

# Наши АВТОБУСЫ

СПЕЦВЫПУСК №4

## ПТС-ЦТ «МАГНОЛИЯ» (ЛиАЗ-5932)

ТЕЛЕВИДЕНИЕ В ЦВЕТЕ



Рекомендуемая розничная цена 2399 руб.  
Бесплатная доставка на автобусу.modimio.ru

MODIMIO



Как в СССР  
провели первую  
цветную  
телетрансляцию

## ПРОГРЕСС ПО ВОЛЕ ПАРТИИ



стр. 3



Этапы развития  
передвижных  
телевизионных  
станций

## ОТ «ЛОТОСА» К «МАГНОЛИИ»



стр. 4-6



Где находится  
единственный  
ЛиАЗ-5932

## УНИКАЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР



стр. 12

Наши  
**АВТОБУСЫ**

ПТС-ИТ «Магнолия»  
(ЛиАЗ-5932)  
ТЕЛЕВИДЕНИЕ В ЦВЕТЕ

НАШИ АВТОБУСЫ  
Специальный № 4

Журнал зарегистрирован  
Федеральной службой  
по надзору в сфере связи,  
информационных технологий  
и массовых коммуникаций

Свидетельство о регистрации  
ПИ № ФС77-76493  
от 09.08.2019 г.  
Выходит раз в три недели

УЧРЕДИТЕЛЬ,  
ИЗДАТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ:  
ООО «МОДИМИО»

АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ,  
ИЗДАТЕЛЯ, РЕДАКЦИИ:  
Россия, 156001, г. Кострома,  
ул. Костромская, д. 99, пом. 9,  
тел. 88005054383,  
support@modimio.ru  
www.modimio.ru

Главный редактор:  
А.Д. Меньшиков

Распространение:  
ООО «Модимио»  
www.modimio.ru/b2b  
ООО «Бурда Дистрибушн  
Сервисиз».  
Тел. 8 (495) 7974560

Рекомендуемая  
розничная цена: 2399 руб.

Редакция оставляет  
за собой право изменять  
последовательность номеров  
и их содержание

Отпечатано в типографии:  
ЗАО «Линия График Кострома»  
Юр. адрес: 156019, г. Кострома,  
ул. П. Щербины, 9а

Подписано в печать:  
15 ноября 2021 г.

Заказ № 13871

Тираж: 5425 экз.  
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода:  
29 ноября 2021 г.

12+

Уважаемые читатели!  
Для вашего удобства  
рекомендуем приобретать  
выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать  
продавцу о желании  
приобрести следующий выпуск  
коллекции



⚡ Передвижная телевизионная станция ПТС-ЦТ «Магнолия-80» Красноярского телевидения

## В СТРАНЕ МАГНОЛИЙ

*В советское время телевизионная аппаратура была тяжелой и громоздкой. Для мобильного вещания центральных или региональных телеканалов требовался соответствующий транспорт, способный не только вместить необходимое оборудование, но и обеспечить на месте трансляции приемлемые условия для работы телевизионной бригады. Наиболее подходящими для такой работы оказались автобусы. Причем со специальным, очень вместительным кузовом.*



✦ Первый опытный образец ПТС-ЦТ «Лотос» в Москве

Для организации прямых трансляций с места событий или записи телепередач вне телецентра требовались специальные автомобили, способные вывезти необходимую аппаратуру и обеспечить её бесперебойную работу. Обычно это несколько автомобилей, у каждого из которых своя, особенная функция. Одни машины снабжали аппаратуру электроэнергией, другие — вывозили тяжелые телекамеры и катушки с соединительными кабелями к ним, третьи — производили запись на стационарные видеоманитоны. В зависимости от сложности производимых работ порой требовались ещё передвижные коммутационные (ПКС) и контролирующие станции (ПТКС). Но сколько бы ни было специальных автомобилей, на выездной трансляции невозможно обойтись без передвижной телевизионной станции (ПТС), которая, собственно, и формирует телевизионный сигнал. ПТС — это штабной автомобиль телевизионщиков, в котором находятся командиры телевизионного эфира: режиссеры, звуко- и видеооператоры.

Сведенный телесигнал ПТСки могли передать в прямом эфире по радиосигналу на телецентр. Но только на определенном расстоянии и при условии устойчивости радиолинии, которая могла ограничиваться, например, рядом стоящими высотны-

ми зданиями, создающими отраженный сигнал. Или по кабелю на видеоманитоны, которые располагались в соседней передвижной телевизионной видеозаписывающей станции (ПТВС).

Первые отечественные ПТС были разработаны во Всесоюзном научно-исследовательском институте телевидения (ВНИИТ) в Ленинграде. Затем все работы по ПТСкам были переданы на ленинградский завод «Волна», который изготавливал аппаратуру для телецентров, разработанную во ВНИИТе. На базе этой аппаратуры в СКБ завода «Волна» осуществляли самостоятельную разработку передвижных телевизионных станций, вещающих тогда исключительно в черно-белом режиме.

Но накануне 50-летия годовщины Октябрьской революции в Министерстве промышленности средств связи (МПСС) решили, что неплохо бы юбилейные торжества с Красной площадью показать в прямом эфире телевидения в цвете. Когда ВНИИТ получил такое задание, для его реализации оставалось менее года.

Спроектировать, изготовить, собрать и настроить первый в стране передвижной комплекс цветного телевидения за 8 месяцев представлялось весьма сложной задачей, поэтому у создателей не было особого выбора, как взять уже проверенную в деле «черно-белую» ПТС-3У и просто «переформатировать» ее в цвет. Эта работа увенчалась успехом, и первая внестудийная цветная трансляция действительно состоялась 7 ноября 1967 года с Красной площади с помощью специально созданного для этого случая экспериментального образца ПТС-ЦТ. Цветная ПТСка размещалась в двух автобусах ЗИЛ-158В и была рассчитана на работу всего с тремя передающими камерами типа «Спектр-4П». Так как цветных телевизоров у населения ещё не было, то специально для демонстрации этой передачи в витринах магазинов центральных улиц некоторых городов были установлены экспериментальные цветные телевизоры.

## ✦ «ЛОТОС»

Опытная эксплуатация экспериментальной станции ПТС-ЦТ стала основой для создания серийного образца ПТС-ЦТ под названием «Лотос». Но для разработки серийного образца ПТС-ЦТ «Лотос» потребовались совершенно иные подходы проектирования. Прежде всего новую станцию было необходимо создавать на основе второго поколения телевизионной аппаратуры с использованием полупроводников и максимально

✦ Станция цветного телевидения ПТС-ЦТ «Лотос» на ВДНХ СССР



унифицировать ее с оборудованием только что созданного Телевизионно-технического центра в «Останкино». И самое главное, для ПТСки нужно было разработать новую, более компактную передающую камеру, которая в дальнейшем могла использоваться и на телецентрах тоже.

Сложной задачей являлось и создание для ПТС-ЦТ специальных транспортных средств — размещение телевизионного оборудования в кузовах стандартных автобусов не устраивало телевизионщиков из-за недостатка места и отсутствия подходящих условий для работы, например с точки зрения тепло- и шумоизоляции.

Тогда в СССР появилась первая зарубежная ПТСка, выполненная на шасси «Бедфорд» с телеаппаратурой фирмы «Маркони», купленная для московского телецентра в Англии. Все её оборудование размещалось в специально созданном для этого кузове. Британская станция стала примером для подражания. Лучшим автобусным заводом тогда в стране считался львовский, куда первым делом и обратились разработчики отечественной ПТС-ЦТ с завода «Волна». Но во Львове решительно отказались разрабатывать специальный автобус для телевидения. Отказом закончился и визит на Ликинский автобусный завод.

Помочь с созданием специального автомобиля для телевидения в Министерстве автомобильной промышленности вызвался начальник главка, ведавшего новыми разработками, Николай Гринчар. Николай Федорович всегда ратовал за новое и поддерживал инициативы — именно благодаря ему в свое время на ЗИЛе появился микроавтобус «Юность». Гринчар самым внимательным образом осмотрел одолженный в московском телецентре импортный автомобиль «Бедфорд», посидел за удобным пультом режиссера, и осознав «размеры бедствия», решил продемонстрировать импортную новинку министру автомобильной промышленности Александру Михайловичу Тарасову.

