

5/2005 (103)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.info

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА

МУЗЕЙ КО ДНЮ ПОБЕДЫ

**2ТЭ116 - эволюция
Промышленный ГЭТ**

“Сухопутные пароходы”

**Выставка
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МОДЕЛЬ 2005**





Паровозы на Московской железной дороге. 9 мая 2005 . Поездка с паровозом Л-2344. Фото В.Власенко
Л-3348 с "Эшелонем Победы" . 8 мая 2005 г. Фото И.Хилько



Издается с 1993 г.
информационный альманах
любителей железных дорог и
железнодорожного моделизма

Шеф-редактор
Олег Сергеев

РОССИЯ
140100 Московская обл.
г.Раменское, а/я 38
Сергееву О.А.
Т. 8(096) 461-72-02
(из Москвы 8-246-172-02)
e-mail: lokotrans@teleconf.ru

Авторский коллектив:

Ю.Акимов (Москва)
А.Бернштейн (Москва)
А.Белкин (Москва)
В.Буракшаев (Москва)
А.Васильев (Москва)
А.Ан.Васильев (Москва)
Дм.Вережкин (Санкт-Петербург)
С.Волков (Ростов/Дону)
А.Голубенко (Таганрог)
В.Галкин (Москва)
Я. Дорошенко (Прага)
П.Егоров (Москва)
А.Иоффе (Москва)
И.Ивонина (Раменское)
Э.Ершов (Москва)
П.Кондратьев (С.Петербург)
О.Корешонков (С.Петербург)
А.Колесов (Екатеринбург)
М.Каминский (Москва)
М.Кацер (Новочеркасск)
С.Лизунов (Пензен. обл.)
Дм.Мамин (Москва)
В.Мельников (Брянск)
А.Никольский (Москва)
Н.Полиенко (Киев)
А.Расчектаев (Челябинск)
Дм.Строкань (Астрахань)
Н.Семенов (Монино, Моск. обл.)
Дм.Чернов (Истра, Моск. обл.)
Ю.Филатов (Омск)

Подписка через редакцию:

1 полугодие 2005 (1-6) 440 руб.

2 полугодие 2005 (1-6) 450 руб.

Оплата почтовым переводом:
РОССИЯ 140100, Московская обл.,
г.Раменское, а/я 38,

Ивониной Ирине Александровне

Подписка за рубежом:

"МК-Периодика" Т.(095) 281-57-15

Точка зрения авторов может не совпадать
с мнением редакции

Ответственность за содержание рекламы
несёт рекламодатель

Перепечатка или использование материалов
допускается со ссылкой на Источник

Редакция вступает с авторами
в вялотекущую переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666

Заказ № 7120 Тираж 1000 экз.

Печать ЗАО "Фабрика Офсетной Печати"
(Москва), май 2005

В розницу цена свободная

© "Локотранс"

www.lokotrans.info



Уникальной рельсовой техникой может быть и городской транспорт - всем известный
трамвай! Трамвайный поезд из вагонов завода Гота (ГДР) у железнодорожного вокзала
можно увидеть только в Евпатории. Читайте на стр. 30.

Фото В.Буракшаева

Подписка "Локотранс" 2005г. (2 полугодие)
6 номеров (№7-12) - 450 руб. (с почтовой доставкой по России)
Подписка и получение из редакции

4
8
9
16
22
26
28
30
32
33
35
42
51
52

60 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Музей ко Дню Победы

НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ

ДЕПО

2ТЭ116 - еще один взгляд

УЗКОКОЛЕЙКА

Вспомним, Серёга, дороги Смоленщины...

ЛОК-АРХИВ

Высокие котлы (2)

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

Промышленный электровоз ГЭТ

О загадках ТЭМ2

КОЛЛЕКЦИОНЕР

Билеты японских электричек

ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

Евпаторийскому трамваю - 90 !

ИСПЫТАНИЯ

Грузовой тепловоз 2ТЭ70

ПАКГАУЗ

ВЫСТАВКИ

Макеты и модули - участники выставки "Железнодорожная модель 2005"

МАСТЕРСКАЯ

ВИТРИНА

ПРИВЕТ С ДОРОГИ

Гулять и жить в... картине

Обложка: Встреча "Эшелона Победы" на Белорусском вокзале.

Фото И.Хилько 8 мая 2005 г.

В кадре: Модель электровоза ЧС7-276. Автор В.Филатов (Москва). Фото В.Галкина

Обложка: Железнодорожный пейзаж с паровозом ПЗ6. Автор И.И.Прохоров.

Репродукция Мих.Каминского



Фотография 60-летней давности переносит нас в тот удивительный день и год Победы - в 1945-й!

На площадке паровоза стоят действительно герои-победители! Не думается, что плакат Сталина в те годы был бы закрыт от обозрения. Но вот, спустя 60 лет, портрет "вождя народов" вдруг водружается как символ Победы. Кому поклоняемся? 9 мая 2005 г. Киевский вокзал столицы. Фото В.Галкина



Словно мираж из уже далекого 1945-го возникал состав поезда с вагонами и военными грузами, перрон заполняли молодые люди в гимнастерках. Медь духовых оркестров сменяли задорные гармошки и разноголосье фронтовых частушек... То, вдруг, откуда-то пробивалась "Темная ночь..."

Радостное возбуждение, предчувствие праздника носилось в воздухе. Но как, и возможно ли вообще передать хоть часть того, чем была наполнена та весна - 60 лет назад, когда после тревожных и суровых сводок "Совинформбюро", всегда бесстрастный, голос Левитана произнес долгожданные слова, разом изменившие все, изменившие состояние жизни, изменившие войну на мир! Победа! А потом шли эшелоны с фронта, и были еще впереди неимоверные трудности, но главное состоялось - они выстояли! Они победили и уцелели!

Мы можем и должны помнить об этом!

В канун 60-летия Победы многие железные дороги - филиалы ОАО РЖД организовали поезда-памяти для ветеранов - участников Великой Отечественной войны.

Московская дорога организовала "Эшелон Победы" - Брест-Москва, 20 вагонов! Перед прибытием на пункты встречи к перрону вокзала прибывал поезд-эшелон с паровозом, с платформами с военной техникой и костюмированной массовой, звучала музыка, песни фронтовых лет. После этого состав с паровозом убрали, на этот же путь с современной тягой прибывал поезд с ветеранами. 8 мая 2005 г. поезд прибыл в Москву на Белорусский вокзал.

На Горьковской железной дороге 3 мая из Нижнего Новгорода отправился поезд Победы, ведомый паровозом ЛВ-0283. В состав были включены два товарных вагона, стилизованных под «теплушки» военных лет, три платформы с военной техникой времен Великой Отечественной войны и 9 купейных вагонов фирменных поездов Горьковской ЖД («Волга», «Серебряные Ключи», «Татарстан», «Вятка», «Италмас» и др.). В последних с комфортом разместились активисты общественных организаций ветеранов Великой Отечественной и железнодорожники, чья трудовая деятельность началась в дни нелегких испытаний. Поезд проследовал по маршруту Нижний Новгород - Владимир - Муром - Арзамас - Сергач - Канаш - Казань - Агрыз - Ижевск - Базелзино - Киров - Шахунья - Нижний Новгород, и прибыл 8 мая к пункту назначения.

Благодарим В.Власенко и наших коллег из Казани за предоставленные материалы.

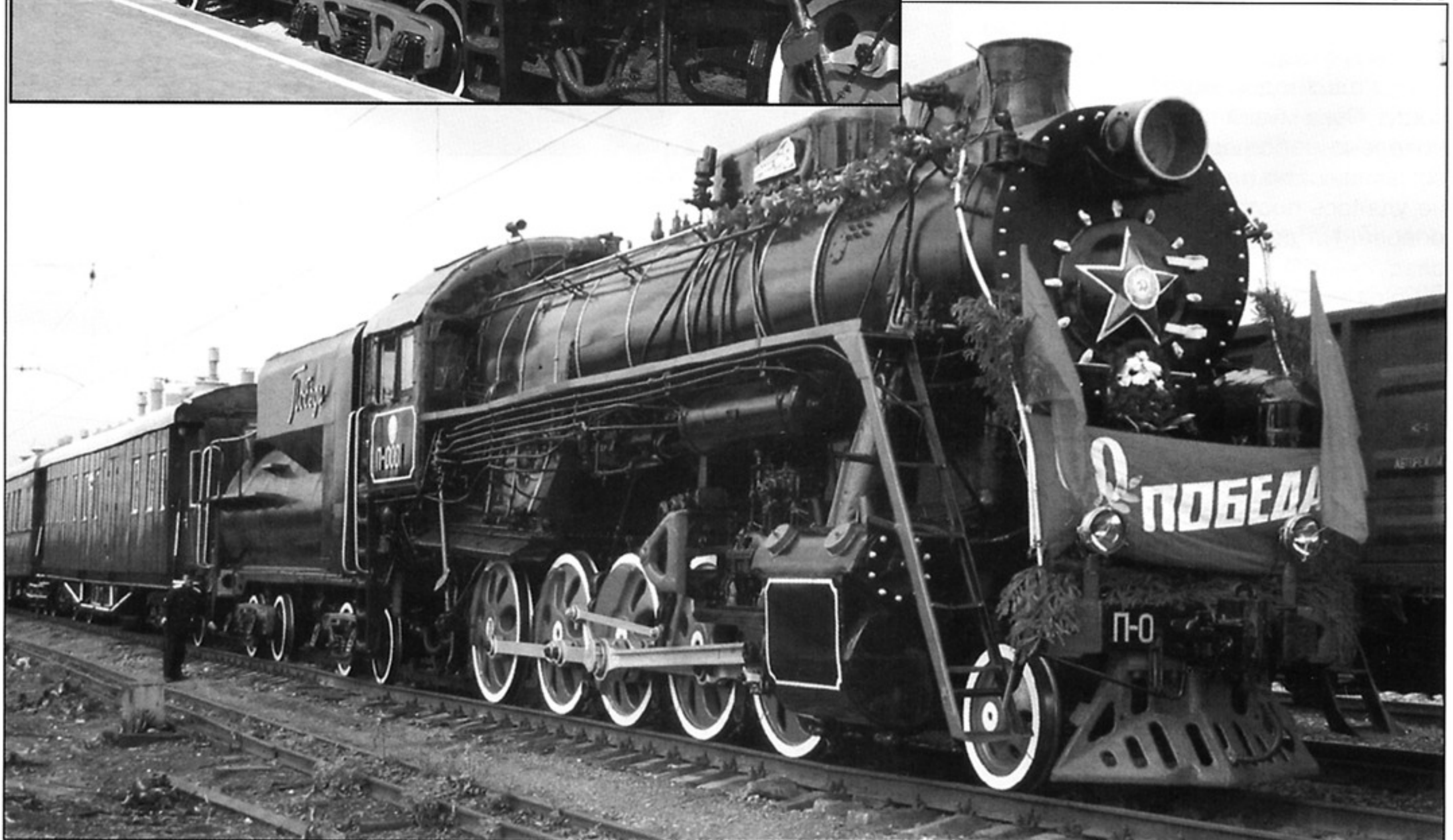
Паровоз П-0001 8 мая 2005 г. на Белорусском вокзале столицы был представлен как экспонат музея во время прибытия поезда Победы, организованного для ветеранов Великой Отечественной войны.

Выглядит эффектно. Но, по сути, о подлинном музейном восстановлении, к сожалению, речь идти не может. Этот паровоз, прототип паровозов серии Л типа 1-5-1, появился в победный 1945 год, в октябре. Конечно, это был год Победы, и название-то паровозу дали, как имя собственное - "Победа"! Предполагалась, как и название всей серии. Пусть, с исторической точки зрения, данная машина не имела прямого отношения к тем эшелонам Победы, что прибывали на Белорусский вокзал столицы. Ведь после испытаний прототипа в серию через два года пошел паровоз "Л", а все ранее обозначенные паровозы серии П (№№ 0001-0078 и 1001) были переименованы также в "лебедянку", но паровоз был создан в тот год! А это многое значит!



Вот только относительно восстановления его как экспоната, есть много вопросов - обшивка заменена, но скреплена не саморезами, а сваркой; отсутствуют люки на паровой машине. Если машина восстанавливалась как экспонат музея, пусть в нерабочем виде, то почему нет буферов? Упрощение? При монтаже обшивки для простоты работ запросто срезали два промывочных люка котла. (Интересно, при реставрации авто или бронетехники, также лихо расправляются с ручками дверей или выхлопными трубами?). Главное, чтобы блестело получше... Жаль, что делалось это в спешке, чтобы отчитаться в один день, и забыть о таком эпизоде. Вот только, смотря что считать эпизодом...

Фото В.Галкина и М.Каминского



Открытие музея железнодорожного транспорта в Челябинске



В день 60-летия Победы в Великой Отечественной войне 9 Мая 2005 года в Челябинске был открыт долгожданный музей подвижного состава железных дорог. Южно-Уральская дорога испытывает недостаток в финансах, и это сказалось на сроках открытия музея и недостаточной подготовке инфраструктуры. В открытии музея приняли участие начальник ЮУЖД А.С. Левченко, без которого создание МЖТ было бы просто невозможно, другие руководящие лица дороги. Были приглашены ветераны Великой Отечественной войны, для которых был приготовлен праздничный стол, в том числе с фронтовыми «ста граммами» и солдатской кашей. Ветеранов встречал взвод военных курсантов, одетых в военную форму старого образца, играл железнодорожный духовой оркестр. Пока музей в Челябинске сравнительно небольшой и ограничен, к сожалению, по площади - из-за этого не удалось поставить еще два электровоза. На двух путях разместились следующие экспонаты:

На первом: паровоз ЭУ700-55, у которого полностью сохранено оборудование в будке машиниста, и все желающие могут побывать на рабочем месте «механика». К паровозу прицеплен «эшелон, идущий на войну». В его составе - двухосная платформа с погруженным на нее военным вездеходом ГАЗ-67, на прицепе у которого полевая кухня, за платформой прицеплены двухосные: 1934 г.п. цистерна и крытый вагон - теплушка.

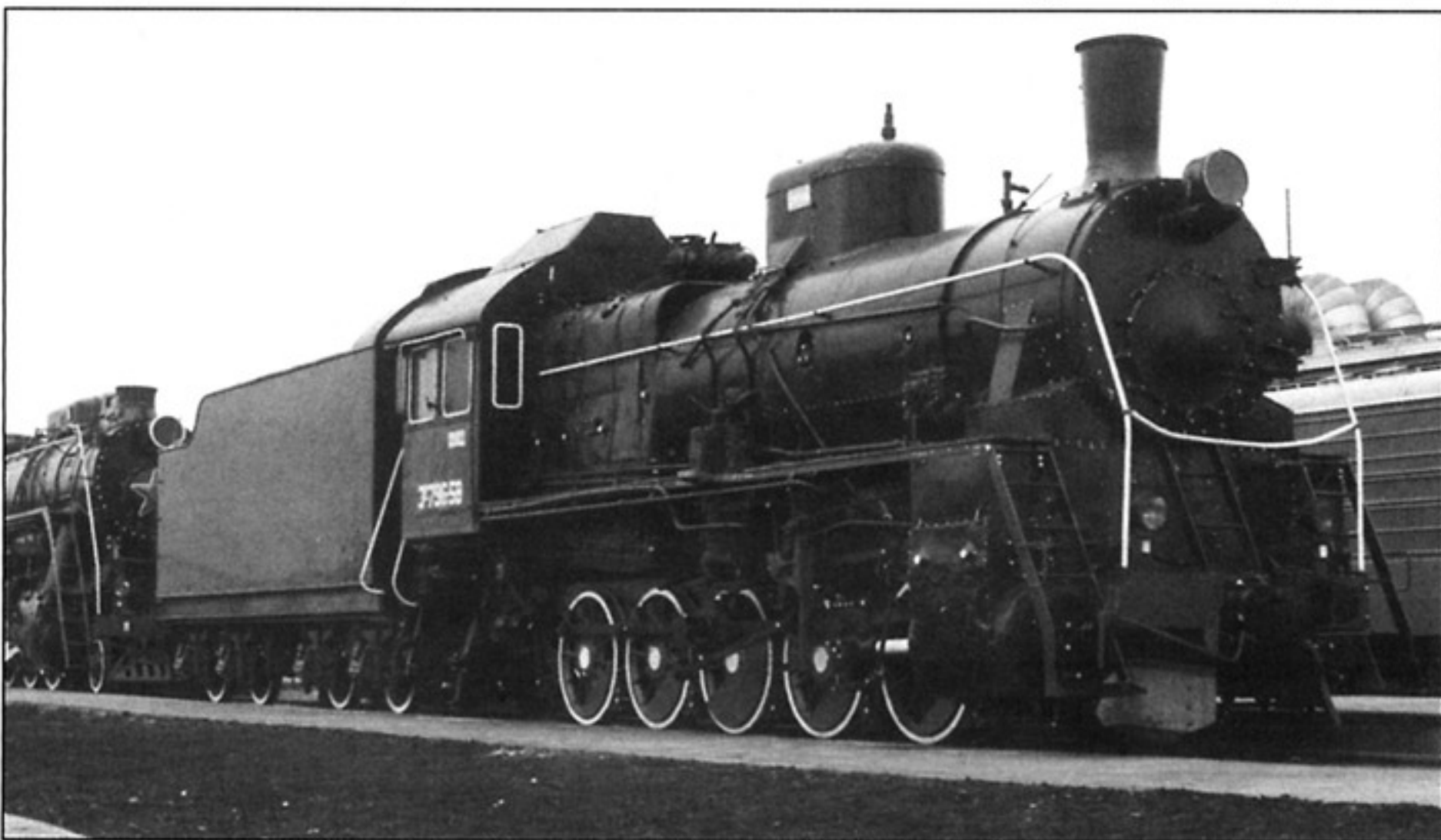
За эшелоном идут паровозы ЭР796-58, Л-3006, ЛВ-428. Скоро к ним присоединится снятый с поста-мента, что возле вокзала, ПЗБ-0182, вместо которого будет установлен 9П или Э.

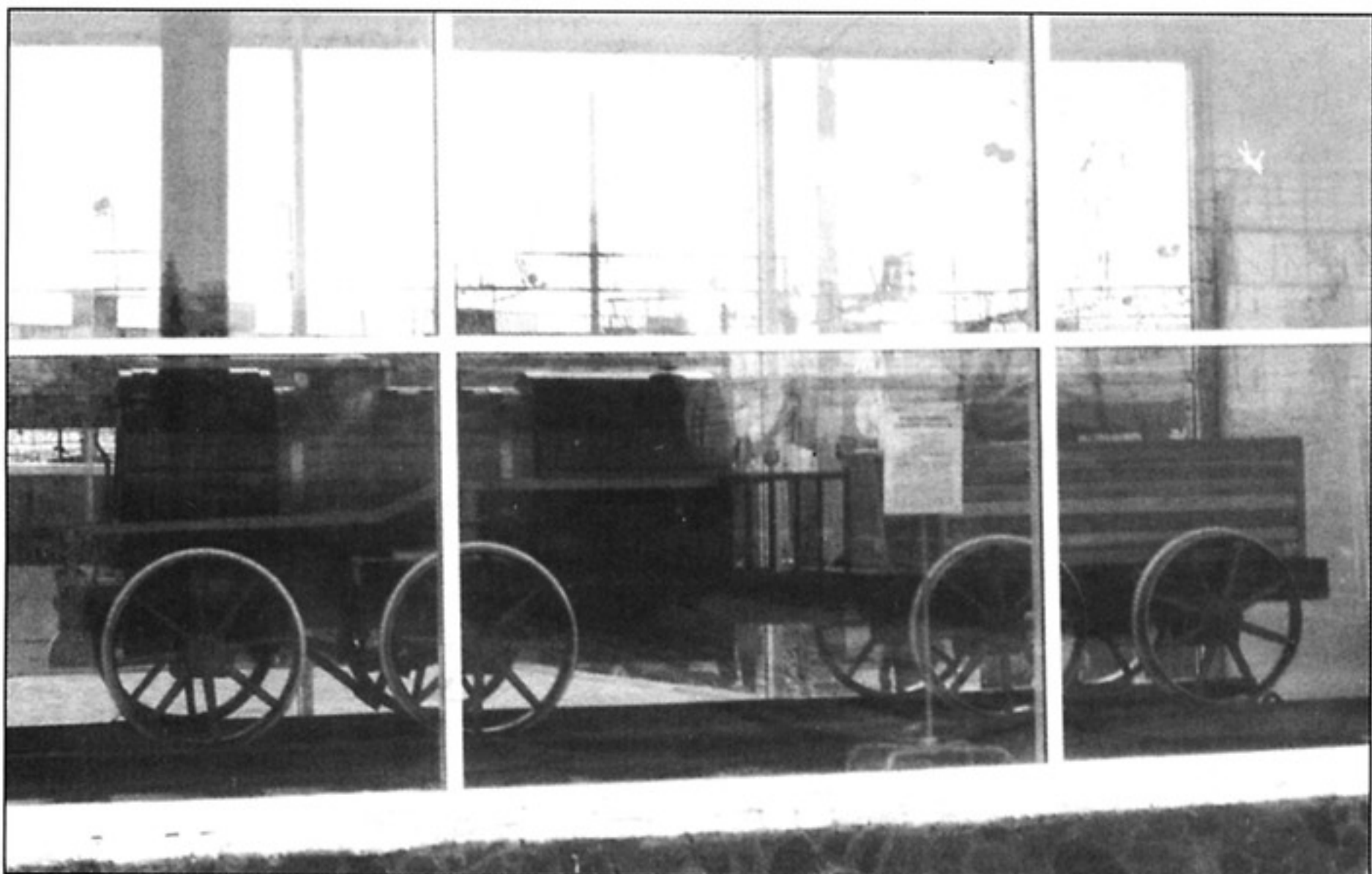
На втором пути: шестиосный брони-



рованный 77-тонный вагон-салон 1910 г.в., по некоторой информации, построенный для одной из дочерей последнего императора России Нико-

лая-II. При СССР использовался для поездок представителей советской власти, в частности Серго Орджоникидзе, а затем руководства дороги, в





настоящее время является вагон-музеем. Вагон был восстановлен с сохранением большинства родных деталей в 2003 году и объехал всю ЮУЖД в составе поезда добрых услуг в 2003-04 гг.

В оформление экспозиции и работе вагона-музея были востребованы любители ж.д. транспорта: Г.Л. Щербакова, Т.Адамайтис, Л.П.Степанова, А.Расчектаев (ваш покорный слуга предоставил фото ТПС для оформле-

ния) и известные моделисты из Челябинска: В.Г.Уваров, В.В.Попов. На сегодняшний день, по скромным подсчетам, экспозицию вагона посетили около восьми тысяч человек, в основном с линейных станций.

За вагон-салон идет четырехосный вагон-кухня 1948 г.в., далее электровагоны ВЛ60^к-2557, ВЛ10-1031, тепловозы ТГМ23Б-2946, ЧМЭЗ-640, 2ТЭ10В-4639.

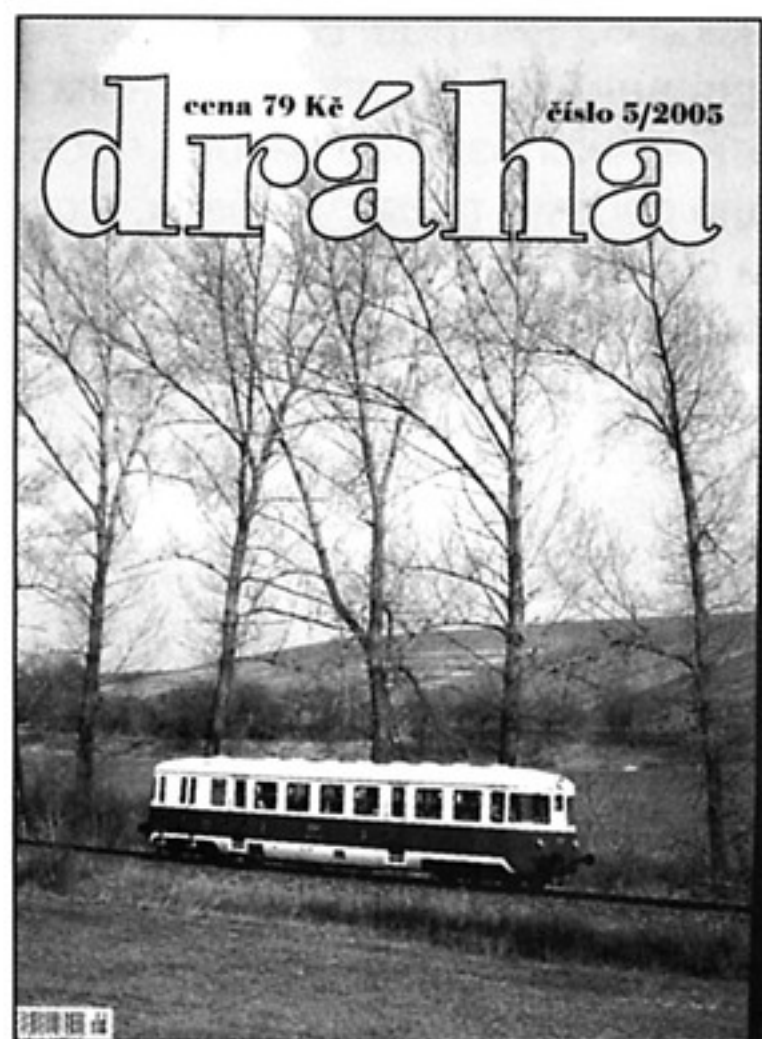
Замыкает колонну тепловоз ТЭЗ-275, который поначалу, как экспонат, был разукomплектован, но, благодаря настойчивости работников дорожно-го музея, в депо Челябинск были установлены тяговые электродвигатели; практически полностью присутствует внутреннее оборудование, для входа в кузов установлен трап для осмотра кабины и внутреннего устройства, кабины имеют полное остекление. В современном ТПС кабины полностью укомплектованы внутренним оборудованием.

Перед площадкой, в «аквариуме», находится макет паровоза Черепановых - это подарок от Западно-Сибирской дороги. Все паровозы задышлены, внешне экспонаты выглядят добротно. В открытии музея участвовал, прибывший из Златоуста, горячий паровоз ПЗБ-0031, напомнивший станции Челябинск, своими мощными громкими гудками ее паровозную молодость; доступ в будку рабочего паровоза был разрешен всем желающим.

Музей расположен в пяти минутах ходьбы от вокзала и виден со всех проходящих пассажирских поездов. В первый день работы музей принял несколько сотен посетителей, а сотрудники музея от жителей Челябинска, никогда не видавших подобного, слышали только добрые слова благодарности.

А.Расчектаев (г.Челябинск),
фото автора,
май 2005





DRAGA №5 /2005. Журнал рекламой на 3 странице обложки предваряет большой паровозный пробег Прага-Братислава, заявленный на 3-4 мая 2005 г. Состав с паровозом серии 498.022 в полноценном рабочем состоянии в исторически верном обличье радовал всех желающих, тем более, что сообщено об этом было заранее.

В номере - материалы о современных линиях Чехии, рассказ о ЧМЭЗ в Словении (там он под серией 770, 771), а также информация о европейском локомотиве от Сименс ES64 F4. Напечатан любопытный материал по узкоколейным дорогам Венгрии (история и современность).



LE RAIL №116/2005 (апрель-май). В нашем обзоре этот франкоязычный журнал появился, благодаря подписанию очередного "проекта века" - президент концерна Сименс Ханс Шаберт и президент ОАО РЖД Геннадий Фадеев 15 апреля подписали контракт на сумму 1,5 млрд. евро, по которому на выпрямленно-спрямленном участке Санкт-Петербург-Москва уже смогут появиться к 2006-07 гг. первые составы из 60 типа ICE2, переоборудованных под русские дороги. Первые

30% заказа будут выполнены европейской стороной, а потом - к 2015 г. будет освоено производство в России. Для европейцев, привыкших в нормальному движению поездов со скоростью 140-160 км/ч, странно слышать восторги по поводу того, что т.н. скоростные линии Москва-Ростов-на-Дону, Нижний Новгород-Екатеринбург и Омск-Новосибирск будут перевозить пассажиров со скоростью 160-200 км/ч. В других странах это обеспечивается обычными локомотивами и вагонами. Поэтому и возникают сомнения, что не было ли подписание такого контракта, например, политическим реверансом в ответ на разрешение "парижского клуба" погасить досрочно внешний долг России. Если уж не проценты получить, тогда хоть крупный контракт. Но время покажет и все расставит на свои места.



ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ №4/2005 опубликовал в новостийных колонках сообщение о появлении русского электровоза 2ЭС5К "Ермак"; есть заметка о подписании между Турцией, Грузией и Азербайджаном соглашения о постройке железнодорожной линии между Карсом (Северовосточная Турция) и Ахалкалаки и Тбилиси. Азербайджан участвует в проекте финансово, строит врезку между Баку и Тбилиси. Стоимость проекта оценена в 350 млн. долл. Аналитика представлена статьей "Болгарская транспортная стратегия в контексте европолитики", а также статьей французского автора "Новые перспективы железнодорожной индустрии". Статья интересна тем, что автор анализирует современные тенденции развития жд индустрии, опираясь на мировой опыт. Какие тенденции преобладают сегодня - закупка нового подвижного состава или целых транспортных технологий и систем, каковы роль и перспективы дизельной тяги в перевозках - для производителей это вопросы будущего развития. Например, в Японии перевозки на ВСМ за все годы развития (с конца 1960 гг.) не превысили 20%, в то время как Франция со своим TGV обеспечивает почти 50% внутреннего пассажирооборота. Дан обстоятельный анализ мировых тенденций в локомотивостроении и промышленной структуре жд транспорта.



EISENBAHN Modellbahn Magazin Nürnberg 2005 / Специальный выпуск - обзор итогов и новинок выставки игрушек и моделей 2005 года, одной из главных составляющих которой является железнодорожно-модельные игрушки. Именно по этой выставке можно определить основные тенденции развития модельной промышленности, приоритеты и пристрастия потребителей этого вида хобби.



EISENBAHN in Polen 1939-1945. Michael Reimer, Volkmar Kubitzki / Книга вышла в издательстве Verlag Transpress, 21,5/25 см, тв. переплет, целоф., 160 стр., 2004 г.

Книга посвящена одной странице истории Польских железных дорог, оказавшихся в период оккупации с 1939 г. в распоряжении Дойче Райхсбанн (DRG) вплоть до освобождения Польши от нацизма победоносным наступлением Красной Армии. Польская сеть на этот период стала одной из Восточных железнодорожных директорий (Gedob) с управлением в Кракове. Книга содержит описание парка, составленного на то время, в основном, из паровозов прусских, австрийских и польских типов.

Авторы известны любителям и историкам железных дорог своей тщательностью в подготовке и подборе материала. Книга, безусловно, представляет интерес для любителей истории железных дорог мира и Европы.

Благодарим Александра Колесова, Издательский дом Eisenbahn Kurier, Михала Малека (Чехия), Йорна Пахля (Германия), главного редактора "Железоптент транспорт" Т.Кондакова, за помощь в подготовке обзора



Критский С.В.

2ТЭ116: ещё один взгляд

Если вам всё понятно – значит вам не всё рассказали...

(высказывание д.т.н. В.В.Стрекопытова, профессора, зав. кафедрой "Локомотивы и локомотивное хозяйство" ПГУПСа)



На протяжении последних лет в ЛТ было опубликовано несколько материалов, посвящённых тепловозам 2ТЭ116, и сегодня хотелось бы продолжить эту тему. Не буду заниматься очередным пересказыванием книги В.А.Ракова, просто хочу предложить читателям кое-какие собственные наблюдения о тепловозах этой серии.

В настоящее время 2ТЭ116 на ряде железных дорог (Свердловской, Юго-Восточной, а также Южной, Приднепровской и Донецкой дорогах Украины) являются основной серией магистральных грузовых тепловозов, работая на многих участках также и в пассажирском движении; в парках других дорог (Октябрьской, Приволжской, Северо-Кавказской, а также Юго-

Западной и Одесской дорогах Украины и на ж.д. Узбекистана) присутствуют в меньших количествах и эксплуатируются совместно с другими сериями тепловозов (в основном 2М62 и ТЭ10 различных индексов).

Несколько слов об эксплуатации тепловозов серии 2ТЭ116 на Октябрьской ж.д.

Одним из первых на дороге тепловозы серии 2ТЭ116 получило локомотивное депо Ленинград-Сортировочный-Витебский (ТЧ-9 ОКТ ж.д.) – в конце 1980-х г.г. сюда сплотками приходили новые машины с Ворошиловградского завода (самый первый номер – 1341, основная масса – тепловозы 1400-1500-й нумерации, поступили с завода в период 1988-1990 г.г.). В короткое время была произведена практически полная смена парка – 2ТЭ116 в грузовом движении полностью заменили эксплуатировавшиеся здесь ранее ТЭЗ и 2М62. За большую мощность, а также за характерный звук, издаваемый турбинами при работе на высоких позициях, 2ТЭ116 получил уважительное прозвище "Боинг". В настоящее время на основном тяговом плече обслуживания депо, участке Шушары – Ивангород – Нарва с достаточно сложным профилем пути (один только восьми-

тысячный подъём Войсковницы – Елизаветино чего стоит!), "Боинги" таскают в нечётном направлении поезда весом 5200-5600 тонн. Кроме того, эти тепловозы сегодня выполняют основную часть вывозной и передаточной работы на Петербургском железнодорожном узле.

Недавно в ЛТ поднимался вопрос о самых старых 2ТЭ116 на Октябрьской. Здесь нужно сделать небольшое историческое отступление. Как известно, на Октябрьской ж.д. дольше большинства других в грузовом движении продержались ТЭЗ (в том же депо Ленинград-Витебский - до 1988 г. работали такие ветераны, как 007, 015, 017, 022, 2005). И вот, в середине 1980-х г.г., когда эпоха ТЭЗ уже подходила к концу, на Октябрьскую (а также на расположенные по соседству Прибалтийскую и Белорусскую дороги) на замену "трёхам" стали поступать в основном 2М62, позднее 2М62У. "Машки" смогли обеспечивать грузовые перевозки на линиях со средней грузонапряжённостью, но для работы на главных неэлектрифицированных направлениях дороги с большим грузопотоком (в частности, на Мурманском ходу) оказались слабоваты. Поэтому, наряду с 2М62, в конце 1980-х г.г. МПС было вынуждено направ-



2ТЭ116-316 (ОКТ ж.д.). Фото С.В.Критского, 2004 г. При постройке (1977 г.) этот тепловоз в опытном порядке был оборудован электродинамическим тормозом (видна дополнительная секция крыши над высоковольтной камерой). Попав на Октябрьскую дорогу, эта машина успела поработать со ЩОМами в ПМС, позднее долгое время эксплуатировалась в вывозной работе на Петербургском узле (ЭДТ к этому времени был уже давно разоборудован). В настоящее время тепловоз отставлен от работы и в скором времени будет списан. В музей бы эту машину...

лять для работы на ряде участков Октябрьской ж.д. тепловозы 2ТЭ10М (депо Бологое, Волховстрой, Петрозаводск), позднее 2ТЭ10У (Петрозаводск), 3М62У (Петрозаводск, Медвежья Гора, Кемь, Суоярви), и даже 3ТЭ10М (Кандалакша). А в депо Ленинград-Витебский, как уже говорилось, поступили 2ТЭ116.

Таким образом, к концу 1980-х г.г. на Октябрьской ж.д. сложилась уникальная ситуация – ни на одной другой дороге в те

годы не работали одновременно в таких количествах все три основные грузовые серии: М62, ТЭ10 и 2ТЭ116. Разумеется, такая разносерийность тепловозного парка существенно затрудняла его эксплуатацию. И в начале 1990-х г.г. в недрах службы локомотивного хозяйства Октябрьской дороги принимается решение: произвести как можно более полный переход в грузовом парке на серию 2ТЭ116.

Причин тому было несколько. Прежде

2ТЭ116-477 (ОКТ ж.д.) с вывозным поездом на Ораниенбаум у платформы Ульянка. Фото С.В.Критского, 2005 г.



всего, тепловозы 2ТЭ116, хотя и являются по сравнению с ТЭ10 несколько более дорогими в эксплуатации и ремонте, превосходят эти локомотивы по целому ряду эксплуатационных показателей. Морально устаревший дизель Д100 уже не обеспечивает надёжной работы, он неэкономичен, существуют также проблемы с ремонтом. Переход на 2ТЭ116 сулил резкое снижение количества порч локомотивов, в основном из-за большей эксплуатационной надёжности дизелей Д49, а также унификацию ремонтной базы (как известно, на Октябрьской ж.д. работает также немало тепловозов ТЭП70 и ТЭМ7(А) с аналогичными дизелями).

Другим обстоятельством стало резкое падение объёма перевозок на сети МПС из-за известных событий начала 1990-х г.г., в результате чего на железных дорогах высвободилось значительное количество локомотивов. Например, на Украине из-за высоких цен на дизельное топливо оставшийся грузопоток постарались переключить на электровозные хода, в связи с чем на дорогах "УЗ" высвободилось много тепловозов серии 2ТЭ116. Аналогичная ситуация сложилась и на, ставшей приграничной, Юго-Восточной дороге.

Каким-то образом руководству Октябрьской дороги удалось добиться того, чтобы тепловозы 2ТЭ116, находящиеся в запасе на других железных дорогах (Юго-Восточной, Свердловской, а также на некоторых дорогах Украины), стали передаваться на их магистраль. Состояние большинства переданных локомотивов было, конечно, в основном "подзаборное" (кто же добровольно отдаст хороший тепловоз?), поэтому практически все машины сразу проходили капитальный ремонт на Воронежском ТРЗ (в этой работе также принимали участие Луганский и Коломенский заводы), а потом уже запускались в эксплуатацию (в основном в депо Волховстрой Окт. ж.д.).

Таким образом, в настоящее время на Октябрьской ж.д. продолжает работать немало тепловозов серии 2ТЭ116 постройки 1970-80-х г.г. Из тепловозов ранних выпусков можно отметить №№038, 039, 040, 052, 061, 067, 068, 070, 104, 163, 170, 177, 188 (депо Великие Луки), 047, 075, 079, 121, 152, 183 (депо СПб-Витебский), 078, 109, 111, 114, 116, 144, 157 (депо Дно), также эксплуатируется много машин 400-х...600-х номеров и т.д. Процесс передачи продолжается и сегодня.

Также известно, что ещё с конца 1970-х г.г. в различных ПМС Октябрьской дороги работали 2ТЭ116 самых первых выпусков, в том числе №№002, 011, 020, 030 с дизелями Д70 (об этом писал А.Г.Иоффе в ЛТ 2000, №5). Дизель-генератор (1А-9ДГ, штатный) с одной из секций тепловоза 2ТЭ116-006 (когда-то работавшего в депо Бухара САЗ ж.д.) в настоящее время установлен в тепловозной лаборатории ПГУП-Са (ЛИИЖТа) и используется в качестве действующего учебного пособия.

По данным на 2003 г. в инвентарном парке Октябрьской дороги числилось 164 тепловоза серии 2ТЭ116, из них 92 – постройки до 1978 г. В настоящее время эти тепловозы составляют основу парков депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Витебский (тепловозы с номерами в интервале

047...1667) и депо Дно (078...1673), а также в разное время работали или продолжают работать в депо Кемь, Кандалакша, Суоярви, Ржев, а с недавнего времени – также в Выборге и Великих Луках. Немало 2ТЭ116 работало также до 2001 г. в депо Волховстрой (в том числе №№1068, 1089, 1090 – одни из первых машин этой серии, оборудованные системой УСТА), но после электрификации Бабаевского хода все они были переданы в другие депо.

Кроме того, на дороге эксплуатируется некоторое количество тепловозов 2ТЭ116, принадлежащих частным перевозочным компаниям. Так, в конце 1990-х г.г. появился «ЛинкОйл» (г. Кириши, Лен. область) – организация, занимавшаяся перевозками наливных грузов и использовавшая для этого свой подвижной состав, а позднее и свои (приватные) локомотивы. Впоследствии, после нескольких преобразований и реорганизаций, на её месте появилось ООО «ТрансОйл». А на южных направлениях дороги эксплуатируются тепловозы другой частной конторы, ООО «БалтТрансСервис».

Хотелось бы отдельно остановиться на тепловозах 2ТЭ116 с 1600-ми номерами.

В 1991 г. Луганский завод после примерно полугодового перерыва возобновил постройку тепловозов 2ТЭ116 с №1609. Эти тепловозы уже достаточно сильно отличались от своих предшественников: новая электросхема (был установлен электродинамический тормоз – ЭДТ), изменился кузов и расположение некоторого оборудования в нём. До середины 1990-х г.г. завод успел изготовить около 60 таких локомотивов, поступили они на Донецкую, Приднепровскую, Октябрьскую и Свердловскую дорогу, а также на Норильский металлургический комбинат.

В середине 1990-х г.г. производство новых тепловозов из-за отсутствия заказов практически прекратилось. Тогда Луганский завод, одновременно с единичной постройкой новых локомотивов, стал выполнять капитальный ремонт ранее выпущенных 2ТЭ116 с их глубокой модернизацией (в частности, эти тепловозы конструктивно приводились к 8-му варианту электросхемы, последнему до перехода к ЭДТ). При этом часть тепловозов после ремонта возвращалась в депо приписки со своими, прежними номерами, а часть отремонтированных тепловозов завод стал продавать как новые и присваивал им (видимо, по коммерческим соображениям) новые, очередные, 1600-е номера.

В конце 1990-х г.г. несколько тепловозов 2ТЭ116 на Луганском заводе, начиная с №1674, были закуплены Эстонией. Так вот, поступили тогда в Эстонию тепловозы с 1670-ми номерами вперемежку с ЭДТ и без него, хотя известно, что к тому време-



Тепловоз 2ТЭ116-047 (ОКТ ж.д.) – одна из самых старых машин этой серии на Октябрьской дороге, бывшей приписки депо Серов-Сорт. Свердловской ж.д. Фото С.В.Критского, 2002 г.

2ТЭ116-1199 (ОКТ ж.д.), тепловоз бывшей приписки депо Ртищево Ю.-Вост. ж.д. Фото С.В.Критского на ст. СПб-Сортировочный-Московский, 2005 г.



2ТЭ116-183 (ОКТ ж.д.). Долгое время этот тепловоз эксплуатировался на отделении в качестве диспетчерского локомотива (машина могла работать на Петербургском узле как обычная узловая, а в случае необходимости могла, например, с оборота съездить в Дно, Салу и т.д. – лок. бригады, работавшие на этом тепловозе, были обкатаны по всем плечам обслуживания депо ТЧ-9). Фото С.В.Критского на ст. Автово (Петербургский узел), 2004 г.

Изменение внешнего вида тепловозов 2ТЭ116 на протяжении серийного выпуска

Изменена конструкция крыши (1973 г.)	№030 – "высоколобый"
	№037 (МЖТ Новосибирск) – "горбатый"
Изменена конструкция системы вентиляции	с №244 (1976 г.)
В период 1978-79 г.г. была изменена конструкция лобовой части кузова: другая форма путеочистителя, под лобовыми окнами вместо "молдингов" установлены обычные поручни, поручень под прожектором стал не полукруглым, а прямым (кстати, одновременно аналогичные изменения произошли и на 2ТЭ10В в районе №4016). Также немного изменилась форма боковых окон кабины: если ранее верхний обрез бокового окна (несдвигаемой части) был выполнен неровным (с небольшим подъёмом вперёд, как бы параллельно обреза крыши), то на новом варианте кузова с этим, похоже, решили не возиться и сделали верхний обрез окна горизонтальным. Что же касается номера тепловоза 2ТЭ116, с которого стала применяться новая конструкция кузова, то №295 имеет старый кузов (фото в ЛТ 5/2000; эта фотография сделана на выставке "Железнодорожный транспорт-77"), а №318 (работает в ТЧ-18 ОКТ ж.д.) – новый. Секции А и Б тепловоза 2ТЭ116-316 (ТЧ-9 ОКТ ж.д.) имеют разные конструкции кузовов, но поскольку машина эта опытная, говорить об изменении конструкции кузова именно на этом номере сложно.	
Изменено расположение жалюзи вентиляции дизельного помещения (1979 г.)	№433 (ТЧ-9 ОКТ ж.д.) – жалюзи расположены ниже боковых жалюзи холодильника
	№445 (ТЧ-9) – жалюзи расположены на бортах кузова над топливным баком
Изменён тип заводской таблички (1979-80 г.г.)	№488 (фото Дм.Мамина в ЛТ 12/01) – ромбовидная
	№499 (ТЧ-18) – прямоугольная
С тепловоза №742 (1982 г.п.; в настоящее время эта машина находится в парке ООО "ТрансОйл") была ещё раз изменена конструкция лобовой части кузова: буферные фонари стали располагаться ниже, а номерная табличка – выше (новая форма лобовой части кузова аналогична ТЭ10М,У). Однако на первых машинах с новым кузовом ещё имелись "карманы" над буферными фонарями и устанавливалась декоративная рамка вокруг прожектора, что было характерно для старого варианта кузова. Следующий известный мне тепловоз, №776 (ТЧ-9 ОКТ ж.д.) ни "карманов", ни облицовки прожектора уже не имеет.	
Изменено расположение жалюзи вентиляции дизельного помещения на бортах кузова (1983-84 г.г.)	№879 ("БалтТрансСервис") – жалюзи расположены рядом друг с другом
	№944 (ТЧ-9 ОКТ ж.д., бывшей приписки ТЧ-Поворино ЮВ ж.д.) – жалюзи разнесены
На крыше над кабиной управления начали устанавливаться кондиционеры	№944 (ТЧ-9) – кондиционеров нет
	№964 ("ТрансОйл"), №№1028, 1029 (ТЧ-9) – установлены кондиционеры первого варианта ("низкие", на общем основании)
	№1068 (ТЧ-9) и более высокие номера – установлены "высокие" кондиционеры, на отдельных основаниях
Перестали устанавливаться световые номера на бортах кузова	с №1075 (1985 г.)
Изменена конструкция кузова в связи с установкой ЭДТ	с №1609 (1991 г.)

ни 2ТЭ116 без ЭДТ уже давно не строились. Локомотивы, которые не были оборудованы электротормозом имели кузова старого образца, без кондиционеров, т.е. представляли собой старые тепловозы, прошедшие капитальный ремонт (нужно сказать, дополнительную путаницу внесло в этот вопрос то, что все локомотивы, эксплуатировавшиеся на линиях АО "Эстонская ж.д." (EVR) позднее подверглись переобозначению в соответствии с принятой там цифровой системой обозначения се-

рий). В дальнейшем появилось ещё несколько подобных машин.

В настоящее время большинство этих тепловозов (в том числе и бывшие эстонские, оказавшиеся там ненужными после ввода в эксплуатацию локомотивов американского производства) находятся в собственности уже упоминавшегося ООО "ТрансОйл". Лично мне встречались №№1674, 1675, 1678, 1679, 1686 – это действительно новые машины (1686 поступил с завода в феврале 2004 г.), и

№№1676, 1677, 1680-1684, 1690 – это "старые" машины, бывшие трёхзначные номера. Хотя термин "старые" применим к данным тепловозам достаточно условно. В Луганске на "родной" раме собирают практически новые локомотивы, оборудование и электросхема которых приближены к последнему выпуску. Такой тепловоз по качеству не уступает новому локомотиву, чего нельзя сказать о продукции Воронежского ТРЗ.



2ТЭ116К-776 (ОКТ ж.д.) с грузовым поездом около станции СПб-Сортировочный-Московский.

2ТЭ116К-776, кабина управления. Справа.
Фото С.В.Критского, 2004 г.

В парке ООО "ТрансОйл" на сегодняшний день около 30 тепловозов 2ТЭ116. Окрашенные в красный цвет, они возят налив из Киришей на Нарву и далее, в Эстонию (максимальный вес поезда для них на участке Кириши – Мга – Новолисино – Ивангород – Нарва установлен 5800 тонн). Кстати, там же в настоящее время, среди прочих, эксплуатируются 2ТЭ116 №№ 1614 и 1615, тепловозы, которые когда-то на Луганском заводе были оборудованы бортовой микропроцессорной системой МСКУ, а в феврале 2001 г. этой же организацией (только тогда она ещё называлась "ЛинкОйл") на Луганском заводе был закуплен тепловоз 2ТЭ116УП-0001. Долгое время он работал на "малом ЛинкОйле" (Кириши – Автово).

Можно также отметить появление с недавнего времени на железных дорогах тепловозов 2ТЭ116К, являющихся результатом капитального ремонта и модернизации на Воронежском ТРЗ (о них ЛТ уже писал). Наконец, совсем недавно совместными усилиями ВНИКТИ и всё того же Воронежского ТРЗ был разработан проект модернизации тепловозов 2ТЭ116 с повышением мощности и продлением срока службы (первым локомотивом, модернизированным по этому проекту, стал 2ТЭ116КМ-1135). А на Украине на несколько тепловозов 2ТЭ116 в опытный порядок вместо штатных установили харьковские дизеля Д80...

На протяжении более чем 30 лет серийного выпуска тепловозов серии 2ТЭ116 в их конструкцию постоянно вносились изменения, вытекавшие из опыта эксплуатации, а также обусловленные изменением (улучшением) технологии изготовления отдельных деталей и узлов. Многие изменения в конструкции этих тепловозов были описаны в статьях Дм.Мамина (ЛТ 1999, №4 и 2001, №12) и А.Иоффе (ЛТ 2000, №№3, 5). Особый интерес для любителей

железных дорог представляют особенно изменения внешнего вида локомотивов. Такие данные, основанные большей частью на собственных наблюдениях, я попытался свести в таблицу. (см. стр.12)

В статье рассмотрим подробнее размещение воздухозаборных устройств на тепловозе.

На тепловозах серии 2ТЭ116 выпуска до 1976 г. три секции крыши были оборудованы встроенными коробами-воздухозаборниками, имевшими жалюзи с жесткими створками. Через них осуществлялся забор воздуха, предназначенного для охлаждения тягового генератора, выпрямительной установки и ТЭД. С тепловоза №244 (1976 г.) конструкция системы вентиляции была несколько изменена: проёмы для забора воздуха на охлаждение стали размещаться не на боковых наклонных поверхностях крыши, а на бортах ку-

зова. В связи с этим несколько изменилось число и расположение окон, а заводская табличка, ранее размещавшаяся на правом борту кузова позади входной двери, переместилась на кузов ВВК перед входной дверью. При этом нужно отметить, что на многих эксплуатируемых в настоящее время тепловозах 2ТЭ116 выпуска до 1976 г. при прохождении ими капитальных ремонтов жалюзи забора воздуха на охлаждение тягового генератора на крышевой секции были заварены, и вновь врезаны вместо боковых окон.

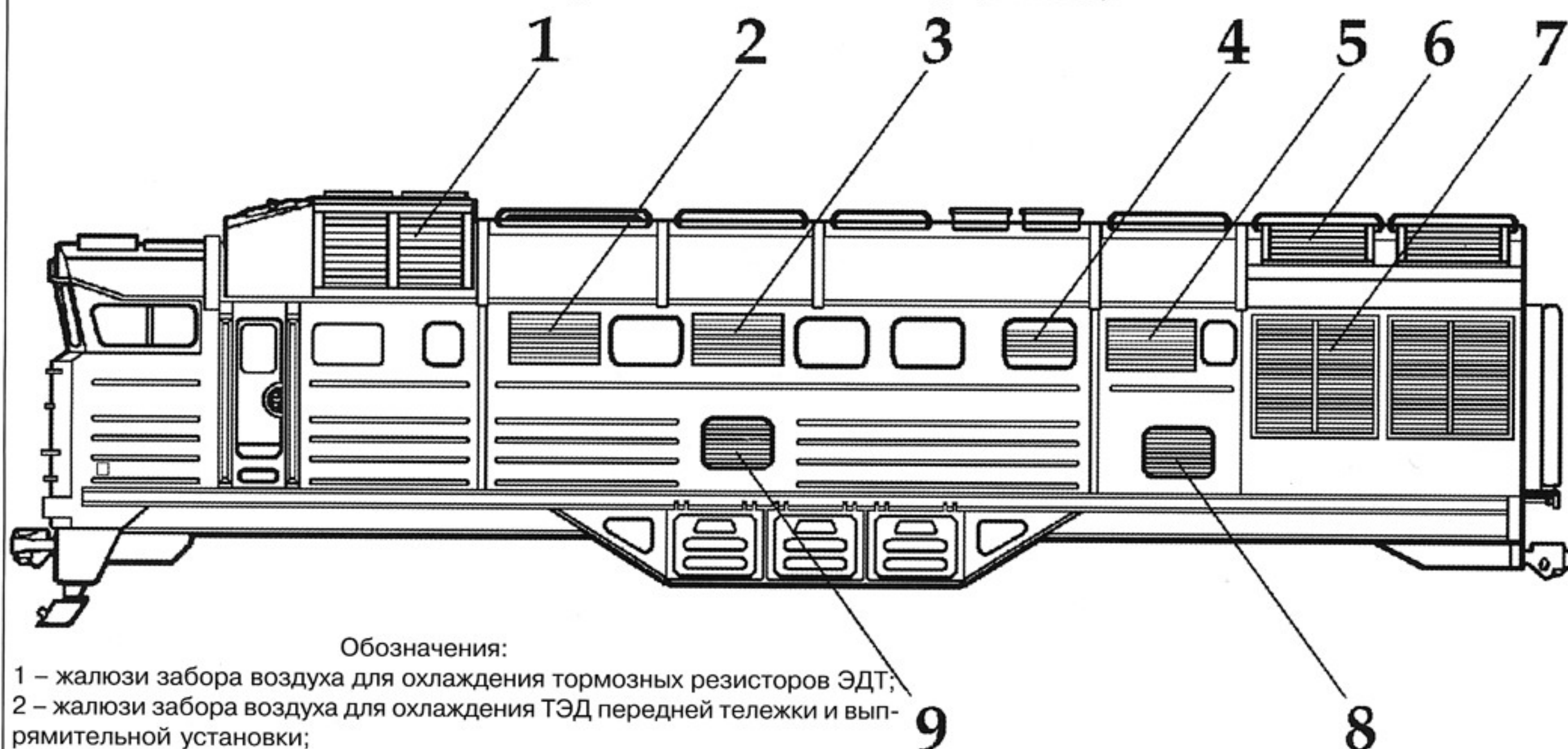
Воздух для дизеля поступает через жалюзи с поворотными створками, установленные на боковых стенках кузова.

При низкой температуре воздуха (ниже -20...30° С), а также в случае неблагоприятных метеорологических условий (пылевые бури, сильные атмосферные осадки) переходят на забор воздуха (как для дизе-

2ТЭ116-079 (ОКТ ж.д.) с грузовым поездом на ст. Новый Порт (Петербургский узел).
Фото С.В.Критского, 2004 г.



Рис. 1. Кузов тепловоза 2ТЭ116 с ЭДТ (с №1609).



Обозначения:

- 1 – жалюзи забора воздуха для охлаждения тормозных резисторов ЭДТ;
 2 – жалюзи забора воздуха для охлаждения ТЭД передней тележки и выпрямительной установки;
 3 – жалюзи забора воздуха для охлаждения тягового генератора;
 4 – жалюзи забора воздуха для дизеля (жалюзи воздухоочистителей);
 5 – жалюзи забора воздуха для охлаждения ТЭД задней тележки;
 6, 7 – верхние и боковые жалюзи холодильника;
 8, 9 – жалюзи вентиляции кузова.

Примечание:

- 2,3,5 – нерегулируемые жалюзи (с жёсткими створками);
 4,8,9 – регулируемые жалюзи (с поворотными створками).

ля, так и на охлаждение) из кузова тепловоза, для чего необходимо открыть специальные лючки. Воздух в кузов в этом случае поступает через жалюзи вентиляции дизельного помещения (в них также предусмотрены фильтрующие кассеты сеток). На тепловозах выпуска до 1979 г. эти жалюзи (4 проёма, по 2 с каждой стороны кузова) располагались ниже боковых жалюзи холодильника. На тепловозах выпуска с 1979 г. (с 400-х номеров) они были перенесены на борта кузова в район размещения тягового генератора (над топливным баком) и первоначально располагались рядом друг с другом, а начиная с тепловозов выпуска 1983-84 г.г., были разнесены (одна пара проёмов стала располагаться на кузове в районе размещения компрессора).

лись постепенно, сначала только на части тепловозов (например, до внедрения в серийное производство ЭДТ на 2ТЭ116 с №1609, электротормоз в опытном порядке устанавливался на локомотивах №№140, 316, 317, 1464 и 1529; на тепловозе №446 проходили испытания кондиционеры и др.). Наконец, как и в других сериях, существуют тепловозы с "перебитыми" номерами (мне встречались такие №№1020, 1495...), и т.д. и т.п.

Наконец, ещё одно "белое пятно" в истории этих локомотивов. В последней

книге В.А.Ракова, в статье о тепловозах 2ТЭ116 сообщается, что по данным на 01.01.1976 два тепловоза этой серии находились на Дальневосточной дороге, однако каких-либо ещё упоминаний о работе 2ТЭ116 на Дальнем Востоке я не встречал. Что это, испытания? Есть только данные Ворошиловградского завода о том, что в 1974 г. тепловоз 2ТЭ116-110 находился в Братске, на эксплуатационных испытаниях, проводившихся ОмИИТом...

2ТЭ116УП-0001 в депо. Фото С.В.Критского, 2004 г.



Хотелось бы подчеркнуть, что в приведённой таблице указаны лишь основные особенности изменения внешнего вида тепловозов серии 2ТЭ116 разных лет выпуска. Обо всех изменениях, внесённых в конструкцию этих локомотивов за время их серийного выпуска в ходе многократных конструктивных доработок и модернизаций, в том числе и внешнего вида, можно написать целую книгу. Изменялись конструкция и форма задних буферных фонарей, дверных поручней (на старых тепловозах поручни выполнены утопленными, как на М62), дверных замков, приводов зачехления жалюзи холодильника, изменялось расположение маслоотделителей, реле давления и так далее, "по мелочи". Кроме того, можно сказать, что и приведённые границы номеров достаточно условны. Указать точные номера иногда бывает достаточно трудно, поскольку многие новшества в конструкции внедря-



2ТЭ116-957, локомотив принадлежит компании "Балтсервис".
Ст. Реола, Эст. ж.д.
Фото М. Ластовки

2ТЭ116-152 (ОКТ ж.д.) с грузовым поездом прибывает в первый парк Шушар.
Фото С.В. Критского, 2005 г.

Тепловоз 2ТЭ116-075 (ОКТ ж.д.) на ст. СПб-Сортировочный-Московский.
Фото С.В. Критского, 2005 г.

ВЗОР
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
ЛУГАНСКИЙ
ТЕПЛОВОЗСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
ИМЕНИ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
1992 г.





Павел Кашин

ВСПОМНИМ, СЕРЁГА, ДОРОГИ СМОЛЕНЩИНЫ!

Почти песня...



ТУ8-0255 на Рославльском т/пр. Фото П.Кашина

Ранним октябрьским утром 2003 г. мы с Сергеем Костыговым «стартовали» на его УАЗике из Калуги. За ночь немного подморозило, но поскольку погода в эти дни ещё стояла ясная и солнечная, мы рассчитывали на то, что и новый день будет таким же. Ещё только-только начинало светать, когда позади остались городские кварталы.

Выехали на Вяземскую трассу. Наш путь лежал в Смоленскую область, где неисследованными оставалось несколько торфовозных узкоколеек. Первая на маршруте – узкоколейная дорога (далее кое-где по тексту – УЖД – прим. автора) **Рославльского торфопредприятия** (далее кое-где по тексту – т/пр. – прим. автора), находившаяся, согласно карте, в посёлке Остёр. Наши погодные ожидания не были обмануты: солнце действительно начинало свой, по-осеннему короткий, путь по небосклону. За окном машины мелькает череда убранных полей, притихших в ожидании снега, и небольшие рощицы, уже почти расставшиеся со своей яркой осенней

листвой. В десятом часу дня миновали виртуальную границу между 40-м и 67-м регионами...

На подъезде к Остёру мы, как в облако, въехали в почти «непробиваемый» туман. Вот и железнодорожный переезд через линию Рославль – Смоленск встречает нас мигающими красными огоньками. Значит, идёт поезд. Мгновенно оценив ситуацию, я беру фотоаппарат и выскакиваю из машины. Было ясно, что снимать бесполезно, но когда ещё выберешься на чисто тепловозный ход?! Из тумана выскочила «АЧешка». Ловлю её в видоискатель и нажимаю на спуск. Чудо! Когда зеркало в фотоаппарате вернулось на место, в видоискателе ничего, кроме рельсов, уходящих в туман я не увидел. Автомотриса просто растворилась!

А вот и первая узкоколейка. Действующая! По путям маневрирует ТУ8-0255, составляя вагоны (стандартные торфовозы типа ТСВ6) на путь, ведущий на торфобрикетный завод. Делаем несколько снимков

и выясняем, где бы нам раздобыть сведения о дороге. Оказалось, что все документы по истории дороги от исчезновения спасла местная школа! В ней организовали музей, в котором мы получили некоторые, очень скромные сведения.

Рославльское торфопредприятие было основано в 1919 г., тогда же начато строительство УЖД. В 20-х гг. торф перевозился вручную. Расстояние вывозки составляло 1 км. Десятилетие спустя появилась паровозная тяга. В музее были обнаружены фото 4х паровозов. Два из них немецкие, скорее всего, трофейные. Ещё два – советской постройки, серий 159 и ВП1. Поскольку в лучшие годы своего существования протяжённость дороги не превышала 17-ти км, можно с большой уверенностью предположить, что это все паровозы на дороге. Кроме них имелся мотовоз МУЗ-4. Им на смену пришли мотовозы МД54-4. Кабина одного из них сохранилась возле путей. Кроме того, была в Остёре и АМ1. В настоящее время в наличии

Фото на стр. 16.

«Смолторф». Фото С.Костыгова

Трактор ДТ-54 до сих пор в рабочем состоянии. Фото П.Кашина

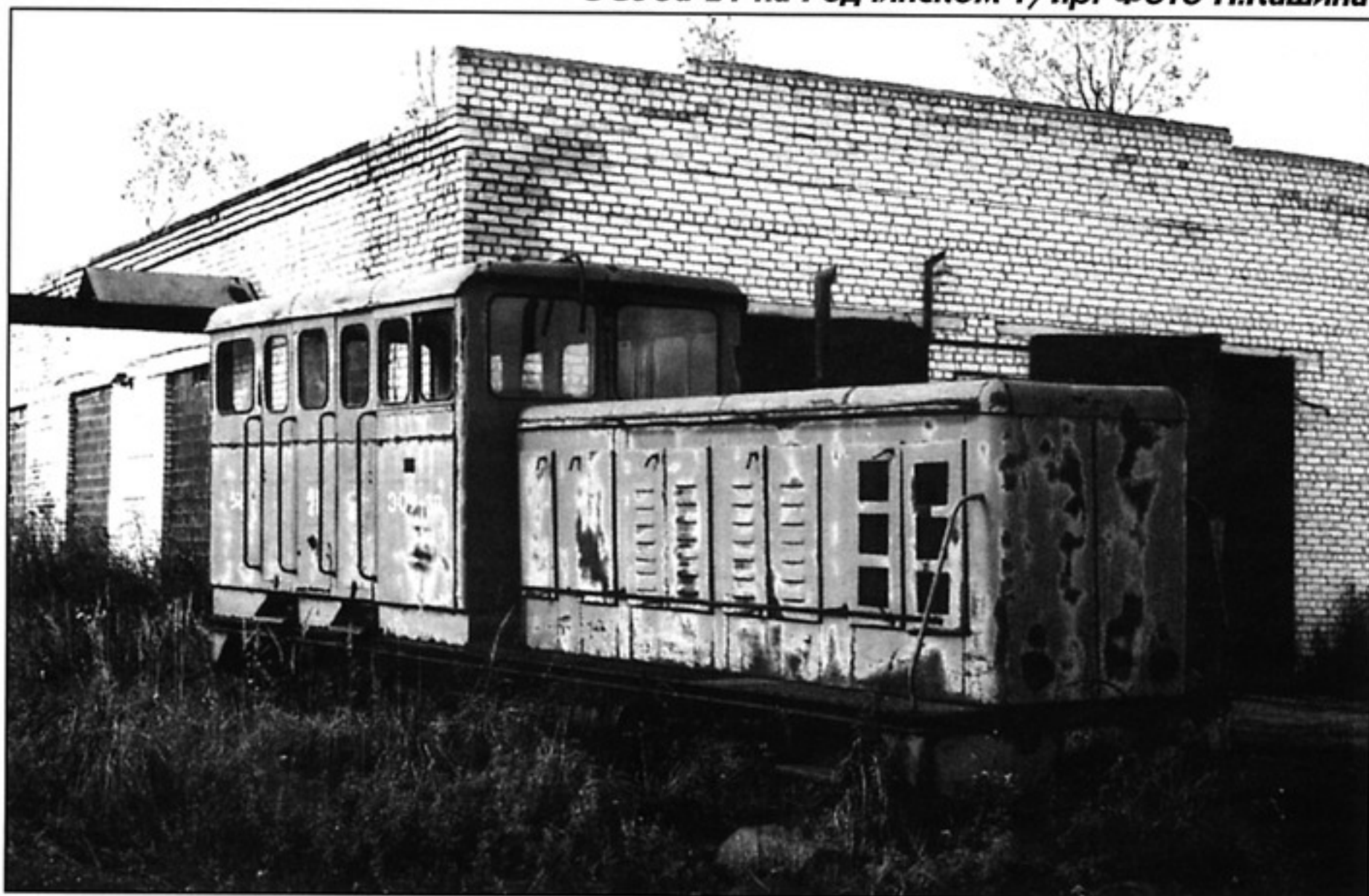
«Стрёмная кривая» на Редчинском т/пр. Фото С.Костыгова

Мурыгинский кирпичный завод.

Фотография невольно напомнила нам сюжеты из фоторабот Прокудина-Горского...

Фото П.Кашина

ЭСУЗа-21 на Редчинском т/пр. Фото П.Кашина



имеются и работают ЭСУ1 с «местным» №1, ЭСУ2а-1011 в «новом» кузове, ТУ6А с «нечитаемым» номером, ещё один ТУ6А был где-то на полях, наконец, уже знакомый нам ТУ8-0255, полученный с Руднянского т/пр. в конце 1990х годов. На удивление, в бревенчатом двухэтажном здании поселковой школы оказались не только компьютеры, но и сканер!!! (Прогресс!) Заняв место секретаря, я начал процесс сканирования. Сергей в это же время сбегал на улицу и достал из недр УАЗика ноутбук. Выданный Сергею на работе на время экспедиции он был тщательно спрятан в машине. Вообще, кто бы мог подумать, что этот атрибут цивилизации пригодится нам в Смоленской глубинке! Затем Сергей не без «понта» (мол, мы тоже не лаптем щи...!) скопировал в него фотографии. Благо, что все снимки были чёрно-белыми и в электронном виде не занимали большого объёма.

Судя по разговорам с работниками УЖД, перспективы торфопредприятия в наше время весьма туманны, но все настроены оптимистично. На этом наше знакомство с УЖД в Остёре закончилось. Миновал полдень, а мы ещё хотели успеть к концу рабочего дня на Редчинское т/пр.

Оно располагается несколько в стороне от автотрассы Рославль – Смоленск. До посёлка торфопредприятия ведет грунтовая дорога. Логично, поэтому, что в самом посёлке не было ни грамма асфальта. По объяснениям местных жителей добираться до депо УЖД, расположенное прямо на территории ТБЗ. Здесь наше внимание сразу привлекает брошенная ЭСУ3а-21 с пустыми глазницами вместо фар. Даже при беглом осмотре ясно, что она уже никогда никуда не поедет!

Со слов нескольких подошедших к нам работников дороги, узнаём, что пока на поле работают два тепловоза. Оба серии ТУ6А. В депо стоит ещё один, а так же ЭСУшка, которая используется по прямому назначению: работает с ППРОм и перевозит рабочих. Депо закрыто, надо дожидаться начальника или возвращения локомотивов с поля.

- Да! А вам шкурка не нужна? – спрашивает один из работяг.

- Какая?

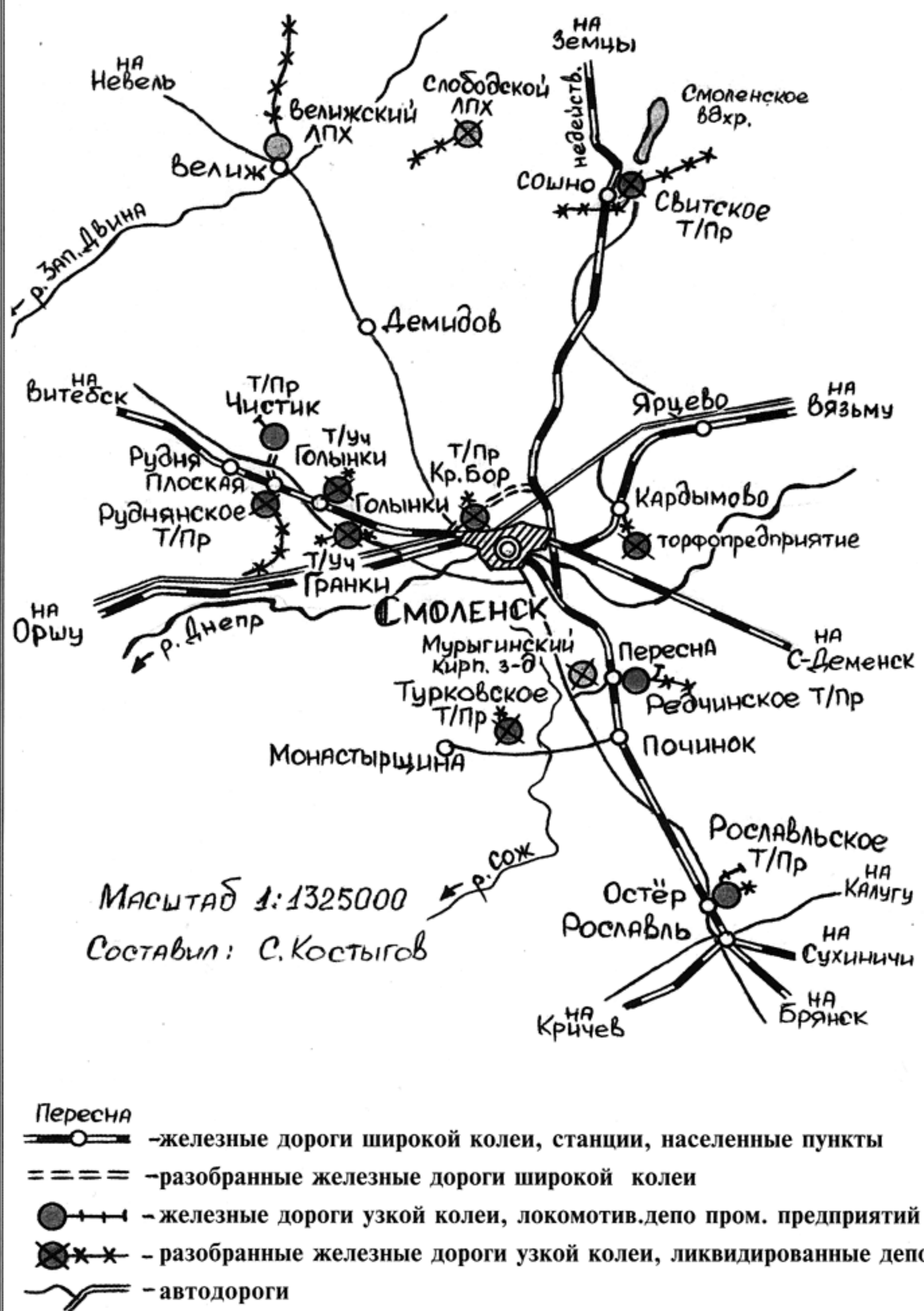
- А вот..., - рабочий рукой лезет в «глазницу» ЭСУ3а и достаёт оттуда уже «задубевшую» тушку какого-то мелкого пушного зверька, возможно колонка, - только сегодня утром забили!

- Да нет, нам ни к чему, - отвечаю я, думая про себя: «Идиоты! Знали бы раньше – сами взяли, пока никого не было! Хотя и, правда: зачем нам это!»

Кое-что, рассказанное мужиками у депо, было в последствии подтверждено и данными исследователя узкоколейных железных дорог С. Болашенко, так же посетившего эти места.

СХЕМА

расположения узкоколейных железных дорог
в окрестностях Смоленска на 2003 г.



Редчинское торфопредприятие было основано в 1968 г. В 1972 - закончено строительство торфобрикетного завода (далее – ТБЗ, прим. автора), узкоколейки и посёлка. Пути узкой колеи связали завод с Редчинским торфомассивом. На нём первоначально и осуществлялась добыча торфа. Затем дорога продляется до торфомассива Бабинский Мох, куда строится линия вокруг оз. Лаговского. Добыча на этом торфомассиве продолжалась относительно недолго и была закрыта к 2000 г. В 1988-89 гг. дорогу строят ещё дальше, в район деревни Мончино, но местные торфомассивы так и не были освоены. Этот участок УЖД за ненадобностью в последствии разобрали.

На момент нашего посещения, т.е. в 2003 г. добыча велась только на Редчинском т/м, где существует одна полевая база. Груз перевозится в торфовозных вертушках, состоящих из вагонов типа ТСВ6, оснащённых автосцепкой. Стандартный состав вертушки - 6 вагонов.

Близился конец рабочего дня, с полей вернулся первый ТУ6А. Номерное стекло на кабине было наглухо закрашено, и номер установить не удалось. Мы не особо обратили на него внимание, т.к., по словам рабочих с поля должен прийти с грузом второй тепловоз. В паре-тройке сотен метров от депо имелась стрелка. Отходящий налево путь, видимо, вёл к торфобрикетному заводу. Никаких следов объездного

пути не наблюдалось. Но сейчас не было времени это установить точно. Чтобы снять поезд с грузом где-нибудь на перегоне, мы ринулись по заросшим травой рельсам ему навстречу. Это было не так просто, т.к. трава в колее доходила до колен и была обильно полита тепловозной смазкой. Уходить же в сторону от полотна вообще не имело смысла: жухлая трава по обочинам пути была настолько высокой, что закрыла бы едущий поезд от наших глаз и объективов фотокамер, что называется, «по пояс»! Приходилось тщательно выбирать путь, что бы не измазаться.

Дабы не дублировать в сюжеты, Сергей побежал дальше, туда, где за левой (от нас) кривой заканчивался затяжной и, довольно крутой, подъём. Я же решил ограничиться тем, что отошёл всего на несколько десятков метров от развилки путей. Томительные минуты ожидания... Фигурка Сергея уже давно потерялась из виду. Успеет он найти и, главное, дойти до намеченной им точки съёмки? Об этом я узнаю только по завершении процесса!

И вот слышен гул работающего «на пределе» дизеля «шестёры». Из далёкого от меня небольшого лесочка, окаймляющего, по-видимому, торфоразработки показывается чёрный столб дыма и маленькая движущаяся точка поезда. Он, выехав на простор, начинает свой подъём к посёлку. По мере приближения состава делаю несколько кадров. И вот тепловоз с вагонами, натужено гудя дизелем и выжимая из себя последние «соки», втаскивает состав и останавливается хвостом возле меня. В кучу торфа в хвостовом вагоне воткнута выдранная где-то на торфянике молодая берёзка. Сначала я подумал, что это шутка машиниста. Ан нет! Это местный знак ограждения хвоста поезда! Действительно удобно. Выехал из кривой, посмотрел назад. Ага, берёзина торчит, значит, все вагоны на месте, нет – где-то чего-то «потерял» по дороге!

Пока жду Сергея, наблюдаю за производством «манёвров». Да-а-а! Такого видеть ещё не приходилось! Тепловоз ТУ6А-3105 отцепляется от состава, заезжает на деповской путь. Машинист и помощник (а по совместительству сцепщик) цепляют трос от сцепки тепловоза за кронштейн второго вагона. Стрелка переводится на путь ТБЗ. Тепловоз, осторожно разгоняется, заталкивая вагоны на соседний путь. В какой-то момент натяжение троса ослабевает и он соскакивает с вагона. Тепловоз тормозит, но два вагона уже «на месте». Трос цепляется за 4-й вагон и процедура повторяется. В конце концов, все 6 вагонов выставлены на «заводской» путь, а тепловоз, важно переваливаясь на неровностях пути, уезжает в депо. Разъезда-то действительно нет! «Манёвры на тросе» – так я назвал то, что только что видел!



Запуск ЭСУ2а-080 на т/пр. «Чистик». Фото П.Кашина

Подошёл Сергей. По его довольному виду было ясно, что и у него съёмка удалась! Мы направляемся в депо, где нас ждало полное разочарование. Народ не привык здесь задерживаться на работе! Только что сюда пришёл тепловоз, а уже никого! Депо наглухо закрыто. Ни с кем так пообщаться и не удалось, в т.ч. и с начальником, который должен был подойти к концу рабочего дня. Расстроившись, мы решили немного поездить по окрестностям, благо до заката было ещё время.

УАЗик, нещадно пыля, выезжает на простор! Местность, по которой мы поехали в сторону торфяных полей, представляла собой сильно пересечённый ложбинками бескрайний луг, простирающийся до горизонта. Кое-где его разбавляли островки рожиц, преимущественно состоящих из берёз и осин. Местами листва на деревьях не только не пожелтела и опала, но даже радовала глаз не совсем летней, но всё-таки зеленью! Вот и торфяное поле. Сворачиваем на него. Справа высится готовый к отгрузке караван торфа. Возле него из торфяника появляется брошенный путь. Долго ехать вдоль каравана не пришлось, слишком зыбкой была торфяная почва! Дальше идём пешком. Вот и магистральный путь в обрамлении двух рядов желтеющих берёз. На нём застыл ППР. Ближе в сторону посёлка – стрелка. Ещё один путь уходит на соседнее поле, противоположное тому, откуда мы сейчас пришли. Он накатан и видимо отсюда сегодня ушёл поезд с грузом. По идее, стрелка должна была быть «левой», т.к. боковой путь на поле уходил в левую сторону. Но таковой в «закромах» торфопредприятия видимо не нашлось. Поэтому боковой путь сразу за крестовиной заворачивал в сторону поля. Прямой же путь сначала отклонялся вправо, затем, выполнив немислимый «куль-

бит», выложенный прямыми кусками рельсов возвращался на исходную прямую линию!

И это было ещё не всё! Боковой путь сразу за развилкой пересекал картовую канаву. Кривая так же была выложена из прямых рельсов, при этом самый крутой угол в плане фактически нависал над, одновременно чёрной от торфа и жёлтой от опавшей листвы, водной гладью. Снизу путь подпирали берёзовые стволы, воткнутые в дно канавы! Каждый раз, проезжая по этому месту, машинист, наверное, вспоминает всех святых, родственников или чего-нибудь ещё!

Но больше нам здесь было нечего делать. Мы выезжаем с полей и по колее, продавленной машинами в траве, направляемся в сторону озера Лаговского. Оно открылось нам вскоре слева внизу. Водная гладь блеснула в лучах вечернего солнца, как таинственное блюдо, лежащее в ложбине в окаймлении молодых лиственных деревьев и высокого кустарника. За озером полевая дорога пересекала путь узкоколейки. Интересно, что следы слабенького наката виднелись на рельсах вплоть до самого переезда. Дальше путь был присыпан землёй и явно давно не использовался. А до переезда, может на «пионерках», а может и на тепловозе, иногда подвозят рыбаков, грибников и прочий люд. За ещё одной рожицей мы снова выехали на бескрайний простор. Где-то слева виднелись огромные тополя – живой памятник когда-то стоявшей на этом месте деревеньки. Автомобильная колея тут многократно «размножалась», и нам пришлось немало поплутать, пока мы не наткнулись на остатки торфяного комбайна, который и вывел нас к бывшей полевой базе торфомассива Бабинский Мох. Всё что от неё осталось – цельнометаллический гараж на одну кана-

ву со вспомогательными помещениями, стоящий на некотором возвышении. Металлоломщики и здесь приложили свою руку. От стен кто-то методично автогенотомит куски! На фоне закатного неба, окаймлённые молодым осинником, эти останки человеческой деятельности смотрелись довольно зловеще!

Рядом, чуть ниже, в зарослях берёз и высокой траве, обнаружили цепочку бетонных шпал, бывшую когда-то магистральным путём и небольшую бетонную пассажирскую платформу с остатками ограждения. Всё! Мы выбираемся назад на трассу мимо какого-то странного «завода», ограждённого колючкой и уже знакомого нам посёлка Редчинского торфопредприятия.

Следующая наша остановка – **Мурыгинский кирпичный завод**. Рабочий день окончился, но сторож позволил нам взглянуть на завод «одним глазком». Локомотивная тяга на УЖД отсутствует. Легкие вагонетки катают вручную. Вообще, завод выглядит так, как будто его чудесным образом перенесли в нашу действительность из начала прошлого века! Делаем по паре кадров. Один из них потом ради шутки был предъявлен нашему знакомому под видом ранее неизвестной фотографии Прокудина-Горского. Розыгрыш удался!

Дальше наш путь лежал к **Турковскому т/пр**. Оно так же находилось в стороне от трассы. Нам предстояло сделать большой крюк в сторону Монастырщины, пересекая по дороге верхнее течение реки Сож. Поминая фирменный поезд Москва – Гомель с таким же названием, решаем заночевать на берегах этой реки. Но, когда мы переехали её по мосту, от этой идеи пришлось отказаться. Вода в Соже оказалась такого цвета, как будто в ней растворили всё мыло окрестных деревень или где-то вверх по течению общественную баню прорвало! Хорошо хоть, что было ещё светло, и мы это разглядели! А если бы чай в такой водичке заварили?! Решаем ехать дальше в Турки. Если УЖД жива, что вряд ли, заночуем где-нибудь рядом и вернёмся утром к приходу рабочих. Если нет – будем пробираться до темноты в сторону Смоленска!

Наши грустные ожидания оправдались. Развалины ТБЗ, с выложенной красным кирпичом надписью «ТБИЛИСИ 1977», брошенное депо в промасленной траве, два куса параллельных путей у бункера торфоразгрузки и остовы ТУ6А и ЭСУ2а на них – вот всё что осталось от УЖД Турковского торфопредприятия!

Темнеет, а мы еще не определились с ночлегом. Решаем набрать воду по дороге и встать где-нибудь в укромном лесочке. Так и поступили. Воду взяли из ручья, который пересекли, свернув с асфальтированной дороги, а остановились в закутке из деревьев на берегу Сожа. К вечеру погода испортилась. Накапывал дожди-

чек, костёр медленно, но неумолимо разгорался. Сергей решил с помощью своего ноутбука оперативно обработать накопленные за сегодняшний день сведения. Смотрелся он с ноутбуком на коленях, сидящий в сумерках у костра и разложенной на газетке нехитрой походной снедью, по меньшей мере, странно, но «прикольно»! Заночевали прямо в машине, что бы сэкономить время на утренние сборы...

Выехали со стоянки задолго до рассвета. Умылись в том самом ручье, а перекусить решили по дороге. Наш путь лежал на северо-запад Смоленской области, к самой границе с Белоруссией. Областной центр объехали стороной в начавшемся сером рассвете. Пара часов пути, сотня с небольшим километров, и мы уже в посёлке Чистик, недалеко от г. Рудня. Здесь нас ждала новая встреча с действующей УЖД одноимённого с посёлком торфопредприятия.

Мы успели вовремя. Готовилась к отправлению на поле ЭСУ2а-080. Состояние помощника даже при беглом взгляде на него можно было оценить одним словом: «никакой»! (Это в 8-то часов утра!) Машинист же, напротив, держался бодрячком и был явно раздражён состоянием напарника. Проводив ЭСУшку «в поля», осмотрели территорию поселковой станции. Компонировка путей, депо и расположенный относительно их ТБЗ очень напоминали посещённые нами вчера Турки. После осмотра, мы направились в контору, что бы побеседовать с нынешним директором торфопредприятия. Он охотно согласился нам рассказать «кое-что из истории». Вот выдержки из этой беседы.

Торфопредприятие «Чистик» образовано в августе 1962 г. До этого существовали только торфоразработки. Близлежащее месторождение имеет площадь 411 га. Из них первоначально было освоено 100 га полей. Способ добычи – фрезерный торф. Узкоколейку начали строить в 1956 г. Десять лет спустя был построен ТБЗ проектной мощностью 30 тыс. т. УЖД к этому времени имела протяжённость 2 км до 5-го поля. По ней торф возился для ТБЗ, поселковой котельной, так же добывался и сельхозторф. До прихода на УЖД ЭСУ на ней работали несколько мотовозов МД54-4.

В 1982 г. на УЖД проведена полная реконструкция: переложены пути, построена магистраль на 8, 13 и 10 поля, полевая база и ст. Поселковая. У ТБЗ разместился комплекс цехов для ремонта и отстоя локомотивов и вагонов (сейчас заброшены, локомотивы «ночуют» под открытым небом – прим. автора), началось строительство новой котельной. Для перегрузки торфа была построена ветка широкой колеи от ст. Плоская с тупиковой станцией в Чистике, оборудованная СЦБ. Предполагалось расширить поля добычи торфа, однако из-за

прекращения финансирования, в середине 80-х гг. программу расширения торфопредприятия закрыли. В эксплуатацию ширококолейная линия запущена так и не была. В 90-х гг. её полностью разобрали.

В эпоху перестройки и перехода к «дикому» капитализму коллектив предприятия «крутился» как мог. Некоторое время здесь даже существовал филиал по сборке белорусских телевизоров «Витязь». К концу 1990-х гг. добыча велась только для нужд котельной. Постепенно перевозки по УЖД сокращались, а к 1999 г. совсем прекратились. В 2002 г. весь добытый на полях торф выгорел.

В настоящее время УЖД и торфопредприятие выкуплены некоей коммерческой структурой из Самары. Добыча и движение по УЖД восстановлены в 2003 г. Организован Киповальный цех. Добыча торфа ведётся вдоль УЖД. Запасы торфа большие, так, в районе 15-16 полей есть неосвоенные участки. Мощность разведанных торфяных залежей – 2 м.

Кроме уже упомянутой нами ЭСУ2а-080 на дороге имеются ещё одна рабочая и одна нерабочая ЭСУ2а. Кроме того, на УЖД когда-то работал и единственный тепловоз ТУ6А, но не прижился из-за слабых путей (!) и был отставлен от работы. Ныне полностью разбит.

В посёлке неожиданно обнаружился раритет. Возле кирпичного жилого дома стоял трактор ДТ-54 в отличнейшем (!) состоянии. Не удержался от соблазна и отснял его с обеих сторон. На этом наше знакомство с УЖД торфопредприятия «Чистик» и одноимённым посёлком закончилось. Забегая вперёд, скажу, что больше ничего действующего за эту экспедицию мы не увидели!

Далее на нашем маршруте лежало **Руднянское торфопредприятие**, расположенное возле станции Плоская. Беглого взгляда на месте было достаточно, что бы понять: УЖД нет и уже давно! На местности очень слабо «читается» напрочь заросшая и вросшая в землю площадка станции и какие-то, уже совсем потерявшие форму, руины. Да и станции широкой колеи уже не существует! Выясняем, что контора находилась в посёлке Сташки. Туда и направляемся, параллельно «трассируя» бывший узкоколейный путь. Он, прорезая край посёлка в неглубокой выемке, уходит куда-то дальше на необъятный простор. Там, видимо, и были торфоразработки. О торфопредприятии напоминает, разве что, кузова от снегача, постройки ДМЗ и ПД1 возле сельмага. На огородах были найдены и две кабинки от ТУ4 без опознавательных знаков. Хмурое утро разразилось, наконец, серым морозящим дождиком, настроение испортилось, и мы покинули Сташки без сожаления. Тем более, что найти бывших работников УЖД нам так и не удалось! Больше никаких сведений!

Выехав на трассу Витебск – Смоленск мы покатали обратно в сторону областного центра, прикидывая время так, что бы хотя бы ночью, но всё-таки вернуться в Москву. Следующим пунктом нашей экспедиции значилось торфопредприятие со смешным названием «Гранки-Голынки». То, что оно вряд ли живо мы уже понимали: на нашем пути в Чистик, мы должны были, следуя логике, пересечь их магистральный путь. Этого не произошло. А где у них была контора и УЖД, в Гранках или Голынках? Решаем ехать в Гранки. Посёлок расположен чуть в стороне от шоссе, и в него ведёт грунтовка. Станции на широкой колее здесь нет. Только тройка плит, уложенных рядом вдоль пути, да железный навес по типу автобусной остановки рядом отмечают место, где останавливаются пригородные поезда. Это называется о.п. Поселковая. Тут же, в ещё зелёной и мокрой от дождя траве, видны куски вросших в землю шпал узкоколейки. Перегрузом или его остатками и не пахло! Если он и был, то где-то в другом месте. Путь же в сторону торфоразработок, даже примерно, «трассировать» было уже невозможно.

Разговоры местных жителей почти не дали никаких результатов, кроме того, что основанное в 1939 г. торфопредприятие «Гранки» два десятилетия существовало как самостоятельное. Затем объединилось с Голынками в единое – «Гранки-Голынки». Контора в Гранках была ликвидирована. УЖД при этом продолжали существовать раздельно. Лишь в 1970-е гг. рассматривался проект объединения двух узкоколеек торфопредприятия, но он так и не был осуществлён.

Первыми тяговыми единицами на дороге были паровозы. Их количество в разные годы составляло 1 – 2 единицы. Потом их сменили 3 мотовоза МД54-4. При мотовозной тяге состав с грузом возился двойной тягой из-за крутого подъёма на линии с болота. Непонятным остался вопрос: существовало ли когда-нибудь примыкание к линии широкой колеей. Магистраль имела протяжённость около 6 км. Около 2 км

составляла протяжённость времянок.

Дорога закрыта и полностью ликвидирована в середине 1990-х гг. В последнее время на ней работали 2 тепловоза ТУ6А и две электростанции ЭСУ2а. Они после закрытия дороги вроде были вывезены в соседние Голынки. Делать нечего, надо возвращаться туда.

Попутно сворачиваем на переезд и снимаем пригородный поезд Витебск – Смоленск. Это оказался дизель-поезд «Демиховско-Белорусский» - ДДБ: «Двойная машинка» «разбитая» на две отдельные секции со вставленными в середину шестью Демиховскими вагонами, выполненными по типу прицепных вагонов электропоезда. За платформой и переездом, в сторону Смоленска, однопутная не электрифицированная магистраль прорезала в неглубокой выемке небольшой лесок и, заметно спускаясь вниз, выходила на простор полей, извиваясь длинной S-образной кривой. Красиво да же в такую мерзкую погоду! Я не удержался и сделал пару кадров «вдогонку» поезда, благо наличие тепловозных секций с обоих концов, делало этого «тяни-толкая» фотогеничным как с головы, так и с хвоста.

Возле станции Голынки следов путей узкой колеей обнаружить не удалось. Кое-какие фрагменты полотна и виднеющиеся на горизонте развалины чего-то похожего на РММ (кто не знает – ремонтно-механических мастерских – прим. авт.), мы нашли на другой стороне посёлка. Там же нам посоветовали обратиться к бывшему работнику дороги. В поисках нужного двора, наткнулись на две кабины. Одна от ТУ6А, другая, в огороде – от ЭСУ2а. Хозяином последней и оказался искомый нами ветеран.

С его слов, **торфопредприятие «Голынки»** было основано в середине 1930-х гг. Потом оно было объединено с соседними Гранками. Магистральный путь имел протяжённость около 4 км. Ещё около 2 км составляли времянки. Дорогу разобрали, как и в соседних Гранках, в середине 1990-х гг. В разные годы на ней работали один паровоз Кв4, один паровоз ВП, четыре

мотовоза МД54-4, одна электростанция ЭСУ1а (разделана в лом в 1980-х гг.) и две ЭСУ2а. Кабина той, что стояла в его дворе, оказалась не «местной». Она была привезена из Гранок, «тамошняя она!» Оттуда же была и стоящая у соседского забора кабина от ТУ6А. (Как сказал наш собеседник: «Вон та, куды дровы ложать!») В Голынках же, по его словам, такие не работали! На выезде из посёлка завернули в столовую и неплохо пообедали. Наш дальнейший путь лежал уже непосредственно в Смоленск, где на окраине города, в Красном Бору тоже когда-то было торфпредприятие.

Вот и западная оконечность города. Здесь, за промзоной, между двух расходящихся железнодорожных направлений, когда лежал соединительный путь. Где-то он был давно разобран, а кое-где в придорожном лесу его фрагменты, поросшие травой и берёзками, сохранились. Мы не удержались от соблазна и сделали пару «художественных» фотоснимков.

Как и следовало ожидать, никакой **УЖД в Красном Бору** нет в помине уже давным-давно. Тем не менее, нам удалось выяснить, что торфопредприятие было основано в 1917 г. Здесь добывали кусковой торф с вывозкой гужевым транспортом. УЖД была построена только после освобождения Смоленска от фашистов пленными немцами. Добыча велась на ближайшем от посёлка поле. Закрыта и полностью ликвидирована дорога была уже к началу 70-х гг. Интересен и тот факт, что само торфопредприятие просуществовало вплоть до эпохи перестройки.

Покружив немного по Смоленску, вырливаем на УАЗике в сторону Москвы. Пора возвращаться домой. Очередная экспедиция подошла к завершению.

И вот итог: мы посетили **8 торфовозных УЖД** (из 10-ти известных в области) и 3 из них к концу 2003 года оставались действующими. Результат, по нашим временам разгула металлоломщиков, в общем-то, неплохой!

16 марта 2005 г.

Знак «хвост поезда» на Редчинском т/пр. Фото П.Кашина



(Окончание.
Начало в 4/2005)

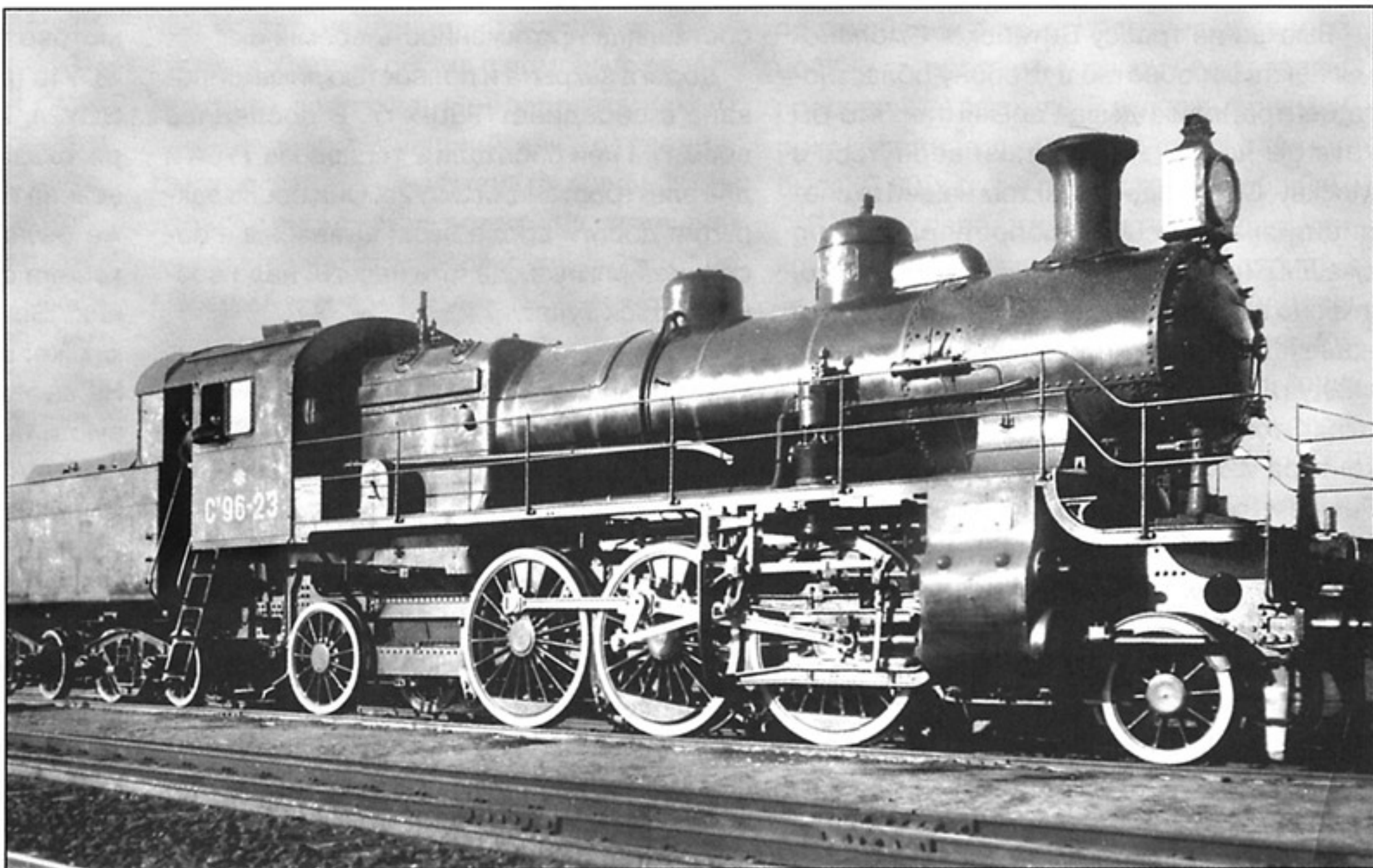
Часть 2.

В СССР все локомотивы разрабатывались и строились только с высокими котлами.

У первых советских пассажирских паровозов серии **С^у** с осевой формулой 1-3-1, разработанных в 1925 г. Коломенским заводом (главный конструктор — К.Н.Сушкин) как дальнейшее развитие паровозов **С**, высота котла составила **3300** мм (на 100 мм выше, чем у **К^у**). На **илл.16** приведен паровоз 1-го выпуска 1925 г., а на **илл.17** — паровоз 3-го выпуска 1936 г.; общий вид этих локомотивов был настолько гармоничен, что усовершенствования, постепенно вносившиеся в их конструкцию и заметно изменявшие их внешний вид, никак не сказывались на их изяществе (они выпускались серийно до середины 1950-х гг., и их общее количество превысило **2600** шт)

У паровозов серии **М** с осевой формулой 2-4-0, разработанных на Путиловском заводе в 1926 г. (**илл.18**), высота котла составляла **3450** мм (так как отсутствие поддерживающих бегунков вынуждало располагать топочный отсек над ведущими колесами), но это не мешало придать паровозу очень внушительный облик, хотя и уступающий по изяществу внешнему виду паровозов **С^у**.

В 1932 г. на основе товарного паровоза серии **ФД** (см.ниже) был создан пассажирский паровоз серии **ИС** (с 1962 г. — **ФД^п**) с осевой формулой 1-4-2, диаметром ведущих колес 1850 мм и высотой котла **3235** мм (**илл.19**). Значительно превосходя паро-



Илл.16. Паровоз 1-3-1 **С^у** 1-го выпуска 1925 г. Фото Н.Н.Максимова, 1926 г.

А.С.Бернштейн

ВЫСОКИЕ КОТЛЫ

возы **С^у** по силе тяги, паровозы **ИС** не смогли получить столь же широкого распространения, так как их давление на путь — 20 т — делало невозможным их применение на большинстве отечественных железных дорог. Это и явилось основной причиной того,

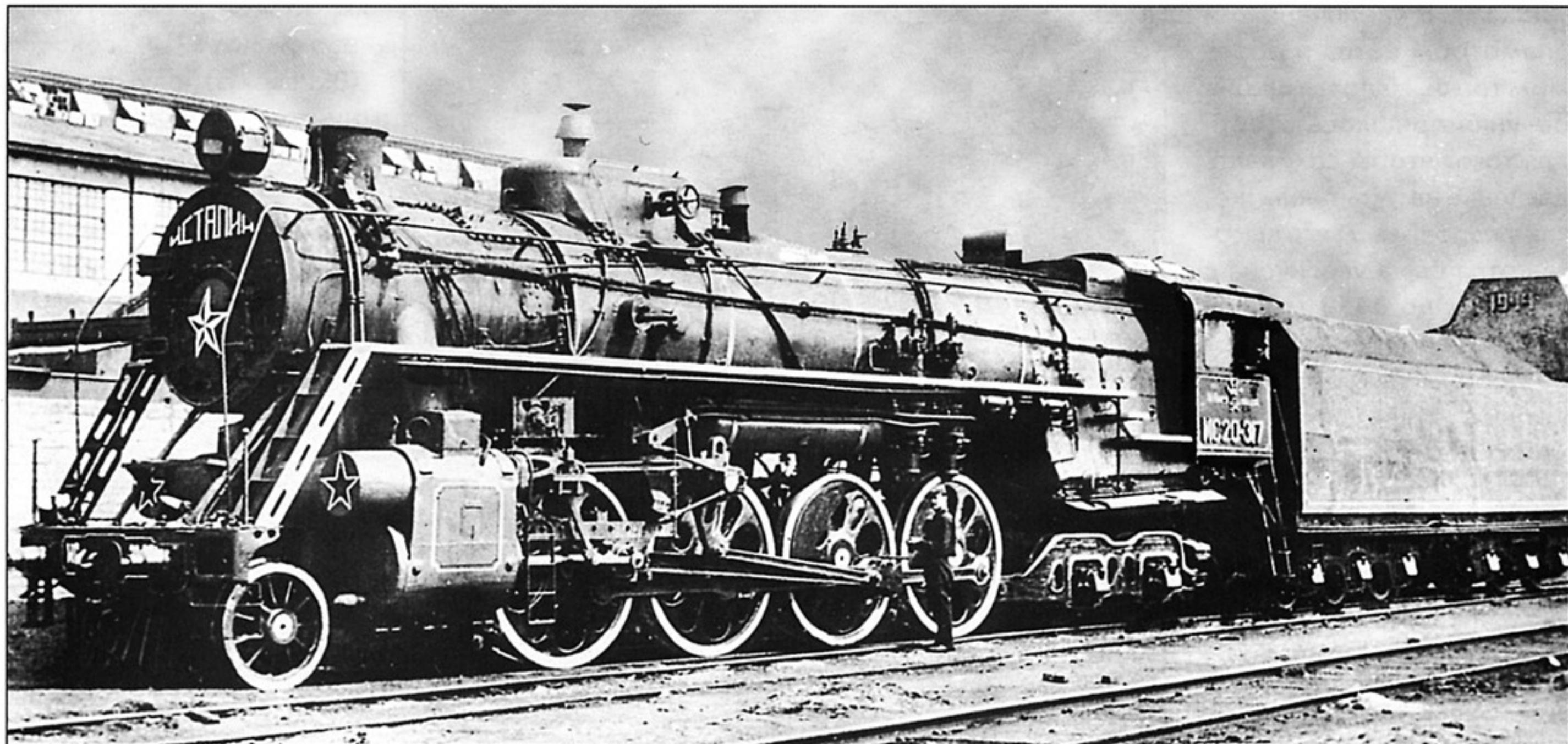
что паровозы **С^у** продолжали выпускаться до середины 1950-х гг..

К концу 1920-х гг. мощность вездесущих товарных паровозов серии **Э** уже начала становиться недостаточной. Приобретенные на заводе Baldwin

(США) паровозы с осевой формулой 1-5-1 и высотой котла **3285** мм, получившие в СССР обозначение **Т^б**, оказались непригодными для отечественных железных дорог, так как их давление на путь превышало 23 т. На основании анализа этих локомотивов Во-

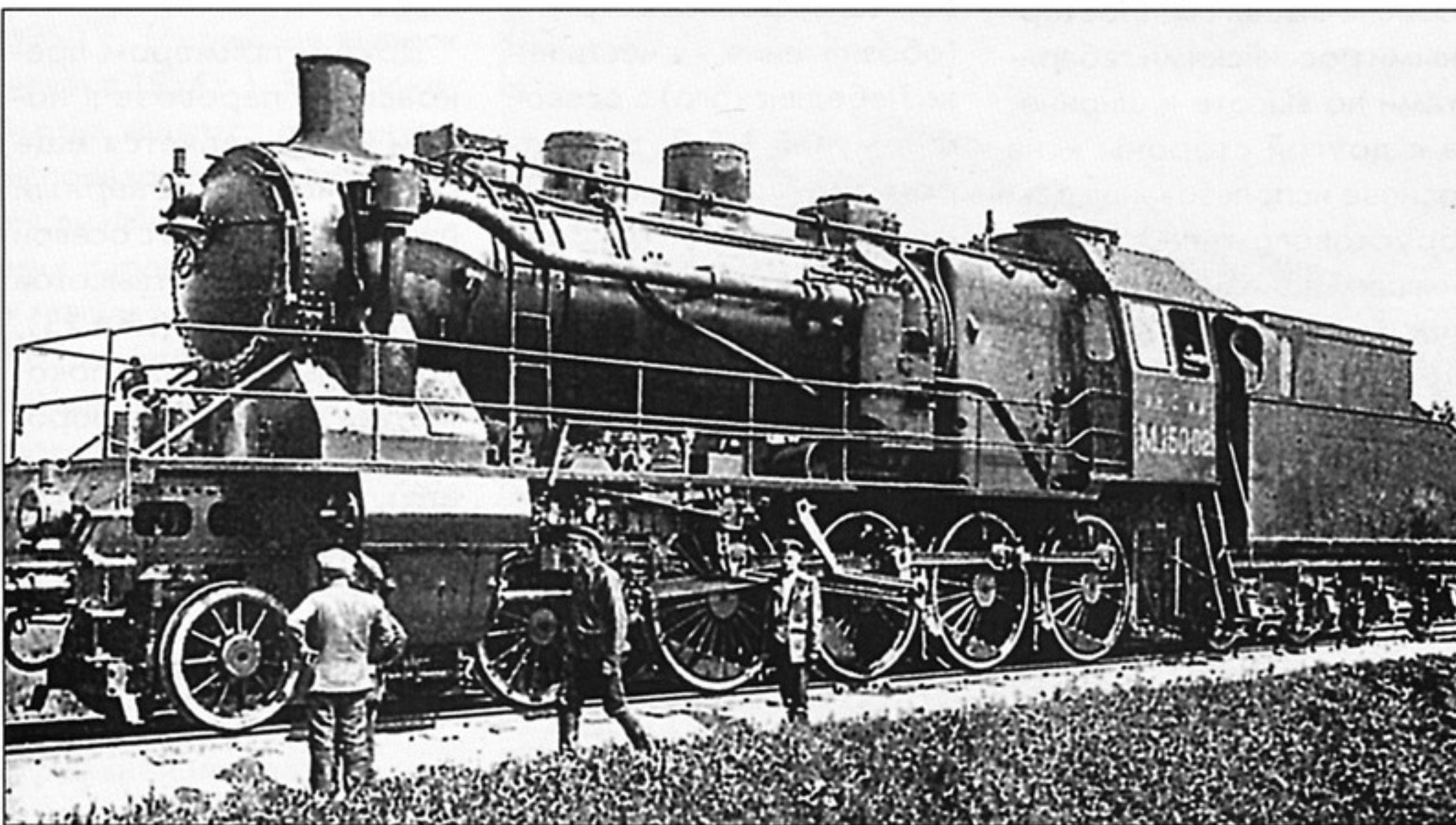
Илл.17. Паровоз 1-3-1 **С^у** 3-го выпуска 1935 г. Фото Л.Миропольского, ст.Москва Кв.Сорт. 1997 г.



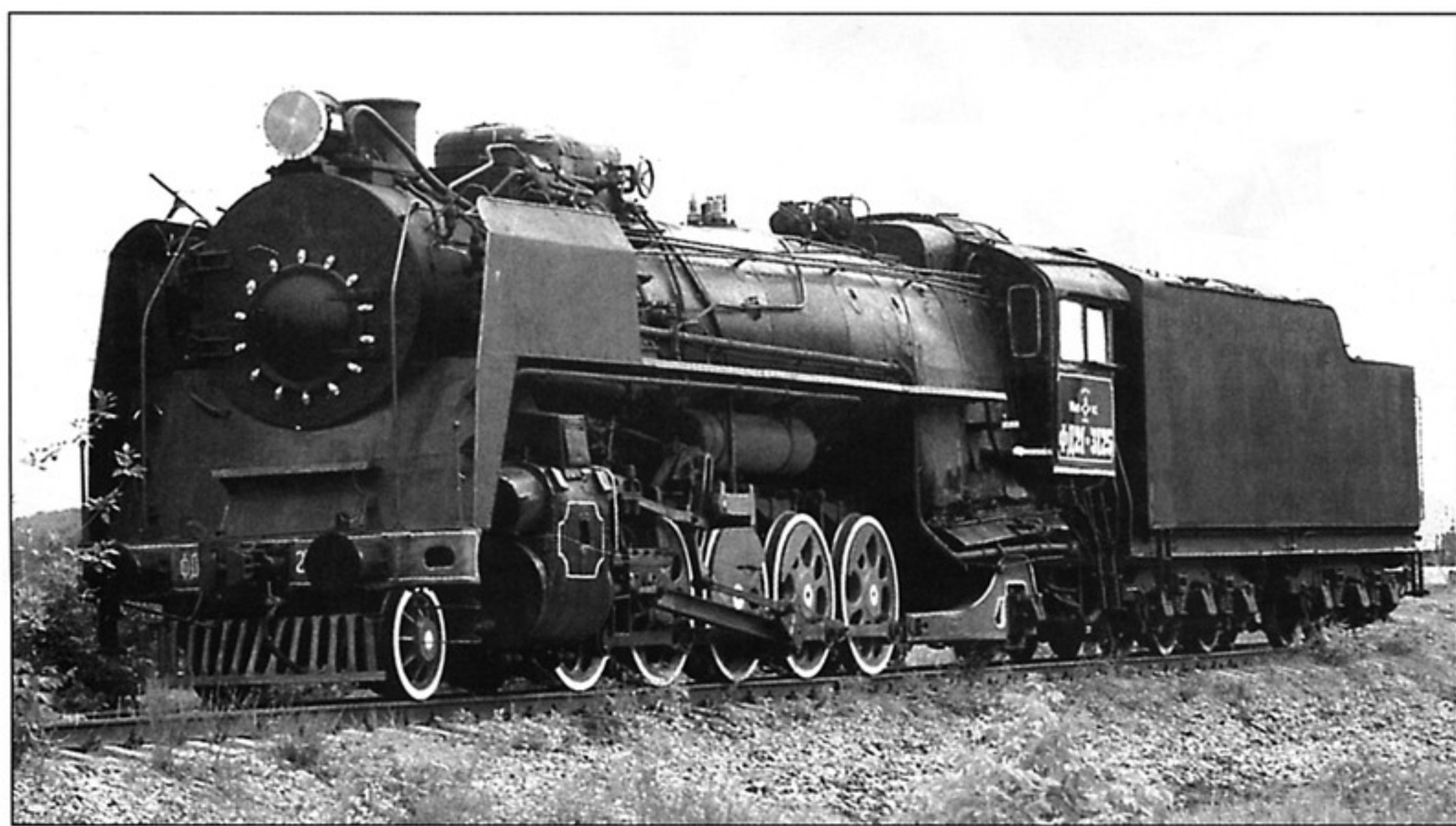


Илл.19. Паровоз 1-4-2 серии ИС 1932 г.. Из собрания Б.В.Барковскова.

Илл.18. Паровоз 2-4-0 серии М 1926 г. Фото С.Бернштейна, ст.Раненбург, 1927 г.



Илл.20. Паровоз 1-5-1 серии ФД 1931 г. Фото автора, ст.Щербинка, 1999 г.



рошиловградский завод разработал в 1931 г. очень мощный товарный паровоз с той же осевой формулой 1-5-1, получивший обозначение **ФД** (илл.20). Так как давление этих паровозов на путь составляло не менее 20 т, они смогли в те годы найти применение только на нескольких магистральных железных дорогах, имевших усиленное верхнее строение полотна. Хотя советские габариты допускали бульшую общую высоту локомотива, чем американские, но, по невыясненным причинам, локомотивы ФД имели сравнительно малую высоту котла — лишь **3050 мм**, на 235 мм меньше, чем паровозы Т^б, из-за чего они кажутся приземистыми; в послевоенные годы у многих паровозов ФД возвышение дымовой трубы над котлом было вдвое увеличено, что улучшило тягу в топке, но не повысило привлекательность их облика.

Ограниченность области применения паровозов ФД лишь несколькими магистралями вынудила уже в 1935 г. разработать на базе паровоза Э новый товарный паровоз серии **СО** с осевой формулой 1-5-0

(илл.21), с увеличенными диаметром котла и объемом топки. Направляющие бегунки пришлось ввести для того, чтобы сохранить давление на путь таким же, как у паровоза Э; его высота котла была увеличена с 3100 мм до **3450 мм** для сохранения его нижней образующей на прежнем уровне. Надо отметить, что эти локомотивы, превосходя паровозы Э по силе тяги, оказались менее гармоничными в своих пропорциях, чем паровозы Э.

Выпускавшиеся в массовом количестве паровозы серий С^у и Э, а также паровозы СО стали последними отечественными локомотивами, конструкторы которых продолжали придавать своим "детям" характерные черты русского паровозного дизайна, окончательно сформировавшегося к 1890-му году. Этих черт были лишены уже паровозы серии М, а паровозы серий ФД и ИС, создававшиеся на основании американских прототипов, обрели облик, характерный для паровозов США, где привлекательности внешнего вида локомотивов в те годы не уделялось никакого внимания.

Но сразу по окончании Великой Отечественной войны наша промышленность приступила к разработке и выпуску новых типов товарных и пассажирских паровозов с высокими котлами.

При их создании был разработан *новый стиль отечественного паровозного дизайна*, основным создателем которого стал конструктор Коломенского завода Л.С.Лебедевский. Отличием этого нового стиля стала чрезвычайно удачная компоновка объемов локомотива, основанная с одной стороны



Илл.21. Паровоз 1-5-0 серии СО 1935 г. Фото Л.Миропольского, ст.Новый Петергоф, 2001 г.

- на базе возможностей, обеспечиваемых просторными российскими габаритами по высоте и ширине, а с другой стороны - на основе использования рам брускового типа, применявшихся в американском паровозостроении еще с 1840-х гг. и применённых в нашей стране при создании паровозов серий ФД и ИС..

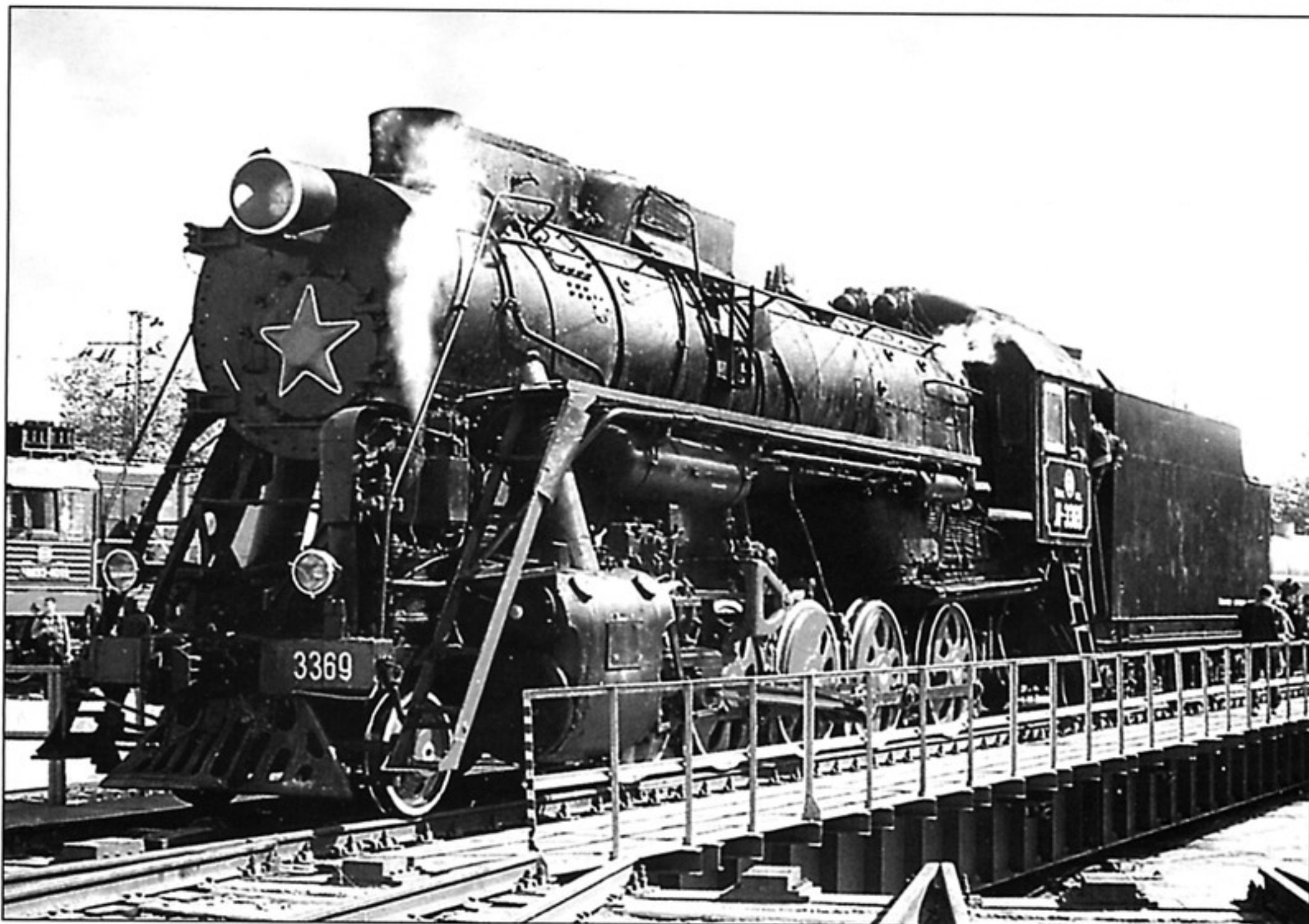
Впервые новый стиль дизайна был использован при

разработке в 1945 г. *товарного паровоза серии Л* (обозначение - в честь инж.Лебедевского) с осевой формулой 1-5-0, диаметром ведущих колес 1500 мм и высотой котла **3400 мм**. Облик этого паровоза намного превосходит своей экспрессией и изяществом паровозы серии СО с той же осевой формулой и практически одинаковой высотой котла

(илл.22, сравните с илл.21).

Другим примером прекрасного паровоза в новом стиле является еще более мощный *товарный паровоз серии ЛВ* с осевой формулой 1-5-1 и высотой котла **3450 мм** (илл.23), созданный на базе локомотива серии Л на Ворошиловградском заводе в 1955 г.. Его облик несравненно гармоничнее и при-

Илл.22. Паровоз 1-5-0 серии Л 1947 г.. Фото Л.Миропольского, ст.Малоярославец, 2001 г.



влекательнее, чем облик паровоза ФД с той же осевой формулой (см. илл. 20). Здесь, конечно, важную роль играет и котел, расположенный на 400 мм выше – но на примере сопоставления обликов паровозов Л и СО (илл. 21 и 22) видно, что гармоничность облика определяется не только высотой котла, но и художественным вкусом конструктора локомотива.

Эти же слова можно с полным правом отнести и к паровозу серии ПЗ6 (илл. 24) с осевой формулой 2-4-2, диаметром ведущих колес 1850 мм и высотой котла 3350 мм, разработанному Коломенским заводом под руководством Л.С. Лебедежского в 1950 г. (серийный выпуск начат в 1954 г.). Этот локомотив является примером использования нового стиля дизайна в пассажирских паровозах и снова показывает мастерство его создателей – сравнение облика ПЗ6 с обликом паровоза ИС идет явно не в пользу последнего, хотя оба типа локомотивов близки по осевой формуле и высоте котла и имеют ведущие колеса одного и того же диаметра.

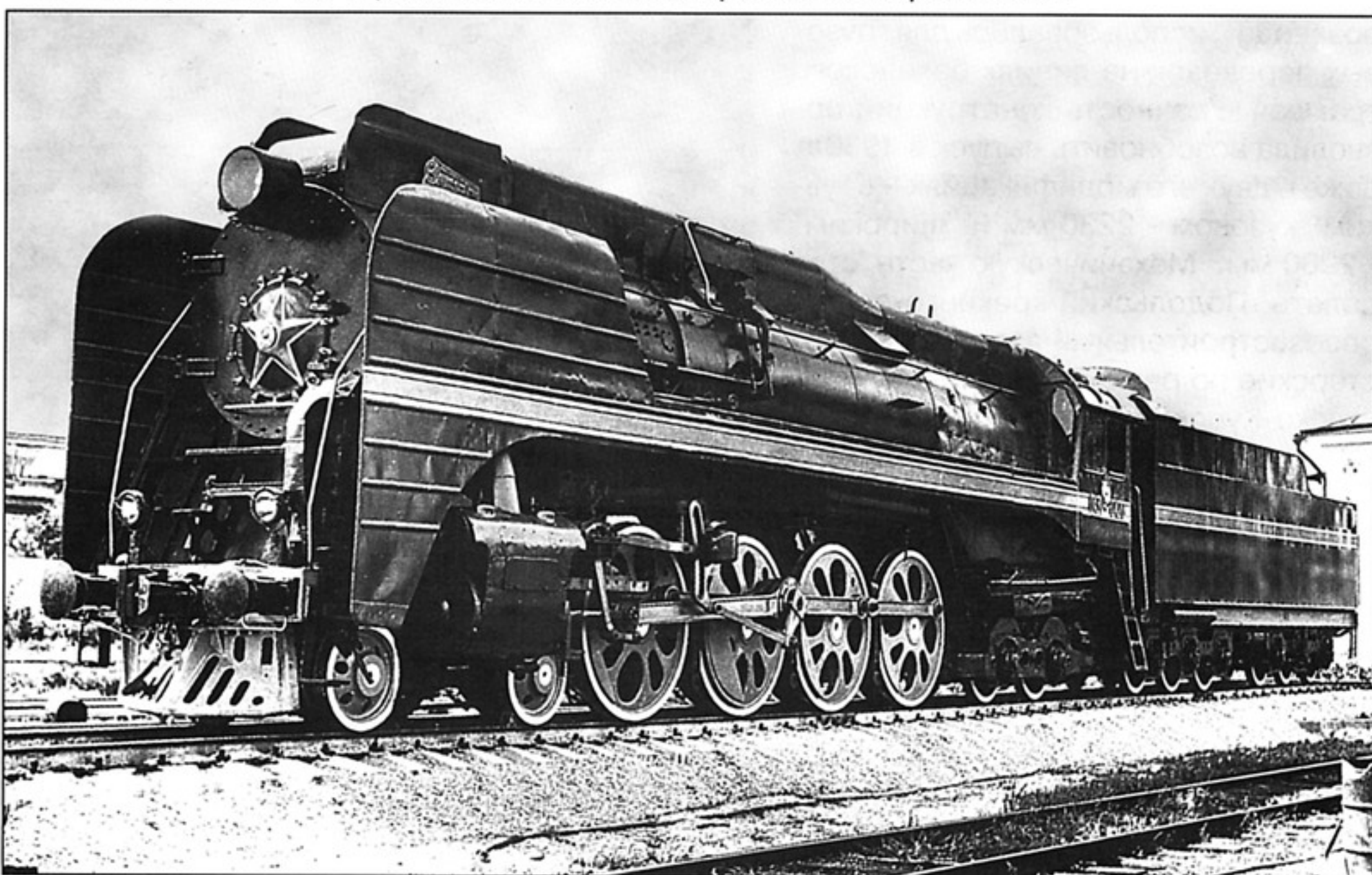
Дальнейшая разработка новых локомотивов в нашей стране была прекращена полвека тому назад.

Высота оси котла над головками рельс – один из второстепенных размеров паровозов XIX века – стала в XX веке важным, даже определяющим фактором сразу в нескольких направлениях: увеличение этого размера позволило решить



Илл. 23. Паровоз 1-5-1 серии ЛВ 1955 г.. Фото автора, ст. Акулово, 1998 г.

Илл. 24. Паровоз 2-4-2 серии ПЗ6 1954 г.. Из собрания Б.В. Барковского.



проблему повышения скорости парообразования, уменьшить боковую качку, ослабить боковое давление колес на путь в поворотах – и одновременно привело к резкому изменению облика локомотивов.

В заключение обзора паровозов с высоким котлом приводим данные о высоте котла у товарных паровозов иностранной постройки, работавших на отечественных путях:

ЛИТЕРАТУРА

1. Мокршицкий Е.И., "История паровозостроения СССР", М., Трансжелдориздат, 1941 г.
2. Новов Д., "Перегретый пар и паровозы", Екатеринослав, 1914.
3. Раков В.А., "Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955", М., "Транспорт", 1995 г.

Обозначение	Е ^Ф	Е ^Л	Е ^а	Т ^б	Ш ^а	ТЭ	Ф
Высота котла, мм	2927	3048,5	3048,5	3285	2820	3050	2900
Изготовитель, начало выпуска	Baldwin, США, 1915	Русск. проект, США, 1917	На основе Е ^Л , США, 1944	Baldwin США, 1930	ALCo США, 1943	DRG, Германия, 1942	Flamme Бельгия, 1909



Промышленный электровоз 0-2о-0 ГЭТ

был переоборудован в свое время в снегоочиститель на Горьковском ВРЗ. До настоящего времени находится в рабочем состоянии и в эксплуатации в трамвайном депо №3 Нижнего Новгорода. Музейным экспонатом не является.

Впервые эти электровозы были построены в Советской России в количестве 7 единиц в период 1925-1927 гг. Первое название - по заказчику - Государственный Электротехнический Трест (ГЭТ). Тяговые двигатели, реостаты и контроллеры изготовил московский завод «Динамо», а ходовую часть - Мытищинский вагоностроительный завод. Электровоз был рассчитан на постоянный ток напряжением 550 В, принятым в трамвайной сети. Мощность по электродвигателю 75 кВт. Работали эти небольшие машины на электрифицированных подъездных путях «Динамо» и «Электростанции», использовались для грузовых перевозок на линиях бакинского трамвая. Удачность конструкции позволила возобновить выпуск в 1930 г. даже в двух его модификациях - с «узким» кузовом - 2230 мм и «широким» - 2900 мм. Механическую часть стал делать Подольский крекинго-электровозостроительный завод (быв. Мастерские по ремонту паровозов Московско-Курской ж.д.).

Второй выпуск получил название ЭПу и ЭПш (по ширине кузова). С 1931 по 1938 гг. было выпущено 76 машин. «Узкие» электровозы предназначались для работ в трамвайных депо.

Но, в любом случае, обнаруженный раритет представляет собой музейную ценность, как уникальный образец отечественного электровозостроения.

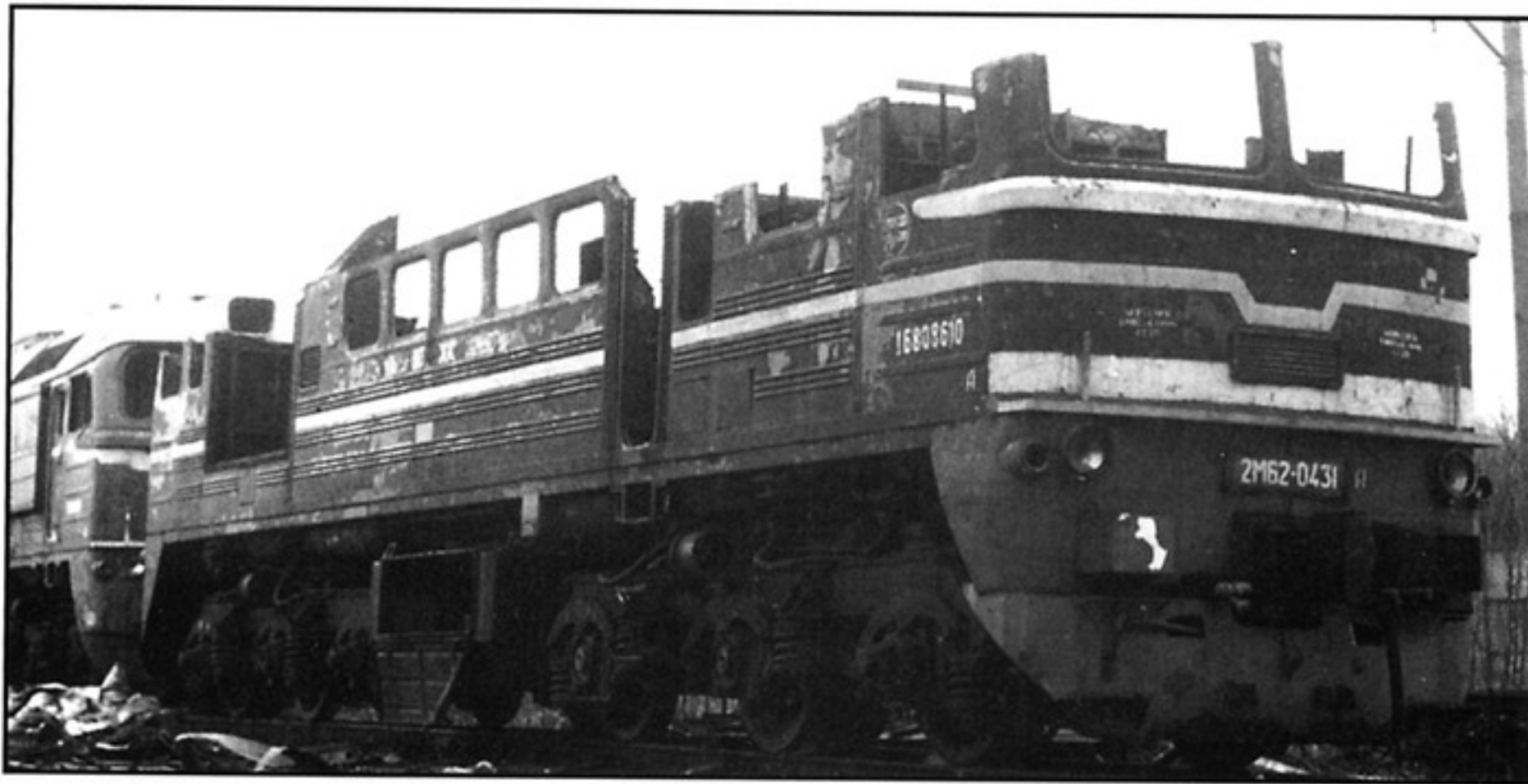
Фото и информация В.Филиппова

Электропоезд серии **ЭР9м-562** (выпуск Рижского завода с 1976 г., модернизированные) работает в Брянске. Эти электропоезда имеют существенные отличия от ЭР9П (элементы крыши, боковые стенки кузова, оконные рамы и др.). Этот поезд - один из последних номеров в данной серии.

Фото А.Голубенко

В апреле 2005 г. в депо Тверь была порезана в лом секция А тепловоза **2М62-0431**. Секция Б ранее до этого была переоборудована в бустер. К порезке подготовлен тепловоз **М62-1666**, который находился на базе запаса в Торжке.

В.Филиппов



О загадках с ТЭМ2 – история не закончена...

В июне 2002 г. в депо Лихоборы Моск. ж.д. прибыл необычный тепловоз с обозначением на кабине **ТЭМ2У-8660** (на фото слева). Но буферный номер гласил – ТЭМ1М-0978! Разобравшись с табличкой, все-таки стало понятно, что это №8660. А вот кабина, аккумуляторный отсек и стяжной ящик были от списанного ТЭМ1-0978. «Гибрид» поставили за цех поёмочного ремонта, а затем в 2002 г. тепловоз был разрезан...

Другой случай был на Октябрьской ж.д. в Бологое. Там эксплуатировался ТЭМ2-6516,



В ЛТ1/2005 была опубликована статья А. Максимова «Железные дороги Ямала». В феврале с.г. мне довелось побывать в данном регионе (город Надым, поселки Старый Надым и Правохетинский), в связи с чем хочется сделать некоторые дополнения.

В пос. Старый Надым Ямало-Ненецкого автономного округа (который расположен примерно в 15 км от г. Надыма) находятся локомотивное депо, путевые мастерские и контора Надымского предприятия железнодорожного транспорта (ОАО «НПЖТ»), входящего в структуру Надымгазпрома. Локомотивный парк НПЖТ составляют тепловозы ТЭМ2 и ТЭМ2У: №№ 6228, 7094, 7326, 7628, 8199, 8737...

В качестве самоходных транспортных средств для обслуживания хозяйственных перевозок ши-

роко используются также дрезины АГМ^у с переделанной кабиной; а для борьбы со снегом имеются снегоочистители СДПМ. Из интересных образцов вагонного парка можно назвать старый пассажирский ЦМВ с гладким кузовом (без гофров), а также стоящий на земле кузов вагона-ледника с деревянной обшивкой.

Весьма любопытным выглядит тот факт, что стрелки в Старом Надыме не имеют переводных механизмов; острия передвигают ломиками, лежащими тут же, на специальных подставках!

Восстановление и достройка линии Ст. Надым - Ягельная осуществлялись трестом «Надымгазпромстрой» в 1972-1977 г.г., при этом, для обеспечения выхода к речному порту, ее головной участок в районе Старого Надыма на протяжении примерно 10 км был выстроен заново, по направ-



но ему произвели «пластическую» операцию, установив кабину машиниста и аккумуляторный отсек от ТЭМ2У.

«Забавный» **ТЭМ2-6978** повстречался в Калинин (Тверь) Окт. ж.д. На нем буферные фонари образца тепловоза ТЭМ1 и ТЭМ2 первых номеров. Издали, вообще, не поймешь, что это за тепловоз! (на фото справа).

Были случаи, когда тепловоз числился как ТЭМ1-0306 (в Лихоборах), а дизель-генератор и ТЭДы от ТЭМ2У.

Вас. и Дм.Быковские, фото авторов

лению, не совпадающему с трассой «Мертвой дороги».

Завершающим этапом строительства (его «золотым звеном») стал самый большой, 6-пролетный мост через р. Правую Хетту, который, как гласит местное предание, был попросту украден у строителей БАМа - вагоны с деталями мостовых ферм по Тюмени были перехвачены и, вместо востока, направлены на север. (см. фото).

А вот другую крупную реку - Надым - железная дорога перешагнуть так и не смогла, в результате чего город с одноименным названием - один из важнейших центров Ямало-Ненецкого автономного округа, который, и основан-то был благодаря 501-му железнодорожному строительству, по иронии судьбы, выхода на железнодорожную сеть не имеет до сих пор!

Кстати говоря, пос. Старый Надым, как и весь участок НПЖТ, прямую железнодорожную связь с «Большой землей» получили в декабре 1981 г.

О том, с какими проблемами была связана поначалу эксплуатация линии Ст. Надым - Ягельная, говорит тот факт, что в иные годы на нем регистрировалось до 180 сходов с рельсов подвижного состава, это при том, что поезда ходили буквально с черепашей скоростью. Работы по «доведению до ума» железнодорожного хозяйства продолжались весь последующий период, что позволило в конечном итоге свести количество сходов практически к нулю. Работы проводятся и сейчас. В частности, некоторые мосты, выполненные по временной схеме, ныне заменяют капитальными.

Пережив в 90-е годы очень непростые времена (ставился вопрос о банкротстве предприятия), ОАО «НПЖТ» ныне чувствует себя более-менее уверенно, однако, о конкретных планах по восстановлению линии на Салехард здесь пока не слышно. Поэтому завершить эту заметку надо, наверное, информацией о том, что в музее г. Надыма в настоящее время для посетителей открыт небольшой зал с отдельной экспозицией, посвященной «Мертвой дороге».

Колесов А.В., фото из собрания автора



Билеты японских электричек



MAX E4系

JR東日本専用

・イオカードのロゴ・マーク表示(D)のあるJR東日本の自動改札に直接通してご利用いただけます。ただし、東京近郊区間を超えてのご利用はできません。

・入場時に大人の乗車券を差し引きします。

・イオカードで入場の場合、他のきっぷとの併用はできません。

・新幹線、特急・急行列車にはご乗車になれません。

・入場券としてはご利用になれません。

・自動改札で直接ご利用の場合は、カードに乗車月日・乗車駅・下車駅(10円単位)・乗車券・残額(10円単位)が印字され、入場当日に限り有効です。

・自動改札で出場の際に残額不足の場合は自動乗降機で、自動改札のない改札口で乗降の場合は窓口で現金精算して下さい。

・普通列車のグリーン車・ライナー車は予約の必要なく、やむを得ず列車内でお求めになる場合は現金でのお支払いとなります。

・イオカードのロゴ・マーク表示のあるJR東日本の自動改札機や自動乗降機でもご利用いただけます。

・残額不足の場合、現金又は別のカードをあわせてご利用下さい。

・残額は自動改札機、自動乗降機等に表示されます。

Наверно, каждый житель нашей страны, хоть раз, но ездил на электричке (на «дрыне», на «собаке», и пр. в зависимости от местного слэнга...). Особенно это касается жителей пригородов крупных городов. Очень часто поездки, практически ежедневные, связаны с работой...

Но если спросить нас, храним ли мы билеты, то этот вопрос вызовет, скорее всего, улыбку. Действительно, от наших билетов хочется скорее избавиться, чем их сохранить - взгляд на хлипких кусочках, выдаваемых кассово-чековым аппаратом, не задерживается...

А вот в Японии - выбрасывать билеты жалко. Более красивых и интересных билетов массового производства мне видеть не приходилось. Они имеют самые различные изображения тягово-подвижного состава. Это цветные фотоминиатюры, имеющие отношение к реальной жизни, и имеющие познавательную и эстетический ценность. Смотрите, любуйтесь и... не выбрасывайте билеты.



ニューなのはな号



お座敷

<http://www.jreast.co.jp/chiba/>

ボックスシート

iO-CARD 1000

JR東日本



佐久平-軽井沢

iO-CARD 5000

JR東日本



佐久平-軽井沢

iO-CARD 3000

JR東日本



200系

iO-CARD 5000

JR東日本



フレッシュひたち E653系

iO-CARD 1000

JR東日本



E217系

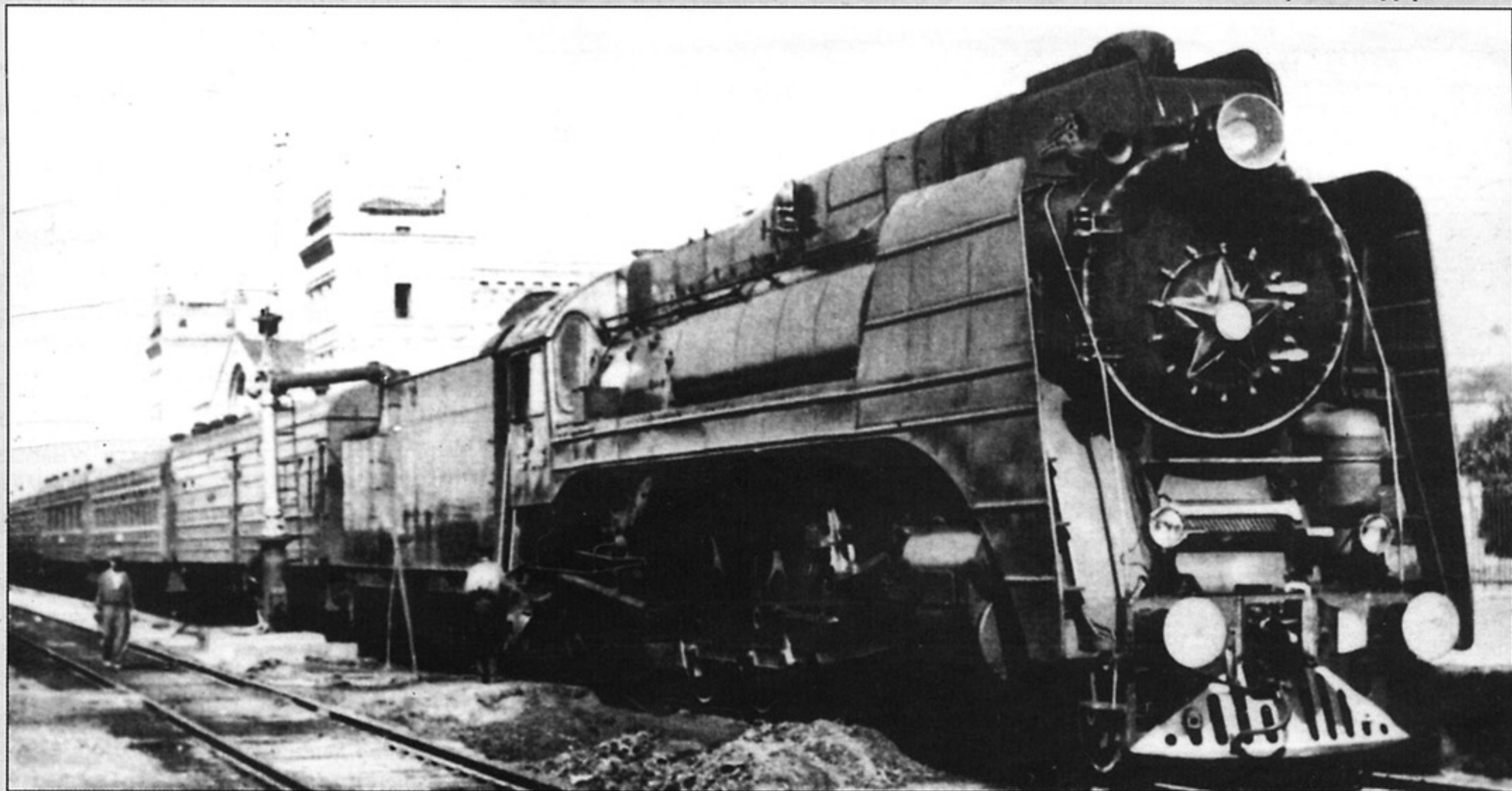
iO-CARD 1000

JR東日本



ВЛ80П-1500, заводское фото. Из собрания М.А.Кацера

Фото из собрания Я.Дорошенко





Владимир Буракшаев,
Алексей Волков

Евпаторийскому трамваю – 90!

По центру улицы от вокзала в направлении моря уложен одноколейный трамвайный путь. На конечной рельсы обрываются..., упираясь в тротуар. Нет привычной разворотной петли. Тут же – короткий поезд из старомодных двухосных вагонов желто-красного цвета, ожидающий пассажиров. Закрываются двери, тихий звон металлического звонка – и сцеп медленно ползет к следующей остановке – разъезду. Взяв очередных пассажиров, пропускает навстречу такой же миниатюрный состав и выходит на освободившийся перегон... Это не кадры из кинохроники прошлого, не постановка декораций к съемке нового фильма, а эпизод из современной повседневной жизни небольшого курортного города – Евпатория на западном побережье Крыма.

Трамвай появился в Евпатории в 1914 году. Не паровой, не конный, а сразу же электрический, он дополнил существовавший в городе гужевой безрельсовый транспорт. Финансировал строительство бывший глава городской Думы помещик Дуванов, имя которого сегодня носит одна из улиц, на которой, кстати, расположено построенное годом ранее депо.

По единственному тогда маршруту – от депо в сторону лимана, курсировали вагоны метровой колеи, изготовленные московским заводом – отделением фирмы «Вестингаус». Чуть позже был открыт второй маршрут – на дачи Маяковского, а затем третий – к железнодорожному вокзалу. Последний маршрут – четвертый – протянулся от Эскадронной улицы, до нового микрорайона «Спутник-2» уже в наши дни.

В 1960 гг. на смену тем первым вагонам и отечественным, типа «Х», прибыли из ГДР более новые – мо-

Сцеп из вагонов Гота на линии «Пансионат Береговой -Пляж»

Кабина водителя трамвайного вагона Гота
Трамвайное депо, постройки 1913 г. в Евпатории. Вагоны Гота и КТ4СУ

торные и прицепные завода Гота, по сей день обслуживающие маршруты №2 и №3. Некоторые из них уже прошли модернизацию на заводе в Донецке и, сохранив свой внешний облик, получили современный интерьер. Деревянные оконные рамы и поручни заменены металлическими, выполнена пластиковая обшивка стен салона, установлены пластмассовые сиденья и новое освещение салона.

С 1987 года трамвайное управление стало получать сочлененные вагоны КТ4СУ из Чехословакии, которые сразу же поступили на открывшийся маршрут №4 и обслуживают маршрут №1. А одна такая машина даже возит экскурсии по городу.

Почти все линии евпаторийского трамвая — однопутные, с несколькими разъездами. Исключение — ветка в новый микрорайон. Не на всех конечных есть разворотные кольца, что заставляет ремонтировать и использовать старые «Готы», имеющие кабины управления с двух сторон.

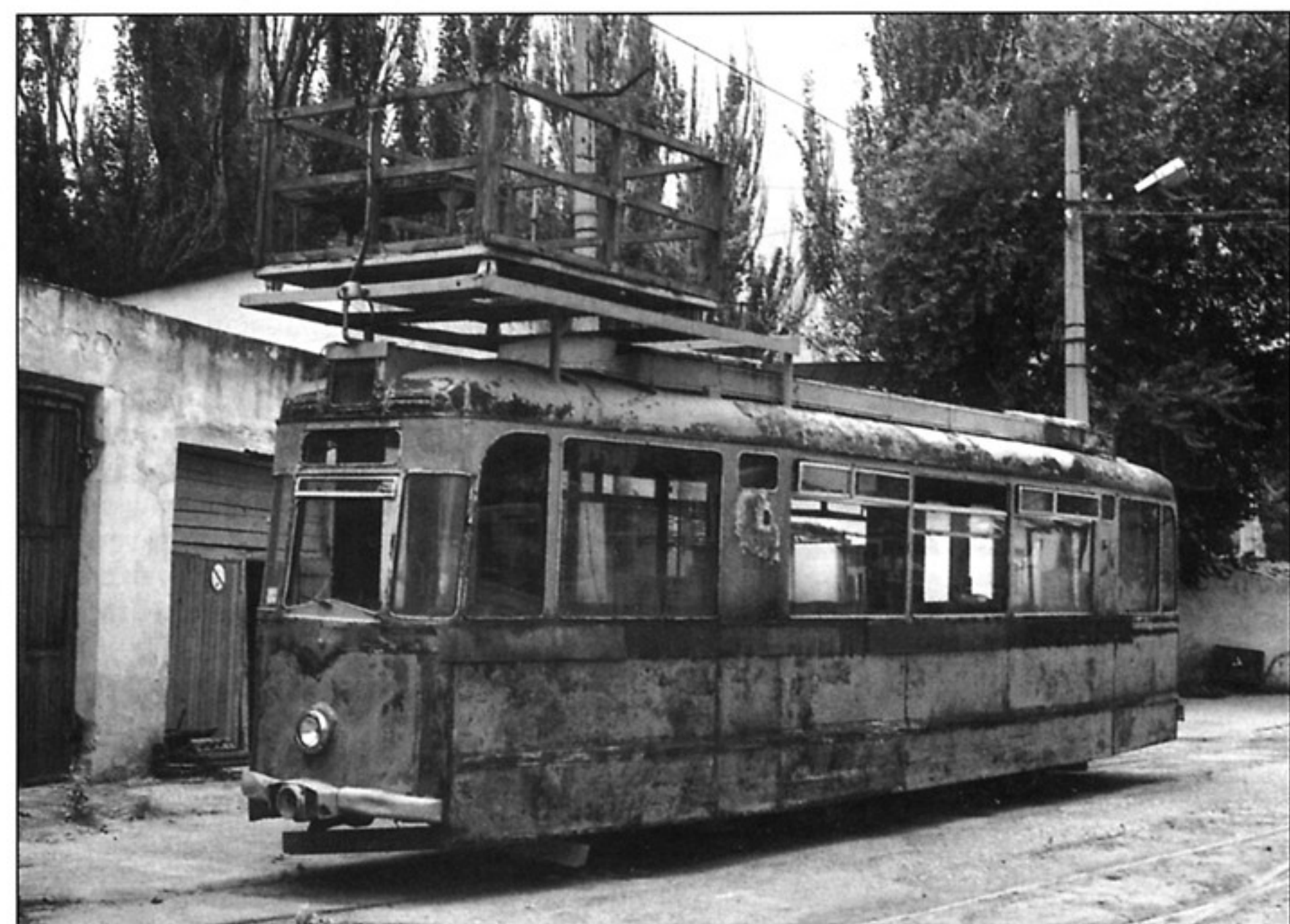
Второй конечный пункт маршрута №3 (на площади у городского театра) вообще находится на трассе первого маршрута, а водитель, как и у вокзала, по прибытии переходит в противоположную кабину, чтобы ехать в обратный путь.

В 1989 году пансионат Береговой, расположенный в близлежащем поселке Молочное, ввел в строй трамвайную узкоколейную линию к своему пляжу, протяженностью 1,5 километра. В трамвайном управлении Евпатории были приобретены четыре вагона завода Гота, среди которых есть с односторонним расположением входных дверей, в отличие от тех, что сегодня работают на городских маршрутах.

В постоянной эксплуатации находится один двухвагонный сцеп, который возит отдыхающих на пляж в течение всего пляжного сезона, по санаторным книжкам. Для остальных стоимость проезда составляет 1 гривну. Другой — разукomплектованный вагон ныне находится за забором в депо на территории пансионата.

Одиночный двухкабинный трамвай Гота. Двухвагонный трамвайный поезд завода Гота на конечной остановке у ж.д вокзала. Трамвайный вагон с односторонним расположением входных дверей, оборудован под вышку для обслуживания контактной сети в трамвайном депо.

Фото В.Буракшаева





ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ХОЛДИНГОВАЯ КОМПАНИЯ
«КОЛОМЕНСКИЙ ЗАВОД»



Тепловоз 2ТЭ70 на территории НЭВЗ, декабрь 2004 г. Фото Д.Артамонова

Грузовой тепловоз 2ТЭ70,

построенный ОАО «Коломенский завод», успешно прошел все этапы предварительных испытаний. По оценкам экспертов, введение в эксплуатацию **2ТЭ70**, способного водить составы массой свыше 6 000 тонн, повысит пропускную способность железных дорог России.

Первый российский грузовой тепловоз 2ТЭ70, построенный специалистами Коломенского завода в июле 2004 года, успешно прошел все этапы предварительных испытаний и подтвердил заявленные заводом-изготовителем технические характеристики и преимущества по сравнению с эксплуатируемыми в настоящее время грузовыми тепловозами.

Во время испытаний тепловоз 2ТЭ70 водил грузовые составы массой свыше 6000 тонн. По сравнению с тепловозами 2ТЭ116, эксплуатируемыми на сети железных дорог России, новый локомотив имеет ряд принципиальных технических преимуществ. Грузовой 2ТЭ70 с электрической передачей переменного тока обеспечивает повышенную силу тяги, что позволит на 20–30% увеличить массу составов на линиях с тепловозной тягой. По оценкам экспертов, введение в эксплуатацию 2ТЭ70 повысит пропускную способность железных дорог за счет проведения составов тепловозной и электровозной тягой без их переформирования, что является принципиальным преимуществом новой машины.

Кроме того, тепловоз 2ТЭ70 позволит увеличить скорость движения грузовых составов на 10–20 км/ч, уменьшить эксплуатационные расходы за счет снижения расхода топлива и масла и применения микропроцессорной системы управления и диагностики, улучшить условия работы локомотивных бригад. На тепловозе установлен высокоэкономичный дизель-генератор 2А-9ДГ-02 с улучшенными экологическими характеристиками, который обеспечивает расход топлива на современном международном уровне.

По оценке генерального директора ОАО

«Коломенский завод» Владимира Власова, грузовой тепловоз 2ТЭ70, полностью отвечающий современным требованиям к новым магистральным тепловозам, будет востребован на рынке – как предприятия ОАО «Российские железные дороги», так и частными компаниями.

Эксплуатационный пробег опытного образца грузового тепловоза 2ТЭ70 является заключительным этапом предварительных испытаний. Пробег общей протяженностью 8360 км проводился на участке Юго-Восточной железной дороги Ртищево-Кочетовка-Пенза (ОАО «Российские железные дороги»). Управление тепловозом осуществляла локомотивная бригада депо Ртищево, сопровождали локомотив специалисты ОАО «Коломенский завод».

Во время испытаний тепловоз 2ТЭ70 водил грузовые составы массой свыше 6000 тонн. Всего было перевезено 168857 тонн грузов. Испытания локомотива проходили на участках железной дороги со сложным профилем: руководящие подъемы участков доходили до 13,9‰. В ходе эксплуатационного пробега проверялись работоспособность и взаимодействие агрегатов и систем локомотива. В процессе эксплуатации отказов тепловоза 2ТЭ70-001, повлекших за собой браки, неисправности в поездной работе, не было, что подтверждено протоколом испытаний.

Машинисты локомотивной бригады депо Ртищево, управлявшие тепловозом 2ТЭ70 в течение всего периода испытаний, подтвердили его преимущества по сравнению с тепловозами 2ТЭ116: комфортные условия, созданные в кабине машиниста, значительное снижение вибро-акустических нагрузок во время работы локомотива, удобство управления, хорошие тяговые свойства.

«Результаты эксплуатационного пробега тепловоза 2ТЭ70 полностью подтвердили заявленные заводом технические характеристики, – заявил главный конструктор по локомотивостроению Анатолий Подпросветов. – В качестве базовой конструкции для создания грузового тепловоза

2ТЭ70 была принята конструкция нового пассажирского тепловоза ТЭП70БС, построенного на Коломенском заводе в 2002 году. Особенностью экипажной части 2ТЭ70 является опорно-рамное подвешивание тяговых электродвигателей и редукторов – это нетрадиционное решение в части тягового привода грузового локомотива, поскольку действующие сейчас на железных дорогах России грузовые тепловозы имеют опорно-осевое подвешивание тяговых электродвигателей. Такое решение позволит значительно повысить надежность работы тягового привода и снизить воздействие на железнодорожный путь».

Сегодня на территории России более 80% грузовых перевозок осуществляется железнодорожным транспортом, и задача обновления локомотивного парка является первоочередной в свете обеспечения потребностей экономики страны. В настоящее время железнодорожная отрасль испытывает потребность в новых магистральных локомотивах, в том числе грузовых тепловозах, производство которых после распада СССР осталось на территории Украины. Грузовой тепловоз 2ТЭ70 разработан и построен на Коломенском заводе, изготовлен полностью из отечественных комплектующих. Освоение производства грузового тепловоза 2ТЭ70 в России позволит перейти от импорта грузовых тепловозов к развитию собственного производства данной техники.

В настоящее время тепловоз 2ТЭ70 находится на заводе, завершается оформление документов и протоколов предварительных испытаний. В ближайшее время тепловоз 2ТЭ70 будет направлен на экспериментальное кольцо ВНИИЖТ в Щербинку для проведения комплекса приемочных и сертификационных испытаний, после которых будет принято решение о постановке тепловоза на производство.

Бычкова Е.В.,
начальник отдела информации и
связей с общественностью ОАО «Коломенский завод»

КУПЛЮ

Старую техническую ж-д литературу, знаки различия, фотографии, документы, журналы ЛТ 2/94, Ждело 3(5)-93, 7(25), 8(26)-98 г., 9(33)-99 г., 1(37), 2(38)-2000 г., модели СЖД (НО) / 432063, Ульяновск, а/я 4505, Уколову В.В.

Книги "Diesel Locomotives: The First 50 Years. Louis A. Marre. издательство Kalmbach Publishing Co., Diesels From Eddystone: The Story of Baldwin Diesel Locomotives. Gary W. Dolzall and F. Dolzall. Книги издательства Kalmbach Publishing Co. "Baldwin Diesels-1." Jim Boyd. издательство Morning Sun Books, Inc.; "Baldwin Diesels-2" Jim Boyd. издательство Morning Sun Books, Inc.; "Baldwin Diesels-3" Jim Boyd. издательство Morning Sun Books, Inc.; "The Diesel Builders, Volume Three, Baldwin Locomotive Works. John F. Kirkland. издательство Interurban Press. Ваши цены и условия по пересылке книг прошу сообщить по адресу / sdzendzelo@mail.ru / Виталий Дзендзело

ПРОДАЮ

Фото ТЭП70, ТЭП60, ТЭМ2, 2ТЭ116, ЧМЭЗ и др, или поменяю на фото паровозов. Вышлю каталог в САК / 414024, г. Астрахань, а/я 83, Строкань Дм.

Около 20 настольных медалей, посвященных ж. дорогам, заводам и вокзалам. Коллекцией полностью. Возможен обмен / 607 762 Нижегородская обл., г. Первомайск, пер. Мочалина, 21-4, Зайцеву К.В.

Фотографии 2ЭС5К, ЭП1, ЭП200, ВЛ85, 2ТЭ70, ЭНЗ и др., московского и новочеркасского трамвая- 10x15, 15x20 / 346404 Ростовская обл., Новочеркасск, ул. Молодежная, 45-2. Артамонову Д.

Модели (НО). Подробности в САК. / 432063, Ульяновск, а/я 4505, Уколову В.В.

Каталог новинок ROCO 2005 (115 стр.) / 140100, Московской обл., Раменское, а/я 38. Сергееву О.А.

Коллекцию автобусных, трамвайных троллейбусных билетов Москвы и Киева. Более 500 шт. Возможен обмен / 607 762 Нижегородская обл., г. Первомайск, пер. Мочалина, 21-4, Зайцеву К.В.

Вагоны и локомотивы в НО: Liliput, Tillig, SachsenModelle и др. под заказ и в наличие. Путевой материал, аксессуары к макетам и пр. / Украина 03151 Киев, ул. Ушинского, 30 / 1-27, Омельков В.Ю. / 8(044)243-12-41 / e-mail: omelkov@eurwikno.com

Каталог-справочник "Магнитные билеты Московского метро". А.Дубакин, К.Зайцев / 607 762 Нижегородская обл., г. Первомайск, пер. Мочалина, 21-4, Зайцеву К.В.

ИЩУ

Железнодорожные билеты и билеты метрополитенов нашей страны, книги, журналы, статьи и др. информацию по теме проезда на жд транспорте. Предлагаю билеты в обмен / 607 762 Нижегородская обл., г. Первомайск, пер. Мочалина, 21-4, Зайцеву К.В.

ФОТО старые, новые, цветные, ч/б электропоездов ЧС4-001-160, 162-231 постройки "Шкода" тип 52е. Необходима информация об их истории в период эксплуатации на УЗ, СЖД, РЖД. Присылайте подробный каталог на мой адрес: Psenak Martin, Podhajska 1032/88, 914 01 Trencianska tepla, Okres Trenein, Slovenska Rep. / Словакия

Фото немецких вагонов, работавших на СЖД (трофейные, репарации и др.) периода 1939-1960 гг. / 121151, Москва, Кутузовский пр-т, д. 25, кв. 87. Т. 932-22-75 E-mail: rigen@rambler.ru

МЕНЯЮ

Старую техническую ж.д. литературу 1930-60 гг., книги по истории техники на ж.д. модели подвижного состава в масштабе НО / 347879 Ростовской обл., Гуково-9, ул. Криничная, 159. Четвертных Ю.А.

РАЗНОЕ

Прошу Егорова А.А. указать свой правильный почтовый адрес / 414024, г. Астрахань, а/я 83, Строкань Дм.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОДЕЛЕЙ И АРХИТЕКТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ НОРМАМ

2-Х, 3-Х МЕРНЫЕ ОБЪЕКТЫ, СТЫКОВКА ВСЕХ УЗЛОВ, ДИНАМИЧЕСКИЕ СЦЕПКИ, КУРИРОВАНИЕ ВСЕГО ЭТАПА ПРОИЗВОДСТВА, А ТАКЖЕ ИСПРАВЛЕНИЕ СЕРЬЕЗНЫХ ОШИБОК ДОПУЩЕННЫХ РАНЕЕ. ОПЫТ РАБОТЫ С 1993 ГОДА, СВЫШЕ 30 ПРОЕКТОВ ДЛЯ ФИРМЫ HERIS. AutoCAD 2004. ЭКОНОМИЯ ВАШЕГО ВРЕМЕНИ, БЕЗ ПОСРЕДНИКОВ

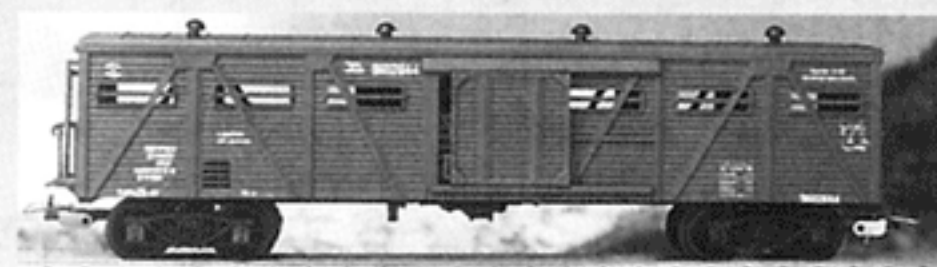


nadyad@volny.cz
ДОРОШЕНКО ЯРОСЛАВ
Designer of the models

P.S. Архивные материалы, восстановление прототипа по минимальной информации



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ



Вагоны 4-х осные	RUS	CHG	AUSL
вагоны 4-х осные	12,5	15	23
арт. 620	15	18	28
полноосный "кит" вагонов	7,5	10	
Вагоны 2-х осные всех артикулов	9	12	17
полноосный "кит" вагонов	5	8	

Цены на модели приведены по курсу 1 евро = 38 руб
Модели высылаются при 100% предоплате. Ч/б каталог в самоадресованном конверте.
Кондратьеву П.Д., а/я 780, Санкт-Петербург 199155



Ми ЖД

ул. Багрицкого, д.3

Аксессуары для моделирования
и железные дороги из Германии
Тел. 444 83 05

5% ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ КУПОНА
СКИДКА В НАШЕМ МАГАЗИНЕ!!!



Preiser

NOCH

FLEISCHMANN
The model railway for experts

VOLLMER

FALLER

POLA

Heller

ЛОКОТРАНС

Купон объявления в "Локотранс"

Альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

Текст объявления:

Адрес, телефон, E-mail, Ф. И.О.

Заполните купон и отправьте по адресу:
Россия 140100 Московская обл., Раменское, а/я 38

РУБРИКА

Продаю

Куплю

Ищу

Меняю

Разное

WWW.LOKOTRANS.INFO

Грузовые вагоны
железных дорог СЖД -РЖДKonka
H0 (1:87)Москва Т.(095) 307-47-52
Жаворонков В.М.

Серия 280. Модель 4-х осного крытого вагона, г.п. 62 т, 1936-60 гг. Тележки ЦНИИ-ХЗ-0

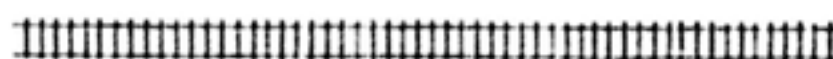
Серия 260. Модель 4-х осного крытого вагона, г.п. 64 т. Тележки ЦНИИ-ХЗ-0

Серия 450. Модель 4-х осной платформы с бортами

Серия 270-71. Модель 4-х осной платформы для контейнеров
Москва Т.(095) 307-47-52 Жаворонков В.М.ЦЕНТР
ИГРУШЕЧНОЙ
ТЕХНИКИ

МОДЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

- Все масштабы (Н0, ТТ, N)
- Любые аксессуары
- Макеты

199178, Россия
Санкт-Петербург, 15 линия В.О., 42
Тел./факс.: (812) 321-02-54
www.blue-arrow.ruwww.Locomodel.com
Модели железных дорог

8-926-234-80-58 Владимир

rocomodell@mail.ru modelizm@mtu-net.ru

Магазин работает ежедневно с 11 до 19 часов. метро "Тулльская"

Варшавское шоссе д. 9 "Детская ярмарка на Тульской"

2-й этаж, Зелёная линия, павильон 26-67

Продажа, ремонт и гарантийное обслуживание



МАГАЗИН

с 11.00 до 20.00

без обеда

без выходных

МОДЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Транспортный пер. 8-13
191040 Санкт-Петербург
РоссияТел./Факс: +7 (812) 164-2780
E-mail: info@modellhouse.com
Internet: www.modellhouse.com

PIKO NOCH märklin Kibri Wiking Liliput

Наш магазин предлагает широкий выбор железнодорожных моделей различных фирм-изготовителей: PIKO, Fleischmann, Roco, Tillig, Пересвет, ТТ-модель и другие. В ассортименте нашего магазина Вы найдёте любые комплектующие для создания железнодорожного и ландшафтного макета. Если нет нужной Вам модели в наличии, то её можно заказать.

Магазин "Модели Железных Дорог" Санкт-Петербург м. Старая Деревня
тк. Gracio 2 этаж, секция 129 тел. (812) 116-89-05, 529-67-11, 947-82-76
e-mail: Parovozik@mail.ru Интернет-магазин: www.parovoziki.ru

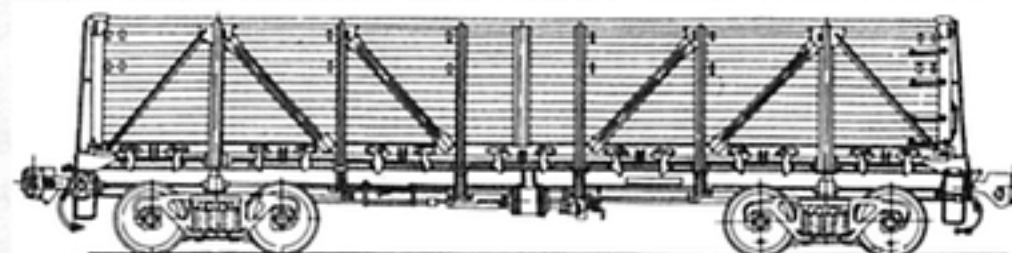
Время работы: 12.00 - 19.00 Выходной: понедельник

GUTZOLD FLEISCHMANN FALLER BRAWA SACHSEN MODELE Roco



Клуб любителей
железных дорог и
железнодорожных
моделей
Санкт-Петербург,
наб. Обводного канала,
114,
ДК им. Карла Маркса
по средам с 15.00 до 18.00

H0 1:87



Miniaturmodelle

Модели автомобилей ГАЗ-51/52
полувагоны РЖД-СЖД

www.miniaturmodelle.net

E-mail: sales@miniaturmodelle.net



XII

традиционная выставка

Железнодорожная

модель 2005

Санкт-Петербург

22 марта - 3 апреля 2005 г.



«Нулевой цикл» ее подготовки сорвала неясность времени весенних каникул, - даже на первое сентября даты почти всех каникул, включая февральскую дополнительную неделю для первоклашек, были известны, то мартовские определились менее чем за месяц. Большинство школ распускало учеников с 19 по 27 марта.

В полдень 6 марта в конференц-зале выставки собрался оргкомитет. Такое событие на моей памяти впервые. Из приглашенных не смогли прийти И.Карелин, А.Зотов и С.Кукоба. Последнюю, кроме, непосредственно себя, представлял В.Воронин. От музея были - В.Морозов, И.Б.Серебрякова, А.Л.Гальянов, из наших - еще В.Медведев, А.Земсков, В.Демин, И.Гусев, Л.Москалев и я.

А.Гальянов от имени администрации музея попросил не афишировать, что проход на выставку бесплатный. Причина ясна - из-за (крепкое прилагательное на вкус читателя - прим. Авт.) реформы МПС положение уникального Центрального музея железнодорожного транспорта России уже второй год сложное. Москалев предложил расширить тематику выставки немодельной составляющей, дать кодовое название «Я люблю железную дорогу» и доложил свои идеи по поводу совершенствования выставки, бюджет которой бы составлял 8-9 тыс. руб. Расходы между собой согласились разделить фирмы-участницы: ТТ-Модель, Пересвет и магазин «Модель-экспресс». Деньги пошли на изготовление вставки со стеклянными полками в штатные витрины, что увеличило их модельную емкость и приближало их к зрителям, на десяток рамок 50x60 см и печать цветных фотографий модельной темати-

ки, а также переустановку LGB-макета. Организацией рекламы на ТВ, как и в прошлый раз, занялись Серебрякова, Медведев и я. Щабельникова с «5 каналом» решили пригласить накануне, когда почти все будет готово, а остальных - в первый день работы выставки. Откликнулись все городские программы новостей.

Малый зал. Общий вид ТТ-макета от «Пересвет» не изменился - был переделан только модуль с мостом, под которым по водной глади пошла «ноховская» баржа и катер. К задним стенкам по большей части длины макета прикрепили голубое небо с облаками. Новинка «Пересвет» - немецкий двухосный вагон для негабаритных грузов, 4-х осная цистерна (тип 683, с которого начинал свое производство «Феникс») для нефтепродуктов и крытый 4-х осный вагон (такой же прототип использовал для НО модели в 1995 г. В.Жаворонков). В полуготовом виде на макете ходил состав из пассажирских вагонов длиной 20,2 м. В общем, для тех, кто любит ТТ больше, чем ПМ и АКМ, было чему порадоваться - к тому же ТТ-Модель разродилась ЦМВ-рестораном. Модель вагона-ресторана вызвало опять вопросы - производитель не изменил подвагонное оборудование, которое очень сильно отличается от пассажирского вагона, как и от багажного. Была надежда, что ресторан появится сразу с освещением, но освещение запоздало и ожидается только осенью. Зато, заглянув в окна вагона, можно разглядеть специфическую деталь интерьера - отверстия в столиках, где должны со временем появиться светящиеся торшеры.

Главным «гвоздем» выставки стал в Большом зале ТТ макет 1,2x2 м, сделан-

ный Александром Федорченко. (Об этом макете ЛТ рассказывал в №4). Да и саму доставку макета на выставку, иначе, как подвигом не назовешь - даже верхнее стекло, прикрывавшего его саркофага, сдвигали, как минимум, вдвоем.

Следует отметить и еще одно истори-



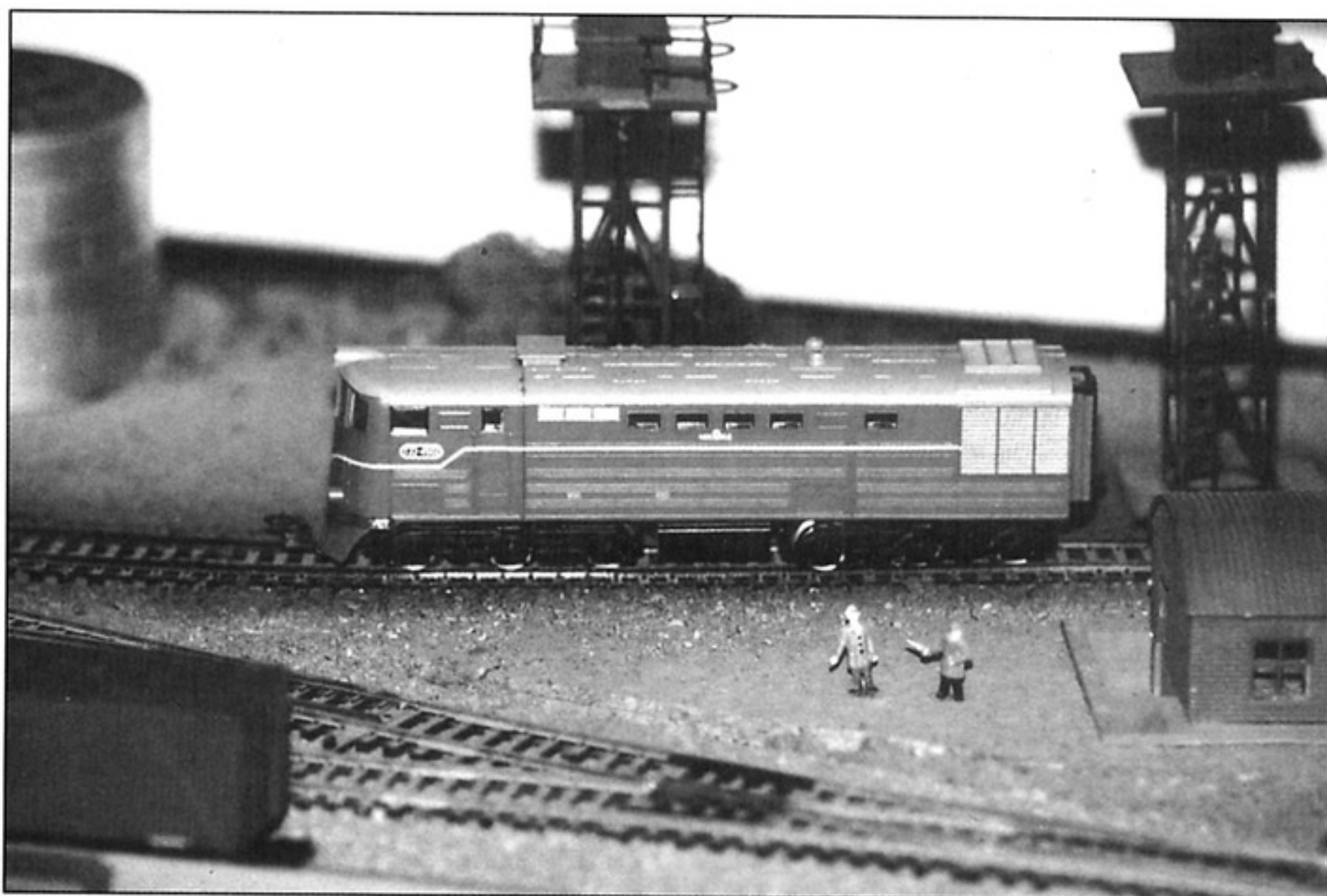
ческое событие: приезд делегации из Южной столицы российского моделизма и любителей железных дорог в Северную. Собирались приехать О.Хачатурян и С.Ермоленко. Олега я сразу узнал по усам, а вот Сергей изрядно вырос и похудел – в общем, когда на бейдже Ливенцева видишь фамилию Ермоленко – не верь глазам своим. Главное, что привезли ростовчане – 8-метровый макет, состоящий из 5 ЛТ-модулей. Не знаю, есть ли в рекордах Гиннеса строки о самой быстрой сборке модульного макета – но наши коллеги из Ростова могли бы на них претендовать – из транспортного состояния в рабочее макет был приведен менее чем за час. Так что, на слоган «БМ- это надежно», можно ответить, что «ЛТмодуль – это мобильно!». Жаль только, что ростовчане смогли пробыть на выставке лишь первых три дня.

Как следствие спонсорских поборов с фирм частную торговлю на выставке запретили, насиженные торговые места за Г-образным столом Зотова и Загребельского заняла «ТТ-модель», правда, эстетика, за которую ратовал Москалев и Земсков, была почти на том же уровне, только купеческих кличей Зотова «Паровозики, человечки, вагончики по 5 и 10 рублей!» не раздавалось. У стенда ТТ-модели можно было купить и двухосный «Ледникъ Минского общества для перевозки мяса сельского хозяйства» голландской фирмы PSK, – похожий на известный «Калинкинъ», но без тормозной будки.

Слева от входа стояла витрина 50х50 см с четырьмя полками, две, такие же, справа – их предоставил И.Гусев. В центре зала – две витрины 70х90 см в три полки.

Половина овала LGB по длине уходила за выгородку, так что полпути паровозика, к сожалению детворы, оставалось «за кадром». Предваряли макет две плоские витрины и шильды (30 шт.) из коллекции Москалева, Воронина и Медведева. Две такие же витрины, стоявшие с другой стороны, были заполнены ж-д спичечными этикетками из коллекции Медведева и значками из коллекции Воронина. Того и другого было порядка по 200 шт.! Наибольший интерес вызывала коллекция значков, были и желающие их купить. Шильды у публики вызывали наименьший интерес, что, однако, не ставило вопрос о необходимости их демонстрации. В углу стоял ТВ-видео. Материалы, подготовленные «Голубой стрелой» демонстрировались почти непрерывно, ассортимент, благо, был большой.

С другой стороны от угла И.Гусев демонстрировал цифровое управление локомотивов со звуковыми декодерами. Т.к. овал был маленький, локомотивов



ТЭ3-4502, серийная секция (ТТ) от «Пересвет». М62 с наливным составом – цистерны-прототипы моделей (ТТ, Пересвет). Фото А.Голубенко



было один-два, и комментарии для публики отсутствовали, интересная тема для публики осталась загадкой: чего это тепловоз вдруг с жужжанием заедает. Кто-то из посетителей даже сказал про свою «овечку»: «А у нашего паровоза декодер работает более равномерно!»

М.Кечетов представил свою работу – модель бустерной секции БМ-001 в масштабе 1:120 (ТТ).

От С.Барина из Москвы прибыли в НО вагон-электростанции, двух и 4-х осные вагоны для перевозки скота, вагон для перевозки контейнеров. Д.Бычков (Москва) демонстрировал двухосные высокобортные платформы, платформы для перевозки марганца, вагон-бытовку 1950-х гг., «трофейные» крытые вагоны (все модели НО).

А. Загребельский (Москва) представил, помимо перекасок, модель четырёхосного вагона-скотника СЖД 50-60-х гг. и 4-осного багажного 32-тонного вагона той же поры. Он представлял так же работы коллективного участника выставки – московского ж.д. техникума №52 (б/у профессиональное училище 129, оно находится как раз напротив здания суда, где проходил процесс по делу Ходорковского-Лебедева). От юных железнодорожников были представлены модели – стендовая М62 с бесчелюстными тележками (коллективная работа с использованием эпоксидных отливок, выполненных Павлом Гува (Москва), грузовые вагоны, изготовленные выпускником училища 2004 г., а ныне пом. машиниста, Григорием Клиновым. Его 16-осный транспортер грузоподъемностью 200 тонн вызвал заслуженное внимание филигранностью изготовления.

Московский колледж №52 представил мастер-модели для организации выпуска моделей подвижного состава – это были гибкие пресс-формы и образец такой отливки под 4-х осный вагон в типоразмере ТТ для перевозки скота. Замечательно то, что формально колледж не относится к железнодорожному ведомству. Ранее

подобные учебные заведения принадлежали МПС. Теперь же ОАО РЖД отказалось от всех своих массовых учебных заведений, заставив последних расти в своих стенах в основном не будущих железнодорожников, а юристов, бухгалтеров, парикмахеров и других специалистов современных железнодорожных специальностей.

Новый раздел на выставке был представлен А.Загребельским (Москва). Это были так называемые, модели-конверсии, изготовленные с применением мелкосерийных технологий. Демонстрировался паровой кран ПЖ-45 (на основе модели австрийской фирмы Kleinbahn), 2-х осная трофейная цистерна, точный прототип которой находится в Ростовском МЖТ. Для конверсии использовалась модель РКО. 2-х осная платформа (при работе использовались детали от моделей ПК, РЕМодель). В последней представленной, в отличие от серийных, были установлены тормозные колодки, спицованные колеса, металлические пружины возврата автосцепок. Зрители могли увидеть 2-х осный вагон для скота (работа совместно с Николаем Шпаком (Киев), 2-х осный вагон канадского типа (совместно с Дм.Якушем, Минск), 4-х осный цельнометаллический полувагон (совместно с В.Орешко, Киевская обл.).

Южно-российский клуб "Локотранс-Юг" (Ростов-на-Дону) представил модели С.Ливенцева в НО - паровоз серии Ы1, серии 50, работы А.Копычева в НО - 4-х осный пассажирский вагон-клуб, двухосные вагоны ОПМС.

Свою производственную программу в ТТ представила фирма «**ModelDepo**» (С. Павлов, Москва): паровоз ТЭ-8026 Бел. ж.д. на основе 52-го от Tillig и с использованием деталей собственного производства. На модель даже принимают заказы.

Основная часть моделей имела этикетки, но следует сказать о том, что не было отражено полностью или на этикетки не попало - полная коллекция цистерн «Феникса» была представлена **А.Терентьевым** (Екатеринбург) - 28 единиц, ассортимент моделей Айгарса и несколько моделей СГМ из смолы представил **А.Будяков** (Москва). В законченном виде предстал ЦУМЗ (НО) **О.Волузнева**. Цена и возможность приобретения пока не ясны. Его ТЭМ1 для большинства так и остался "голубой мечтой", хотя по автомотрисам АС1 заказы выполнялись оперативно...

В типоразмере N были представлены модели от **В.Воронина**, **В.Нетужилова**, **В.Бусарова**.

Наиболее интересный местный дебют - сделанные из дерева (материал - зубочистки и шпон) - деревянные часовни (НО) Андрея Ватаева. Прототип - часовня Лазаря Муромского (стоит в Кижях) и



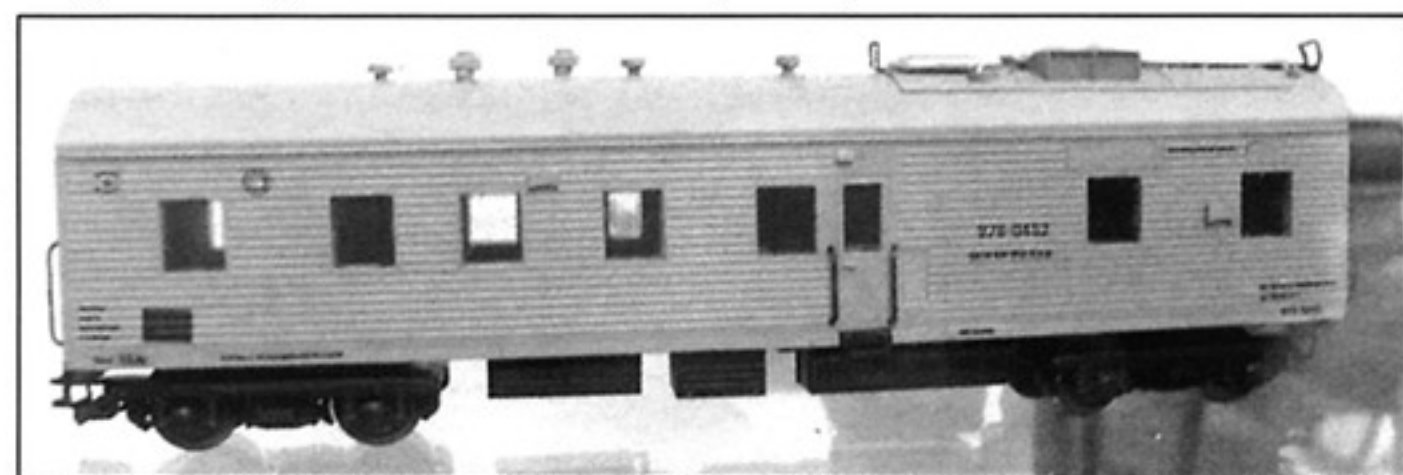
Овал LGB, представленный Л.Москалевым. Фото А.Голубенко.

Фрагмент НО-модуля системы ЛТ-модуль (Ростов/Дону). Фото С.Ермоленко.





Александр Шувиков (Москва) представил модели в ТТ: ЧС2, ЧС2*, ВЛ40, **ВЛ60** (вверху слева), ВЛ10-584, ВЛ23 (последняя модель — пока без окраски).



Сергей Павлов представил два дизель-генераторных вагона рефрижераторной секции СЖД — в серой и в бежевой окраске (фото) — очень уместное дополнение к рефрижераторам, уже два года выпускаемым «Пересветом». Теперь пятивагонная рефсекция **ЗВ-5 РЖД** оказывается полностью укомплектованной. В продаже ожидаем с начала лета.

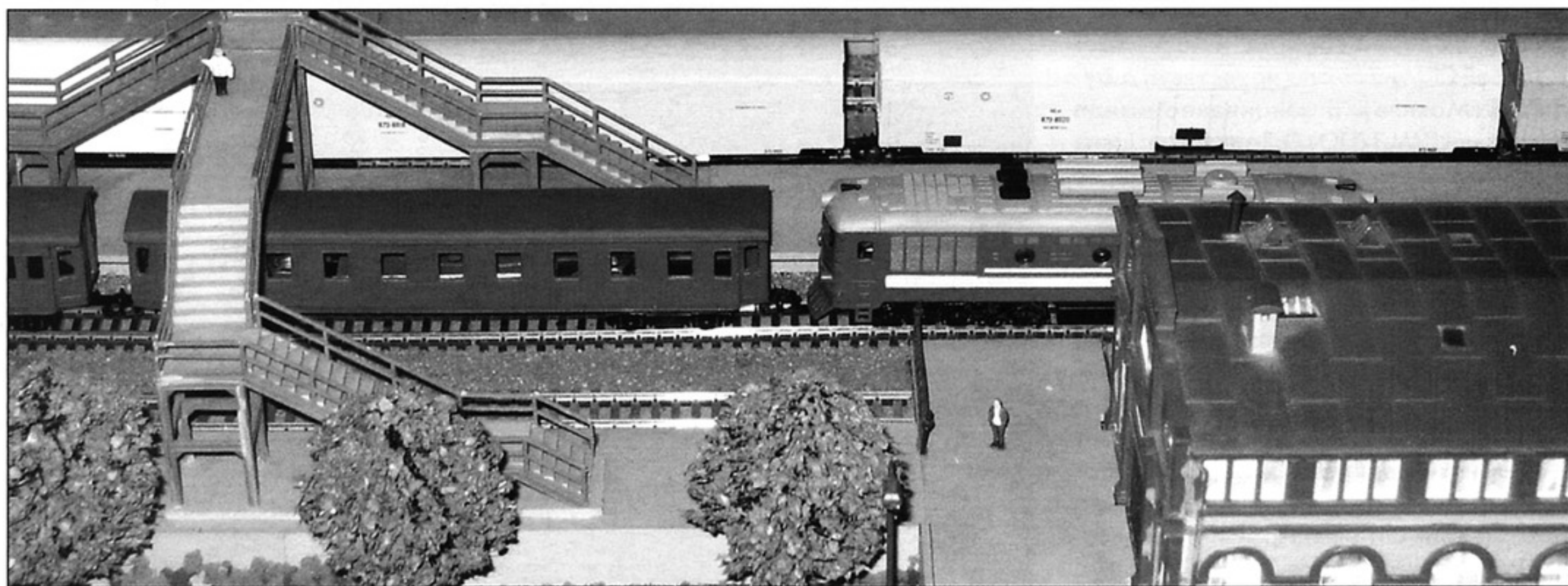
Черновые отливки **пассажирского вагона длиной 20,2 м** дальнего следования СЖД (см. фото макета фирмы «Пересвет»). Эта модель имеет долгую историю — пресс-форму для неё изготовлена была несколько лет назад. С тех пор пресс-форма, побывав в нескольких руках и оказавшись, наконец, в «Пересвете», потребовала, так сказать, серьёзной реставрации. Пока ещё не ясно, успешно ли завершится эта реставрация и сколько отливок удастся сделать. А. Земсков в проспекте «Новинки «Пересвета» - 2005» осторожно написал: «Производство по малосерийной технологии». Однако, есть надежда, что до начала осени этот симпатичный вагон (арт. 2210) появится в продаже.



Из коллекций ТТ на выставке были представлены различные модели американских прототипов — тепловозы, паровозы, грузовые вагоны из коллекций А.Земскова (СПб) и О.Баронова (Москва) (см. фото с тепловозом **#9500 Пенсильванских ж.д.**); коллекция моделей ROKAL И.Сергеева (Москва), дополненная несколькими моделями из коллекции А. Земскова (СПб).



Был традиционно широкий набор моделей авторства А. Мурашова (Наро-Фоминск). Из новых — пара **двухосных бригадников** (см. фото) и пара четырёхосных платформ СЖД, ходивших по рельсам макета фирмы «Пересвет» в составе поездов. Алексей Мурашов рассказал, что работает сейчас над моделью знаменитого пассажирского электровагона ПБ («Политбюро»).





Экспонаты выставки:

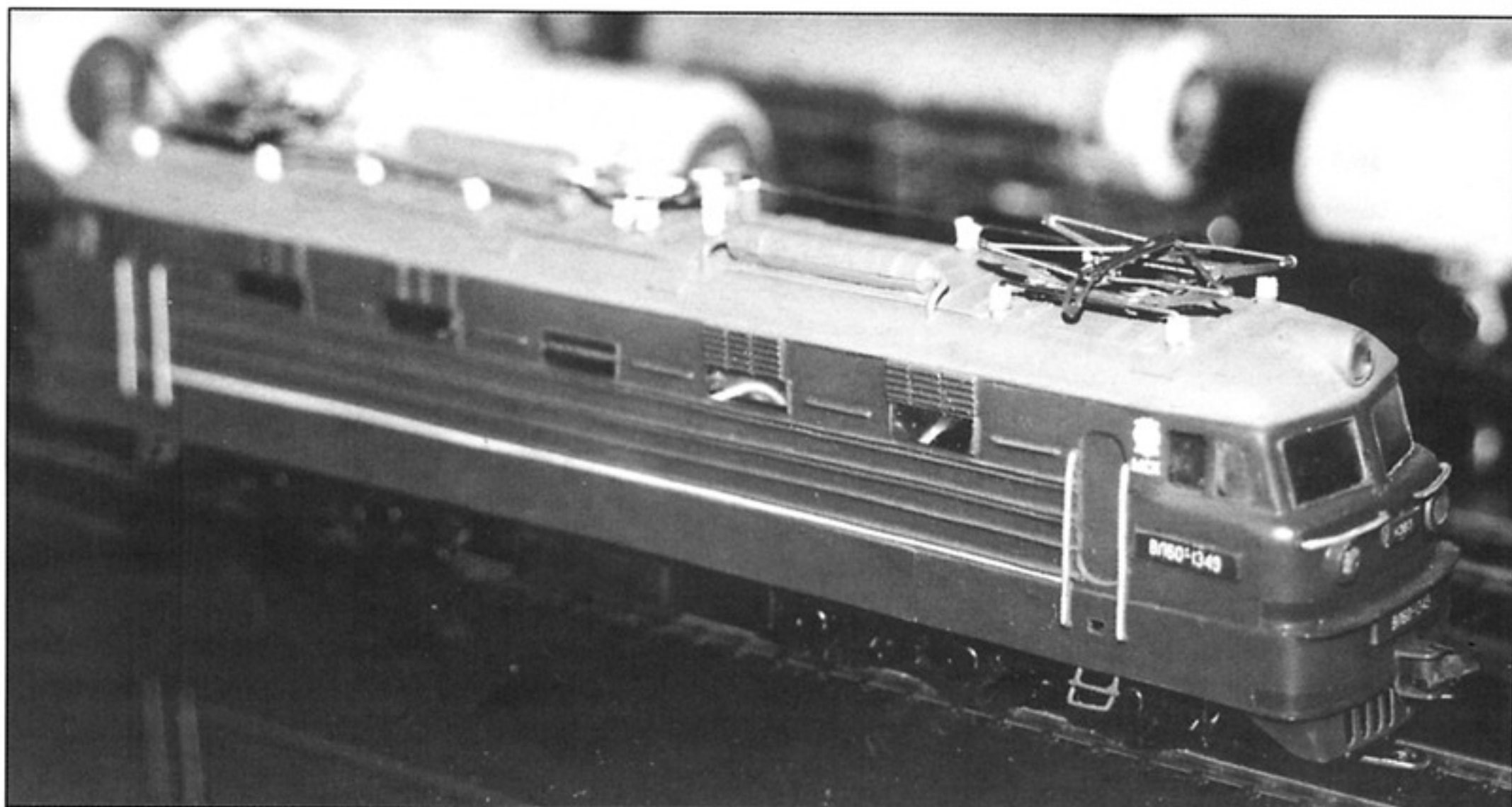
ЧМЭЗ-1552 (НО)

Внизу справа. **ВЛ19-40 (НО)**

(Приносим извинения у авторов этих моделей - точно указать не представилось возможным - бирки с подписями отсутствовали, а официального пресс-релиза устроители выставки в редакцию не прислали.)

ВЛ60^к-1349 (НО), модель изготовлена из металла (кузов), полиэфирной смолы (тележки) К.Игнатовым (Рязань); окраска модели - А.Загребельский (Москва)

Фото А.Голубенко



церковь Знамения Богородицы (из деревни Корба). Их фотографии и описание работы постараемся сделать совместно с автором в ближайших номерах ЛТ - филигранность работы автора достойна отдельного материала!

Ближе к концу выставки несколько самодельных локомотивов в ТТ выставил А.Шувилов (Москва). Александр Шувиллов демонстрировал тепловоз **ТЭ10Л** - изготовление на базе моделей тепловозов от «Пересвет» (ТЭЗ и ТЭ10). Автор представил также модели в ТТ: ЧС2, ЧС2^Т, ВЛ40, ВЛ60, ВЛ80, ВЛ23 (последняя модель - пока без окраски). Фото некоторых из них приведены в статье.

Петром Кондратьевым на выставке были представлены только новинки: почти полный набор двухосных конверсий, на главную фишку которых внимание зрителей обращать приходилось дополнительно - тампопечатное граффити «Борьку, на рельсы»; 6 видов контейнеровозов на базе крытых. Всего 39 строений и 47 вагонов.

Подробнее о моделях Юры Столбова из своей коллекции: конверсия на базе пасс. вагонов производства «Счетмаш» (см. ЛТ 3/03), финские удлиненные платформы и крытый, две рефрижераторные конверсии из «ашхабадов», 5 двухосных ПМС, Ч^к, АР-1; конверсии на базе РЕМодель: МС-4/ПС-4 и «трамвай, переделанный из конки». К сожалению, это все, что осталось на память о нем. К слову о вопросе И.Сергеева о том, у кого какая коллекция - могу похвалиться недоделанным нетужилковским ПЗ6, парой вагонов НТВ Давидимуса, О^в с 4-х осным тендером и, совместно с Юрой, доработанным ТЭП10-186.

Открытие намечали на 10 часов, потом перенесли на 11, а в 14.00 всех собрали на конференцию, инициированную ВОЛЖДом (организация любителей железных дорог при ОАО РЖД). Внятно сформулировать тему затруднительно - что-

то о том, что ВОЛЖД должно обязать (!) ОАО РЖД принять программу развития ж-д. моделизма и модельного производства. Какова тема, таковы и выступления. У нас, моделистов, язык мускулистый - встретились, поговорили. В ЛТ ясная мысль на эту тему уже не раз звучала: от ВОЛЖД необходимо и достаточно оплачивать командировочные (проезд и проживание) участникам выставок - их ведь не так много, как и выставок - всего две в России. Но подвижки наметились: ВОЛЖД оплатило частично командировочные расходы представителям Мос-





Пассажирский электровоз ЧС7-276 (НО) -

автор В.Филатов (Москва). Ходовая часть на базе моделей Росо. Кузов собран из 130 деталей. Электровоз имеет специально разработанную и изготовленную систему освещения (см. фото со снятой крышкой), головной прожектор обеспечивает яркий и тонкий луч за счет использования светодиодов сверх яркого свечения. Фото В.Галкина



ковского клуба, и по телеграммам местные дороги обеспечили проезд ростовчанам и уральцам. Вошло бы это в систему и расширилось! Ведь "за бортом" этих выставок остается довольно большое число авторов и потенциальных участников по банальной причине, вы понимаете какой...

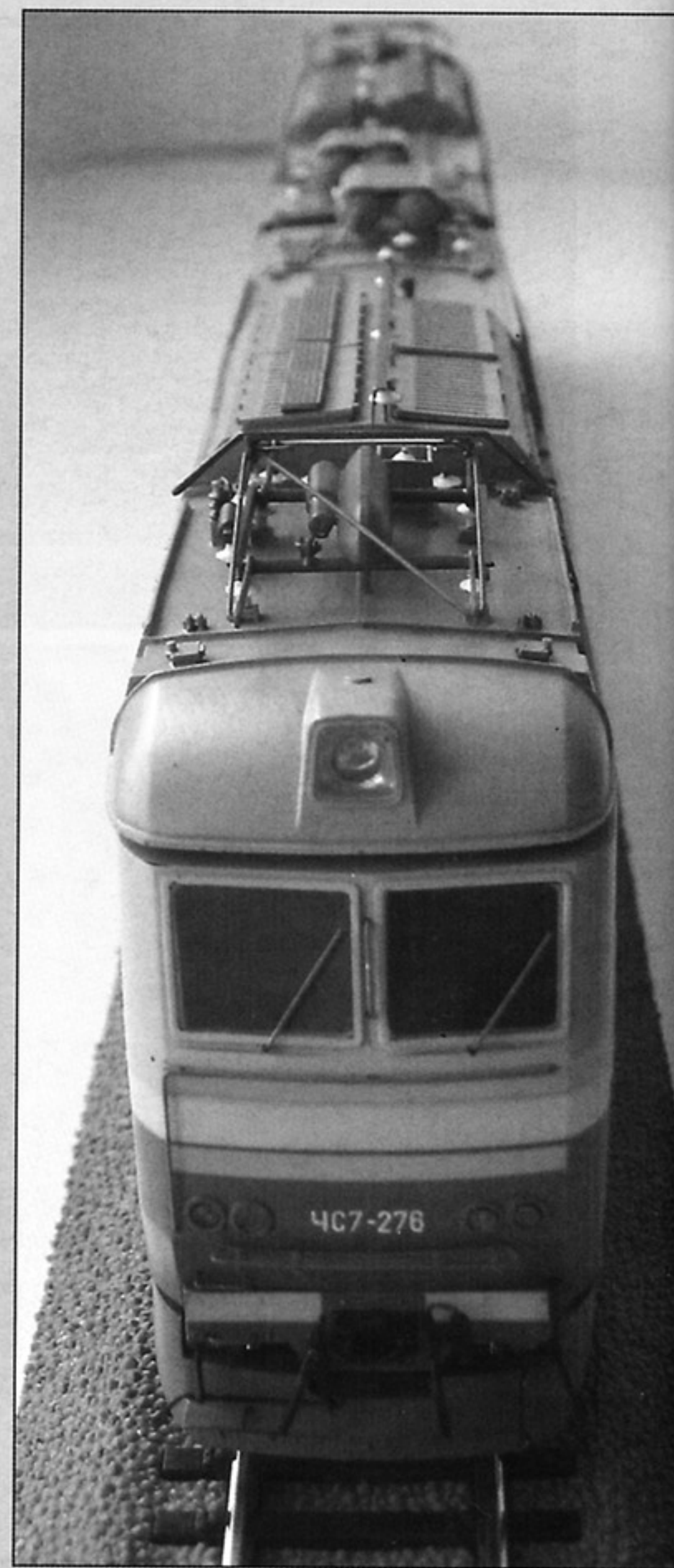
Заккрытие выставки прошло в 16 часов. Диплом обеспечило издательство «ЖД» На них было две ошибки — датой закрытия написали 4 апреля, и номер выставки вдруг стал «14», так как в прошлом году состоялась всего 11-я. (см. ЛТ 6/2004).

На пользу выставки пошло открытие в декабре двух питерских ж-д. модельных магазинов «Модели железных дорог» у метро «Старая деревня» и «Модель-экспресс» (метро «Лиговской пр-т», Транспортный пер.). Первый из них представ-

ляет собой отдел 10 кв.м в Торговом центре, примерно, как в Москве «Модели железных дорог» на Тульской. Второй — полноценный «тяжеловес», как «Голубая стрела».

Общее количество всех моделей на выставке было примерно 250, по билетам выставку посетило 3400 человек. Бестселлером выставки стала сборная картонная модель трамвая **ЛМ-68ММ** в ТТ в четырёх вариантах окраски (с красной, жёлтой, зелёной или голубой полосой) от В.Демина. Их разошлось 350 шт. по цене 15 руб.

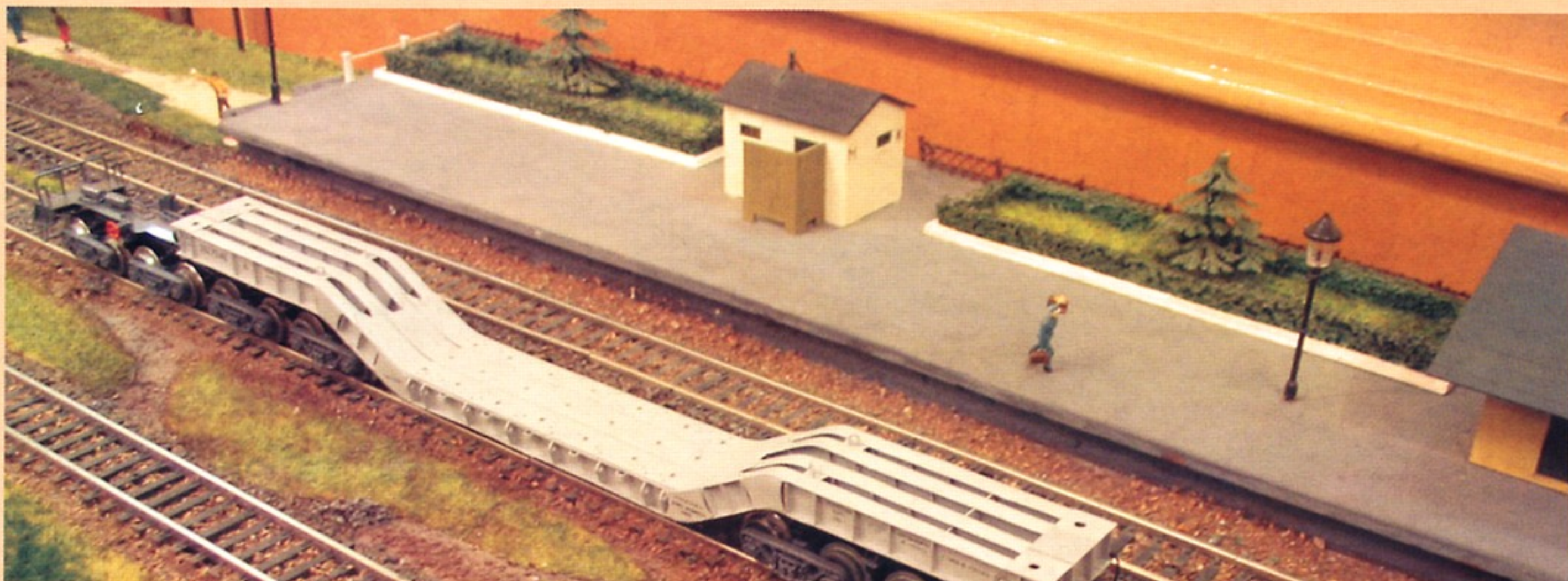
На снижение посещаемости, по мнению экскурсоводов музея, сработала монетизация льгот и, одновременное с ней, подорожание проезда на общественном транспорте. На мой взгляд, снижение посещаемости в этом году,



против 5000 человек в прошлом, было бы не столь большим, если бы администрация музея все же "посадила" бы выставку по времени точно на дни школьных каникул. На буднях второй недели проведения выставки посетителей почти не было. Запрет на частную торговлю такого явного провала выставки, как в 1998 г., не вызвал, но на пользу не пошел. «Спонсорские» фонды (а точнее, просто лоббирование своих коммерческих интересов), создало ненужное социальное разделение среди участников и уменьшило их количество. И при том, что интерес в обществе в Питере к железнодорожному моделизму за последние 6 лет отчетливо снижается, несмотря на всю производственно-коммерческую активность. Но это тема отдельной статьи и социологических исследований.

П.Кондратьев

Фотографии И.Сергеева, В.Филатова, В.Галкина, А.Голубенко, А.Загребельского.



16-осный транспортер грузоподъемностью 200 тонн. (НО). Автор Григорий Клинов (Ногинск). Фотография выполнена на модульном ЛТ-макете (НО) С.Ермоленко и О.Хачатурьяна (Ростов/Дону). Фото В.Галкина

2ТЭ10Л автор модели (ТТ) Александр Шувиков (Москва). Фото И.Сергеева



Паровоз С.96 в типоразмере ТТ, модель из коллекции М.Кечетова (Москва). Фото И.Сергеева

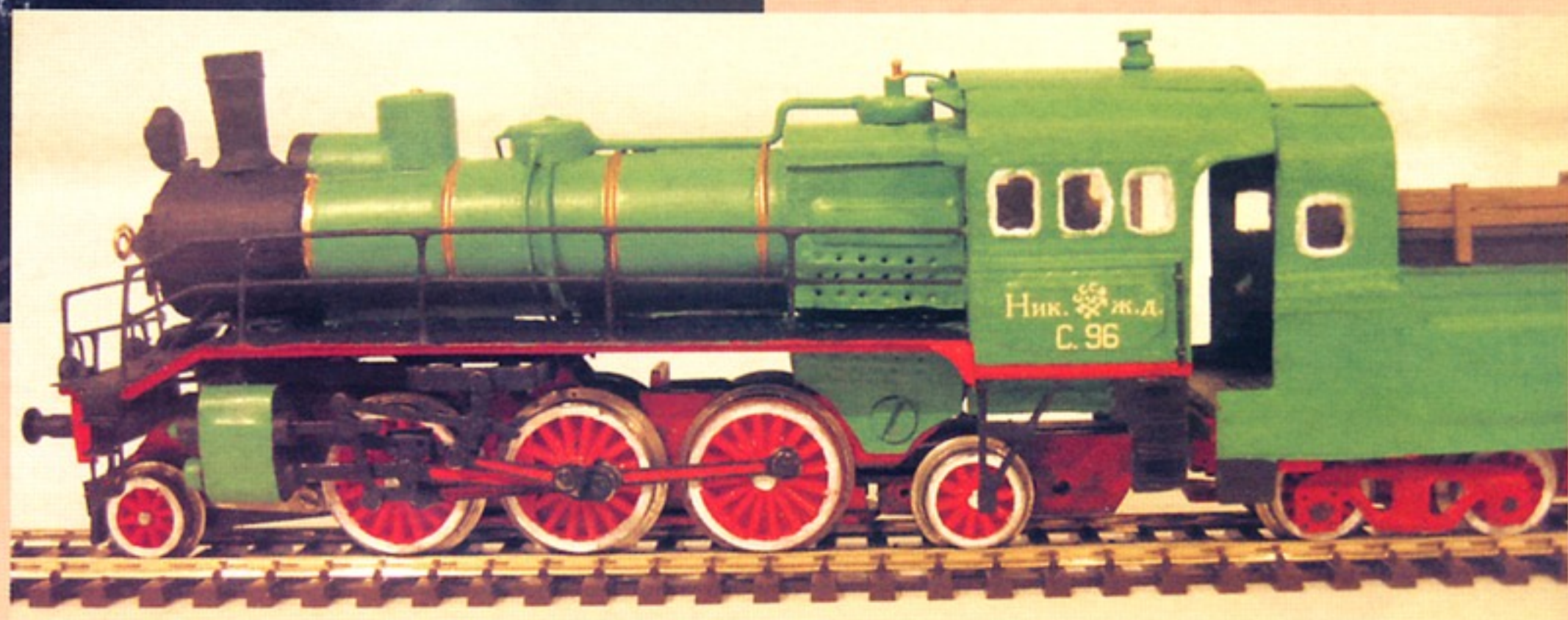
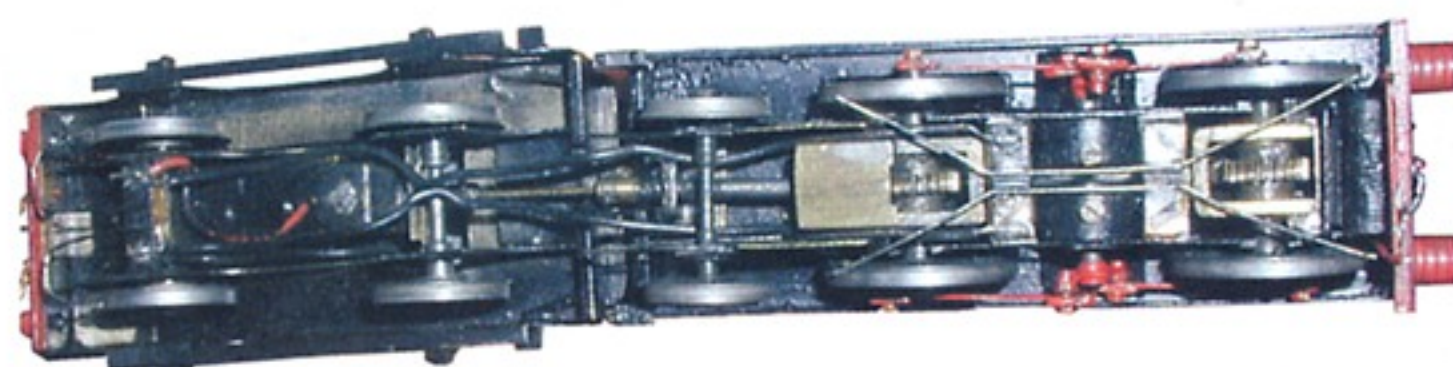
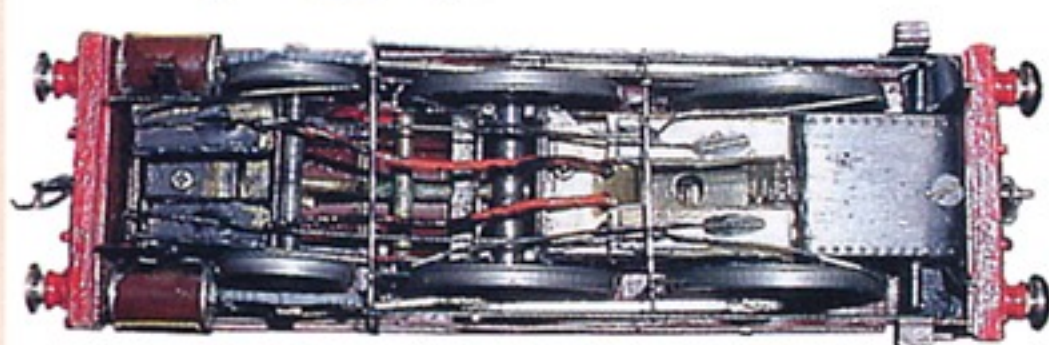


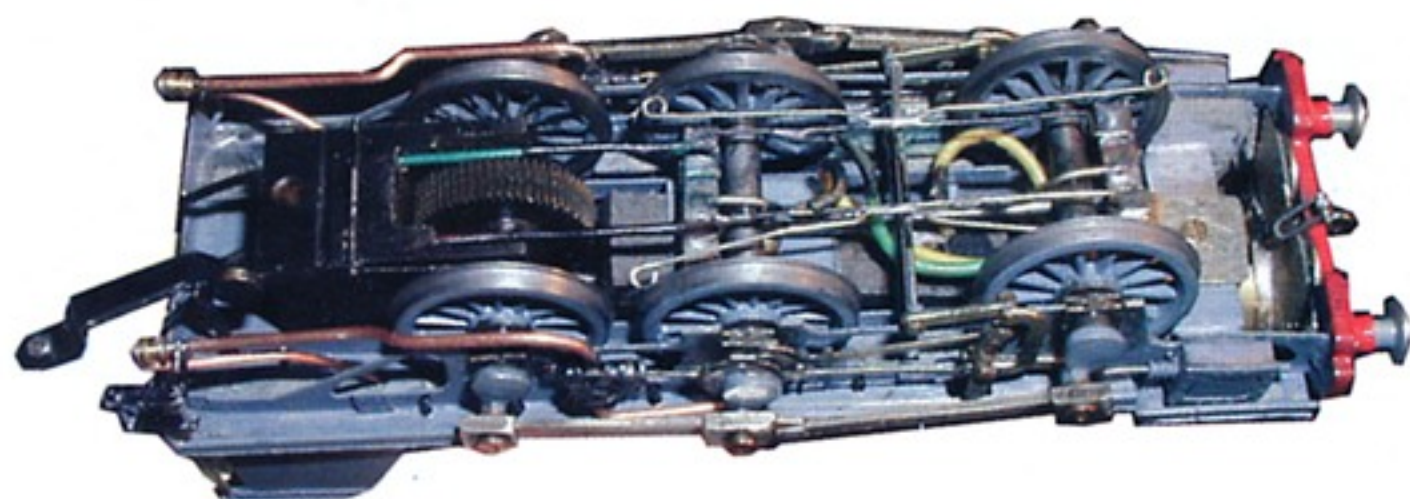
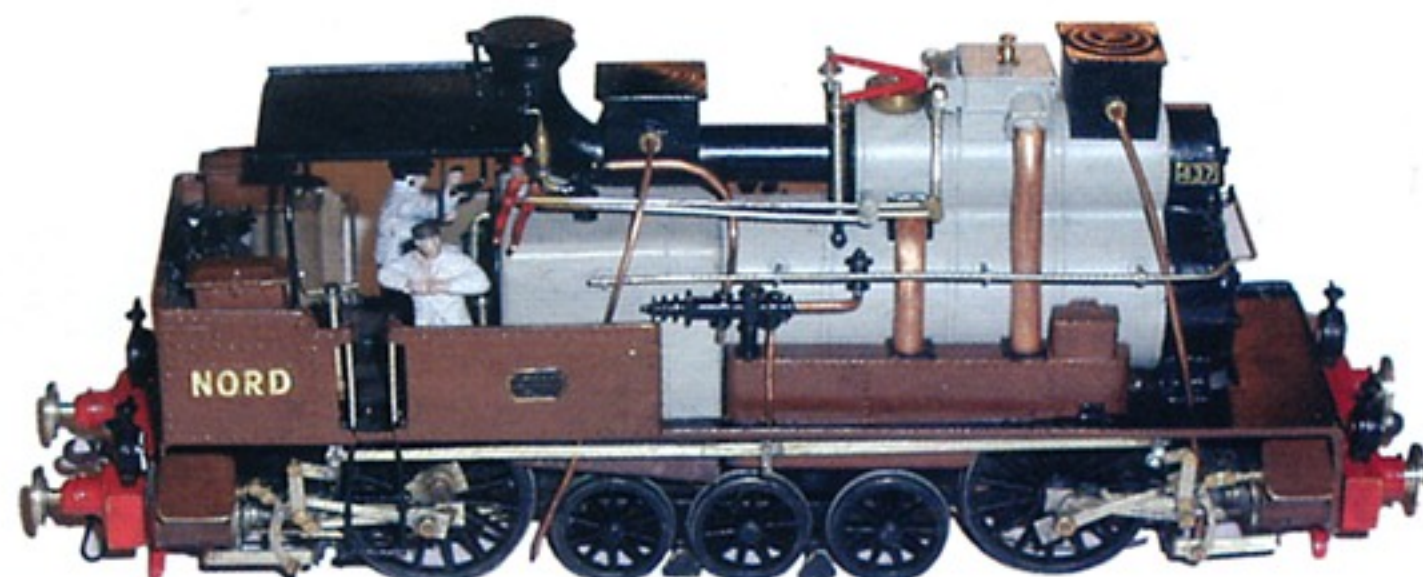
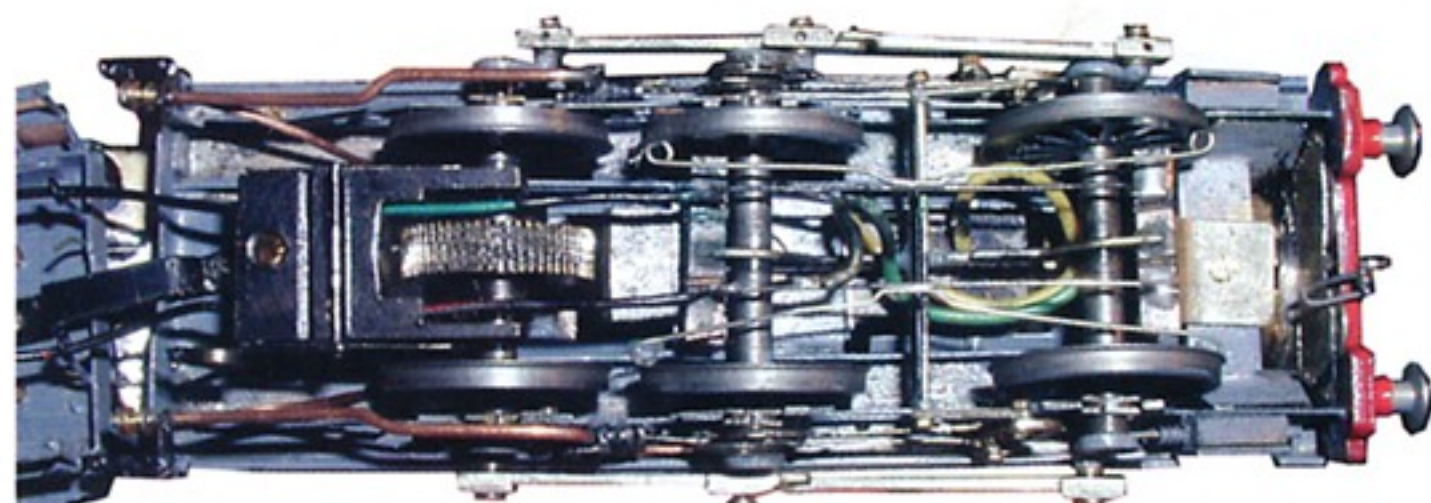


Фото Э.Ершова

Модели Майка Шармана



Но на этой иллюстрации главное - не название, и даже не внешний вид паровозов, а возможность взглянуть на модели самодельных паровозов снизу - этого обычно никто не видит ни на выставках, ни в журнальных публикациях. Попробуй-ка, попроси модель из витрины на выставке, чтобы поддержать ее в руках или разглядеть снизу. Обычно хозяина модели бросает в дрожь от такой просьбы. А устроитель выставки тем более откажет...



Эдуард Ершов

Еще раз о «Флексишас»

В конце 2002 года в нескольких номерах ЛТ был опубликован перевод книги английского моделиста Майка Шармана «Flexichas». Хотелось надеяться, что тема нашла своих заинтересованных читателей. За прошедшие два года появились новые обстоятельства, и в поле зрения попали новые информационные источники: книги и ряд любительских публикаций в интернете. Стало очевидно, что тема не исчерпывается одной только книгой «Флексишас» и может иметь продолжение. Поэтому хочу сегодня добавить еще несколько слов по этой теме.

Возможно, у кого-то из читателей ЛТ могло сложиться впечатление, что «флексишас» был придуман совсем недавно. Судя по всему, это не так. Разрозненные идеи бродили в умах много лет. Не претендуя на историческое обобщение, скажу лишь про себя лично: раздел о принципах компенсации в ж.д. моделях мне попался в вышедшей в свет в 1988 году книге «The 4 mm Engine. A Scratchbuilder's Guide» (Название переводится примерно как «Руководство по самостоятельному изготовлению моделей в масштабе «4 мм в футах», автор R.Guy Williams, издательство «Wild Swan Publications Ltd», Великобритания, код книги ISBN 0 906867 70 3). Уже на ее страницах была ссылка на первое издание книги М. Шармана «О способах конструирования компенсированных шасси для модельных локомотивов». Судя по тексту, в первом издании и был запущен в обращение термин «флексишас», только через дефис: «флекси-шас».

Пять лет спустя, - в 1993 году, - другой известный английский автор-моделист - Айан Райс (Iain Rice) описал собственные методы компенсации в своей книге «Locomotive Kit Chassis Construction in 4 mm» («Конструирование ходовых частей для китов локомотивов в масштабе «4 мм в футах», автор Iain Rice, издательство «Wild Swan Publications Ltd», Великобритания, код книги ISBN 1 874103 10 0). В этой книге тема была изложена подробнейшим образом, с множеством фото и рисунков.

На этой иллюстрации я разместил несколько фотографий моделей Майка Шармана, сделанных на выставке в Орлеане. Я специально поместил изображения попарно для каждого паровоза: один вид «обычный», (снятый на рельсах на макете), а второй вид – снизу. Желание сфотографировать снизу эти замечательные машины у меня возникло не случайно: на самоделки вообще непростительно посмотреть с нетрадиционного ракурса. В витринах выставок или на макетах мы всегда видим модели сбоку или сверху. Если на выставке попросить взять в руки понравившуюся модель из витрины, чтобы лучше ее рассмотреть – можно догадаться, какой ответ будет получен от хозяев выставки или хозяина модели. Правда, если модель традиционно сделана на готовой фирменной «ходовке», то снизу там рассматривать особо и нечего.

А если говорить о 100% самоделках, в частности - «Флексишас», то разглядеть устройство подвески, привода, токосъема локомотива чрезвычайно важно и интересно. Поэтому я считаю нужным обильно снабжать фотоиллюстрациями данную тему. Не беда, что не на всех фото видно балансиры «флексишас» (мы увидим их далее). Однако предлагаю обратить внимание на общую «архитектуру» машин, на простую конструкцию проволочных токосъемов, на непривычно малую толщину полотен рамы, на простоту примененных материалов, на обязательно металлические шестерни и валы привода, на способ сочленения сцепных дышел на модели серого паровоза....

Наконец, второе издание книги Майка Шармана вышло в 1996 году, и именно этот текст попал на страницы ЛТ.

Примечание: все упомянутые книги несложно самому купить через Интернет, как и целый ряд других интереснейших иностранных изданий по моделизму. Наберите на поисковом сервере номер ISBN (я специально стараюсь его везде приводить), - на экран выйдет ряд сетевых книжных магазинов, где книга есть в наличии. Цены различаются в 1,5 – 2 раза в разных местах (как ни странно, в США эти книги часто дороже, чем в Англии), так что не останавливайтесь на первом найденном магазине...

Среди западных моделистов (по крайней мере - у англичан и французов, про другие страны - не знаю) принципы «флексишас» при самостоятельном конструировании применяются довольно широко. Зачастую в публикациях слово «флексишас» заменяется словом «компенсация», но сущность метода полностью сохраняется.

От двух до трех...

Особенно ценными свойствами эта система обладает при использовании в локомотивах с малым числом осей, где проблема надежного токосъема стоит особенно остро. Дополнительными факторами, ухудшающими токосъем на, допустим, двух- или трехосном локомотиве, являются следующие:

1) На бандажах одной из осей (чаще - задней) часто устанавливаются фрикционные кольца из резины или полимерных материалов, и таким образом из токосъема выбывает «самая эффективно прижатая к рельсам» колесная пара. У такого колеса с металлом рельса постоянно контактирует только резиновая поверхность катания, и не приходится надеяться на съем тока через боковую поверхность металлического гребня. Даже если последний и касается эпизодически рельса.

2) База двух- и трехосных локомотивов обычно короткая, а передний и задний «свесы» локомотива часто велики (достаточно вспомнить силуэт, например, паровоза 9П). Кроме того, центр тяжести такого короткого локомотива расположен довольно высоко. Вследствие всего этого, модель имеет невысокую продольную устойчивость, особенно с прицепленными вагонами. Это выражается в «подныривании» задней ведущей колесной пары под центр тяжести, задирании вверх передней части локомотива, и как следствие - разгрузке передней ведущей колесной пары и нарушении токосъема с нее. Ситуация усугубляется при движении поезда по макету на подъем.

3) Средняя ось в модели трехосного локомотива чаще всего имеет увеличенную степень свободы в вертикальном и боковом направлении, с целью облегчения вписывания в кривые и перегибы профиля пути. Очень часто на ней даже не предусматривается токосъемов, и колесная пара пассивно катится по рельсам, обладая сугубо декоративной функцией, но абсолютно бесполезная функционально. На некоторых моделях токосъем на средней колесной паре имеется, но из-за давления токосъемных контактов на колесную пару, имеющую увеличенную степень свободы, нормальное качение по рельсам нарушается (при движении модели в повороте происходит приподнимание колеса средней колесной пары в тележке с наружной стороны поворота). Какой уж тут токосъем! У моделей паровозов такое приподнимание смягчается благодаря наличию сцепных дышел, и внешне незаметно. Но если для опыта запитать локомотив только от этой средней «колесной пары с токосъемом» - то нарушение прохождения тока от рельса на колесо будет проявляться на каждом повороте, а в некоторых случаях - и при каждом обороте ведущих колес. Последнее происходит из-за эксцентричного действия дышел на кривошипные колеса, и появления в определенные моменты вертикальных сил, стремящихся «выжать» колесо вверх. (Примечание: для избавления от «проблем средней оси» у английских моделистов, например, до недавнего времени было принято применять среднюю колесную пару с уменьшенным на 0,5 - 1,0 мм диаметром колес, или даже приподнимать на эту величину центр подшипника средней колесной пары. Внешний эффект такого компромисса нетрудно себе представить. Такой же способ еще недавно применяла в тележках своих 6-осных локомотивов и французская фирма «Jouef», ныне канувшая в лету.)

Ужас! Перечитав три вышеперечисленных пункта, невольно спрашиваю себя: как же все эти годы ходили по рельсам модели из наших коллекций? Безо всяких ухищрений и «компенсаций»? В том числе - и самые простецкие двух- и трехосные «юниоры»... Ведь все вышеперечисленные факторы объективно существуют, и при неблагоприятном стечении мгновенно «вырубают» токосъем с рельсов и питание модели. Что же, будем считать, что нам просто везло. Впрочем, везло не всем и не всегда: кому не приходилось подталкивать пальцем остановившуюся вдруг «на ровном месте» модель?

Появление «флексишас» открыло путь к разрешению вышеперечисленных проблем с токосъемом на малоосных моделях. На токосъем заработали все колеса, - за исключением обрешиненных. На тягу заработали просто все колеса, - безо всяких исключений. Особенно следует сказать о моделистах-узкоколейщиках (любителей типоразмеров HOe и HOm на Западе пруд пруди), - они, как никто, смогли оценить «флексишас». Узкоколейные модели по своей природе имеют меньшее число осей: нормой являются двухосные паровозы и тепловозы. Малые вес и размеры, короткая база модели автоматически делают обычное шасси избыточно «жестким». План и профиль узкоколейного пути - тоже не сахар. В результате практически в любой момент вре-

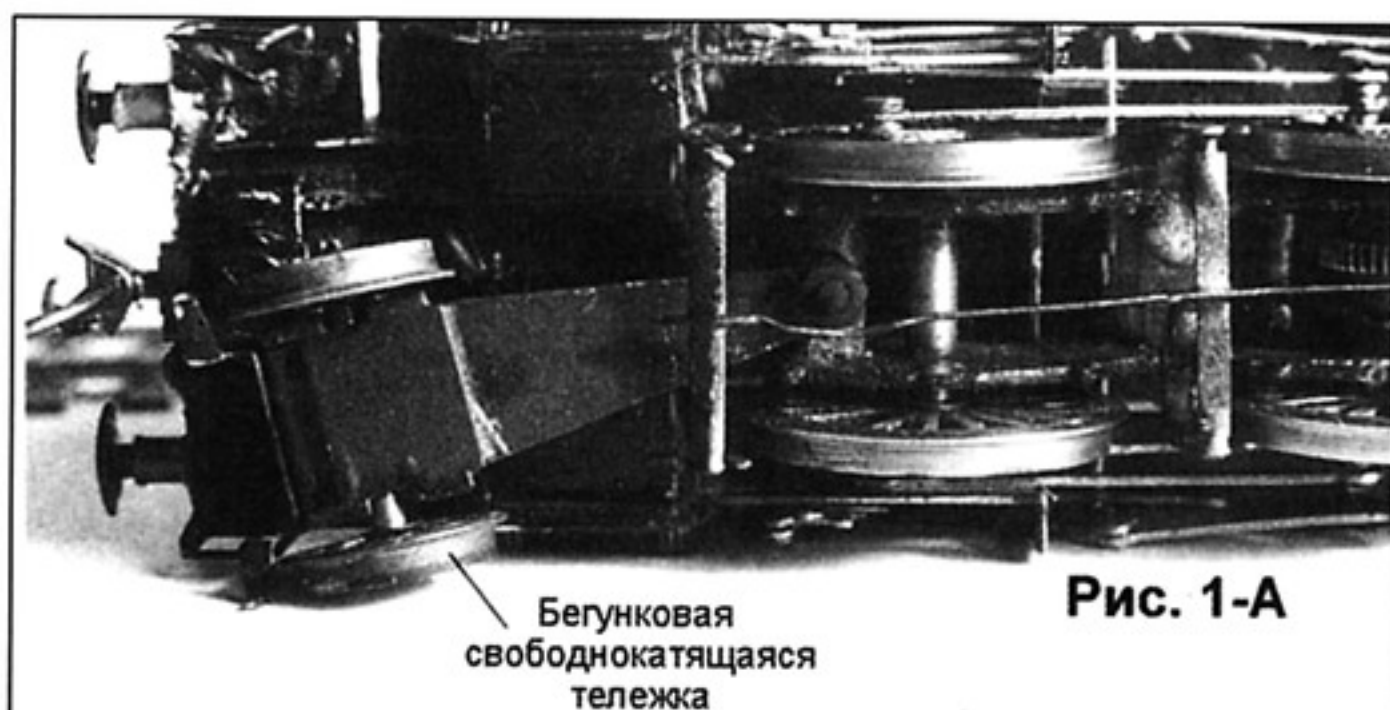


Рис. 1-А

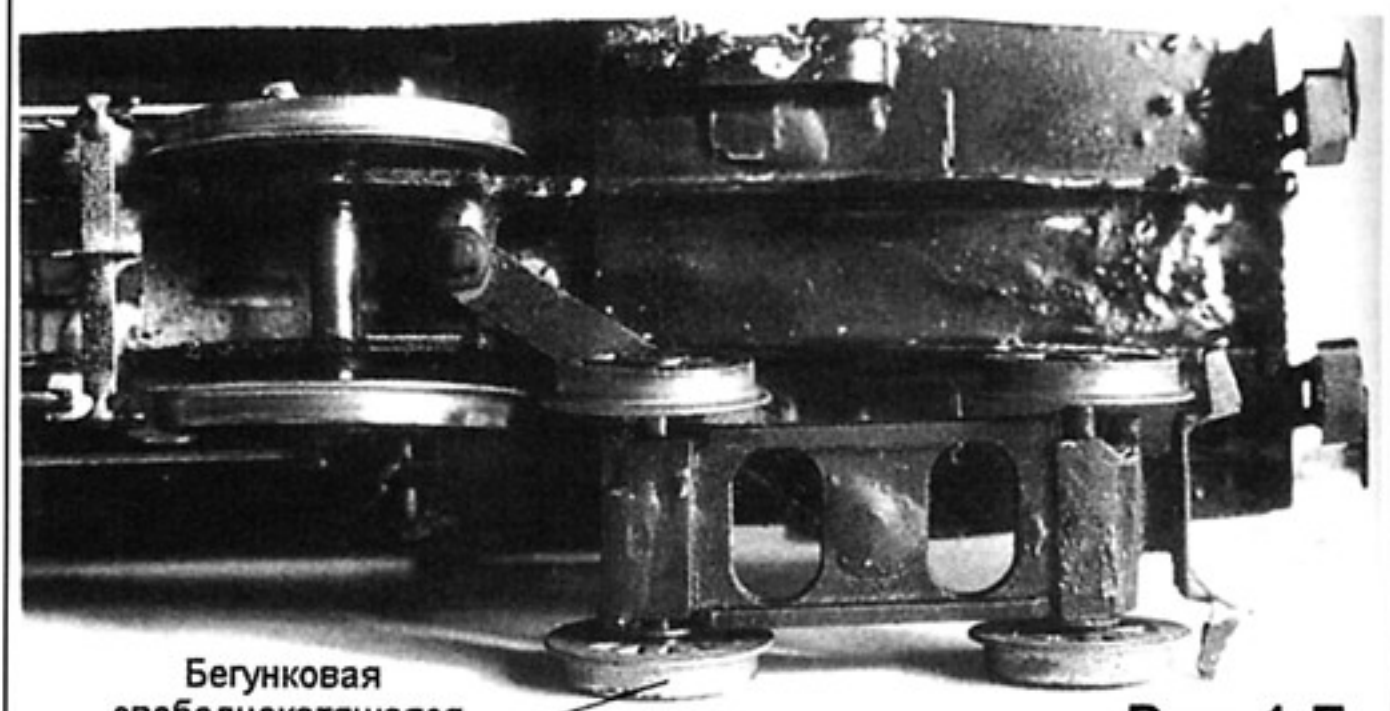


Рис. 1-Б

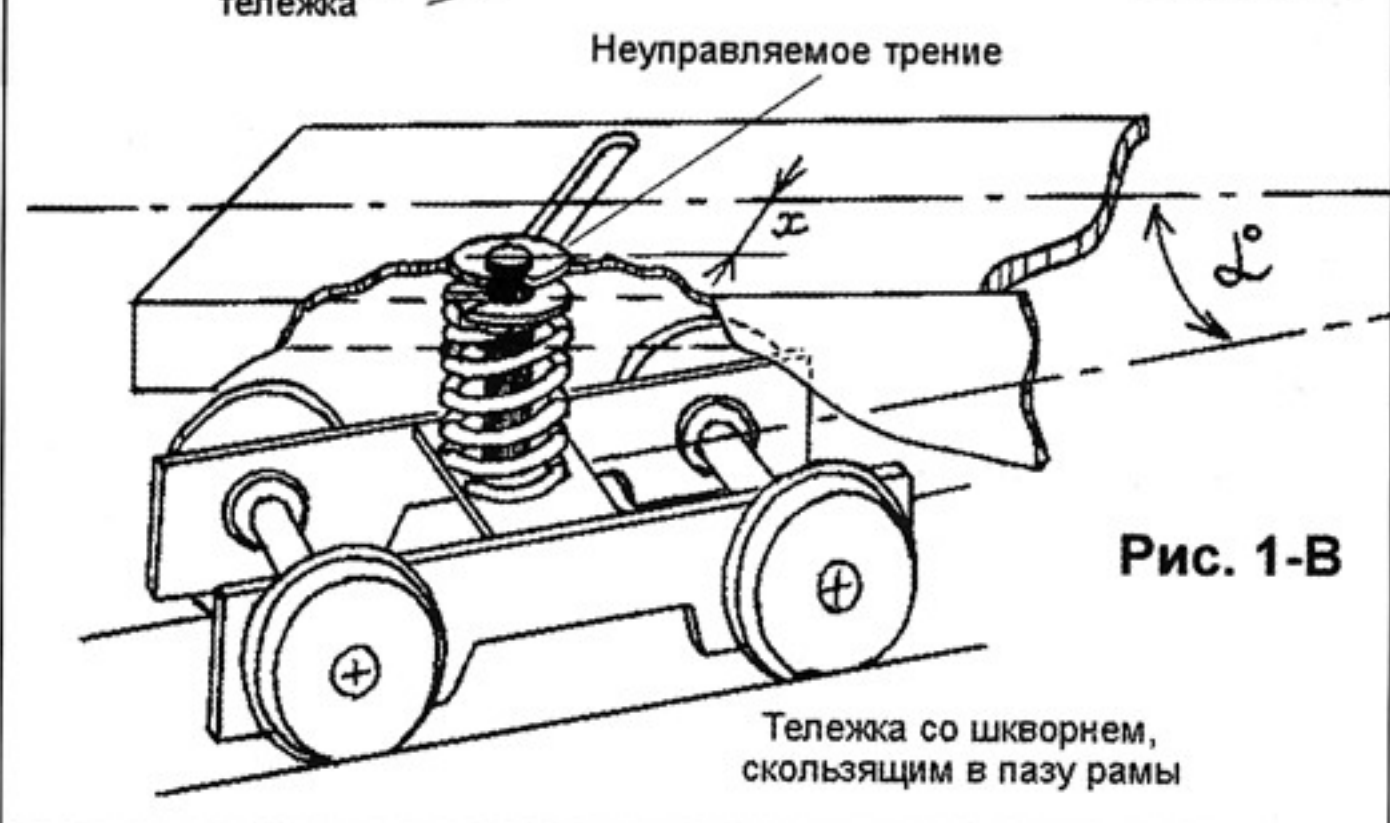


Рис. 1-В

мени рельсов касаются три колеса из четырех, и если два из них обрешинены, то модель обесточивается....

И еще один момент: «флексишас» можно применять и на вагонах. Например, шведская фирма «Perlmöbell» (www.perlmöbell.com), известная своими изящными латунными китами для сборки вагонов и локомотивов, применяет на двухосных вагонах «компенсацию», предоставляя одной из колесных пар свободу слегка качаться в вертикальной плоскости. По мнению фирмы, это обеспечивает более надежное следование низкопрофильных колес RP-25 по рельсам, и надежный токосъем для внутреннего освещения вагонов.

Четыре и больше ...

«Флексишас» доказал свою полезность и в моделях с большим числом осей. Правда, в этом случае система как бы поворачивается другой своей гранью: в многоосном локомотиве вопрос надежности токосъема уже не стоит так остро, как в 2- или 3-осном. Зато встает в полный рост проблема функционирования тележек и вписывания машины в кривые.

Каждому знакомы заводские модели, в которых бегунковые тележки в лучшем случае свободно болтают-

ся на шарнирном поводе, и катятся по рельсам под собственным весом (см. рис. 1-А и 1-Б), а в худшем случае - перемещаются в поперечной прорези рамы экипажа, прижатые вниз цилиндрической пружинкой (например, паровозы формулы 2-4-2 от Бачманн), (см. рис. 1-В). В обоих случаях бегунковые тележки выполняют на модели сугубо декоративную функцию (тот же паровоз 2-4-2 по существу превращается в 0-4-0), а пружинка во втором варианте подвески приносит больше вреда, чем пользы, из-за неуправляемого усилия ее деформации и трения примыкающей к пружинке шайбы о грани поперечного паза. Первый вариант (свободно катящаяся тележка на поводе), благодаря простоте, в самодеятельном моделизме применяется охотно, часто с рекомендацией сделать массу тележки возможно больше (для уверенного следования по рельсам без сходов). Дополнительное преимущество такой тележки - весь вес модели приходится на сцепные оси, способствуя увеличению силы тяги.

Айан Райс (Iain Rice) в своей книге, упомянутой выше, дает рекомендацию делить нагрузку от веса локомотива между сцепными и бегунковыми осями примерно в той же пропорции, в которой это сделано на прототипе. Каким образом произвести разделение нагрузки и в каком соотношении - моделист имеет выбор между свободнокатящейся тележкой, пружинной подвеской и «флексишас». У каждой из этих систем есть свои сторонники и сферы применения, поэтому ожесточенных споров на эту тему западные коллеги не ведут, а на выставках и клубных макетах одинаково присутствуют все системы.

Однако бесспорно одно: с применением «флексишас» поведение экипажной части наиболее предсказуемо и управляемо. Достаточно рассчитать местонахождение осей балансиров на основе простейших формул для плоских рычажных механизмов, - и требуемая развесовка по осям обеспечена автоматически. Она, конечно, еще не идеальна, т.к. вес будки, топки, двигателя, редуктора и пр. смещают центр тяжести модели от геометрически средней точки между опорами кузова на элементы подвески. Окончательная настройка распределения веса достигается балластированием передней или задней части локомотива с поосным весовым контролем. Кстати, тот же Айан Райс в своей книге приводит эскиз самодельного стенда для определения поосной нагрузки от модельного локомотива на рельс. Приспособление очень несложно, и имеет в своей основе бытовые или почтовые весы (по существу - любые электронные или механические весы со шкалой до 300 - 500 г. и ценой деления 5 - 10 г., причем весы остаются пригодными и для использования в обычных целях, т.к. для взвешивания моделей они просто вставляются в нишу стенда) (см. рис. 2). Использование стенда очень несложно: барашковая гайка сначала закручивается вниз, чтобы «платформа весов» возвышалась над «доской», затем локомотив устанавливается нужной колесной парой или тележкой на «платформу». После этого барашковая гайка откручивается до тех пор, пока ВСЕ колеса локомотива не придут в соприкосновение с «доской». Зафиксировать момент касания бу-

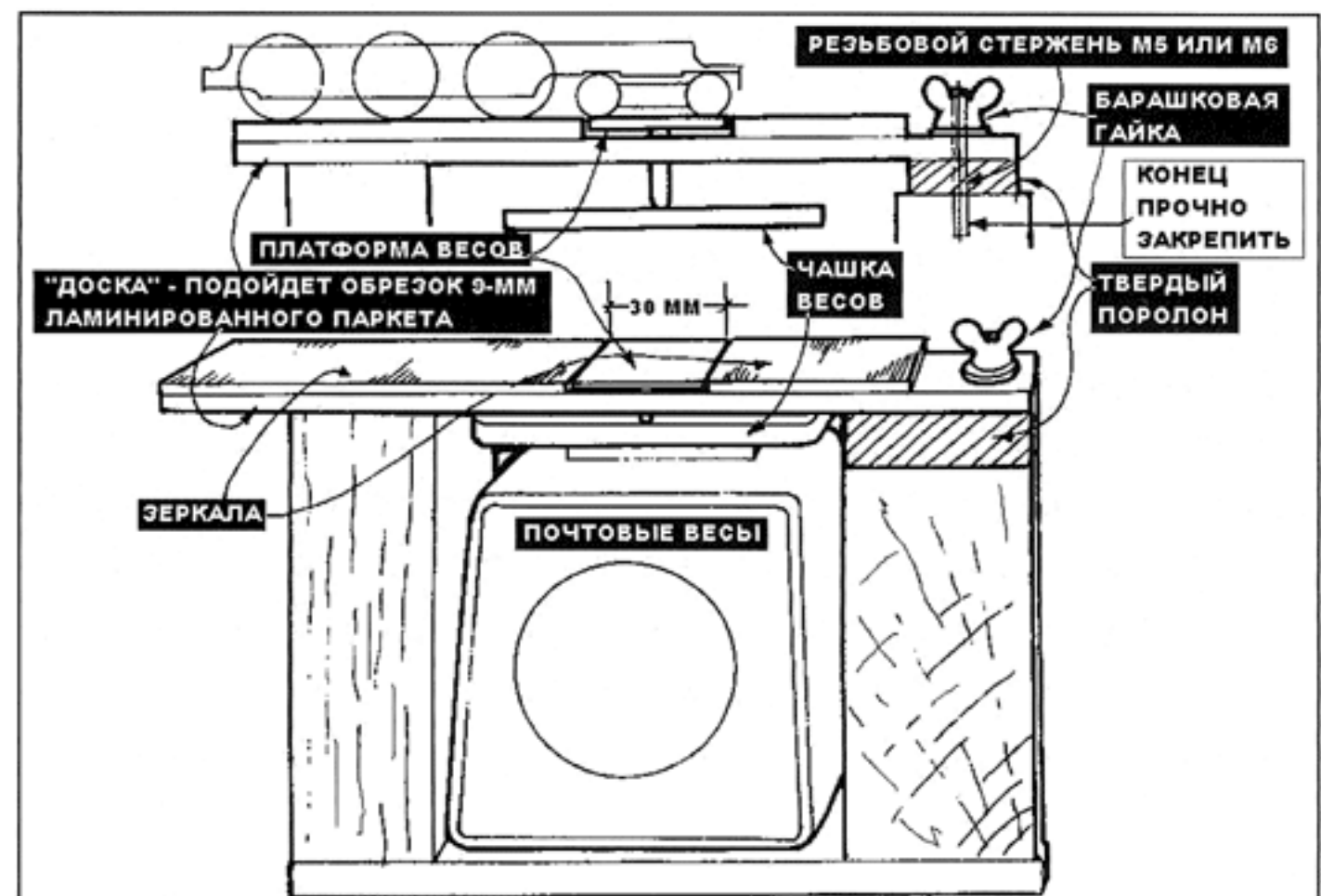


Рис. 2. Самодельный стенд для контроля развесовки модели по осям. Рисунок из книги Iain Rice.

дет легко благодаря наличию зеркал на «доске». Осталось считать показания весов. Аптечной точности здесь не требуется, а вот чтобы прикинуть пропорцию весовых нагрузок от осей и правильно забалластировать модель - точности вполне достаточно.

Даешь серийное производство !...

Западные фирмы, серийно производящие модели с массовым применением пластмасс, не кинулись дружно улучшать свои модели по новой методике. Можно только предполагать, почему. Однако многие производители латунных моделей и, особенно, - латунных китов, - с удовольствием взяли новую идею на вооружение. Сложные и дорогие латунные киты марок «Perseverance», «Ultrascale», «Loco Diffusion», «DJH», «Carmina», «Finecast» имеют заводскую подготовку для изготовления одного из нескольких вариантов шасси локомотива по желанию моделиста: с жесткой рамой, с компенсацией только на сцепных ведущих осях, с компенсацией на всех осях. Достигается эта гибкость очень просто: например, металлические полотна рамы в местах установки колесных подшипников имеют лишь протравленные на полтолщины контуры буксовых вырезов, плюс обычные сквозные отверстия для колесных втулок (см.рис.3-А и 3-Б). Естественно, что в комплект такого кита входят по комплекту двух разных типов буксовых подшипников, а также все элементы подвески: балансиры, шарниры, пружины и др.

Бочка меда ...

Авторы вышеупомянутых книг сходятся в одном: многих моделистов просто пугает этот непонятный зверь по имени «флексишас», и в итоге большинство любительских моделей по старинке делаются с жестким шасси. Существует предубеждение, что для создания компенсированного шасси нужны металлорежущие станки, точная специальная оснастка и какие-то особые приспособления. Однако на практике это не так. Не случайно в ка-

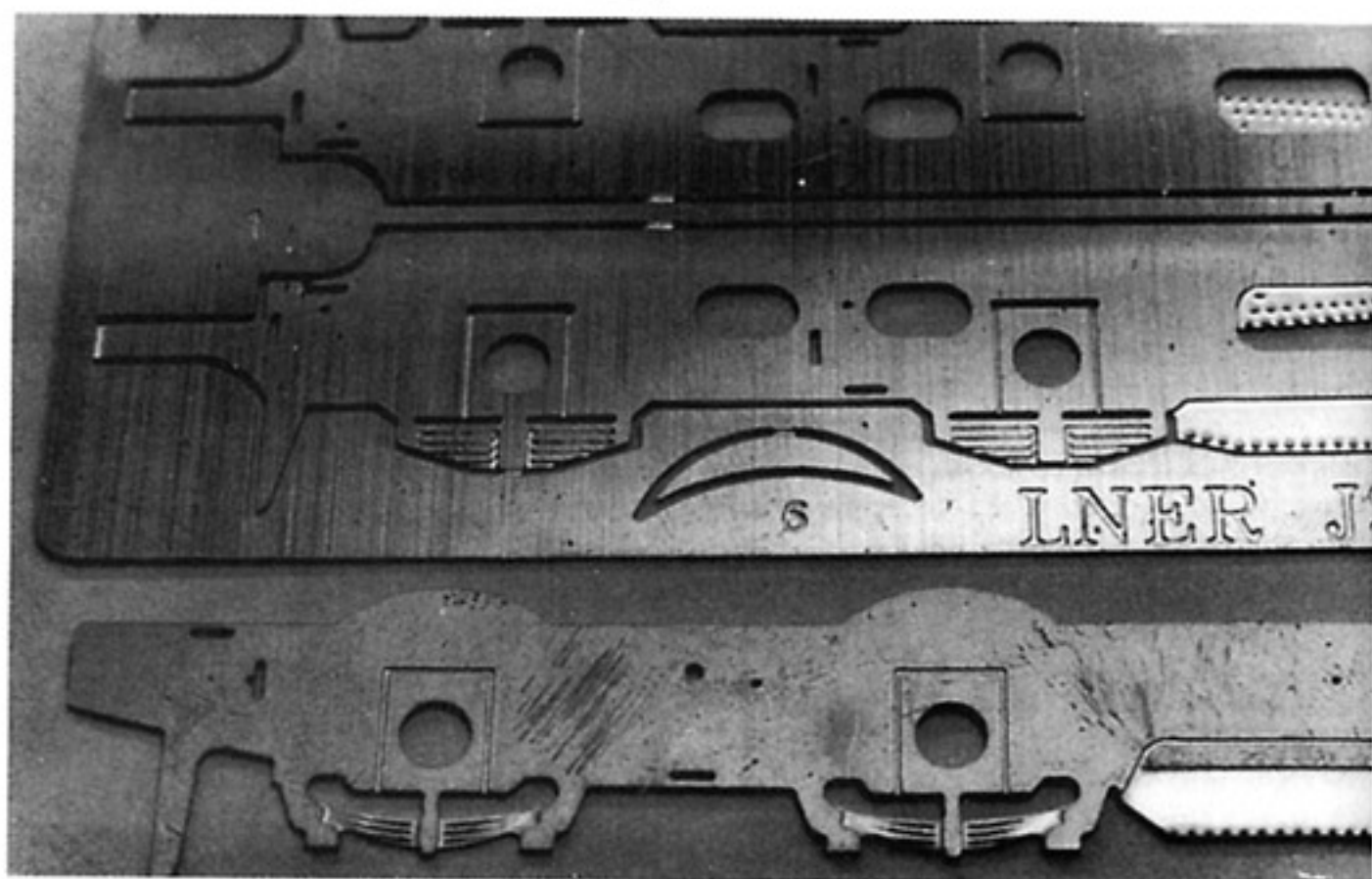


Рис. 3-А. "Заводская" подготовка латунного кита марки "Perseverance". Видны частично протравленные буксовые вырезы для "флексшас".
Рисунок из книги Iain Rice.

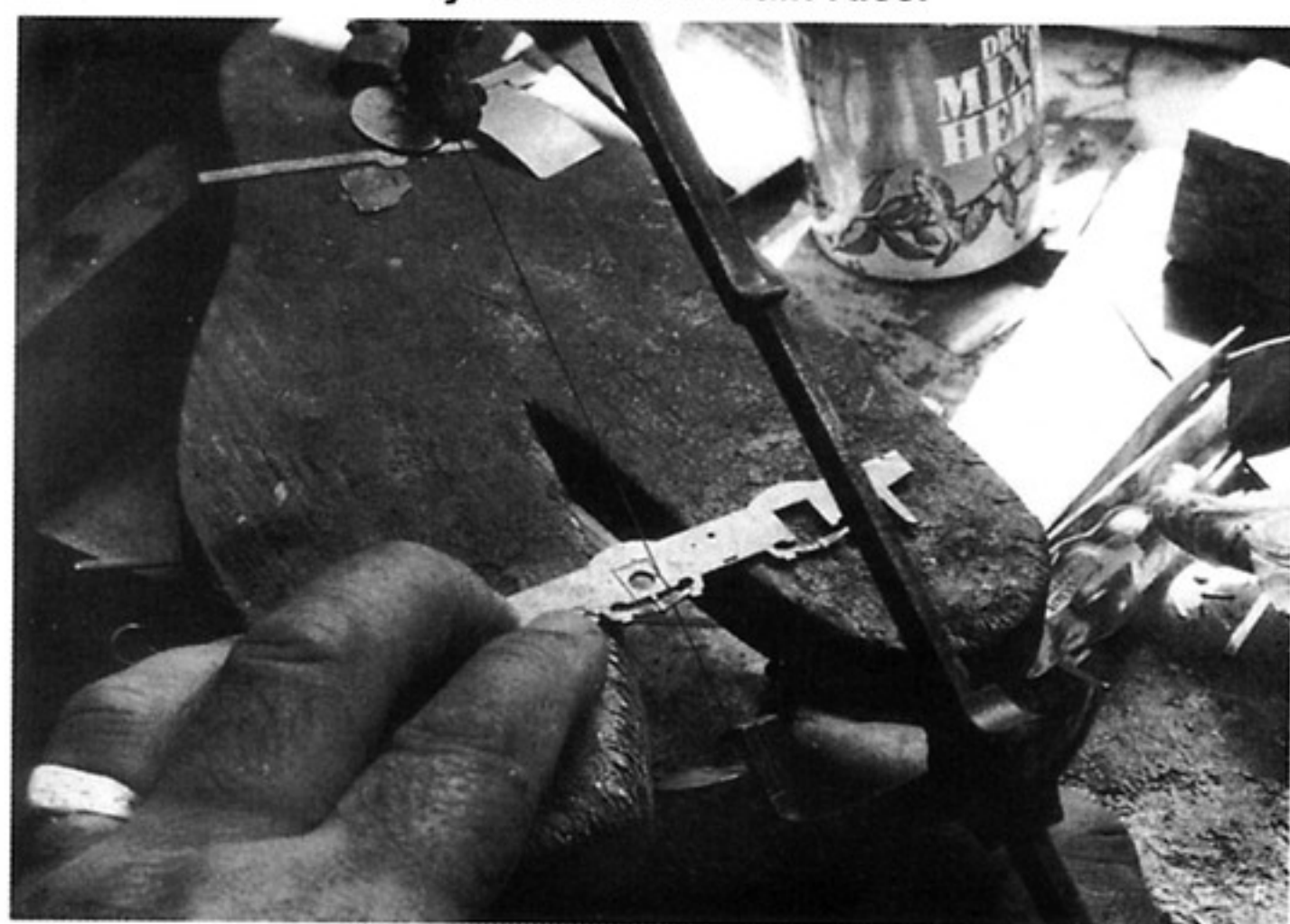


Рис. 3-Б. Если моделист предпочитает сборку кита по системе "флексшас", то частично протравленные контуры буксовых вырезов в раме выпиливаются.
Рисунок из книги Iain Rice.

честве материала для компенсированных шасси все книги упоминают одни и те же нехитрые элементы: обрезки листовой латуни (или нейзильбера), обрезки латунных трубок (в Европе такие трубки, профили и прутки продаются в каждом супермаркете, где продают «все для дома»), шайбы, гайки, проволоку, а в качестве инструментов: лобзик, дрель, и паяльник. Единственными деталями, для которых предпочтительнее изготовление на токарном станке, являются буксовые втулки (хотя есть варианты их изготовления и без станочных работ), и ось-шаблон для настройки межосевых расстояний (хотя опять-таки можно ограничиться обточкой заготовки, зажатой в патроне дрели, с помощью напильника, и делать ось-шаблон с коническими, а не цилиндрическими хвостовиками, что даже лучше).

Простота решений компенсированных ходовых частей в моделях Майка Шармана действительно бросается в глаза и удивляет. Сгорая от нетерпения попробовать принципы «флексшас» на практике, я изготовил из латуни довольно сложную ходовую часть для паровоза 2-4-2 (об этом как-нибудь напишу отдельный материал). Скажу честно: мне НЕ удалось устоять перед соблазном сделать максимум деталей с применением станков (токарного и фрезерного, благо была такая возможность). Я с упоением чертил, точил, фрезеровал, шлифовал и даже по-

лировал каждую деталь... Результат действительно оказался хорошим, и даже внешне выглядел именно как продукт машиностроения, а не как поделка из разряда народных промыслов. В итоге, когда я встретился с автором «Флексшас», в ходе разговора я показал ему свое чудо техники... Его комментарий оказался неожиданным: дескать, то, что вы сделали, молодой человек, показывает вашу любовь к станочным работам и к самому процессу; вместе с тем, - задачи компенсации в данном случае могли быть решены иначе, и гораздо более простыми средствами: вот сюда - проволочку, вот туда - трубочку, вот здесь - каплю припоя, вот там - три капли клея и канцелярскую скрепку, и все будет работать точно также... Мое изумление постепенно исчезало, когда дошла очередь до подробного рассматривания моделей М.Шармана, и я убедился своими глазами в работоспособности даже простейших технических решений. Более подробно - ниже.

Ложка дегтя ...

Помимо большей сложности проектирования, сборки и настройки компенсированного шасси, в ходе практических испытаний стали вырисовываться слабые места ходовых частей, оснащенных компенсацией. Самое неприятное - снижение поперечной устойчивости модели с единственной фиксированной в раме осью. Это проявляется при движении в кривых, и особенно у многоосных локомотивов с высоким центром тяжести (в частности, с высоким и тяжелым котлом). Действительно: представьте себе, например, идеальный модельный локомотив 0-5-0 весом в $P=500$ грамм, в котором достигнута точная развесовка по осям $20\%+20\%+20\%+20\%+20\%$. Рассмотрим два варианта:

1) «Жесткое» шасси с фиксированными в раме буксовыми подшипниками, при движении в прямой. Я сознательно ограничиваю описание движением в прямой, чтобы не вовлекать сюда побочные отрицательные факторы, свойственные движению в кривой (типа поперечного разбега колесных пар; появления на сцепке бокового момента сил от сопротивления поезда движению и т.д.). Под воздействием боковой силы F , которая возникнет, например, в повороте, - в виде центробежной силы, - весь локомотив стремится опрокинуться вокруг линии, соединяющей самые внешние точки контакта колес с наружным рельсом (точки А) (см. рис. 4). В результате от колес к наружному рельсу прикладывается сила F' , почти равная F , а результирующий момент X стремится прижать гребни всех левых колес к грани соответствующего рельса в тех же точках А. Вес локомотива $P=500$ грамм переносится целиком на поверхности катания этих же левых колес. В результате локомотив сопротивляется опрокидыванию значительной частью (около 50%, вектор P'') своего веса, а другие 50% (вектор P') в сочетании с F' создают момент X , препятствующий сходу левых колес внутрь колеи. Теоретически ничто не мешает устоять такому локомотиву на рельсах даже после полного отрыва правых колес от рельса, даже на величину гораздо большую высоты гребня. На практике такого отклонения не происходит, в частности - из-за того, что

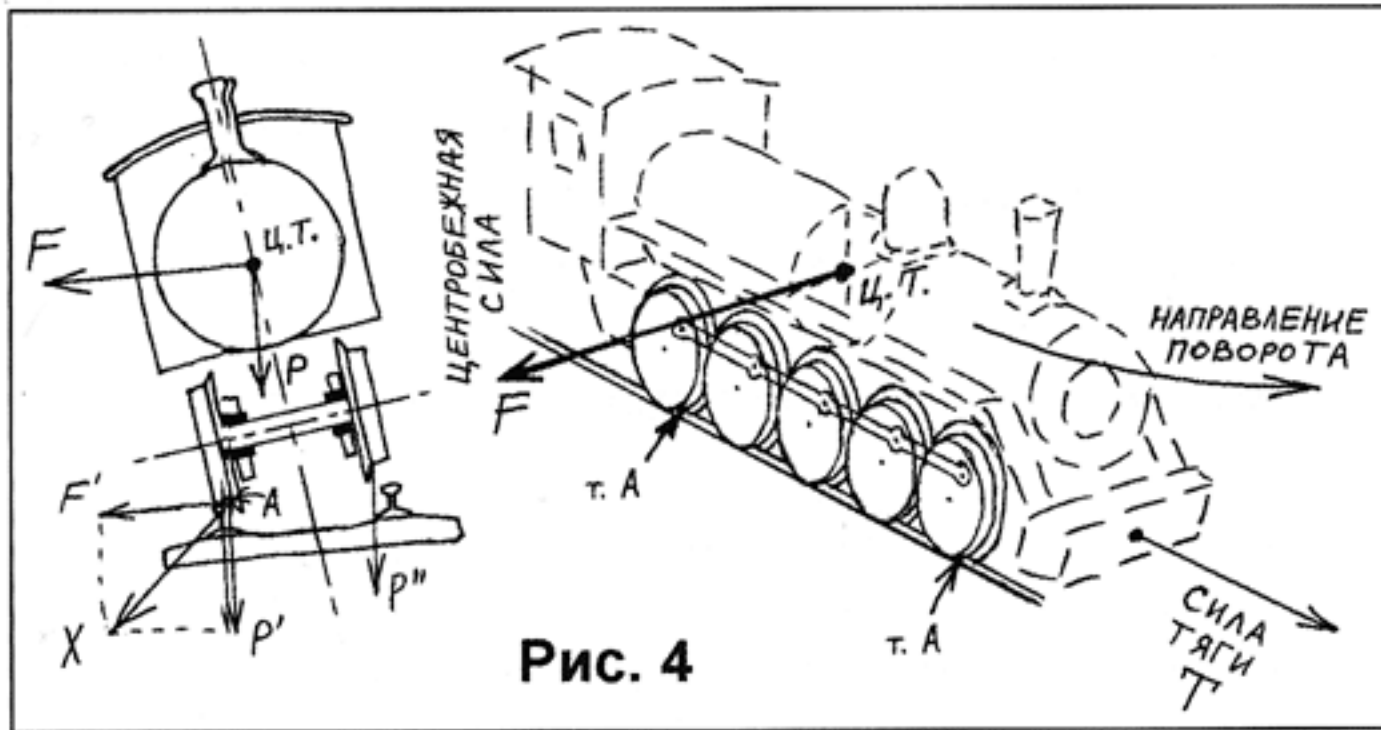


Рис. 4

сопротивление опрокидыванию 500-граммовой модели будет достаточно большим по сравнению с боковой центробежной силой. Что и говорить, — можно, конечно, придать модели скорость, достаточную для опрокидывания в повороте, но мы же здесь говорим о МАСШТАБНЫХ скоростях...

2) Теперь рассмотрим шасси с компенсацией, имеющее только заднюю ось на фиксированных подшипниках, а остальные оси — на балансирах (см рис. 5-А). Соответственно, первые 4 оси воспринимают на себя 80% веса локомотива, а фиксированная задняя ось — только 20%. Как следует из принципов «флексишас», первые четыре оси имеют свободу поперечного качания в раме, и поэтому не участвуют в поддержании вертикального положения кузова локомотива (вспомним «правило табуретки с тремя ножками»: две «ножки» — это задняя фиксированная колесная пара, а третья «ножка» — это опора группового балансира в точке X на два межосевых балансира, объединяющих первые четыре оси). Получается, что 80% (четыре пятых) веса бесполезно теряется с точки зрения сохранения вертикальной устойчивости кузова, и для этих целей остается только 20% (одна пятая) веса локомотива. Вот это — уже действительно немного, учитывая, что величина силы F осталась прежней. Вывод: локомотив 0-5-0 с компенсацией выходит в пять (!) раз менее устойчивым, чем тот же локомотив с жесткой рамой. (Из этого умозаключения следует, что двухосный локомотив теряет только половину своей устойчивости, трехосный — две трети, и т.д.). Важным является то, что ось опрокидывания под действием силы F в многоосном локомотиве с компенсацией перемещается из точек A (согласно рис.4) в точки D (а точнее — на воображаемую ось, проходящую через точки "D" 1-й и 4-й колесных пар, см. рис. 5-А, 5-Б и 5-В), являющиеся местом контакта межосевых балансиров с осями колесных пар. Первые четыре колесные пары, забирая 80% нагрузки от веса локомотива, превращаются в «фундамент» для всей остальной экипажной части: под действием опрокидывающей силы F теперь уже гораздо легче повернуть всю раму экипажа (вместе с фиксированной осью и всем кузовом локомотива) вокруг новой оси D-D, чем приподнимать вес локомотива вокруг оси A-A (согласно рис.4). Достаточно лишь преодолеть сопротивление гребня в точке E, что не так уж трудно при уменьшении этого сопротивления в 5 раз!

Другой особенностью поведения компенсированного шасси является слабая защищенность первой колесной пары от схода с наружного рельса в кривой. Известно, что крайние ведущие колесные пары в паровозе имеют наибольший угол набегания на наружный рельс. Со стороны фиксированной колесной пары: жесткая связь с корпусом делает систему более инертной и позволяет лучше противостоять «вскарabкиванию» гребня на рельс. Однако со стороны первой «подбалансирующей» колесной пары все совсем иначе: любая неровность или дефект рельсового стыка провоцируют «вскарabкивание» гребня наружного колеса на стык, и неизбежный сход. Это происходит от того, что на «вскарabкивающуюся» ось вес локомотива воздействует только частично, и при этом «развесовка» остальных осей сохраняется постоянной (см. рис. 6-А). Сравните с жестким шасси: наезд на препятствие колеса первой колесной пары влечет за собой отрыв колес от рельсов у 2-й, 3-й, 4-й колесных пар. Соответственно, локомотив остается стоять только на крайних колесных парах, и нагрузка от веса на крайнюю пару резко возрастает, противодействуя «вскарabкиванию» (см. рис. 6-Б).

Не хочется, чтобы эта особенность «флексишас» отпугнула от себя потенциальных новых энтузиастов: на практике западные любители такими проблемами не забивают себе голову, и их модели с компенсацией прекрасно ходят по макетам дома, в клубах, и на выставках. Мое «опытное» шасси 2-4-2 становилось ощутимо неустойчивым только в радиусе 380мм (я из какого-то необъяснимого подросткового максимализма стремился при конструировании к этой величине минимально проходимой кривой, мало уместной для данной осевой формулы...), а в радиусе 440 мм уже вело себя очень прилично. Описанные выше процессы не так катастрофичны на самом деле, и есть много факторов, позволяющих уменьшить их вредное влияние:

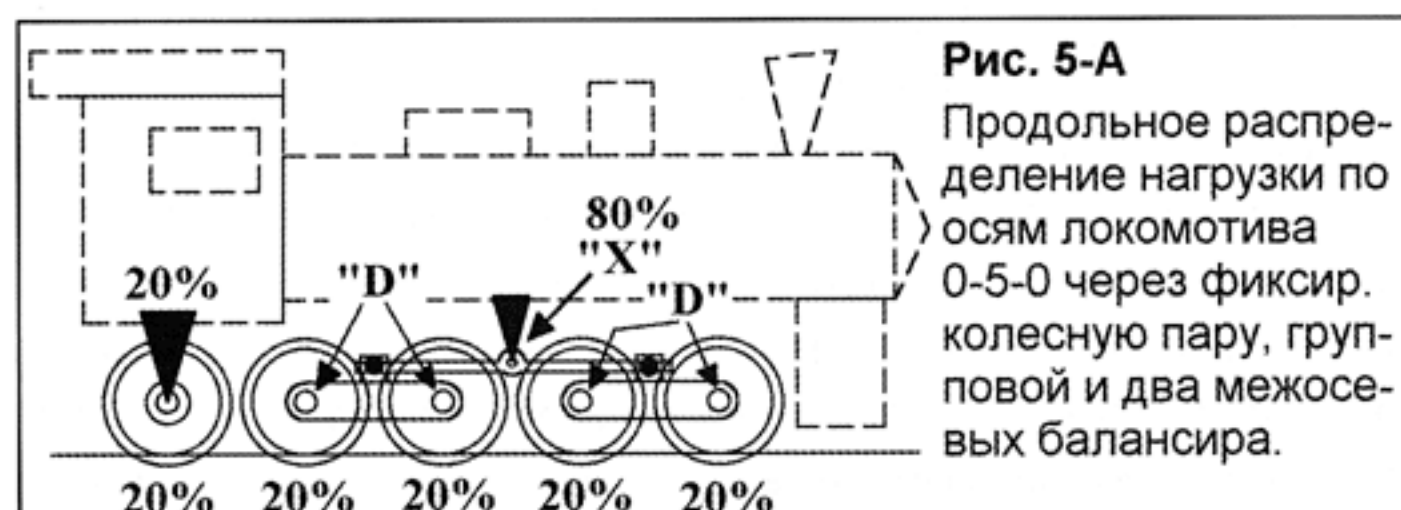


Рис. 5-А

Продольное распределение нагрузки по осям локомотива 0-5-0 через фиксированную колесную пару, групповой и два межосевых балансира.

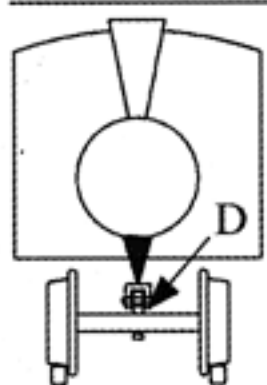


Рис. 5-Б

В шасси «флексишас» вес локомотива передается на оси колесных пар в их средней части, и только через нижние грани балансиров, а не через осевые подшипники. Поперечные разрезы по 1-й, 2-й, 3-й, 4-й осям одинаковы.



Рис. 5-В

Под действием силы F локомотив стремится наклониться, поворачиваясь вокруг точки "D", и конструкция «флексишас» не препятствует этому. При наклоне кузова колеса 1-й, 2-й, 3-й и 4-й кол. пар остаются на рельсах и продолжают воспринимать $4 \times 20 = 80\%$ веса модели...

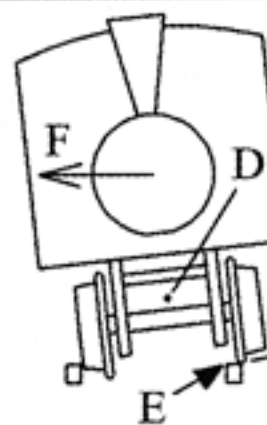
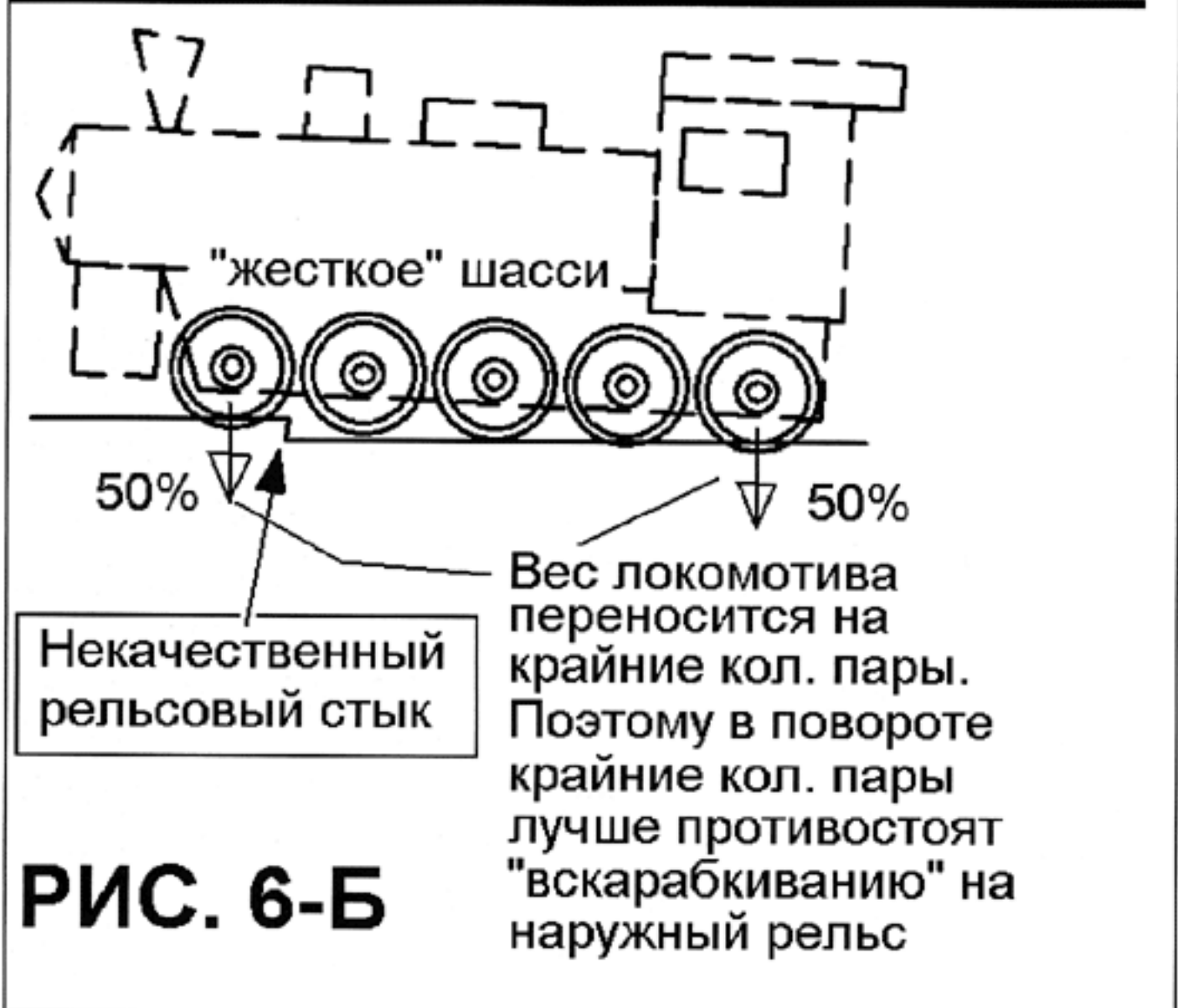
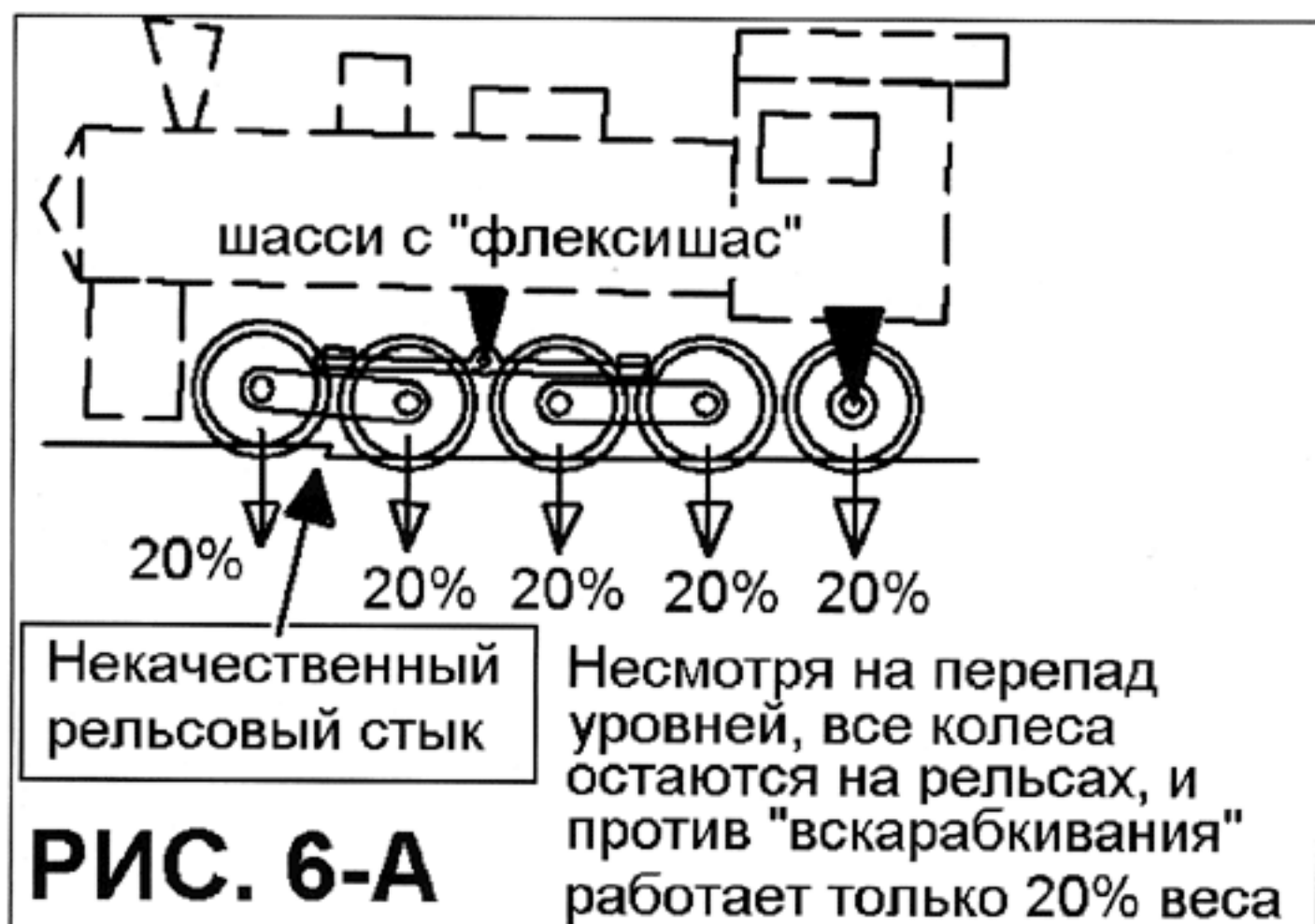


Рис. 5-Г

В результате наклона кузова колесо фиксированной колесной пары стремится в направлении, противоположном направлению силы F, (т.е. вправо), и при этом вверх, преодолевая 20% веса модели и сопротивление гребня в точке "E". В итоге колесная пара сходит с рельсов.



можно применить разумные радиусы кривых (500-600 мм)

можно применить модельный путь высокого качества, по возможности «флекс» с немногочисленными качественными стыками

можно слегка увеличить высоту гребня у фиксированной колесной пары, и у первой подвижной пары с противоположного конца

можно предельно снизить положение центра тяжести на модели (использовать пустотелый и тонкостенный котел, будку, трубу, сухопарник и прочие «колпаки», и наоборот, максимально «пригрузить» паровые цилиндры, раму, площадку вокруг котла, пол будки и др.)

нужно ограничить (и об этом неоднократно напоминает в книге М.Шарман) степень свободы качания осей колесных пар величиной не более ± 1 мм, как бы моделисту ни хотелось задаться максимально возможным значением, создав этаким «рельсовый вездеход с независимой подвеской всех колес». Проверено на собственном опыте: это лишнее, абсолютно не требуется, и, - в свете вышесказанного, - даже вредно.

наконец, можно применить более сложный вариант компенсации, который предлагает в своей книге Iain Rice. Он назвал его «многобалансирный» (multi-beam). (рис.

7-А и 7-Б). Он создает больше сложностей в размещении балансиров в межрамном пространстве паровоза, но обещает больше поперечной устойчивости, благодаря распределению поперечных нагрузок от экипажа на ДВЕ колесные пары вместо одной.

«Сухопутные пароходы» Майка Шармана

В октябре во французском городе Орлеан состоялась очередная выставка железнодорожных моделей, на которой представилась возможность встретиться с Майком Шарманом, автором «Флексишас». Экспозиция в целом занимала большой выставочный комплекс из нескольких больших павильонов. Майк Шарман и еще несколько участников клуба привезли довольно большой модульный макет, длиной метров 10 - 12. Типоразмер - Р4 (в одном футе - 4 мм), что означает масштаб уменьшения 1:76, при ширине колеи 18.83 мм. Тематика макета была смешанной: левая сторона представляла французские железные дороги второй половины девятнадцатого века, правая сторона - английские дороги того же периода, а средняя часть - некое фантазийное смешение обоих национальных стилей. Особенностью макета является отсутствие на нем фирменных серийных построек и сооружений типа «Kibri», «Faller», «Vollmer», традиционных для моделистов на континенте. Все сооружения - самодельные или мелкосерийные. Еще одна изюминка макета - наличие на английской стороне «сплетенных» путей по типу «три рельса - две колеи»: стандартной «стефенсоновской» и широкой шестифутовой, применявшейся на дороге «GW» в Англии. В целом на макете все рельсы и стрелки уложены на штучные шпалы вручную, а не традиционной готовой шпально-рельсовой решеткой. Смотрится здорово.

Однако главной достопримечательностью английской экспозиции были, конечно, паровозы. Для эксплуатации на макете их привезли добрую сотню, они лежали в несколько «этажей» и «слоев» в массивных коробах из струганных досок, напоминая боеприпасы в снаряженных ящиках. Большинство моделей - изготовленные самим автором «Флексишас», некоторые - сделанные другими участниками любительского клуба, и абсолютно все - самодельные! И большинство - с компенсацией «флексишас»!

Глядя на фотографии, некоторые читатели, вероятно, подумают: ну, это не локомотивы, - это самовары на колесах, сухопутные пароходы, первая эпоха, каменный век... Действительно, не секрет, что у первой эпохи не так много поклонников в нашей стране, да и в других странах тоже. Но почему тогда около английского стенда неизменно толпились многочисленные зрители, снимая на фото и видео? И нетрудно было в толпе посетителей выделить французских модельщиков-самодельщиков, «прилипших» к стенду с описаниями конструкций и принципов «флексишас». А сам автор моделей, - худощавый высокий пожилой человек с приветливым лицом, - с удовольствием показывал свои модели, демонстрировал ходовые качества, давал рассмотреть со всех сторон, в том числе и снизу. Секрет такого интереса, наверное, прост: любители моделей первой эпохи (как и моделей узкой колеи, кстати) гораздо в большей степени являют-

РИС. 7-А. Многобалансирный вариант подвески на примере локомотива 0-3-0

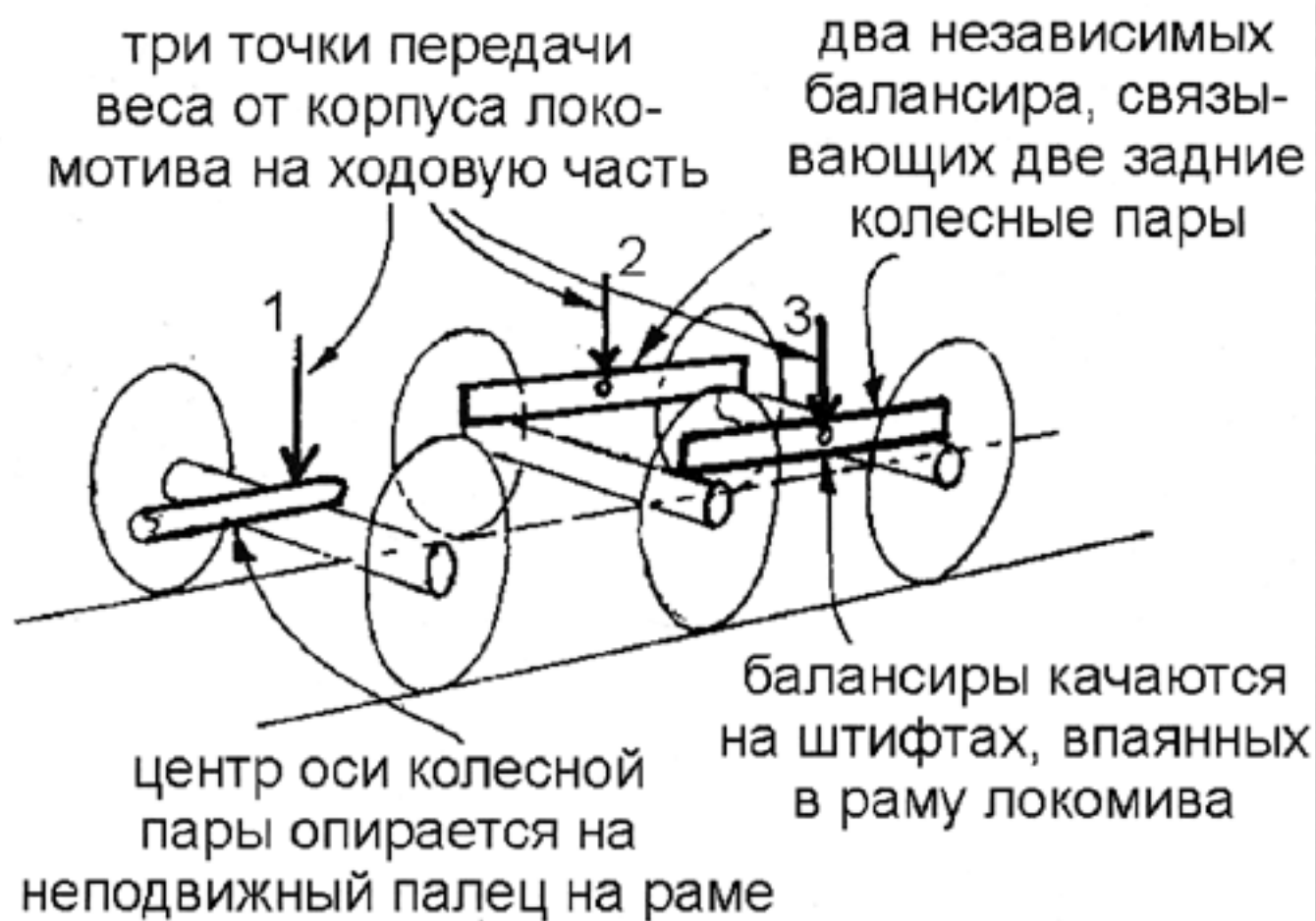
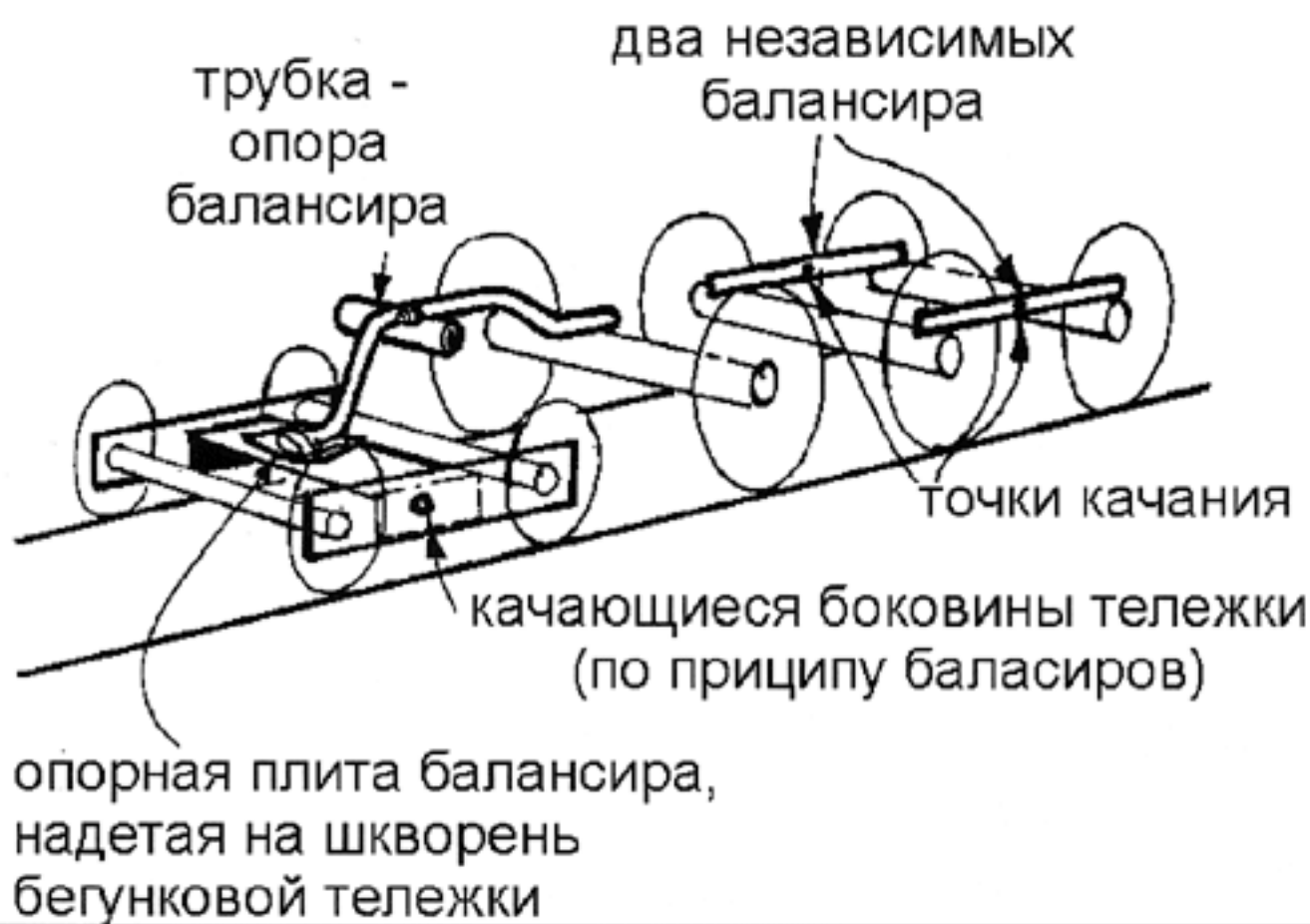


РИС. 7-Б. Многобалансирный вариант подвески на примере локомотива 2-3-0



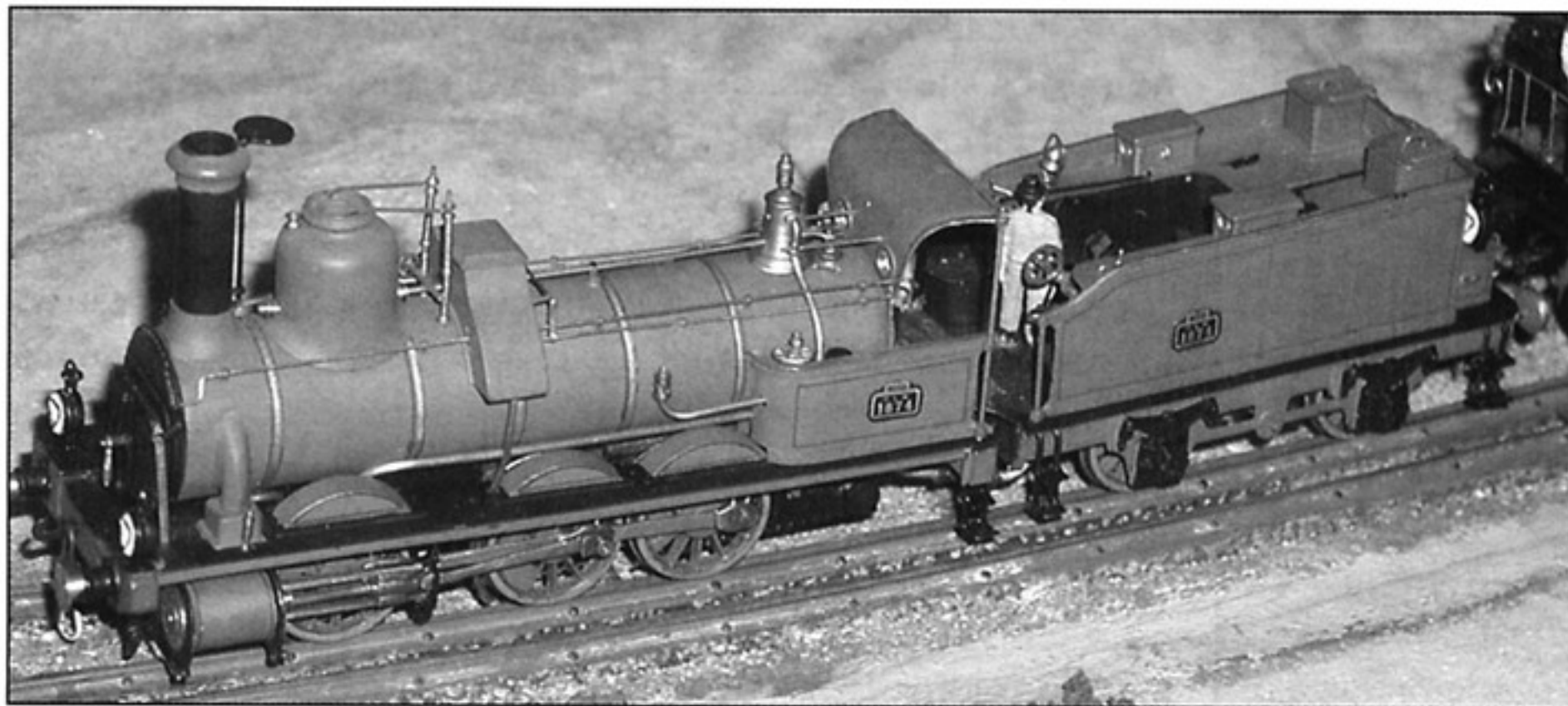
ся «самодельщиками», чем любители моделей более поздних эпох, - серийных, распространенных, массовых. Много ли моделей «сухопутных паровозов» выпускает вся мировая промышленность, вместе взятая? А узкоколейных моделей? В итоге - весь этот сектор находится в руках самодельщиков и ремесленников-мелкосерийщиков. Поэтому предлагаю отвлечься от чьей-то возможной нелюбви к паровозам первой эпохи и отнестись к этим моделям исключительно с точки зрения машиностроения...

Если учесть, что многие модели локомотивов М.Шармана сделаны еще лет тридцать назад (и отнюдь не для жизни на полках), то поневоле испытываешь глубокое уважение, глядя на эти старинные самоходные механизмы, пробежавшие многие километры по клубным и выставочным макетам. Металлические бока локомотивов по-прежнему лоснятся глянцевой краской; латунные оброчи, «стягивающие» котлы, по-прежнему поблескивают своей золотистой желтизной, и только взяв модель в руки и рассмотрев снизу, начинаешь ощущать особенную степень «обкатанности» машины, податливость всех движущихся частей, граничащую с легкой изношенностью. И конечно, нельзя не заметить эластичность компенсированной подвески «флексишас». На выставочном макете, безусловно, дефекты пути отсутствуют, поэтому работу компенсированной подвески можно увидеть

лишь косвенно: по безупречному токосяму. С пульта подается минимальное стартовое напряжение, и паровоз (2-осный!) медленно(!) трогается в 10(!) метрах от оператора. За час наблюдения за маневрами на макете, я не заметил ни единого «споткнувшегося» или остановившегося под напряжением локомотива, притом, что паровозы работали поочередно, прибывая под поезд из депо или тупиков, а на «станции назначения» отходя от поезда в другие тупики или на деповские пути. Причем дополнительным осложняющим фактором являлся именно неспешный, почти маневровый режим движения, в том числе и с поездом. Тут по инерции уже не проскочишь, и любой дефект токосяма «колесо-рельс» испортит все впечатление... В это время на соседних стендах пролетали со свистом пластмассовые «Мистральи» и 100-осные TGV, а тут - металлические увесистые «кранпотоны», «ракеты», «элефанты» и «пыхтящие Билли» неспешно и деловито ползали (очень точное в данном случае слово), старательно работая «локтями» - дышлами.

Что еще бросилось в глаза? Колеса паровозов. Очень низкая высота гребней на бандажах колес: где-то 0.3 мм. Тут англичане последовательны до конца и ни в чем не отступают от правила строгой масштабности, присущего типоразмеру Р4. Бандажи выточены в основном из нейзильбера; на отдельных моделях они, судя по виду, стальные. Поскольку на заре паровозной эры колеса локомотивов были далеки от унификации, то М.Шарман, по его словам, всегда сталкивался с отсутствием готовых фирменных колес нужного размера и формы. Неизбежным стало самостоятельное их изготовление. Часть колес (экзотических видов и размеров) собиралась из штучных металлических деталей пайкой в кондукторе. А другая часть (более традиционного типа) отливалась из полистирола с заливкой в металлический точеный бандаж. Подробнее оба эти способа описаны в отечественной книге «Модели железных дорог». Только один необычный нюанс: при изготовлении алюминиевого пуансона для отливки спицованных колесных центров англичане канавки для будущих спиц НЕ ФРЕЗЕРУЮТ, А СТРОГАЮТ, зажав фасонный резец горизонтально в резцедержатель токарного станка и заставляя резец перемещаться по радиусу пуансона (зажатого в патрон станка) с помощью винта поперечной подачи. Двигаясь к центру пуансона, резец врежется в металл и за несколько последовательных ходов «простругивает» канавку нужного профиля. После этого патрон поворачивается на нужный угол по простейшей картонной шкале, и стругается новая канавка. Можно, правда, спорить, не вредно ли это для пары «ходовая гайка - винт» токарного станка, но способ вполне работоспособный...

Еще я обратил внимание на толщину материала рамы всех локомотивов: рамы действительно сделаны из нейзильбера 0.5 мм (как и указано в книге «Флексишас»). Честно говоря, были сомнения, что толщины 0.5 мм может хватить для такого важного и ответственного узла, работающего в условиях самых разнообразных нагрузок. Чтобы развеять мои сомнения, М.Шарман дал мне в руки «демонстрационное» шасси и предложил попробовать его деформировать. Действительно - не поддается. Причин тут несколько: во-первых, нейзильбер сам по себе жестче листовой латуни такой же толщины. Во-вторых,



используется холоднокатаный лист металла (таким образом «нагартанный», т.е. получивший повышенную плотность поверхностного слоя при прокате), и при выпиливании контуров полотен рамы (обычно электролобзиком) физическая структура слоев металла не нарушается, позволяя сохранить жесткость полотен рамы. (Иногда возникающий со-

блэзн «отпустить» металл с помощью нагрева, чтобы облегчить моделисту механическую обработку, в данном случае, скорее всего, навредит.). Наконец, в-третьих, - в рамах рассматриваемых локомотивов по возможности применяются межрамные скрепления из металлических полос, согнутых в виде буквы Г из того же листового материала. Это

дает жесткость рамы как в продольном, так и в поперечном плане, и также хорошее сопротивление рамы на кручение.

Как можно видеть из фотографий на цветной вкладке, многие элементы «флексишас» сделаны простейшими способами: балансир - из согнутой вдвое стальной проволоки; площадка балансира - вырезан квадратик из листа того же нейзильбера, что и полотна рамы; пружина центрирования тележки - кусок стальной струны; опора тележки на площадку - в виде отогнутого язычка детали из металлического листа. Остальное уже упоминалось в книге: куски металлической трубки - вместо втулок и подшипников, шайбы - в роли ограничителей и упоров, гайки - в качестве петель шарниров, и т.д. Никаких чудес техники!...

(Продолжение следует)

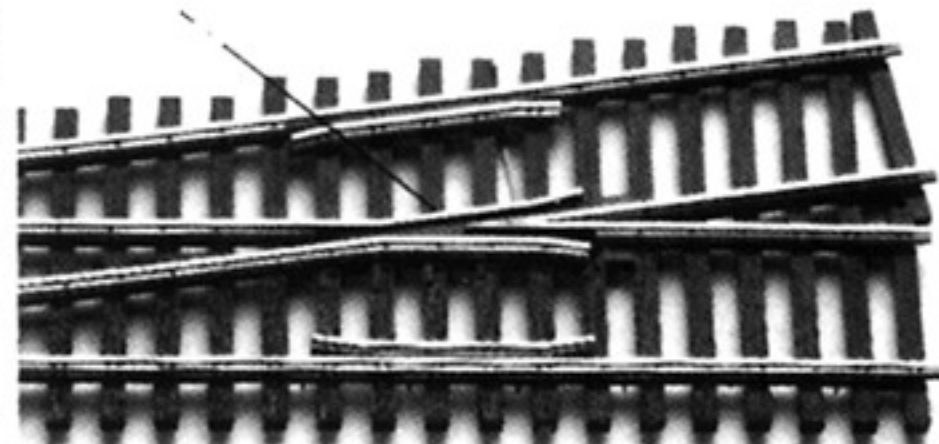
Среди аксессуаров и принадлежностей открытием этого года стали стрелочные переводы непревзойденной по качеству фирмы **РЕСО**. Стрелки **Code 83** с углом отклонения 7,15 град. выполнены с высокой точностью к мельчайшим деталям стрелочных переводов - фактически это даже не модель стрелки - а копия в НО. Таким качеством не обладают ни стрелки Fleischmann, ни Roco. Стрелки отличаются от английских прототипов, выпускающихся ПЕКО уже долгое время. Очень хорошо проработана шпальная

решётка. Любопытно для отечественных моделистов то обстоятельство, что стрелка имеет большое сходство с нашими стрелками особенно 1930-1960-х годов. Крепление шпал к рельсам, сама конструкция стрелки, вид подкладок, стрелочных креплений, две длинные шпалы переводного механизма практически идентичны российским образцам. Учитывая широкое распространение цифровой техники, производитель предусмотрел два варианта - с изолированным и неизолированным усовиком крестовины. Напомним, что высота рельса по классификации Code 83 соответствует - 2,1 мм.

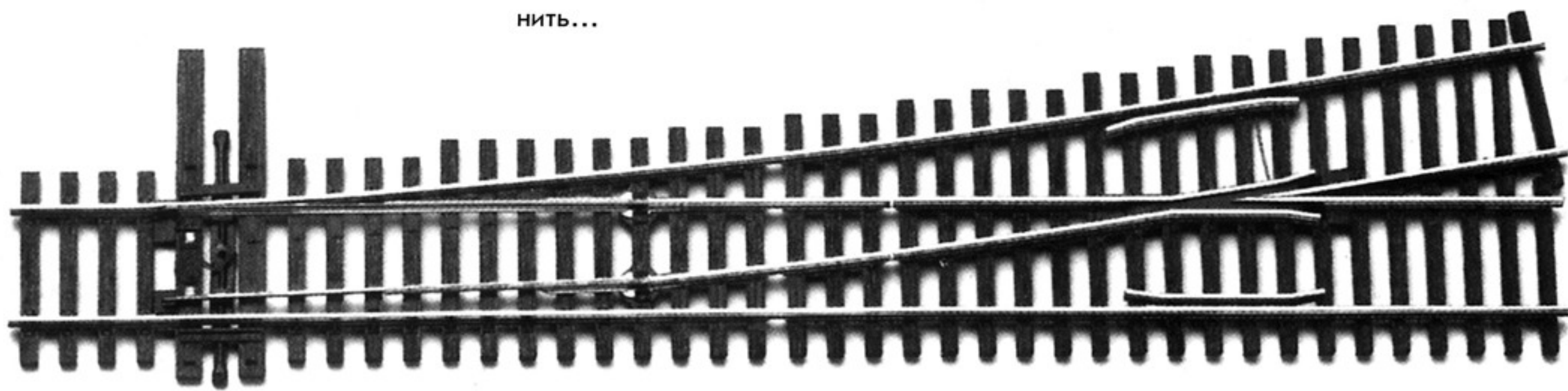
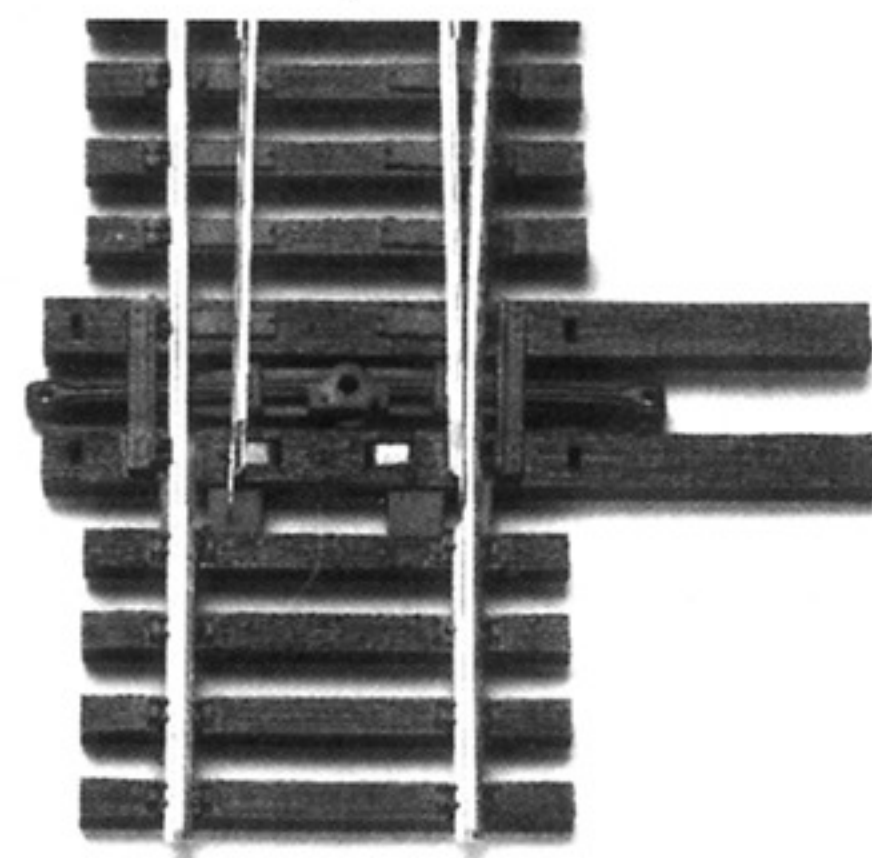
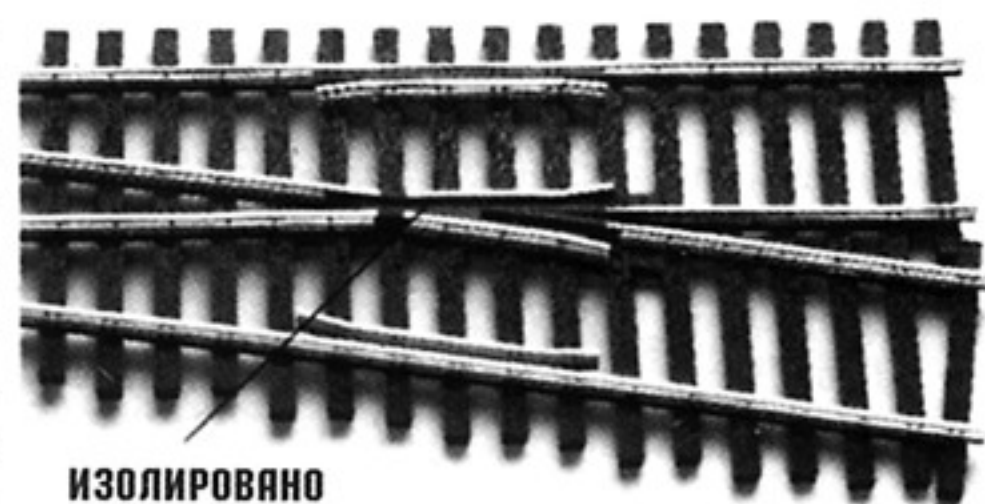
Конечно, английская фирма и не собиралась «блажить» ради российских моделистов. Выпуск «Стрелки северо-американского типа Code 83» ориентирован на американский рынок. Прототип соответствует северо-американскому стандарту AREA (American Railway Engineering Association) и очень близок к нормам американских моделистов NMRA. Помятуя о широкомасштабном внедрении передовых американских железнодорожных технологий в период индустриализации 20-30-х годов прошлого века в СССР, подобные совпадения можно объяснить...

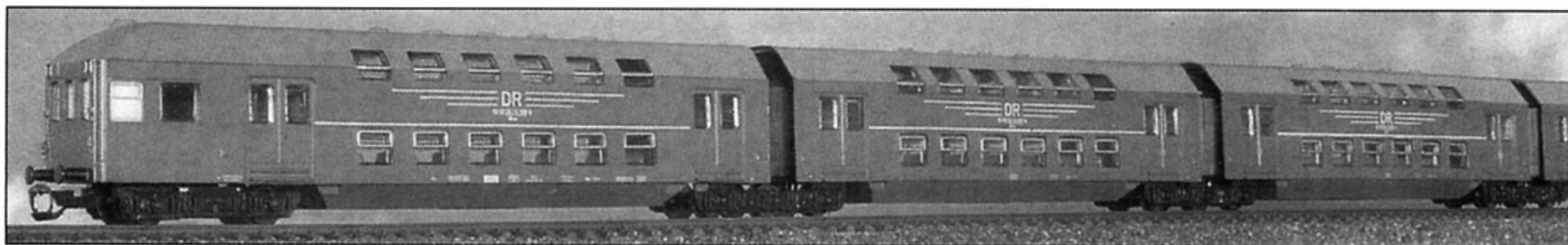
РЕСО

НЕ ИЗОЛИРОВАНО



ИЗОЛИРОВАНО



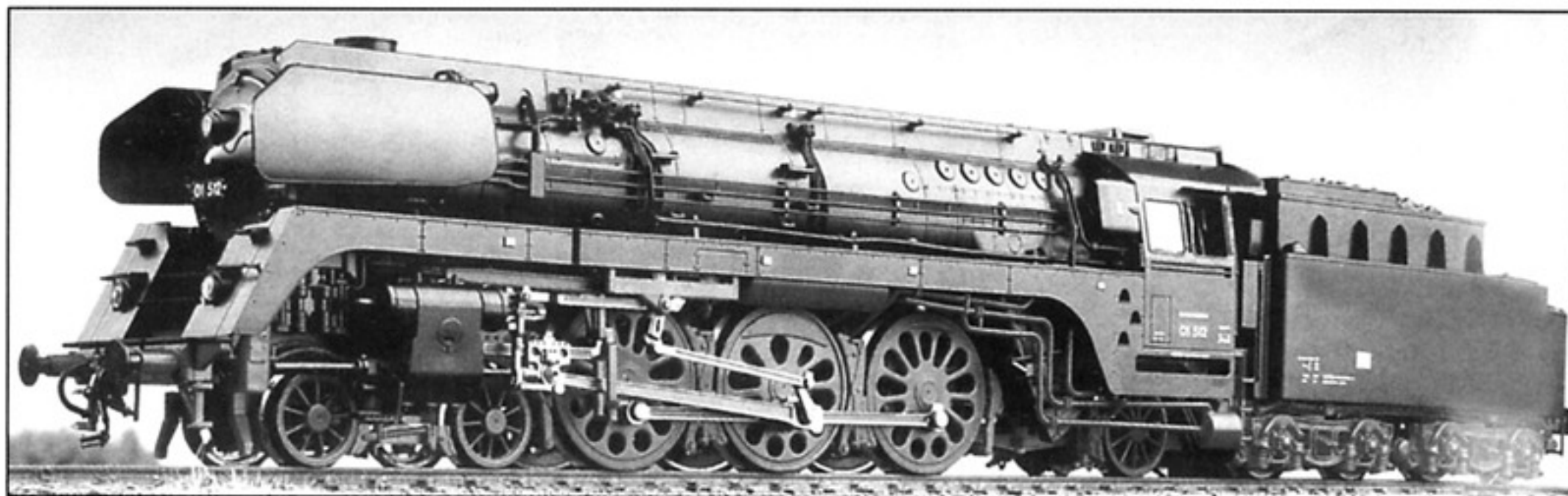


Tillig выпустил в новой окраске и надписях обновленные двухэтажные вагоны пригородного сообщения для IV модельной эпохи – периода ГДР. (Установлена переходная NEM шахта для динамических сцепок + метал. колесные пары). Вагоны типа **DBVqe** образца 1970 г. предназначены для «челночной» работы в пригородном сообщении. Вагоны имеют трехосные межвагонные тележки, эффективно смотрятся на макете и обладают прекрасными ходовыми качествами. Модели хорошо известны среди коллекционеров.

Один из популярных немецких журналов **EISENBahn Modellbahn Magazin**, являющийся официальным органом Германского общества друзей железных дорог (BDEF), в №3 /2005 опубликовал свой ежегодный опрос читательских пристрастий в области железнодорожных моделей, а также результаты подведения итогов и присвоения званий "Железнодорожная модель 2004 г." Подобные материалы всегда интересны, особенно для задумывающих производство в России. Но, у каждого свой путь и свои грабли.

Выяснилось, что основной модельной эпохой для немецких моделестов является 3-я эпоха (1945-1970 гг.) (35%) и следующей по популярности – 4-я эпоха – 1970-1990 гг. (30%). Эти две категории доминируют в пристрастиях. 5-я (15%) и 2-я эпоха (12%) примерно равны по числу сторонников. Всем уступает в пристрастиях – 1-я эпоха (8%). В опросе приняло участие 5725 читателя этого журнала.

Фотографии многих моделей ЛТ публиковал в течение года, в "живую" многие модели можно приобрести в магазине в Москве на Тульской. Вызывает сожаление, что модель от **ROCO** паровоза **01 512** со столь узнаваемыми для нас по форме колесными парами в



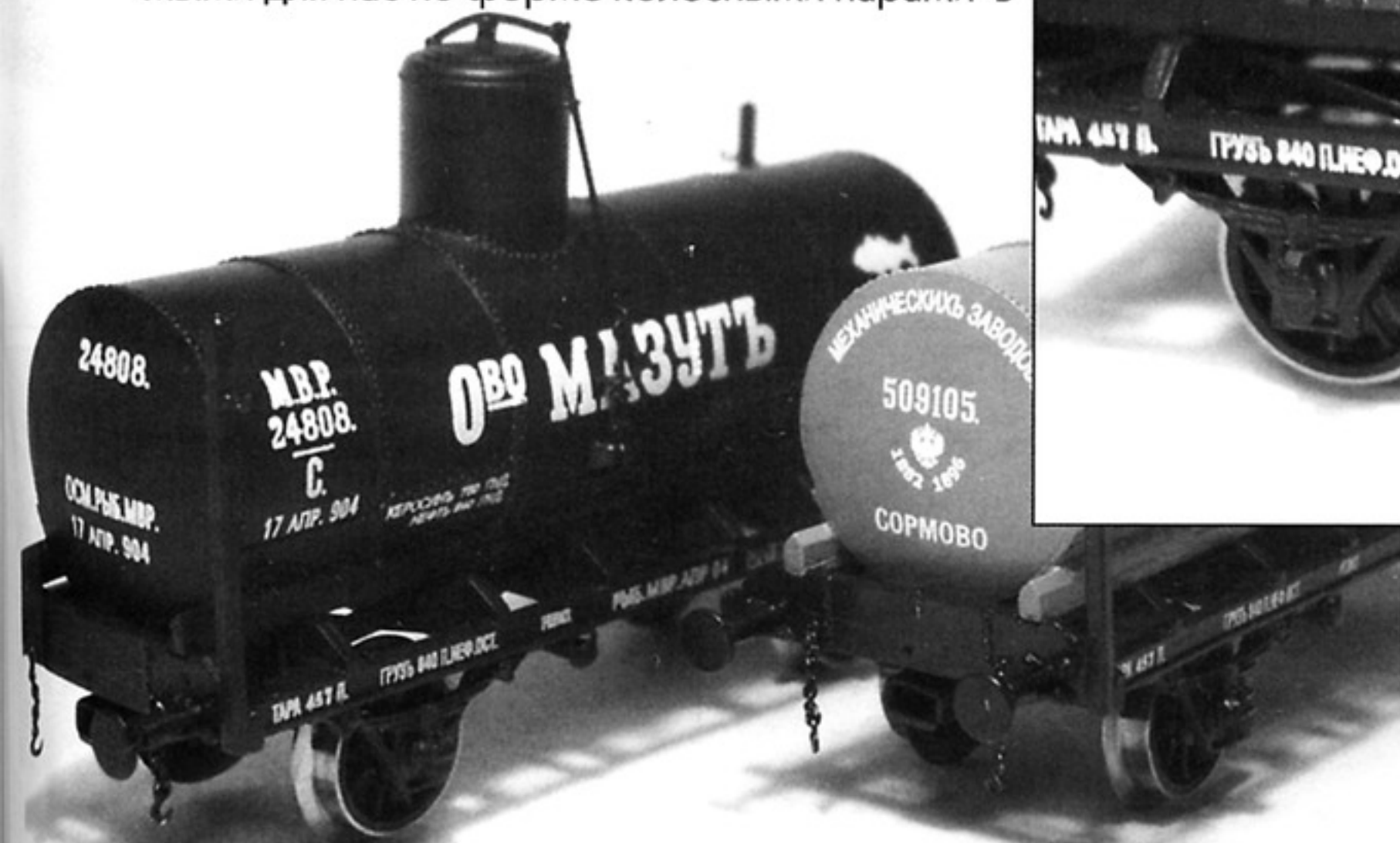
Импозантный **01 512** от **Росо**, выпущенный с такими колесными парами, не оставит равнодушными любителей русской тематики. (ЕК)

KIBRI среди своей рельсовой техники представило **Dynamic Stopfexpress** прототип от **Plasser & Theurer**. Модель в «ките» (арт. 16090)



У **Феникса** (Латвия) появился двухосный вагонцистерна **МАЗУТЬ** Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. со знаком этой дороги (она была частная), ожидается появление и тормозной цистерны.

Фото Я. Дорошенко





Германии особенного успеха не имела (см. илл.)

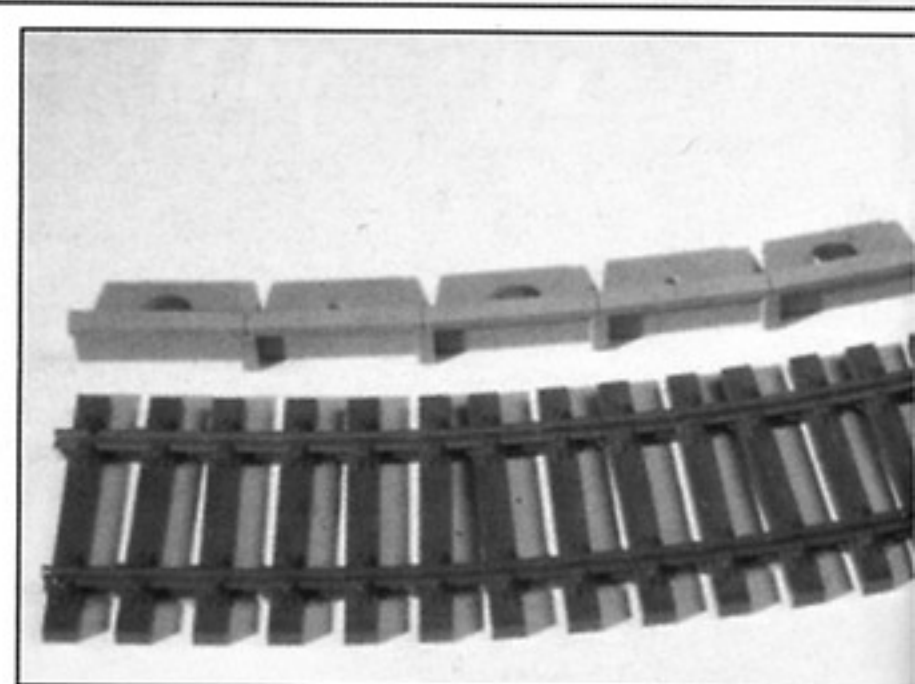
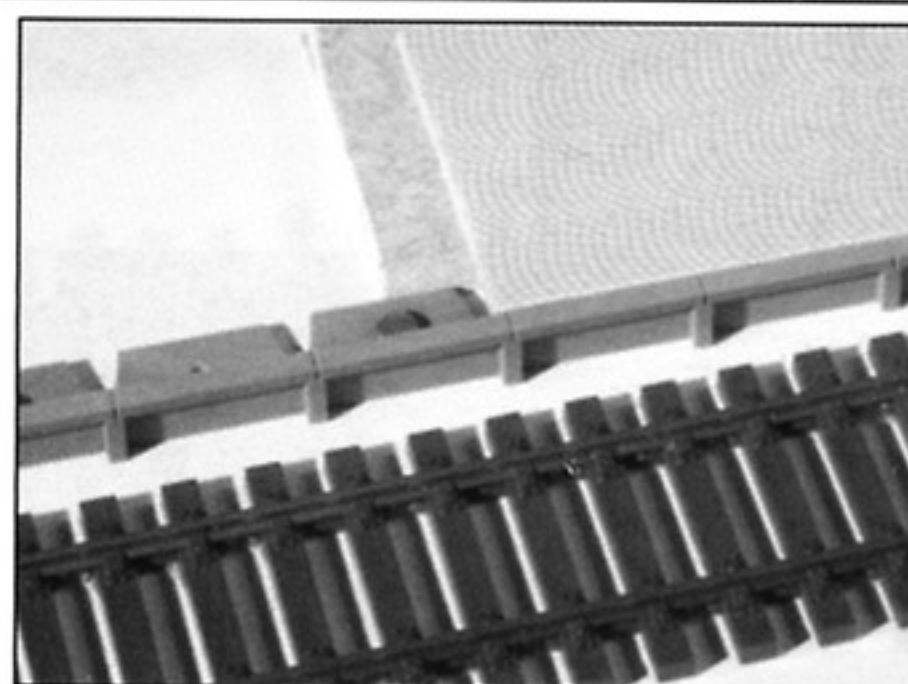
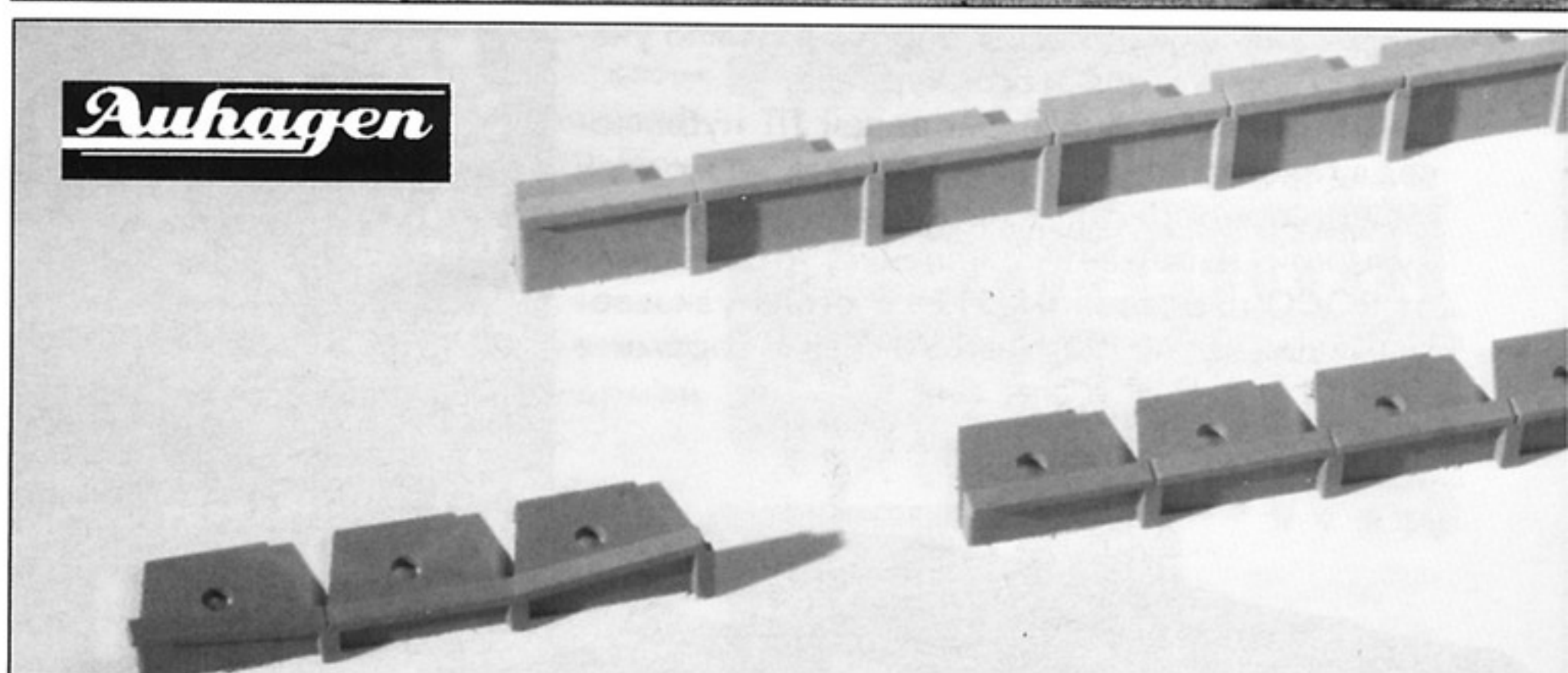
Для нас интерес представляет типоразмер ТТ (1:120), хотя с появлением отечественных производителей приоритет в наших опросах, наверняка, будет принадлежать российским прототипам. Отметим только то, что Tillig осуществляет постепенную реконструкцию всего ассортимента от бывшего ВТТВ. И, надо признать, успешно. (см. илл.).

В категории зданий-сооружений популярность получило здание вокзала Dammtor Hamburg в НО от Trix. В этом же списке на втором месте - продукция от **AUHAGEN** - **Eichenhoff** - большое фермерское хозяйство (**Арт 11390, НО**). Размеры сооружения 353x236 мм. Высота самой высокой постройки - 102 мм. Черепичное покрытие, освоенное в производстве фирмой, продается и как комплектующий материал, также снискало популярность у модельщиков.

Высокую оценку - действительно заслуженно своей работой! - получили **дополнения от AuHagen** - пластины для мостовой и торцевые конструкции для перронов различной высоты (**арт 43587**) (см. илл.). Этот артикул предназначен для ТТ

перронов высотой 10мм, есть еще для ТТ арт.43588 (Н=6 мм). Для НО высота перрона предусмотрена в 13 мм (арт. 41200) и вторая величина - арт. 41202 - 7 мм.

Интересен тот факт, что продукцию AuHagen в Германии отмечают буквально во всех категориях и типоразмерах.



Благодарим за помощь в подготовке обзора В.Галкина, Я.Дорошенко, издательский дом Eisenbahn Kurier и журналы ТТ-KURIER и ЕММ, фирму AuHagen



В.А. Мельников

Гулять и жить в... картине

Мудрые древние римляне, заготовившие для нас изречения на все случаи жизни, на этот раз подбросили такую премудрость – «Все приходит вовремя к тому, кто умеет ждать». Этой науке – ожидать, – жизнь научила вполне и потому календарь, изданный «Железнодорожным делом» к 2004 году я дождался только в марте 2005 года. По своему прямому назначению использовать это произведение, конечно, было невозможно, да и честно говоря, я этого делать и не собирался. Уже давно я узнал, что каждый месяц года в этом календаре иллюстрирован работами Игоря Ивановича Прохорова. Их – то я и хотел получить. Как всякий, живущий в России любитель железнодорожных моделей, я с семидесятых годов прошлого века знаю имя Прохорова как замечательного моделиста, создавшего много десятков чудесных моделей русских и советских паровозов. Не имея чести лично быть знакомым с мастером, я от своих московских знакомых знал и о том, что Игорь Иванович художник, график, и что работы его очень хороши. Но видеть их ранее мне не доводилось. Поэтому я, с понятным волнением, распаковывал посылку, присланную моим товарищем из столицы и вполне символично привезенную в Брянск поездом в купе знакомой проводницы.

Первым делом, я вырезал из календаря замечательные эти репродукции. В оформительском искусстве я ничего не понимаю, но вопросы к дизайнеру издательства у меня возник-

ли. Я бы их, конечно, задал этому специалисту, но разговор не «об тем». Разговор, конечно, о другом.

Можно было бы его озаглавить – «Железная дорога в изобразительном искусстве» или «чугунка в работах русских художников». Но сделать объемный анализ по работам всех доступных живописцев и графиков дело сложное, потянуло бы на монографию и потребовало бы уймы времени, коего я не имею, да и цель у меня более скромная – поделиться своими мыслями и чувствами, посетившими меня от встречи с творчеством конкретного художника. Так как я не искусствовед, а простой зритель, не обремененный специальным образованием, то затейливых рассуждений о рисунке, живописи, стилях, цвете и свете я генерировать не смогу. К изобразительному искусству я подхожу с единственно доступной мне позиции. Она же, замечу, как мне представляется, единственно верная и совсем не потому, что (как в старой шутке) «существует всего две точки зрения: одна – моя и другая – неправильная», то есть позиции дилетанта, неспециалиста.

То первое ощущение, которое появляется у нас, когда мы видим изображение чего-либо или слышим некое звуко сочетание, мелодию, – это ощущение самое верное и непосредственное. Ощущения, возникающие при этом первом знакомстве или приятны или нет. Они (эти чувства, ассоциации) комфортны для нас (ну очень захотелось употребить это модное сейчас – «комфортно»), или нет. Дос-

тавляют ли удовольствие или вызывают неприятные ассоциации. Нам тепло, хорошо, не режет глаз, слух, хочется видеть это вновь, слышать эти звуки часто или наоборот. Вот критерий – «нравится – не нравится». Видимо, если быть сведущим в психологии, культурологи, то, «покачавшись» внутри своего сознания, можно попытаться сформулировать: почему то или иное изображение или мелодия нам ближе или нет, притягивает или отталкивает.

Но, так как большинству людей обзаводиться новыми профессиями поздно, да и лень, то обойдемся простым здравым смыслом, и на уровне простых ощущений будем оценивать увиденное или услышанное. Ладно, «услышанное» – пока отложим, не симфонию обсуждаем... И первое, что хотелось бы сказать, глядя на работы Игоря Ивановича Прохорова, это то, что они теплые и живые. И таковы все сюжеты, вне зависимости от времени года, изображенного художников. Возможно, ощущение тепла идет от сочетания цветов, но, скорее всего, из-за того, что пейзажи, живущие в его картинах, очень знакомы каждому из нас, а он умеет изобразить их очень достоверно. Оговорюсь здесь, что я имею в виду людей, живущих на среднерусских просторах. Так как я родился и большую часть жизни прожил в этих местах, то и воспринимаю эти пейзажи как родные. Они же для меня и символизируют Россию. Конечно, это вполне личное чувство. Наверное, об этом можно было бы написать кра-

сивые слова, но «я не писатель, а читатель» и, возможно здесь уместно будет привести слова любимого моего писателя «...я навсегда и всем сердцем привязался к Средней России. Я не знаю страны, обладающий такой огромной лирической силой и такой трогательно живописной – со всей своей грустью, спокойствием и простором, - как средняя полоса России. Величину любви к ней трудно измерить. Каждый знает это по себе. Любишь каждую травинку, поникшую от росы или согретую солнцем, каждую кружку воды из лесного колодца, каждое деревцо над озером, трепещущее в безветрии листьями, каждый крик петуха и каждое облако, плывущее по бледному и высокому небу». Это Константин Георгиевич Паустовский написал в своей «Повести о жизни». Здесь, на брянской земле очень близки и понятны мысли бывшего гимназиста брянской мужской гимназии Кости Паустовского. Да и лучше я бы, конечно о природе нашей и не сказал бы. (...скромняга Мельников).

Вот именно это я и чувствую в картинах И.И. Прохорова. Он так же нежно, с любовью и пониманием изображает то, что теперь иначе как «окружающей средой» не именуют. И как бы не хотелось прагматикам все рационально объяснить, - романтический подход к жизни в природе был и есть и, надеюсь, останется в сознании многих людей. Испортить, конечно, можно многое. Было бы желание, и дерево можно превратить лишь в «древесину», траву – всего лишь в «корма», паровоз – в «транспортное средство», а нас - людей, полных мыслей, чувств, страданий, радости, боли, мечтаний и желаний – переименовать в население, массы, электорат, рабочую силу и личный состав.

Надеюсь, все же что мы, несмотря ни на что, останемся людьми. И у многих из нас черный, окутанный паром паровоз с красно-белыми колесами, влекущий за собой зеленые вагоны с коричневыми крышами на фоне осеннего леса – это детство. А кто тогда еще не жил, то видел это в кино, а если

не видел в кино, то увидел в картинах Игоря Ивановича Прохорова. И ему стало тепло на душе.

На сем можно было бы, и закончить, пожелав И.И. Прохорову успехов в творчестве, как изобразительном, так и моделистском и, конечно же – здоровья, но именно мысль о железнодорожном моделизме и подтолкнула меня к продолжению этих заметок. Думаю, что возникшие умозаключения имеют право на существование в нашем альманахе, так как он адресован не только любителям железных дорог, но и любителям железнодорожного моделизма. Замечу, кстати, что эти увлечения, судя по пейзажам мастера, в нем чудесно сочетаются.

О содержании альманаха я упомянул постольку, поскольку некоторые любители железных дорог относятся к железнодорожному моделизму как к несерьезному занятию. С глубочайшим уважением относясь к трудовым мозолям вообще, (сам в прошлом слесарь брянского завода «Дормаш»), я к мозолям тех, кто вложил свой труд в восстановление хотя бы одного локомотива или вагона, не могу не заметить следующее.

Сколько б ни было в стране МЖТ (музее жел.-дор. транспорта), паровозов – памятников и ретро-туров – на всех желающих не хватит все равно. Шибко, однако, страна большая.

А многим хочется все это великолепия видеть постоянно, пусть и в уменьшенном виде. И моделизм, и собирательство моделей тут подспорье и спасение. Не на всех хватит и картин художников, в том числе и любимого мной И. И. Прохорова. Остается одно - делать самому... Как строить макеты и диорамы – учит наш ЛТ, и много полезного уже сообщил любителям. В то же время, хотелось бы обратить внимание и на то, что на макете или диораме любая композиция должна учитывать и время года, и цветовую гамму ландшафта, включающего в себя и архитектурные сооружения. (Кстати, яркий пример гармоничного сочетания архитектурных сооружений и пейзажа мы видим на кар-

тинах И.И. Прохорова). И дело даже не в том, что одни рельсы без клочка травы, без единого деревца, без цветочка или какой-нибудь лужи у дороги наводят тоску. Дело в том, что такой макет или диорама не гармоничен, не уравновешен. Паровоз – оно, конечно, да, до известной степени самоценен, а с моей точки зрения вообще прекрасен. Но на фоне кирпичной стены он хорош, а на фоне череды берез или сосен он оживает, он будит воображение, и композиция приобретает законченность. Стройте же такую картину руками, отсыпайте присыпку, «сажайте деревья», творчески подойдите к выбору фона задника диорамы или консольного макета – становитесь художниками-пейзажистами, даже если вы и никогда не держали в руках кистей и красок.

И, поверьте, изучать живопись, наблюдать жизнь, а изредка посидеть пару часов с учебником по композиции моделисту полезно. Как и посещение художественного музея в своем или близлежащем областном или краевом городе только обогатит ваше творчество.

В известной степени натолкнуло меня на эти размышления и то, что, просмотрев в сети Интернет сотни фотографий макетов моделистов разных стран мира, я пришел к выводу о том, что очень немногие из нас думают о таких вещах как гармония цвета и объема и о прочем, о чем сказано выше.

Конечно, если быть совсем объективным, то я понимаю, что моделистов, умеющих строить пейзажи, подобных тем, что изображает Прохоров И.И. очень мало. Но хотелось бы напомнить изречение старинного китайского художника Го Си о том, что пейзаж должен быть написан так, чтобы зрителю хотелось «гулять и жить в картине». Возможно, именно к этому и должен стремиться моделист, создавая макет.

Я, написав эти слова, обернулся на свой макет и подумал: «А я хотел бы там жить?»



Тепловоз Коломенского завода **ТЭ370-001** во время испытаний на Юго-Восточной железной дороге. 2005 г.
Фото предоставлено "Коломзаводом"

В депо Зима (Вост.- Сиб. ж. д.) осталось еще много тепловозов **ТЭЗ**, как списанных, так и рабочих. Но в целом - это уже редкие машины, доживающие свой 50-летний возраст и, следовательно, потенциально являющиеся музейной и ретро-техникой, а не только источником металлолома. Кстати, в июне 2006 года исполнится 50 лет со дня выпуска Коломенским заводом ТЭЗ-1001 - своего первого тепловоза.

Фото Дм. Оленевича, 2005 г.



