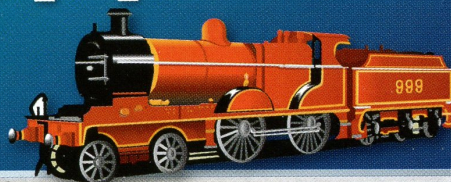
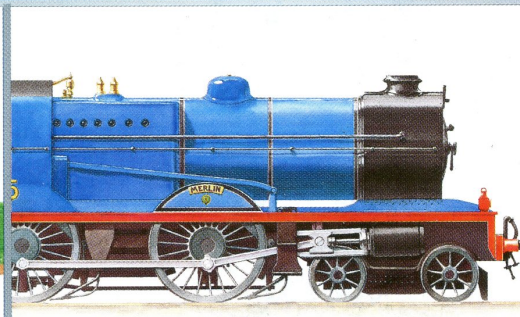


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



20

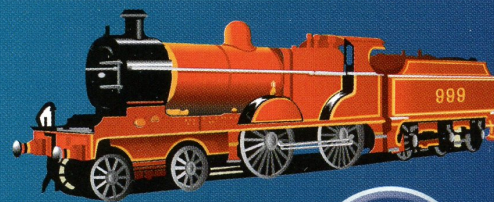


СБОРКА ШКОЛЫ (2)

ПАРОВОЗ СЕРИИ V
ТИПА 2-2-0

ОТ ЧИКАГО ДО БОСТОНА
И НЬЮ-ЙОРКА

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



20

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Сборка школы (2)

Соберите две части здания школы, но пока не соединяйте их друг с другом.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии V типа 2-2-0

Почти 30 лет этот паровоз, построенный в Англии, колесил по железным дорогам острова Ирландия, беспрепятственно пересекая границы стран.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

От Чикаго до Бостона и Нью-Йорка

Чтобы узнать страну, лучше всего совершить путешествие на поезде. Свои услуги туристам в США предоставляет компания «Амтрак».



EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 20

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. Николаямская, д. 26, стр. 1-1а, г. Москва, Россия, 109004, тел.: (+7-495) 666-44-85, факс: (+7-495) 666-44-87, e-mail: eaglemoss@dzb.ru
www.eaglemoss.ru
Главный редактор: Павел Звонов
Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Рекомендуемая цена: 279 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 Едишинз»
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, e-mail: info@eaglemoss.com.ua
Адрес для писем: а/я 37, г. Киев, Украина, 01054
Главный редактор: Наталия 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, г. Минск, РБ, 220037, тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии
Univest Print
ООО «Университетский Маркетинг», 01054, г. Киев, ул. Дегтяревская, 44 Б

Тираж: 25 500 экз.
Сдано в печать 04.12.2014г.

© 2014 Eaglemoss Ltd.
Право пользования принадлежит ООО «Иглмосс Эдишинз» и ООО «Иглмосс Едишинз».

Иллюстрации:
3-5 © Curato Oscuro Fotografos;
6-10 © Club Internacional del Libro; 12-15 © Eaglemoss.

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

P921-N

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

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

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.



Сборка школы (2)

С этим выпуском вы получили четыре фигурки людей, две скамьи и красную автомашину. Вы можете разместить их на макете, где сочтете нужным, а наши советы на эту тему прочтете в последующих выпусках. Чтобы продолжить сборку школы, соедините между собой четыре стены каждой половины дома, но пока не соединяйте две части здания. Установите

крыши. Удостоверьтесь, что свес меньшей кровли находится над торцом с окнами. Смонтируйте и установите трубы, а также имитирующий каменную кладку гидроизоляционный слой вокруг основания. Будьте аккуратны, чтобы клей не попал на стены и декоративные элементы. Убедитесь, что стены и гидроизоляционный слой вы приклеили под идеально прямыми углами.



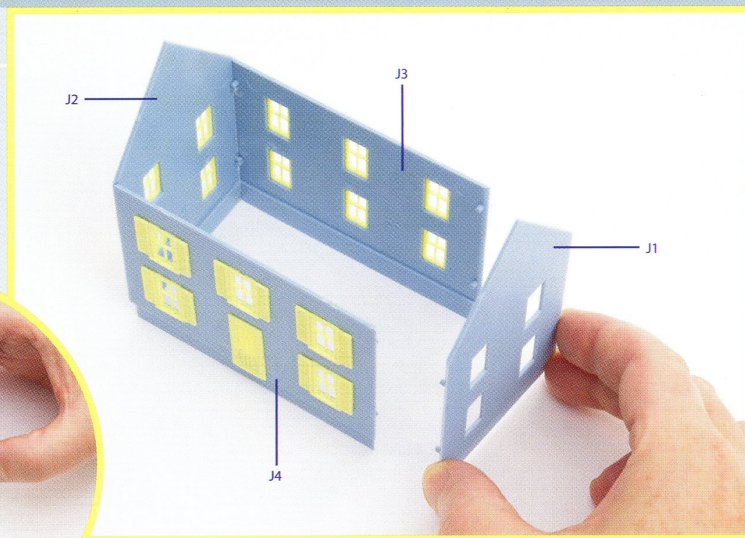
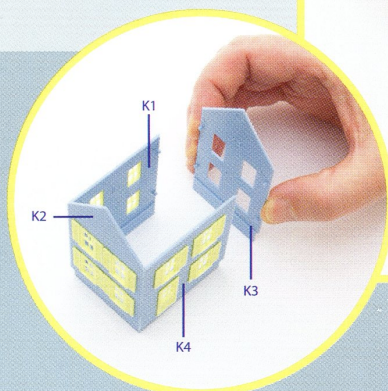
Инструменты и материалы

- Суперклей «Момент»
- Резак или маленькие ножницы



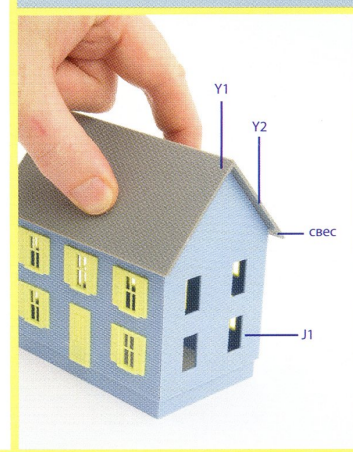
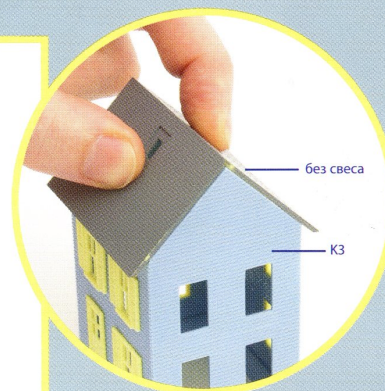
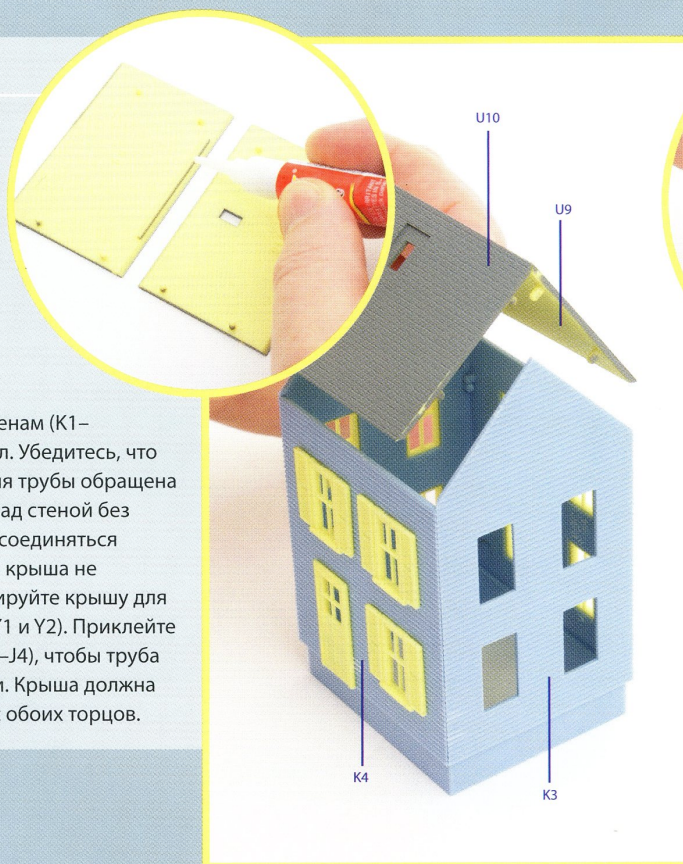
1

Нанесите клей на боковые края каждой стены и состыкуйте их, расположив так, чтобы они находились под прямыми углами друг к другу. Выступы на краях совместите попарно, чтобы усилить фиксацию. В случае необходимости нанесите еще немного клея изнутри вдоль каждого шва.



2

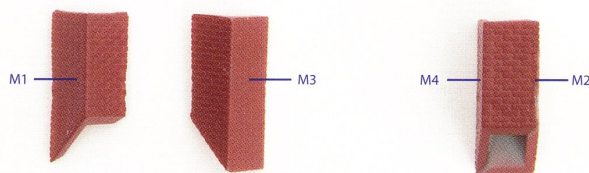
Нанесите клей на верхние края скатов крыши меньшей части здания школы (U9 и U10) и склейте их под нужным углом. Прежде чем клей полностью высохнет, нанесите клей на нижние края скатов и приставьте крышу к стенам (K1–K4), подрегулировав угол. Убедитесь, что сторона с отверстием для трубы обращена к стене с дверью, и что над стеной без окон, которая будет присоединяться к большей части здания, крыша не выступает. Так же смонтируйте крышу для большей части школы (Y1 и Y2). Приклейте ее к большим стенам (J1–J4), чтобы труба была обращена от двери. Крыша должна выступать над стенами с обоих торцов.





