**02-456 АТЗ-2,4-52, модель 3608, топливозаправщик ёмк. 2.4 м3 на шасси ГАЗ-52-01 4х2, мест 2, насос СЦЛ-00 до 400 л/мин, снаряжённый вес 3.3 тн, полный вес 5.3 тн, ГАЗ-52-01 75 лс, 70 км/час, завод «Автоагрегат» г. Одесса 1970-91 г.**

Одесский завод автозаправочных агрегатов «Автоагрегат» Министерства сельского хозяйства СССР (ранее Одесский завод «Сельхозагрегат») г. Одесса, пер. Семафорный, 4.

Назначение, выполняемые операции и устройство.

Автомобиль - топливозаправщик АТЗ-2,4-52 выпускался Одесским заводом «Автоагрегат» на шасси автомобиля ГАЗ-52-01 обычной проходимости с 1970 г. Его конструкция была аналогична сельскому топливозаправщику АТЗ-2,2-51А, выпускавшемуся с 1966 г. этим заводом, а также Посевнинским заводом «Автозапчасть».

Предназначен для перевозки фильтрованного топлива и механизированной заправки им сельскохозяйственных машин в полевых условиях.

Автомобиль-топливозаправщик может выполнять следующие операции:

- наполнять цистерну топливом своим насосом;

- выдавать фильтрованное топливо из своей цистерны для заправки машин;

- перекачивать топливо из одного резервуара в другой, минуя свою цистерну;

- сливать топливо из цистерны самотеком.

Технологическое оборудование автомобиля-топливозаправщика стоит из цистерны для топлива, топливного насоса, фильтра тонкой чистки, счетчика жидкости, гидравлической системы трубопроводов с арматурой, раздаточного рукава с краном, приемных рукавов, электрического и противопожарного оборудования и контрольно-измерительных приборов. Привод насоса осуществляется от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности и карданный вал. В верхней части цистерны расположена горловина с наливным люком, в нижнем — отстойник. Цистерна из листовой стали, рамной конструкции, калиброванная. На крышке горловины установлен дыхательный клапан. Управление выполняемыми операциями централизованное и осуществляется из кабины управления, размещенной в передней части цистерны.

Цистерна оборудована двумя пеналами для хранения и транспортировки рукавов, противопожарными и заземляющими средствами, креплениями в заднем отсеке для шанцевого инструмента и принадлежностей, металлической площадкой и лестницей. Насос СЦЛ-00 установлен на правом лонжероне рамы шасси автомобиля. Рычаг управления находится в кабине водителя.  
Эксплуатационный объем цистерны, л – 2400  
Геометрический объем цистерны, л – 2480  
Собственная масса, кг − 3265, на переднюю ось − 1350, на заднюю ось − 1915  
Полная масса, кг − 5305, на переднюю ось − 1500, на заднюю ось − 3805  
Габаритные размеры, мм: длина − 6110, ширина − 2160, высота − 2190  
Внутренние размеры цистерны, мм: длина − 3050, ширина − 1274, высота − 784  
Диаметр заливного отверстия горловины, мм – 550  
Насос – СЦЛ-00  
Привод насоса – от двигателя через коробку отбора мощности  
Производительность насоса, л/мин – 400  
Рабочее давление, кгс/см² – 3  
Время наполнения насосом, мин – 15  
Время полного слива цистерны при помощи насоса, мин – 15  
Производительность при выдаче топлива через фильтр, счетчик и раздаточный кран, л/мин – 40,   
Топливный фильтр – ФДГ-ЗОТ  
Счетчик топлива – ШЖУ-25  
Число шлангов приемного и сливного Ø38 мм, длиной по 4,5 м, шт – 2  
Противопожарные принадлежности:   
− огнетушитель ОУ-5 или ОУБ-3 − 1  
− заземляющий клин − 1  
− штепсельная розетка и шнур с двумя вилками − 1  
− цепь постоянного заземления − 1  
Масса цистерны с оборудованием, кг – 1020  
Масса цистерны, кг – 314

Семейство **ГАЗ-52** – грузовые среднетоннажные автомобили третьего поколения Горьковского автомобильного завода.   
 В конце 1950-х – начале 1960-х г. на Горьковском автозаводе разрабатывалось три семейства грузовых автомобилей, по замыслу конструкторов в максимальной степени унифицированных между собой. В роли базовой модели для всей линейки новых машин выступал грузовик **ГАЗ-52**, преемник **ГАЗ-51А**, с той же колёсной формулой (4×2) и грузоподъёмностью (2,5 т).   
 Первые два прототипа ГАЗ-52 и ГАЗ-52П с колёсной базой 3300 мм, а также модернизированными силовой передачей и ходовой частью, появились в 1956 г. В 1958 г. грузовик получил новые кабину с панорамным остеклением и оперение. Вновь разработанная модель получила наименование ГАЗ-52Ф (Ф – с форкамерным силовым агрегатом). На основе ГАЗ-52Ф планировались к выпуску грузовик с подъёмным задним бортом ГАЗ-52Я и седельный тягач ГАЗ-52П, а также две длиннобазные (3700 мм) модификации: шасси ГАЗ-52A и бортовой ГАЗ-52Г. Опытные образцы ГАЗ-52Ф были изготовлены в 1958-59 г. и один из них даже демонстрировался в 1959 году на ВДНХ, однако из-за нерешённых в то время проблем с двигателем этот грузовик так и остался экспериментальным и был выпущен всего лишь небольшой опытно-промышленной партией. В конечном итоге в серийное производство с 1964 г. пошло шасси ГАЗ-52А (52-01 по новой индексации), но уже с обычным двигателем ГАЗ-52, который представлял собой старый мотор ГАЗ-51, но форсированный до мощности 75 л.с. и в меру возможностей модернизированный. Ввиду ограниченного количества выпускавшихся машин ГАЗ-52А использовался в основном для монтажа фургонов и специального оборудования.

**Технические параметры**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | ГАЗ-52-03 | ГАЗ-52-04 |
| Грузоподъемность, кг | 2500 | 2500 |
| Допустимая масса прицепа, кг | 2500 | 2500 |
| Собственная масса, кг | 2815 | 2520 |
| Собственная масса, кг | 2815 | 2520 |
| В т. ч. на передн. ось | 1320 | 1220 |
| Заднюю ось | 1495 | 1300 |
| Полная масса, кг | 5465 | 5170 |
| В т. ч. на передн. ось | 1520 | 1560 |
| Радиус поворота, м: |  |  |
| по оси следа внешнего переднего колеса | 8,9 | 7,5 |
| по наружи, габаритный | 9,4 | 8 |
| Макс, скорость, к м / ч | 70 | 70 |
| Торм. путь со скорости 50 км/ч, м | 27 | 25 |
| Контр, расход топлива при 40 км/ч, л/100 к м | 21 | 20 |
| Двигатель | ГАЗ-52-01 ГАЗ-52-04 карб., 4-такт., 6-цил, нижнеклапанный | |
| Диаметр цилиндра и ход поршня, мм | 82х110 | 82х110 |
| Рабочий объем, л | 3,48 | 3,48 |
| Степень сжатия | 6,2 | 6,7 |
| Порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 | |
| Макс, мощность, л. с. (кВт) | 75 (55,2) при 2600 | |
| Макс, крутящий момент, об/мин кгс-м (Н-м) | 21(205,9) при 1600-1800 об/мин | 21(205,9) при 1400-1600 об/мин |
| Карбюратор | К 84МИ | К 126И |
| Напряжение в сети электрооборудования, В | 12 | 12 |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-68 | 6СТ-75 |
| Прерыватель-распределитель | Р20 | Р20 |
| Катушка зажигания | Б1 или Б115 | |
| Свечи зажигания | М8Т | АЮНТ |
| Генератор | П08 Г | Г250 Д1 |
| Реле регулятор | РР24-Г | РР362 |
| Стартер | СТ8 | СТ8 |
| Сцепление | однодисковое, сухое | |
| Коробка передач | 4-ступ. с синхронизаторами на III и IV передачах | |
| Главная передача | одинарная, одинарная, коническая,со спиральными зубьями | |
| Передаточные числа: |  |  |
| коробки передач | 6,48; 3,09; 6,4; 3,09; 1,71; 1,00; 1,69; 1,00; З.Х.-7,9 З.Х.-7,82 | |
| главной передачи | 6,67 | 6,83 |
| Рулевой механизм | глобоид, глобоид. червяк с червяк с двухгребневым двухгребневым роликом, роликом, N=20, | |
| Подвеска: |  |  |
| Передние | на прод. полуэллипт. рессорах, амортизаторы гидравл., телескоп. | |
| Задние | на прод. полуэллипт. рессорах с дополн. рессорами | |
| Тормоза: |  |  |
| рабочий | бараб. с бараб. С гидравл. приводом и гидровакуумным усилителем | |
| стояночный | на трансмиссию смех. приводом | |
| Число колес | 6+1 | 6+1 |
| Шины | 220-508 | (7,50-20) |
| Давление воздуха в шинах, кгс/см2 : | | |
| передн. колес | 3,0 | 3,0 |
| задних колес | 4,0 | 3,5 |
| Заправочные объемы и рекомендуемые эксплуатационные материалы:, л; | | |
|  |  |  |
| топливный бак 90; бензин А-72 или А-76 | |
|  | система охлаждения двигателя. 16; вода иди антифриз | |
|  | система смазки двигателя 7; М-8Б или М-8А | |
|  | возд. фильтр 0,35; масло для двигателя | |
|  | картер рулевого механизма 0,5; ТАП-15В | |
|  | система гидравл. привода тормозов 0,5; 0,77; торм. жидкость БСК или «Нева» | |
| Масса агрегатов, кг: |  |  |
| двигатель с оборудованием и сцеплением | 250 | 250 |
| карданные валы | 25 | 20 |
| передний мост | 130 | 141 |
| задний мост | 268 | 268 |
| рама | 270 | 197 |
| кузов | 515 | 375 |
| кабина | 220 | 220 |
| колесо в сборе с шиной | 65 | 65 |
| радиатор | 16 | 15 |