

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

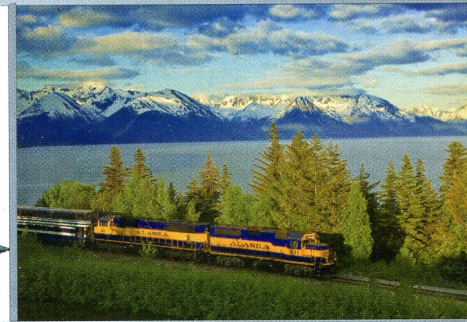
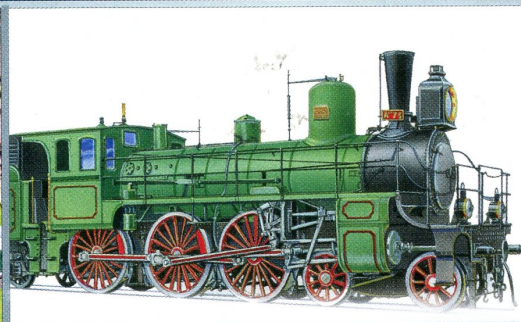
СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



12



ISSN 2311-0800

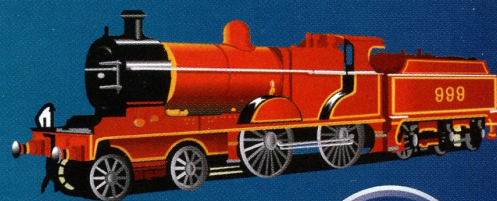


СБОРКА ПАССАЖИРСКОГО
ВАГОНА

ПАРОВОЗ
СЕРИИ А ТИПА 2-3-0

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
АЛЯСКИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



12

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Сборка пассажирского вагона

В основном детали пассажирского вагона крепятся вручную, но отвертка вам тоже понадобится.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии А типа 2-3-0

Паровоз серии А типа 2-3-0 выпускали русские и немецкие заводы для железных дорог России.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Железная дорога Аляски

Дорога самого северного штата США сегодня работает в основном летом, обслуживая туристов, которые стремятся увидеть ледники, морских птиц и крупных диких зверей в национальных парках Аляски.



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.electrotrain.ru или связавшись с нами по телефону: **8-800-70-737-70** (звонок бесплатный). Написать нам можно по адресу: «Иглмосс Эдишинз», а/я 71, г. Ярославль, 150961.

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: **8-800-70-737-70** (звонок бесплатный) или на сайте: www.electrotrain.ru.

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: www.eaglemoss.ru/shop или позвонив по телефону: **8-800-70-737-70** (звонок бесплатный). Стоимость каждого выпуска состоит

из цены номера (указана на обложке), почтового сбора и платы за упаковку. Рассылка заказанных журналов зависит от их наличия на складе. В случае отсутствия журналов редакция оставляет за собой право аннулировать заказ.

ДРУГИЕ СТРАНЫ

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы вы можете найти на сайте: www.electrotrain.ru.

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 12

Россия

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Российской Федерации ПИ № ФС77-55901 от 07.11.2013 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмосс Эдишинз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Никольская, д. 26,

стр. 1–1а, г. Москва,

Россия, 109004,

тел.: (+7-495) 666-44-85,

факс: (+7-495) 666-44-87,

е-mail: eaglemoss@dzb.ru

www.eaglemoss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 249 руб.

Украина

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Государственной регистрационной службы Украины КВ № 20658-10478Р от 15.04.2014 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмосс Едішінз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Б. Хмельницкого, 30/10,

оф. 21, г. Киев, Украина, 01030,

тел.: (+380-44) 373-68-74,

факс: (+380-44) 373-68-75,

е-mail: info@eaglemoss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор:

Наталья Павловская

Ответственный за выпуск:

Юлия Свиридюк

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен»,

г. Киев, тел.: (+380-44) 494-07-92

Казахстан

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»,

г. Алматы,

тел.: (+7-727) 311-12-41

Республика Беларусь

Импортер и дистрибутор:

ООО «РЭМ-ИНФО»,

переулок Козлова, д. 7,

220037, г. Минск, РБ,

тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

Univest Print

ООО «Университетский

ПРЕСС» РБ, г. Минск, ул. Дзержинского, 48

Тираж: 63 400 экз.

