, а именно его марка прежде выступала в качестве «подопытного кролика», пока мы ехали в офис компа-



Автолюбитель Сергей Гаврилов: «После обработки по технологиям ММТ моей машине не страшны никакие эксперименты».

нии, расположенный по улице Новороссийской, 49, откровенно признался: «Моему «Доджу» после обработки спецсоставом словно бы кто сил добавил. Я уже привык к улучшенной динамике, к пониженному шуму двигателя. Компрессионное давление в цилиндрах, которое выросло с первого раза, до сих пор остается неизменным. Сейчас, с наступлением тепла, удалось сделать корректные подсчеты экономии бензина. При поездках по городу его в расчете на 100 километров теперь уходит на полтора литра меньше, а по трассе экономлю более двух литров против прежнего. Вкруговую получается 1,8 литра. Это анализ по восьми тысячам километров пробега... А чтобы покатайся, слив масло... Убедившись в эффективности технологий ММТ, я допускаю, что это возможно. Любопытно будет в этом лично убедиться».

А пока вкратце познакомим читателей, которым не удалось увидеть предыдущие публикации, с технологиями ММТ.

### Как это работает

Уникальным микрометаллургическим технологиям путь к жизни дал российский изобретатель Игорь Никитин. Он же стал одним из учредителей научно-производственного холдинга «ММТ», правообладателя этого изобретения. Основной принцип заключается в «выращивании» на поверхностях деталей различных узлов и агрегатов металлокерамического защитного слоя со свойствами, которые придают им прежде недоступные эксплуатационные характеристики. После обработки специальными запатентованными составами на поверхностях валов, шестерней, подшипников на молекулярном уровне происходит преобразование кристаллической решетки металла в иную кристаллическую кон-

струкцию. Новый монокристаллический слой, образующийся на поверхностях трения, по твердости значительно превосходит марки сталей, из которых сделаны лучшие автомобильные двигатели. Защитный слой и основной металл как бы проникают друг в друга, становясь единым целым. Образование защитного слоя приводит к оптимизации зазоров между деталями, восстановлению изношенных поверхностей. Все это дает улучшение мощностных и динамических характеристик автомобиля, повышает надежность и долговечность его агрегатов, снижает токсичность, уменьшает потребление топлива. Состав, используемый при ММТ, - не присадка. Он не смешивается с маслом, и не сливается при его замене. Это мелкодисперсная смесь минералов, добавок и катализаторов, состоящая более чем из ста компонентов. Двигатель, обработанный по нанотехнологии, становится терпимым к экстремальным нагрузкам, ему гарантировано 350 тысяч километров бесперебойного пробега.

### Экстрим по-челябински

Вот и офис компании. Мы здороваемся с сотрудниками холдинга. А вот и герой сегодняшнего эксперимента. Знакомимся. 24-летний житель Коркино Сергей Гаврилов и его «ВАЗ-2101», еще первой, итальянской сборки, старшего хозяина ровно на 15 лет.

- Машину купил в 2010 году с рук, - рассказал Сергей. - Несколько месяцев назад обработал двигатель и коробку переключения передач по технологиям ММТ. И старенький автомобиль словно бы помолодел. Это не только мое мнение. Так говорят все знакомые, кому позволял сесть за руль. Вот, ребята из

ММТ позвонили и пригласили поучаствовать в эксперименте. Сказали, что если в процессе возникнут какие-то проблемы, они организуют капитальный ремонт за свой счет.

Признаться честно, то, что начали проделывать с выдавшим видом, но еще крепким «жигуленком» было зрелищем не для людей впечатлительных и трепетно относящихся к технике. Через картер из двигателя полностью слили масло. Затем подопытный двигатель ради чистоты эксперимента промыли водой и залили тосолом. Хозяин автомобиля дрожащей рукой повернул ключ зажигания, и двигатель начал работать сначала на минимальных оборотах, а потом на более интенсивных режимах. Минут через пять, как и следовало ожидать, из отверстия сапуна пошел пар, окутав капот белым облаком пара. Это закипел тосол. Для удобства дальнейшей работы один из нас выдернул соединительный шланг из воздушного фильтра и опустил ее вниз, за коробку переключения передач. Теперь пар валил откуда-то из-под низа, придавая машине поразительное сходство со старинным паровозом.

### Эти технологии делают возможным невозможное.

И вот, наконец, мы поехали. Звук работающего двигателя какой-то не вполне привычный, но, в общем, мощный и уверенный. «Умирать» он явно не собирался, хотя, по всем расчетам, несколько минут работы в таком экстриме, даже на холостом ходу, должны были его убить. Медленно движемся по улице Новороссийской в сторону Меридиана. Уже давно позади критические полкилометра, которые при иных условиях гарантировали бы окончание нашего эксперимента. Пост ГИБДД на Троицком тракте. Полицейский с жезлом проводил нас долгим подозрительным взглядом, но останавливать автомобиль, больше напоминавший в тот момент даже не паровоз, а какую-то паровую машину первой половины XIX века, почему-то не стал. На трассе мы прибавили хода. На маршруте этого необычного путешествия было несколько остановок. Тосол очень быстро испарялся, и приходилось постоянно его добавлять.

Без приключений добрались до Коркино и даже немного попетляли по улочкам этого шахтерского города. Уже на обратном пути при повышенных оборотах двигателя стали

явственно ощущаться какие-то подозрительные стуки, которые неизменно исчезали на холостых оборотах. Но ведь мы в итоге проехали (четко засекли это по спидометру) 118 километров, своим ходом добрались до заранее определенного автосервиса, чтобы рассмотреть результаты нашего автомобильного варварства.

Результат был удивительным. Коленчатый вал не подвергся даже малейшим изменениям и был пригоден для дальнейшей эксплуатации. Причиной стуков, которые нас так насторожили, стала небольшая деформация вкладышей. После их замены и заливки масла двигатель «Жигулей» вновь стал работать как часы. А Сергей Гаврилов, попрощавшись с нами, уехал по своим делам.

- Результат сегодняшнего эксперимента был вполне ожидаем, - подвел итог Александр Федулеев. - Это уже не первый тест на стойкость наших технологий. Скажу больше. Сегодня мы довели испытание до абсолюта, водой и тосолом очистили двигатель от малейших следов масла. А если его просто слить, не промывая, оставить масляную пленку, вполне можно проехать без проблем 300, а то и 350 километров. Проверено.

И все же повдвновь появиться в научно-производственном холдинге «Микро-Металлургические Технологии» через несколько месяцев, как это и было запланировано ранее, у нас есть. В эти дни компания проводит испытания нового фирменного состава ММТ. И если в составе, который используется сегодня, каждая частичка действующего вещества, применяемая при обработке деталей, имеет размер от 1 до 10 микронов, то размеры каждой частички нового состава в 10 раз меньше - от 0,1 до 1 микрона! Это уже, если можно так выразиться, нанотехнологии нанотехнологий. И эффект ожидается поистине революционный даже в сравнении с тем, что есть сегодня. Впрочем, это тема нашего следующего рассказа.

Юрий ИВАННИКОВ

Фото автора



г. Челябинск,  
ул. Новороссийская, д. 49,  
тел.: (351) 217-08-30,  
217-08-31, 217-08-32.  
В вечернее время звонить  
по телефонам:  
(351) 233-64-54, 8-908-080-14-54  
[www.mmtrus.ru](http://www.mmtrus.ru)