

# За рулем

11  
1975

СЛАВА ОКТЯБРЮ!

УДАРНЫМ ТРУДОМ  
ВСТРЕТИМ XXV СЪЕЗД КПСС!



## Автобус для телевидения



Все чаще видим мы на экране телевизора репортажи с места событий: со стройки, с митинга, на театре, со стадиона. Если такая передача ведется с улицы, вы хотите увидеть издали то, что происходит сзади машины телекамеры, от которой исходит репортаж? Или кабелей. В эти моменты — телезрительная информация. Успех репортажа зависит от многих обстоятельств, в том числе и от техники (а монтаж был даже в первую очередь — люди без техники не просто невозможны). Работники телекамеры получают задание телекабинетом, который помогает оперативно вести связь парадных.

Ленинский автобусный завод создал на базе автобуса ЛиАЗ—477 специализированную машину ЛиАЗ—473 для передвижной телевизионной станции. Что она собой представляет? Это большой автомобиль с лестничным, лебедкой и краном на крыше для операторов и телеоборудования.

Кузов ЛиАЗ—473 — цельнометаллический, сварной. Перегородка с застекленной дверью делит его на две половины. Спереди и крыше для наружной аппаратуры: одна с правой стороны, другая — слева. У двери — убирающийся лестница. Для гашения она закрывается светонепроницаемыми шторами.

Телевизионный автомобиль изготавливается от радиатора в системе охлаждения двигателя: теплый воздух выводится в кабину водителя и в крышу, где действуют системы принудительной вентиляции. Четыре вентилятора работают во время движения: кроме них есть система кондиционирования воздуха с двумя вентиляторами КТ-4 и герметичной от внешней электросети. Воздух, забираемый кондиционерами из кузова, проточен через фильтры со специальной телеоборудованием и после охлаждения по потолочным каналам вновь направляется в кузов. Система кондиционирования имеет регулируемый подсос наружного воздуха, осуществляемый через решетку в

боковых стенках. Управляет командой кондиционером автомат.

Передвижная телевизионная станция размещается в двух вариантах — для черно-белых и цветных передач. Здесь установлен такое аппаратура для видеозаписи.

В кузове — стол, штатив, шкафы, гардеробная сиденья, шкафчики, тумбы инженерного, звукоинженера и режиссера, шкаф с запасными частями и принадлежностями, секвой ввод. В багажных отсеках — штепсельные кабели, трансформаторы, стабилизаторы, монтажные для монтажных кабелей, генераторы, барьеры и кабели.

Кроме всего этого специализированное оборудование в кузове помещается шесть отсеков и пять выдвижных секций, регулируются по высоте, установлены вышки для антенн. Устойчивое положение кузова во время работы телевизионной станции создают опорные устройства.

Цельнометаллическая закрытая термозолированная кабина станция является составной частью кузова. В ней расположены органы управления и контроля.

На полукузове, сверху закреплены в зоне кабины — крыша. Она используется как платформа для телеоборудования, здесь работают операторы с передвижными камерами. Максимальный вес оборудования в ней, которое одновременно могут выдержать на платформе, — 400 кг. Оборудование подвешивается туда при помощи лебедок грузоподъемностью 40 кг.

Размеры ЛиАЗ—473 9250х3500х3350 мм. Внутренние размеры кузова 8700х1900х2502 мм. Колесная база — 2100 мм, задняя — 980 мм. Высота — 5130 мм. Минимальная дорожная просвет — 210 мм. Вес в снаряженном состоянии — 8860 кг. Полный вес передвижной телевизионной станции для цветного телевидения — 14 530 кг, для черно-белого телевидения — 14 290 кг.

Г. КОНСТАНТИНОВ

## Легкий мопед М.В.—18 М

Модель седьмой пятидесятилетия погудит, выйдя на трассе мопедов. Эти дробные, легкие и прочные машины для юных читателей интересны и для любителей ставить гардины в их жизни — транспортности средств. Среди моделей отличительная особенность и многофункциональность: наиболее широкая гамма машин различного и линейного тандема. Личные машины пятидесятилетия можно считать получившими дивного осязаний на страницах газет и журналов, но давно уже заслуживают признания многоцелевой армии мопедов.

Здесь мы знакомим читателей с последней моделью отечественного легкого мопеда.



Псковский велосипедный завод имени М. В. Фрунзе повышает производительность мопедов МВ—18М.

Мопед имеет трубчатую сварную поперечную раму с седлом на пиллерсе на губной резине. При своем весе 34 кг полная нагрузка составляет 100 кг. Новый легкий мопед, действительно, самый легкий из отечественных машин такого типа и самый компактный: его база 1135 мм против 1210 мм у остальных моделей. Габариты: длина — 1840 мм, ширина — 440 мм, высота — 1040 мм.

На МВ—18М установлен одноцилиндровый двухтактный двигатель Д—4 воздушного охлаждения с воздушной-масляной префильтром и золотником на впуске. Его рабочий объем — 45 см<sup>3</sup>, мощность — 1,2 л. с. при 4500 об/мин, спецификационный — 6,1 диаметр цилиндра — 30 мм, ход поршня — 40 мм. Двигатель работает на смеси бензина марки А-66, А-72 (или А-74) в соотношении 20:1 с маслом АМТ-10. Расход топлива при скорости 25 км/час составляет 1,8 л на 100 км пути, что при емкости топливного бака 5 л дает запас хода примерно на 275 километров. Максимальная скорость — 40 км/час.

Система зажигания — от магнето. Селективные приборы получают питание от леварной обмотки катушки магнето. Электрооборудование — 6-вольтовое.

Сдвигание — фирменное дурдискотное. Передача от двигателя на заднее колесо осуществляется роликовой цепью, ее общее передаточное число — 14,6. Задней подвески на мопеде нет, передняя — представляет собой телескопическую вилку с пружинными амортизаторами. Разборный шлем — 59—80.

Обе колесные системы колесоцентричные тормозами: передний тормоз с ручным приводом ее рычага на руле, задний — с приводом от педали. Тормозная гудь мопеда с максимальной скоростью составляет всего 14,5 м.

Г. МИХАЙЛЮТА