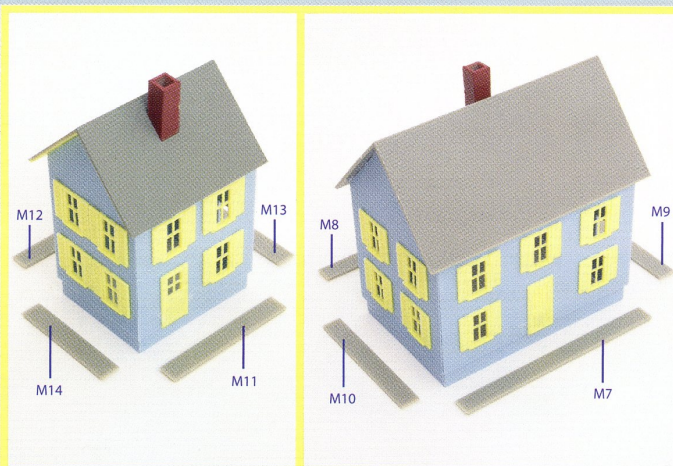
3

Нанесите клей на края деталей трубы (M1 и M3) и совместите так, чтобы идущие под углом края были внизу. Соедините так же детали M2 и M4. Приклейте трубы в углубления на крышах.



4

Нанесите клей на гладкую поверхность каждой детали гидроизоляционного слоя (M11–M14) для малой части здания и приклейте их по низу стен. Приклейте гидроизоляционный слой (M7–M10) на большую часть здания.



В следующем выпуске мы расскажем, как собрать веранду, соединить две части дома и добавить крыльцо к передней и задней дверям.

ОБЩИЕ СОВЕТЫ

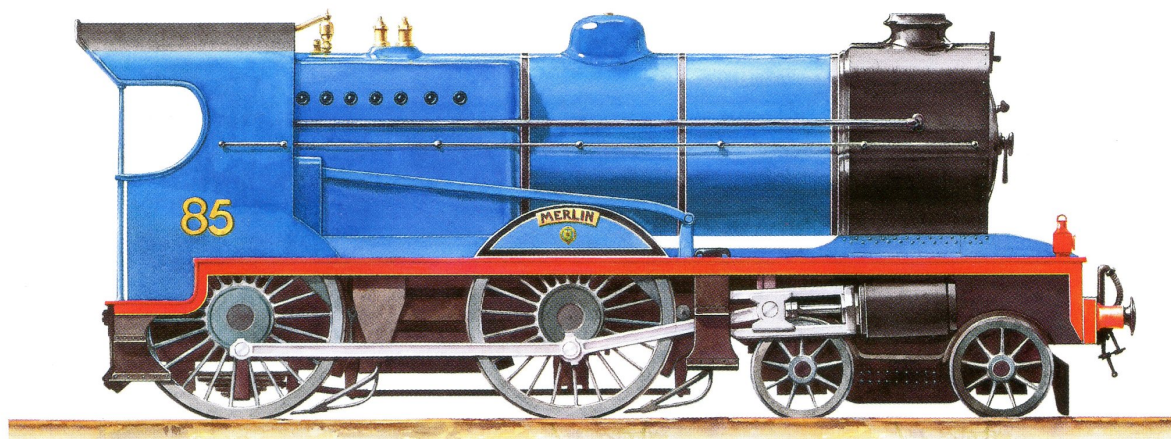
В отличие от деревьев, которые мы советуем прочно крепить к основе, фигурки людей и автомобили вы можете периодически перемещать на своем макете, каждый раз создавая новую жизненную ситуацию.



20

Паровоз серии V типа 2-2-0

Большая Северная железная дорога, Ирландия, 1932 год



Локомотивы серии V прослужили почти 30 лет и стали одним из символов Большой Северной железной дороги, для рельсов которой не было границы между Северной Ирландией и Ирландской Республикой.

СТО ЛЕТ НА ОСТРОВЕ

Ирландская железная дорога начала свою историю в 1834 году, когда была открыта линия, связавшая Дублин и Кингстон. Несмотря на раннее начало и участие таких великих инженеров, как Джордж Стефенсон и Кингдом Изамбард Брумелль, развитие железнодорожной сети в Ирландии шло гораздо медленнее, чем в соседней Англии. Своего пика оно достигло лишь в 1920-х годах. В это время протяженность ирландских железных дорог составляла 5600 км. (Интересно, что до нашего времени сохранилось только около трети от этого числа.) Тогда одной из крупных ирландских компаний была Большая Северная железная дорога. Она появилась в 1877 году в результате слияния нескольких фирм. Ей принадлежали магистрали, связывавшие Дублин, Белфаст и Лондондерри.

Многие годы из-за ветхости возведенного еще в 1855 году виадука Бойоун поезда из Дублина

в Белфаст, проходившие по мосту, были ограничены и в весе, и в скорости. В начале 1930-х провели работы по укреплению виадука. Эта реконструкция дала старт запуску в эксплуатацию локомотивов, которые развивали никогда прежде не виданные на острове скорости.

СКОРОСТИ РАСТУТ И ПАДАЮТ

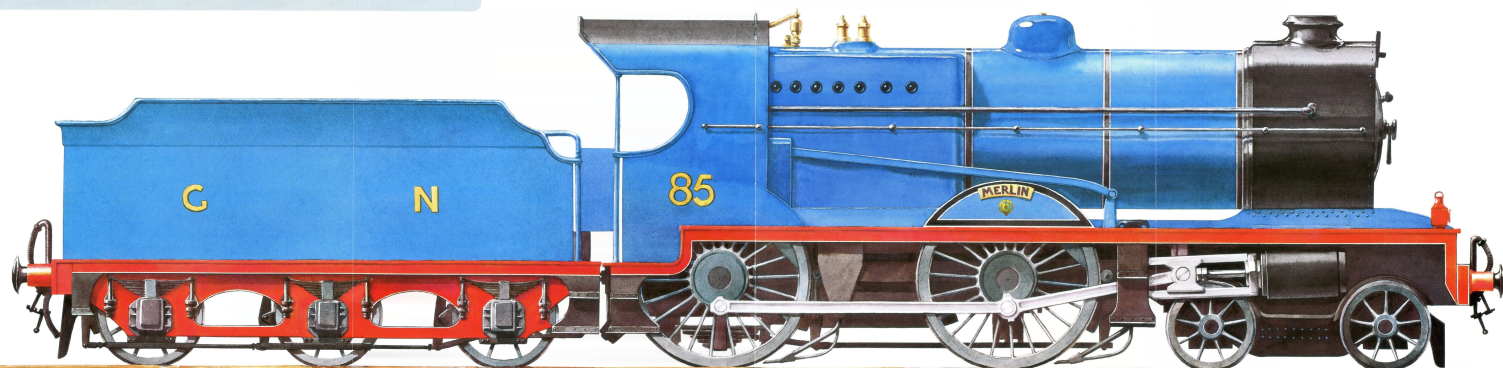
Экспресс с локомотивом серии V стал проходить 87 км между Дублином и Дандолком за 54 минуты, а экспресс Дублин – Белфаст, совершая многочисленные остановки, как на промежуточных станциях, так и для таможенного досмотра, преодолевал 291 км между двумя городами за 148 минут. Однако вскоре скорости опять снизились. Теперь из-за кризиса 1933 года всеми средствами приходилось экономить энергию, в том числе за счет уменьшения скоростей.

НЮАНСЫ КОМПАУНД-ЛОКОМОТИВОВ

В конструкции пяти компаунд-локомотивов было несколько цилиндров: два наружных высокого давления и два внутренних низкого давления. Последние выпускались с уравновешенными плоскими золотниками, но позже стали применять цилиндрические золотники того же типа, что

Паровоз серии V типа 2-2-0

Большая Северная железная дорога, Ирландия, 1932 год.





и в цилиндре высокого давления. На всех пяти локомотивах серии V стоял парораспределительный механизм Стефенсона. В 1948 году на паровозах так называемой серии VS, мало отличавшихся по техническим характеристикам от своих предшественников, его заменили механизмом Вальсхарта.

ДОРОГА – МУЗЕЙ – ДОРОГА

Из пяти машин серии V № 85 «Мерлин» пережил конец Большой Северной железной дороги, прекратившей свое существование в 1958 году. Во время начавшегося в 1963 году перехода на дизели паровоз перевели во вспомогательный состав, затем он некоторое время экспонировался в Национальном музее транспорта в Белфасте. С 1977 по 1982 год Общество сохранения железных дорог Ирландии провело реставрацию паровоза, и с 1986 года он возит туристов.

НА ИСТОРИЧЕСКОМ МАРШРУТЕ

Сегодня маршрут между Дублином и Белфастом, по которому когда-то ходил локомотив-экспресс серии V,

обслуживает поезд «Энтерпрайз».

Это единственный здесь международный маршрут. На острове работают две железнодорожных компании: в Республике Ирландия – «Иарнорд Ирин», а в Северной Ирландии – «Назен Ирланд Райлвэй». Они совместно обслуживают поезд. Несмотря на самый современный подвижной состав, «Энтерпрайз» иногда вместо положенных 2 часов идет все 5.

Первая, исторически сложившаяся, проблема – тревожные сигналы (сообщения с угрозами и предупреждениями, часто ложные, но иногда и оправданные: подозрительные предметы, подложенные на линии и т.д.). Вторая причина – по той же линии ходят пригородные поезда около Белфаста и Дублина, а это самые загруженные маршруты. Третья проблема – сопряжение локомотива с вагонами. Поезда «Энтерпрайз» не укомплектованы вагонами-генераторами, и весь состав светом и отоплением обеспечивают тепловозы. Из-за этого уровень износа и время, необходимое на обслуживание локомотивов, сильно возрастают.

Железные дороги Ирландии

Ирландия резко отличается от большинства стран Западной Европы. Население острова невелико, небольшие города находятся на значительном расстоянии друг от друга. Отличается разве столица Республики Ирландия, Дублин, с населением больше миллиона человек, поэтому железнодорожные линии идут из Дублина во все концы острова. Доехать из одного провинциального города в другой гораздо труднее. Шесть-восемь поездов в день ходит между Дублином, Белфастом, Корком и Лимериком. На других линиях, в менее крупные города страны, частота движения значительно ниже. А в воскресенье число поездов по всей стране сокращается на треть. Большинство дорог однопутные и обслуживаются дизельными локомотивами.

Билет на любой поезд в одну сторону довольно дорог, туда и обратно – дешевле. Причем цена зависит от того, в какой день едет пассажир, когда

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1932 год
Производитель:	«Байер-Пикок и Ко», Манчестер
Заказчик:	Большая Северная железная дорога, Ирландия
Давление пара, кгс/см ² :	17,6
Нагрузка на ось, т:	21,5
Цилиндры, мм:	
высокого давления	(1) 438 × 660
низкого давления	(2) 483 × 660
Диаметр ведущих колес, мм:	2007
Поверхность нагрева котла, м ² :	116
Площадь колосниковой решетки, м ² :	2,3
Топливо, т:	6
Вода, м ³ :	16
Сцепной вес, кг:	41 731
Общий вес, кг:	105 235
Общая длина, мм:	16 853

возвращается (в то же день или через несколько дней), скидки получают студенты и семьи с детьми.

От Чикаго до Бостона и Нью-Йорка

Поезд «Лейк Шор Лимитед» компании «Амтрак» стал наследником всемирно известного экспресса «20-й век Лимитед», ходившего между Чикаго и Нью-Йорком до 1967 года.

В США железная дорога вовсе не самый популярный вид транспорта. В обыденной жизни американцы предпочитают пользоваться самолетами и автомобилями. Это оказывается дешевле, быстрее и комфортнее. Характерное явление: во многих местах существует железная дорога, но нет пассажирских поездов, только грузовые. Но чтобы посмотреть страну и прочувствовать ее колорит, лучше всего совершить путешествие на поезде. Потому в США железные дороги стали в основном туристическим видом транспорта. Пассажирскими поездами заведует государственный перевозчик «Амтрак» (Amtrak – от слов America и track, «трасса»). Все поезда «Амтрак» имеют собственные имена. Один из популярных маршрутов, из Нью-Йорка и Бостона в Чикаго (и обратно) обслуживает поезд «Лейк Шор Лимитед». Его движение началось 31 октября 1975 года.

«Лейк Шор Лимитед» следует через Олбани, Буффало и Кливленд, проезжая по романтической долине реки Гудзон, региону озер Фингер, вдоль старого канала Эри и озер Эри и Мичиган.

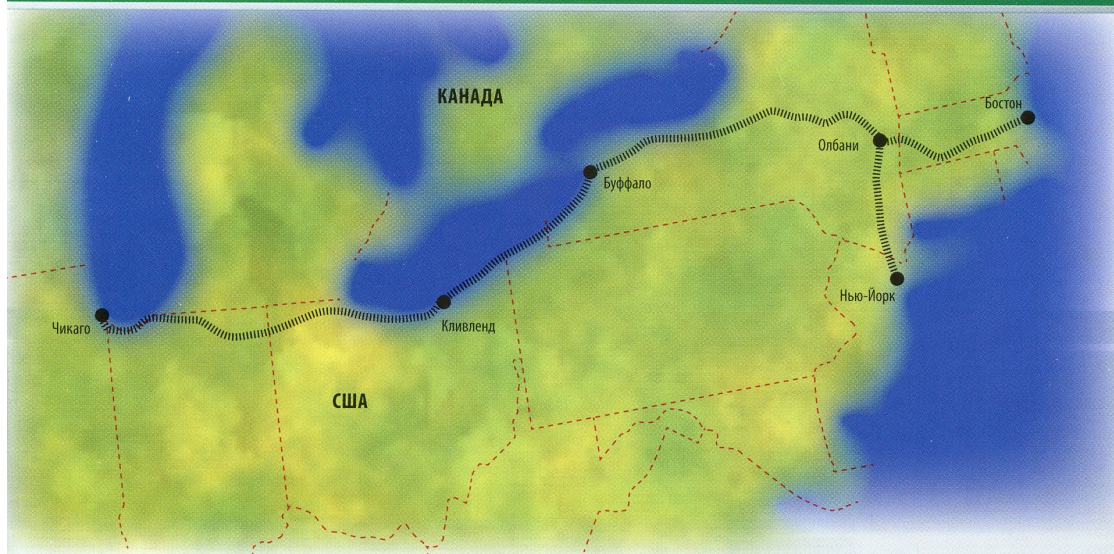
В ВАГОНЕ «ВЬЮЛАЙНЕР»

Поезд составлен из воистину роскошных вагонов «Вьюлайнер», с удобными широкими креслами или уютными спальными местами. Как спальные, так и сидячие вагоны являются двухэтажными. И если с мест на втором уровне открывается лучший вид, на первом сами места комфортнее, что особенно важно для пассажиров с ограниченными возможностями.

Стандартное купе спального вагона «Вьюлайнер» рассчитано на одного или двух пассажиров. В нем два широких панорамных окна и пара расположенных напротив кресел с удобными регулируемые спинками.

▼ Мост шоссе 82 штата Огайо через реку Кайахога близ Кливленда – популярный фон для фотографий туристов.





Ночью они могут быть трансформированы в кровати, а второе спальное место раскладывается с потолка. Больше комфорта в вагонах «Вьюлайнер» первого класса. В купе отдельный душ и туалет. Кроме того, верхнее спальное место имеет собственное окно. Еще комфортабельнее «Вьюлайнер» класса люкс, где купе составлено из двух помещений и предназначено для четырех пассажиров.

ПУНКТ ОТПРАВЛЕНИЯ

Поезд отправляется из самого центра Чикаго, с вокзала Юнион. Это строение, занимающее вместе с окружающей инфраструктурой площадь в десять городских кварталов, в 2012 году вошло в десятку лучших общественных зданий по параметрам дизайна и планировки. Оно построено в 1925 году в стиле

американского ренессанса. Самый большой зал на вокзале, атриум, просто великолепен: стеклянный свод, высокие коринфские колонны, мраморный пол, статуи, массивные деревянные лавки. Его используют не только по назначению, но и проводят здесь выставки и разные торжества.

Покинув вокзал, поезд довольно долго продирается сквозь городские джунгли агломерации Чикаго, с ее многочисленными пригородными станциями, развязками и некоторыми характерными для здешних мест находящимися на уровне земли железнодорожными переездами. Неудивительно - ведь это третий по численности населения город в США, и от него вглубь страны идет в 1,5 раза больше железнодорожных линий, чем, например, от Нью-Йорка.

МИМО ОЗЕР

«Лейк Шор Лимитед» идет вдоль одного из красивейших побережий и водных путей страны. Пассажиры проезжают по знаменитому «индейскому» участку на южном берегу озера Мичиган, по берегам реки Мохок и озера Эри. Город Сандаски на его берегу известен одним из крупнейших в США парком развлечений с громадными американскими горками и даже достопримечательной узкоколейной музейной железной дорогой с несколькими действующими старыми паровозами.

МАРШРУТ «ЛЕЙК ШОР ЛИМИТЕД»

Чикаго, (штат Иллинойс, вокзал Юнион) — Саут-Бенд (Индиана) — Элхарт — Ватерлоо — Брайан (Огайо) — Толидо — Сандаски — Элирия — Кливленд — Эри (Пенсильвания) — Буффало — Делю (Нью-Йорк) — Рочестер — Сиракьюс — Ютика — Скенектади — Олбани — Ренсселаер (расцепление состава) — Питсфилд (Массачусетс) — Спрингфилд — Вустер — Фраммингем — Бостон (вокзал Бэк Бэй) — Бостон (Южный вокзал) или Кротон-он-Гудзон (Нью-Йорк) — Кротон-Хармон — Нью-Йорк (Пенсильванский вокзал).

◀ «Лейк Шор Лимитед» подъезжает к чикагскому вокзалу Юнион. На заднем плане над горизонтом царит один из высочайших небоскребов в мире - Уиллис-тауэр.

▼ Морозным мартовским утром один из поездов компании «Амтрак» на пути к Восточному побережью пересекает границу штатов Огайо и Пенсильвания.



Необычное природное явление в городе Rochester штата Нью-Йорк — живописный 29-метровый водопад реки Дженисы прямо в центре города.



КРУПНЫМ ПЛАНOM

Поезд ходит ежедневно. Он полностью составлен из вагонов «суперлайнер». Поезд отправляется из Чикаго каждый вечер, в 21:30. После расцепления состава примерно в 15:00 поезда прибывают в 18:35 в Нью-Йорк и в 21:10 в Бостон. Длина маршрута (из Нью-Йорка) составляет около 1557 км. В пути поезд находится чуть менее 19 часов, то есть скорость его движения около 80 км/ч. Встречный поезд отправляется из Бостона в 11:55 утра или из Нью-Йорка в 15:45. Из Олбани идет дальше в 19:05. В Чикаго прибывает на следующее утро в 9:45. Ведут поезда один или несколько локомотивов серии GE Dash 8P40B или 42B (электродизельные, мощность 3090 кВт).

Прежде чем сделать остановку в Олбани, столице штата Нью-Йорк, состав проезжает второй по величине винодельческий регион США. Подходящий для виноградарства микроклимат создают здесь 11 пресноводных озер Фингер. Ледникового происхождения, эти водоемы узкие, длинные, глубокие и расположены параллельно друг другу, поэтому и получили в народе название «озера-пальцы».

В РАЗНЫЕ СТОРОНЫ

Выехав из центра Олбани, «Лейк Шор Лимитед» делает остановку у сельского вида вокзала на левом берегу Гудзона, на станции Ренсселаера. Здесь состав расцепляют. Один поезд теперь следует на юг, вдоль Гудзона, до Нью-Йорка. Дорога Гудзон – Вэлли по пути в Нью-Йорк, бывшая магистраль компании «Нью-Йорк Централ», – один из красивейших железнодорожных маршрутов США, 200 км вдоль восточного берега величественнейшей реки и многочисленных исторических мест. В 1825 году штат Нью-Йорк построил идущий через долину канал Эри – от реки Ниагара до Олбани и Нью-Йорка. С тех пор и начал расти этот город на островах, в устье Гудзона, а теперь превратился в крупнейшую агломерацию США. Путь другой «половинки» поезда длиннее, на северо-восток, до Бостона. Маршрут пролегает через Питсфилд, где можно посетить дом

автора «Моби Дика», писателя Германа Мелвилла, и музей Беркшира.

«Лейк Шор Лимитед» заканчивает свое путешествие на Южном вокзале Бостона. Это крупнейшая железнодорожная станция в США. Она имеет 13 путей и 7 платформ и принимает 25 млн путешественников в год. Отсюда отправляются пассажирские поезда в Вашингтон, Нью-Йорк, Филадельфию, Балтимор, Чикаго, Олбани, Кливленд и небольшие города штата.

Здание вокзала, построенное в 1899 году, выглядит очень внушительно и солидно. Строгий полукруглый фасад, облицованный гранитом, с мощными колоннами, завершают большие часы со старинным механизмом ручной работы и огромный каменный орел.

ПЕРЕСЕКАЯ ГРАНИЦЫ

Маршрут «Лейк Шор Лимитед» проходит по дорогам пяти различных компаний. Между Чикаго и Кливлендом – это чикагская линия компании «Норфолк Саутерн Рейлвей». От Кливленда до Поукипси поезд идет по рельсам следующих участков «CSX Транс-портэйшн»: Кливленд, Эри Вест, Лейк Шор, Буффало, Rochester, Мохок, Селкирк и Гудзон. От Поукипси и в Бронксе поезд следует по рельсам гудзонской линии компании «Метро-Норт Рейлруд».



А между Хоффмансом и Скенектади и от Бронкса до Пенсильванского вокзала Нью-Йорка – по путям «Амтрак». На ветке Олбани-Бостон также работают разные операторы.

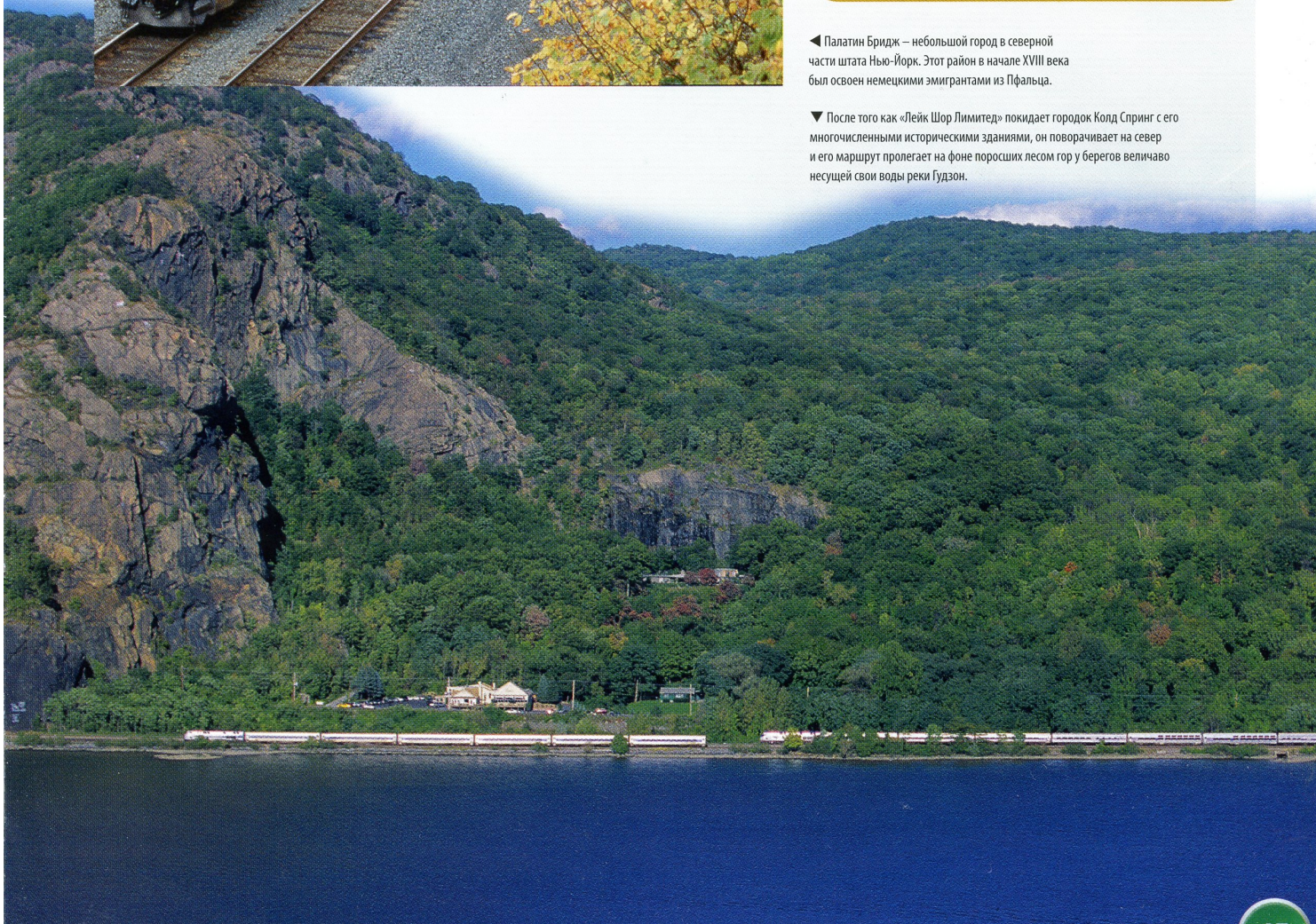
На ветке Олбани – Бостон это также работают разные операторы. От Ренсселаера до Шодека поезд идет по путям филиала своей компании – «Амтрак Пост Роуд Бранч». Оттуда до Бостона – по рельсам, принадлежащим компаниям «CSX Беркшир» и «Бостон Сабдивижн». От Фрамингема до Южного вокзала Бостона – по путям Транспортного управления залива Массачусетс.

ИНТЕРЕСНО

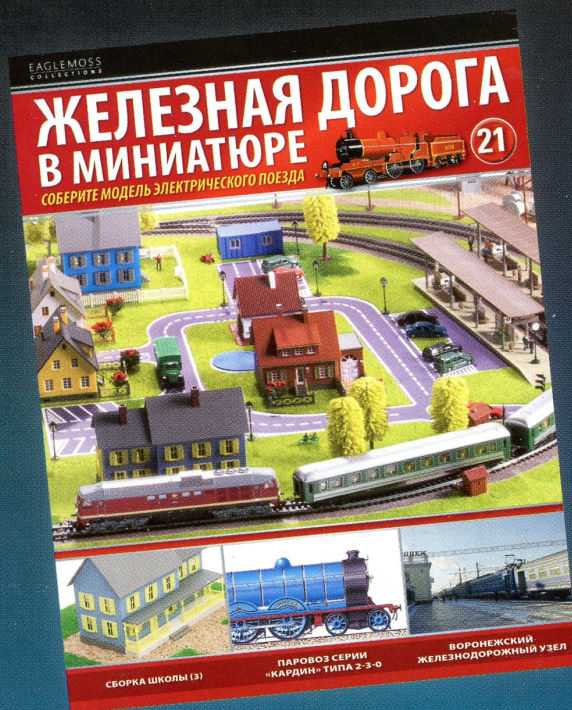
В компании «Амтрак» работают около 20 тыс. человек. Она обслуживает все континентальные штаты, кроме Вайоминга и Южной Дакоты. «Амтрак» владеет 1175 км железных дорог, так что в основном пассажирские поезда идут по путям, принадлежащим другим компаниям, осуществляющим грузовые перевозки. Общая протяженность маршрутов «Амтрак» – 34 тыс. км. Компания использует 2142 вагона: 168 спальных, 760 сидячих, 126 вагонов бизнес-класса, 66 служебных, 225 вагонов-клубов и вагонов-кафе, 1 обзорный и 92 вагона-ресторана.

◀ Палатин Бридж – небольшой город в северной части штата Нью-Йорк. Этот район в начале XVIII века был освоен немецкими эмигрантами из Пфальца.

▼ После того как «Лейк Шор Лимитед» покидает городок Колд Спринг с его многочисленными историческими зданиями, он поворачивает на север и его маршрут пролегает на фоне поросших лесом гор у берегов величаво несущей свои воды реки Гудзон.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 21:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Завершите сборку здания школы: соедините его части и добавьте веранду.

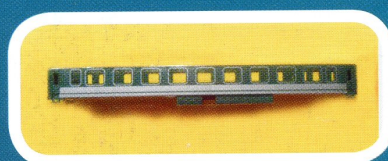
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

На Каледонской железной дороге когда-то каждый машинист водил свой, всегда один и тот же, локомотив и полностью отвечал за его состояние.

ПОД СТУК КОЛЕС

Воронеж известен не только прекрасным вокзалом, станциями на разных берегах реки, но и заводами для ремонта подвижного состава.

С выпуском 21:



ПЕРВАЯ ЧАСТЬ ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru