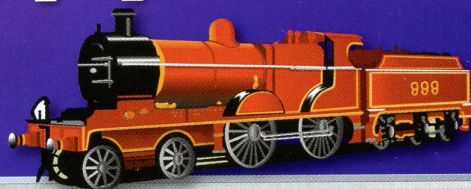
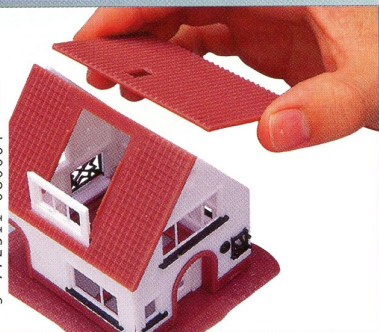


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

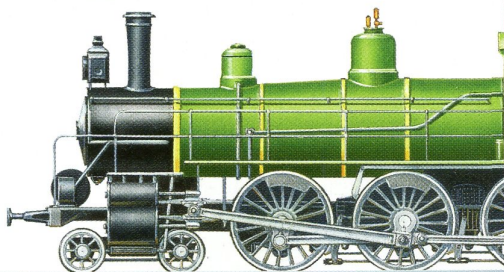
СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



39



ДОМИК С БАЛКОНОМ (1)

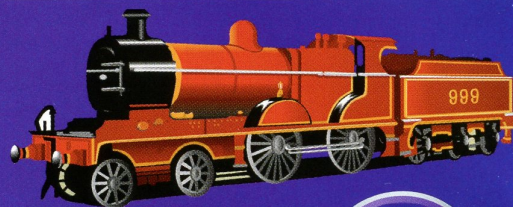


ПАРОВОЗ СЕРИИ В ТИПА 2-3-0



«КОАСТ СТАРЛАЙТ» –
ЗВЕЗДНЫЙ СВЕТ ПОБЕРЕЖЬЯ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



39

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Домик с балконом (1)

Сборка домика с балконом потребует особого внимания и аккуратности – он очень изящен.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии В типа 2-3-0

Локомотивы серии В типа 2-3-0, изготовленные на американском заводе, с 1895 года эксплуатировали на многих железных дорогах России.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

«Коаст старлайт» – звездный свет побережья

Дорога из Лос-Анджелеса в Сиэтл может стать настоящим праздником, если выбрать поезд, который идет вдоль берега Тихого океана.



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами
Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.eagle-moss.ru или связавшись с нами по телефону: **8-800-555-44-85** (звонок бесплатный).
Написать нам можно по адресу: «Иглмосс Эдишинз», а/я 46, г. Москва, 109240.

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: **8-800-555-44-85** (звонок бесплатный) или на сайте: www.eagle-moss.ru.
Прошлые выпуски
Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: shop.eagle-moss.com/ru или позвонив по телефону: **8-800-555-44-85** (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.eagle-moss.ru

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 39

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: collections@eagle-moss.ru

www.eagle-moss.ru

Главный редактор:

Павел Звонков

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 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@eagle-moss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054
Главный редактор и ответственный за выпуск: Юлия Коваль

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», переулоч Козлова, д. 7, г. Минск, РБ, 220037, тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

Univest Print
ООО «Издательство «Университетский»
11054, г. Киев, ул. Дмитрия, 44 Б

Тираж: 17 000 экз.

Сдано в печать 23.04.2015

© 2015 Eagle-moss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Едишинз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del Libro,

Curato Oscuro Fotografos;

6-10 © Михаил Дмитриев;

12-15 © Eagle-moss.

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.eagle-moss.ru



Домик с балконом (1)

С этим номером вы получили вторую часть набора деталей для маленького дома с балконом и можете начать его сборку. Вторую часть инструкции вы найдете в следующем номере, поэтому можете отложить монтаж этого здания на неделю.

Сборка этого домика может оказаться несколько труднее, чем предыдущих строений, поскольку элементы его маленькие и подробно проработанные. Будьте терпеливы, аккуратны и перед началом работы внимательно читайте пошаговые инструкции.

