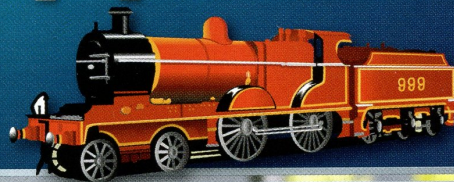
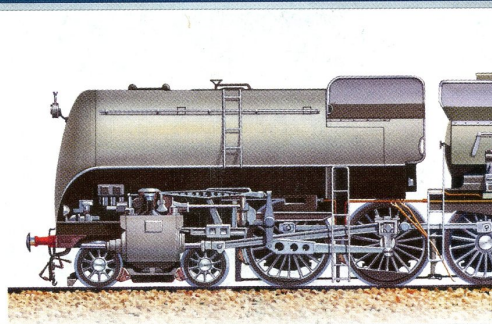
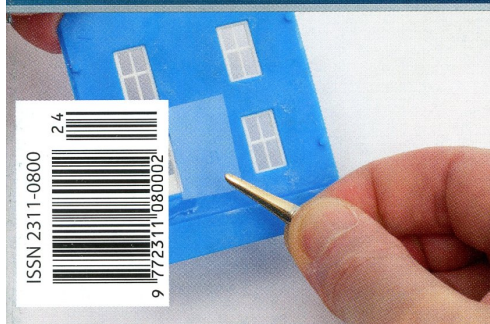


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



24

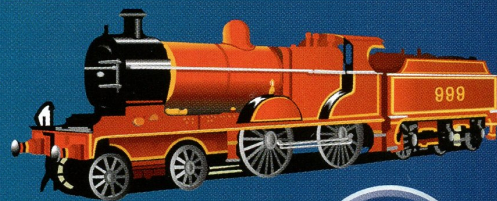


СИНИЙ ДОМ (1)

ПАРОВОЗ СЕРИИ ВТ

МАРШРУТ ДЖАСПЕР –
ПРИНС-РУПЕРТ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



24

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Синий дом (1)

Еще одно строение на вашем макете – синий дом. Начните его сборку с приклеивания окон и дверей.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Серия VT типа 2-3-1+1-3-2

Сочлененный паровоз Байера Гарратта, обладавший хорошей маневренностью, применяли в Алжире, Австралии, Южной Африке, Бразилии и Испании.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Маршрут Джаспер – Принс-Руперт

От заповедного Джаспера до порта Принс-Руперт на берегу Тихого океана по канадской железной дороге – два незабываемых дня.



EAGLEMOSSE
COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 24

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 Звонов

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 «Унивест Принт»
19154, г. Киев, ул. Шевченковский пр. 8

Тираж: 23 000 экз.

Сдано в печать 08.01.2015 г.

© 2015 Eagle Moss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Эдишенз».

Иллюстрации:

3-5 © Curato Oscuro Fotografos;

6-10 © Club Internacional del

Libro; 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.

Украина

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Государственной регистрационной службы Украины КВ № 20658-10478P 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: «Иглмосс Эдишинз», а/я 71, г. Ярославль, 150961.

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.

12+



Синий дом (1)

С этим номером вы получили первую часть деталей для синего дома и можете начать его сборку. Вторая часть будет прилагаться к номеру 25, а с ней и инструкции по дальнейшей сборке. Вы можете выбрать, где именно разместить этот дом и каков будет

окружающий его пейзаж: огороженный ли сад с ведущими к нему дорожками, деревьями, кустарниками и фигурками людей, или же вы придумаете свой вариант. Не забудьте, что дом можно немного состарить, чтобы он стал более естественным и уютным.



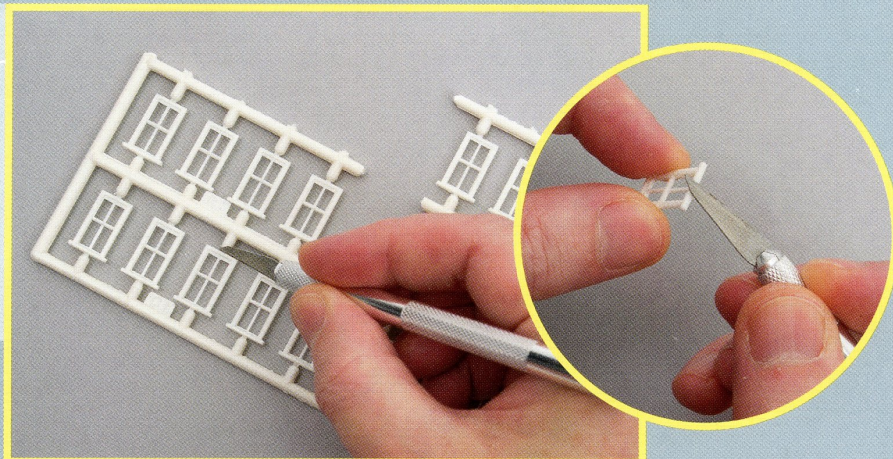
Инструменты и материалы

- Резак или макетные ножницы
- Маленький плоский напильник
- Пинцет
- Клей «Момент»



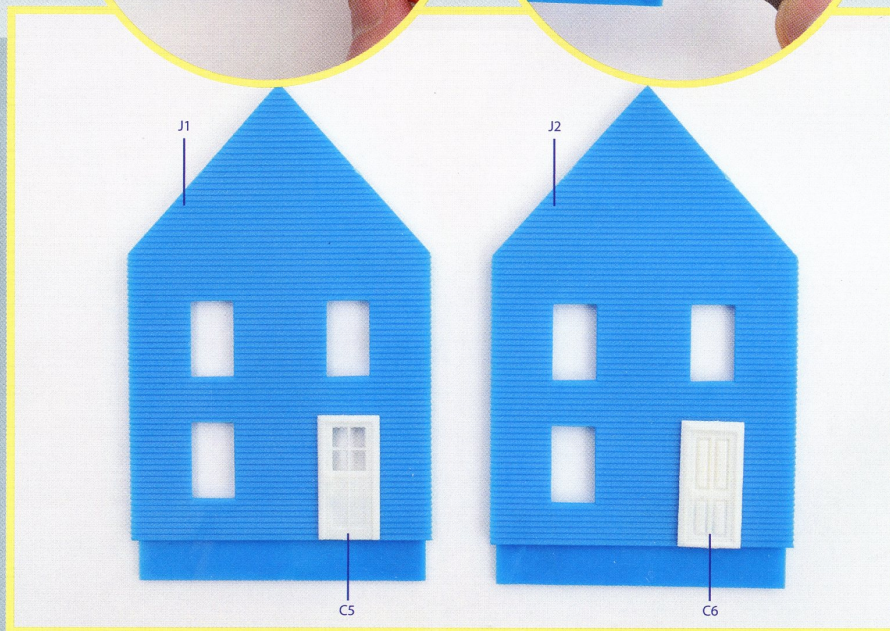
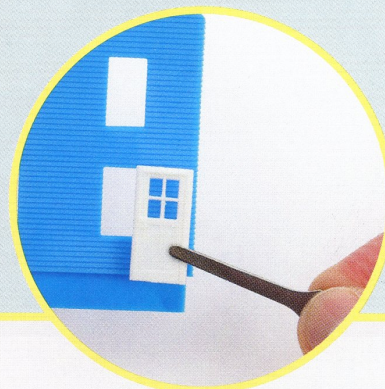
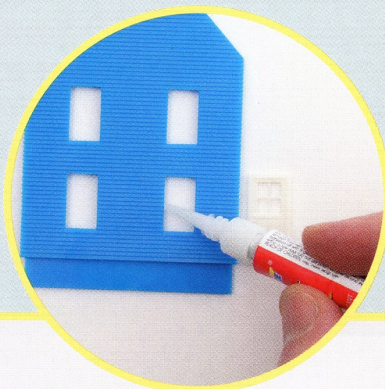
1

Резаком или макетными ножницами аккуратно вырежьте необходимые детали из матриц. Зачистите все грани деталей плоским напильником, удалив все следы креплений. У некоторых деталей номера стоят с обратной стороны, у других они расположены рядом.



2

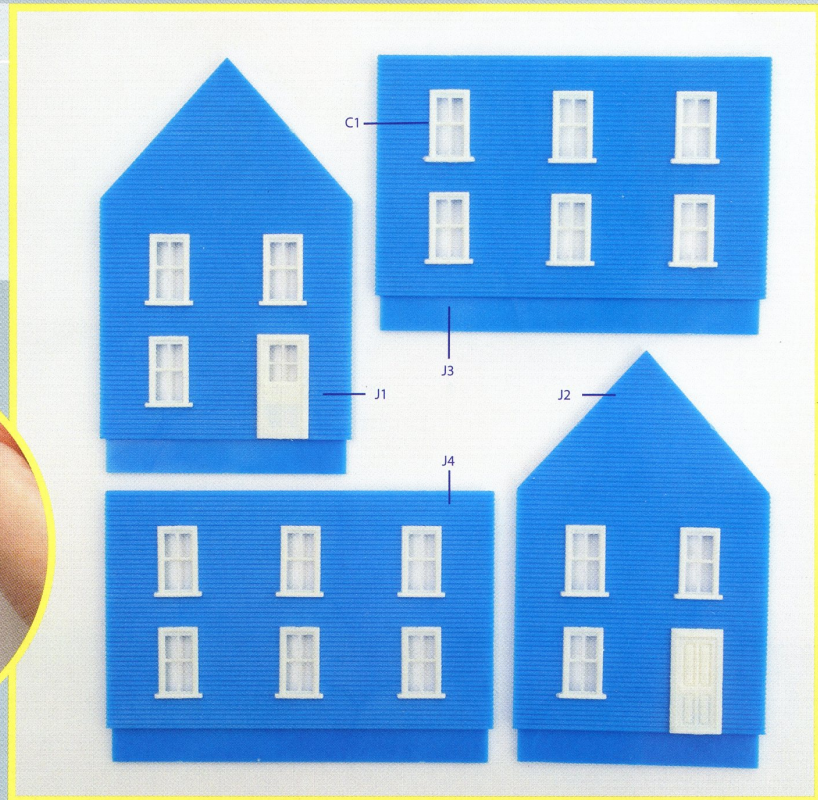
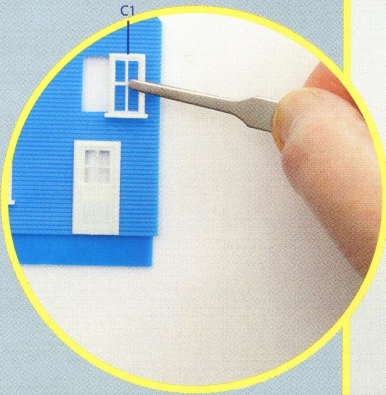
Установите дверь с частичным остеклением (С5) в проем на первом этаже задней торцевой стены (J1). Установите сплошную филенчатую дверь (С6) в проем на первом этаже передней торцевой стены (J2). Нанесите немного клея на края проема, а затем пинцетом установите двери. Следует избегать чрезмерного количества клея, чтобы не запачкать стену или дверь.





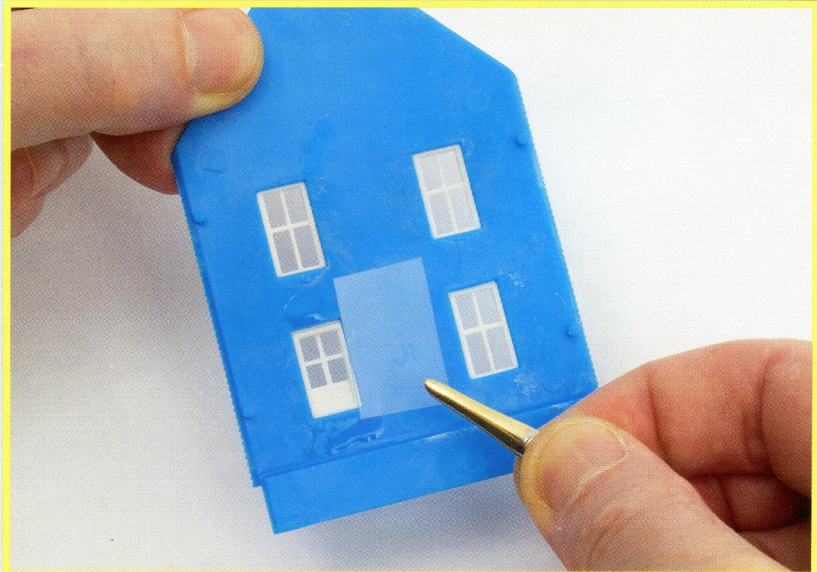
3

Нанесите немного клея по периметру оконного проема и пинцетом установите окно (С1), убедившись, что подоконник находится снизу и обращен наружу. Приклейте так все оконные рамы.



4

Ножницами или резакон вырежьте кусочки из прозрачного листа акрила, чтобы вставить изнутри каждого окна и застекленной двери. Вырезайте «стекла» как минимум на 5 мм шире рам. Нанесите немного клея по периметру проема окна с внутренней стороны стены и приклейте кусок акрила. Застеклите так же все окна. ВАЖНО: прежде чем прикладывать акрил, дайте клею загустеть, поскольку жидкий свежий клей может запачкать «стекла».

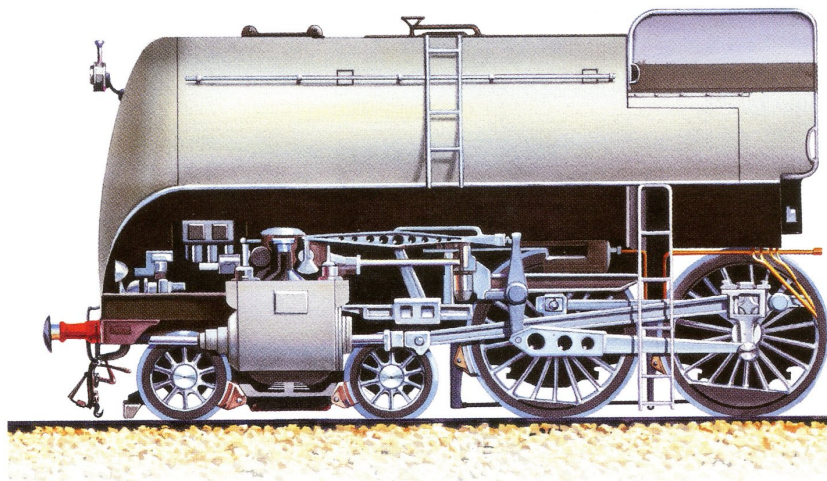


Сохраняйте две лестницы (W1 и W2) до получения следующего номера. Получив вторую часть дома, вы сможете смонтировать стены, крышу, дымоход и остальные детали.

24

Серия ВТ типа 2-3-1+1-3-2

«Париж, Лион, Средиземноморье», Алжир 1936 год



За названием этой серии скрывается легендарный сочлененный паровоз и, несомненно, одна из самых мощных из когда-либо ходивших по рельсам машин – «Байер Гарратт». Ее конструктор, Герберт Уильям Гарратт, предложил некоторые технические решения, которые придали локомотиву гибкость за счет вариативности размеров колес и осей, что дало возможность приспособить его для всех типов дорог и обеспечило ему широкое распространение по всему свету.

ДЛЯ АЛЖИРСКИХ РЕЛЬСОВ

Французская компания «Париж, Лион, Средиземноморье» (PLM) в 1863 году стала зачинательницей алжирской железнодорожной системы. В страну начали поставлять принадлежавшие фирме французские подержанные локомотивы с осевой формулой 0-3-0, которые потом продолжали работать в Алжире почти до самого отказа от применения паровой тяги на железной дороге. В 1932 году в стране появились сочлененные паровозы «Байер Гарратт», ставшие ведущими машинами алжирского железнодорожного парка и самыми мощными из работавших за пределами Соединенных Штатов Америки скоростных пассажир-

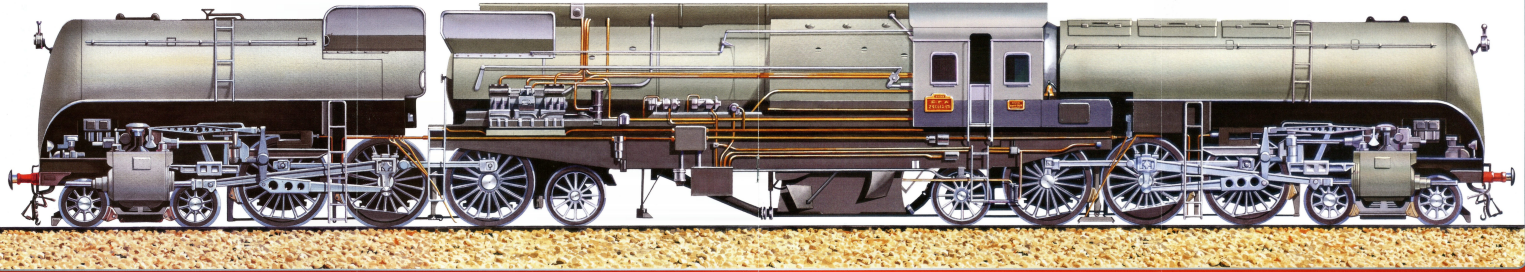
ских локомотивов. Сначала их закупила французская компания, а потом, после ряда слияний, импортировали государственные железные дороги Алжира (CFAE) и Алжирские железные дороги (CFA). Эти локомотивы вошли в историю как «Байер Гарратт» благодаря двустороннему соглашению, заключенному между изобретателем и британской компанией «Байер-Пикок и Ко», которая приобрела лицензию на производство паровозов Гарратта. Локомотивы производили в нескольких вариантах, начиная от небольшого начального 0-2-0 + 0-2-0 для государственных железных дорог Тасмании, до внушительных 2-4-2 + 2-4-2, известных как серия AD60 и предназначенных для перевозки полезных ископаемых в Австралии.

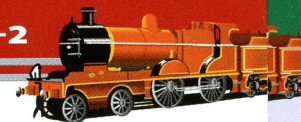
СХЕМА ГАРРАТТА

На сочлененном паровозе «Гарратт» паровые машины располагаются на двух отдельных экипажах, где размещаются емкости для воды и топлива. Экипажи соединяет рама-мост, на которой находятся паровой котел и будка машиниста. Впервые данная система была предложена английским инженером Гарраттом в 1908 году и в честь него получила свое название. Преимущество такой системы заключа-

Серия ВТ типа 2-3-1+1-3-2

«Париж, Лион, Средиземноморье», Алжир 1936 год





ется в том, что на паровозе можно использовать колосниковую решетку большей ширины, а следовательно, и площади. Благодаря гибкости ходовой части «Гарратт» лучше вписывался в повороты. Эта особенность послужила тому, что паровоз завоевал популярность по всему миру. Австралия, Южная Африка, Бразилия и Испания – вот лишь некоторые страны, где служили эти великолепные локомотивы.

РЕКОРД ОПЫТНОЙ МОДЕЛИ

В 1927 году для бразильской железной дороги Сан-Паулу были построены первые «Байер Гарратт». Изначально они имели осевую формулу 1-3-1 + 1-3-1, но затем были переделаны в 2-3-1 + 2-3-1. Четыре года спустя – в 1931 году – Центральная железная дорога Арагона приобрела шесть локомотивов одинаковой компоновки, компания «Эускальдуна» из Бильбао купила лицензию у «Байер-Пикок и Ко» и в 1932 году получила первый заказ от компании «Париж, Лион, Средиземноморье» на поставку

в Алжир одной опытной модели 2-3-1+1-3-2 «Гарратт» АТ1. Ее конструкция несколько отличалась от класса ВТ, заказанного позже в два приема (10 и 29 локомотивов).

В Алжир локомотив прибыл, овеянный славой, потому что по пути от Северного вокзала в Париже до Кале установил непревзойденный рекорд скорости для сочлененных паровозов, развил 137 км/ч с 650-тонным поездом. Уже в Алжире ему удалось сократить время в пути экспрессов из городов Оран и Константина на 20 и 30 % соответственно. Некоторые проблемы привели к преждевременному списанию этих локомотивов. Во-первых, они пострадали от неизбежного небрежного обращения во время Второй мировой войны, а во-вторых, плохое качество воды в Алжире вызывало повреждение чувствительных клапанов поршней. В 1951 году эти паровозы были списаны с алжирских рельсов.

«Гарратт» против «Маллета»

Появление сочлененных локомотивов, чья ходовая часть состоит из двух и более экипажей, размещенных на поворотных тележках, связано с необходимостью вписываться в кривые. По сравнению с паровозами, имеющими одну жесткую раму, сочлененные паровозы более гибкие. Помимо «Гарратта» популярностью пользовались сочлененные паровозы системы Маллета, у которого на поворотной тележке располагалась только передняя группа движущих колесных пар, задняя же находилась в главной раме паровоза. Существуют и другие примеры подобного типа локомотивов, такие как гигантский «Биг Бой», построенный «Американ Локомотив Компани» в 1941 году. Однако ни один не оставил в истории столь заметного следа, как два гиганта: «Гарратт» и «Маллет». В 1922 году они столкнулись в открытом соперничестве на трехмесячных испытаниях, проходивших на южно-африканских железных дорогах. Оба совершили по 58 рейсов протяженностью по 140 км. Оказавшийся не таким мощным, как соперник, «Гарратт»

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1936
Производитель:	«Байер-Пикок и Ко», Гортон, Манчестер, «Франко-Бельж Рем»
Заказчик:	Компания «Париж, Лион, Средиземноморье»
Тяговое усилие, кг:	26 399
Нагрузка на ось, кг:	18 370
Цилиндры, мм:	(4) 490 × 660
Поверхность нагрева, м ² :	260
Диаметр ведущих колес, мм:	1219
Пароперегреватель, м ² :	91
Давление пара, кг/см ² :	20
Площадь колосниковой решетки, м ² :	5,4
Топливо, т:	11
Вода, м ³ :	30
Сцепной вес, кг:	109 310
Общий вес, кг:	212 600
Общая длина, мм:	29 432

в остальном был явно успешнее, показав более высокую, чем «Маллет», скорость и экономичность.

Маршрут Джаспер – Принс-Руперт

Путешествие из Джаспера к Тихоокеанскому побережью дает уникальную возможность познакомиться из окна поезда с потрясающей красотой Канады.

▼ Поезд Джаспер – Принс-Руперт зимой не без юмора называют кратчайшим в мире пассажирским поездом, поскольку в это время года он обычно состоит из локомотива и двух вагонов – одного пассажирского и одного туристического, с куполом для обозрения местности.

ИНТЕРЕСНО

Маршрут до Принс-Руперта – привлекательная альтернатива прямому сообщению для путешественников, желающих попасть из Джаспера в Ванкувер. Из портового города они могут на судне за один день добраться до Ванкувера по Внутреннему Проходу. Это морской путь у побережья Британской Колумбии. По нему идет регулярное транспортное паромное сообщение. Названием Внутренний Проход также обозначается около 1000 островов, расположенных вдоль морского пути.

Среди множества станций канадской трансконтинентальной железной дороги есть и небольшое поселение Джаспер. Там берет начало 1160-километровый железнодорожный участок для движения поездов дальнего следования, ведущий вплоть до самого западного канадского вокзала Принс-Руперт. Этот портовый город – важная отправная точка водного и воздушного сообщения Тихоокеанского побережья. Участок Джаспер – Принс-Руперт до середины XX века был главной сухопутной магистралью региона. Регулярное рельсовое сообщение между городами началось уже в 1914 году, автодорогу проложили лишь во время Второй мировой войны.

ЗЕЛЕНУЮ УЛИЦУ ГРУЗОВЫМ СОСТАВАМ

В первую очередь дорога служит для грузоперевозок. С 2007 года порт Принс-Руперт занял ключевые позиции после значительного расширения кон-

тейнерного терминала, что было обусловлено все большим вытеснением традиционной перевозки лесоматериалов экспортом и импортом сырья и товаров из азиатского региона.

Как принято повсеместно в Канаде, грузовые перевозки между Джаспером и Принс-Рупертом считаются важнее пассажирских. Одно из следствий подобной практики состоит в том, что пассажиры никогда не могут целиком и полностью полагаться на расписание.

Виновниками задержек в двухдневном путешествии, порой продолжительных, служат не только необычайно длинные товарные составы (иногда везущие до 14 тыс. тонн меди). Нередко замедлять ход поездам приходится из-за изъятий железнодорожного пути. Но даже если не остается ничего другого, кроме как сидеть в кресле, время ожидания редко оказывается в тягость благодаря потрясающим пейзажам, открывающимся за огромными окнами поезда.





▼ В Джаспере останавливается также поезд Торонто – Ванкувер, неофициально именуемый «Канадец», и многие пассажиры пересекаются здесь, чтобы ехать в Принс-Руперт.



БЫВШАЯ «СКИНА»

До 2009 года, когда государственная корпорация железнодорожных пассажирских перевозок «ВИА Рейл» (VIA Rail) отказалась от индивидуальных названий составов, курсировавший по живописной железной дороге пассажирский поезд был известен как «Скина». Он и сегодня ходит в обоих направлениях по три раза в неделю: в воскресенье, среду и пятницу. На станции Принс-Джордж поезд останавливается на ночь, и каждый путешественник должен сам позаботиться о месте в гостинице. Поэтому летом лучше зарезервировать номер заранее, еще до начала поездки.

Можно приобрести билеты эконом- или туристического класса. В последнем, предлагаемом только с июля по сентябрь, предоставляются дополнительные (отдельно оплачиваемые) услуги. В Канаде можно совершить и другие путешествия по железной дороге. Любителям таких поездок стоит купить абонемент «Конрейл» (в общей сложности семь маршрутов).

МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ВАГОНЫ 1950-Х

В зависимости от количества проданных билетов поезд состоит из одного или более вагонов «Стэйнлес стил карс». Построенные еще в 1950-е годы компанией «Бадд», вагоны с красивой обшивкой из нержавеющей стали порадуют глаз каждого любителя путешествий по железной дороге. Внутри они полностью модернизированы, в каждом по 68 мест.

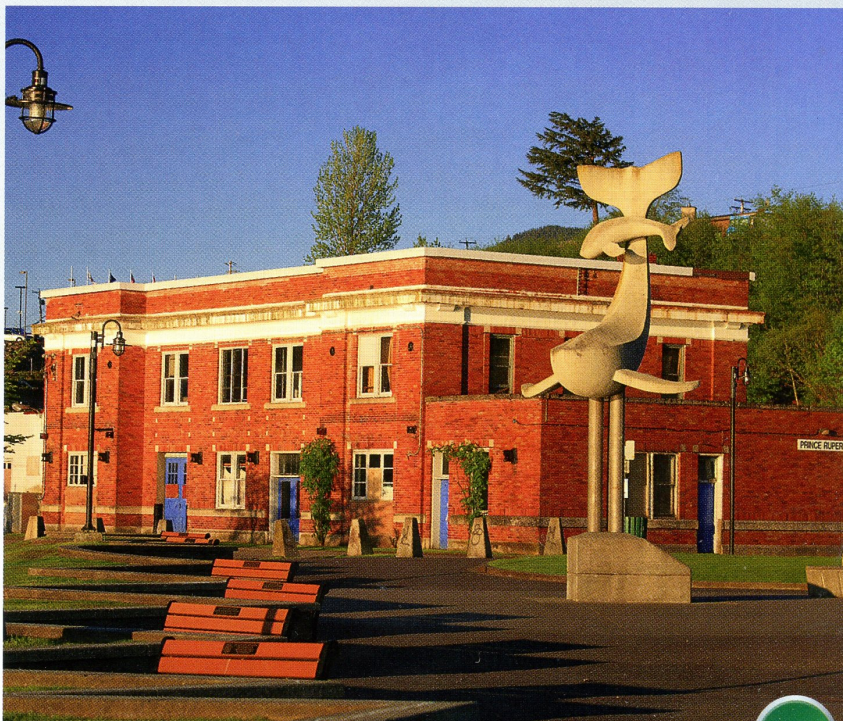
► Вокзал Принс-Руперт расположен в непосредственной близости от порта. Рельсы идут позади здания, на противоположной от моря стороне.

МАРШРУТ

Джаспер – Принс-Джордж –
Вандерхуф – Эндако –
Бернс Лейк – Хьюстон –
Смитерс – Нью-Хэзлтон –
Принс-Руперт

В хвосте поезда идет облицованный нержавеющей сталью двухэтажный вагон с панорамным стеклянным куполом и баром.

Пассажирам туристического класса в ходе поездки сервируются завтрак, обед, полдник и ужин, а также предоставляется эксклюзивный доступ в вагон со стеклянным куполом. В пути можно приобрести закуски и напитки (алкогольные и безалкогольные).





▲ Элегантное покрытие из нержавеющей стали вот уже более 60 лет защищает вагоны от коррозии и ржавчины.

ИЗ АЛЬБЕРТЫ В БРИТАНСКУЮ КОЛУМБИЮ

Путешествие начинается в городке Джаспер, известном за пределами страны в первую очередь благодаря расположенному по соседству одноименному национальному парку, в 1984 году внесенному в список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

По радио включают рок-н-ролл – прекрасное музыкальное сопровождение для начала путешествия. Но почти час до этого было довольно тихо, пока отправление задерживалось из-за обычного опоздания поезда из Ванкувера.

Примерно через 30 км, пройдя тоннель горного перевала Йеллоухед, мы пересекаем не только границу штатов Британская Колумбия и Альберта,

но и континентальный водораздел. Кроме того, часы следует перевести на час назад – в Британской Колумбии живут по Тихоокеанскому стандартному времени. Ярчайшей географической и природной достопримечательностью следующего отрезка пути становится 3954-метровая гора Робсон – наивысшая точка канадских Скалистых гор. По пути вниз поезд идет по мосту через реку Рауш, которая изгибается плавной кривой, что позволяет сделать несколько интересных фотографий из последнего вагона, со стеклянным куполом. За окном чередуются сельскохозяйственные угодья и холмы. От проходящего состава в воздух взлетают миллионы семян местного вида одуванчиков, так что можно подумать – началась метель.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Город Джаспер находится совсем недалеко от одноименного национального парка. К нему примыкают парки Банф, Йохо, Кутеней; все вместе они образуют уникальный природный резерват. Джаспер превосходит по площади крупнейшие парки мира (10,75 тыс. кв. км). Он расположен на восточных склонах Скалистых гор. Самые ценные его объекты – комплекс реликтовых лесов в окрестностях Ледникового поля Колумбия на склонах долины реки Сануапта, где сохранились ели возрастом более 700 лет, и пещера с наскальными рисунками первобытных людей.

На территорию Джаспера от ледяного поля спускается язык ледника Атабаска, который когда-то заполнял всю долину одноименной реки и тянулся на 96 км. Теперь он сократился до 4,8 км и продолжает уменьшаться на 12 м в год. По долине реки Атабаска следуют основные потоки туристов. Все они стремятся к водопаду Атабаска, который обрушивается с высоты 23 м в ущелье. В парке находится Дом-музей Джаспера – одного из первых заготовителей пушнины в этом районе, чьим именем и назван национальный парк.

НОЧЬ В ПРИНС-ДЖОРДЖЕ

Принс-Джордж – на удивление крупный провинциальный городок с хорошей инфраструктурой и целым рядом промышленных предприятий. Кроме того, именно здесь находится пересечение с идущим с севера на юг перегоном Канадской национальной железной дороги. Здесь поезд делает длительную остановку, и пассажиры должны за свой счет переночевать в городских отелях. Энтузиасты техники могут посетить Музей железной дороги и лесного хозяйства, в котором представлены некоторые дизельные локомотивы и старинное тяжелое оборудование местной лесной промышленности.



ВДОЛЬ ИЗВИЛИСТОЙ РЕКИ

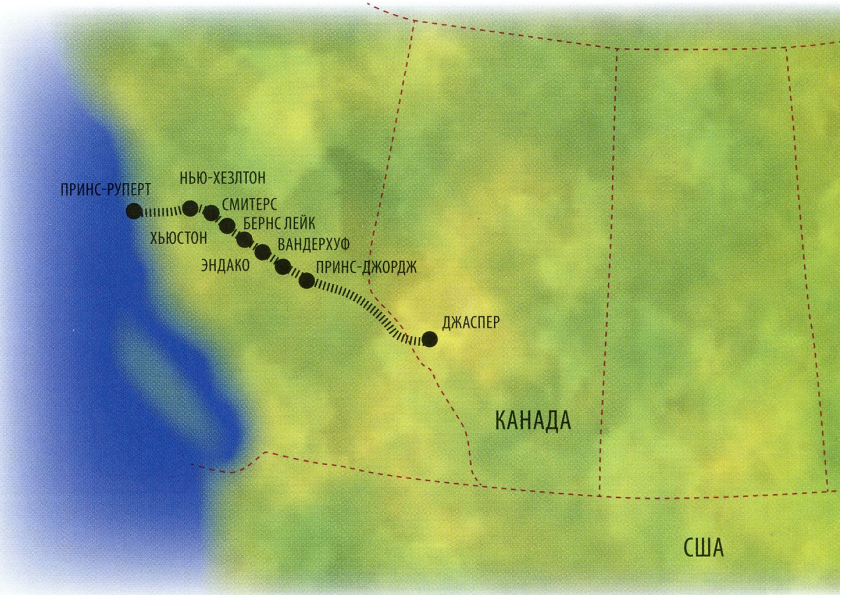
На следующее утро, распрощавшись с Принс-Джорджем, поезд минует долину реки Фрейзер, которая отсюда поворачивает на юг, чтобы позже вновь пересечься с линией Канадской национальной железной дороги и «ВИА» в Ванкувере. Тем временем поезд несколько километров следует вдоль Нечако, притока реки Фрейзер. Местность тут покрыта густым лесом, главным образом березняком, нередко также можно увидеть крупные смешанные елово-березовые массивы. Позже поезд на протяжении многих километров идет вдоль берега озера Фрейзер, где ландшафт делается намного более холмистым.

К обеду пейзаж становится еще интереснее: приближается прибрежный горный хребет. Миновав горный перевал, далее до самого пункта назначения поезд идет вдоль реки Скина (по имени которой некогда назывался), следуя почти за каждым ее поворотом.

Теперь горы справа и слева от рельсов вновь обретают альпийский размах. Так, зигзагообразный профиль горной цепи «Семь сестер», расположившейся широкой дугой, заставляет как по команде щелкать затворы всех фотоаппаратов. Но качество снимков, сделанных через неоткрывающиеся окна, которые в Джаспере перед отправлением не моют, едва ли вызовет бессонницу у местных производителей почтовых открыток.

К ОКЕАНУ

За несколько десятков километров до пункта назначения Скина начинает медленно превращаться во фьорд а пейзаж разительно напоминает Норвегию.

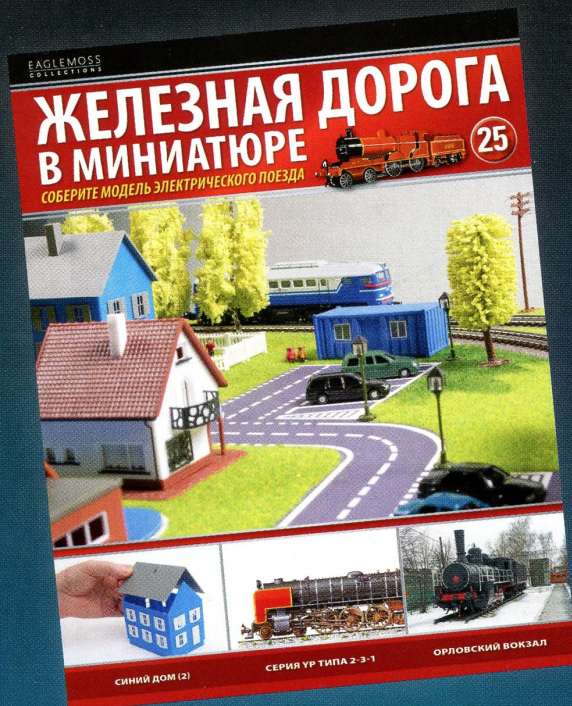


Удивительно, но уже здесь, фактически в нескольких километрах от побережья, четко видны отлив и прилив. Наконец мы подъезжаем к расположенному в порту, в непосредственной близости от города, железнодорожному вокзалу. Тихий океан встречает путников в конце дороги, но приключения на этом не заканчиваются. Туристы могут выбрать отдых на природе на свой вкус: отправиться в поход или на рыбалку в окрестных лесах или продолжить путешествие на пароме по Внутреннему Проходу вдоль побережья.

▼ Во время поездки путешественник имеет возможность любоваться пейзажами невероятной красоты и по достоинству оценить природу Канады.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 25:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Вы оформили стены синего дома. Теперь соедините их под идеально прямыми углами и накройте крышей.

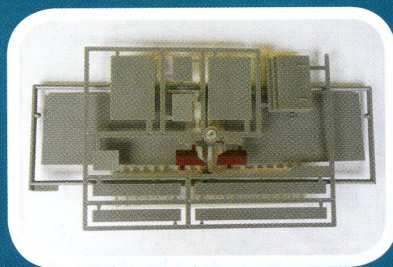
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Строительство железных дорог в Индии проходило под руководством Великобритании, но последний паровоз изготовили в США.

ПОД СТУК КОЛЕС

Вокзал города Орла отличается не только изящной архитектурой, но и так называемым островным расположением.

С выпуском 25:



ВТОРАЯ ЧАСТЬ СИНЕГО ДОМА

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru