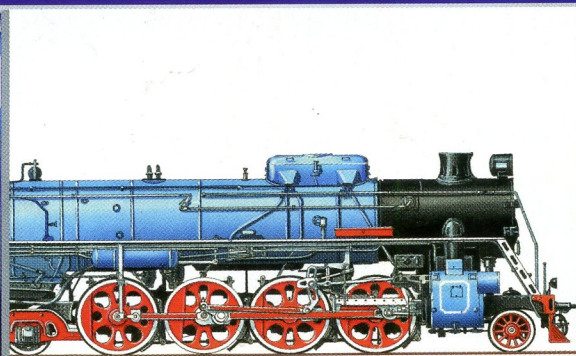
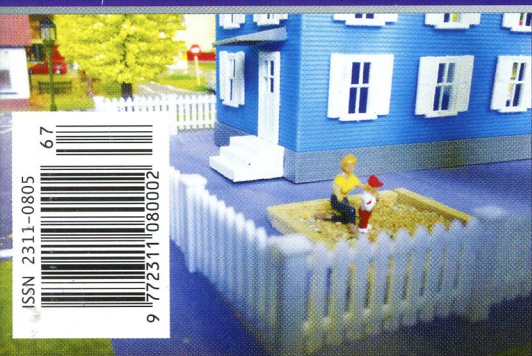


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



67

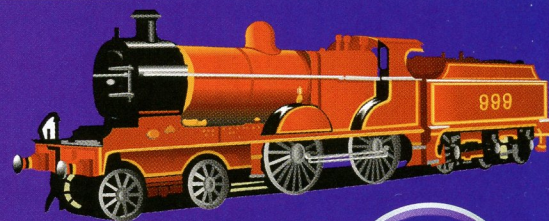


ДЕТСКАЯ ПЕСОЧНИЦА

ПАРОВОЗ СЕРИИ ИС ТИПА 1-4-2

ГОРДОСТЬ АФРИКИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



67

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Детская песочница

Сделайте во дворе синего дома детскую песочницу и поместите в нее фигурки мамы и ребенка.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии ИС типа 1-4-2

В 1937 году на Всемирной выставке в Париже представитель советской серии паровозов ИС (Иосиф Сталин) получил Гран-при.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Гордость Африки

Поезд с таким названием проходит по территории пяти стран: Танзании, Замбии, Зимбабве, Ботсваны и ЮАР, соединяя два порта, на восточном и южном побережьях.



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 Эдишинз», 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» № 67

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@eaglemoss.ru

www.eaglemoss.ru

Главный редактор:
Павел Звонов

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 339 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 Эдишинз»

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: Сергей Пономарчук

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
С/З «Иллюстрирование и Дизайн»
01054, г. Киев, ул. Демитриевская, 44-Б

Тираж: 13 050 экз.

Сдано в печать 12.11.2015

© 2015 Eaglemoss Editions Russia LLC.

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

Иллюстрации:

3-5 © Macha Publishing;
6-11 © Михаил Дмитриев;
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.

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

www.eaglemoss.ru

12+



Детская песочница

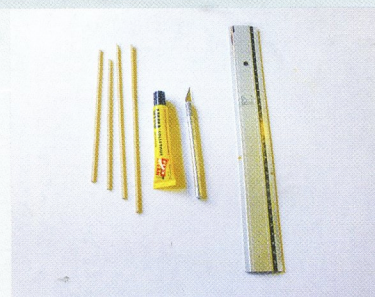
С этим номером вы получили 11-й участок поворотного рельсового пути и электрическую лампочку. Храните сектор железнодорожных путей вместе с остальными, пока не соберете все необходимые элементы для строительства дороги. Используйте электрическую лам-

почку для освещения одного из зданий на своем макете. Не забывайте, что такому дому нужна темная подкладка, чтобы он не просвечивал насквозь. Сегодня мы предлагаем начать обустраивать двор синего двухэтажного дома и соорудить детскую песочницу.



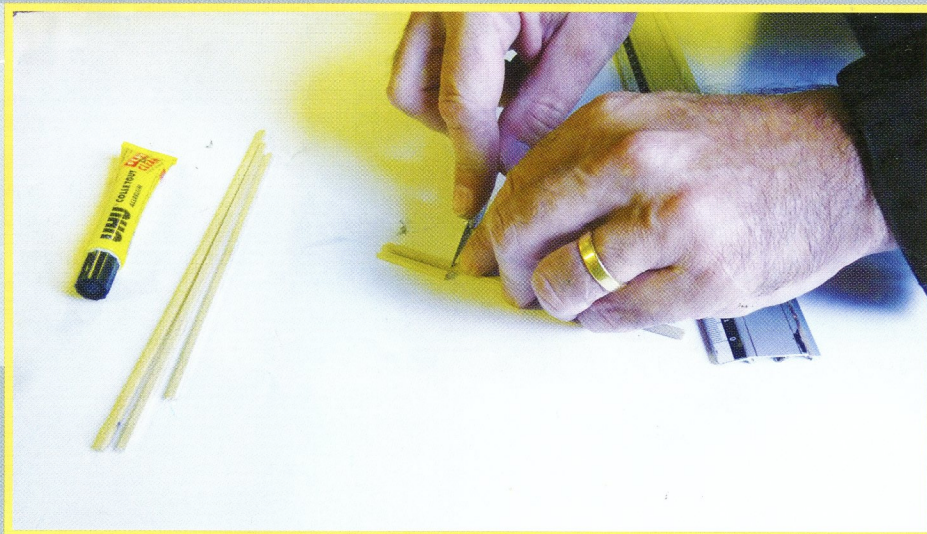
Материалы и инструменты

- Тонкие брусочки
- Песок
- Резак и линейка
- Клей «Момент» и ПВА



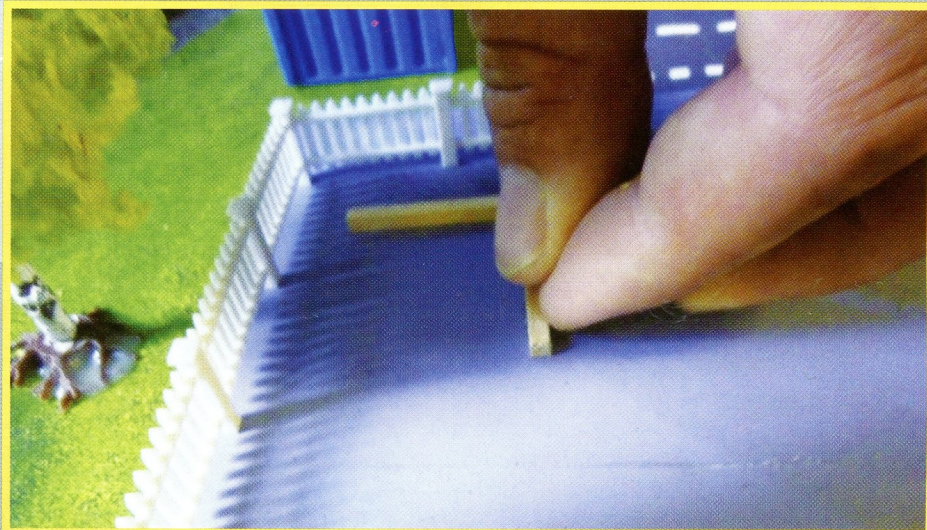
1

Отрежьте от тонкого брусочка четыре части одинаковой длины, чтобы сделать стенки песочницы. Определите самостоятельно размер этих деталей, исходя из масштаба двора и ограды. Теперь можно временно убрать здание: так удобнее будет работать.



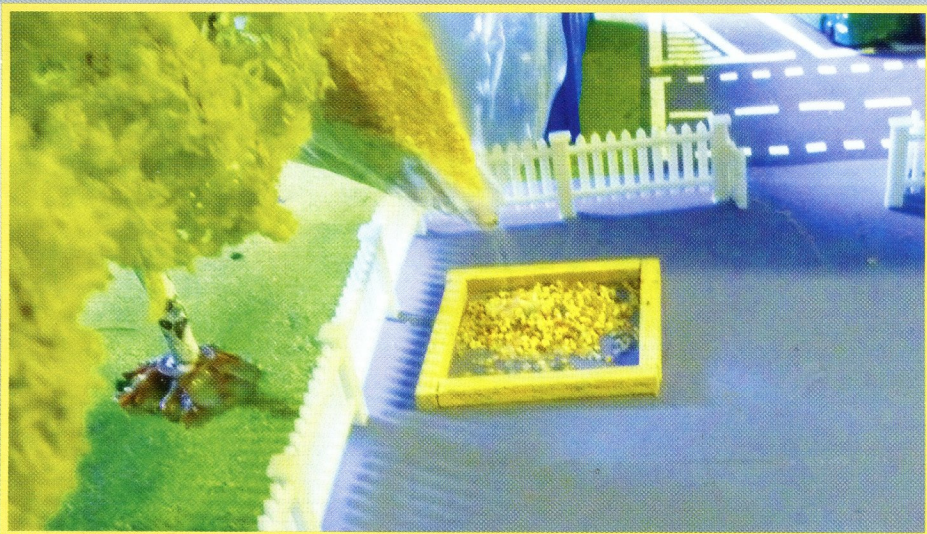
2

Соберите песочницу, пока не приклеивая ее, и отметьте легкой линией карандаша ее расположение. Приклейте стенки песочницы.



