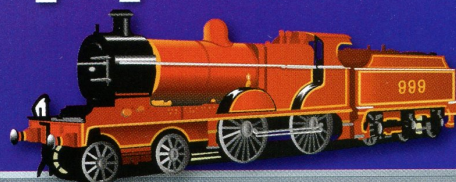


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



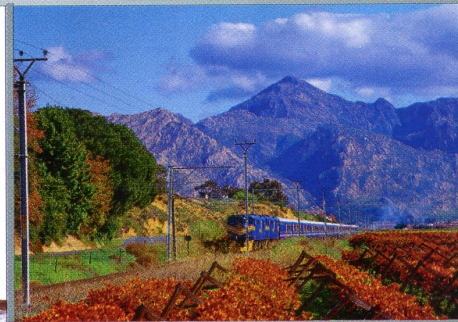
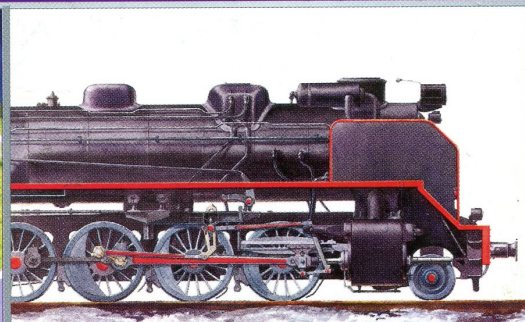
27



ISSN 2311-0800



27

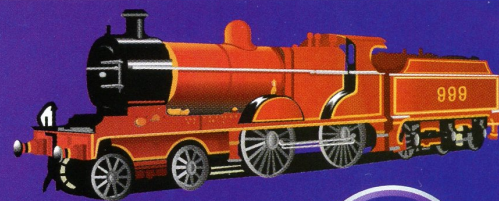


ДЕТАЛИ САДА (1)

ИСПАНСКИЙ ПАРОВОЗ
СЕРИИ RENFE ТИПА 1-4-1

ГОЛУБОЙ ПОЕЗД

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



27

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Детали сада (1)

Изготовьте для оформления двора или палисадника живую изгородь из обыкновенной кухонной губки или шпалеры с вьющимися цветами.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Испанский паровоз серии RENFE типа 1-4-1

Популярный паровоз типа 1-4-1 в США, а затем и во всех странах называли «Микадо».

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Голубой поезд

Горы, полупустынная местность, виноградные плантации – все это выглядит особенно пленительно через огромные панорамные окна знаменитого южноафриканского поезда.



EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 27

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 Звонков

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 руб.

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 «Юнивест Принт»
01054, г. Киев, ул. Дарницкая, 44 Б

Тираж: 22 500 экз.

Сдано в печать 29.01.2015 г.

© 2015 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит
ООО «Иглмосс Эдишинз»
и ООО «Иглмосс Эдишенз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del Libro,
Curato Oscuro Fotógrafos;
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+

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 Эдишенз»

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 и ответственный
за выпуск: Юлия Коваль

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:
ООО «Иглмосс Эдишинз», а/я 46, г. Москва,
109240.

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.



Детали сада (1)

С этим номером журнала вы получили синюю коробку переключателей. Немного позже мы вышлем объяснение, как ее подключить к рельсовой цепи, чтобы внутреннее и внешнее кольца были изолированы друг от друга (в результате на одном кольце поезд будет стоять, в то время как на другом двигаться). Вы также получили большую ель. Где ее поместить на макете, решать вам. В этом номере мы показываем, как к садам добавить живые изгороди и другие детали

пейзажа. При этом помните, что модель еще далека от завершения: вы будете прокладывать пути, сверлить отверстия в основе макета, пропускать под ней проводку и т. д. В связи с этим мы рекомендуем пока не доводить до совершенства и не делать слишком большими газоны, рожи, сады. Лучше действовать на небольших участках, отрабатывая навыки и изобретая разные варианты, чтобы применить их, когда макет будет близок к завершению.



Материалы и инструменты

- Материал для листвы: губки, ткани или искусственная листва
- Материал для цветов: искусственная губка
- Деревянные реечки для шпалер
- Клей ПВА
- Акриловые краски, картон, проволока



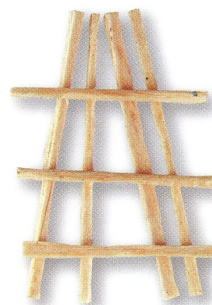
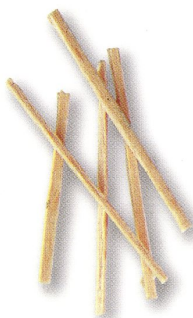
1

Традиционная кухонная губка идеальна для создания живых изгородей на вашей модели. Текстура и цвет некоторых видов губки уже подходят для использования без доработки. Хотя всегда можно нанести сверху различные оттенки зеленого, чтобы добиться большей реалистичности. Нарезьте губку кусочками шириной 1 см и приклейте на выбранное место. Позже с номерами нашей коллекции вы получите части готовой живой изгороди, но изготовленные своими руками не будут лишними.



2

Двор или палисадник можно оживить вьющимися растениями на шпалерах из маленьких деревянных реек. Скрепите рейки между собой и приклейте на них листву и цветы.



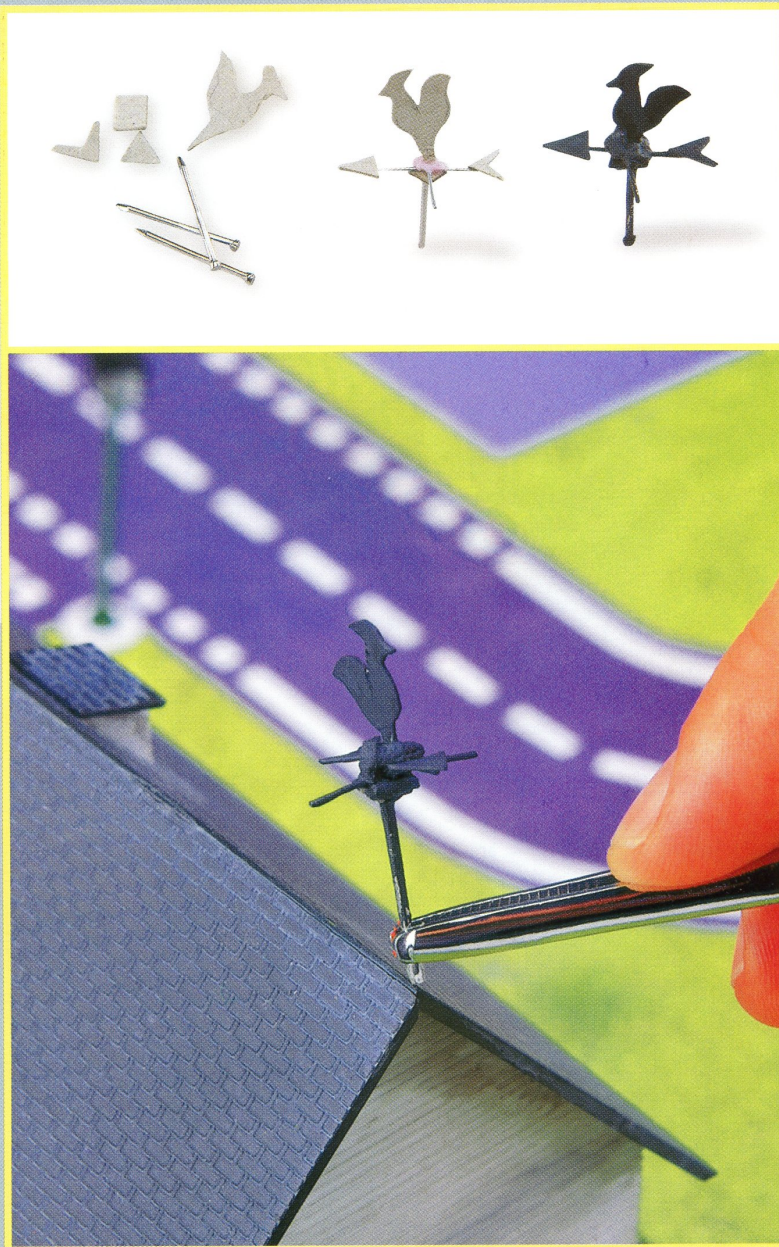


3

Помещенный на крыше церкви флюгер станет интересным акцентом на макете. Для изготовления этой детали можно использовать маленькие гвозди (для крепления пути), кусочки проволоки и картона. Картонные детали можно сделать разноцветными. Фигуру и мачту окрасьте в черный цвет.

Чтобы укрепить флюгер на крыше, сделайте в ней небольшое отверстие и вставьте в него мачту. Другой вариант: приклеить флюгер.

Самые хрупкие детали модели могут со временем потерять вид. Держите их в хорошо защищенном надежном месте, пока не пользуетесь макетом, и устанавливайте на место в тот день, когда хотите полюбоваться моделью.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

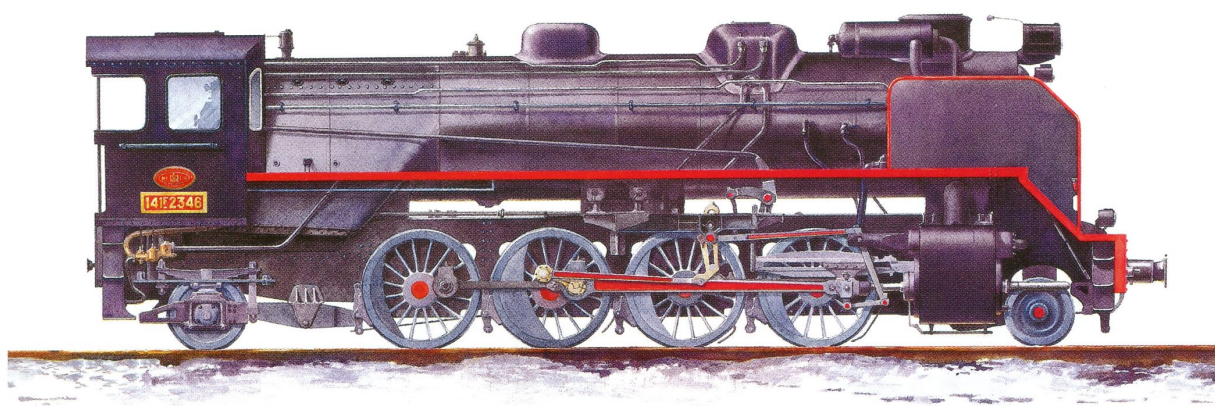
Когда вы работаете в таком мелком масштабе, важно не ошибиться с пропорциями. Вы добьетесь сходства миниатюрной модели с реальным объектом при точном соблюдении масштаба 1:87. Один из способов минимизировать риск искажения – работать, положив рядом с рабочей зоной человеческую фигурку, чтобы всегда иметь перед глазами образец для сравнения объектов, которые вы воссоздаете.



27

Испанский паровоз серии RENFE типа 1-4-1

Испанская национальная сеть железных дорог,
Испания, 1953 год



В конце 1940-х годов Испанская национальная сеть железных дорог (RENFE) решила унифицировать парк тягового подвижного состава, ставший разнородным после слияния нескольких компаний: МСА (Мадрид, Сарагоса – Аликанте), «Север», «Запад», «Андалузия» и т. д. Для этого нужен был универсальный локомотив, который бы стал основой быстрого и значительного расширения железнодорожной сети.

После нескольких исследований выбрали английский проект, с четырьмя ведущими и двумя опорными осями (1-4-1). Заказы на производство распределили между компанией-конструктором (Северная Британская локомотивная компания) и основными испанскими локомотивостроительными фирмами того времени («Бабкок и Вилкоккс», «Эускалдуна», «Макоса и Макиниста Террестре и Маритима»).

АМЕРИКАНСКАЯ КОНСТРУКЦИЯ С ЯПОНСКИМ ИМЕНЕМ

К этому времени за паровозами с колесной формулой 1-4-1 прочно закрепилось название «Микадо». История его такова. В 1897 году конструкторы американской

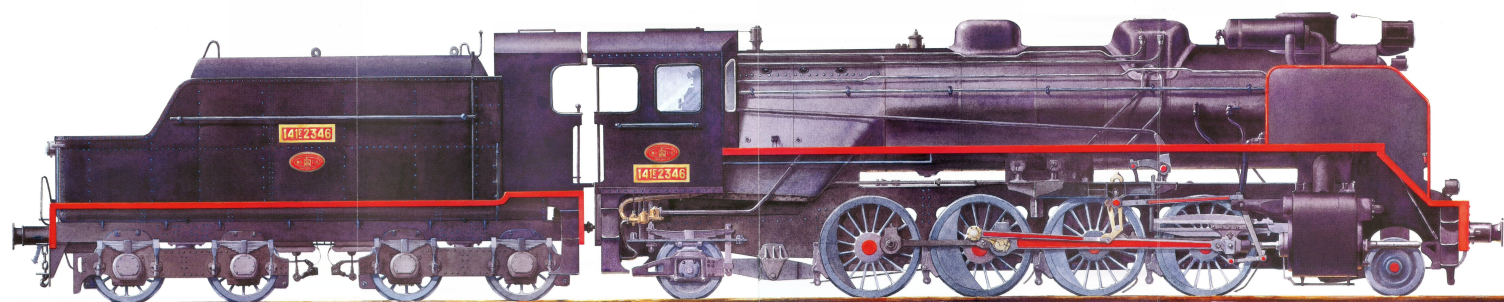
компании «Балдвин» разработали тяжелый грузовой локомотив по заказу японской железной дороги «Нипон Рейлвей». Термином «Микадо» («высокие ворота») называли верховного правителя Японии вместе с его двором и государством в целом. В это время была популярна опера под таким названием. Неудивительно, что и новый паровоз получил это звучное имя. Локомотив оказался настолько удачным, что оставался самым распространенным грузовым паровозом в США и в разных вариантах разошелся по всему миру. Во время Второй мировой войны США по понятным причинам заменили «вражеское» название патриотическим «Макартур» (в честь генерала Дугласа Макартура, командовавшего американскими войсками на Тихом океане). Однако во всех странах, где использовали паровозы типа 1-4-1, параллельно с официальными местными наименованиями продолжало существовать неизменное название «Микадо».

СЕРИЯ ИЗ ВАРИАНТОВ

В 1953–1954 годах Испанская национальная сеть железных дорог получила 125 локомотивов «Микадо». Затем последовал заказ еще одной партии, из 117

Испанский паровоз серии RENFE типа 1-4-1

Испанская национальная сеть железных дорог, Испания, 1953 год





машин, размещенный исключительно среди отечественных производителей. Причем в модель были внесены некоторые изменения. Так, с угля перешли на мазутные горелки и двойной выхлоп, что способствовало улучшению тяги воздуха для горения через трубы котла. На паровозе был установлен парораспределительный механизм Вальсхарта, который уже широко применялся в новейших паровых двигателях, созданных в Европе.

В 1960 году был построен последний локомотив серии. В период с 1960 по 1969 год из первоначальных 125 паровозов с большими топками для сжигания угля 103 были переоборудованы и переведены на мазут.

Изменения конструкции и разнообразие производителей привели к тому, что, несмотря на серийное производство, внешний облик локомотивов отличался, что прекрасно видно не только специалистам, но и любителям.

ЛУЧШИЕ И ПОСЛЕДНИЕ

«Микадо» были универсальными локомотивами: они тянули как пассажирские, так и товарные

поезда. Серия занимала третье место в Испании по количеству экземпляров. Паровозы работали на всех железных дорогах страны, за исключением Андалузии. Их вывод из эксплуатации начался в 1967 году. Таким образом, «Микадо» стал последней моделью паровозов, служивших в Испанской национальной сети железных дорог. В 1973 году прощание с паровозом F-2348 – официальная церемония с участием будущего короля Испании (тогда принца Астурийского) Хуана Карлоса I – стало официальным закрытием паровозного этапа в развитии железной дороги страны.

Некоторые из этих локомотивов сохранились в центральном музее железной дороги. Три из них (F-2111, F-2413 и F-2346) находятся в эксплуатации, несколько восстановлены по инициативе энтузиастов железной дороги и используются на музейных дорогах или для туристических поездок.

Из всех паровозов, заказанных для испанской железнодорожной сети, серия машин RENFE 141-2101/2125 и 141-2201/2417 стала лучшей для перевозки грузов и пассажиров.

Локомотивные пары

В славную эпоху паровой тяги в Испании большая часть локомотивного парка была устаревшей. Чтобы работать на машинах, находящихся в плачевном состоянии, необходимо было знать множество особых трюков и хитростей. Эту информацию передавали, как говорится, из уст в уста, из рук в руки, поэтому на каждом локомотиве работала пара: образованный машинист и опытный кочегар.

Иногда профессиональное рвение доходило до того, что машинисты все свободное время тратили на техническое обслуживание и очистку машины. Железнодорожники гордились «своими» паровозами, считая их чуть ли не личной собственностью. Руководство Испанской национальной сети железных дорог поощряло подобные настроения, регулярно награждая локомотивные пары за хорошую сохранность паровоза.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1953
Изготовители:	Северная Британская локомотивная компания, «Бабкок и Вилкоккс», «Эускалдуна», «Макоса и Макиниста Террестре и Маритима»
Заказчик:	Испанская национальная сеть железных дорог
Ширина колеи, мм:	1668
Максимальная скорость, км/ч:	90
Тяговое усилие, кг:	14 790
Цилиндры, мм:	(2) 570 × 710
Рабочее давление, кгс/см ² :	15
Вода, м ³ :	27
Ведущие колеса, мм:	1560
Сцепной вес, кг:	94 000
Общий вес, кг:	103 000

Голубой поезд

Поездка в «Голубом поезде» удовлетворит самый взыскательный вкус. В роскошном южноафриканском составе есть все удобства, которые только можно вообразить, вплоть до ванн.

Первый поезд-люкс в Южной Африке начал курсировать еще в 1901 году. Экспресс «Замбези» железнодорожной компании «Родезия Рейлвейз» ходил между городами Кейптаун и Виктория-Фоллс. Наряду со спальными вагонами в нем имелись ванные, души и туалеты, а также салоны для курящих и вагон-ресторан, стены которого были обшиты дубовыми панелями. Вскоре за экспрессами «Даймонд», «Империял Мейл» и «Африкэн» последовали и другие подобные поезда.

▼ Долгое время во главе «Голубого поезда» ходили локомотивы широко распространенного класса 6E1, а также пять созданных на их основе локомотивов 12E.

КОНКУРЕНЦИЯ ПОКОЛЕНИЙ

После образования в 1910 году Южно-Африканского Союза была учреждена Южноафриканская железная дорога (SAR), возникшая в результате

слияния различных железнодорожных компаний. С 1923 года ее новый великолепный поезд «Юнион Лимитед» курсировал между Йоханнесбургом и Кейптауном. Здесь впервые применили полностью связанные между собой вагоны с переходными площадками. В купе был водопровод, лампы ночного освещения над кроватями, а пассажиры могли заказать напитки и закуски, вызвав по специальному устройству проводника.

За элегантную голубую с кремовым окраску состав сразу же окрестили «Голубым поездом». В 1937 году Южноафриканская железная дорога заказала 12 роскошных спальных вагонов с кондиционерами, а чуть позже – 2 салон-вагона, 2 вагона-ресторана, а также вагон-кухню и багажный вагон.





В 1972 году ему на смену пришел абсолютно новый «Голубой поезд». Компания «Южноафриканская железная дорога» на сумму, превышающую 5 млн рэндов (рандов, 1 доллар = 7–9 рэндов), заказала два поезда на предприятии «Юнион Кэрридж энд Вэгон» в Трансваале. Новый состав ничуть не уступал пятизвездочному отелю. Единственным его конкурентом стало запущенное в эксплуатацию 25 лет спустя, 1 августа 1997 года, в Кейптауне третье поколение легендарного поезда.

КОМФОРТНО И ЕЩЕ КОМФОРТНЕЕ

36 элегантных купе повышенной комфортности класса делюкс предоставляют путешественникам персональную ванну (или душ), туалет, индивидуально регулируемый кондиционер, фен, телефон, телевизор и сейф.

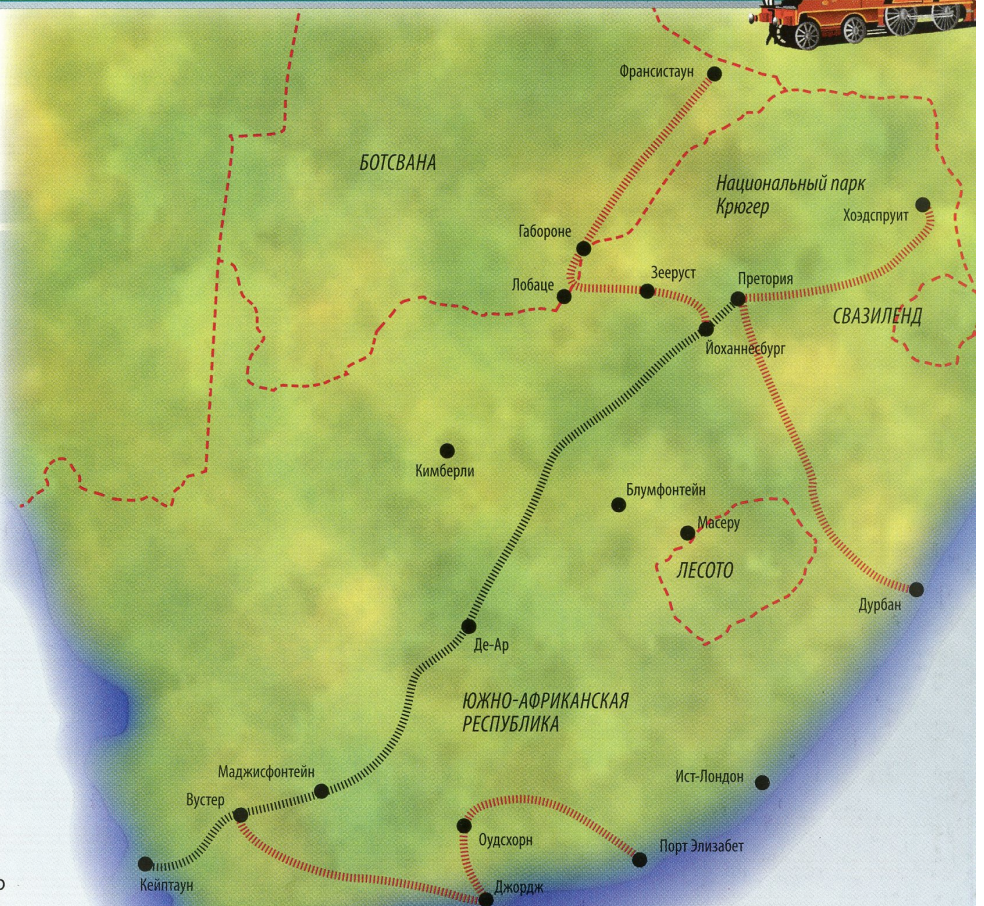
Еще комфортабельнее шесть купе класса люкс: в распоряжении пассажиров обширное электронное оборудование, включая высококачественную акустическую систему и видеоманитофон.

В вагоне-ресторане всегда готовы подать свежие блюда и знаменитые южноафриканские вина, обед и ужин сервируют дважды. На ужине принято появляться в вечерних туалетах. Насладиться жизнью приглашают два вагона-салона: вагон-гостиная позволяет полюбоваться прекрасными пейзажами через большие окна, а в клубном вагоне есть изысканный бар и небольшая библиотека.

Кроме того, «Голубой поезд» – это технический шедевр. Специально сконструированные гидравлические тележки вагонов обеспечивают абсолютно спокойный ход, практически без колебаний. Для энергоснабжения состава был разработан вагон-дизель-электростанция, способный питать электроэнергией небольшой город.

КРУПНЫМ ПЛАНOM

«Голубой поезд» в каждом направлении курсирует 3–5 раз в месяц: отправление по понедельникам, средам и пятницам. В южном направлении поезд отправляется из Претории в 8:50 и прибывает в Кейптаун на следующий день в 12:00. Поезд, идущий на север, отправляется из Кейптауна в 8:50 и прибывает в Преторию в 12:30. Цены варьируются в зависимости от сезона.



ОТ СТОЛОВОЙ ГОРЫ ДО ВОРОТ В ПУСТЫНЮ

Из Кейптауна в Преторию «Голубой поезд» проходит 2587 км. Кейптаун – город у подножия Столовой горы, возникший из поселка голландских колонистов, и второй по величине порт Южной Африки. В прекрасно отреставрированном центре любители архитектуры и истории могут увидеть множество зданий, напоминающих о прошлом Южной Африки.

В нескольких километрах находится Стелленбос – один из старейших городов Южной Африки. Очарование этого прекрасного места во многом создают белоснежные здания капско-голландской архитектуры. Вскоре возникает прославленный винодельческими традициями город Паарл, а жемчужины Веллингтон и Вустер словно венчают ожерелье. Близ города Де Дурнс поезд достигает перевала в горах Хекс-Ривер и поднимается на плоскогорье. На перегоне в 82 км он взбирается на высоту 529 м, что становится одним из кульминационных моментов путешествия.

В Маджисфонтейне идущий на север «Голубой поезд» делает длительную остановку, чтобы дать пассажирам возможность посетить живописный городок.



▲ «Голубой поезд» доступен в двух вариантах. В нем могут разместиться 82 или 74 пассажира. Кроме поездов по стандартным маршрутам, «Голубой поезд» участвует в специальных мероприятиях, например свадьбы. Там, где есть рельсы, желания заказчика ничем не ограничены.

Город Туовс-Ривер лежит в большой южноафриканской полупустыне Карру. Название города происходит из готтентотского языка, где «туовс» означает «ворота», то есть «ворота в пустыню». Крупнейший в регионе город Бофорт-Уэст, основанный в 1818 году, назван в честь герцога Бофорта. Город Де-Ар в течение многих лет был одним из важнейших железнодорожных узлов Южной Африки. Здесь сходятся две основные линии: в направлении север – юг (маршрут «Голубого поезда») и в направлении восток – запад. Маршрут на запад ведет в Намибию.

ИНТЕРЕСНО

«Голубой поезд» состоит из 16–18 вагонов. Его длина около 396 м. Максимальная скорость поезда – 90 км/ч. Штатная тяга – два электровоза двойного питания 14Е. Эти электровозы, разработанные консорциумом «Юнион Кэрридж энд Вэгон» и построенные в городе Найджел, работают от напряжения 3 кВ постоянного тока или 25 кВ переменного тока. Максимальная вместимость – 74 туриста и 30 человек обслуживающего персонала. У поезда два состава, и один из них постоянно в эксплуатации.

ОТ БОЛЬШОЙ ДЫРЫ ДО СТОЛИЦЫ

В алмазной столице страны Кимберли поезд снова делает остановку для осмотра достопримечательностей. Старый город вызывает в памяти Дикий Запад; в нем рекомендуется осмотреть Большую Дыру – крупнейший созданный без помощи машин исключительно человеческими руками открытый карьер, – а также старый трамвай.

Миновав города Клерксдорп и Потchefструм, поезд подходит к Йоханнесбургу – промышленному и торговому центру Южной Африки. Благодаря небоскреbam и идущим под прямым углом улицам он выглядит очень по-американски.

После этого «Голубой поезд» проходит последнюю часть своего маршрута. На пути к Претории он пересекает промышленную зону, где главным образом добывают и обрабатывают драгоценные металлы. Слева виден монумент Вуртреккер – память о продолжительной и исполненной лишениями миграции буров к мысу Доброй Надежды. Для южноафриканских буров он имеет то же значение, что и статуя Свободы для американцев.

Претория – столица Южно-Африканской Республики. Из-за многочисленных жакарантовых деревьев, пленительно расцветающих в октябре, его еще называют Жакарантовым городом. Здесь достойны внимания «Юнион билдингс» («Здания Союза») с канцелярией премьер-министра.

Кроме своего обычного маршрута, «Голубой поезд» в зависимости от спроса также курсирует между Кейптауном и Порт-Элизабет, а также Преторией и водопадом Виктория.





▲ Примерно в 120 км от Кейптауна находится второе по высоте плато Западно-Капской провинции, горы Хекс-Ривер. В долинах выращивают виноград и вишни.

▲ Большие панорамные окна дают путешественнику уникальную возможность насладиться южноафриканскими красотами в комфортной и непринужденной обстановке.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 28:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Чтобы придать зданию более естественный, обжитой облик, его надо немного состарить.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Локомотивы Д^А, сделанные в Америке и поставленные по ленд-лизу, собирали в советских портах, транспортировали в подмосковное депо Раменское и после доводки – на Ашхабадскую железную дорогу.

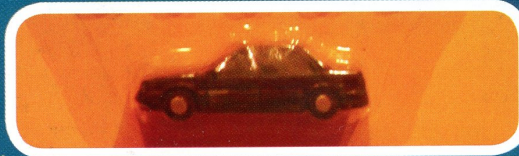
ПОД СТУК КОЛЕС

Долгая прогулка на легендарном «Ледниковом экспрессе», который идет со скоростью всего 36 км/ч, позволит пассажирам вдоволь налюбоваться прекрасными пейзажами швейцарских Альп.

С выпуском 28:



НАБОР ФИГУРОК ВАГОНОВОЖАТЫХ



ЧЕРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru