**06-041 ПРТС «Гранат-2» передвижная репортажная телевизионная станция** **на шасси УАЗ-3303-01 4х4 с 1-дверным кузовом-фургоном производства финской Ajokki Oy, мест 2 в кабине и 2 рабочих, электрогенератор 4 кВА, полный вес до 2.65 т, УМЗ-414.10 77 лс, до 100 км/час, штучно, ШТЗ г. Шяуляй, с 1986 г.**



**Разработчик:** Всесоюзный Научно-исследовательский институт телевидения и радиовещания (ВНИИТР) Министерства промышленности средств связи (МПСС) СССР, г. Ленинград.

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

*Н.С. Марков на канале «Машина» dzen.*ru «…это Шяуляйский телевизионный завод им. 40-летия Советской Литвы. Это предприятие не строило ни автомобили как таковые, ни кузова для них, однако именно из его ворот выходили уже как абсолютно готовый продукт передвижные телевизионные станции для нужд всего СССР. Строили их на основе микроавтобусов РАФ, автобусов ЛиАЗ, а также на базе специальных фургонов, которые делала специально для СССР

финская фирма Ajokki на шасси грузовиков УАЗ, ГАЗ и КамАЗ.»

Судя по периодике тех лет, выпуск этой ПРТС был начат не ранее 1986 г. А на сайте Fototruck у ПРТС «Гранат-2» с гос. №Х809ОХ 34, вероятно, указана дата изготовления шасси - 1984 г.

Немного из истории «репортажек». (подробнее в приложенных PDF)

*Из статьи Анны Самусенко «Штрихи к истории видеотехники в СССР», Prosystem Guide (выпуск 15) 2007*

В 70-х годах Институт звукозаписи занимался также разработкой телекамер и репортажных

станций, которые впоследствии внедрялись в производство на ЛОМО. В основном это были так называемые «репортажки», спроектированные В.А. Петропавловским. Они представляли собой целый автобус. Только видеомагнитофон «Кадр-1», необходимый для записи отснятого материала, весил около 500 килограмм. Дюймовые видеомагнитофоны, предназначенные изначально лишь для гражданской авиации, нашли свое применение в «репортажках». Созданные на их основе станции ПРТС и АРТС стали невероятно популярны среди телевизионщиков. ПРТС представляла собой представительский ЗиЛ-118, на крыше которого размещалась репортажная камера, а внутри

располагался видеомагнитофон, работающий от аккумуляторных батарей. На ней можно было делать репортажи в движении, к примеру, на демонстрации. В них уже размешалась пара камер, камерный канал и видеомагнитофон. По проекту ВНИИТР ЛОМО сделало много таких передвижных репортажных станций, которые передавали новости из армии, колхозов, совхозов.

*Из журнала "Техника кино и телевидения" № 6 за 1980 г.*

Наиболее легкой и мобильной станцией является передвижная репортажная станция цветного ТВ

ПРСЦТ. В составе станции две репортажные камеры КТ-302Р и одноголовочный видеомагнитофон «Кадр-103». Оборудование станции также включает регенератор РГ-100, микшерно-коммутационное устройство, кодер, синхрогенератор и необходимое вспомогательное, контрольное и звуковое оборудование. Оборудование станции позволяет формировать законченные фрагменты ТВ программ, которые могут быть записаны на видеомагнитофон, переданы на вход внешних программ ПТС или непосредственно на ТВ центр по каналам связи. Репортажные станции ПРСЦТ будут использованы при подготовке программ Олимпийских игр.

*Из журнала "Техника кино и телевидения" №6 1987 год.*

Передвижная репортажная телевизионная станция «Гранат-2» предназначена для подготовки и записи законченных фрагментов ТВ программ. Специально разработанный финской фирмой «Айокки» кузов установлен на шасси вездехода УАЗ-452. Источником электропитания может

служить однофазная сеть 220 В или встроенный бензоэлектроагрегат мощностью 4 кВА. Электронное оборудование станции потребляет 1,4 кВА, для питания обогревателя и кондиционера требуется дополнительно 2 кВА. Для повышения пожарной безопасности бензоэлектроагрегат размещен в отдельном изолированном отсеке.

