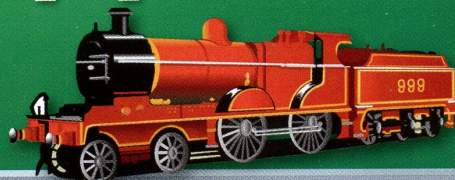


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



22

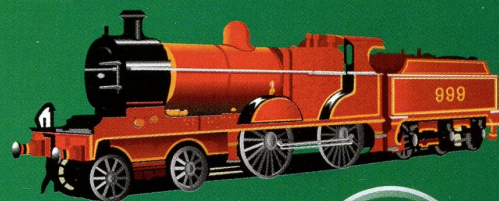


СБОРКА ПАССАЖИРСКОГО
ВАГОНА

ЭЛЕКТРОВАЗ СЕРИИ С

НОВОЗЕЛАНДСКИЙ
«КОАСТАЛ ПАСИФИК»

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



22

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Сборка пассажирского вагона

Пополните состав своей железной дороги еще одним пассажирским вагоном и установите фигурки, которые вы получили раньше.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Электровоз серии С

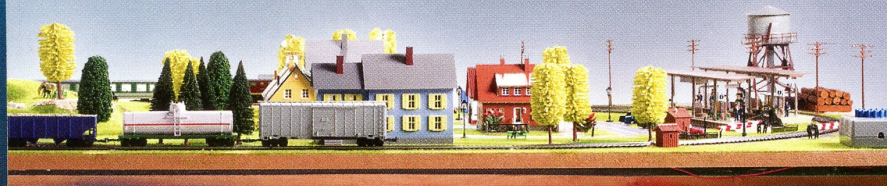
Первые в СССР электровозы, выпущенные американским, итальянским и советским предприятиями, водили составы с нефтью через Сурамский перевал, из Баку в порт Батуми.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Новозеландский «Коастал Пасифик»

Следя по маршруту Крайстчерч – Пиктон на Северном острове Новой Зеландии, прямо из окна вагона можно увидеть, как морские львы принимают солнечные ванны.



EAGLEMOSS
COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 22

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. Никольямская, 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 Дистрибьюшен
Сервисиз»
Рекомендуемая цена: 299 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 Едішенз»
Адрес издателя и редакции:
ул. Б. Хмельницької, 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:
Наталія Павловська
Ответственный за выпуск:
Юлія Свирідюк
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен»,

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 дистрибьютор:
ООО «РЭМ-ИНФО», переулок
Козлова, д. 7, г. Минск, РБ, 220037,
тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

Univest Print
ООО «Унівест Прінт»
01064, г. Киев, ул. Деснянська, 44-Б

Тираж: 25 000 экз.
Сдано в печать 25.12.2014 г.

Менеджер проекта:
Джина Мэйхед
Директор по маркетингу:
Алекс Нил
Менеджер по маркетингу:
Фрэнсис Уокер
Редактор: Клар Листер
Дизайнер: Кэролайн Гримшоу

© 2015 Eaglemoss Ltd.
Право пользования принадлежит
ООО «Иглмосс Эдишинз»
и ООО «Иглмосс Едішенз».

Иллюстрации:
3-5 © Club Internacional del
Libro, Curato Oscuro Fotógrafos;
6-10 © Михаил Дмитриев;
12-15 © Eaglemoss.

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

R921-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 пассажирского вагона

С этим номером вы получили вторую часть третьего пассажирского вагона для вашей железной дороги и часть поворотного рельсового пути. Прочтите инструкцию на следующих страницах, что позволит вам смонтировать вагон.

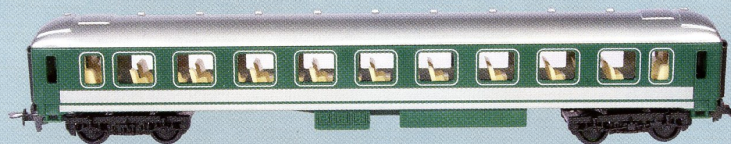
Если вы хотите состарить его, загляните в номер 12, чтобы вспомнить, как это делается. Часть поворотного рельсового пути храните в надежном месте, пока у вас не будет достаточно деталей, чтобы затем собрать полный круг.



