



Руслан Чумак

# Мелочей не бывает

Устранение качки дульного тормоза 5,45-мм автоматов АК74

*Не является новостью, что с точки зрения возможного возникновения тех или иных задержек и неисправностей, системой стрелкового оружия, претендующей на звание «идеальная», является автомат Калашникова. Но узкие места в конструкции автомата АК74 и его модификации АКС74У все же имеются. Одним из них является качка дульного тормоза-компенсатора.*

**К**ачка дульного тормоза-компенсатора в той или иной степени присутствует на любом автомате. Стрелки и командиры в войсках, как правило, не обращают на неё внимания или считают нормальным явлением. Это заблуждение. Качка дульного тормоза-компенсатора (далее по тексту – ДТК) явление вредное. При интенсивном использовании оружия качка ДТК прогрессирует – вплоть до задевания пулями стенки передней камеры (это явление редко, но всё же бывает). Естественно при этом резко возрастёт рассеивание, делая нормальное применение оружия невозможным.

Казалось бы, откажись от применения ДТК в конструкции оружия или прикрепи его намертво – и проблема решена. Но не всё так просто! На ранних образцах 5,45-мм автоматов ДТК отсутствовал, но при этом звук

выстрелов буквально «глушил» стрелков-испытателей. Введение этого дульного устройства в конструкцию автомата 5,45-мм было вынужденной мерой, направленной, в первую очередь на снижение уровня звука выстрела. Принцип снижения звукового импульса выстрела состоит в обеспечении предварительного расширения истекающего из канала ствола порохового газа в специальной закрытой проточной полости (в задней камере ДТК), с целью снижения (сброса) давления перед истечением в окружающую среду. Именно поэтому ДТК обязательно должен иметь закрытую камеру за дульным срезом. Значит, для обеспечения возможности чистки её внутренней полости и канала ствола, соединение ДТК со стволом должно быть легко разъемным. Избавиться полностью от качки ДТК технически нетрудно, но... в то же время нельзя!

У всех моделей 5,45-мм автоматов Калашникова корпус ДТК соединяется с основанием мушки с помощью резьбы. Этот вид соединения, с учётом необходимости обеспечения определённого положения ДТК относительно вертикальной плоскости оружия, возможности откручивания от руки и допусков на резьбу на обеих свинчиваемых деталях, предполагает определённую свободу соединения, а значит, качка ДТК становится неизбежной! А ведь ещё возможен случай, когда в силу случайного сочетания допусков на соединяемых деталях зазор между ними будет максимальным. К этому следует добавить неизбежное изменение геометрии резьбы под действием термогазодинамической эрозии, вызываемой прорывом порохового газа через резьбовое соединение, циклической ударной нагрузки, а также коррозии, неправильной чистки, излишне частой разборки, а также сочетания этих факторов. Следовательно, вопрос не в том, будет ли качка ДТК или нет, а не выйдет ли она за пределы допустимых величин.

Для проверки величины качки ДТК и, при необходимости, приведения её в норму, разработана методика и имеется специальная оснастка, входящая в состав комплекта инструментов 6И17 (ил. 1, 2). Работа с оснасткой состоит из двух этапов:

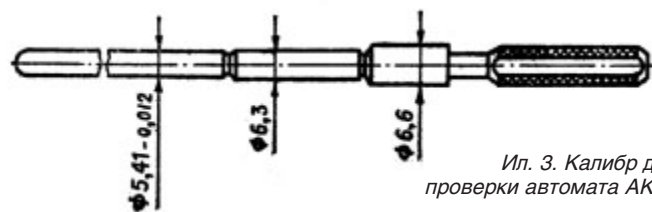


Ил. 1, 2. Оснастка для контроля и (при необходимости) приведения в норму качки ДТК автомата АК74

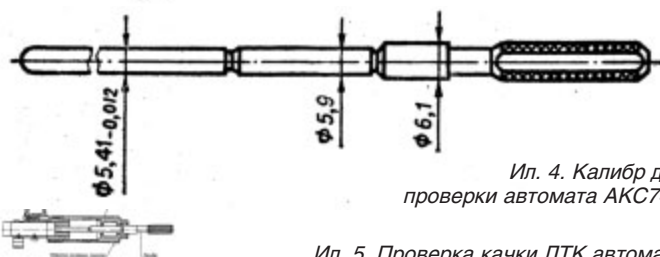
1. Проверка соосности дульного тормоза с каналом ствола.

2. Устранение качки дульного тормоза.

Для проверки соосности дульного тормоза с каналом ствола следует ввести в канал ствола калибр (ил. 3, 4, 5, 6, 7) и отклонить ДТК последовательно во все четыре стороны. Соосность ДТК считается нормальной, если калибр диаметром 6,3 мм проходит через выходное отверстие ДТК без касания. Если стенки выходного отверстия дульного тормоза касаются калибра, то автомат подлежит ремонту.



Ил. 3. Калибр для проверки автомата АК74



Ил. 4. Калибр для проверки автомата АКС74У

Ил. 5. Проверка качки ДТК автомата АК74 при помощи калибра



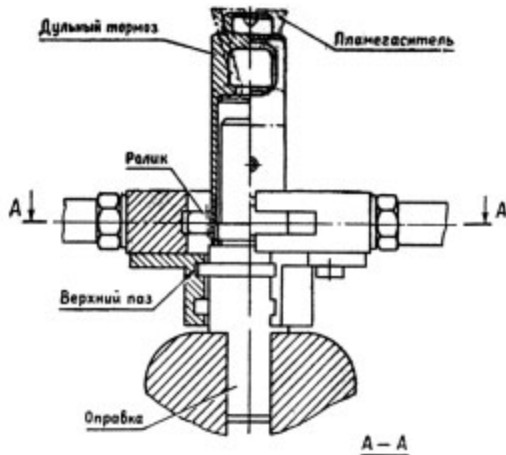
Ил. 6.



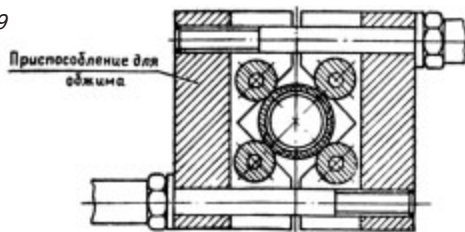
Ил. 7



Ил. 8



Ил. 9



Ремонт состоит в обжиме посадочного места ДТК с помощью роликового приспособления на оправке, которая закрепляется в тисках (ил. 8, 9, 10, 11, 12, 13). После проведения обжима на ДТК остается характерная канавка от давления роликов (см. подзаголовочное фото).

При правильно произведённом обжиме качка дульного тормоза существенно уменьшается или даже может быть полностью устранена. Однако добиваться полного её устранения не рекомендуется! В этом случае стоит не почистить соединение после интенсивной стрельбы, дать затвердеть нагару и появиться коррозии – резьба прикипает намертво, и отвернуть ДТК без применения силовых методов становится практически невозможно. Но, зачастую, даже эти методы не помогают и единственным, более-менее действенным средством является нагрев ДТК пламенем газовой горелки и отвинчивание его в горячем состоянии. Был случай, когда таким образом мне приходилось разбирать автомат АК74 из партии оружия, побывавшего в Афганистане. После отвинчивания ДТК открылась неприглядная картина – на дульном срезе и на резьбовом выступе основания мушки обнаружались глубокие раковины, слой хрома в канале ствола на глубину около 3 мм от дульного среза отсутствовал полностью, отдельные сколы хрома и раковины наблюдались на глубину до 5-7 мм. Этот автомат ремонту не подлежал и в дальнейшем был списан.

А как быть, если в наличии нет соответствующего комплекта инструментов? В этом случае может помочь только строгое и точное соблюдение правил чистки и смазки оружия, использование для изучения и тренировки в обращении с оружием специальных учебных автоматов и наблюдение за состоянием ДТК в процессе и после стрельбы. В крайнем случае, можно порекомендовать переконфигуровать ДТК автоматов между собой таким образом, чтобы избежать как излишне большой, так и излишне малой их качки. Конечно, такую операцию имеет смысл проводить только при наличии под руками достаточно большого числа автоматов.

Ил. 10



Ил. 11



Ил. 12



Ил. 13