Только после прямого вмешательства министра делать новый телевизионный автобус поручили Ликинскому автобусному заводу. Естественно, руководство предприятия было не в восторге от этой идеи, но сотрудникам под руководством главного конструктора ОКБ ЛиАЗ Евгения Степановича Майорова эта работа была интересна, что и предопределило отличный конечный результат.

В автобусе ЛиАЗ-5930, созданном на шасси городского автобуса ЛиАЗ-677 с сохранением ходовой части и кабины, особое внимание уделили новому кузову для размещения телевизионной

*Ко всем телевизионным станциям цветного телевидения, выполненным на базе автобусов ЛиАЗ, полагался вспомогательный автобус, на котором перевозилось дополнительное и выносное оборудование, а также разнообразные кабели. К двум первым станциям «Лотос» дополнительный автобус был выполнен на базе ЗИЛ-158В, а ко всем последующим — на базе ЛиАЗ-677. Это был обычный стандартный автобус с демонтированными в задней части салона сиденьями и установленными вместо них стеллажами для перевозки катушек с кабелями. В передней части автобуса размещались пассажирские сиденья для обслуживающего персонала и места для перевозимых телекамер.*



▲ Телевизионная станция ПТС-ЦТ и вспомогательный автобус к ней

аппаратуры. Тщательно были проработаны вопросы его тепло- и шумоизоляции, вентиляции и отопления. Но не все складывалось гладко. Конструкторы долго бились над распределением нагрузки машины по осям, но сделать идеальной развесовку так и не получилось — передний мост все равно оказывался сильно перегруженным. На него приходилась масса не только двигателя, но и двух огромных кондиционеров с питанием от внешней электросети, расположенных над кабиной водителя. И как конструкторы ни пытались сдвинуть аппаратуру внутри кузова к задней оси, разгрузить переднюю все равно не удавалось. В результате пришлось разместить противовес сзади автобуса — огромную стальную болванку под полом у задней стенки автобуса. Она немного разгружала переднюю ось, но при этом задняя ось автобуса все равно оставалась недогруженной, так как имела двухскатную ошиновку и выдерживала большие нагрузки.

Другой проблемой оказались входные двери в салон автобуса. Телевизионщикам нужны были распашные двери, плотно запираемые, чтобы исключить проникновение шумов, влаги, пыли и так далее. А дирекция Ликинского автобусного завода настаивала на использовании стандартных ширмовых дверей от городского автобуса с пневмоприводом открытия — так было проще для предприятия. Противостояние дошло до того, что этот вопрос даже выносился на уровень главков!

Готовые автобусы ЛиАЗ-5930 в 1969 году отправили в Ленинград, где в том же году на заводе «Волна» на их базе изготовили два первых образца ПТС-ЦТ «Лотос». Все телевизионное оборудование этих станций удалось разместить по отсекам в трех аппаратных: видеорежиссера, звукорежиссера и технической.

С 1970 года серийное производство ПТС-ЦТ «Лотос» организовали на Шауляйском телевизионном заводе в Литовской ССР (этот же завод изготавливал и студийную аппаратуру для телецентров на полупроводниках). Внедрение «Лотоса» в серийное производство было поручено инженеру ВНИИТа Людмиле Борисовне Господиновой. В 1976 году ПТС-ЦТ «Лотос» была награждена Золотой медалью ВДНХ СССР.

С 1983 года все новые отечественные ПТС-ЦТ «Магнолия-83А» монтировались в кузове производства финской фирмы Ajokki, установленном на длиннобазное шасси КАМАЗ-53213. Машины «Айокки» имели более просторный кузов и повышенную грузоподъемность за счет трех мостов базового шасси. До 1992 года изготовили почти две сотни телевизионных станций «Магнолия-83А», многие из которых эксплуатировались более 20 лет.

цветного телевидения), и размещались они в специально созданном автобусе ЛиАЗ-5931. В 1976–1977 годах построили только четыре серийных образца ПТВС-ЦТ.

## «МАГНОЛИЯ»

Следующим этапом развития телевизионных станций цветного вещания стала разработка во ВНИИТе передвижной телевизионной станции третьего поколения ПТС-ЦТ «Магнолия», которую создавали на базе студийной аппаратуры «Перспектива-ЦТ». Главным конструктором станции во ВНИИТе стала все та же Людмила Господинова. В аппаратуре «Магнолии» широко использовались интегральные микросхемы, и станция могла работать уже с четырьмя камерами КТ-132. По остальным техническим параметрам «Магнолия» практически соответствовала «Лотосу».

Аппаратуру «Магнолии» разместили в автобусе ЛиАЗ-5932, а вспомогательное оборудование (кабели и выносное оборудование) — в специально переделанном городском автобусе ЛиАЗ-677. Серийное производство «Магнолий» развернули на Шяуляйском телевизионном заводе в 1977 году.

Появление ПТС-ЦТ «Магнолия» оказалось очень кстати, так как близились XXII Олимпийские игры 1980 года в Москве и возникла потребность в новых телевизионных станциях. Только для обеспечения трансляций во время Олимпиады было нужно не менее 40 новых ПТСок. Причем с расширенными возможностями. Поэтому специально к Олимпиаде разработали модернизированную машину «Магнолия-80», которая могла работать с девятью внешними каналами вместо пяти и формировать одновременно еще две дополнительные программы помимо одной основной.

В 1983 году ПТС-ЦТ «Магнолия-80» была еще раз модернизирована и получила обозначение «Магнолия-83». Она была рассчитана на работу с четырьмя камерами КТ-178 и одной дополнительной репортажной камерой КТ-190. Сначала станцию разместили в том же кузове ЛиАЗ-5932, но быстро выяснилось, что возможности этого автобуса по грузоподъемности уже полностью исчерпаны и для «Магнолии-83» требовалось новое, более выносливое шасси. Создание специального кузова для этой ПТС-ЦТ на шасси КАМАЗ-53213 заказали финской кузовной компании Carbus-Ajokki.

Всего в 1976–1983 годах изготовили 96 автобусов ЛиАЗ-5932 для ПТС-ЦТ «Магнолия» различных поколений.



Телевизионная станция ПТС-ЦТ «Магнолия-83» в кузове «Айокки» на шасси КАМАЗ-53213

И хотя «Лотос» был унифицирован по основной аппаратуре (система электропитания, система синхронизации и др.) с черно-белой станцией ПТС-4, находящейся в эксплуатации на многих телецентрах страны, первые цветные ПТСки оказались очень капризными в эксплуатации. Всего в 1969–1977 годах изготовили 93 станции этого типа.

В 1975 году была предпринята попытка оснастить станцию «Лотос» собственным видеомagneтофоном, чтобы расширить ее функционал — такие станции получили наименование ПТВС-ЦТ (передвижная телевизионная видеомagneтофонная станция



Передвижная телевизионная видеомagneтофонная станция ПТВС-ЦТ в кузове автобуса ЛиАЗ-5931



▲ *Передвижная телевизионная станция ПТС-ЦТ «Магнолия»*



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СПЕЦИАЛЬНОГО ТЕЛЕВИЗИОННОГО АВТОБУСА ЛИАЗ-5932

Специальный автобус ЛиАЗ-5932 изготовлен на базе пассажирского автобуса ЛиАЗ-677 и предназначался для размещения в нем оборудования и обслуживающего персонала передвижной телевизионной станции цветного телевидения (ПТС-ЦТ) «Магнолия». Кузов имел три отделения, разделенных перегородками, для размещения приборов телерадиооборудования и работы обслуживающего персонала (до 6 мест). Две двери, оборудованные съемными лестницами, расположены в правом борту и сзади. В качестве дополнительного оборудования имелось два кондиционера КТ-4, вешалки для одежды, багажные отсеки для размещения телерадиооборудования, расположенные под полом.

**ГОД ПОСТАНОВКИ НА ПРОИЗВОДСТВО** — 1977 г.

**КОЛИЧЕСТВО МЕСТ В КУЗОВЕ** для работы на стоянке — 6

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОТКИДНЫЕ МЕСТА**, закрепленные к правому борту — 3

**СНАРЯЖЕННАЯ МАССА**, кг — 10100

**ПОЛНАЯ МАССА**, кг — 15380  
В том числе:  
— на переднюю ось — 5655  
— на заднюю ось — 9725

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ** — 70 км/ч

**КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА**, л/100 км — 40

**ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ**, мм — 10565x2500x3550

**ДВИГАТЕЛЬ** — ЗиЛ-375Я7, V-образный, восьмицилиндровый, бензиновый, карбюраторный, четырехтактный

**ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ**, мм — 108x95

**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ**, л — 7

**СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ** — 6,5

**МОЩНОСТЬ**, л.с. — 180 при 3200 об/мин

**МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ**, кгс м — 47,5 при 1800-2000 об/мин

**ТРАНСМИССИЯ** — гидромеханическая ЛАЗ-НАМИ-695Ж2 — гидротрансформатор (коэффициент трансформирования 3,6) и 2-ступенчатая коробка передач

**ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ЧИСЛА** — I — 1,792; II — 1,00; з.х. — 1,713

**ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА** — двойная разнесенная (коническая и планетарная)

**ПОДВЕСКА**

**Передняя** — зависимая, рессорная, с двумя пневмобаллонами и гидравлическими амортизаторами

**Задняя** — зависимая, рессорная, с четырьмя пневмобаллонами и гидравлическими амортизаторами

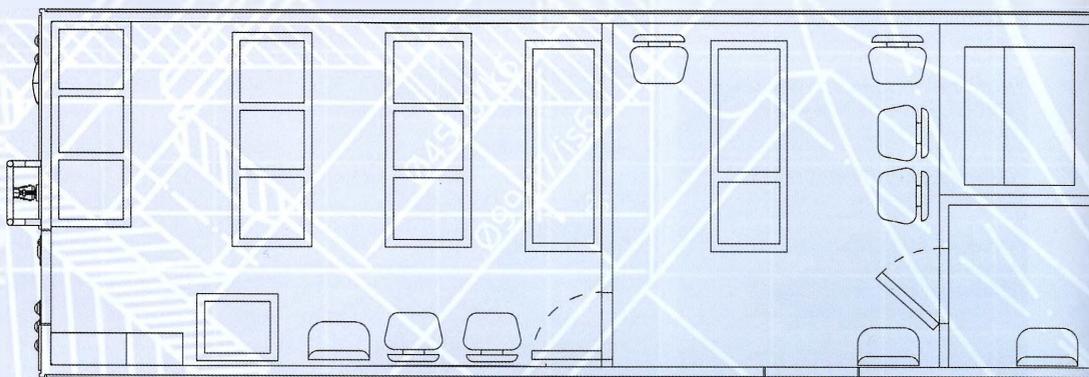
**ТОРМОЗ**

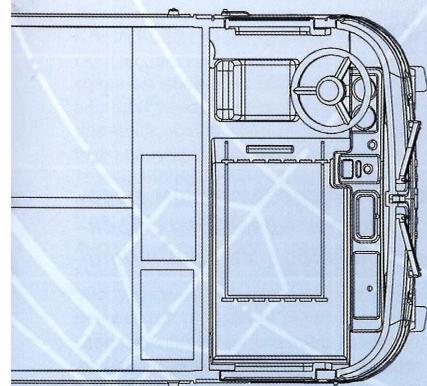
**Рабочий** — двухконтурный, с пневматическим приводом, с барабанными тормозными механизмами на всех колесах

**Стояночный** — механический, на тормозные барабаны задних колес

**РАЗМЕР ШИН** — 10,00-20

# СХЕМА СПЕЦИАЛЬНОГО ТЕЛЕВИЗИОННОГО АВТОБУСА ЛИАЗ-5932







➤ *Большая передвижная телевизионная станция БПТС «Кипарис» на шасси КАМАЗ-53213 с оборудованием Шяуляйского телевизионного завода*

Производитель

## ШЯУЛЯЙСКИЙ ТЕЛЕВИЗИОННЫЙ ЗАВОД ИМЕНИ 40-ЛЕТИЯ СОВЕТСКОЙ ЛИТВЫ

*Четвертый по величине город Литвы Шяуляй являлся когда-то средоточием высокотехнологичной промышленности Литовской ССР. Один из самых известных брендов Советской Литвы – телевизоры марки Tauras, которые производились на Шяуляйском телевизионном заводе.*

Телевизионный завод в Литве был основан в начале 1960-х годов. Поначалу он производил комплектующие для Московского телевизионного завода «Темп», а затем наладил самостоятельное производство телевизоров. В 1966 году на заводе был выпущен первый черно-белый 12-канальный телевизор «Таурас» с диагональю экрана 59 сантиметров. Ламповые кинескопы для них изготавливали на паневежиской фабрике «Экранас».

Объемы производства стремительно росли. В конце 1960-х годов Шяуляйский завод ежедневно выпускал до четырехсот телевизоров, которые расходились по всему Советскому Союзу. После того как был сдан в эксплуатацию новый производ-

ственный комплекс, число телевизоров, производимых в год, увеличилось до полумиллиона единиц.

Но помимо телевизионных приемников для населения завод в Шяуляе занимался изготовлением различной телевизионной аппаратуры для телевизионных центров страны: видеомикшеров, монтажных аппаратов, видеомониторов,

телевизионных кодеров и декодеров, знакогенераторов, коммутаторов, корректоров, синхрогенераторов и так далее. Как правило, это оборудование предназначалось для стационарного использования, но часть его использовалась для изготовления передвижных телевизионных и видеозаписывающих станций. Поэтому в начале семидесятых годов Шяуляйскому телевизионному заводу поручили монтаж оборудования в специальные автобусные кузова передвижных телевизионных станций. Изначально это были ПТС-ЦТ «Лотос» в кузове автобуса ЛиАЗ-5930. В 1976 году к ним добавились созданные на основе «Лотоса» передвижные телевизионные видеомagneфонные станции цветного телевидения (ПТВС-ЦТ), выполненные в кузове автобуса ЛиАЗ-5931.

Звездным часом Шяуляйского телевизионного завода стала подготовка к московской Олимпиаде-80. Специально под это событие была создана студийная телевизионная аппаратура третьего поколения «Перспектива-ЦТ». Еще до начала спортивного форума ее установили в московском телецентре и телецентрах городов, которым предстояло вести трансляции со спортивных объектов. Грандиозное переоснащение не могло не затронуть и автомобильную технику, используемую на телевидении, — на основе новой компонентной базы были созданы передвижные телевизионные станции «Магнолия», размещенные в модернизированном автобусе ЛиАЗ-5932, основной выпуск которого пришелся на 1978–1980 годы.

В 1980 году телевизионный завод получил имя 40-летия Советской Литвы. В 1983 году начался выпуск модернизированных ПТС-ЦТ «Магнолия-83А», для которых понадобилось создать новый автобус на рамном шасси грузовика КАМАЗ-53213. Сотрудничество финских и советских специалистов в деле создания новейших образцов телевизионной техники оказалось настолько удачным, что вскоре этому тандему было поручено создание репортажных телевизионных станций на шасси полноприводных грузовых автомобилей УАЗ-452Д и ГАЗ-66. Финские специалисты компании Ajokki ставили на них кузова-фургоны, а в Литве монтировали оборудование, выполненное по последнему слову тогдашней телевизионной техники.

Во второй половине 80-х годов в СССР появились малогабаритные передвижные телевизионные станции, выполненные на шасси микроавтобусов «Латвия». Телевизионное оборудование на них также монтировали в Шяуляе.

Помимо телевизионной аппаратуры гражданского назначения на Шяуляй-



▲ Репортажная телевизионная станция с кузовом «Айокки» на шасси ГАЗ-66



▲ Репортажная телевизионная станция на базе микроавтобуса РАФ

ском телевизионном заводе имени 40-летия Советской Литвы, в специальном конструкторском бюро (СКБ), выполняли большой объем проектных и производственных работ по военной тематике. Здесь разрабатывали и изготавливали телевизионные системы для авиации и управляемого оружия.

В 1987 году Шяуляйский телевизионный завод вместе с СКБ включили в состав Литовского производственного объединения «Банга» (головное предприятие — Каунасский радиозавод). Впоследствии логотип этой компании можно было увидеть на многих телевизионных спецавтомобилях, изготовленных в Шяуляе до 1991 года. С распадом СССР ПО «Банга» упразднили, а предприятие переименовали в Шяуляйский завод телевизионной техники «Таурас». В дальнейшем завод был акционирован.



Крупным планом

## УНИКАЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

*В масштабах большой страны телевизионных передвижных станций «Лотос» и «Магнолия» было выпущено относительно немного. Даже в годы их интенсивной эксплуатации встретить такую телевизионную машину на дороге было нелегко. Со временем телевизионное оборудование этих станций устарело, а сами автобусы были отстранены от эксплуатации и списаны. Но одному экземпляру повезло уцелеть...*

В интернете довольно долго висело объявление о продаже специального автобуса ЛиАЗ-5932 ПТС-ЦТ «Магнолия-80» 1982 года выпуска, который находился на территории ГТРК «Курган». Его состояние было плачевным: везде ржавчина, помнятые кузовные элементы, недостающие детали и так далее. Все телевизионное оборудование с него демонтировали, в кузове оставались лишь полки и мебель. Заинтересовать такой автобус мог только истинных любителей ретро-техники. И такие люди нашлись!

Весной 2015 года автобус ЛиАЗ-5932 из Кургана выкупил московский бизнесмен, который вдохновился советскими автобусами и решил собрать собственную коллекцию. Реставрировать машину решили на ее родине – в Ликино-Дулево, где еще оставались специалисты, когда-то принимавшие участие в постройке «Магнолий». При реставрации старательно подбирали и восстанавливали недостающие детали, в том числе очень редкие в наше время декоративные хромированные колпаки на колеса и оригинальные буквы на передок, составляющие слово «Ликино». Интересно, что весь найденный «экспортный декор» принадлежал когда-то именно этому экземпляру – ещё в Кургане его «выкупили» и сняли с автобуса некие любители, но узнав о восстановлении автобуса – вернули владельцу! Смета всего проекта, вместе с покупкой, перевозкой и последующей реставрацией, превысила миллион рублей: не всякий способен выложить такую сумму даже за очень редкую машину.

Работы закончили в сентябре 2015 года, и автобус своим ходом смог покинуть

ремонтный бокс. Некоторое время уникальный ЛиАЗ-5932 хранился на бывшем заводе в Коптево в Москве, но потом бизнес у его счастливого обладателя начал давать сбои, и автобус снова выставили на продажу. В результате в 2017 году он попал в очередные добрые руки – в Петербургский музей автобусов ГУП «Пассажиравтотранс». На данный момент «Магнолия» снова прошла косметический ремонт (за время хранения в Москве под открытым небом некоторые детали автобуса «зацвели») и с 2019 года участвует в парадах ретро-техники в ГУП «Пассажиравтотранс». В планах руководства предприятия выделить часть автобусного парка № 1 под музейную экспозицию. Возможно, что вскоре все желающие смогут полюбоваться спасенным ЛиАЗ-5932 в Санкт-Петербурге.



↗ Отреставрированный экземпляр автобуса ЛиАЗ-5932 передвижной телевизионной станции ПТС-ЦТ «Магнолия-80»



## В объективе фотографа



⚡ Передвижная телевизионная станция ПТС-ЦТ «Магнолия» в Москве



⚡ Передвижная телевизионная станция ПТС-ЦТ «Магнолия» в Москве



⚡ Передвижная телевизионная станция ПТС-ЦТ «Магнолия-80» на испытаниях



⚡ Передвижная телевизионная станция ПТС-ЦТ «Магнолия-80» в Саратове



⚡ Специальный автобус ЛиАЗ-5932 на территории ЛиАЗ



⚡ Передвижная телевизионная станция ПТС-ЦТ «Магнолия-80» с обновленным оформлением передка



🚩 Самолетная передвижная лаборатория СПЛ-1 на базе автобуса ЛиАЗ-677

*На базе автобусов ЛиАЗ-677 изготавливали самые разные специализированные машины. Пожалуй, наиболее экзотичными среди них являются аэродромные проверочные и ремонтные лаборатории. Они крайне редко покидали места своего основного базирования, поэтому широкой публике остались практически неизвестными.*

## СПЛ-1 и ПМЛ-1 НА СЛУЖБЕ АЭРОДРОМНЫХ ТЕХНИКОВ

Самолетные лаборатории СПЛ-1 предназначались для оперативной технической проверки работоспособности авиационного и радиоэлектронного оборудования самолетов. Его правильная работа отслеживалась при помощи имитаторов различных летных режимов, в том числе осуществлялась проверка каналов курса и глиссады. С помощью этой лаборатории прямо на перроне аэродрома можно было провести регулировку и настройку оборудования или даже осуществить небольшой ремонт. Разработчиком машины считается инженер Г. Б. Розенфельд.

Первый прототип СПЛ-1 разместили в кузове автобуса ПА3-672, но его салон оказался очень тесным для всего комплекта оборудования лаборатории, поэтому в дальнейшем для этих целей стали использовать большие городские автобусы ЛиАЗ-677.

Серийным производством лабораторий СПЛ-1 занимался Опытный завод № 31 Гражданской авиации, расположенный в подмосковном городе Щёлково. Всего в аэропорты страны с 1972 по 1982 год поставлено не менее 127 базовых лабораторий СПЛ-1. Помимо этого выпускались специальные модификации лабораторий: СПЛ-154 — для обслуживания самолётов Ту-154 и Ил-62М (выпуск в 1976–1983 гг. — изготовлено 61 шт.); СПЛ-210 — для обслуживания самолётов Ту-134 и СПЛ-204 — для обслуживания самолётов Ту-204. Последняя модификация изготовлена в 1990 году в единственном опытном образце.

В 1986 году на том же Опытном заводе № 31 на базе ликинского городского автобуса ЛиАЗ-677М освоили производство передвижной метрологической лаборатории ПМЛ-1, которая предназначалась для оперативной проверки, регулировки и ремонта средств метрологических измерений гражданской авиации непосредственно в пунктах их эксплуатации. Конструктивно салон лаборатории ПМЛ-1 был разделен на три отсека: лабораторный на четыре рабочих места для проведения проверочных и ремонтных работ, бытовой и вспомогательный для размещения на стеллажах приборов, требующих ремонта в стационарных условиях. Лабораторий ПМЛ-1 выпущено совсем немного, а нормативный срок их службы составил всего 8 лет.

*Наши*  
**МОТОЦИКЛЫ**

*Все мотоциклы молодости*

НА MODIMIO.RU



**СТАНДАРТНАЯ**

Ежемесячная подписка

от 1098 Р  
в месяц

399 Р первый выпуск  
699 Р последующие

**ДАЛЬНИЙ СТРАННИК**

Предоплата за 30 выпусков

20670 Р  
18821 Р

0 Р первый выпуск  
649 Р последующие

**Я СВОБОДЕН!**

Предоплата за всю серию

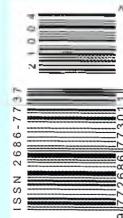
41640 Р  
35341 Р

0 Р первый выпуск  
599 Р последующие



[moto.modimio.ru](http://moto.modimio.ru)

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ:



# Наши АВТОБУСЫ

СПЕЦВЫПУСК №6

## АС-5 (ЛАЗ-695Н)

ОТВАЖНЫЙ БРАНДМЕЙСТЕР



Рекомендуемая розничная цена 2399 руб.  
Бесплатная доставка на [avtobusy.modimio.ru](http://avtobusy.modimio.ru)

MODIMIO



Бесплатная доставка  
на [avtobusy.modimio.ru](http://avtobusy.modimio.ru)

УЗНАВАЙ НОВОСТИ  
ПЕРВЫМ!



[avtobusy.modimio](http://avtobusy.modimio)