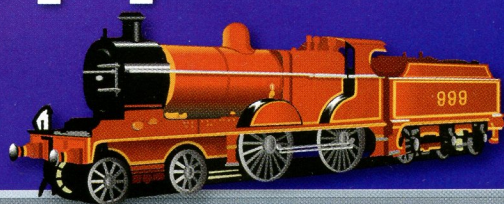
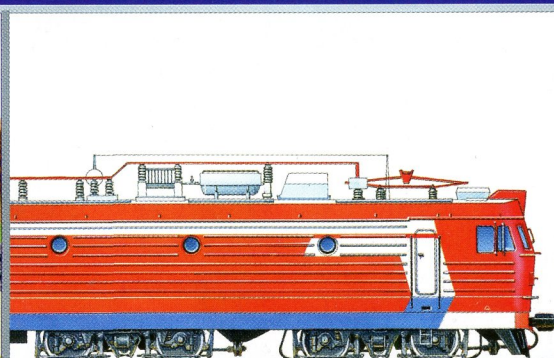
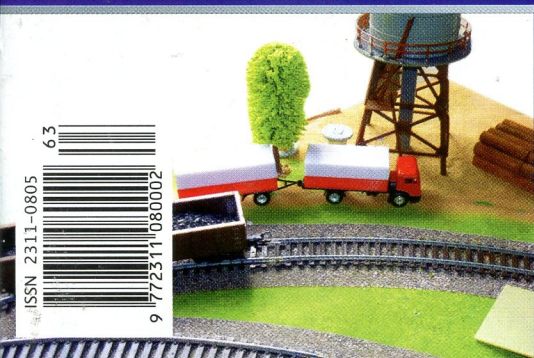


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



63

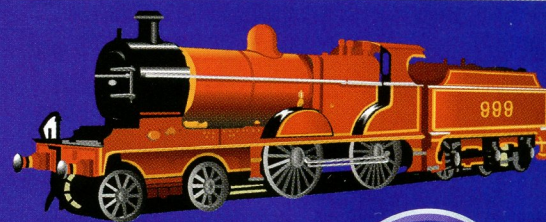


ВАГОН С УГЛЕМ

ЭЛЕКТРОВОЗ ЭП1

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
ДОЛИНЫ ВИШЕУ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



63

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Вагон с углем

Наполните грузовой вагон углем, полученным с ЭТИМ номером.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Электровоз ЭП1

Электровоз ЭП1, прозванный из-за ярко-красного цвета «бешеный кирпич», заменил в России советские ВЛ60ПК и чехословацкие ЧС4 и ЧС4Т.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Железная дорога долины Вишеу

Последняя действующая европейская лесовозная дорога привлекает любителей железнодорожного транспорта со всего света.



РОССИЯ

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

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: **8-800-555-44-85** (звонок бесплатный) или на сайте: www.eaglemooss.ru.

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: shop.eaglemooss.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.eaglemooss.ru

EAGLEMOSS
COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 63

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 «Иглмоосс 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@eaglemooss.ru

www.eaglemooss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 319 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 «Иглмоосс Едішенз»

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@eaglemooss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор и ответственный за выпуск: Сергей Пономарчук

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн»,

г. Киев,

тел.: (+380-44) 494-07-92

Казахстан

Распространение:

ТОО «КП «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 Центр Развития Бизнеса»
01054, г. Киев, ул. Демитриев, д. 6

Тираж: 12 550 экз.

Сдано в печать 15.10.2015

© 2015 Eaglemooss Editions Russia LLC.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмоосс Эдишинз»

и ООО «Иглмоосс Едішенз».

Иллюстрации:

3-5 © Macha Publishing;

6-11 © Михаил Дмитриев;

12-15 © Eaglemooss.

Издательство выражает

благодарность Даниелю

Сабате за участие в коллекции.

Детали для сборки являются

неотъемлемой частью журнала.

Не продавать отдельно.

P921-N

Паровоз, представленный

на обложке журнала и в верхней

части страницы, используется только

в целях художественного

формирования журнала

и в коллекцию не входит.

На нашем сайте вы можете посмотреть впечатляющее видео с изображением модели железной дороги в действии, а также оформить подписку на коллекцию.

www.eaglemooss.ru

12+



Вагон с углем

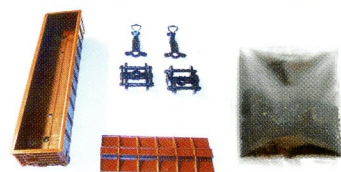
С этим выпуском вы получили 40-граммовый пакетик угля и, не откладывая, можете наполнить им грузовой вагон, который получили с номерами 61 и 62 и собрали накануне. Этот вагон можно

включить в состав, который будет двигаться по вашей железной дороге, а можно оставить временно стоящим на запасном пути, например около водонапорной башни и красного грузовика с прицепом.



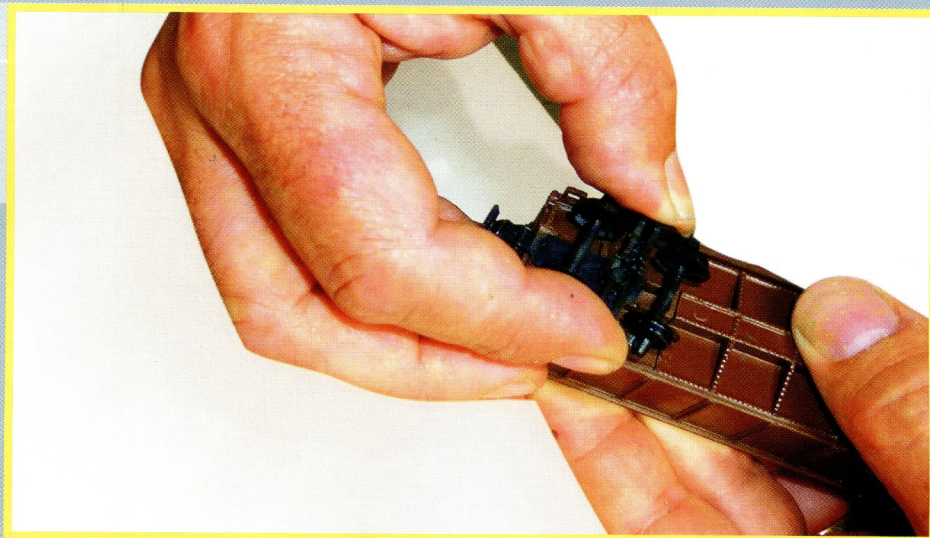
Материалы и инструменты

- Грузовой вагон
- Пакетик с углем



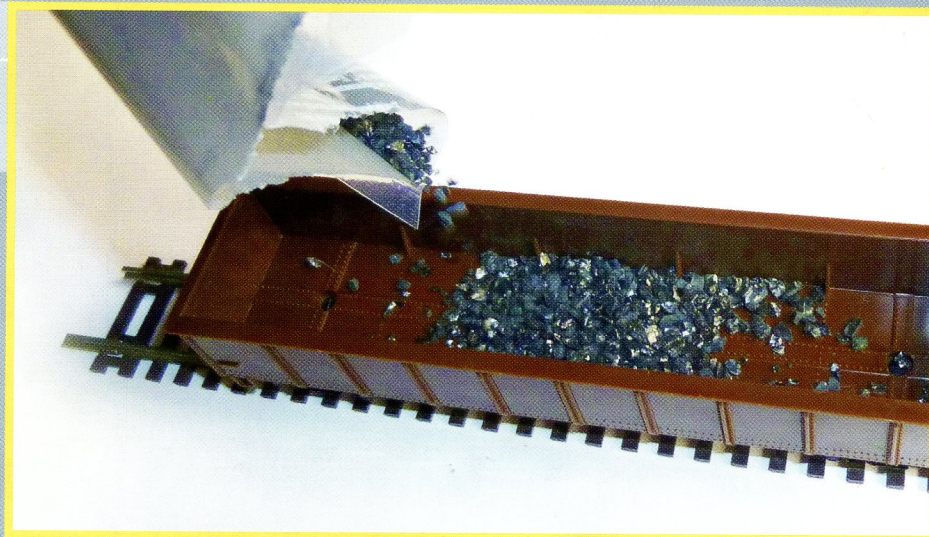
1

Прежде чем наполнять вагон, проверьте на всякий случай качество его сборки.



2

Засыпьте полученный уголь в открытый грузовой вагон.



3

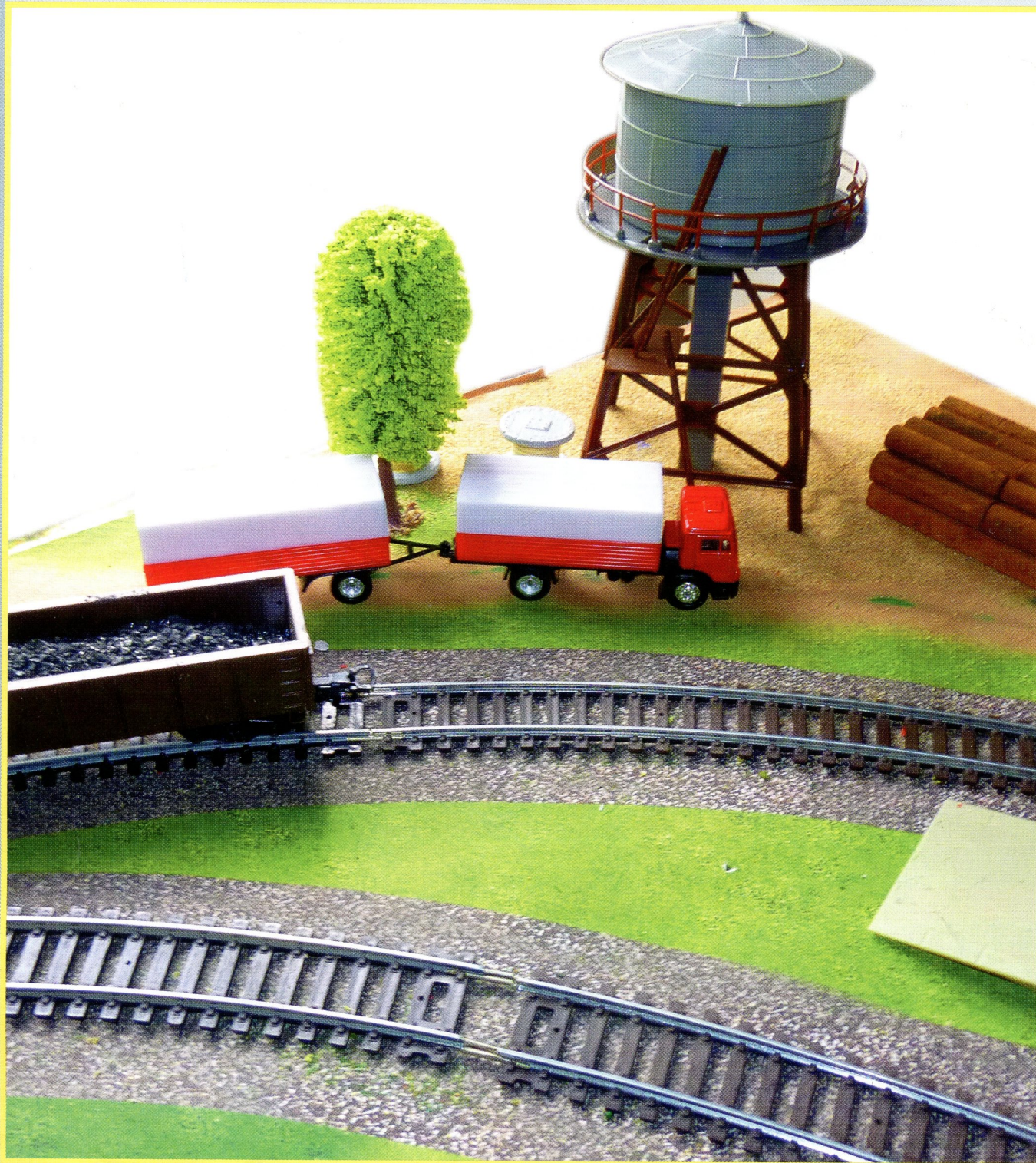
Выберите место для вагона с углем. Мы предлагаем такой вариант: вагон на запасном пути ожидает разгрузки.





4

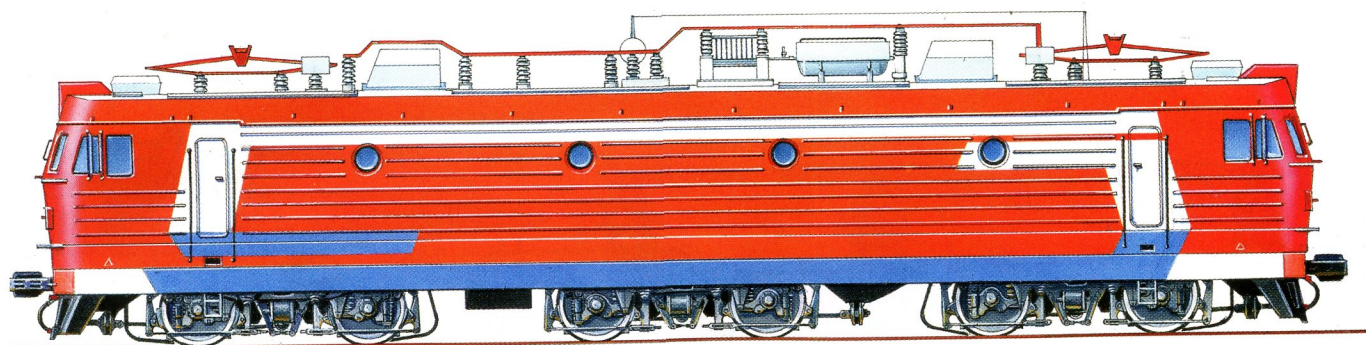
Поставьте вагон с углем на рельсы около водонапорной башни или в том месте на вашей макете, которое покажется вам более подходящим.



63

Электровоз ЭП1

Российские железные дороги, 1999 год



В 1999 году на Новочеркасском электровозостроительном заводе (НЭВЗ) начался серийный выпуск пассажирских электровозов переменного тока ЭП1 для замены советских ВЛ60ПК и импортрованных из Чехословакии ЧС4 и ЧС4Т. Появившись на линиях Западно-Сибирской, Дальневосточной, Октябрьской, Красноярской, Приволжской и еще шести железных дорог России, ярко-красный локомотив вскоре получил прозвище «бешеный кирпич».

ОТЛИЧИЯ ОТ ГРУЗОВОГО ПРЕДШЕСТВЕННИКА

В качестве основы для создания нового электровоза конструкторы НЭВЗ взяли грузовой электровоз ВЛ65, шестиосный, переменного тока, с двумя кабинами, который завод выпускал с 1992 года. Кстати, это был последний электровоз, носивший название ВЛ – Владимир Ленин. Однако в конструкцию внесли существенные изменения. На ЭП1 установили новые ТЭД – НБ-520, имеющие опорно-рамную подвеску, что уменьшает воздействие машины на путь и удары от пути на сами двигатели, и преобразователь частоты и числа фаз (ПЧФ), позволяющий переводить вспомогательные машины в режим низкой скорости путем питания их трехфазным током напряжением 40 В

и частотой 16,7 Гц. Было уменьшено передаточное число тяговых редукторов, в связи с чем сила тяги снизилась, но конструкционная скорость повысилась до 140 км/ч, что для пассажирского электровоза важнее. Мотор-вентиляторы и мотор-насосы приспособили к работе на втрое более низкой скорости (путем запитывания их напряжением 90 В с частотой 16,66 Гц от статического преобразователя), что снизило уровень шума и позволило экономить электроэнергию. С номера 029 машины оснащали восьмиполюсными мотор-компрессорами НВА-22, которые работают на в два раза более низкой скорости. Электровоз потерял возможность действия по системе многих единиц, не нужную для пассажирского локомотива, соответственно ликвидировали розетки под буферными фонарями.

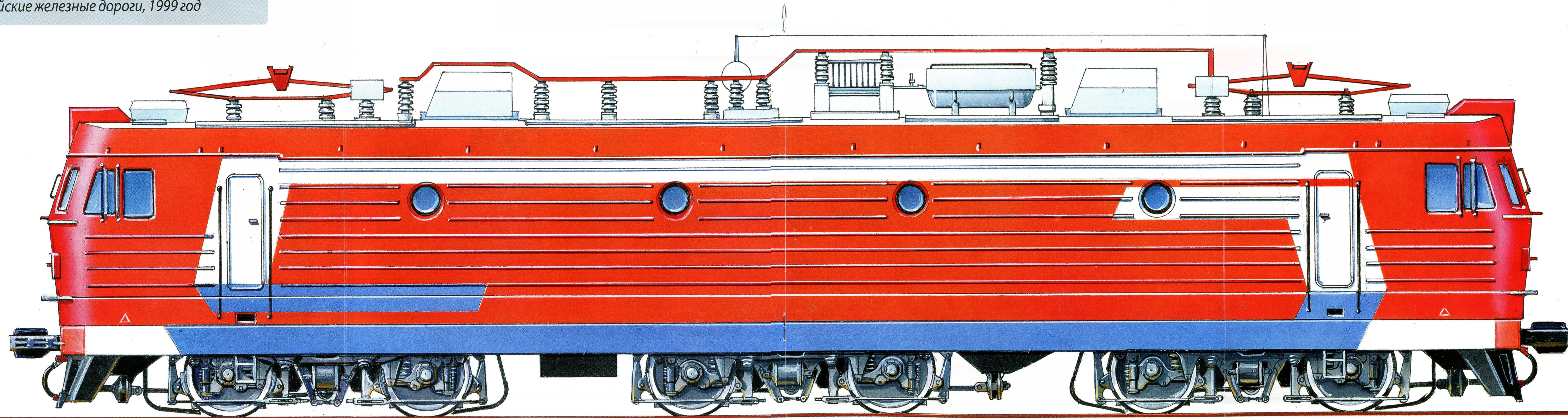
ЧЕТЫРЕ РЕЖИМА

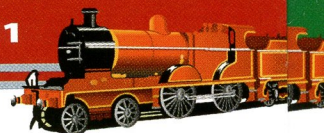
Электровоз ЭП1 оснастили установкой микропроцессорной системы управления и диагностики (МСУД). Она контролирует основное оборудование и некоторые реле и управляет выпрямительно-инверторными преобразователями, питающими тяговые двигатели. Система дает возможность управлять локомотивом в четырех режимах.



Электровоз ЭП1

Российские железные дороги, 1999 год





В режиме авторегулирования машинист задает максимальный требуемый ток с помощью штурвала контроллера и необходимую скорость с помощью соответствующей рукоятки. Электровоз разгоняется до установленной скорости и за счет плавного регулирования напряжения на тяговых двигателях с помощью тириستоров ВИП поддерживает ее в автоматическом режиме на участках с любым уклоном.

В режиме автоматического ведения поезда полностью управляет МСУД. На кассете записаны все необходимые данные: профиль пути, разрешенные скорости, расположение светофоров, станций, расписание следования поезда, временные ограничения скорости и т. д. Ориентируясь на них и текущую информацию КЛУБ, МСУД выбирает скорость, включает торможение и выполняет другие действия, а машинист лишь контролирует ситуацию. Если он вмешивается

в управление составом, например, передвинет штурвал контроллера или переместит ручку тормозного крана, система автоматически перейдет в режим «Советчик» и сообщит об этом машинисту. Теперь машинист управляет электровозом в режиме авторегулирования: микропроцессорная система управления и диагностики выдает на дисплей информацию о наиболее эффективных действиях в сложившейся ситуации, то есть дает советы, но не вмешивается непосредственно в управление.

Режим ручного регулирования применяют как аварийный. Машинист штурвалом контроллера отдает команду МСУД. Угол открытия тириستоров в этом режиме зависит только от угла, на который повернут штурвал контроллера машиниста. Таким образом, нагрузка на тяговых двигателях регулируется вручную, то есть машинист полностью берет управление составом на себя.

Новочеркасский электровозостроительный завод

Это предприятие, расположенное в городе Новочеркасске Ростовской области, сегодня самое мощное в мире по выпуску электровозов. А начинали строить завод в 1932 году буквально на пустом месте, в степи, и назывался он тогда «Паровозострой». В 1936 году здесь выпустили первые три промышленных узкоколейных паровоза серии 159 типа 0-4-0, через год – уже 70. Во время войны в эвакуации завод производил пушки, самолеты, артиллерийские орудия, ремонтировал танки. С 1947 года предприятие переходит на производство электровозов. В 1958 году для разработки новых конструкций при заводе появляется Научно-исследовательский институт электровозостроения.

За годы своей работы завод выпускал широкий спектр локомотивов: постоянного и переменного тока, промышленных, грузовых и пассажирских. Здесь появился и самый мощный в мире ВЛ86ф (11 400 кВт). Кроме того, НЭВЗ производит комплекты электрооборудования электропоездов постоянного тока ЭД4М, ЭТ2М, ремонтирует электропоезда переменного тока,

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1999
Заказчик:	РЖД
Изготовитель:	Новочеркасский электровозостроительный завод
Всего выпущено электровозов:	381
Осевая формула:	2 ₀ -2 ₀ -2 ₀
Диаметр колес, мм:	1250
Нагрузка на ось, т:	22
Ток (переменный), кВ:	25
Тип ТЭД:	НБ-520
Длительная мощность ТЭД, кВт:	(6) 733
Тяговое усилие при 140 км/ч, кН:	90
Тяговое усилие на малых скоростях (до 35 км/ч), кН:	380
Конструкционная скорость, км/ч:	140
Сцепной вес, кг:	132 000
Тормозная мощность, кВт:	6500

выпускает оборудование для угольных шахт, рудников и для металлургических предприятий. Наиболее массовыми сериями электровозов были ВЛ10, ВЛ10У, ВЛ11, ВЛ80, ЭП1. Среди продукции последних лет – модернизированные варианты ЭП1 – ЭП1М и ЭП1П.

Железная дорога долины Вишеу

Последняя действующая европейская лесовозная дорога, находящаяся в Румынии, привлекает любителей железнодорожного транспорта со всего света.

В долине реки Вишеу очень много леса. На столько много, что представители местного немецкоязычного меньшинства образно говорят так: «Начнешь рубить сверху, дойдешь донизу, а вверх уже опять стоят деревья». Но не торопитесь с выводами: заготавливать древесину в богатом лесом районе на северо-востоке Румынии гораздо сложнее, чем может показаться. Долина реки Вишеу длинная, извилистая и очень узкая, местами совсем тесная. Поэтому разработка огромных государственных лесов на этой обширной территории началась в Австро-Вен-

грии только в XVIII веке и лишь после переселения сюда из альпийских районов ципзерских немцев и австрийцев. При помощи искусно построенных плотин они приручили дикую реку и стали сплавлять плоты из связанных между собой стволов до ближайшей лесопилки – таким был много веков единственный способ транспортировки леса. И только в 1932 году благодаря техническому прогрессу в долине реки Вишеу приступили к строительству железной лесовозной дороги, гораздо более эффективной и экономичной.

▼ Не в последнюю очередь благодаря поддержке швейцарской организации «Помощь железной дороге долины Вишеу» путешественники в ходе специальных регулярных еженедельных фототуров могут сделать на память снимки последней румынской лесовозной дороги.





◀ Поездка по лесовозной дороге дает представление о самом начале строительства: к 1932 году первым из проложенных рельсов уже было более 50 лет.



▲ Паровоз «Козия-1» был построен в 1986 году в городе Регин в Трансильвании и одно время водил туристические поезда на дороге долины Вишеу.

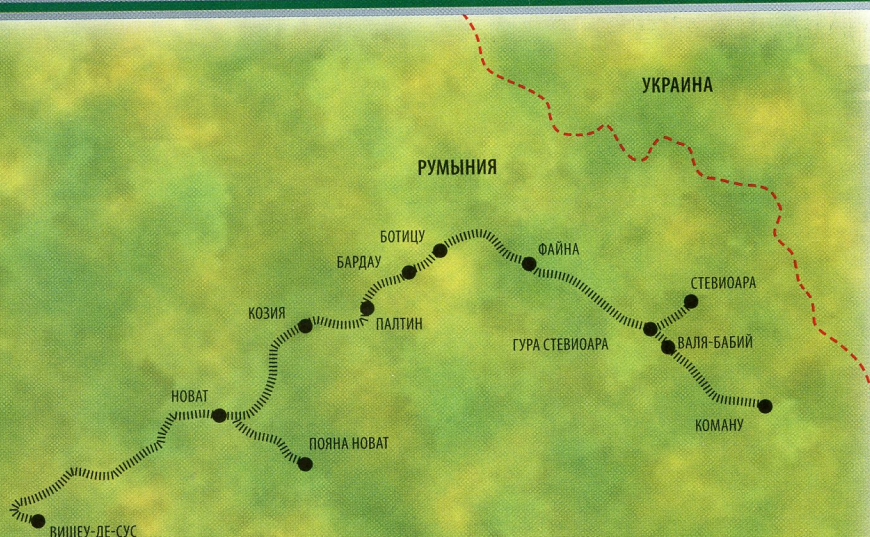
ИСТОРИЯ

В первой половине XX века лесовозные железные дороги появились по всей Европе, но мало где они оказались распространены так широко, как в Карпатах. Трассировку линии всегда производили основываясь на одних и тех же принципах: рельсы, при необходимости с радиусами разворотов, укладывали вдоль рек так, чтобы тяжело нагруженные составы практически самостоятельно катились вниз до ближайшей лесопилки, где их требовалось лишь остановить. После разгрузки небольшие локомотивы доставляли рабочих и пустые лесовозные вагоны наверх, обратно на гору.

Начиная с 1945 года технический прогресс привел к «великому вымиранию узкоколеек» в Европе, но в Румынии время, казалось, остановилось. В 1970 году в Государственном управлении лесного хозяйства Румынии действовала сеть лесовозных дорог общей протяженностью около 3000 км, а в 1986 году для них были даже закуплены новые локомотивы. В 1989 году по-прежнему функционировали более 15 лесовозных дорог общей протяженностью почти 1000 км. Когда в де-

кабре того же года произошла румынская революция, приведшая к политическим и экономическим переменам, на бывших государственных лесовозных трассах воцарился хаос. В течение нескольких лет почти все линии были заброшены, рельсы сняты, а локомотивы вместе с вагонами пущены на слом или за хорошие деньги проданы иностранным музейным железным дорогам.

В итоге смутные времена пережила единственная лесовозная железная дорога – долины реки Вишеу. Трасса, построенная в 1932 году со стандартной австро-венгерской шириной колеи 760 мм, сохранилась исключительно потому, что в 1990-е годы собственник дороги и леса в лице Государственного



СТАНЦИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДОЛИНЫ ВИШЕУ

Вишеу-де-Сус
Новат, 12,4 км
Пояна Новат (тупиковая ветка от станции Новат), 3,5 км
Козия, 18,5 км
Палтин, 21,6 км
Бардау, 24,1 км
Ботицу, 26,2 км
Файна, 31,2 км
Гура Стевиоара, 37 км
Стевиоара (тупиковая ветка от станции Гура Стевиоара), 3 км
Валя-Бабий, 38,3 км
Коману, 43,5 км
Боулуи, 46,3 км

управления лесного хозяйства не смог найти денег на строительство автомобильной дороги. Из-за отсутствия средств с годами износ локомотивов и вагонов становился все сильнее. Производство на большинстве лесопилок неуклонно сокращалось, большая часть из почти 2 тыс. ранее занятых сотрудников были уволены. А после того как весной 2001 года отдельные участки были полностью уничтожены разрушительным наводнением, казалось, последняя лесовозная дорога страны прекратила свое существование.

Ситуацию переломил румынский частный предприниматель Василе Коман. Он построил в Вишеу-де-Сус дорогостоящий ультрасовременный деревообрабатывающий завод «Р. Г. Хольц Компани». Завод приобрел собственные тепловозы и вагоны: владелец посчитал эти огромные инвестиции оправданными тем, что вывод лесовозной дороги из эксплуатации угрожает всей его компании. Работы по реконструкции продолжались несколько

месяцев и обошлись предпринимателю в сумму более 1 млн евро. Большую часть этих денег ему лишь в весьма отдаленной и смутной перспективе обещало вернуть румынское государство.

СВЯЗИ С ЗАГРАНИЦЕЙ

В это трудное время лесовозная дорога получила поддержку и из Швейцарии, где несколько увлеченных любителей железной дороги в мае 2000 года учредили существующую до сих пор ассоциацию «Помощь железной дороге долины Вишеу». Организация начала бороться за сохранение последней румынской лесовозной железной дороги, оказавшейся под угрозой закрытия. Сначала помощь из Швейцарии ограничивалась рабочей одеждой, инструментами, формой, генераторами и другими материальными пожертвованиями, но постепенно клуб все больше стал заниматься организацией туризма и логистическим обеспечением постоянно растущего потока путешественников.

Осенью 2003 года произошло долгожданное поглощение обанкротившейся «Вишеу лес» фирмой «Р. Г. Хольц Компани», положившее конец бесславной эпохе совладения Железной дорогой долины Вишеу двумя компаниями. Сегодня все локомотивы и вагоны возвращены домой,



▲ Важнейшая, наряду с транспортной древесиной, задача узкоколейки – доставить лесорубов к месту работы и вернуть их домой в конце недели.

◀ С начала XXI века в обычном производственном процессе место паровозов по большей части заняли тепловозы.





на территорию бывшей государственной пилорамы. С помощью швейцарцев были восстановлены депо и мастерские, а также исторический вокзал и организована рекламная кампания, в том числе продажа билетов на историческую трассу.

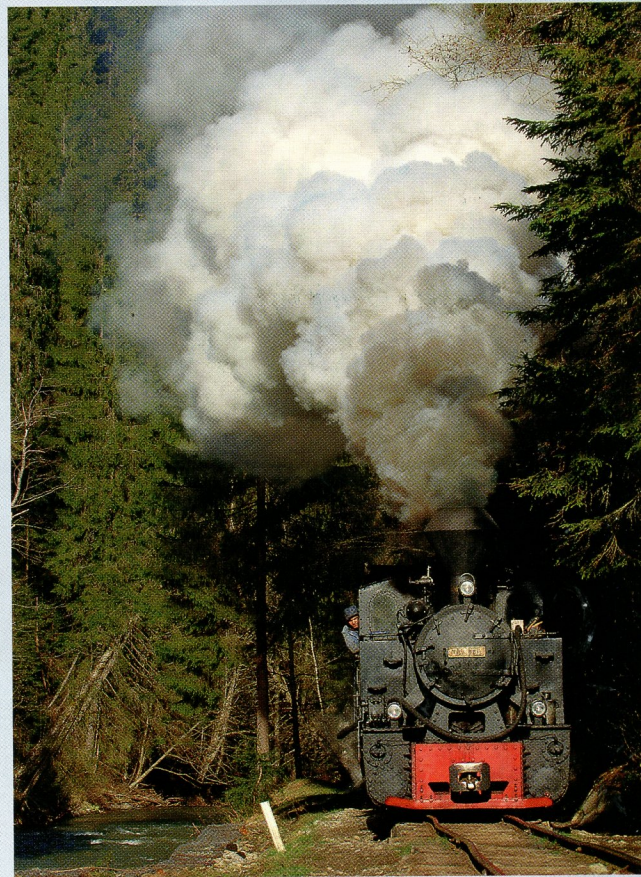
В дополнение к регулярным поездкам, транспортирующим лес, с 2009 года для все более многочисленных туристов ходит пара пассажирских поездов – летом ежедневно, а в межсезонье несколько раз в неделю. У небольшой красивой железнодорожной ветки есть друзья во всем мире, и не в последнюю очередь благодаря их поддержке лесовозная дорога смогла восстановиться после недавнего разрушительного наводнения 2008 года. Сегодня как объект историко-технического культурного наследия она находится под защитой румынского государства. Благодаря туризму у Железной дороги долины Вишеу есть будущее.

ОСНАЩЕНИЕ

Четыре бывших румынских лесовозных паровоза серии 764 и 763 уже восстановлены и работают, другие машины ремонтируются или служат источниками запасных частей. Среди них есть несколько достойных особого внимания моторных вагонов и дизельных локомотивов старой постройки, в том числе некоторые уникальные экземпляры – самостоятельные переделки из грузовиков. Помимо пассажирских вагонов для туристов и рабочих-лесорубов в вагонном парке представлены вагоны-платформы с турникетами для перевозки лесоматериалов.

► В 2005 году единственный бывший на ходу паровоз «Козия-1» получил мощное подкрепление. В дополнение к узкоколейному паровозу «Мариута», долгое время простоявшему в качестве музейного экспоната в Бухаресте, новый дом на Железной дороге долины Вишеу обрел также № 764421 «Гельвеция».

▼ Транспортировка леса осуществляется на вагонах-платформах с турникетами. Для погрузки и разгрузки могучих стволов требуется немало сил и сноровки.



МАРШРУТЫ

Сегодня поезда отправляются не с заброшенного пока вокзала «Вишеу лес» города Вишеу-де-Сус, а с вокзала лесовозной дороги (с румынской вывеской «Гара Моканита»). На почти 50-км маршруте последней функционирующей лесовозной дороги Румынии до сих пор наряду с дизельными локомотивами регулярно ходят паровозы. На пути вдоль Вишеу через изобилующую лощинами дикую и романтическую долину – множество поворотов, мостов и даже три тоннеля. Со всех сторон взгляду открываются огромные сплошные лесные просторы, где и по сей день нет ни дорог, ни деревень.

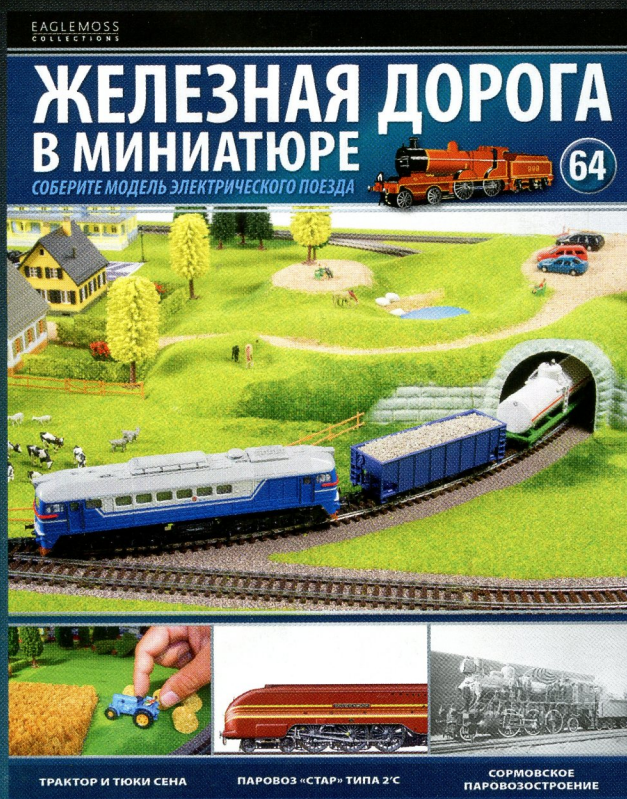
ИНТЕРЕСНО

Функционируют следующие локомотивы:

- 764421 «Гельвеция» (бывший «Маргина»), Решица, 1954 год постройки (собственность клуба);
- 764211 «Мариута» (бывший «Верзаска»), «Оренштейн и Коппель», 1910 год постройки (частная коллекция);
- 764435 «Бавария» (бывший «Тисмана»), Решица, 1954 год постройки (с 2012 года);
- 763193 «Краусс» (бывший «Молдовица»), Краусс / Линц, 1921 год постройки.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 64:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Найдите рядом со зреющим полем место для трактора и тюков сена, чтобы изобразить уборочную пору.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

В свое время паровозы «Стар» Большой западной железной дороги были самыми передовыми британскими экспресс-локомотивами, повлиявшими на машины многих последующих поколений.

ПОД СТУК КОЛЕС

Сормовский завод возник более 200 лет назад как судостроительный и в наши дни выпускает танкеры, но длительный период он был связан с железными дорогами.



ТРАКТОР

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ И ПОЛУЧИТЕ ПОДАРКИ!

ЖЕЛЕЗНАЯ
ДОРОГА
В МИНИАТЮРЕ

В 1-ой ПОСЫЛКЕ

4 выпуска коллекции со скидкой 50%



ВО 2-ой ПОСЫЛКЕ

Удобная папка для хранения журналов



В 4-ой ПОСЫЛКЕ

Значок «Почетный железнодорожник»

ПОДПИСАТЬСЯ ПРОСТО:

На сайте WWW.ELECTROTRAIN.RU

или по телефону 8 800 555 44 85*

*Звонок в пределах России бесплатный

В 6-ой ПОСЫЛКЕ

Практичный комплект инструментов для сборки модели железной дороги



БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА**

**Доставка до вашего почтового отделения.
Подписка возможна только на территории России.