Материалы и инструменты

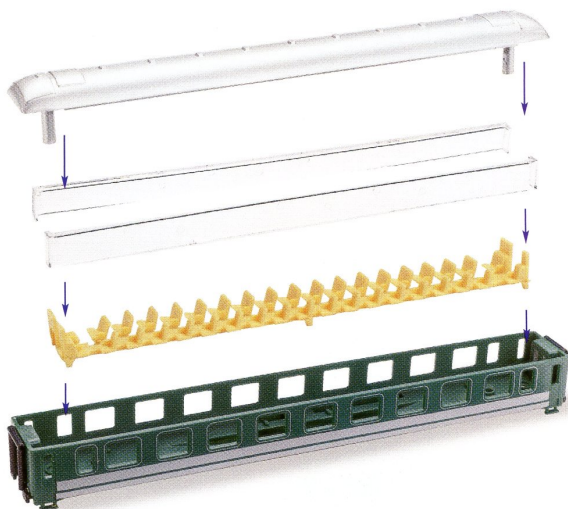
- Суперклей «Момент»
- Крестовая отвертка





1

Разместите внутри вагона ряды сидений и две ленты окон. Прикрепите крышу.



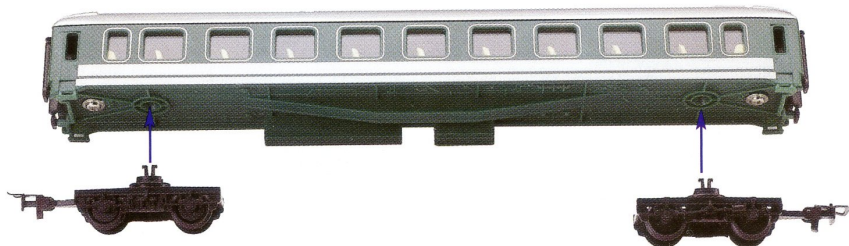
2

Переверните корпус вагона и скрепите детали шурупами.



3

Вставьте две колесные тележки в корпус вагона и зафиксируйте их легким нажатием. Вагон готов.





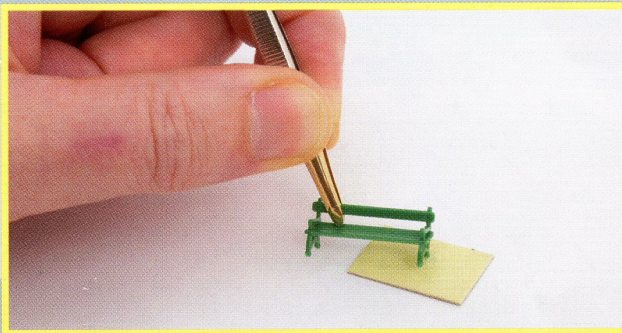
С номером 20 вы получили фигурки людей, скамейки и автомобиль. Позже в серии журналов вы получите несколько наборов фигурок людей в разных позах и нарядах. Следуйте приведенным ниже инструкциям, чтобы установить их на места.

1

Перед наклеиванием убедитесь, что все расположено идеально: попробуйте поставить фигурки в различных местах и положениях, пока не найдете те, которые вас полностью устроят.

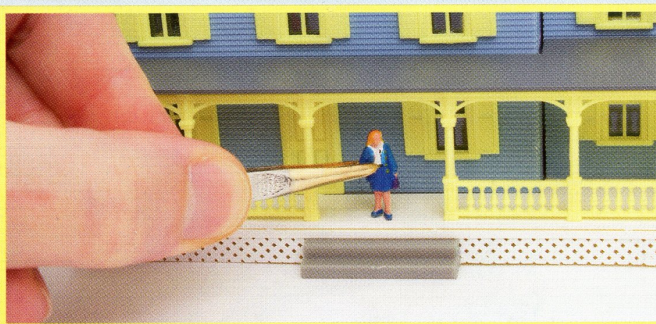
2

Нанесите каплю клея на основание ног или ступней фигурки. Чтобы клея не оказалось слишком много, сначала выдавите клей на какую-нибудь гладкую поверхность (кусочек пластика, металла, стекла) и легко прижмите к нему ножки скамьи, ступни фигурки человека или колеса машины.



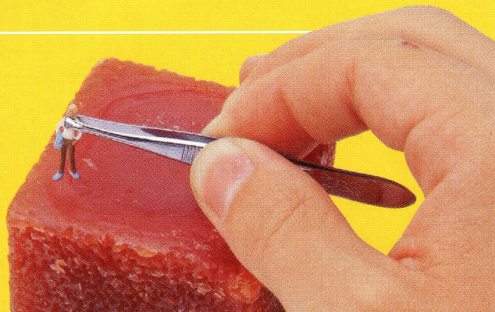
3

Поместите фигурку на выбранное для нее место и плотно прижимайте несколько секунд, пока не высохнет клей. Устанавливая фигурки в труднодоступных местах, например на веранде школы, держите их пинцетом.



● ОБЩИЕ СОВЕТЫ

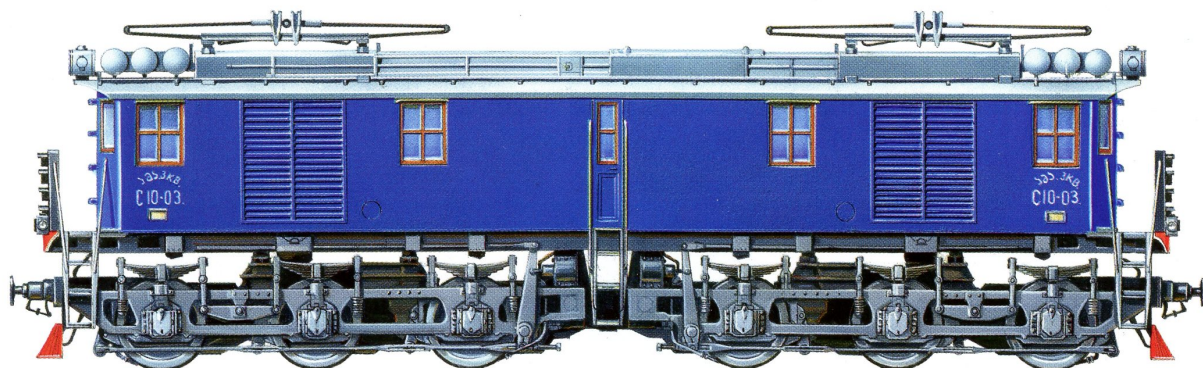
Если вы собираетесь периодически менять расположение фигур на своем макете железной дороги, вместо клея используйте парафин. Просто зажгите свечу и, когда верхний слой растопится, обмакните в него, как в клей, низ фигурки. Также можно использовать воск.



22

Электровоз серии С

Железнодорожный транспорт СССР, 1932 год



Переход грузовых поездов с паровой тяги на электрическую, как ни странно, ускорило повышение добычи нефти. Дело в том, что это сырье из Баку возили для экспорта на запад в порт Батуми по железной дороге через Сурамский перевал. На этой трассе был очень сложный участок в 63 км – от Хашури до Зестафони. Перевозки были слишком дорогими и небезопасными, поэтому линию, первой в СССР, было решено перевести на электрическую тягу.

ХАШУРИ – ЗЕСТАФОНИ

Этот участок, построенный еще в середине XIX века, был настоящим камнем преткновения на маршруте составов с бакинской нефтью. Перепад высоты достигает 500 м, в серпантине дорог около трети пути – кривые радиусом менее 200 м, встречается четырехкилометровый тоннель. В сутки по маршруту проходили от 20 до 22 пар поездов. Чтобы поднять состав на перевал, нужны были два или три паровоза серии Э. Автоматических тормозов не было. Через каждые 10–15 цистерн прицепляли платформы, груженные камнем, с ручным тормозом. На каждом составе работала бригада тормозильщиков. Машинист головного локомотива на самых опасных местах давал сигнал, и машинисты остальных паровозов и тормозильщики замедляли ход. Тем не менее порой случались аварии.

С10 и СИ

В 1928 году на Сурамском перевале начали сооружать контактную сеть, тяговые подстанции и высоковольтную линию электропередачи. Было решено использовать постоянный ток напряжением 3000 В. В июле 1932 года линию электропередачи поставили под напряжение и через месяц дали ток в контактную сеть.

Тем временем американской фирме GE («Дженерал Электрик») и итальянской «Техномазио Броун Бовери» заказали серию электровозов. Обе компании имели опыт подобной работы. Первыми в 1932 году в Советский Союз поступили американские локомотивы С10-01 и С10-03. Буква С в обозначении значит «Сурамский». В этом же году началась регулярная эксплуатация электровозов на перевале. Следующие экземпляры, 02 и 04–08, прибыли в нашу страну без тяговых двигателей. Их производство уже освоил завод «Динамо».

Две первые итальянские машины, Си10-09 и Си10-11, начали работать на маршруте в 1933 году, а через год подключились еще четыре (12–15).

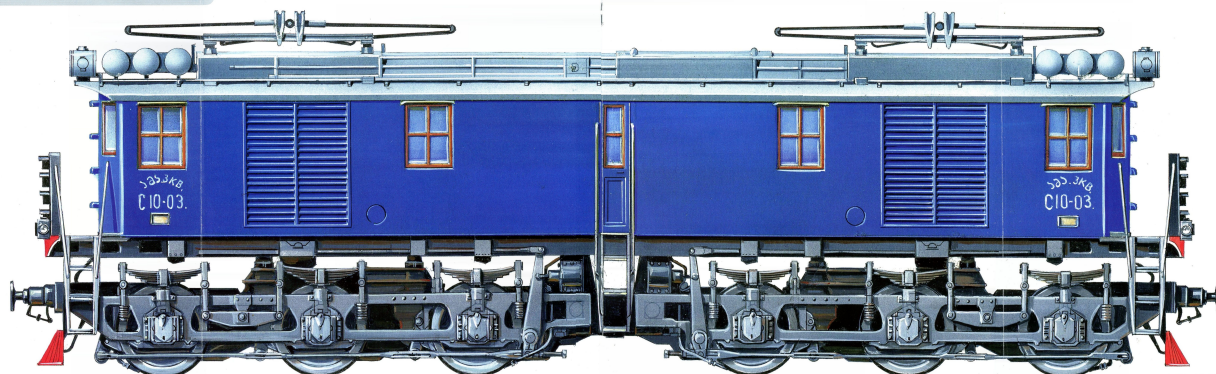
СУРАМСКИЙ СОВЕТСКИЙ

В это же время в СССР осваивали производство по американской лицензии своего, советского, электровоза – Сс (Сурамский тип советского исполнения). Московский завод «Динамо» выпускал



Электровоз серии С

Железнодорожный транспорт СССР, 1932 год





электроаппаратуру, монтировал и настраивал электросхемы. Коломенский паровозостроительный делал механическую (экипажную) часть электровозов. В ноябре 1932 года первый электровоз, Сс11-01, начали обкатывать на участке Северных железных дорог, в начале 1933-го машину отправили на Сурамский перевал. В 1933 году заводы Коломенский и «Динамо» изготовили 17 таких электровозов (Сс11-02 – Сс11-18), а в 1932-м – еще 3 (Сс11-19 – Сс11-21).

ДОСТОИНСТВА И ЭКОНОМИЯ

После электрификации участка Хашури – Зестафони скорость движения грузовых поездов, увеличилась в 2–2,5 раза, даже на самых крутых подъемах она возросла с 12–15 км/ч до 30–35 км/ч. Составы стали формировать длиннее, их вес увеличился на 20 %. Себестоимость транспортировки снизилась на 57 %. Вместо 42 паровозов серии Э работали 16 электровозов серии С. Теперь для обслуживания участка требовалось на 200 работников меньше. Кроме того, за год дорога сэкономила 14 тыс. тонн нефти, которая прежде служила топливом для паровозов.

Электровозы серии Сс работали также на линии Кизел – Чусовская Пермской железной

дороги протяженностью 112 км, тоже в горной местности, с затяжными подъемами и спусками, а с 1937 года еще и на участке Чусовская – Гороблагодатская. Вес поездов увеличился с 710 до 1050 т, а скорость – с 19 до 27 км/ч. 29 марта 1935 года на Пермской железной дороге сцепленные электровозы Сс11-16 и Сс11-18 провели грузовой поезд весом 2165 т. Причем обнаружили преимущества такой системы вождения. Здесь же выявилось и достоинство рекуперативного торможения: во время спуска состава напряжение в контактной сети повышалось до 3300 В, что облегчало работу локомотива, движущегося на подъем, и экономило электроэнергию. Не говоря уже о сокращении износа бандажей колес, тормозных колодок и плавности хода.

С 1952 года все электровозы серии С модернизировали: оснащали более мощными ТЭД, ДПЭ-400, которые к этому времени уже применяли на электровозах ВЛ-22м, меняли электрические схемы. К названию усовершенствованных локомотивов добавляли букву «м». Электровозы серий С и С^м исправно служили на своих непростых трассах до 1970-х годов. Экземпляры С^мс-05 и С^мс-14 теперь стоят возле депо Пермь-II как памятники первым советским электровозам.

Некоторые отличия

Советский вариант был почти полной копией американского, отличаясь лишь некоторыми деталями. На С10 боковые двери располагались по центру корпуса, а на Сс – только на площадках. Локомотивы снабдили системой рекуперативного торможения, органами управления двумя сцепленными электровозами из кабины одной машины. Несколько иными были бандажи колесных пар и контроллеры машинистов. Основные отличия американских контроллеров С195А (С) от советских КМЭ-2А (Сс) состояли в применении у первых вместо пальчиковых контактов главного и реверсивного барабанов контакторных элементов, управлявшихся кулачковыми шайбами, и в расположении тормозного барабана ниже уровня рукояток. У контроллеров КМЭ-2А тормозной барабан был как бы перевернут и располагался «на втором этаже».

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1932
Производители:	«Дженерал моторс», США (С, или С10), «Техномазио Броун Бовери», Италия (Си), Завод «Динамо», Москва, Коломенский паровозостроительный завод (Сс, или Сс11)
Количество построенных электровозов:	С10 – 8, Си – 6, Сс – 21
Осевая формула:	0-3о-03о-0
Конструкционная скорость, км/ч:	65
Нагрузка на ось, т:	22
Сила тяги длительного режима, кгс:	20 500
Длительная мощность ТЭД, кВт:	6×300
Конструкционный вес, кг:	126 000
Вес в рабочем состоянии (с балластом), кг:	132 000
Общая длина, мм:	16 480

Новозеландский «Коастал Пасифик»

Поезд «Коастал Пасифик», некогда курсировавший под названием «Транс Коастал», – основа пассажирских железнодорожных перевозок на юге Новой Зеландии.

Площадь новозеландского острова Южный – 150 000 кв. км. От меньшего по размерам, но гораздо более населенного острова Северный его отделяет 35-километровый пролив Кука. На западном отрезке побережья острова располагаются Южные Альпы с высочайшей вершиной страны – Горой Кука, или Аораки, высотой 3754 м. Прибрежные горы восточной части острова, гораздо более низкие, но также покрытые снеговыми шапками, постепенно переходят в приморскую равнину Кентерберри Плейнс. На юге располагаются многочисленные фьорды. Крупнейшие города Южного острова – Крайстчерч, Данидин, Греймут и Нельсон.

НА РЕЛЬСАХ СЕВЕРНОГО ОСТРОВА

Первая государственная железная дорога, проложенная в 1863 году в провинции Кентерберри, называлась «Ферримид Рейлвей» и связывала Фер-

римид с Крайстчерчем. Из-за низкой плотности населения железнодорожная сеть Южного острова была менее густой, чем Северного. В тот период пассажирские перевозки осуществлялись лишь на участках Пиктон – Крайстчерч («Коастал Пасифик») и Крайстчерч – Греймут («Транс Альпайн»). А в 2002 году движение поездов между Крайстчерчем, Данедином и Инверкаргиллом вообще прекратилось. На остальных перегонах пока идут грузоперевозки, причем большая их часть приходится на перегон Пиктон – Крайстчерч и еще один, горный, участок, ведущий в Греймут.

«Коастал Пасифик» – основной пассажирский поезд Главной северной линии, части Главной железнодорожной магистрали Южного острова, и курсирует он по известному участку от Крайстчерча до Пиктона. Из Пиктона есть паромная связь с Северным островом. До 1940-х годов из-за высокой стоимости работ по прокладке путей Главная

▼ В декабре 2011 года по дороге на север «Коастал Пасифик» пересекает Дублин-стрит в городе Пиктон, чтобы совсем скоро добраться до пункта назначения. К тепловозу уже прицеплен новый подвижной состав.





Вблизи Кекеренгу, городка на восточном побережье региона Мальборо, путь «Коастал Пасифик» проложен почти вплотную к морю. Морские львы, нередко принимающие здесь солнечные ванны, похоже, никак не реагируют на проходящие поезда.



железнодорожная магистраль Южного острова (SIMT) представляла собой лишь отдельные, не связанные между собой участки. По этим однопутным и неэлектрифицированным дорогам ходили в основном грузопассажирские поезда. Исключение составлял лишь «Калверден Экспресс» Крайстчерч – Калверден. В декабре 1945 года по Главной северной линии пошли первые регулярные поезда, и «Калверден Экспресс» вынужден был уступить место дневному «Пиктон Экспрессу», курсировавшему между Пиктоном и Крайстчерчем. Однако уже несколько лет спустя объем железнодорожных пассажирских перевозок снизился из-за нашествия конкурировавших с железной дорогой автобусных компаний. Положение выправилось лишь к 1956 году с введением в эксплуатацию дизельных авто-

мотрис. Однако в 1970-е рост эксплуатационных расходов обусловил возврат к составам на локомотивной тяге. 25 сентября 1988 года стартовал первый, разработанный исключительно для туристов поезд «Коастал Пасифик». В 1997-м владелец тогда еще частной компании «Трансценик» переименовал «Коастал Пасифик» в «Транс Коастал» – по образцу своего детища «Транс Альпайн», связывавшего западную и восточную части острова. В 2008 году поезд перешел во владение госкомпании «Киви Рейл».

В результате сильнейшего землетрясения в феврале 2011 года, обрушившегося на Крайстчерч, железнодорожное сообщение было прервано, а перегон использовался лишь для грузоперевозок. 15 августа 2011 года возобновил движение пассажирский поезд с первоначальным названием «Коастал Пасифик».

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Поезд курсирует ежедневно, из Крайстчерча он отправляется в 7:00, а в 13:00 снова идет из Пиктона в Крайстчерч (прибытие – в 18:21). Поездка занимает около 5,5 часов. В Пиктоне удобная пересадка на паром к острову Северный. С 2012 года в мертвый сезон (с середины мая по середину сентября) поезд ходит всего 4 раза в неделю (с пятницы по понедельник).



▲ Компания «Киви Рейл» за счет ориентированного преимущественно на туристов проекта сумела завоевать для себя новых пассажиров. Однако и местным жителям успели полюбовиться широкими кресла и огромные окна «Коастал Пасифик».

НОВОЗЕЛАНДСКИЕ ВАГОНЫ

В ноябре 2011 года вагонное хозяйство «Коастал Пасифик» было существенно обновлено. Впервые с 1941 года вагоны разработали и произвели в Новой Зеландии. Состав поезда включал в себя два обзорных вагона, вагон-ресторан, комбинированный вагон (гибрид генераторного и обзорного) и багажный. Выпуск отлично зарекомендовавших себя вагонов продолжался, вскоре ими были оснащены составы «Транс Альпайн» и «Оверлендер».

ВДОЛЬ МОРЯ И ЧЕРЕЗ РЕКИ

Поездка на поезде «Транс Коастал» воистину незабываемое зрелище. Поезд минует по пути 22 тоннеля и 175 мостов и виадуков. Забрав пассажиров паром в Пиктоне, железнодорожный состав следует сначала по бескрайней долине вглубь острова. Под Туамариной проходит по мосту через реку Херуни. Здесь железная дорога, как, впрочем, почти до самого Бленема, идет почти параллельно автостраде № 1. Затем пейзаж меняется на поросшие лесом

ИНТЕРЕСНО

Каикоура — излюбленный объект экскурсий. Здесь, как, пожалуй, нигде больше, воображение туристов поражают благородная величественность новозеландских Альп и изрезанная ущельями и овеваемая всеми ветрами береговая линия. С горы Файф открывается панорамный вид на полуостров, так что туристы выбирают именно этот маршрут. В переводе с языка маори «Каикоура» — «еда из лангутов». Около города находится глубокая океаническая впадина, в которой всегда полно планктона. Восходящие течения выносят его на поверхность, и здесь собирается на кормежку масса морских обитателей. Город возник как центр китобойного промысла именно благодаря этому эффекту. Туристы могут увидеть здесь в естественной среде обитания китов, дельфинов, других обитателей морских глубин и великолепных морских птиц — альбатросов и буревестников.



горы. Грассмир пассажиры иногда принимают за море, но это всего лишь пресноводное озеро. До моря еще час езды. Если повезет, в окно вагона можно увидеть резвящихся дельфинов и всплывающих на поверхность воды китов – одну из диковинок здешнего участка побережья. У залива Уаипапа Бэй – снова мост через широкую реку. Поезд объезжает множество бухточек. Снова и снова взору открываются чудесные виды на морскую гладь и возвышающиеся почти у самой воды горы с покрытыми снегом вершинами.

В городе Каикоура, туристическом центре региона, можно задержаться на день-другой.

Когда вы все-таки решите покинуть это поразительное место и снова сядете в поезд, вас поразит контраст: железная дорога круто поворачивает на безжизненную континентальную равнину. Но ненадолго – уже за аэропортом, уже

за аэропортом она снова возвращается к морю. Далее путь проходит на юг вдоль бухт. Не доезжая до реки Оаро, мы расстаемся с не покидавшей нас все время поездки автострадой. Река Конвей оттесняет железнодорожную линию вглубь острова, поезд пересекает ее, когда она превращается практически в ручей. Реку Уаиау с полным правом можно отнести к полно-

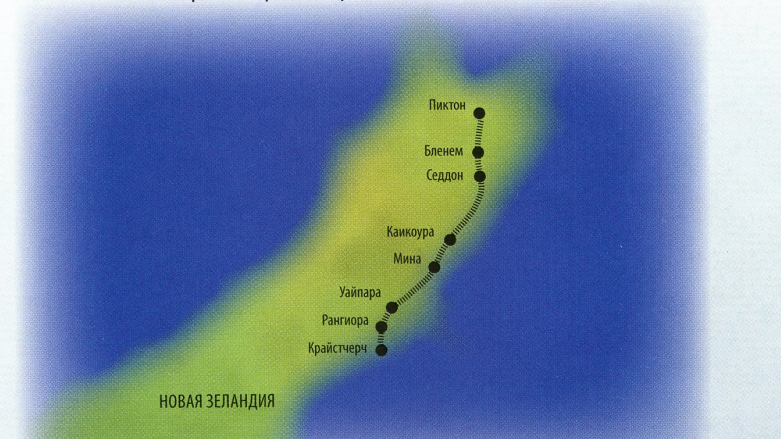
водным – мост через нее достигает почти полукилометровой длины.

И река Херуни тоже силится отодвинуть рельсы дальше вглубь острова.

В Уэйпара вполне уместна остановка – для посещения музейной железной дороги «Уэка». Городок Эмберли своего вокзала не удостоился, и поезда следуют мимо него без остановок. Теперь пейзаж за окном состоит почти исключительно из возделанных полей. Здесь множество дорог и сливающихся друг с другом поселков. Не доезжая до Рангиора, поезд минует еще одну обширную речную долину. Не останавливаясь в Каиапои, еще одном безвокзальном городке, поезд пересекает самую полноводную из всех до толе преодоленных рек – Уаимакарири, и вскоре за окном проплывают предместья Крайстчерча. Проехав без остановки мимо расположенного в историческом центре города, а ныне превращенного в торговый центр старого вокзала, поезд делает конечную остановку на расположившемся почти на самой окраине Крайстчерча новом вокзале.

МАРШРУТ ПОЕЗДА «КОАСТАЛ ПАСИФИК»

Крайстчерч – Рангиора – Уайпара – Мина (под Чевитом) – Каикоура – Седдон – Бленем – Пиктон



▼ На маршруте поезда «Коастал Пасифик» самый интересный город – Каикоура, где с прибрежных скал можно наблюдать за китами, дельфинами и морскими котиками.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 23:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Несколько секретов, чтобы лужайки и газоны не выглядели примитивно: добавьте цветы, колоски и небольшие кустарники.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Сочлененные локомотивы «Ферли» более 40 лет служили на железных дорогах Мексики. Для сложного рельефа с крутыми подъемами и частыми поворотами это был оптимальный вариант паровоза.

ПОД СТУК КОЛЕС

Если вы хотите полюбоваться подводным царством Большого Барьерного рифа, пройти под парусом или просто пару дней поваляться на прекрасном пляже, вам идеально подходит австралийский поезд «Тилт Трейн».

С выпуском 23:



ДВЕ БОЛЬШИЕ ЕЛИ



ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ
ЗЕЛЕННОГО ЦВЕТА

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru