**02-387 ГОСНИТИ-1 передвижная ремонтная мастерская на шасси ГАЗ-51А 4х2 для ремонта техники в поле, кран-стрела гп 1.25 тн, генератор БМЗ-4.5/4 4.5 кВт, экипаж 4, снаряженный вес 4.5 тн, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, заводы Агропрома 1954-58 г.**



*Информация взята из статьи Дениса Дементьева «ГОСНИТИ – эпоха механизации» Ремонтные летучки, агрегаты технического обслуживания, передвижные лаборатории…*

*ГП 10-2013*

Всероссийский(Государственный Союзный) 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.

По настоятельным просьбам руководства Минсельхоза СССР решением Совмина СССР от 21 сентября 1953 года был создан Государственный союзный научно-исследовательский технологический институт ремонта и эксплуатации тракторов и сельскохозяйственных машин (ГОСНИТИ).

Самой первой разработкой института в 1954 году стал именно автомобиль, а точнее автопередвижная мастерская, получившая обозначение ГОСНИТИ-1. Её создание на тот момент являлось первостепенной задачей для решения вопросов оперативного ремонта сельскохозяйственной техники. Диктовалось это сложившимися условиями нещадной эксплуатации в сезон, при которых техника часто выходила из строя прямо в поле. Это ставило под угрозу посевные и уборочные работы.

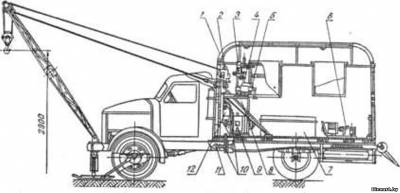
Большой заслугой работников института стало создание чуть ли не первой в СССР унифицированной ремонтной «летучки» для народного хозяйства, оборудование и инструмент которой были разработаны специально для обслуживания машинотракторного парка. Техничка была оснащена ручной талью с цепным приводом, позволяющей в полевых условиях демонтировать двигатель или другие тяжёлые узлы трактора и отремонтировать их в поле или доставить, при необходимости, в ремонтное предприятие. Её внедрение вместо используемой в те годы довоенной «летучки» типа «А» позволило разработать технологию ремонта сельхозтехники, нормировать ремонтные работы, что повысило эффективность самого метода «полевого» обслуживания и ремонта. В этом же году по документации института эти мастерские на шасси ГАЗ-63 начали изготавливать Бавленский, Калачинский, Славгородский и Черкесский механические заводы.

В 1958 году на основе опыта эксплуатации автопередвижной мастерской и высказанных замечаний она была модернизирована: изменена конструкция кузова (высота понижена на 700 мм) и подъёмного устройства, добавлен новый насос высокого давления для мойки машин с приводом от двигателя автомобиля и т.д. Новую мастерскую «ГОСНИТИ-2» (МПР-817) выпускали те же предприятия, а также Козельский механический и Будённовский ремонтные заводы в основном на шасси ГАЗ-51А.

Дальнейшие разработки автопередвижных мастерских ГОСНИТИ стали массовыми и смогли решить проблемы механизации ремонта на селе. Наиболее известные из них МПР-817, МПР-817Д (она же ГОСНИТИ-3), МПР-9924 (она же ГОСНИТИ-4), МТП-817 «Алтай», АТУ-А), которые впоследствии не раз модернизировались и выпускались на многих предприятиях Агропрома.

**Описание**

**ГОСНИТИ-1**(МПР) Передвижная ремонтная мастерская на шасси ГАЗ-51/63. Мастерская предназначена для технического обслуживания и текущих ремонтов сельскохозяйственных и строительных машин на месте их использования.

[](http://www.diecast-by.com/_fr/6/6550427.jpg)

*1 - кузов; 2 - электрораспределительный щит; 3 - настольный сверлильный станок; 4 - прибор для проверки и регулирования форсунок дизелей; 5 - тиски слесарные; б - насосная установка; 7 -ларь; 8 - верстак; 9 - электрогенератор; 10 - передача от вала отбора мощности; 11 - карданная передача; 12 - лебедка.*

Основное оборудование: кран-стрела грузоподъемностью 1,25 т; комплект ремонтного оборудования для слесарных, кузнечных и контрольно-регулировочных работ; электросварочный агрегат АДБ-306, установленный на одноосном прицепе; переносная установка для мойки машин.  
 Перед радиатором автомобиля на буфере укреплена разъемная стрела подъемного устройства. Она съемная и при транспортировании укладывается внутри кузова. Силовой частью грузоподъемного устройства служит лебедка с электроприводом, установленная в передней части кузова под верстаком. Напряжение на электродвигатель подается от генератора, который приводится в движение от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Характеристики | ГАЗ-51А | ГАЗ-51Б | ГАЗ-51Ж | ГАЗ-51П | ГАЗ-93 |
| Колесная формула | 4x2 | | | | |
| Число мест | 2 | | | | |
| Длина, мм | 5715 | | | 5120 | 5240 |
| Ширина, мм | 2200\* | | | 2100 | 2090 |
| Высота, мм | 2130 | | | | |
| База, мм | 3300 | | | | |
| Колея передних/задних колес, мм | 1585/1650 | | | | |
| Мин. дорожный просвет, мм | 245 | | | | |
| Радиус поворота, м | 8,1 | | | | |
| Снаряженная масса, кг | 2710 | 3100 | 2800 | 2485 | 3025 |
| Грузоподъемность, кг | 2500 | 2000 | 2500 | - | 2250 |
| Масса буксируемого прицепа/полуприцепа, кг | 3500 | | | 5850 | н/д |
| Двигатель (тип) | ГАЗ-51 (К, I6) | | | | |
| Рабочий обьем, см³ | 3485 | | | | |
| Мощность двигателя, л.с. при (об/мин) | 70 (2800) | 56 (2800) | 62 (2800) | 70 (2800) | |
| Расход топлива, л/100 км | 26,5 | 34,0\*\* | 32,0 | 26,5 | 28,0 |
| Максимальная скорость, км/ч | 70 | 65 | 70 | 60 | 70 |
| Запас топлива, л | 90 | н/д | | 195 | 90 |