3

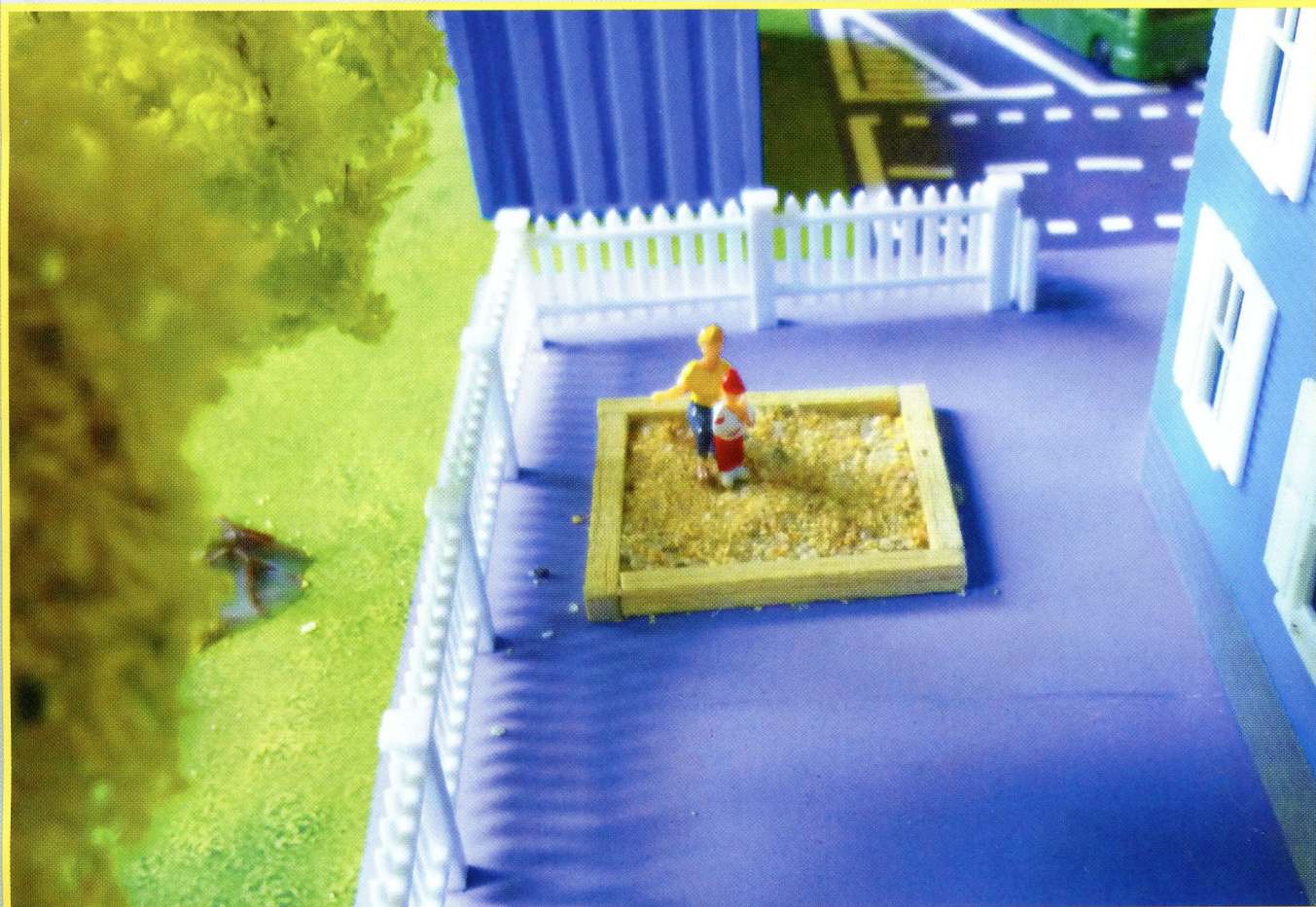
Насыпьте песок. Можно предварительно смазать дно песочницы клеем ПВА, а затем и сверху песок сбрызнуть смесью клея и воды, чтобы он лучше держался в песочнице.





4

Поместите в песочницу фигурки мамы и ребенка. Если вам не удастся найти подходящие фигурки в продаже, просто слепите их из пластилина.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

Попробуйте использовать вместо песка мелкие опилки. Песок будет выглядеть свежим, и песочница получится более веселой. Приклейте немного песка и рядом с песочницей. Так она будет смотреться естественнее, а вам удастся замаскировать карандашные отметки.



67

Паровоз серии ИС типа 1-4-2

Железнодорожный транспорт СССР, 1932 год



В 1930–1940-е годы паровоз ИС (Иосиф Сталин) вызывал восхищение не только своей мощностью и скоростью, но и внешним видом. Его изображение часто использовали на открытках, марках, плакатах, как символ стремительности, дизайнерского и технического совершенства. Эта машина, с зеленым или голубым вытянутым цилиндрическим корпусом, красными горизонтальными деталями, подчеркивающими устремленность вперед, и красными же колесами, даже в наши дни выглядит удивительно эффектно. Экземпляр же ИС-20-16, с обтекаемым кожухом, и вовсе напоминает современные высокоскоростные поезда. Неудивительно, что в 1937 году представитель серии – ИС-20-241 – получил Гран-при на Всемирной выставке в Париже.

ГРУЗОВОЙ ПРЕДШЕСТВЕННИК: СХОДСТВА И ОТЛИЧИЯ

Конструкторы Центрального локомотивопроектного бюро К. Сушкин, Л. Лебедевский и А. Сломинский, разработавшие паровоз ИС, конечно, стремились прежде всего не к внешней эффектности. Перед ними стояла задача создать локомотив, который бы мог водить более длинные и тяжелые пассажирские составы, чем было под силу действовавшим тогда машинам серий Н и С. Инженеры взяли за основу грузовой паровоз ФД (Феликс Дзержинский). Новый пассажирский локомотив получил такой же котел, цилиндры, буксы, оси и ряд других деталей, ту же схему рессорного подвешивания. Однако другая осевая формула (1-4-2 у ИС, в отличие от 1-5-1 у ФД) и другой диаметр движущих колес (1850 мм

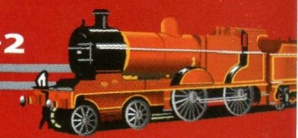
у ИС, 1500 мм – у ФД) обусловили многие отличия конструкции. Например, котел пришлось расположить выше и сдвинуть назад, а дымовую коробку удлинить (впрочем, это даже улучшило тягу), поршневые и сцепные дышла также стали длиннее и т. д. Одно из важных отличий – совсем другая конструкция поддерживающей тележки.

МОЩНЕЙШИЙ В ЕВРОПЕ

Паровоз получился самым мощным не только в СССР, но и в Европе – 2500 л. с. Логично было присвоить ему имя советского вождя. Однако в 1962 году серию переименовали, назвав ФД^П.

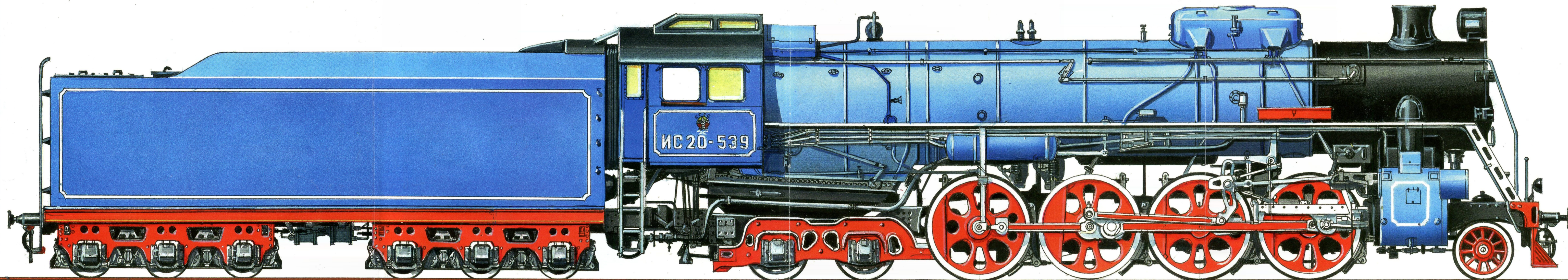
Первый экземпляр, ИС-20-1 (20 – значение нагрузки на ось), изготовили в 1932 году на Коломенском заводе. Его обкатали и к 15-й годовщине Октябрьской революции отправили для показа в Москву. На том же предприятии собрали еще два экземпляра. ИС-20-2 успешно прошел испытания попеременно на трех дорогах: Южной, Екатеринбургской и Октябрьской. Максимальный показатель его мощности оказался равным 3200 л. с.

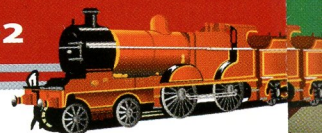
XVII съезд Коммунистической партии в 1934 году постановил, что именно такой паровоз достоин стать основной единицей пассажирского локомотивного парка СССР во второй пятилетке (1933–1937). В ближайшие два года Коломенский завод выпустил четыре паровоза серии ИС, но серийное производство было передано Ворошиловградскому паровозостроительному заводу, который имел более современные цеха и оборудование. В 1936 году это предприятие изготовило паровозы ИС № 8–10, причем они имели специально разработанный местными инженерами



Паровоз серии ИС типа 1-4-2

Железнодорожный транспорт СССР, 1932 год





шестиосный тендер, в отличие от коломенских, с четырехосным. В следующем году завод выпустил уже 105 локомотивов ИС, а всего до 1942 года появилось на свет 649 паровозов этой серии.

НЕ ПОД КОПИРКУ

Надо признать, что каждая следующая партия чем-нибудь да отличалась от предыдущей, постоянно совершенствуясь. Так, с № 25 на тендере появился новый стокер (вместо В-К – С-1), с № 269 вместо спицевых движущих колес паровозы получили колеса с дисковыми центрами, с № 576 в наличниках букс второй, третьей и четвертой движущих колесных пар стали использовать твердую смазку вместо жидкой. Среди последних экземпляров, произведенных в 1941–1942 годах, было 11 паровозов с широкотрубным пароперегревателем Л40. Они получили обозначение ИС-21.

ОСОБЫЙ ВАРИАНТ

Отдельно стоит сказать о паровозе ИС-20-16. Этот экземпляр построили в 1937 году. Он отличался тем, что на нем установили обтекаемый кожух. В то время такой локомотив воспринимался буквально как из фантастического романа. Но это были реальные результаты работы специалистов Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) и Московского авиационного института. Испытания локомотива в аэродинамической трубе показали, что обтекаемый кожух настолько снижает воздушное сопротивление, что при скорости выше 100 км/ч дает выигрыш в мощности в 200–250 л. с. На испытаниях ИС-20-16 разогнался до 155 км/ч. Результаты учитывали, проектируя скоростные паровозы П12 и № 6998 с осевой формулой 2-3-2.

Тяжелый во всех отношениях

Первые паровозы ИС стали водить дальние пассажирские поезда на линии Москва – Ленинград Октябрьской железной дороги, в том числе знаменитую «Красную стрелу». В 1935 году их перевели в депо Москва-Пассажирская Московско-Курской железной дороги, а в 1936-м несколько ИС начали служить в депо Харьков Южной железной дороги. С усилением железнодорожных путей на важнейших направлениях и серия ИС увеличивала освоенную территорию. Так, с 1939 года эти паровозы работали на Калининской, Казанской, Ленинградской, Одесской, Омской, Пермской, Томской, Южно-Уральской дорогах и др.

Во время войны ИС отправили служить на Красноярскую и Восточно-Сибирскую железные дороги. Но местные пути с трудом выдерживали высокий сцепной вес этих мощных локомотивов, так что многие из них оказались практически не у дел. Переход на тепловозы и электровозы, а также наступивший период борьбы с культом личности Сталина приблизили конец некогда знаменитой машины. Дольше всего, до 1966–1972 годов, паровозы серии ИС, уже под другим названием, работали в депо Киров Горьковской железной дороги

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1932
Производители:	Коломенский тепловозостроительный завод, Ворошиловградский (теперь Луганский) тепловозостроительный завод
Всего выпущено локомотивов:	649
Нагрузка на ось, т:	20,5
Конструкционная скорость, км/ч:	115
Диаметр движущих колес, мм:	1850
Давление пара, кгс/см ² :	15
Площадь колосниковой решетки, м ² :	7,04
Поверхность нагрева котла (ИС-20 / ИС-21), м ² :	295,16 / 247,7
Диаметр цилиндров, мм:	(2) 670
Ход поршня, мм:	770
Диаметр ведущих колес, мм:	2057
Тяговая сила, кН	100,75
Давление пара, бар:	13,8
Уголь, т:	5,5
Вода, м ³ :	15,42
Сцепной вес, кг:	80 700–82 000
Общая длина, мм:	16 365

и депо Мелитополь и Синельниково Приднепровской железной дороги.

Гордость Африки

Поезд с таким названием стал воплощением мечты предпринимателя Рохана Воса о собственном роскошном составе.

Великой мечтой англичанина Сесила Джона Родса, искателя приключений в Африке, было строительство железнодорожной линии от мыса Доброй Надежды до Каира. Она призвана была закрепить сложившееся к концу XIX века господство Великобритании и обеспечить транспортировку природных ресурсов по всему континенту.

ПУНКТИРОМ ЧЕРЕЗ КОНТИНЕНТ

В Южной Африке дорога довольно быстро достигла Замбии. Не менее успешно продвигалось строительство на севере до Судана. В центральной части континента в сегодняшней Танзании и Кении, где формировались колонии Германии и Англии, также создавалась железнодорожная система, позже интегрированная в общую сеть. Пробел долго зиял в южном направлении, но в 1970-е годы его закрыла построенная китайцами сеть «ТАЗАРА» («Танзания-Замбия-РАЙл»), обеспечившая соединение по оси запад – вос-

ток. До сих пор остается лишь незамкнутый участок Между Угандой и Кенией, но, как и другой разрыв, между Египтом и Суданом, он может быть преодолен с помощью парома при условии снятия политических ограничений. Приграничному сообщению все время препятствуют то постоянно вспыхивающие пожары гражданских войн в отдельных государствах вдоль магистрали, то введение новых бюрократических ограничений. До закрытия пробела в Танзании туристу нечасто удавалось преодолеть весь маршрут.

Однако появление «Гордости Африки», частного оператора «Ровос Рэйл», сделало возможным около половины этого расстояния, от Дар-Эс-Салама до Кейптауна, заплатив соответствующую цену, проехать в роскошном поезде.

ПРОСТОРНОЕ КУПЕ

Все исторические вагоны кропотливо и не считаясь с затратами отреставрированы в стиле 1920-х годов без отказа при этом от малейших совре-

▼ На некоторых участках дороги во главе состава идет паровоз.



менных удобств. В 36 купе состава до 72 посадочных мест. На выбор три варианта размещения: от купе «Ройял» площадью 16 кв. м, занимающего не менее половины вагона и оборудованного даже собственной ванной, до «Делюкс» (около 11 кв. м) и 7-метровых пульмановских купе, все равно чрезвычайно просторных. Все купе с двуспальной или двумя односпальными кроватями, а также ванной, душем и туалетом, кондиционером и гостиним уголком.

ДЛЯ ЖЕЛУДКА И ДУШИ

К каждому приему пищи повара готовят свежие блюда и подают их с южноафриканскими винами в кондиционированном вагоне-ресторане. Наряду с элегантным салон-вагоном с коктейль-баром отдохнуть можно также в экскурсионном вагоне в хвосте состава. Его широкие панорамные окна позволяют путешественнику любоваться разнообразными, но неизменно прекрасными пейзажами, сидя на одном из комфортабельных кожаных кресел или диванов. В конце вагона – открытая смотровая площадка, специальное разрешение на которую «Ровос Рэйл» получила по договору с государственной железнодорожной компанией «Южноафриканские железные дороги».

ПО КИТАЙСКОМУ ПУТИ

Если путешествие идет в направлении с севера на юг, то его отправным пунктом служит танзанийский город Дар-эс-Салам. Поездка начинается с вокзала дороги «ТАЗАРА», построенного в стиле китайского соцреализма. Эта станция – самая

► Своим появлением «Гордость Африки» обязана энтузиасту железной дороги владельцу «Ровос Рэйл» Рохану Восу. Предприниматель многое поставил на карту для того, чтобы реализовать свою мечту.

► Вагоны-рестораны были построены в начале 1920-х годов. Их викторианский облик прекрасно дополняет стильную атмосферу поезда.

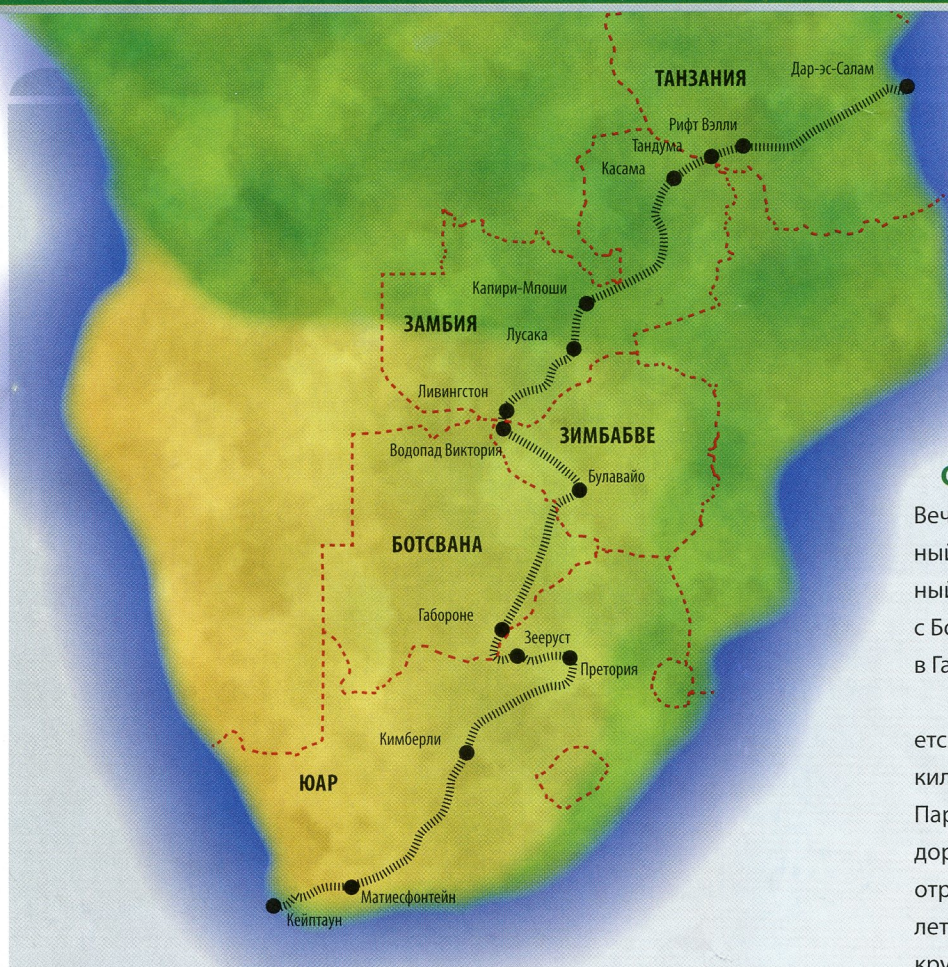
СТАНЦИИ НА МАРШРУТЕ ПОЕЗДА «ГОРДОСТЬ АФРИКИ»

Дар-эс-Салам
Рифт Вэлли
Тандума (граница Замбии)
Касама
Капири-Мпоши
Лусака
Ливингстон (граница Зимбабве)
Водопад Виктория
Булавайо (граница Ботсваны)
Габороне
Зееруст (граница ЮАР)
Претория
Кимберли
Матисфонтейн
Кейптаун

северная точка магистрали с капской колеей протяженностью 6100 км, идущей по территории пяти стран юго-западной части континента. Несколько затертый сегодня термин «сафари-поезд» в данном случае подходит как нельзя лучше, поскольку еще до полудня состав въезжает на территорию первого природного заповедника, охотничьего резервата Селус. Вечером, преодолев несколько раз перепады высот, уже в городе Мбея, поезд выходит к вулканической горной цепи.

Далее рельсовый путь извивается вдоль обрывов Восточно-Африканской рифтовой долины. При этом поезд проходит 23 тоннеля и многочисленные мосты. На следующее утро он пересекает границу Замбии и у Тандума выходит на покрытые кустарниками необитаемые пространства. Теперь он находится на плато высотой 1300 м над уровнем моря, и жара африканских низин уступает место приятному умеренному климату.

На шестой день дорога проходит через обширные леса. В этом регионе у Каноны берут исток реки Конго и Замбези. В Капири-Мпоши поезд покидает построенную в 1970-е годы китайцами линию «ТАЗАРА», рельсы которой далее ведут к медным рудникам на западе Замбии. К следующей цели, столичному городу Лусака, поезд следует по старой колониальной железнодорожной магистрали Сесила Родса.



шириной более километра низвергаются в стометровую бездну, поднимая облака брызг, в которых то и дело повисает радуга. Даже в сухое время года остаются замечательные одиночные водопады, однако самое фантастическое зрелище, когда Замбези полноводна. И его можно наблюдать прямо из окна поезда!

СЛЕДОМ ЗА ПАРОВОЗОМ

Вечером следующего дня через железнодорожный узел Булавайо, столицу провинции Северный Матабелеленд, состав выходит к границе с Ботсваной, а на следующее утро уже прибывает в Габороне.

После очередного сафари поезд оказывается на территории Южной Африки. Последние километры до элегантного вокзала Кэпитал Парк в Претории, принадлежащего железной дороге «Ровос», во главе состава идет прекрасно отреставрированный стильный паровоз. Еще 30 лет назад на этой станции находилось одно из крупнейших паровозных депо африканского континента. Сегодня тут располагаются мастерские по ремонту и обслуживанию подвижного состава «Ровос Рэйл».

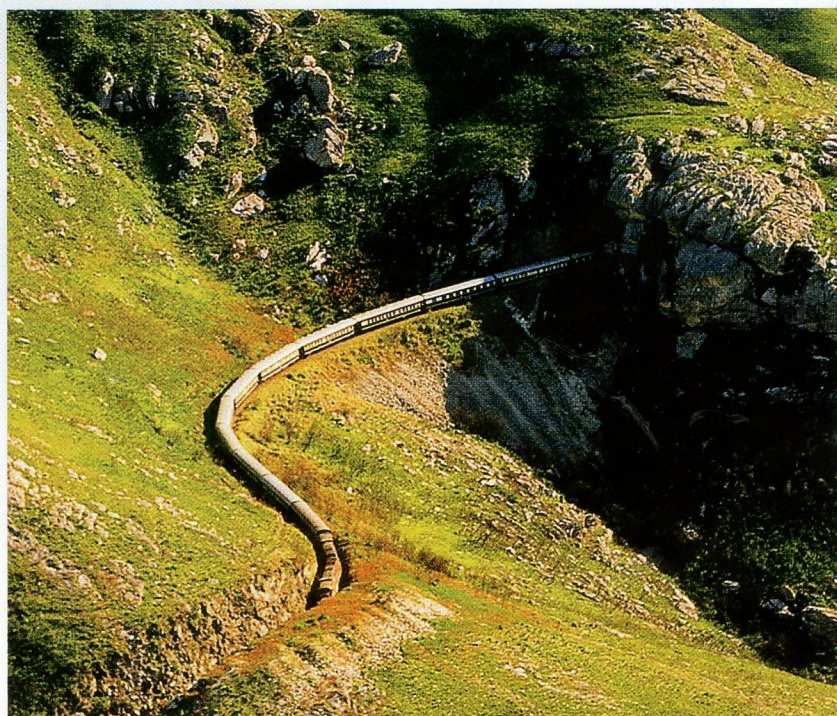
▼ С покоренного в середине XIX века перевала Монтегю близ южноафриканского побережья открываются захватывающие виды.

МОСТ У ВОДОПАДА

На восьмой день путешественники прибывают в город Ливингстон, до 1935 года бывший столицей колонии Северная Родезия. Кульминацией поездки становится проезд по мосту водопада Виктория, связывающему Замбию и Зимбабве, бывшую Родезию. Построенный в 1905 году, в то время он был самым высоким в мире. Вершина моста на 125 м выше нижнего уровня реки. Длина моста – 250 м, он имеет форму арки и переброшен через реку почти под прямым углом к водопаду. В сезон дождей с края обрыва массы воды

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

В зависимости от перегона во главе «Гордости Африки» следует дизель или электровоз. Везде, где только возможно, оператор использует один из своих отреставрированных паровозов. Однако, учитывая отсутствие необходимой инфраструктуры, угольные топki большинства из семи паровозов переоборудованы для работы на мазуте. Разнообразят путешествие многочисленные поездки в микроавтобусах с экскурсоводами и выезды на сафари во внедорожниках в сопровождении рейнджеров.





ИНТЕРЕСНО

Лучшее время для путешествий по южной Африке — наши весна или осень. Времена года в южном и северном полушариях противоположны. Местным летом температура воздуха достигнет 35° С, практически каждый день идут грозы. С июня по сентябрь — зима с довольно приятными и мягкими дневными температурами, но нередко холодными ночами. Зато в это время практически постоянно светит солнце.

Для граждан большинства стран виза не требуется, достаточно загранпаспорта сроком действия в несколько месяцев. Везде государственным языком, наряду с различными африканскими, является английский.

Потребуется вакцинация от желтой лихорадки, но прививка от холеры не нужна. В отношении профилактики малярии рекомендуется проконсультироваться с участковым терапевтом.

◀ В парке подвижного состава «Ровос Рэйл» есть и паровоз 2'D1 «Бренда». Это машина № 2701, с пароперегревателем, из серии 19D, с 1936 года и до конца эпохи пара эксплуатировавшая по всей Африке.

АЛМАЗЫ, ПУСТЫНЯ И ВИНОГРАДНИКИ

Далее следует город алмазов Кимберли. Здесь почти обязательно посещение кимберлитовой трубки «Большая дыра» — вырытого примитивными средствами карьера для добычи алмазов глубиной 240 м и диаметром 460 м.

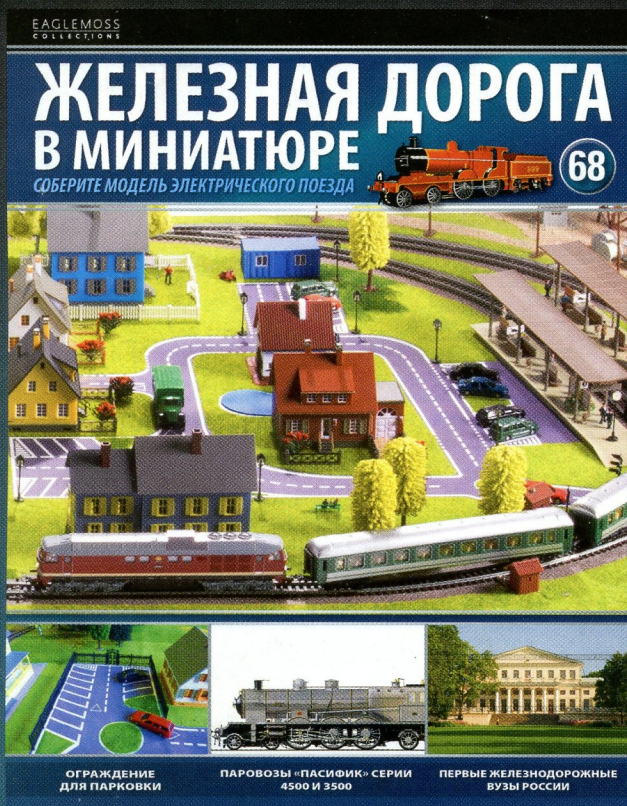
Затем поездка вступает в свою завершающую стадию. В красном прощальном свете закатного солнца за окном проплывает бесплодная полупустыня Кару.

На 16-й день путешествия поезд проезжает по знаменитому винодельческому региону Южной Африки, прежде чем ранним вечером въехать в конечный пункт маршрута — Кейптаун.

▼ К концу своей поездки на юг роскошный поезд минует город Веллингтон. Его окрестности славятся замечательными виноградниками, и многие известные южноафриканские вина производят именно здесь.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 68:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

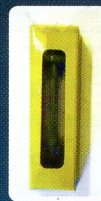
Сделайте ограждение для парковки между школой и белым домом.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

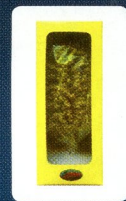
Первые институты, готовившие инженеров для железных дорог России, появились в Санкт-Петербурге и Москве.

ПОД СТУК КОЛЕС

Паровозы «Пасифик» серии 4500 начали работать в 1907 году на железной дороге «Париж – Орлеан» для обслуживания маршрута с крутыми подъемами и поворотами.



УЛИЧНЫЙ ФОНАРЬ



МОЛОДОЕ СВЕТЛО-ЗЕЛЕНОЕ ДЕРЕВО

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ И ПОЛУЧИТЕ ПОДАРКИ!

ЖЕЛЕЗНАЯ
ДОРОГА
В МИНИАТЮРЕ

В 1-Й ПОСЫЛКЕ

4 выпуска коллекции со скидкой 50%



ВО 2-Й ПОСЫЛКЕ

Удобная папка для хранения журналов



В 4-Й 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-Й ПОСЫЛКЕ

Практичный комплект инструментов для сборки модели железной дороги



БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА**

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