**08-277 ПТС-ЦТ "Лотос" передвижная телевизионная станция цветного телевидения в специальный автомобиле-фургоне ЛиАЗ-5930 4х2 на агрегатах ЛиАЗ-677, мест 9-11, дверей 1+2, рабочий вес 15.38 тн, ЗиЛ-375Я7 180 лс, 70 км/час, 93 экз., ШТЗ г. Шяуляй 1972-77 г. в.**



 К сожалению не первая диверсия из Костромы, направленная на искажение истории нашего автомобилестроения: сделали «Лотос» (не будем излишне придирчивы), а назвали его «Магнолией», с соответствующим изменением и в индексе базового специального автомобиля ЛиАЗ, вместо 5930 указали 5932. Могли бы и прочесть текст, почему-то неуказанного автора, в приложенном к модели журнале, или, хотя бы спросить у него. Какое оскорбительное неуважение к своему труду и своим почитателям, которые, кстати, вас кормят! Однако спасибо - все лучше, чем ничего или за баснословные деньги.

Разработчик: Всесоюзный научно–исследовательский институт телевидения (ВНИИТ) Министерства промышленности средств связи (МПСС) СССР, г. Ленинград.

Изготовитель: Шяуляйский телевизионный завод (ШТЗ) имени 40-летия Советской Литвы 5-го Главного Управления МПСС СССР.

 Для телегурманов: Урвалов В.А., Певзнер Б.М., История техники телевидения: От зарождения идей до цифровых систем сверхвысокой четкости Изд. 2, значит. перераб. и доп., URSS. 2015.

*«Автобус для телевидения» автор Г. Константинов, За рулем №11 за 1975 г.*

 Все чаще видим мы на экране телевизора репортажи с места события: со стройки, с завода, из театра, со стадиона. Если такая передача ведется с улицы, вы можете встретить неподалеку несколько специальных автомобилей, от которых тянутся разной длины кабели. В этих машинах- телевизионная аппаратура, Успех репортажа зависит от многих обстоятельств, в том числе и от техники (а может быть даже в первую очередь - ведь без техники он просто невозможен). Работники телевидения получили недавно автомобиль, который помогает оперативно вести такие передачи.

 Ликинский автобусный завод создал на базе автобуса ЛиАЗ-677 специальную машину ЛиАЗ-5930 для передвижной телевизионной станции. Что она собой представляет? Это большой автомобиль с лестницами, лебедкой и платформой на крыше для операторов и телеоборудования. Кузов ЛиАЗ 5930 цельнометаллический, сварной, Перегородка с застекленной дверью делит его на два помещения, Стенки и крыша имеют термоизоляцию. В кузове две наружные двери: одна с правой стороны, другая - сзади. У дверей убирающиеся лестницы, Два глухих окна закрываются светонепроницавмыми шторками.

 Телевизионный автомобиль отапливается от радиатора в системе охлаждения двигателя: теплый воздух выведен в кабину водителя и в кузов, где действуют системы принудительной вентиляции. Четыре вентилятора работают во время движения; кроме них есть система кондиционирования воздуха с двумя аппаратами КТ-4 и питанием от внешней электросети, Воздух, забираемый кондиционерами из кузова, проходит через шкафы со специальным телеоборудованием и после охлаждения по потолочным каналам вновь направляется в кузов. Система кондиционирования имеет регулируемый подсос наружного воздуха, осуществляемый через решетки в боковых стенках. Управляет каждым кондиционером автомат.

 Передвижная телевизионная станция выпускается в двух вариантах-для черно-белых и цветных передач. Здесь установлена также аппаратура для видеозаписи. В кузове - стол, штативы, шкафы, переносные сиденья, телефоны, пульты видеоинженера, заукорежиссера и режиссера, шкаф с запасными частями и принадлежностями, силовой ввод. В багажных отсеках . щит звуковых кабелей, трансформаторы, стабилизаторы, механизм для намотки кабеля, телекамеры, барабаны с кабелем,

 Кроме всего этого специального оборудования в кузове помещается шесть откидных и пять вращающихся сидений, регулируемых по высоте, установлены вешалки для одежды. Устойчивое положение кузова во время работы телевизионной станции создают опорные устройства. Цельнометаллическая закрытая термоизолированная кабина станции является составной частью кузова. В ней расположены органы управления и контроля.

 Но, пожалуй, самое характерное в этом автомобиле - крыша, Она используется как платформа для телеоборудования, здесь работают операторы с передающими камерами, Максимальный вес оборудования и людей, которые одновременно могут находиться на платформе, - 400 кг. Оборудование поднимается туда при помощи лебедки грузоподъемностью 60 кг.

Размеры ЛиАЗ -5930 10540х2500х3550 мм. Внутренние размеры кузова 8702х1989х2362 мм. Колея передних колес - 2100 мм, задних - 1880 мм. База - 5150 мм. Наименьший дорожный просвет - -210 мм. Вес в снаряженном состоянии -9860 кг. Полный вес передвижной телевизионной станции для цветного телевидения - 14 530 кг, для черно-белого телевидения - 14 290 кг.

*При помощи статьи «Флагманы телевизионного флота. История передвижных телевизионных станций (ПТС), авторы Д. Дементьев, М. Шелепенков. gruzovikpress.ru ГП 07-2007. и др.*

 С момента рождения телевидение стремилось выйти из стационарных студий. Вести прямую трансляцию непосредственно с места события стало возможным только после создания передвижных телевизионных станций (ПТС), которые могли самостоятельно формировать и контролировать видеосигнал со звуковым сопровождением и передавать его по радиоканалу в телецентр.

 Внестудийное вещание получило развитие в послевоенное время. В 1948 году во Всесоюзном научно-исследовательском институте телевизионной техники (НИИ-380 в Ленинграде) под руководством А.А. Сапожникова создали экспериментальный отечественный образец передвижной телевизионной станции ПТС-47. С ее помощью в 1949 году состоялась первая в стране внестудийная черно-белая трансляция первомайского военного парада и демонстрации с площади Урицкого (Дворцовая площадь).

 В это же время ПТС собрали в Московском телецентре (МТЦ). Мобильное ТВ-оборудование для нее приобрели в США на фирме RCA и разместили в специально для этого подготовленном городском автобусе Skoda. Все работы по ПТС велись под руководством главного инженера МТЦ С.В. Новаковского. Первую трансляцию с этой станции провели 30 декабря 1949 года с хоккейного матча между московскими командами «Крылья Советов» и ЦСКА.

 За время эксплуатации первых опытных ПТС назрела необходимость в создании типовых образцов передвижных телевизионных станций для телецентров крупных городов Советского Союза. Такую станцию разработали во ВНИИ телевидения в 1952 году, и к 1954 году изготовили первый образец под наименованием ПТС-52. Она монтировалась в отечественном автобусе ЗиС-155 и могла работать с тремя выносными камерами.

 Специфика любой ПТС подразумевает не только перевозку телевизионного оборудования к месту событий, но и работу видеорежиссера и видеотехника внутри станции во время трансляции, именно поэтому для первых ПТС выбирали автобусы с большим салоном. Кроме того, ровную крышу автобуса можно было использовать как площадку для установки передающих телевизионных камер.

 Вскоре на смену единичным экземплярам ПТС-52 пришли более совершенные станции ПТС-3 (ЗиЛ-158), серийное производство которых началось в Ленинграде в 1960 году. В процессе производства ПТС постоянно совершенствовались, и в 1964 году на ПТС-3 стали устанавливать новую радиолинию с десятью фиксированными частотами, что позволило в одном городе работать одновременно шести ПТС.

 Серьезно модернизированы были и передающие телевизионные камеры, что значительно повысило качество передаваемой картинки. Станции в такой комплектации получили наименование ПТС-ЗУ и оказались последними, разработанными на базе ламповой техники. С помощью экспериментальной ПТС-ЦТ, созданной на базе черно-белой станции ПТС-ЗУ во ВНИИ телевидения, 7 ноября 1967 года состоялась первая внестудийная цветная трансляция с Красной площади.

 Чуть ранее, в 1964 году, началось проектирование ПТС с максимальным использованием полупроводниковых приборов и унификацией оборудования с телевизионной техникой второго поколения строившегося в Останкино телецентра. Для черно-белого вещания (в регионах о цветном вещании пока только мечтали) была создана ПТС-4, а для цветного — ПТС-ЦТ «Лотос».

 Обе станции базировались в новых унифицированных фургонах ЛиАЗ-5930, разработанных на Ликинском автобусном заводе на базе классического автобуса ЛиАЗ-677 с оригинальным цельнометаллическим сварным кузовом, стенки и крыша которого имели дополнительную термо- и звукоизоляцию.

 Крыша автобуса использовалась как платформа для работы операторов с камерами. Усиленная стальная панель могла выдержать до трех человек и телеоборудование. Для подъема операторов была предназначена лестница в корме кузова, а чтобы поднять необходимое оборудование, использовалась лебедка грузоподъёмностью 60 кг. Чтобы автобус устойчиво стоял на поверхности во время работы, водитель выдвигал опорные устройства-аутригеры.

 Внутри автобуса располагались пульты режиссера, видеоинженера и звукорежиссера, до шести откидных и пять вращающихся сидений, вешалки с одеждой, стол, телефон и два шкафа. Для повышения комфортабельности работы внутри автобуса была разработана система принудительной вентиляции, использующая тепло от радиатора двигателя для отопления зимой, а летом салон охлаждали два установленных над кабиной водителя кондиционера КТ-4, питавшиеся на стоянках от внешней сети. В багажных отсеках размещены трансформаторы, механизмы для намотки кабеля и щит звуковых кабелей.

 Для полноценной работы телевизионшиков, оборудования, размещенного в фургоне ЛиАЗ-5930, было не достаточно. Поэтому в состав станции входил вспомогательный автобус (сначала на базе ЛиАЗ-158В, а потом на базе ЛиАЗ-677), на котором перевозилось дополнительное и выносное оборудование, разнообразные кабели, штативы и также устанавливалась специальная площадка на крыше для возможности обзорной съёмки. Помимо этого, автобус использовался как подсобка для обслуживающего персонала станции, а в салоне для пассажиров обычно оставляли только передние трехместные диваны. Вспомогательный автобус был неотъемлемой единицей в составе ПТС.

 Комплект ПТС получался следующим образом. Фургон ЛиАЗ-5930 изготавливали в Ликино, к нему добавляли обычный ЛиАЗ-677 и эти две машины переправляли на Шяуляйский телевизионный завод в Литовской ССР (он же изготовлял и студийную аппаратуру для телецентров). Там «основную» машину ЛиАЗ-5930 начиняли всем сложным специальным телевизионным оборудованием, а «вспомогательный автобус» ЛиАЗ-677 переделывали из пассажирского фактически в грузовой вариант.

 Первые два экземпляра телевизионной станции под наименованием ПТС-4 на базе фургона ЛиАЗ-5930 изготовили в Шяуляе на телевизионном заводе в 1971 году. У нее было четыре камерных канала, а ее радиолиния обеспечивала на прямой видимости связь в любое время года и суток до 50 км.

 В 1972 г. был запущен в производство передвижной телевизионной станции цветного телевидения ПТС-ЦТ, получивший собственное имя «Лотос». Он отличался от модели ПТС-4 только оборудованием. ПТС "Лотос" серийно производилась в течение шести лет (в 1976 г. была награждена Золотой медалью ВДНХ). Всего изготовили 93 станции этого типа.

 В 1975 году была предпринята попытка оснастить станцию «Лотос» собственным видеомагнитофоном, чтобы расширить ее функционал - такие станции получили наименование ПТВС-ЦТ (передвижная телевизионная видеомагнитофонная станция цветного телевидения), и размещались они в специально созданном фургоне ЛиАЗ-5931. В 1976-1977 годах построили только четыре серийных образца ПТВС-ЦТ.

 По отзывам телевизионщиков первые цветные ПТСки оказались очень капризными в эксплуатации. Следующим этапом развития телевизионных станций цветного вещания стала разработка в ленинградском ВНИИТе передвижной телевизионной станции третьего поколения ПТС-ЦТ «Магнолия», которую создавали на базе студийной аппаратуры «Перспектива-ЦТ». Эта станция размещалась в аналогичном фургоне ЛиАЗ-5932. Внешне «Магнолию» можно было отличить от «Лотоса» по расцветке (с золотистой охры по низу кузова на синий) и вентиляционным отверстиям в отсеке для кондиционеров, за исключением переходного периода от одной модели к другой. Производство ПТС-ЦТ «Магнолия» на Шяуляйском телевизионном заводе началось в 1977 году.

 Появление «Магнолий» оказалось весьма кстати, так как близились XXII Олимпийские игры 1980 года. Только для обеспечения трансляций спортивных состязаний требовалось не менее 40 станций. Причем требовались станции с расширенными возможностями, поэтому специально к Олимпиаде разработали модернизированную машину «Магнолия-80», которая могла работать с девятью (вместо пяти) внешними каналами и могла формировать одновременно помимо одной основной две дополнительные программы.

 На конец 1981 года парк ПТС периферийных ТВ-центров составляли 45 ПТС «Магнолия» и «Магнолия-80» и 42 ПТС «Лотос», из них в РСФСР по 19 станций двух типов.

 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 впоследствии специально для нее финская фирма Carrus-Ajokki разработала более удобный и вместительный кузов автобусного типа на шасси КамАЗ-53213, и с 1985 года все новые ПТС стали монтироваться только в этом кузове и получили обозначение «Магнолия-83А». Эта модификация строилась серийно до середины 1990-х годов.

 .