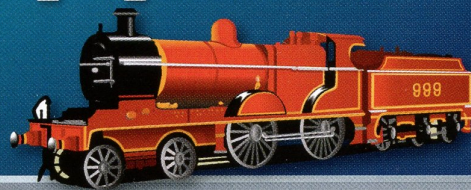
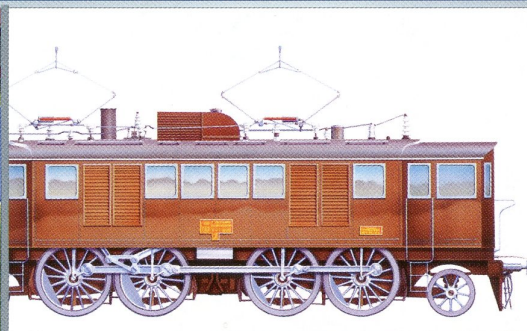


# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



40



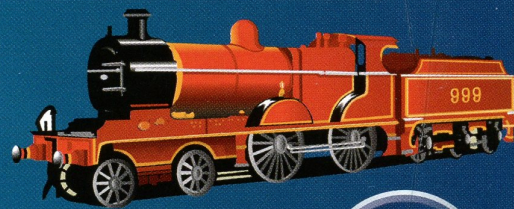
ISSN 2311-0805  
9 772311 080064  
40

ДОМИК С БАЛКОНОМ (2)

ЭЛЕКТРОВАЗ СЕРИИ  
V 40 ТИПА 1-D-1

РОДОПСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ  
ДОРОГА

# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



# 40

## СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

### ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

### 3-5

#### Домик с балконом (2)

Смонтируйте стены, крышу, мансарду и балкон, добавьте дымоход, желоба, водосточные трубы – и очередной домик готов.

### ЛОКОМОТИВЫ МИРА

### 6-11

#### Электровоз серии V 40 типа 1-D-1

Электровозы серии V 40 были построены специально для магистрали Королевских дорог Венгрии между Будапештом и Хедьешхаломом.

### ПОД СТУК КОЛЕС

### 12-15

#### Родопская железная дорога

Родопская железная дорога не только очарует пассажиров великолепными пейзажами, но и доставит на лучшие горные курорты Болгарии.



#### РОССИЯ

##### Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: [www.eagleboss.ru](http://www.eagleboss.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.eagleboss.ru](http://www.eagleboss.ru).

#### Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: [shop.eagleboss.com/ru](http://shop.eagleboss.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.eagleboss.ru](http://www.eagleboss.ru)

## EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 40

#### 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: [collections@eagleboss.ru](mailto:collections@eagleboss.ru)

[www.eagleboss.ru](http://www.eagleboss.ru)

#### Главный редактор:

Павел Звонков

#### Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 руб.

#### Украина

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Государственной регистрационной службы Украины КВ № 20658-10478Р от 15.04.2014 г.

#### Учредитель и издатель:

ООО «Иглмосс 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@eagleboss.com.ua](mailto:info@eagleboss.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 «Унивест Принт»  
01054, г. Киев, ул. Довженко, 44 Б

#### Тираж: 16 800 экз.

Сдано в печать 30.04.2015

© 2015 Eagleboss Ltd.

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

#### Иллюстрации:

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

Детали для сборки являются неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно.

P921-N

Паровоз, представленный на обложке журнала и в верхней части страниц, используется только в целях художественного оформления журнала и в коллекцию не входит.

12+

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

[www.eagleboss.ru](http://www.eagleboss.ru)



# Домик с балконом (2)

С этим номером вы получили очередной участок поворотного рельсового пути с разъемами для электропроводки. Сохраняйте его в надежном месте, пока он не понадобится на одном из этапов сборки. Вторая часть пошаговой инструкции поможет вам закончить сборку самого малень-

кого дома модели. Будьте терпеливы при его монтаже, и вам удастся добиться идеального результата. Завершив работу над домиком с балконом, установите его в любое понравившееся вам место на макете. Проследите, чтобы другие, более крупные здания не загромождали его.



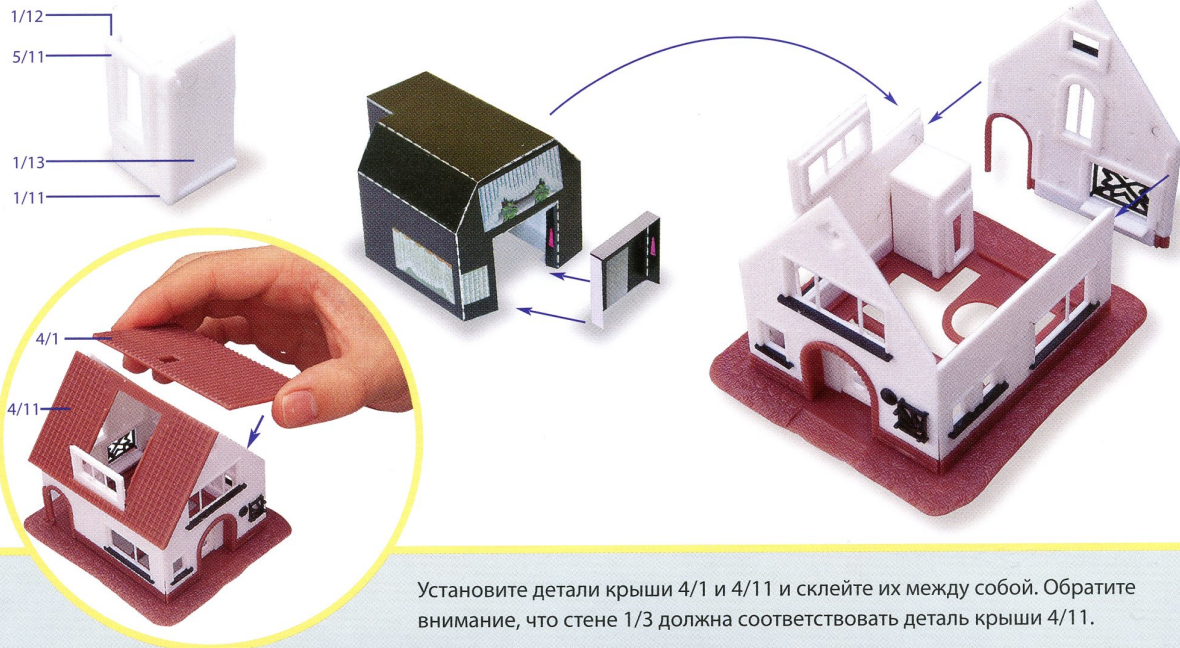
## Материалы и инструменты

- Клей «Момент»
- Небольшой резак или ножницы



1

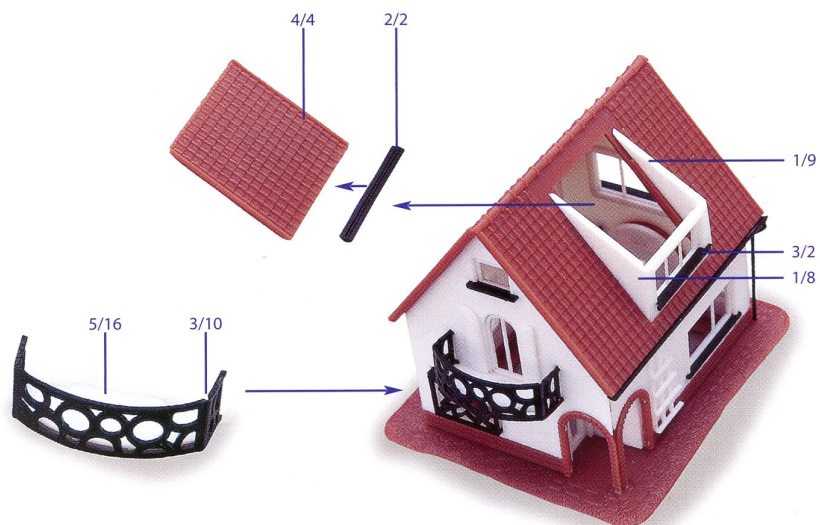
Склейте части, которые формируют тамбур при входе: 1/11, 1/12, 1/13 и 5/11. Это будет легче сделать, если вы перевернете деталь вверх ногами. Вырежьте и сложите развертку внутреннего картонного домика, как показано на рисунке, добавив каплю клея на припусках, чтобы сделать его прочным. Эта картонная завеса поможет сохранить стены непрозрачными, если вы решите осветить дом изнутри. Смонтируйте четыре стены дома на основании. Присоедините тамбур, а затем вставьте темную картонную «подкладку» дома.



Установите детали крыши 4/1 и 4/11 и склейте их между собой. Обратите внимание, что стене 1/3 должна соответствовать деталь крыши 4/11.

2

Аккуратно согните концы детали 3/10 и приложите к стене, чтобы сформировать полукруглый балкон дома. Приклейте балкон к стене дома. Небольшие отверстия в стене подскажут вам, куда устанавливать перила балкона. Приклейте на крышу мансарду и все желоба.

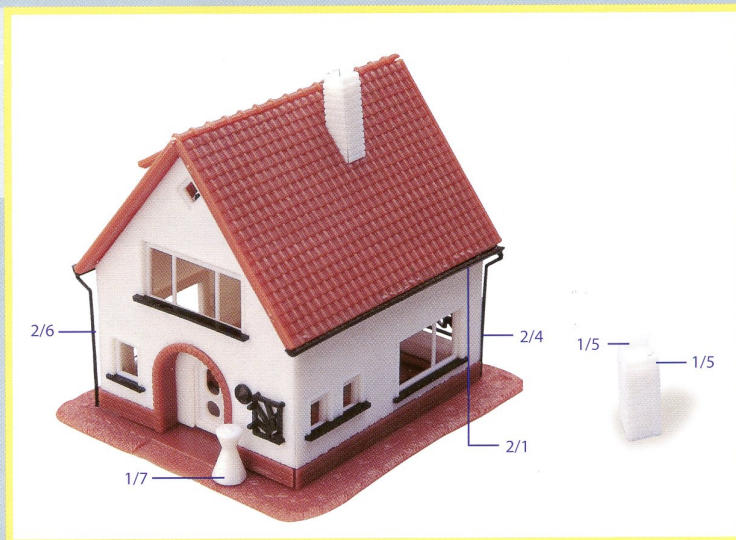




## 3

Остается только закончить мелкие детали: дымоход (1/5), водосточные трубы (2/4 и 2/6) и небольшую скульптуру у входа (1/7).

Несмотря на то что внутри домика с балконом предусмотрены экраны из бумаги на случай, если вы когда-нибудь захотите оснастить его освещением, лампочки для него в комплект поставки коллекции не входят. Реалистичнее будет не освещать все здания макета.

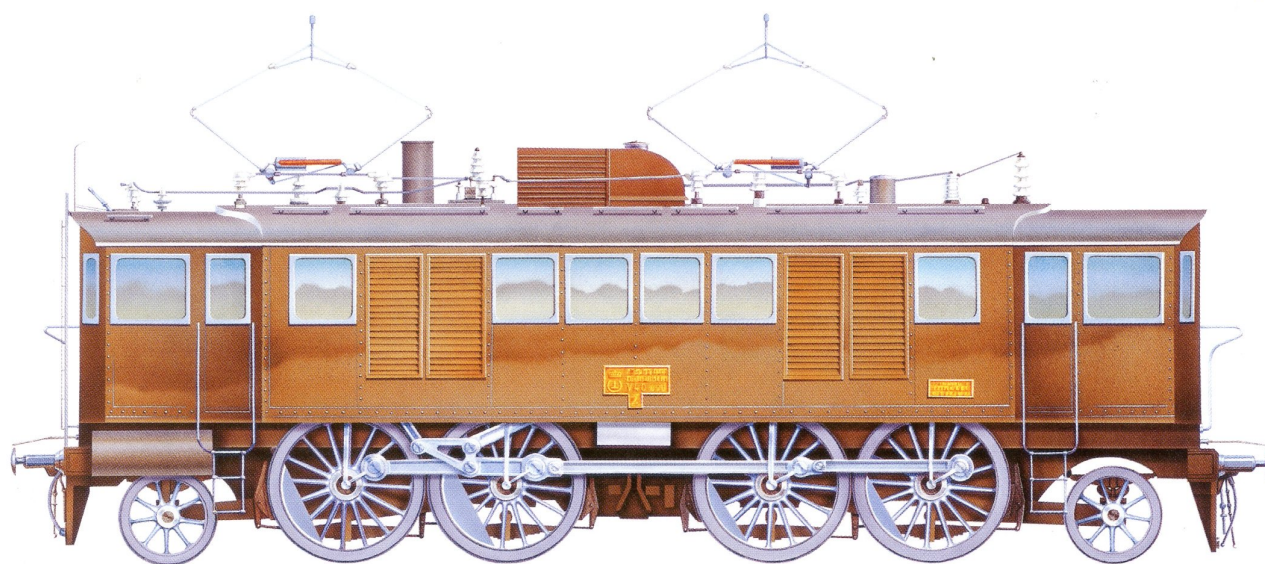


Номер выпуска	Полученные детали	Сборка	Номер выпуска	Полученные детали	Сборка
1	Пассажирский вагон Участок прямого рельсового пути	Начало проекта	21	Первая часть пассажирского вагона	Сборка школы (3)
2	Стрелочный перевод и переключатель, электрический фонарь, первые две части плана макета	Создание основы макета	22	Вторая часть пассажирского вагона Участок поворотного рельсового пути	Сборка пассажирского вагона
3	1/2 кирпичного домика, вторая половина плана макета	Общие советы по сборке зданий	23	Две большие ели Легковой автомобиль зеленого цвета	Лужайки и газоны
4	1/2 часть кирпичного домика Электрическая лампочка	Сборка кирпичного дома	24	Первая часть синего дома	Синий дом (1)
5	Участок рельсового пути Фруктовое дерево	Сборка гаража и ограды кирпичного дома	25	Вторая часть синего дома	Синий дом (2)
6	Железнодорожный переезд	Сборка железнодорожного переезда	26	Штабель труб Молодое светло-зеленое дерево	Синий дом (3)
7	Корпус цистерны для газа Пакет светло-зеленой травы	Сборка железнодорожных будок	27	Синяя коробка переключателей Большая ель	Детали сада (1)
8	Рама цистерны для газа Светло-зеленое дерево	Монтаж цистерны для газа	28	Набор фигурок вагоновожатых Черный автомобиль	Как состарить здание
9	Первая половина платформы станции	План макета	29	Первая часть белого дома	Установка зданий
10	Вторая половина платформы станции	Сборка платформы станции	30	Вторая часть белого дома	Изготовление заборов
11	Первая половина пассажирского вагона Участок прямого рельсового пути	Установка платформы станции	31	Третья часть белого дома	Сборка белого дома (1)
12	1/2 пассажирского вагона Участок поворотного рельсового пути	Сборка пассажирского вагона	32	Участок прямого рельсового пути Фруктовое дерево, гвозди	Сборка белого дома (2)
13	Первая половина изгороди 3 цветущих куста	Как состарить вагоны	33	Две небольшие ели Лампочка	Детали сада (2)
14	Пакет темно-зеленой травы Участок поворотного рельсового пути	Искусственная трава	34	Первая часть водонапорной башни	Гравий и песок
15	Участок поворотного рельсового пути Молодое светло-зеленое дерево	Изготовление деревьев	35	Вторая часть водонапорной башни	Водонапорная башня (1)
16	Дом для работников железной дороги	Изготовление деревьев (продолжение)	36	Правопутный стрелочный перевод	Водонапорная башня (2) и рекламные щиты
17	Первая часть школы	Крепление деревьев	37	Маршрутная рукоятка	Камни и возвышенности
18	Вторая часть школы	Изготовление кустарников	38	Первая часть домика с балконом	Сад и огород
19	Третья часть школы	Сборка школы (1)	39	Вторая часть домика с балконом Пакет светло-зеленой травы	Домик с балконом (1)
20	4 фигурки жителей, 2 скамьи Легковой автомобиль красного цвета	Сборка школы (2)	40	6-й участок поворотного рельсового пути	Домик с балконом (2)

40

# Электровоз серии V 40 типа 1-D-1

Королевские железные дороги Венгрии, 1933 год



С тоящая в названии этого локомотива литера V – первая буква венгерского слова *villamos*, что буквально означает «электроэнергия». Благодаря ей и одному из самых выдающихся инженеров Королевские железные дороги Венгрии опередили свое время. Оснащенный сложной и продуманной системой, этот локомотив сделал возможным использование промышленного тока (частотой около 50 Гц) для железнодорожного транспорта.

## СТАВКА НА ВЫСОКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ

Выбор варианта электрификации той или иной железнодорожной линии чрезвычайно важен. Система отважного первопроходца инженера Кальмана Кандо доказала свою эффективность и была внедрена на множестве магистралей во всех уголках планеты. Таким образом, несмотря на недолгую жизнь, этот венгерский ученый и практик обеспечил себе место в пантеоне крупнейших инженеров мира. Кальман Кандо был человеком, опередившим свое время. Еще в 1917 году он сделал ставку на ток высокого напряжения промышленной частоты. Толь-

ко через десять лет стало технически возможным осуществить это на практике. Первые попытки исследований в области электрификации железных дорог относятся к XIX веку, но раньше все проекты основывались на предположении, что железные дороги будут работать от генераторов. Новизна созданной Кандо линии состояла в том, что она использовала электроэнергию собственной контактной сети. Правда, ввиду скудного потока энергии в регионе государственным железным дорогам пришлось построить собственную генераторную станцию и сеть питающих подстанций.

Ранняя смерть, в 1931 году, помешала Кандо увидеть свою мечту воплощенной. Крупный проект по сооружению первой в мире железнодорожной системы с использованием для магистрали однофазного промышленного тока был завершен лишь два года спустя.

## МЕЖДУ БУДАПЕШТОМ И ХЕДЬЕШХАЛОМ

Венгерскому инженеру удалось казавшееся невозможным в начале XX века – создать экономичную систему с минимальным количеством подстанций для



## Электровоз серии V 40 типа 1-D-1

*Королевские железные дороги Венгрии, 1933 год*





питания локомотивов, с использованием однофазного тока частотой 50 Гц, функционировавшую так, как если бы она питалась трехфазным током. Фирма «Ганц и Ко.», инженерным отделом которой руководил сам Кандо, получила заказ на строительство локомотивов 0-E-0 мощностью 1600 л. с. Реализация задуманной за много лет до этого идеи началась в 1923 году на испытательном перегоне длиной около 14 км. Проект продемонстрировал свою эффективность и получил финансирование на Британских островах. Началась электрификация линии протяженностью 189 км на магистрали между Будапештом и городом Хедьешалом, расположенным на границе с Австрией. Для новой магистрали были построены локомотивы V 40. Их созданием наряду с фирмой «Ганц и Ко.» занималась английская компания «Метрополитен-Виккерс Электрикал». Помимо 24 экземпляров для скоростных пассажирских перевозок с осевой формулой 1-D-1 были построены четыре машины типа 0-F-0 для грузовых перевозок.

### ОТ ОДНОЙ ФАЗЫ ДО ШЕСТИ

Основой системы, созданной для Королевской железной дороги Венгрии, стало электрооборудование, которым был оснащен локомотив V 40, позволявшее использовать промышленный ток. Мотор и генератор, преобразовывавший однофазный переменный ток в трехфазный, работали синхронно. При отключении токоприемника результирующий ток мог трансформироваться в шестифазный.

Для решения проблем, неизбежно возникающих из-за нагревания преобразователя, его оснастили системами охлаждения, масляной для статора и водной для ротора, с остроумной герметизацией, обеспечивающей водонепроницаемость. Один из самых существенных недостатков механизма состоял в том, что его скорости предопределялись заранее, в соответствии с числом фаз. Так, скорость могла быть 25, 50, 75 или 100 км/ч. Четыре ведущих оси локомотива приводились в движение шатунами, непосредственно соединявшимися с внутренними моторами машины. С другой стороны, электровоз был снабжен сложной тормозной системой.

## Электрические паровозы: неудачная попытка

Непрерывные поиски более дешевых и эффективных механизмов ведут к постоянным усовершенствованиям. Однако нередко извилистая дорога прогресса заходит в тупик. Так, например, произошло с парозлектрическими локомотивами. Несмотря на многолетние старания объединить работу пара и электричества, эта идея оказалась, может быть, остроумной, но непрактичной. Первую попытку, в 1896 году, предпринял француз Жан-Жак Эльманн. Его паровой котел приводил в действие поршневой двигатель, который в свою очередь заряжал генератор, питавший тяговые электродвигатели. Хотя в ходе испытаний механизм вел себя неплохо, проект не был принят. Однако он предвосхитил многие решения, позднее нашедшие применение в дизель-электрических локомотивах. Много лет спустя эксперимент с парозлектрической двигательной установкой возобновился. В 1938 году

## КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1933
Изготовители:	«Ганц и Ко.», Венгрия, «Метрополитен-Виккерс Электрикал Лтд», Великобритания
Ширина колеи, мм:	1435
Максимальная нагрузка на ось, т:	17,5
Привод (однофазный переменный ток), В (Гц):	15 000 (50)
Питание:	Контактная линия и фазопреобразователь
Мощность двигателя, л. с. (кВт):	2500 (1865)
Тяговое усилие, кН:	171
Максимальная скорость, км/ч:	100
Сцепной вес, кг:	70 000
Общий вес, кг:	97 700
Общая длина, мм:	13 715

компания «Юнион Пасифик Рейлроуд» решила попытаться счастья с локомотивом, внешне напоминавшим паровоз, но оборудованный аэродинамическим обтекателем. Девять лет спустя был испытан подобный локомотив «С&О». Обе машины остались лишь экспериментом.



# Родопская железная дорога

**Последняя узкоколейная железная дорога Болгарии проходит по уникальному Рила-Родопскому горному массиву, лежащему на юго-западе страны.**

**Р**одопская железная дорога в Болгарии – одна из последних крупных дорог с шириной колеи 760 мм, остающихся в эксплуатации и сегодня. Ее маршрут проходит в непосредственной близости от греческой границы по Рила-Родопскому горному массиву на юго-западе Болгарии.

## ДВАДЦАТИЛЕТНЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Решение о строительстве узкоколейки было принято парламентом в 1920 году, и в следующем году прокладка дороги началась. Однако под влиянием политической нестабильности и мирового экономического кризиса строительство растянулось на много лет. Так, в 1926 году открылся участок до города Велинграда протяженностью всего 40 км.

Начало Второй мировой войны значительно ускорило строительные работы. В основном трассу

завершили к 1943 году, а к декабрю 1945-го соорудили последний семикилометровый участок – до города Добриниште. До начала 1960-х годов линия работала исключительно на паровой тяге, а затем ее полностью перевели на дизель, кроме паровоза для составов особого назначения.

Вопреки упорно ходившим слухам о скором прекращении движения в регионе развилась туристическая инфраструктура, и маршрут стал популярным среди любителей железных дорог.

## НЕМЕЦКИЕ И РУМЫНСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ

Дизельные локомотивы серии 75.0xx Болгарских государственных железных дорог (БЖД) были изготовлены немецкой фирмой «Хеншель» в Касселе. В 1965–1966 годах компания поставила Родопской железной дороге десять тепловозов. Испытанным

▼ Специально для узкоколейной Родопской железной дороги немецкая компания «Берлинер Maschinenbau» разработала на базе саксонской машины VII K очень мощный локомотив 609 76. Последние десять действующих паровозов этой серии были закуплены в 1949 году на заводе «Фаблок» в Польше.





◀ Железнодорожная линия проходит по горам, расщеченным ущельями. Из-за больших уклонов тепловозная тяга пришла здесь на смену паровой довольно рано.

## СТАНЦИИ МАРШРУТА СЕПТЕМВРИ – ДОБРИНИШТЕ

Септември  
Варвара  
Чепино  
Долене  
Костандово  
Велинград  
Велинград-Южный  
Света-Петка  
Аврамово  
Черна-Места  
Якоруда  
Дагоново  
Белица  
Генерал Ковачев  
Гулийна Баня  
Разлог  
Банско  
Добриниште

◀ При выезде из Добриниште можно увидеть снятый с эксплуатации узкоколейный подвижной состав.

здесь ранее, в декабре 1963 года, 600-сильным локомотивам 2095.09 Австрийских федеральных железных дорог (фирмы «Зиммеринг-Грац-Паулер АГ») явно не хватало мощности на длинных подъемах.

В 1976–1977 годах в Румынии, на бухарестском заводе «Фаур», взяв за образец модель фирмы «Хеншель», построили еще 15 локомотивов серии БЖД 76. А в 1988 году были выпущены 10 тепловозов серии 77. Румынские локомотивы примерно на 4 т тяжелее и немного отличаются по внешнему виду.

Вскоре после закрытия в 2000 году в Болгарии всех остальных дорог с шириной колеи 760 мм локомотивы серии 76 списали. Пять машин серии 77 продали в Аргентину. С 2005 года на линии вновь ходит паровоз (№ 60976), водящий специальные поезда, составленные по заказу из соответствующих служебных и пассажирских вагонов.

### ВНИЗ-ВВЕРХ

Узкоколейная дорога на Добриниште отходит от магистрали София – Пловдив в Септември. Протяженность ее составляет 125 км. Возвращающееся к магистрали на Пазарджик ответвление в селе Варвара, идущее по равнине через села Ветрен-Дол и Ляхово и окружающие сельскохозяйственные угодья, добавляет еще 16 км. Сразу за узловой железнодорожной станцией идет резкий уклон. В то же время начинается ущелье вдоль

реки Чепина, по которому проходит 15 км маршрута и чья ширина в самом узком месте всего 15 м. Здесь встречаются первые тоннели и противокампаные галереи. После широкой петли дорога подходит к железнодорожному вокзалу города Костандово.

Дальше линия поднимается на горное плато и подходит к городу Велинграду. Размеры вокзала с его двумя постами централизации и обширным путевым хозяйством напоминают о лучших былых временах. Тем не менее как курорт Велинград по-прежнему сохраняет свое значение. В городе железная дорога идет в непосредственной близости от улиц или прямо по ним.





### ЧЕРЕЗ ТОННЕЛИ, УЩЕЛЬЯ И ПОЛЯ

После Велинграда снова начинается подъем, от села Света-Петка крутой уклон ведет в Аврамово. Этот участок – наиболее примечательная часть маршрута: проходя на четырех различных уровнях, совершая множество изгибов и поворотов, через 17 тоннелей (длиннейший из которых 314-метровый вершинный тоннель) дорога достигает самого высокогорного вокзала Балкан Аврамово (1267 м над уровнем моря).

Спуск начинается за селом Черна-Места. Отсюда дорога идет по долине одноименной реки до города Якоруда, большая часть жителей которого – мусульмане. Следующие далее широкие долины и табачные поля великолепно смотрятся на фоне гор.

За станцией Генерал Ковачев долина снова сужается. Ближайшие города – Разлог и, после выхода из ущелья, популярный летний курорт Банско. Через пять часов с начала пути поезд прибывает в конечную точку маршрута – город Добриниште. Отсюда всего 60 км до границы с Грецией.

### КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Велинград называют спа-столицей Балкан. Здесь почти всегда солнечно, а горы, окружающие курорт со всех сторон, защищают его от ветров. Небольшие теплые дуновения здесь называют «белым ветром». Чистейший горный воздух, хвойные леса, около 80 термальных минеральных источников с температурой воды от 22 до 96 °С привлекают сюда множество желающих отдохнуть и поправить здоровье. Зимой особенно оживленным становится местечко Юндылы, в 16 км от Велинграда, куда приезжают любители горных лыж.

▲ Горные районы Болгарии мало освоены туристами, поэтому здесь сохранились редкие виды растений и животных.

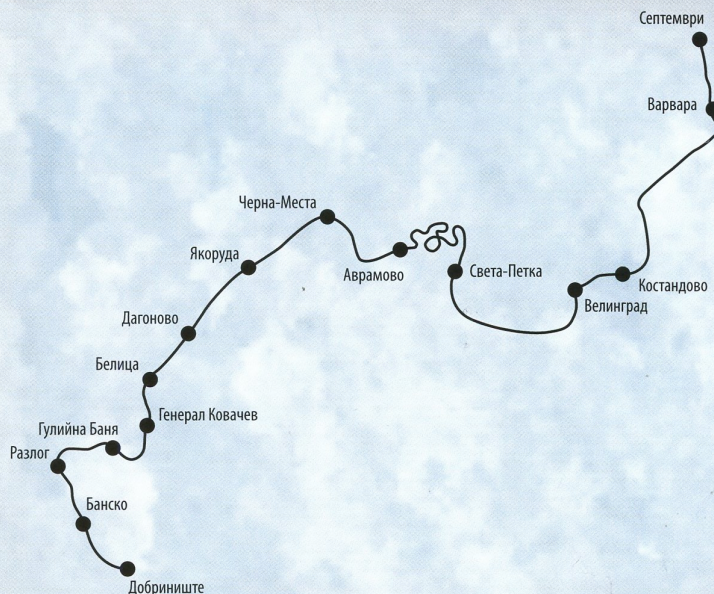
▲ Тепловоз 75 004 производства «Хеншель» с двигателем от «Майбах» и передачей «Фойт», закупленный Болгарией в 1965 году, продолжает работать и сегодня.





## ИНТЕРЕСНО

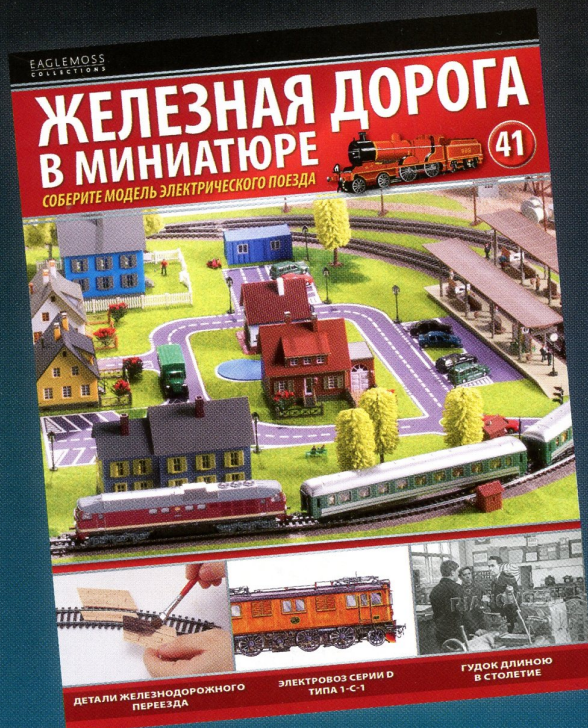
Банско — отличное место для тех, кто любит зимние виды спорта. Этот курорт отличается самым длинным горнолыжным сезоном в Болгарии. Снег здесь лежит с середины декабря до середины апреля и нередко достигает толщины 2 м. В городе не бывает холоднее  $-3^{\circ}\text{C}$ , но в горах нередки морозы до  $-15^{\circ}\text{C}$ . На местных склонах найдут подходящую для себя трассу лыжники-новички, и профессионалы, сноубордисты и любители беговых лыж. Сюда приезжают с маленькими детьми — для них здесь тоже предусмотрены развлечения. А после лыж можно отправиться в один из 400 уютных ресторанчиков Банско, полюбоваться старинной колокольней, зайти в церковь Святой Богородицы, чтобы увидеть удивительный деревянный резной иконостас. А можно отправиться в близлежащий национальный парк «Пирин», где у подножия горы Вихрен целая россыпь круглых озер — более 180.



▼ Локомотивы 77 009 и 76 609 готовы покинуть депо Septemvri. Танк-паровоз вмещает почти 4 т угля, достаточно, чтобы хорошо поработать лопатой.



# СКОРО В ВЫПУСКЕ 41:



## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Сделайте деревянный настил для железнодорожного переезда и уложите рядом запасные рельсы и шпалы.

## ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Удачная конструкция шведского электровоза серии D сделала его пригодным и для грузовых, и для пассажирских перевозок.

## ПОД СТУК КОЛЕС

Железнодорожная газета «Гудок» скоро отпразднует свое столетие. За это время она стала больше, разнообразнее и популярнее.

## С выпуском 41:



2 МОЛОДЫХ СВЕТЛО-ЗЕЛЕННЫХ ДЕРЕВА

# НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



[www.electrotrain.ru](http://www.electrotrain.ru)