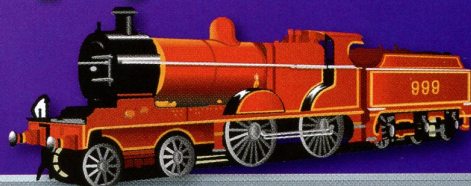
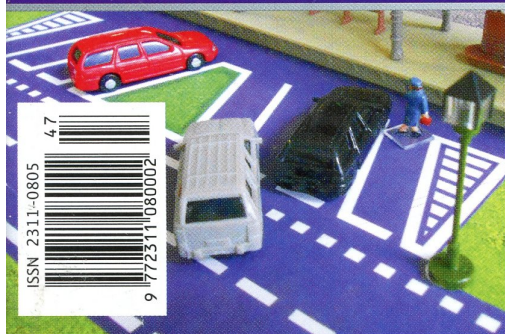


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



47



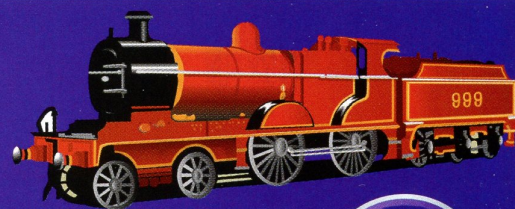
РАЗМЕЩЕНИЕ
АВТОМОБИЛЕЙ

ЭЛЕКТРОВАЗ СЕРИИ 275

«ПОЕЗД СОСНОВЫХ
ШИШЕК»



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



47

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Размещение автомобилей

На макете автомобили можно расположить по-разному – все зависит от вашего желания и фантазии.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Электровоз серии 275

Локомотивы, прозванные «крокодилами», были частью масштабной попытки модернизировать и электрифицировать линии испанской железнодорожной системы.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

«Поезд сосновых шишек»

Прокатиться на поезде от Ниццы на Лазурном берегу до городка Динь-Ле-Бэн во французских Приморских Альпах – особое удовольствие.



РОССИЯ

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

Подписка

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

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 47

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 Эдишнз»

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@eaglemoss.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 Едишнз»

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

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 «Компания «Университетский»
01024, г. Киев, ул. Дегтяревская, 44 Б

Тираж: 15 000 экз.

Сдано в печать 18.06.2015

© 2015 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит ООО «Иглмосс Эдишнз» и ООО «Иглмосс Едишнз».

Издательство выражает благодарность Даниелю Сабатье за участие в коллекции.

Иллюстрации:

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

Издательство выражает благодарность Даниелю Сабатье за участие в коллекции. 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.eaglemoss.ru



Размещение автомобилей

С этим номером вы получили березу и электрическую лампочку. Лампу используйте для освещения какого-либо здания. Не упустите из вида, что дом, который вы собираетесь осветить, должен иметь «подкладку» из темного картона, иначе стены будут просвечивать. Береза

будет замечательно смотреться возле дома или у озера.

На вашем макете три парковки, и вы уже получили легковые автомобили разных цветов.

Подумайте, как их лучше разместить, а наши советы, возможно, помогут вам.



Материалы и инструменты

- Модели автомобилей, полученные с предыдущими номерами коллекции



1

Проверьте, сделан ли травяной покров на маленьких газончиках, оформляющих парковки. По углам парковки около станции установите фонари.



2

Поставьте один автомобиль, например красный, на парковку у школы. Другие машины, например черную и белую, поместите на дорогу недалеко от парковки, как будто одна из них только что отъехала, а другая подъезжает.



3

Кроме автомобилей, на парковке можно поставить фигурку человека, который только что вышел из машины или собирается в нее сесть. Например, изобразите дежурную по станции, которая приехала на работу.





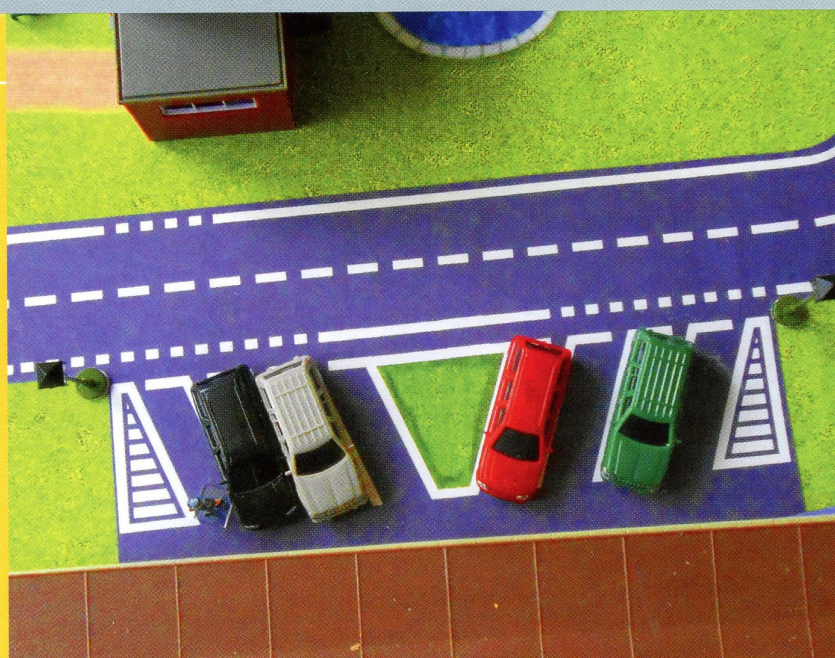
4

Можно поставить две или три машины на парковку около станции, а еще одну изобразить в процессе парковки.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

Чтобы движение на дорогах вашего городка стало более оживленным, можно использовать подходящие по размеру модели машин, купив их самостоятельно или подождя следующих номеров. Тогда вам удастся частично заполнить парковки, изобразить автомобили, движущиеся по дороге или ждущие у железнодорожного переезда.



47

Электровоз серии 275

Национальная сеть железных дорог Испании, 1944 год



На железной дороге электровозы, оборудованные установленными с обоих концов капотами и механической шатунной передачей, известны как «крокодилы». Прозвищем этот тип транспортных средств обязан своему внешнему виду: длинному носу, вытянутому корпусу и зеленому цвету, в который красили эти локомотивы.

ПОВЫШАЯ МОЩНОСТЬ

В Испании, кроме других, более коротких, локомотивов, как широкой, так и узкой колеи, название «крокодил» обычно относится к трем очень сходным сериям, официально зарегистрированным как 7200, 7300 и 7500, все 1500 В и без шатунов. Заказчиком этих локомотивов стала бывшая Северо-испанская железнодорожная компания (NORTE), в 1927 году решившая создать новые мощные электровозы для тяги курьерских поездов. В 1928 году после соответствующих исследований и конкурсов появилась первая серия, 7200, состоявшая из 12 единиц. Производителем механической части была компания «Бэбкок Уилкоккс», а электрической – «Браун Бовери».

В 1931 году Испанская судостроительная компания предложила Северо-испанской железнодорожной компании выпускать аналогичные

локомотивы силами отечественной промышленности. Правда, из-за трудностей, в первую очередь связанных с техническим обслуживанием и ремонтом, а также некоторых проблем с воздушными компрессорами для тормозного оборудования построили лишь один экземпляр 7300.

Много лет спустя, после создания государственной компании «Национальная сеть железных дорог Испании» (RENFE), было изготовлено еще 12 подобных локомотивов, на сей раз механика принадлежала фирме КАФ (Compañía Auxiliar de Ferrocarriles), электрическая часть – «Браун Бовери» и «Эрликон». Эта новая серия, выпущенная в 1944–1945 годах, получила обозначение 7500. Внешне от первой модели электровозы отличались лишь выдвинутыми вперед пантографами. Кроме того, значительно выше была мощность локомотивов 7500.

САМЫЕ ТЯЖЕЛЫЕ

Первоначально у серий 7200 и 7300 окраска соответствовала цветовой схеме Северо-испанской железнодорожной компании: снизу – темно-синий цвет, сверху – слоновой кости. Впоследствии все серии перекрасили в зеленый, а позже Национальная сеть железных дорог Испании добавила продольную

Электровоз серии 275

Национальная сеть железных дорог Испании, 1944 год





желтую полосу. При перерегистрации серии 7200, 7300 и 7500 получили обозначения 272, 273 и 275 соответственно.

При переходе с напряжения 1500 на 3000 В для этих машин сначала уменьшили радиус действия, оставив только на линии между городами Миранда де Эбро и Ирун, пока в 1983 году не вывели из эксплуатации.

Эта группа локомотивов, длиной почти 25 м и эксплуатационной массой 150 тонн, – самые длинные и тяжелые из когда-либо курсировавших в Испании, за исключением паровозов. Образец каждой модели вышеупомянутых серий был сохранен для Национального железнодорожного музея Испании в Мадриде, а также его филиалов в Вильянуэва и ла Гелтру, Барселона.

Испанские «крокодилы»

Локомотивы, прозванные «крокодилами», были частью масштабной попытки модернизации и электрификации линий испанской железнодорожной системы. В действительности трудно точно сказать, какая именно модель заслужила такое забавное название: все из перечисленных действительно напоминают это животное.

Подобный электровоз был построен для швейцарских федеральных железных дорог, австрийских линий и Ретийской железной дороги узкой колеи. Главное отличие в том, что электрические машины тех моделей снабжены кривошипно-шатунными механизмами привода, в то время как испанский вариант – более жесткой зубчатой передачей.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Серия:	7200 (272)	7300 (273)	7500 (275)
Ввод в эксплуатацию:	1928	1931	1944
Заказчики:	Северо-испанская железнодорожная компания, Национальная сеть железных дорог Испании		
Всего выпущено локомотивов:	12	1	12
Производители:	«Бэбкок Уилкокс», «Браун Бовери»	«Испанская судостроительная компания», «Метровик»	КАФ, «Браун Бовери», «Орликон»
Напряжение (постоянный ток), В:	1500	1500	1500
Постоянная мощность, л. с.:	2700	3120	3504
Мощность двигателя, л. с.:	(6) 460	(12) 260	(6) 584
Нагрузка на ось, т:	16	16,5	17
Общая сила тяги, кг:	13 000	13 800	14 600
Максимальная скорость, км/ч:	110	110	110
Диаметр ведущих колес, мм:	1560	1560	1560
Сцепной вес, кг:	96 000	99 000	102 000
Общая эксплуатационная масса, кг:	145 000	151 600	147 000
Общая длина, мм:	24 000	25 000	24 000

«Поезд сосновых шишек»

Под таким поэтическим названием во Франции ходит поезд по одной из последних узкоколеек с регулярным движением.

Некогда во французском Провансе действовало целых три состава с этим именем. До сегодняшнего дня сохранился лишь один – курсирующий по маршруту от портового города Ницца на Лазурном берегу до городка Динь-ле-Бэн во французских Приморских Альпах.

ЧЕРЕЗ ВОЙНЫ И КАТАКЛИЗМЫ

Строительство горной железной дороги началось в 1887 году. Уже через 5 лет удалось сдать в эксплуатацию протяженные участки, тем не менее потребовалось еще более 20 лет, прежде чем в 1911 году между Динь-ле-Бэн и Ниццей прошли первые прямые поезда. Тогда длина маршрута составляла около 400 км. Станцией отправления в Ницце был Южный вокзал. Продолжительность поездки в Динь составляла пять часов. Оператором дороги была учрежденная в 1890 году компания «Общество железных дорог Юга Франции». В 1925 году на смену ей пришла компания

«Железные дороги Прованса», эксплуатирующая метровую колею до сегодняшнего дня.

Во время Второй мировой войны сеть рельсовых путей во многих местах получила тяжелые повреждения, и с учетом ожидаемых расходов по ремонту сочли за лучшее полностью прекратить эксплуатацию и разобрать участок до Мерарга, а также от Тулона до Сен-Рафаэля. Последний «Поезд сосновых шишек» продолжает ходить во многом благодаря многочисленным протестам общественности.

В 1992 году в Ницце в 500 м к западу от Южного вокзала соорудили новый терминал. Наводнение середины 1990-х годов более чем в 40 местах смыло маршрут и полностью разрушило один из мостов. На 15 месяцев железная дорога целиком или частично была выведена из эксплуатации, ремонтные работы шли довольно долго. К осени 2011 года участок Ницца – Плэн-дю-Вар был заново перестроен и готовится к переходу в усиленный режим эксплуатации наподобие

▼ До внедрения в 1984 году автомотрис AMP-800 новейшими на трассе были закупленные дизельные вагоны фирмы «Суле-Гарнеро». К сожалению, в 2008 году их временно списали после пожара.





городской скоростной железной дороги. Пока что по будням из Ниццы ходит 21 пара поездов пригородного сообщения, а четыре пары поездов курсируют по всей длине маршрута. Основу 50-тысячного годового пассажиропотока составляют местные жители, совершающие регулярные поездки из дома на работу и обратно, и число их продолжает расти.

ЛОКОМОТИВЫ ЛИНИИ

С 1935 года на смену курсировавшим ранее паровозам пришли дизельные моторные вагоны. До 1945 года в эксплуатации находилось 12 автомотрис BR ABH1 и ABH5, построенных компанией «Рено». Они могли тянуть прицепные вагоны мотор-вагонной секции на уклоне в 33 ‰. С 1951 года на маршруте также работали четыре дизель-электрических локомотива. Поставщиком была компания «Бриссонно и Лотц» из города Крей. Они водили товарные и удлиненные пассажирские составы. В 1971 году им на смену пришли более надежные дизель-электрические локомотивы. В 1977 году их перевели исключительно на грузовые перевозки. Их максимальную скорость в 50 км/ч сочли слишком медленной для пассажирского сообщения. Таким образом, для вождения пассажирских поездов оказался задействован единственный из сохранившихся локомотивов «Бриссонно и Лотц».

▲ Около четырех десятилетий автомотрисы Компании железных дорог департаментов (CFD) были основной пассажирского транспорта на маршруте. Даже после приобретения в 2010 году новейшей техники они остались в эксплуатации.

В 1969 году для сети узкоколейных железных дорог Виварэ – Ницца закупили четыре моторных вагона «Биллард», но их эксплуатировали всего несколько лет. С 1971 по 1977 год Компания железных дорог департаментов (CFD) города Монмирай поставила шесть автомотрис облегченной конструкции, а в 1984 году фирма «Суле» в Баньер-де-Бигор – автомотрису с прицепным вагоном управления. В 2006 году Компания железных дорог департаментов в Баньер-де-Бигор получила заказ на пару сдвоенных моторных вагонов серии AMP 800 «трамвайного типа по ходовым характеристикам торможения и набора скорости», так как подобные вагоны уже успешно эксплуатировались на Корсике. В 2007 году был размещен заказ еще на два комплекта.

► Чтобы «Поезд сосновых шишек» мог преодолеть большие перепады высот, в Ле-Фюжере сооружена двойная поворотная петля длиной почти 2,2 км.

ИНТЕРЕСНО

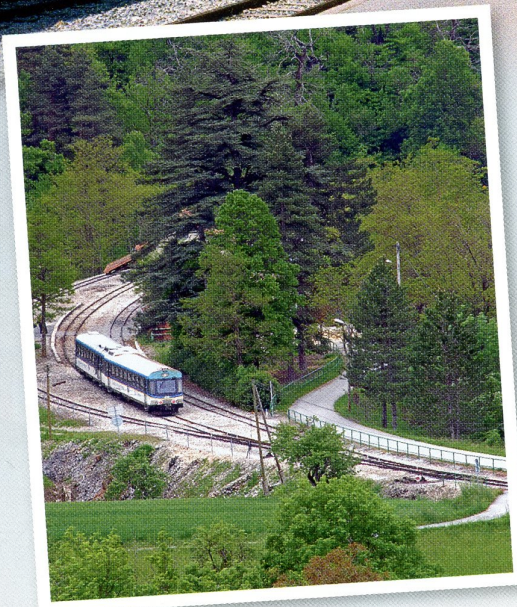
Есть разные версии того, почему «Поезд сосновых шишек» так называется. По одной, железнодорожники отдали последние угли из тендера, чтобы спасти от мороза бедную женщину и ее больного ребенка. После чего, чтобы привести в движение паровоз, кочегару и машинисту пришлось собирать в близлежащих лесах упавшие сосновые шишки. Нечто ироничное проглядывает в другом варианте. Поезд якобы получил свое название потому, что частенько ехал настолько медленно, что можно было без труда прямо на ходу собирать лежащие у дороги сосновые шишки.





▲ Небольшой городок Анно быстро становится магнитом для множества альпинистов из Франции и из-за рубежа. Окружающие горы из песчаника с более чем 1000 маршрутами всех категорий сложности оптимальны для спортивного альпинизма.

► Местные жители любят фамильно называть этот поезд своим личным TGV. Только в данном случае аббревиатура расшифровывается не «высокоскоростной», а «очень тряский».



КРУПНЫМ ПЛАНOM

Новые дизельные двухсекционные автомотрисы AMP компании «Железные дороги Прованса» имеют следующие технические характеристики.
Номера: 801/802 – 807/808
Мощность: 2×440 кВт
Цилиндры: 8
Места для сидения: 91
Масса: 35 т
Длина по буферам: 40 м
Максимальная скорость: 100 км/ч

ИЗ ЗАЛИВА АНГЕЛОВ В ДОСТОЙНЫЕ БАНИ

Маршрут начинается на конечной станции Железных дорог Прованса – в Ницце. Кто сегодня не знает этот самый крупный город на берегу французской Ривьеры! Он расположен на берегу Лигерийского моря, точнее залива Ангелов, с обворожительными бухточками, великолепными пляжами и действительно лазурной водой. Это великолепное место для отдыха, где 300 дней в году стоит ясная, теплая погода, как нельзя лучше подходит для отдыха, но доступно не каждому. Однако в XIX веке здесь при-

обретали земли и строили дома многие русские аристократы, а бухту Вильфранш выбрала императорская семья. В 1913 году в Ницце жило около 3300 русских. Построенный в то время собор Святого Николая и сегодня остается одной из достопримечательностей Ниццы.

От нового вокзала в центре города через пять тоннелей перегона поезд спускается в долину реки Вар. Вначале дорога широка, но затем все более и более сужается. Рельсы много раз скрываются в тоннелях. До Антрево дорога следует за течением реки. Отсюда маршрут явственно набирает высоту. Сама деревня Антрево – своего рода обитаемый музей под открытым небом. Дома лепятся над берегом реки Варны вверх по горному склону очень тесно, улочки необычайно узкие, а на самом верху – средневековая крепость, где даже собор выступает как оборонительное сооружение.

До сих пор параллельно проходит автострада № 202. Перед Ано она с железной дорогой расходится и следует кратчайшим путем, а последняя делает большой изгиб. В тоннеле у Ла-Коль-Сен-Мишель находится наивысшая точка маршрута. Оттуда поезд снова следует под уклон в направлении Динь-ле-Бэн. Участок Торам-От – Динь считается шедевром инженерного искусства. На нем 16 каменных мостов, 15 стальных виадуков и 25 тоннелей, длина самого протяженного из которых, близ Торам-От, – 3,4 км. Еще одна достопримечательность – серпантин перед Ле-Фюжере.



МАРШРУТ «ПОЕЗДА СОСНОВЫХ ШИШЕК»

Ницца — Сен-Мартен-дю-Вар — Ле-План-дю-Вар — Ле-Шодан — Малосен — Вилар-Сюр-Вар — Пуге-Тенье — Антрево — Ле-План — Ле-Скаффарель — Ано — Ле-Фюжере (поворотная петля) — Меай — Ла-Коль-Сен-Мишель — Ла-Мюр-Аржан — Торам-От — Сент-Андре-Лез-Альп — Морье — Баррем — Шодон — Норант — Шабриер — Динь-ле-Бэн



► Динь-ле-Бэн славится очень мягким климатом и известен во всем Провансе своей разнообразной продукцией из лаванды.

Конечный пункт маршрута, город Динь, известен как старейший бальнеологический курорт страны. Еще древние римляне оценили местные термальные источники и устроили здесь термы (бани). Полное название города также указывает на главную ценность этого места. Оно переводится как «достойные бани». На преодоление 151-километрового маршрута Ницца – Динь-ле-Бэн поезд затрачивает более трех часов, развивая скорость до 75 км/ч. Длительность времени в пути обусловлена скорее многочисленными промежуточными остановками, нежели плохой работой двигателя: помимо 15 обязательных остановок, главным образом служащих туристам отправными точками для экскурсий по дикой и романтической горной местности, после переговоров с машинистом можно также сойти на одной из 33 дополнительных станций.

ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ПАРА

По воскресеньям в мае и июле на участке Пуге-Тенье – Ано, и по субботам и воскресеньям в июле и августе на участке Вилар-Сюр-Вар – Пуге-Тенье ходит дополнительный поезд, с паровозом. Во главе состава идет Е 211 – один из немногих остающихся в эксплуатации паровых локомотивов «Маллет». Изначально, в 1923 году, прежде чем оказаться в Приморских Альпах, эта машина для узкой колеи производства компании «Хеншель» нестандартной осевой формулы (1В)С h4vt, была поставлена в Португалию. Ничуть не меньшего внимания заслуживают и четыре пассажирских вагона, старейший из которых – швейцарской фирмы «Гиссбергер энд Ко» выпуска далекого 1901 года. Поездка ведомого паровозом состава со скоростью не выше 30 км/ч в зависимости от протяженности участка продолжается от 45 минут до часа.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 48:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Установите живую изгородь рядом с белым коттеджем и создайте милую сценку.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Большая часть итальянских локомотивов класса Е 428 продолжают работать и сегодня, хотя их сняли с главных магистралей и перевели на второстепенные участки.

ПОД СТУК КОЛЕС

Основная часть линии от Транссиба до Якутска уже построена. Осталось возвести мост через Лену.

С выпуском 48:



ЖИВАЯ ИЗГОРОДЬ



УЛИЧНЫЙ ФОНАРЬ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