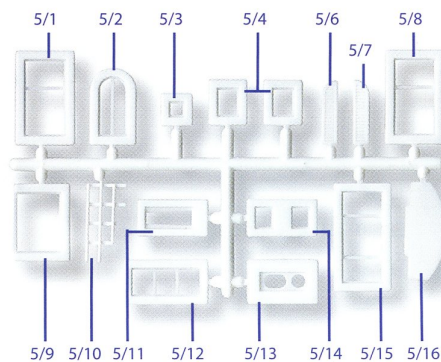
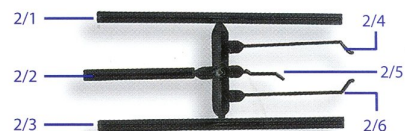
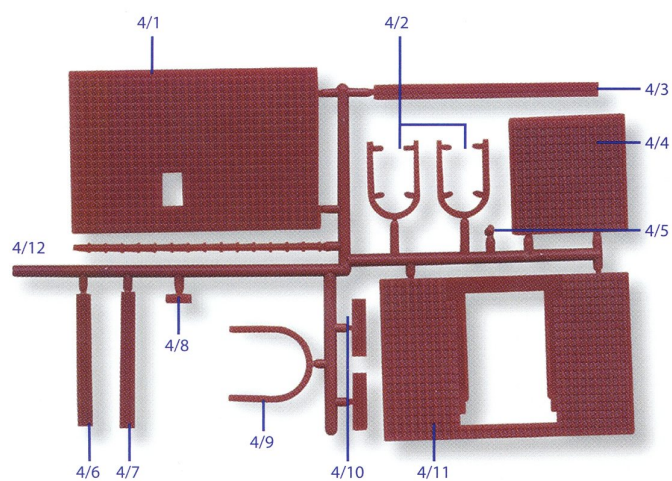
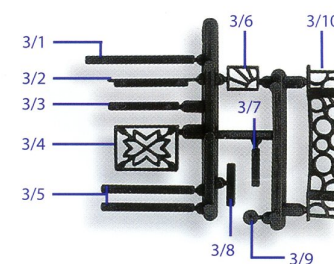
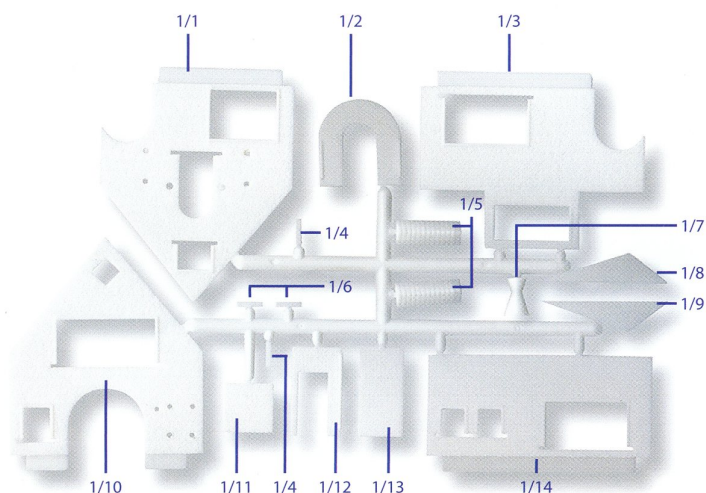


Материалы и инструменты

- Клей «Момент»
- Небольшой резак или ножницы



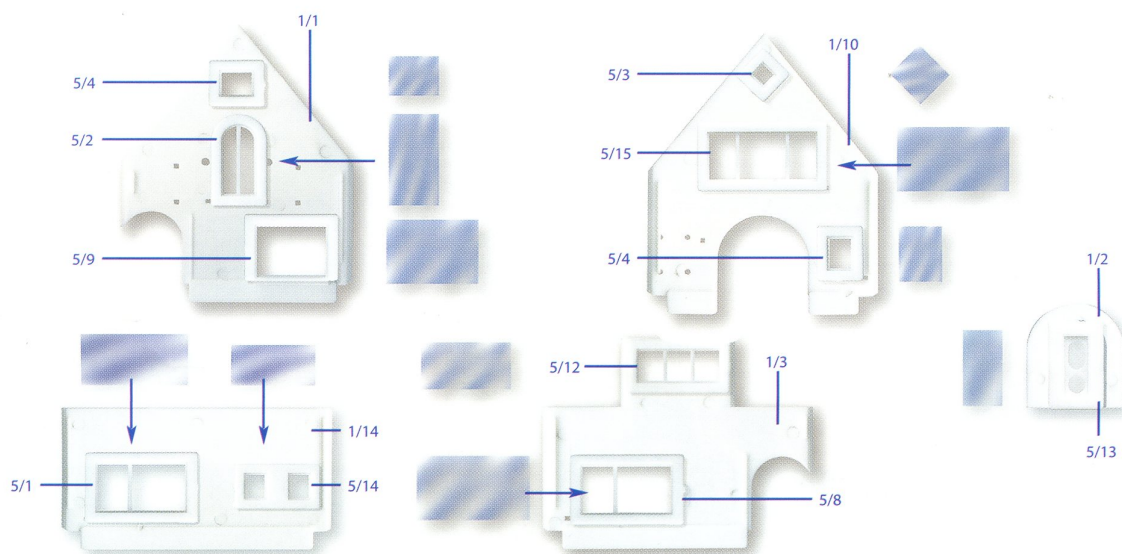
Поскольку детали домика с балконом очень мелкие, на пресс-формах они не пронумерованы. Но приведенные здесь схемы помогут вам найти каждый необходимый элемент.





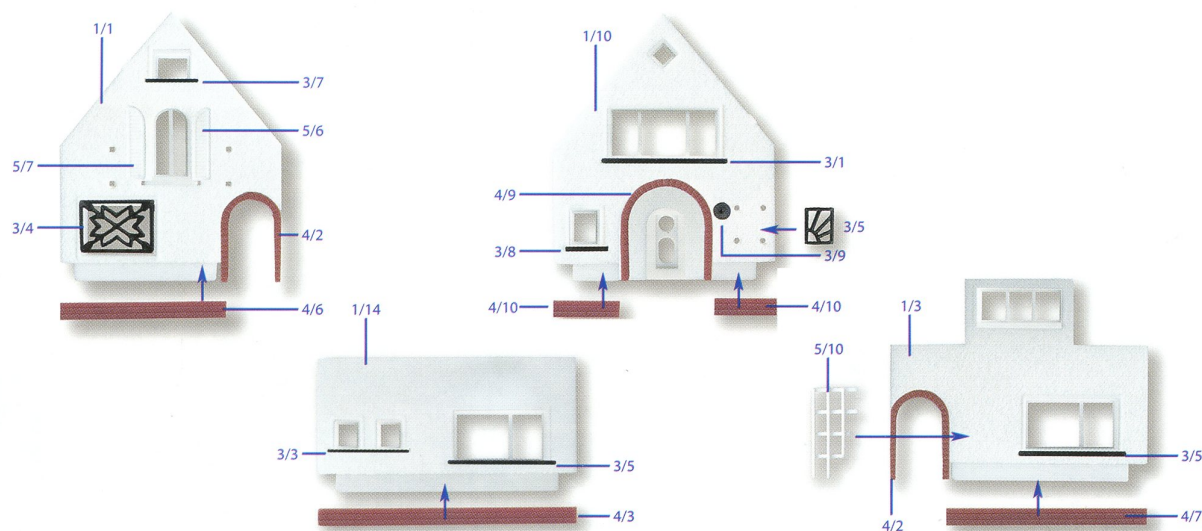
1

Начните собирать домик, приклеивая рамы окон с обратной стороны стен. Вырежьте прямоугольники ацетатной пленки и приклейте их, имитируя стекла.



2

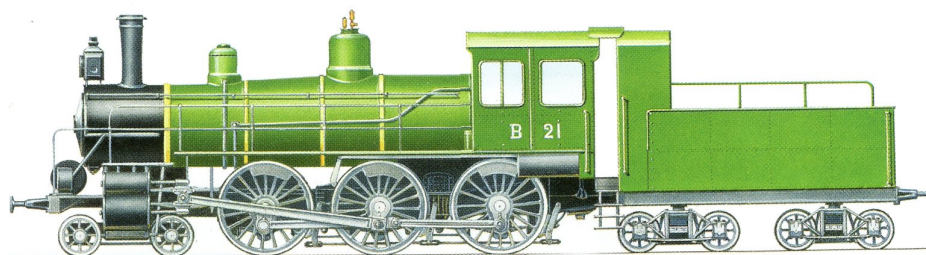
Приклейте с внешней стороны стен подоконники, оконные решетки и внизу стен цоколи.



39

Паровоз серии В типа 2-3-0

Юго-Восточные железные дороги, Россия, 1895 год



В 1895 году министр путей сообщения М. И. Хилков побывал на заводе «Балдвин» в Филадельфии, а в начале 1896-го по линиям Юго-Восточных железных дорог пошли первые 20 пассажирских паровозов типа 2-3-0, построенных на этом предприятии. Позднее, в 1912 году, им дали общее название – серия В. До этого на разных дорогах такие локомотивы обозначали по-разному: ВК, АВ, НН, Б_п, КЕ. Всего для России на американском заводе построили 88 паровозов типа 2-3-0. На локомотиве Б_п 1 были установлены бронзовые доски с надписью «Князь М. И. Хилков» в честь инициатора заказа этих машин для русских железных дорог.

В – СИСТЕМА ВОКЛЕНА

Паровозы серии В имели четырехцилиндровые машины системы Воклена – главного инженера завода «Балдвин». Большой цилиндр низкого давления (нижний) и малый высокого давления (верхний) одной стороны, отлитые как одно целое с общей для них цилиндрической золотниковой коробкой, внутренними фланцами соединялись с такой же отливкой другой стороны. Отработавший в задней полости цилиндра высокого давления пар поступал в переднюю полость расположенного над ним цилиндра низкого давления, а пар из передней полости цилиндра высокого давления – в заднюю полость цилиндра низкого давления, то есть каждая пара цилиндров одной стороны паровоза представляла собой двухцилиндровую компаунд-машину. Перетекание пара из цилиндра в цилиндр происходило через среднюю полость цилиндрического

золотника, наружные кромки двух поршней которого управляли впуском и выпуском пара в двухцилиндровой машине компаунд. Цилиндры золотников располагались на уровне цилиндров высокого давления, но ближе к котлу.

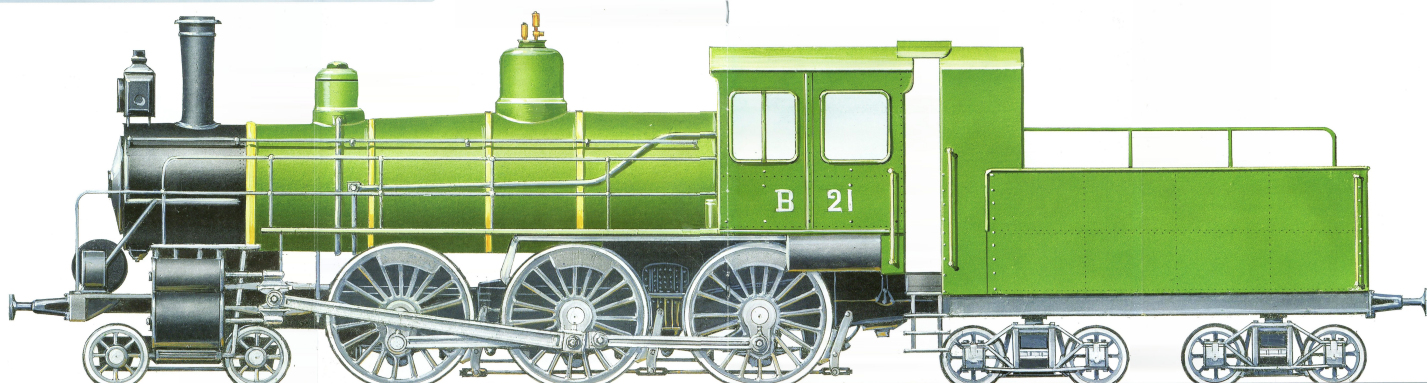
Поршневые штоки обоих цилиндров каждой стороны действовали на общий ползун, направляемый системой четырех параллелей. Диаметр цилиндра высокого давления был 355,6 мм, низкого – 609,6 мм, ход поршня – 660,4 мм. Сальники цилиндров были выполнены с разъемными баббитовыми кольцами.

БУДКА, ТОПКА И ДРУГОЕ

Локомотивы типа 2-3-0, применявшиеся в России, имели брусковые рамы и нижнее расположение листовых рессор. На большинстве паровозов будки машиниста были деревянными, с низким потолком, рассчитанные на то, что машинист должен работать сидя. Две двери вели на площадки около котла (до этого на паровозах в основном делалась одна). Топка с радиальным потолком была рассчитана на применение нефтяного отопления. У большинства паровозов железных дорог в России питательные трубы от инжекторов помещались внутри котла, на этом же располагались с наружной стороны и оканчивались около дымовой коробки. Для распыления нефти применялись щелевые форсунки завода «Балдвин». Позднее многие из них были заменены форсунками Твардовского или Уркгардта. Тяги от кулисы Стефенсона к золотникам имели изгибы, чтобы не касаться оси передней движущей колесной пары. Реверсы паровозов были рычажного типа. Такие устройства

Паровоз серии В типа 2-3-0

Юго-Восточные железные дороги, Россия, 1895 год





широко применялись на дорогах Америки, но с 1870-х годов уже почти не использовались на паровозах отечественной и западноевропейской постройки. На паровозах серии В стояли тормоза системы Вестингауза, причем паровоздушные насосы располагались с левой стороны котла у топочной части.

ДЫМОГАРНЫЕ ТРУБЫ

На первых 10 машинах (ВК601 – ВК610) котлы имели по 207 дымогарных труб, испаряющая поверхность нагрева равнялась 153,7 кв. м, на последних 20 паровозах (АВ80 – АВ99) котлы диаметром 1524 мм имели по 203 дымогарных трубы длиной 4292 мм, поверхность нагрева составляла 151 кв. м. На остальных паровозах котлы были выполнены диаметром 1492 мм и с испаряющей поверхностью нагрева 164,3 кв. м (223 дымогарных трубы диаметром 46/51 мм и длиной 4308 мм).

ИМЯ И ПРОПИСКА

Паровозы серии В типа 2-3-0 Юго-Восточной железной дороги обслуживали скорые, почтовые и товарно-пассажирские поезда на линии Козлов – Ростов. Под названием В_п локомотивы ходили на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской дорогах. Паровоз В_п36 остался в истории потому, что вел пассажирский

поезд, на котором последний раз возвращался из Москвы в Ясную Поляну Л. Н. Толстой. На Московско-Брестской железной дороге американские паровозы с колесной формулой 2-3-0 1898–1899 годов выпуска работали под названием НН121 – НН133, а на Московско-Киево-Воронежской – как АВ80 – АВ99.

УХОД С РЕЛЬСОВ

По расходу топлива на единицу работы локомотивы серии В оказались более экономичными по сравнению с паровозами типа 2-3-0 серии А, но ремонт обходился на 70–80 % дороже. Ход паровозов с машиной Воклена из-за неполного уравнивания был беспокойным. С этими локомотивами связывали расстройство верхнего строения пути. Кроме того, на машинах серии В быстро ослаблялось крепление топки, появлялись трещины на чугунных пятах. При скорости 60 км/ч под действием избыточных противовесов наступала полная разгрузка ведущих колес. Конструкционная же скорость для паровозов была установлена 77 верст/ч (82 км/ч). Из-за этих недостатков локомотивы серии В типа 2-3-0 довольно быстро вышли из эксплуатации. Кроме того, в 1918–1919 годах не хватало мазута, и паровозы переводили на твердое топливо, а машины серии В к нему приспособить было довольно сложно – легче исключить из инвентаря.

Формула 2-3-0

Паровозы типа 2-3-0 имеют три движущиеся оси в одной жесткой раме и две бегунковые. Такие локомотивы были довольно распространены в начале XX века. Их строили в Великобритании, Финляндии, Польше, Америке и России. Первые паровозы типа 2-3-0 в нашей стране начал производить в 1892 году Коломенский завод для Владикавказской железной дороги. В 1912 году они получили обозначение «серия А». С середины 1890-х годов локомотивы с этой колесной формулой выпускали уже несколько российских заводов для различных дорог. К ним относились машины с обозначением Г, Ж, З, У, Б, К, Ку. В мире самый известный паровоз типа 2-3-0 – американский «Сьерра рейлроуд». Изготовленный в 1891 году, он работал на разных линиях и пережил множество аварий. С 1919 года «Сьерра» снялся в нескольких вестернах и получил прозвище «паровоз-кинозвезда».

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1895
Производитель:	«Балдвин», США
Заказчик:	Юго-Восточные железные дороги
Всего выпущено локомотивов:	88
Конструкционная скорость, км/ч:	82
Диаметр движущих колес, мм:	1830
Давление пара, кг/см²:	12
Поверхность нагрева котла, м²:	151
Площадь колосниковой решетки, м²:	1,8
Сцепной вес, кг:	42 400
Общий вес, кг:	60 100

«Коаст старлайт» – звездный свет побережья

Весь мир знает о красоте тихоокеанского побережья Северной Америки. С его неповторимыми пейзажами удобно познакомиться из окна поезда «Коаст старлайт».

До того как государственный железнодорожный оператор «Амтрак» взял на себя пассажирские перевозки в США, вдоль североамериканского западного побережья не ходило ни одного пассажирского поезда прямого сообщения. Южную часть региона (Лос-Анджелес – Портленд) обслуживала компания «Юнион пасифик». Связь с Сиэтлом обеспечивала «Грейт норзерн рэйлуэй», перевозя не только пассажиров, но и легковые автомобили. «Саутерн пасифик» принадлежал поезд «Коаст дэйлайт», курсировавший между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско, и «Каскад», связывавший Окленд и Портленд, а также многочисленные ночные поезда между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско. Из Портленда в Сиэтл шли составы «Юнион пасифик», «Норзерн пасифик рэйлрод» или «Грейт норзерн рэйлуэй».

ИЗ СИЭТЛА В ЛОС-АНДЖЕЛЕС

1 мая 1971 года начала работу компания «Амтрак». Сначала трижды в неделю безымянный поезд ходил из Лос-Анджелеса в Окленд, а обратный шел на следующий день. На перегонах Сан-Диего – Лос-Анджелес и Портленд – Сиэтл курсировали дополнительные поезда под названиями «Сан-Диегиан» и «Маунт-Рейнир» или «Пьюджет-Саунд». 14 ноября 1971 года поезд прямого сообщения получил название «Коаст дэйлайт». Кроме того, дополнительное сообщение Сан-Диего – Сиэтл обеспечивал «Коаст старлайт». Через несколько лет поезда объединили под общим названием «Коаст старлайт». Но этот состав шел только до Лос-Анджелеса, а за сообщение с Сан-Диего отвечал новый, курсировавший несколько раз в день «Пасифик серфлайнер».

▼ На своем почти 35-часовом пути вдоль западного побережья США «Коаст старлайт» минует 15 городов, три федеральных штата, проезжая местности совершенно несхожего характера.





ЗВЕЗДА ОПОЗДАНИЙ

На рубеже веков «Коаст старлайт» печально прославился своими чудовищными опозданиями, и из «Звездного света» (starlight – старлайт) его даже язвительно перекрестили в «Звезду опозданий» (starlate – старлэйт). Так, в период с октября 2005 года по август 2006 года вовремя пришло лишь 2 % поездов, а средняя задержка составила от 5 до 11 часов. В результате только с 1999 до 2005 года численность пассажиров сократилась почти на четверть. Тем не менее главной виновницей в сложившейся ситуации была отнюдь не компания «Амтрак», а скорее «Юнион пасифик», отдававшая явное предпочтение собственным товарным поездам. Однако теперь «Амтрак» также пользуется приоритетом в сети «Юнион пасифик», и более 400 тыс. пассажиров ежегодно совершающих поездки на «Коаст старлайт», снова добираются до пункта назначения вовремя.

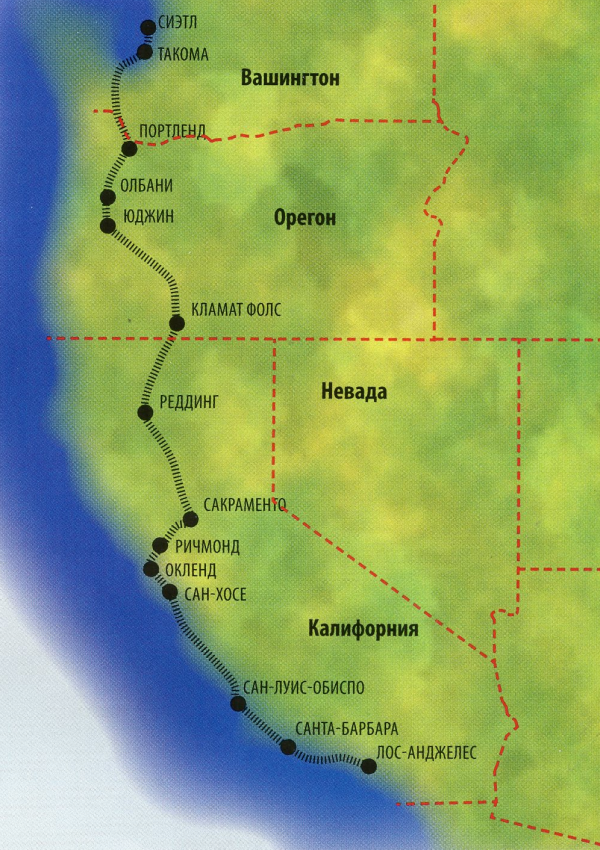
КОМФОРТ, ЕДА И КИНО

В 2008 году был произведен капитальный ремонт всего подвижного состава, и сегодня поезд может похвастать улучшенными вагонами туристского класса и более комфортабельными спальными вагонами. Персонал вагона-ресторана предлагает свежеприготовленные блюда. В игровом зале для детей всех возрастов – широкий выбор компью-

СТАНЦИИ МАРШРУТА «КОАСТ СТАРЛАЙТ»

Лос-Анджелес
Санта-Барбара
Сан-Луис-Обиспо
Сан-Хосе
Эмеривилл
Окленд
Ричмонд
Сакраменто
Реддинг
Кламат Фолс
Юджин
Олбани
Портленд
Такома
Сиэтл

▼ Юнион-стейшн в Лос-Анджелесе – важнейший вокзал города и начало маршрута.



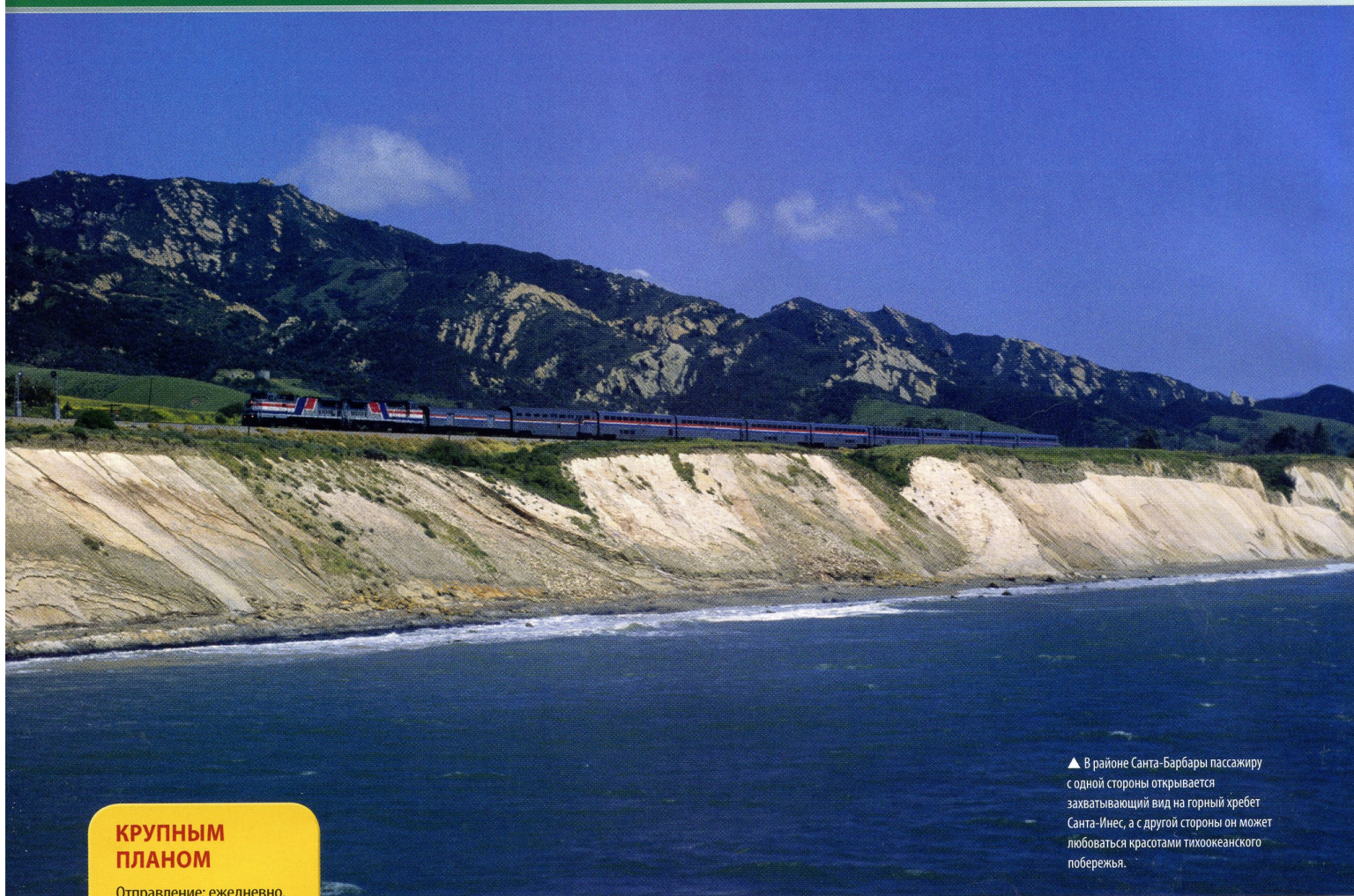
терных игр. К услугам пассажиров туристского класса удобные сиденья с достаточным пространством для ног, а кроме того, еда подается прямо на место.

Еще удобнее спальные вагоны: каждого пассажира такого вагона бесплатно обслуживают в салон-вагоне. Трапезы включают даже дегустации местного вина и особых сортов сыра. Сверх того в сервис входит и просмотр кинофильмов.

МНОГОЛЮДНОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ

После того как поезд покидает район большого Лос-Анджелеса, начинаются великолепные пейзажи западного побережья США. Поезд большей частью следует прямо вдоль берега, но у полуостровов он углубляется во внутренние районы, для того чтобы сократить путь. Один за другим перед пассажирами проходят небольшие прибрежные города и долины. После крупного города Сан-Хосе начинается район тяготения Сан-Франциско, второй по величине городской агломерации Калифорнии, с многомиллионным населением. Скоростная железная дорога внутригородского и пригородного сообщения BART нередко тянется параллельно маршруту «Коаст старлайт».

В Сан-Франциско поезд не заходит. Пассажиры вынуждены либо еще в Сан-Хосе пересеживаться на пригородный поезд («Калтрейн»), либо на автобусе



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Отправление: ежедневно.
Расстояние: 2216 км.
Поезд состоит исключительно из вагонов «Суперлайнер».
Тянут поезд до четырех локомотивов серии GE dash 8-P40B или 42B (дизель-электровоз 3090 кВт).
Для поездок по Калифорнии от 7 до 21 дня можно пользоваться калифорнийским сезонным железнодорожным абонементом, в иных случаях — сезонным железнодорожным абонементом США.
Отправление из Сизтла в 9:45, прибытие в Лос-Анджелес в 21:00 на следующий день.
Или отправление из Лос-Анджелеса в 10:20, прибытие в Сизтл в 20:45 на следующий день.

следовать по мосту через залив Сан-Франциско до Окленда. После Окленда плотность населения по американским меркам продолжает оставаться весьма высокой. Поезд минует множество ответвлений бухты, одно из которых — по впечатляющему мосту. После этого плотность населения снижается, пока поезд не подойдет к столице штата — Сакраменто. В отличие от оставшихся позади городов, Сакраменто среднего размера, вполне обозримый, хотя и с целым рядом пригородов, в некоторых случаях соединенных трамвайными линиями.

ГОРЫ, ЛЕСА И ОЗЕРА

Затем начинается район, пейзаж которого гораздо примечательнее. Между невысокими горами, покрытыми лесом, дорога устремляется почти строго на север. При этом слева — национальный заповедник «Мендосино». В хорошую погоду с правой стороны видны заснеженные пики Сьерра-Невады. Между поселками Ред Блафф и Реддинг стороны долины сближаются друг с другом.

После Реддинга местность приобретает более равнинный характер, а затем следует еще один при-

мечательный момент: за горой Шаста начинается цепь заснеженных вулканов. В нескольких километрах пролегает граница Калифорнии с Орегоном. В ранние утренние часы следования поезда в районе Клатам Фолса можно увидеть великолепное отражение горы Шаста в многочисленных озерах. Дальше дорога идет по краю озера Аппер-Клатам.

У Чемулта поезд минует обширный участок лесистой местности, а через несколько километров подходит к озеру Оделл. Затем вновь начинаются леса, здесь состав, вписываясь в длинную S-образную кривую, преодолевает перепад высот. На какое-то время трасса меняет направление с западного на северное. Оставив позади озеро Лукаут Пойнт, мы приближаемся к следующему, еще более крупному озеру, у которого лесной массив заканчивается. Следующая остановка — в уютном городке Юджин.

ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ МИМО ВУЛКАНА

По мере следования поезда местность становится все более освоенной: по обеим сторонам железной дороги то и дело мелькают довольно крупные

▲ В районе Санта-Барбары пассажиру с одной стороны открывается захватывающий вид на горный хребет Санта-Инес, а с другой стороны он может любоваться красотами тихоокеанского побережья.



населенные пункты. Рельсы долго повторяют изгибы реки Уилламетт, притока Колумбии. Последний город на пути следования – Ванкувер (не путать с крупным городом в Канаде, расположенным гораздо севернее!). И здесь же поезд пересекает границу штатов Орегон и Вашингтон. Несколько часов железная дорога тянется вдоль реки, затем вновь поворачивает на север и проходит теперь по развитому аграрному региону. На востоке возвышаются вершины исполинского действующего вулкана Сент-Хеленс и горы Маунт-Рейнир. В районе Стейлакума поезд выходит к системе заливов Пьюджет-Саунд, вдоль побережья которой следует до самой Такомы, портового и индустриального центра, входящего в агломерацию большого Сиэтла. Весь остаток пути до вокзала Сиэтла протекает через районы плотной городской застройки. Так что здесь самое время заняться багажом.



▲ Поезд состоит исключительно из двухэтажных вагонов «Суперлайнер» различных типов.

◀ «Коаст старлайт» – не единственный поезд дальнего следования, направляющийся в Сиэтл. Следующий в Чикаго «Эмпайр билдер» и идущий из Канады «Каскад» по меньшей мере один раз в день совершают остановку в этом крупном городе.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 40:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Закончите сборку маленького дома с балконом и установите его так, чтобы другие здания его не загораживали.

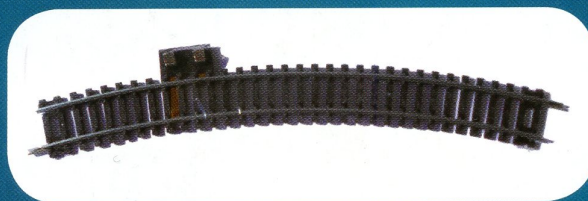
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Королевские железные дороги Венгрии опередили свое время, используя ток высокого напряжения промышленной частоты.

ПОД СТУК КОЛЕС

На юго-западе Болгарии по уникальному Рила-Родопскому горному массиву проходит последняя в стране узкоколейная железная дорога.

С выпуском 40:



6-Й УЧАСТОК ПОВОРОТНОГО РЕЛЬСОВОГО ПУТИ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru