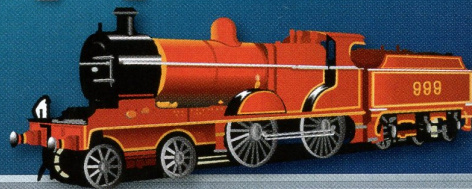
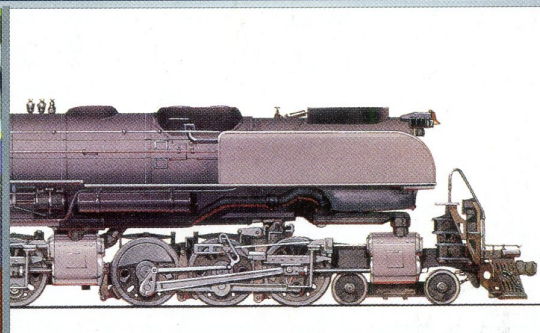


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



52



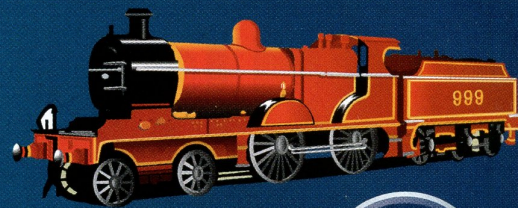
ISSN 2311-0805
52
9 772311 080002

СОЗДАНИЕ ЗЕЛЕННОЙ
ЗОНЫ

СОЧЛЕНЕННЫЙ ПАРОВОЗ
«ЧЕЛЛЕНДЖЕР» ТИПА 4-6-6-4

ОТ ДОРОГИ ЖИЗНИ
К ДОРОГЕ ПОБЕДЫ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



52

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Создание зеленой зоны

У вас уже скопилось достаточно много хвойных и лиственных деревьев, чтобы создать из них зеленые зоны около зданий.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Сочлененный паровоз «Челленджер» типа 4-6-6-4

На момент создания, в 1936 году, паровоз «Челленджер» был самым крупным и тяжелым в мире. В 1941 году его по массе обогнал «Биг Бой».

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

От Дороги жизни к Дороге победы

Многих жителей блокадного Ленинграда во время Великой Отечественной войны спасли своими самоотверженными действиями железнодорожники.



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: 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.

Прошлые выпуски

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

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 52

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. Николаевская, 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

www.eagleboss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 руб.

Украина

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации

Государственной регистрационной службы Украины КВ № 20658-10478Р от 15.04.2014 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмосс 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

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:

100 «КПТ «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 «Университетский Издательский Центр»
01054, г. Киев, ул. Дегтярская, 44 Б

Тираж: 14 000 экз.

Сдано в печать 23.07.2015

© 2015 Eagleboss Ltd.

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

Иллюстрации:

3-5 © Macha Publishing;

6-10 © Club Internacional

del Libro;

12 © Риа Новости;

13-15 © частный архив.

Издательство выражает благодарность Даниилу Сабатье 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 страниц, используется только в целях художественного оформления журнала и в коллекцию не входит.

12+

www.eagleboss.ru



Создание зеленой зоны

С этим номером вы получили четыре небольшие ели и живую изгородь. Деревья вы сразу можете пустить в дело, ведь изготовленные грибы с нетерпением ждут, куда бы

им поселиться. В этом и следующем номере мы расскажем, как сделать небольшую зеленую зону около школы. А вы на свой вкус оформите и другие.



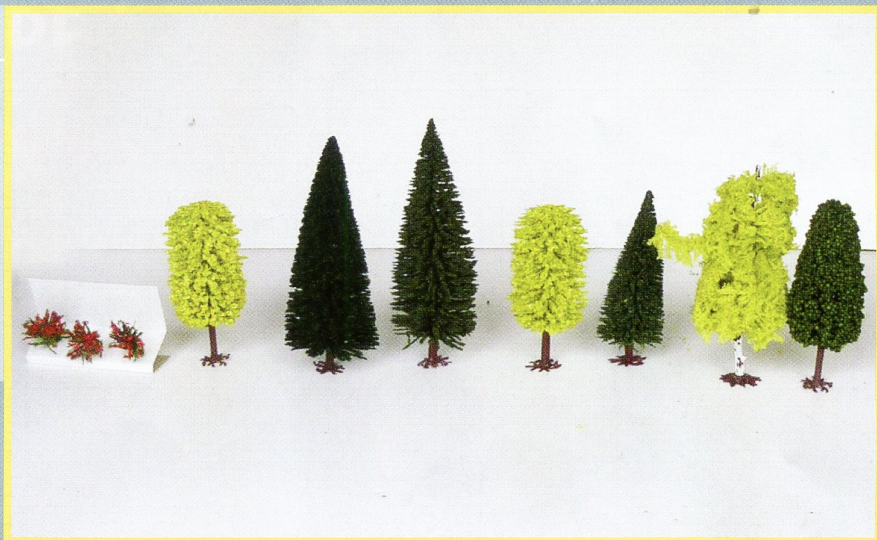
Материалы и инструменты

- Деревья
- Клей ПВА



1

С предыдущими номерами вы получили несколько молодых лиственных деревьев, две большие ели, фруктовое дерево, березу. Кроме того, наверняка изготовили несколько деревьев самостоятельно. Проведите смотр своего «посадочного материала».



2

Выберите место для зеленой зоны, например справа от школы и парковки. Разместите несколько елей. Добавьте березу и фруктовое дерево, чтобы избежать однообразия. Не приклеивайте их сразу, рассмотрите несколько вариантов расположения.





3

Приклейте деревья или укрепите их на поверхности с помощью штырька или иглы, как это описано в выпуске 17 нашей коллекции.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

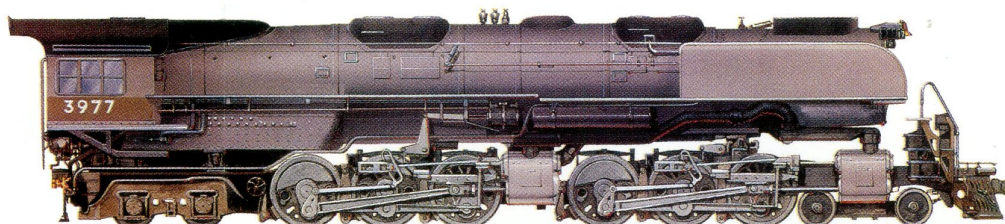
Устраивая зеленые зоны, проявляйте фантазию и вкус. Иногда достаточно одного-двух деревьев, чтобы оживить пространство около дома.



52

Сочлененный паровоз «Челленджер» типа 4-6-6-4

«Юнион Пасифик», США, 1936 год



Локомотивы «Челленджер» проектировались как замена паровозов серии 9000 на единой раме. В «Юнион Пасифик» надеялись, что применение системы Маллета обеспечит сочетание большого тягового усилия и высокой скорости. Эти мощные паровозы водили как пассажирские, так и грузовые составы.

АМЕРИКАНСКАЯ ПРЕДУСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ

Еще в начале 1930-х годов, в самый разгар Великой депрессии, когда экономика США едва начала демонстрировать первые робкие признаки выхода из кризиса, компания «Юнион Пасифик» решила подготовиться к подъему. Мощные локомотивы класса 9000 были слишком медлительны для грузового движения, в частности транспортировки скоропортящихся товаров из Калифорнии через Скалистые горы в густонаселенные восточные районы США. Железнодорожная компания отвергает тяжелые локомотивы на единой раме и обращает внимание на возможности сочлененного паровоза системы Маллета, более устойчивого на дорогах с большими уклонами и частыми поворотами, а потому более подходящего для горных дорог.

Артур Феттерс, главный инженер технического отдела, после обсуждений с Американской локомотивной компанией приходит к убеждению, что необходима современная версия подобного типа локомотива.

ЛОЖНЫЙ МАЛЛЕТ

Существовавшие к тому времени в Соединенных Штатах Америки сочлененные паровозы обычно были оснащены паровой машиной системы «Компаунд», использующей двойное расширение. На них цилиндры высокого давления, закрепленные на раме задней движущей тележки, приводили в движение заднюю группу движущих колесных пар, возле передней колесной пары задней группы движущих колес, а цилиндры низкого давления, расположенные на главной раме передней движущей тележки, – переднюю группу движущих колес. Такой тип паровоза получил название «Маллет-Компаунд». Однако «Юнион Пасифик» вместо компаунд-машин решила использовать две машины однократного расширения пара. Такое сочетание позволило увеличить скорость локомотива, вплоть до 100 км/ч, и снизить расходы на содержание. Позднее неофициально паровозы с таким сочетанием стали называть «ложный Маллет».

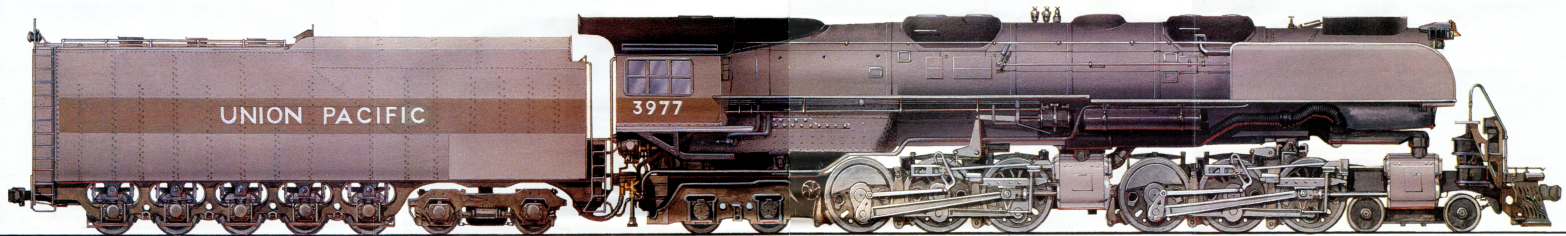
СРАЗУ В ДЕЛО

В 1936 году «Юнион Пасифик» получил 15 машин типа 4-6-6-4 и дал новому паровозу название «Челленджер» – «Бросающий вызов». От прототипа отказались, испытания проходила вся первая партия по всей сети «Юнион Пасифик». Ход первых машин был очень неровен. Чтобы исправить этот недостаток, ограничили подвижность передней тележки.

Вскоре была четко определена область применения машины. Новым локомотивам поручается самая

Сочлененный паровоз «Челленджер» типа 4-6-6-4

«Юнион Пасифик», США, 1936 год





сложная задача: они ведут составы из города Огден, штат Юта, на вершину Уосатч, затем по плато до реки Грин-Ривер в Вайоминге, там заправляются и ведут следующий поезд в обратном направлении.

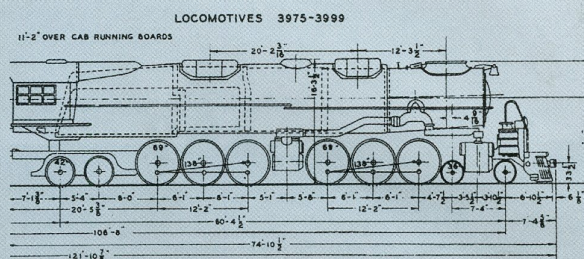
С увеличением объемов пассажирских перевозок дальнего следования неуклонно растет потребность в быстрых и мощных локомотивах, нужны также паровозы для экспрессов и почтовых поездов. Компания «Юнион Пасифик» заказывает еще две партии, 19 и 6 штук. При изготовлении этих машин учли, что на высокой скорости дым проникает в кабину машиниста, и установили боковые обтекатели, которые, кроме того, стали украшением локомотива. Некоторые машины получили элегантную двухцветную окраску, серую с желтым. Во второй серии «Челленджеров» (номера 3950–3969) топки и котлы были оптимизированы для работы с углем собственных шахт компании в штате Вайоминг.

МОЩНЕЕ И ТЯЖЕЛЕЕ

После вступления Америки во Вторую мировую войну потребность в перевозках по маршруту «Оверлэнд» резко возрасла, и компания «Юнион Пасифик» закупила 50 дополнительных «Челленджеров», еще

мощнее и тяжелее первых. Локомотив полностью переработали. Более вместительным стал тендер, появилась двойная дымовая труба. Кабины перестали крепить к раме намертво, что избавило машиниста и кочегара от постоянной вибрации, идущей от ходовой части. Теперь парк «Челленджеров» насчитывал 105 экземпляров.

Осенью 1952 года началась многомесячная забастовка шахтеров, и компания «Юнион Пасифик» столкнулась с трудностями в получении угля. Множество машин оперативно переоборудовали для работы на дизельном топливе. Многочисленные перенумерования вследствие перевода паровозов на жидкое топливо и обратно в наши дни затрудняют опознание некоторых локомотивов на фото.



Последние «Челленджеры»

В 1959 году «Челленджер» переводят в запас. Тем не менее вплоть до 1962 года эти паровозы составляли важную часть аварийного запаса компании. В дальнейшем избежали утилизации лишь два локомотива серии. Сегодня паровоз № 3985 – крупнейший действующий паровоз в мире. Первые 20 лет он прозябал в локомотивном депо Шайенна, но хорошо сохранился. В 1975 году его сняли с постаментов, а через шесть лет поставили на рельсы. Теперь он доставляет радость тысячам пассажиров специальных рейсов паровозной экскурсионной программы, единственной, маршруты которой идут по действующей магистрали. Для снижения затрат с 1990 года локомотив переведен с угля на нефть и работает с одним или двумя вспомогательными тендерами для нефти и воды. Он и сегодня способен развивать максимальную скорость 110 км/ч.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

| | |
|-----------------------------|--|
| Ввод в эксплуатацию: | 1936 |
| Производители: | Американская локомотивная компания, Скенектади, Нью-Йорк |
| Заказчик: | «Юнион Пасифик» |
| Всего выпущено локомотивов: | 105 |
| Диаметр ведущих колес, мм: | 1753 |
| Тяговая сила, т: | 44,2 |
| Давление в котле, бар: | 17,9 |
| Уголь, т: | 20 |
| Вода, т: | 72 |
| Служебный вес, кг: | 257 000 |
| Общая длина, мм: | 46 940 |

Однотипная машина № 3977 представлена в Парке Коди города Норт-Платт, штат Небраска. Здесь «Юнион Пасифик» эксплуатирует Бейли-Ярд, крупнейшую в США сортировочную станцию.

От Дороги жизни к Дороге победы

Многим известно, что во время Великой Отечественной войны блокадный Ленинград со страной связывал единственный путь – через Ладожское озеро, который называли Дорогой жизни. Но мало кто знает, какую роль в спасении города сыграли железные дороги, построенные рядом уже под огнем врага.

В блокадном Ленинграде даже обычная вода была в дефиците.



План нападения Германии на СССР предусматривал быстрый захват трех городов: Москвы, Ленинграда и Киева. Ленинград был вторым по значимости городом в стране, крупным промышленным центром. Захватить его врагу не удалось, но 8 сентября 1941 года город был отрезан от всей страны. С севера – финскими войсками, с юга – немецкими. Город подвергался артиллерийским обстрелам и налетам авиации. Сообщение поддерживалось только по Ладожскому озеру и воздуху. Чтобы Ленинград выжил и не достался врагу, была проведена, казалось бы, невозможная работа. Для снабжения города и защищавших его войск продовольствием, топливом и вооружением развернулось строительство железных дорог. И шло оно невиданными темпами в сложных фронтовых условиях.

ОТ ЛЕНИНГРАДА ДО ЛАДОГИ

Прежде всего необходимо было соединить Ленинград с западным берегом Ладожского озера. Здесь в считанные дни построили крупный железнодорожный узел. Его центром стала станция Ладожское Озеро на тупиковой Ириновской линии. На станции к 4 довоенным путям добавили еще 16. Здесь соорудили устройства для экипировки, водоснабжения, два треугольника для поворота паровозов, водонапорную башню и две колонки для заправки паровозов водой. На берегу озера строили слипы (сооружения для спуска судов на воду и подъема) и причалы для пароходов и барж. Укладывались пути новых станций. Новых рельсов и шпал не хватало – разбирали некоторые пути на других направлениях.

Станция Каботажная в 2 км от станции Ладожское Озеро стала центром эвакуации жителей. Здесь эвакуируемые из Ленинграда пересаживались из поезда в машины, ехали к озеру, откуда уже плыли на пароходах, катерах и баржах. Севернее, около бухты Гольцмана, на станции Костыль по-



► Катера подвозят продукты по Ладожскому озеру в блокадный Ленинград. 1 октября 1942 года.



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

С 12 сентября до 15 ноября (до конца навигации) по водному и железнодорожному пути в Ленинград поставили 24 097 т зерна, муки, крупы и более 1130 т мяса и молочных продуктов. Однако это не восполняло даже трети ежедневной потребности города. С 20 ноября нормы выдачи хлеба войскам и населению сократились. Рабочие стали получать в сутки 250 г хлеба, иждивенцы и дети — 125 г. В конце ноября от истощения умерло свыше 11 тыс. жителей Ленинграда.

строили 17 путей. Два шли к пирсу с мощными кранами, два — к слипам. Около бухты Морье, в 2 км, станция Болт принимала нефтепродукты и уголь. Станцию Осиновец расположили на полуострове, вблизи Осиновецкого маяка. Ее пути по двум длинным пирсам уходили далеко в озеро.

Работа шла в условиях постоянных налетов вражеских самолетов, но уже 12 сентября 1941 года к еще недостроенным причалам подошел первый караван барж, и в Ленинград ушли поезда с продовольствием.

НА ВОСТОЧНОМ БЕРЕГУ

Лишь 18 ноября температура снизилась до -12°C , озеро замерзло. 20 ноября по еще совсем тонкому льду двинулась первая автоколонна. В этот день ленинградцы получили 39 т продовольствия. Сохранилось немало рассказов о героических действиях водителей машин, однако путь им приходилось проделывать слишком длинный, и это затрудняло снабжение блокадного города. Прежде

чем достичь озера, они везли грузы 320 км от небольших станций Заборье и Подборовье, поскольку более прямая линия Волховстрой — Тихвин 8 ноября 1941 года была перерезана вражескими войсками. В декабре Тихвин освободили, срочно восстановили мосты через реки Сясь и Лыкна и поврежденные пути — еще 180 км грузы стали двигаться на поездах. В этом же месяце освободили станцию Войбокало, перевалочные базы стали еще ближе к Ладожскому озеру. И все-таки этого было недостаточно.

Меньше чем за месяц от станции Войбокало до деревень Кобона и Лаврово и на мыс Коса, далеко вдающийся в озеро, построили новую железнодорожную линию. Это позволило переправлять грузы вчетверо больше и экономить на топливе. В результате нормы выдачи хлеба ленинградцам повысили. С 11 февраля рабочие и инженерно-технические работники получали по 500 г в сутки, служащие — по 400, дети и иждивенцы — по 300. Стали выдавать и крупу. С ноября 1941 по апрель 1942 года из Ленинграда было эвакуировано 550 тыс. человек.

▼ Сегодня Ладожское озеро — прекрасное место для отдыха. Здесь ничто не напоминает о страшных военных днях.



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

С 25 января 1942 года по Ириновской линии от Финляндского вокзала до станции Ладожское Озеро регулярно ходил пассажирский поезд «Ладожская стрела». Несмотря на бомбежки, нехватку воды и топлива для паровозов, он всегда следовал точно по графику.

БЕЗ ПЕРЕВАЛОК

Безусловно, искали возможности так организовать снабжение города, чтобы не тратить время и силы на перегрузку всего перевозимого из вагонов в машины и обратно. 12 июля 1942 года Военный совет фронта постановил организовать железнодорожную паромную переправу от станции Ладожское Озеро до Кобоны. Судостроительный Завод имени А. А. Жданова изготовил четыре баржи водоизмещением 1600 т. С 31 июля паромы начали курсировать, постоянно отстреливаясь из зенитных орудий от бомбивших их немецких самолетов. В навигацию 1942 года баржи доставили в Ленинград 290 тыс. бойцов, 809 груженных вагонов и платформ с танками, оружием и боеприпасами, около 400 тыс. т продовольствия, вывезли из Ленинграда более 500 тыс. человек.

Начальник службы вагонного хозяйства Н. И. Ганц предложил отправлять пустые цистерны на восточный берег вплавь. Задраив крышки колпаков и заклинив колеса, их спускали по наклонному слиповому пути в воду и, сцепив группами по шесть штук, буксировали через озеро. Оказалось, что и заполненные на две трети цистерны сохраняют плавучесть, и такие же водные составы, уже груженные, пошли в обратном направлении.

СВАЙНО-ЛЕДОВАЯ, НЕЗАКОНЧЕННАЯ

Приближалась зима, а с ней возвращались проблемы. В декабре 1942 года приняли решение построить железную дорогу по льду Ладожского озера: свайно-ледовую нормальной колеи и ледовую узкоколейную, с укладкой рельсов на деревянном основании прямо на лед. Озеро долго не замерзало,

▼ Укладка прогонов на участке 40-го батальона.

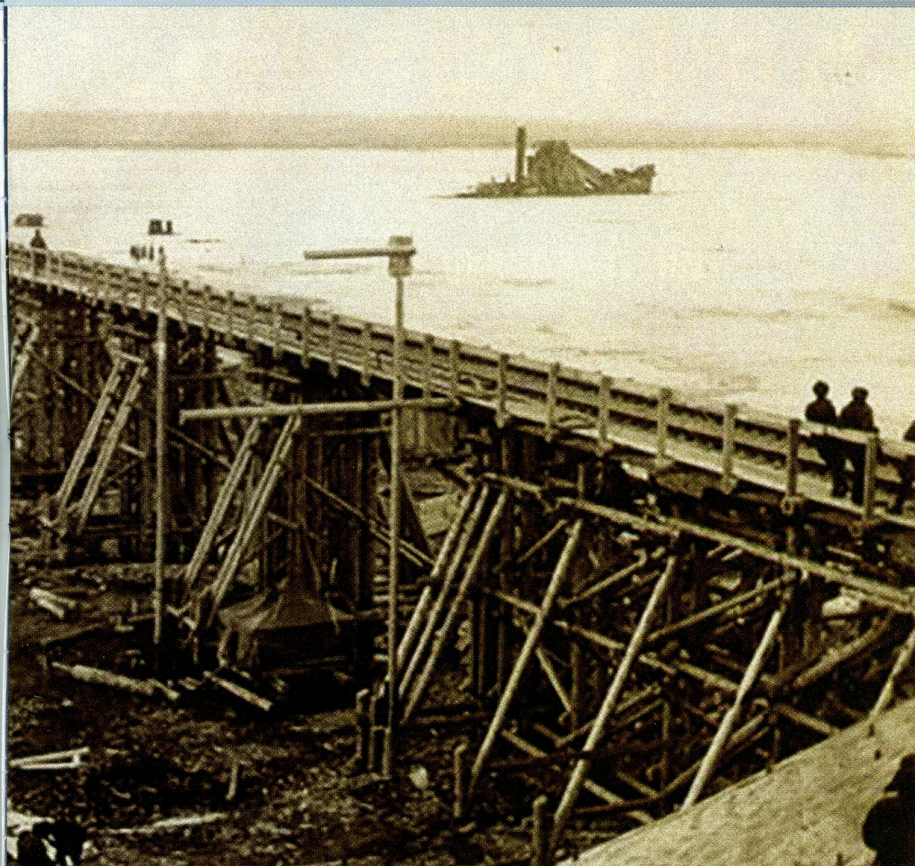


работы начались только в январе. Железнодорожники с западного берега забили около 12 тыс. свай, уложили 2,5 км путей, построили 7,5 км узкоколейки. Навстречу, с восточного берега, двигались военные строители Волховского фронта. Прорыв блокады 18 января 1943 года остановил работу.

ДОРОГА ПОБЕДЫ

18 января 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов соединились в районе Рабочих поселков № 1 и 5, освободили Шлиссельбург, очистили от противника южное побережье Ладожского озера. Здесь образовался коридор шириной 8–11 км, по которому стала возможна сухопутная связь Ленинграда со страной. Ночью 19 января все подразделения, занятые на строительстве свайно-ледовой дороги, передислоцировали для прокладки 33-километровой железной дороги между станциями Шлиссельбург, на правом берегу Невы, и Поляны, на линии Мга – Волховстрой. Невероятно, но эту линию с тремя большими мостами через Неву, Назию и Черную, 20 малыми мостами и трубами, тремя станциями построили за 17 дней! Позднее ее назвали Дорогой победы.

Работы вели одновременно с двух сторон. Среди паровозных бригад Ленинград-Финляндского отделения и Волховстроевского узла развернулось соревнование за право вести первый поезд.



▲ Высокоскоростной мост через Неву у Шлиссельбурга в феврале-марте 1943 г.

Лучших результатов достигла бригада молодого машиниста депо Волховстрой Ивана Пироженко. Помощником у него был Виктор Дятлев, кочегаром Иван Антонов. Им было предоставлено почетное право совершить этот рейс. В ночь на 6 февраля они на паровозе Э-708-64 отправились в Ленинград с 800 т масла.

Состав попал под артиллерийский обстрел, затем замерзла вода в рукаве, через который она

поступала в котел, но утром 7 февраля поезд подходил к полуразрушенному Финляндскому вокзалу.

СКВОЗЬ ВРАЖЕСКИЙ ОГОНЬ

Отвоеванный коридор был слишком мал, чтобы поезда могли идти спокойно. Железная дорога работала во фронтовой обстановке: каждый состав шел сквозь огонь артиллерии и минометов, авиация бомбила разъезды, перегоны, поезда. Движение не прекращалось только благодаря мужеству, героизму и находчивости железнодорожников.

В первые два месяца по ветке пропускалось 2–3 пары поездов в сутки, в основном ночью. С начала мая стали применять караванный способ: в одну ночь поезда шли к Ленинграду, в следующую – к Волховстрою. Вскоре ежедневно ходили 23–27 составов. Они отправлялись через каждые 10 минут. В феврале по Дороге победы прошло 136 поездов, в апреле – 291, в мае – 549, в июне – 535. Наступили белые ночи, и поезда стали ходить днем.

За 1943 год Ленинград получил по железной дороге 630 тыс. т продовольствия, 426 тыс. т угля, 1,4 млн т дров, 725 тыс. т торфа. Железная дорога помогла и советским войскам подготовиться к наступательным операциям.

В июне – августе они нанесли тяжелое поражение войскам 18-й немецко-фашистской армии на Мгинском выступе. 15 сентября воины 67-й армии штурмом овладели Синявинскими высотами, откуда враг обстреливал Дорогу победы. Одновременно шла подготовка к крупной наступательной операции под Ленинградом и Новгородом. В январе 1944 года вражеская осада Ленинграда была окончательно снята.



► Всего за период эксплуатации Дороги победы погибло 110 человек, еще 175 было ранено. Неслучайно ее также называли «Дорога смерти». В память о подвиге железнодорожников на станции Шлиссельбурга (ныне Петрокрепость) стоит паровоз ЭМ-721-83.

ИНТЕРЕСНО

Локомотивные бригады изобрели особую тактику вождения поездов, чтобы маскироваться и обманывать врага. Первые 30 км от станции Поляны в сторону Шлиссельбурга дорога шла среди высокого леса и была безопасной. Дальше начиналось открытое пространство. Пересекая лес, машинисты набирали высокую скорость, а выходя из него закрывали регулятор. За это время уголь в топке прожигался так, что не было дыма. Без дыма и пара паровоз шел до уклона, где еще несколько километров двигался по инерции. Затем приходилось открывать пар. По дыму и пару фашисты определяли положение состава и открывали огонь. Состав снова сильно разгоняли и закрывали регулятор. Потеряв ориентир, враг прекращал огонь. Затем все повторялось. Так маневрируя, бригада часто благополучно заканчивала свой героический маршрут.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 53:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Сделайте траву среди деревьев гуще, посадите несколько грибов – и ваша зеленая зона станет особенно свежей.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

В конструкции французского электроваза серии 15 000 В-В было несколько очень удачных решений, которые позднее нашли применение и в локомотивах других типов.

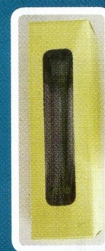
ПОД СТУК КОЛЕС

При министре путей сообщения М. И. Хилкове за десять лет Россия стала великой железнодорожной державой.

С выпуском 53:



2 ТЮКА СЕНА



УЛИЧНЫЙ ФОНАРЬ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

