**02-051 МЗ-3904-ГОСНИТИ механизированный заправочный агрегат для обслуживания сельхозтехники в поле на шасси ГАЗ-63 4х4 с двускатными задними колесами, общая емкость 2.16 м3, вес: снаряженный 3.55 тн, полный 5.71 тн, 70 лс, 65 км/час, г. Одесса, п. Квасилов 1958-68 г.**



Разработчик: Государственный всесоюзный научно-исследовательский технологический институт ремонта и эксплуатации машинно-тракторного парка (ГОСНИТИ).

Изготовители:

Завод «Сельсхозагрегат» Одесского совнархоза (позже Одесский завод автозаправочных агрегатов).

Квасиловский машиностроительный завод, п. г. т Квасилов, Ровенский р-н, Ровенская обл.

Модификации ОЗ-415, ОЗ-415М - Киргизский (Ново-Троицкий, Сокулукский) машиностроительный завод и др.

Предшественник - МЗ-3903-ГОСНИТИ 1956 г.

 Кроме топливо-, масло- и водозаправщиков советская промышленность строила и универсальные заправочные агрегаты на автомобильных шасси, которые позволяли перевозить все виды ГСМ и заправлять ими тракторы, комбайны и другие машины на месте их работы, а также перекачивать жидкое топливо помимо собственной цистерны, смазывать машины консистентной смазкой и автолом, тушить пожары. К таким агрегатам относился МЗ-3904 ГОСНИТИ. Подобный агрегат мог использоваться для обслуживания и заправки всеми ГСМ 12–20 тракторов, работающих на удалении 20–40 км от нефтебазы. В зависимости от шасси, на котором монтируется агрегат и завода-изготовителя, каждая модификация агрегата имеет свою марку, например, ОЗ -1926 или ОЗ-415М и т. д. В марке агрегата буквы **«ОЗ»** означают принадлежность агрегата к **З**аправочному **О**борудованию, а цифры - номер чертежа. Механизированные агрегаты марок ОЗ-415, ОЗ-415М, ОЗ-1664, ОЗ -1926, ОЗ -1400 и ОЗ -4795, смонтированы на шасси автомобилей, а марок ОЗ-1762, ОЗ-1362И, ОЗ -1401 и ОЗ-1401И - на шасси прицепов.

 Хотя изначально агрегат предназначался для использования в сельском хозяйстве, он нашел широкое применение и в других отраслях народного хозяйства.

 Устройство и эксплуатация передвижного заправочного агрегата МЗ-3904.

 Передвижные заправочные агрегаты предназначены для заправки машин всеми видами эксплуатационных материалов в полевых условиях; подразделяются на самоходные, смонтированные на шасси автомобиля (МЗ-3904), и прицепные, смонтированные на шасси двухосных тракторных прицепов (МЗ-3906).

 Основные технические данные передвижного заправочного агрегата МЗ-3904: вместимость цистерны для дизельного топлива — 1900 л; вместимость баков для бензина, моторного масла, трансмиссионного масла, воды — по 80 л, бункера для солидола — 20 л; производительность при заправке дизельным топливом — 40 л/мин, бензином и водой — 25 л/мин, моторным и трансмиссионным маслом — 3…4 л/мин; время заполнения каждого бака с помощью компрессора, работающего в режиме вакуум-насоса, — 3… 4 мин; время заполнения цистерны дизельным топливом с помощью насоса — 12… 15 мин; насос для дизельного топлива — самовсасывающий центробежно-вихревой СЦЛ-100, давление — до 0,5 МПа; фильтр ФДГ-30 ТМ для дизельного топлива — тонкой очистки, дисковый, из нетканого материала; счетчик ШЖУ-25-6 для дизельного топлива — прямоточный, объемный, с овальными шестернями; длина раздаточного рукава — 5…6 м; длина рукава смазочного нагнетателя — 10 м.

 Оборудование агрегата позволяет: заполнить цистерну и баки агрегата нефтепродуктами и водой через горловину; заполнить цистерну дизельным топливом с помощью насоса агрегата, доставить нефтепродукты и воду к месту работы трактора или комбайна; заправить трактор или комбайн дизельным топливом через фильтр тонкой очистки и счетчик жидкости с помощью насоса агрегата, а также моторным маслом, бензином и водой по раздаточным рукавам под давлением сжатого воздуха; выдать автотракторное трансмиссионное масло в заправочную емкость под давлением; смазать подшипниковые узлы тракторов и комбайнов пластичной смазкой под давлением.

*Из статьи Дениса Дементьева на gruzovikpress.ru ГП 10-2013 «ГОСНИТИ – эпоха механизации. Ремонтные летучки, агрегаты технического обслуживания, передвижные лаборатории…»*

 Всероссийский научно-исследовательский технологический институт ремонта и эксплуатации машинотракторного парка Российской академии сельскохозяйственных наук, а точнее даже его аббревиатура (ГОСНИТИ), известны, пожалуй, всем, кто так или иначе знаком с технической стороной сельского хозяйства. Это учреждение является без преувеличения теоретическим и научно-прикладным фундаментом существующей сегодня ремонтно-эксплуатационной базы агропромышленного комплекса всех стран СНГ.

 В мире сельскохозяйственной техники ГОСНИТИ всегда играл большую роль. В этой отрасли он выполняет практически те же функции, что и НИИАТ и НАМИ в автотранспортной системе страны вместе взятые. Основными направлениями деятельности ГОСНИТИ в разные годы были разработки теоретических и практических знаний, направленных на развитие методов технического обслуживания, эксплуатации, диагностирования техники, работающей в сельском хозяйстве, её промышленного ремонта. Все поставленные задачи фактически всегда решали одну главную цель, сформулированную ещё при организации института – это обеспечение эксплуатационной жизнестойкости машин и эффективности их применения в сельском хозяйстве.

 Для нас, людей, неровно дышащих к автомобилям, история развития ГОСНИТИ тоже представляет определённый интерес. Казалось бы, сельское хозяйство – стихия тракторов и комбайнов. Но на самом деле в штате любого фермерского хозяйства или машинотракторной станции (МТС), обслуживающей аграриев, есть место и автомобилям, некоторые из них вряд ли где ещё могут встретиться, кроме как на селе. Это всевозможные ремонтные летучки, агрегаты технического обслуживания, передвижные лаборатории… Все они, хоть и на автомобильном шасси, являются в большей степени продуктом сельскохозяйственного машиностроения, направленным на потребление опять же агропромышленного комплекса. И все эти представители специализированного подвижного состава обязаны своим появлением и массовым распространением именно ГОСНИТИ, который первым в стране разработал теоретические основы их применения.

 Интересно, что самой первой разработкой института в 1954 году стал именно автомобиль, а точнее автопередвижная мастерская, получившая обозначение ГОСНИТИ-1. В этом же году по документации института эти мастерские на шасси ГАЗ-63 начали изготавливать Бавленский, Калачинский, Славгородский и Черкесский механические заводы.

 После развертывания тем по созданию автопередвижных мастерских, актуальным направлением стала разработка механизированных заправочных агрегатов на автомобильной базе – один из первых образцов на шасси ГАЗ-63 был изготовлен опытным заводом ГОСНИТИ ещё в 1956 году. Серийно агрегат **МЗ-3903-ГОСНИТИ** выпускали на Одесском заводе «Сельхозагрегат» (позже Одесский завод автозаправочных агрегатов). В нём была заложена конструкция, применяемая позже во всех агрегатах. Их использовали для полевой заправки ГСМ сельхозтехники на полевых работах.

 Уже в середине 1960-х в дополнение к заправочным агрегатам были созданы унифицированные агрегаты технического обслуживания АТО. Машины позволяли не только осуществлять обеспечение техники ГСМ, но и производить ТО-1 и ТО-2 – для этого имелся комплект инструмента для проверки и регулировки узлов машин.