Телевизионное оборудование станции включает две камеры внестудийного видеопроизводства

КТ-320, видеокоммутатор, четыре видеомонитора (два цветных и два черно-белых), видеомагнитофон, генератор синхронизирующих и испытательных сигналов, 6-входовый звукомикшер, оборудование служебной связи и вспомогательное оборудование. Максимальная длина камерных и микрофонных кабелей 200 м.

Отечественный видеомагнитофон формата «В» ВМ-4101 обеспечивает непрерывную запись в течение 1 ч, контрольное воспроизведение и простейший монтаж (в режимах «вставка» и «продолжение») сигналов изображения и звука. При видеосъемке в движении оператор может использовать люк в крыше водителя. Предусмотрена совместная работа станции «Гранат-2» с большими ПТС. В этом случае синхрогенератор работает в ведомом режиме, а сигналы двух камер подаются непосредственно на видеомикшер ПТС.

*Из статьи Д. Дементьева и М. Шелепенкова «История передвижных телевизионных видеозаписывающих станций (ПВС, ПТВС, РТВС)», ГП 01-2008, www.gruzovikpress.ru/article/3485/*

В свое время станции типа ПТВС были задуманы как более оперативные телевизионные комплексы по сравнению с парами ПТС+ПВС, но новые видеозаписывающие станции, особенно автопоезд ПТВС-3ЦТ, уже плохо подходили на роль оперативного транспортного средства. С развитием микроэлектроники стало возможным создать действительно небольшие, так называемые репортажные телевизионные станции (РТВС, позже их стали называть ПРТС или ПРСЦТ). И первую такую машину создали на КЗР (Кировоградский завод радиоизделий) в 1976 году на базе полноприводного автобуса ПАЗ-3201. В состав РТВС-1 входил видеомагнитофон «Кадр-3П» или «Кадр-5» и две студийные камеры КТ-132. Ее достоинством является то, что она не требовала внешних кабельных соединений. По прибытии на место одна из камер выдвигалась через переднюю дверь на специальном устройстве, другая через люк в крыше на подъемнике. Это позволяло оперативно проводить репортажи без выноса камер из машины, но при необходимости камеры могли быть удалены от станции на расстояние до 600 метров.

*от М. Щавлева, Старый маршрут на vk.com*  
 Для подготовки и записи готовых фрагментов ТВ программ к московской Олимпиаде в 1978 году во ВНИИ телевидения и радиовещания совместно с Ленинградским оптико-механическим объединением (ЛОМО) разработали компактную репортажную станцию ПРТС на базе микроавтобуса УАЗ-452. В ее состав входили две репортажные ТВ-камеры КТ-302Р и малогабаритный одноголовочный видеомагнитофон «Кадр-103». Продолжительность непрерывной записи программы составляла до 45 минут.

Но пользоваться такой малой репортажной станцией было не очень удобно из-за недостаточного внутреннего объема, а во второй половине 1980-х годов многие телецентры страны уже смогли оценить качество и удобство передвижных телевизионных станций «Магнолия-83А» на шасси КамАЗ-53212 с кузовами от финской компании Ajokki Oy (в её состав входило несколько производителей, кузова для "Магнолий" делали Kiitokori Oy в городе Каусала и Erikoiskori Oy в городе Иисалми), поэтому, когда стал вопрос о создании новой репортажной станции фургон для неё снова заказали у Ajokki, а в качестве базового шасси взяли УАЗ-452Д (с 1985 года модернизированный УАЗ-3303-01.

Новая малогабаритная ПРТС получила название «Гранат-2». Благодаря достаточно просторному (для своих габаритов) и качественному финскому кузову-фургону значительно увеличился внутренний объем репортажной станции, что позволило не только с комфортом разместиться операторам и техникам, но и удобно расположить различное телевизионное оборудование внутри и выносное оборудование в специальных отсеках с доступом снаружи. В состав «Гранат-2» входило телевизионное оборудование производства Шяуляйского телевизионного завода (работал с 30 октября 1963 года до 8 сентября 1993 года в городе Шяуляй в Литовской ССР/Литве). Станцию комплектовали двумя репортажными камерами внестудийного видеопроизводства КТ-320, отечественным видеомагнитофоном формата «В» ВМ-4101, который мог обеспечить непрерывную запись в течение одного часа, видеокоммутатором, синхронизатором, четырьмя видеомониторами (два цветных и два черно-белых), генератором синхронизирующих и испытательных сигналов, 6-входовым звукомикшером, оборудованием служебной связи, различным вспомогательным оборудованием, катушками с кабелями... При необходимости «Гранат-2» мог работать вместе ("в связке") с большими ПТС и ПТВС (видеозаписывающая) на шасси КамАЗ: в этом случае камеры ПРТС управлялись с микшерского пульта Магнолии.

Электронное оборудование станции потребляло 1.4 кВА, а для питания o6oгревателя и кондиционера дополнительно требовалось еще 2 кВА. Поэтому машину оснастили встроенным японским генератором мощностью 4 кВА, работающим на 92-м бензине. Для повышения пожарной безопасности автономный источник электропитания разместили в заднем изолированном отсеке. В качестве альтернативы на стоянке станция могла быть подключена к однофазной сети на 220 В. Полная масса ПРТС составляла 2,65 тонны. Из-за компоновки и плотного размещения оборудования внутри фургона "запаску" разместили на крыше машины.

Точное количество выпущенных ПРТС «Гранат-2» найти не удалось, но в любом случае их было очень мало (при этом в разных источниках указываются разные годы их производства - 1985 год или с 1985 по 1989 годы, хотя на сайте Fototruck у ПРТС «Гранат-2» с гос. номером Х 809 ОХ 34 Волгоградского ТВ указан 1984 год выпуска и в качестве базового шасси УАЗ-452Д).

**УАЗ-452Д, -3303 4х4 грузовик**

УАЗ-452 – полноприводной грузопассажирский автомобиль повышенной проходимости, который серийно выпускался Ульяновским автомобильным заводом с 1965-го по 1985-й год. В народном обиходе эту машину прозвали «головастиком» (бортовой грузовик); «буханкой» (фургон и микроавтобус), «таблеткой» (микроавтобус-«санитарку»). История машины не закончилась ни в 80-х, ни в 90-х, ни даже в 2000-х годах. Получив несколько модернизаций и новые заводские индексы: «2206, **3303**, 3741, 3909, 3962», «Буханка» продолжает производиться.

На протяжении пары последних десятилетий «Буханку» уже неоднократно «отправляли на пенсию». Однако востребованность в неприхотливом, дешёвом, универсальном а главное – всепроходимом автомобиле на просторах нашей Родины, особенно в глубинке, столь велика, что решение о продолжении выпуска машин грузопассажирского семейства УАЗов принималось вновь и вновь. В итоге, УАЗ-452, вместе с его последующими модификациями стал рекордсменом – старейшим, по количеству лет серийного производства, советским/российским автомобилем.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Характеристики | |
| Колёсная формула | 4×4 (отключаемый передний мост) |
| Грузоподъёмность, кг | 800 |
| Масса буксируемого прицепа, кг | 850 |
| Площадь грузовой платформы, м² | 4,86 |
| Погрузочная высота, м | 1,04 |
| Число мест (включая место водителя) | 2 |
| Масса, кг снаряжённая / полная | 1670/2620 |
| Распределение полной массы по осям, кг передняя / задняя | 1190/1430 |
| База, мм | 2300 |
| Колея, мм | 1442 |
| Дорожный просвет, мм | 220 |
| Габаритные размеры, мм: длина ширина высота | 4460х2045х2040 |
| Радиус поворота, м | 6,0 |
| Двигатель тип число цилиндров мощность, л. с. число об/мин объём, л степень сжатия крутящий момент, кгм | УМЗ-414 4-тактный, карбюраторный 4 75 4000 2,445 6,6 17 |
| Коробка передач передаточные числа передач: 1-я, 2-я, 3-я, 4-я задний ход | 4-ступенчатая 4,124; 2,641; 1,58; 1,00 5,224 |
| Передаточные числа раздаточной коробки | 1,00/1,94 |
| Главная передача передаточное число | конические шестерни 5,125 |
| Размер шин, дюймы | 8,40—15 |
| Подвеска колёс | зависимая рессорная |
| Тормоза привод | барабанного типа  гидравлический |
| Максимальная скорость, км/ч | 95 |
| Тормозной путь (со скорости 70 км/ч), м | 53 |
| Расход топлива, л/100 км контрольный / эксплуатационный | 13/17,5-18,5 |
| Запас топлива, л | 112 |
| Пробег до капитального ремонта, тыс. км | 100—150 |