Сдано в печать 08.10.2014 г.

Менеджер проекта:

Джина Мэйхед

Директор по маркетингу:

Алекс Нил

Менеджер по маркетингу:

Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Каролайн Гримшоу

© 2014 Eaglemoss Ltd.

Право пользования

принадлежит ООО

«Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Едішінз».

Иллюстрации:

3–5 © Club Internacional del

Libro, Curato Oscuro Fotografos;

6–10 © Михаил Дмитриев;

12–15 © Eaglemoss.

Детали для сборки являются неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно.

Паровоз, представленный на обложке журнала и в верхней части страниц, используется только в целях художественного оформления журнала и в коллекцию не входит. P921-N

12+

На нашем сайте вы можете посмотреть впечатляющее видео с изображением модели железной дороги в действии, а также оформить подписку на коллекцию.

www.electrotrain.ru



Сборка пассажирского вагона

К первому номеру журнала прилагался готовый пассажирский вагон. Следующий пассажирский вагон, детали для сборки которого вы получили с этим и предыдущим номерами, вам предстоит собрать самостоятельно. Внимательно прочтите инструкцию, приведенную на следующих страницах, и приступайте

к работе. Таким образом, в вашем составе уже два пассажирских вагона и цистерна!

Сохраните участок поворотного рельсового пути, который вы получили с этим номером, пока не соберете все детали для полного кольца. Позже мы расскажем, как смонтировать его на макете вашей железной дороги.



Инструменты и материалы

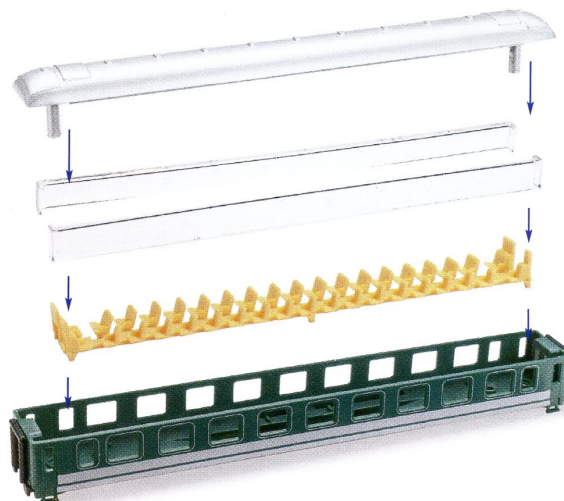
- Кисти
- Крестовая отвертка
- Краски для придания эффекта старения и загрязнения





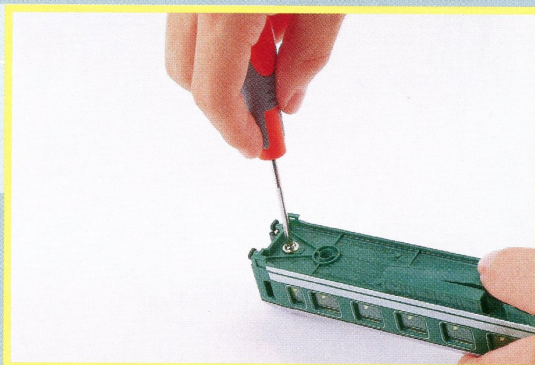
1

Разместите ряды сидений
внутри вагона, а затем
установите две ленты окон.



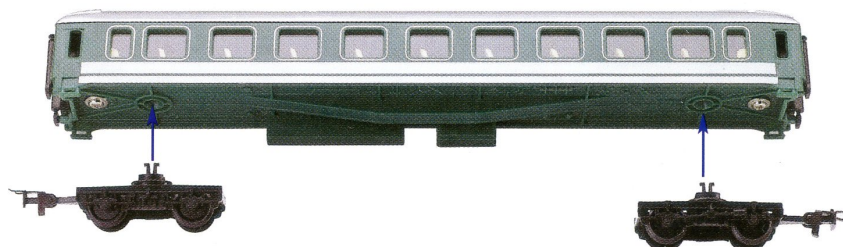
2

Присоедините крышу.
Переверните собранный
блок и аккуратно свинтите.



3

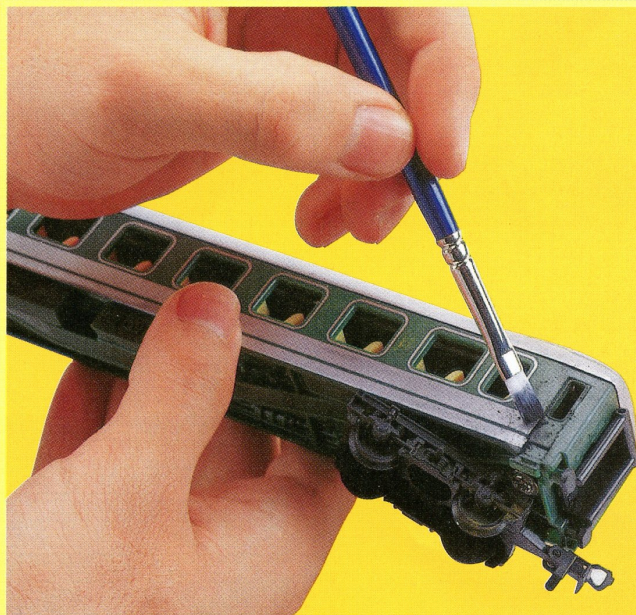
Вставьте две колесные
тележки в корпус вагона
и зафиксируйте легким
нажатием. Пассажирский
вагон готов!





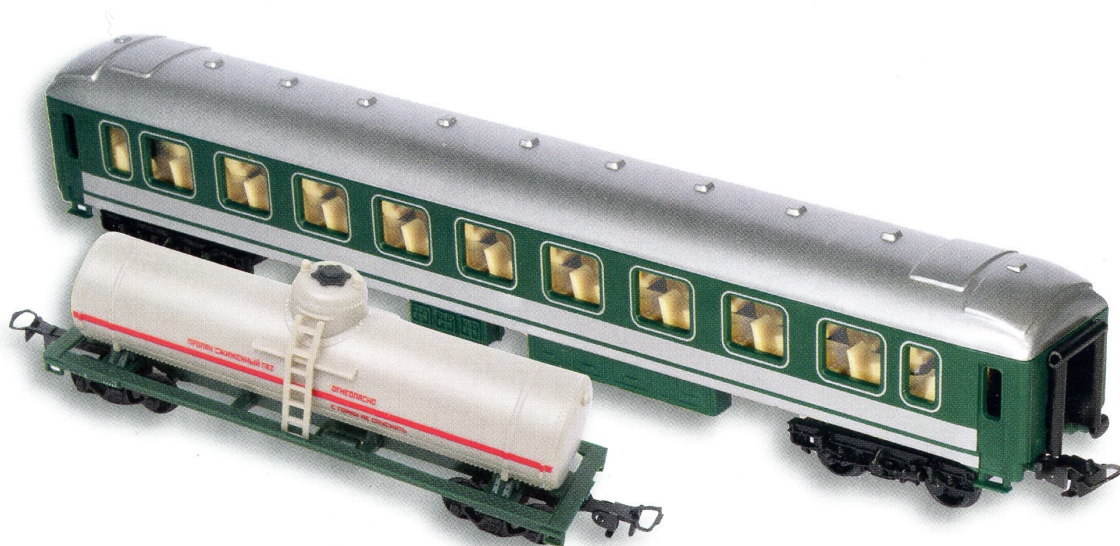
КАК СОСТАРИТЬ ВАГОНЫ

Вы сможете придать еще более естественный вид вагонам и локомотиву, имитируя эффекты старения и загрязнения, появляющиеся от длительной эксплуатации. Для этого вам понадобятся краски, кисточки и губка. В следующем номере мы подробно расскажем, как состарить локомотив и вагоны.



4

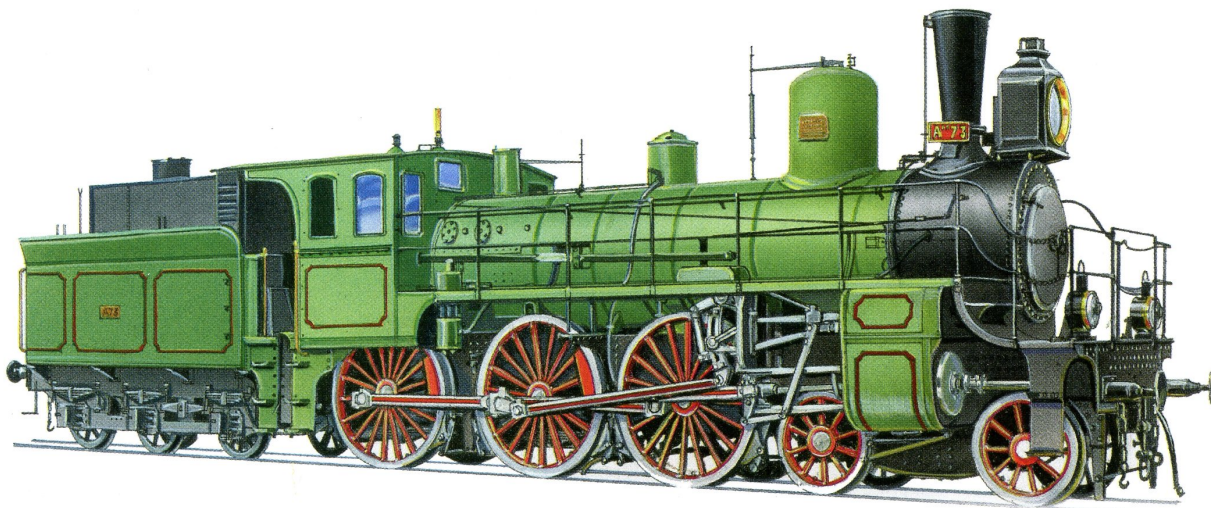
Помимо вагонов, которые входят в коллекцию, вы можете заказать дополнительные. Описанная здесь техника сборки подходит для всех локомотивов и вагонов коллекции.



12

Паровоз серии А типа 2-3-0

Владикавказская железная дорога, Россия, 1892 год



В начале 90-х годов XIX века Владикавказская железная дорога, соединявшая Ростов-на-Дону с Владикавказом и Новороссийском, для повышения скорости пассажирских поездов спроектировала и заказала Коломенскому машиностроительному заводу шесть паровозов типа 2-3-0. Они были построены в 1892 году.

П ПРОТИВ Н

Первоначально локомотивы получили обозначения П41–П46. В 1900 году им была присвоена серия П и номера 242–246. Паровозы имели двухцилиндровую компаунд-машину, парораспределительный механизм Джоя, движущие колеса диаметром 1830 мм и нефтяное отопление. У этих локомотивов были четырехосные тендеры с баками для воды объемом 19,4 м³.

В это же время Николаевская железная дорога спроектировала и построила для своих линий паровоз серии Н типа 1-3-0. Однако тогда многие специалисты тягового хозяйства считали, что передняя двухосная бегунковая тележка способствует лучшему прохождению кривых. Этого мнения придерживались инженеры многих частных

железных дорог и потому стали заказывать паровозы по типу локомотивов Владикавказской железной дороги.

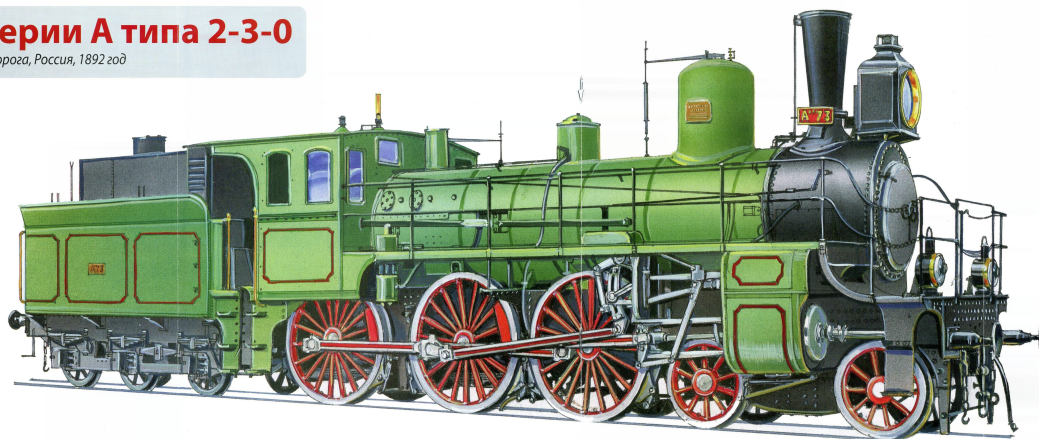
533 ПАРОВОЗА НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ

В 1894 году при участии инженера В. И. Лопушинского проект паровоза был несколько изменен. Испаряющая поверхность котла за счет удлинения дымогарных труб выросла до 164,8 м², большими стали площадь колосниковой решетки и давление пара, был увеличен диаметр цилиндра низкого давления. По этому проекту 14 паровозов было заказано заводу «Геншель» в Германии. В 1894 году Коломенский машиностроительный завод построил 12 таких паровозов для Рязано-Уральской железной дороги, а в следующем году еще 16, с несколько уменьшенной (до 152,4 м²) поверхностью нагрева котла, для Рязано-Уральской и Курско-Харьково-Азовской железных дорог.

В 1896 году при постройке пассажирских паровозов по заказу Московско-Киево-Воронежской железной дороги проект паровоза вновь пересмотрели. Парораспределительный механизм Джоя заменили кулисным механизмом Вальсхарта, давление пара повысили до 12 кгс/см², нагрузку

Паровоз серии А типа 2-3-0

Владикавказская железная дорога, Россия, 1892 год





на ось также увеличилась. В дальнейшем именно по этому проекту локомотивы строили Коломенский, Сормовский, Луганский, Харьковский и Брянский паровозостроительные заводы. Часть машин железные дороги заказывали Ганноверскому заводу и заводу «Геншель» в Германии. Такие паровозы строили до 1907 года по заказам Владикавказской, Московско-Киево-Воронежской, Рязано-Уральской, Привислинской, Курско-Харьково-Севастопольской, Юго-Восточной, Либаво-Роменской, Риго-Орловской, Сибирской, Екатерининской, Московско-Брестской, Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской, Петербурго-Варшавской, Харьково-Николаевской и Юго-Западной железных дорог. Всего с учетом разновидностей было изготовлено 533 паровоза этого типа.

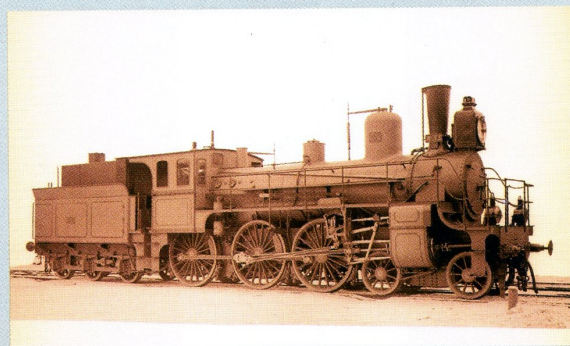
НОВОЕ НАЗВАНИЕ

До 1912 года железные дороги самостоятельно присваивали паровозам серии и номера. В 1912 году была введена новая единая система серий локомотивов. Всем паровозам типа 2-3-0 с парораспределительным механизмом Джоя присвоили серию А^а, а с парораспределением Вальсхарта – А^б.

Паровозы серии А в основном оборудовали пневматическими тормозами Вестингауза, некоторые частные железные дороги применяли тормоза

системы «Нью-Йорк». Для измерения скорости использовали прибор Гаусгельтера. Большая часть паровозов имела трехосные тендеры, а часть была выпущена с четырехосными. В качестве топлива для этих паровозов использовали нефть или уголь.

С 1913 года Владикавказская железная дорога начала оборудовать серии А^а и А^б пароперегревателями, заменяя компаунд-машины паровыми двигателями с одиночным расширением пара. При этом перегреватели имели поверхность нагрева 35 м², общая испаряющая поверхность котла уменьшалась до 142 м², а диаметр паровых цилиндров при переделке становился равным 540 мм. Переоборудованные паровозы получили серию А^в. Другие железные дороги, пока не убедились в целесообразности переделки, от этого воздерживались.



Уход со сцены

Опыт эксплуатации паровозов серии А и строившихся одновременно с ними паровозов серии Н типа 1-3-0 показал, что первые значительно уступали в скорости и экономичности. Это послужило причиной прекращения их строительства и меньшего распространения, чем паровозов серии Н. Начиная с середины 20-х годов XX века паровозы серии А стали исключать из инвентаря железных дорог и передавать промышленности для работы на подъездных путях. Несколько таких машин до Второй мировой войны работали на железных дорогах Эстонии. Часть паровозов использовали в качестве силовых установок для передвижных электростанций. К 1940 году на железных дорогах оставалось менее 50 паровозов серии А. Последний был исключен из инвентаря Министерства путей сообщения (МПС) в 1957 году.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1892 год
Производитель:	Коломенский машиностроительный завод
Заказчик:	Владикавказская железная дорога
Конструкционная скорость, км/ч:	100
Нагрузка на ось, т:	41,7
Цилиндры, мм:	(2) 500 × 700
Поверхность нагрева котла, м ² :	152,4
Давление пара, кгс/см ² :	11,5
Площадь колосниковой решетки, м ² :	2,16
Ход поршня, мм:	650
Общий вес, т:	63,5

Железная дорога Аляски

Железнодорожное путешествие по самому северному штату США открывает взору путешественника великолепные, завораживающие своей красотой пейзажи первозданной природы.

Строительство 756-км железной дороги между городами Сьюард и Фэрбанк для разработки местных полезных ископаемых началось в 1904 году. К 1912 году было проложено всего 116 км рельсов, а две железнодорожные компании обанкротилось, поэтому была учреждена государственная Аляскинская железная дорога (АЖД), и в 1923 году строительство ее линии успешно завершили.

НА РЕЛЬСАХ ПО СУШЕ И ВОДЕ

В 1943 году также дополнительно соорудили ветку от Портеджа до Уиттиера протяженностью 11 миль (17,7 км). Кроме того, в 1972 году построили ее продолжение до аэропорта Фэрбанка. В 1985 году АЖД перешла в собственность штата, приватизировавшего предприятие. Она стала единственной в США железнодорожной линией, осуществляющей и товарные, и пассажирские перевозки.

15 июня 1944 года по Аляскинской железной дороге впервые прошли дизельные локомотивы, тем не менее паровозы оставались в эксплуатации до 1966 года.

В 1964 году дорога сильно пострадала от мощного землетрясения, некоторые участки пути к югу от Анкориджа пришлось возводить заново. Движение поездов до Сьюарда восстановили лишь много месяцев спустя.

Аляскинская трасса напрямую не связана с рельсовой сетью остальной территории США. Поезда переправляют по воде. Несколько безмоторных многоколейных барж, каждая из которых вмещает до 50 товарных вагонов, образуют своеобразный гигантский морской состав, и в таком виде их буксируют до порта назначения. Путь от городка Уиттиер до Принс-Руперта (около 1500 км) или Сиэтла (около 2500 км) занимает не один день. Это самые длинные в мире железнодорожные паромные переправы.

ФЛАГМАН «ЗВЕЗДА ДЕНАЛИ»

На Аляскинской железной дороге используют разные поезда. Здесь ходят и старинные дизель-вагоны «Бадд», и поезда «Звезда Денали», оборудованные по последнему слову техники. Вагоны «Звезды Денали» двухэтажные, со сквозной остекленной

▼ Летний солнечный день. Мощный дизельный локомотив SD70MAC-HEP доставляет «Звезду Денали» на берег залива Тернагейн-Арм.





▲ Собственные вагоны АЖД следуют сразу за локомотивом, лишь затем прицепляются вагоны других компаний.

сверху смотровой галереей, под которой находятся кухня, ресторан и открытый смотровой мостик. Ресторанные столики есть и в смотровой галерее, вид с этих мест достойно вознаграждает за время ожидания заказанных блюд.

Расписание движения «Звезды Денали» между Фэрбанксом и Анкориджем – одно из простейших в мире: в 08:15 – отправление, в 20:00 – прибытие, так же и в обратном направлении. Поезд следует со скоростью 60–80 км/ч. Дорога проходит через тайгу со стройными темными елями, вдоль реки Ненана и пересекает национальный парк «Денали». Участок перед одноименной станцией особенно живописен: здесь железная дорога идет по глубокому узкому каньону, где при солнечном свете можно сделать великолепные фотографии.

На станции Парк «Денали» сходит около 90 % пассажиров. И неудивительно: это одно из прекраснейших мест Аляски. Здесь можно насладиться чудесными северными пейзажами: белоснежными склонами Аляскинского хребта, в том числе и горой Мак-Кинли, вершина которой достигает 6193 м (это высочайшая вершина Соединенных Штатов), озерами, ледниками и многочисленными реками. Путешественнику может повезти увидеть медведей гризли, беспечно бредущих по единственной в парке грунтовой дороге, и северных оленей карибу,





▲ ► Аляска намного больше любого другого штата США, и ее обширные, практически нетронутые ландшафты представляют собой захватывающее зрелище во время почти 12-часовой поездки из материкового Фарбанкса на южное побережье.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Поезд «Звезда Денали» состоит из около 20 вагонов 4 разных компаний: 6 сидячих вагонов, багажный, вагон-ресторан АЖД; 2 вагона со стеклянной крышей АЖД; 2 вагона со стеклянной крышей «Уилдернесс Экспресс»; 6 вагонов со стеклянной крышей «Мак-Кинли Эксплорерс»; 4 вагона со стеклянной крышей «Миднайт Сан Экспресс».

продолжающих пастись под щелканье фотоаппаратов туристов, баранов Далла и гигантов-лосей, иногда достигающих веса 500 кг.

Однако поезд и дальше не следует пустым: как правило, здесь ожидают путешественники, уже осмотревшие парк, которые вновь заполняют состав. Далее проплывающий мимо пейзаж не менее живописен: каньоны и высокие мосты, глубокие ущелья, реки и озера, холмы, покрытые то еловым, то лиственным лесом.

В ЦЕНТРЕ ШТАТА

В холодные зимние месяцы на Аляску приезжает очень мало туристов. Поезда продолжают ходить, но в основном товарные. Поскольку Аляскинская железная дорога одноколейная, каждый второй поезд делает остановку, отъезжая на запасной путь и пропуская встречный состав.

После остановки Гонолулу следует высокий мост через ущелье Харрикейн-Галч. От станции Харрикейн до Талкитны для местных ходит еще один пригородный поезд, поскольку здесь между населенными пунктами нет автодорог. Поезд делает остановки по требованию: на всем протяжении маршрута (92,7 км) человек в любом месте может остановить поезд и сесть на него, если помашет





белым платком. Это последний в стране поезд, где сохранилась такая услуга.

Еще несколько станций – и поезд прибывает в Анкоридж, столицу штата и самый северный из крупных городов США. Здесь живет 42 % населения Аляски. Возникнув как опорный пункт строительства железной дороги, город и сейчас остается транспортным центром: жизнь его связана с крупным портом и международным аэропортом. Рядом находятся горы Чугач с одноименным национальным парком.

ДОРОГА К ЛЕДНИКАМ

Маршрут отправляющегося из Анкориджа поезда «Открывая ледники» значительно короче, чем предыдущего. В поезде есть только вагоны эконо-класса, во многих из них стоят застекленные шкафы с пилами, топорами и ломами – инструментами, необходимыми в экстренной ситуации. После Анкориджа рельсы идут вдоль залива Тернагейн-Арм (часть залива Кука), и туристы с удивлением наблюдают, как буквально

на глазах вода прибывает или убывает – разница в уровнях между приливом и отливом здесь одна из самых больших на Аляске, иногда она превышает 10 м. Нередко на выступах скал пасутся бараны Далла – зрелище, ради которого машинист даже специально сбавляет скорость. В полном соответствии со своим названием поезд действительно доставляет пассажиров в городок Уиттиер, к проливу Принца Уильяма, откуда туристы на прогулочных судах отправляются в 233-км плавание вокруг 26 ледников.

Поезд «Прибрежный классический» проходит дальше, до Сьюарда. Здесь прямо из окон вагона можно увидеть несколько ледников, а с конечной станции отправиться в водное 180-км путешествие вдоль самого крупного исчезающего ледника. Здесь можно увидеть, как откалываются и обрушиваются в море глыбы льда размером с многоэтажный дом, а также полюбоваться ошеломляюще красивыми фьордами и понаблюдать за китами, тюленями, моржами и многочисленными морскими птицами.

ПОЕЗДА АЛЯСКИ

Лето

«Прибрежный классический» ежедневно курсирует между Анкориджем и Сьюардом. В Сьюарде поезд делает семичасовую остановку, чтобы дать возможность провести экскурсии. «Звезда Денали» ежедневно как скорый поезд ходит между Анкориджем и Фэрбанксом. Время в пути составляет около 12 часов. «Открывая ледники» каждый день ходит от Анкориджа до Уиттиера. «Ураган» ходит только с четверга по воскресенье между Талкитной и Харрикейном с остановками по требованию. Он в основном обслуживает местных жителей, доставляя их на рынки и служа средством сообщения.

Зима

«Ураган» ходит в первый четверг месяца между Анкориджем и Харрикейном с остановками по требованию на всех станциях. «Зимняя Аврора» курсирует по субботам из Анкориджа в Фэрбанкс и по воскресеньям из Фэрбанкса в Анкоридж. При этом возможны остановки по требованию на всех станциях.



◀ Двухэтажные туристические вагоны, созданные компанией «Колорадо Рейлкар Мануфэкчуринг», открывают путешественникам великолепный круговой обзор.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 13:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Чтобы вагоны выглядели более естественно, надо их состарить, будто они прошли уже не одну тысячу километров.

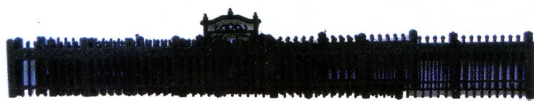
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Локомотив «Матаро», один из четырех пионеров железнодорожного транспорта на Пиренейском полуострове, получил название в честь одного из конечных пунктов дороги.

ПОД СТУК КОЛЕС

В длительных поездках пассажирам требуется не только поспать, но и поесть, поэтому появились вагоны-рестораны.

С выпуском 13:



ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА ИЗГОРОДИ



3 ЦВЕТУЩИХ КУСТА

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru