

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 329 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 64,95 ГРН, 64 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА



SAAB 9-5
МОСКОВСКАЯ МИЛИЦИЯ

DeAGOSTINI

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

Выходит раз в две недели. Выпуск № 48, 2014

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес: 105066, г. Москва,
ул. Александра Лурия, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николай Сидячих

Главный редактор: Анастасия Жаркова

Выпускающий редактор: Наталья Зварич

Финансовый директор: Полина Быстрова

Коммерческий директор: Александр Якутов

Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Менеджер по продукту: Яна Чухиль

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС77-47590 от 02 декабря 2011 г.

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для заказа пропущенных номеров обращайтесь в интернет-магазин DeAgostini на сайте www.deagostini.ru.

По всем остальным вопросам о коллекции смотрите информацию на сайте www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30, «Де Агостини», «Полицейские машины мира»

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблишинг», Украина

Юридический адрес:

01032, Украина, г. Киев, ул. Сахаровского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Государственной регистрационной службы Украины № 18400-7200 от 07.12.2011 г.

Адрес для писем читателей: Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини», «Полицейские машины мира»

Украина, 01033, м. Киев, а/я «Де Агостини»

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ua, по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине: 0-800-500-8-40

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, д. 48а, литер 8/к, тел./факс: +375 17 331-94-41

Телефон «горячей линии» в РБ:

+375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Полицейские машины мира»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КП «Бурда-Алатау-Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 329 руб.

Розничная цена: 64,95 грн., 54900 бел. руб., 990 тенге

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 21 200 экз.

Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Неотъемлемой частью каждого выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.

стр. 1, 2-3, 8-9, 16 © ООО «Де Агостини»; стр. 3 (верх) © Bob D'Olivo/The Enthusiast Network/Getty Images; стр. 4 (верх) © Casper Hedberg/Bloomberg/Getty Images; стр. 4 (низ) © Photoshot; стр. 5 © IBL Bildbyrå/Heritage Images/Getty Images; стр. 6, 7 © DioMedia; стр. 10 © Зотин Игорь/ИТАР-ТАСС; стр. 11 (верх), 12 (верх) © Шогин Александр/ИТАР-ТАСС; стр. 11 (низ) © Олег Дьяченко/ИТАР-ТАСС; стр. 12 (низ) © Самолько Юрий/ИТАР-ТАСС; стр. 13 © Вадим Жиков/ИТАР-ТАСС; стр. 14 © Dmitry N./Фотобанк Лори; стр. 15 (верх) © РИА Новости; стр. 15 (низ) © Volina/Фотобанк Лори

ISSN 2305-3992

Дата выхода в России: 23.12.2014

3D графика: Наиль Хуснутдинов, Дмитрий Котов

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GR





КОМПАНИЯ SVENSKA AEROPLAN AB (SAAB) ОСНОВАНА
В ГОРОДЕ ТРОЛЬХЕТТАН В АПРЕЛЕ 1937 ГОДА.
ПЕРВОНАЧАЛЬНО ОНА ЗАНИМАЛАСЬ ПРОИЗВОДСТВОМ
САМОЛЕТОВ. ОБ ЭТОМ ГОВОРIT НАЗВАНИЕ —
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ШВЕДСКИЕ АЭРОПЛАНЫ»



После окончания Второй мировой войны количество заказов на производство авиационной техники резко сократилось, и руководству фирмы пришлось задуматься о выпуске другой продукции. Выбор пал на автомобили.

Подготовка производства заняла несколько лет, и в 1949 году публика увидела первый автомобиль от SAAB. Это была модель SAAB 92 с аэродинамическим кузовом, полностью независимой пружинной подвеской, приводом на передние колеса и двухтактным двухцилиндровым мотором DKW объемом 764 см³ и мощностью 25 л.с. Уже к концу 50-х годов автомобили SAAB получили признание у себя на родине. Одной из несомненных удач стал появившийся в 1959 году универсал SAAB 95 с 38-сильным мотором рабочим объемом 841 см³.

Спустя несколько лет SAAB стала вторым после Volvo крупнейшим производителем легковых автомобилей в Скандинавии. Ее машины славились комфортом, удобством и простотой управления. Престиж марки поддерживался и регулярными спортивными победами в соревнованиях самого высокого ранга.

Правда, известность не гарантирует материального благополучия. Мировые кризисы не раз сказывались на состоянии фирмы: в 1968 году она вынужденно объединилась со шведской маркой Skania-Vabis, производившей грузовики. В конце 90-х годов прошлого века SAAB попала под влияние General Motors, а в январе 2000 года полностью перешла в собственность корпорации GM. Спустя 10 лет GM продала SAAB голландской компании Spyker, а в 2011 году мир облетела новость о банкротстве знаменитого шведского автопроизводителя.





ИСТОРИЯ SAAB ПРЕДСТАВЛЕНА В МУЗЕЕ КОМПАНИИ, РАСПОЛОЖЕННОМ В ГОРОДЕ ТРОЛЬХЕТТАН (ШВЕЦИЯ)

Модель SAAB 9-5 появилась в линейке компании в июне 1997 года. Название должно было напомнить покупателям о некогда знаменитой SAAB 95. Поскольку новинка пришла на смену SAAB 9000 — одному из самых популярных автомобилей бренда, конструкторы постарались сделать все возможное, чтобы она оказалась успешнее своего предшественника.

И они потрудились не зря! Даже с самым скромным по объему двигателем максимальная скорость автомобиля достигала 225 км/ч, а с места до 100 км/ч он разгонялся за 9,8 сек. Любопытно, что универсал лишь немного уступал в динамике седану: до «сотни» он разгонялся за 10,2 сек, а его максимальная скорость равнялась 215 км/ч.

SAAB 9-5 оснащалась линейкой модернизированных двигателей серии Ecopower, в которую входили моторы объемом 1985, 2290 и 2962 см³ и мощностью 150, 170 и 200 л.с. соответственно. Особенность этих моторов в том, что при достаточно

**ИМЕННО SAAB ВПЕРВЫЕ ВНЕДРИЛА НА СВОИХ
МОДЕЛЯХ БАЛКИ ЖЕСТКОСТИ В ДВЕРЯХ,
ПОДГОЛОВНИК, ЗАЩИЩАЮЩИЙ ШЕЙНЫЕ
ПОЗВОНКИ ВОДИТЕЛЯ И ПассажиРОВ ПРИ АВАРИЯХ,
И «ЗЕЛЕННЫЕ» ДВИГАТЕЛИ ТИПА «ЭКОПАУЭР»**



СААВ 92 БЫЛ ПЕРВЫМ АВТОМОБИЛЕМ
ШВЕДСКОЙ КОМПАНИИ, ПРЕДНАЗНАЧАВШИМСЯ
ДЛЯ ШИРОКОЙ ПРОДАЖИ. МОДЕЛЬ ВЫПУСКАЛАСЬ
С 1949 ПО 1955 ГОД



МОДЕЛЬ SAAB 9-5 VECTOR TID4 SPYKER. ПРИСТАВКА
SPYKER ПОЯВИЛАСЬ ПОСЛЕ ТОГО, КАК В 2010 ГОДУ
ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ АКЦИОНЕРОВ МАРКИ СТАЛА
ГОЛЛАНДСКАЯ ФИРМА SPYKER





ЭТОТ SAAB 9-5 2009 ГОДА, СПРОЕКТИРОВАННЫЙ ПРИ УЧАСТИИ АМЕРИКАНСКИХ ИНЖЕНЕРОВ, УВИДЕЛ СВЕТ ВСЕГО ЗА ПАРУ ЛЕТ ДО ОБЪЯВЛЕНИЯ КОМПАНИИ БАНКРОТОМ

высокой мощности они производили низкотоксичный выхлоп. Трансмиссия устанавливалась на выбор: 5-ступенчатая механическая либо 4-ступенчатая коробка-автомат.

В 2001 году в фирменном каталоге числились SAAB 9-5 с кузовами «седан» и «универсал» (Wagon), а также версии с аэродинамическим кузовом SAAB 9-5 Aero и Saab 9-5 Aero Wagon. Версия SAAB 9-5 Aero считалась самой быстрой в семействе: максимальная скорость — 250 км/ч, разгон до «сотни» — 6,9 сек.

Безопасность всегда была «коньком» скандинавских автопроизводителей, поэтому «9-5» комплектовалась всеми основными системами активной и пассивной безопасности, существовавшими в то время, включая ABS, трехточечные ремни с преднатяжителями, надувные подушки, подголовники, дверные балки и т. д.

В качестве одной из опций предлагалась система подогрева и вентиляции сидений, что считалось по тем временам новшеством.

Модель SAAB 9-5 выпускалась до самого банкротства компании, а ее последняя модификация появилась в 2010 году.

В 1990-х годах автомобили SAAB были популярны в разных странах мира, в том числе и в России. Их можно было встретить не только у частных владельцев, но и в автопарке московской милиции.

Технические характеристики SAAB 9-5 2.0

Кузов	несущий, 5-местный седан
Размеры кузова (д/ш/в)	4810/1790/1450 мм
Колесная база	2700 мм
Колея: передние колеса	1520 мм
задние колеса	1520 мм
Коробка передач	5-ступенчатая, механическая
Привод	передний

Максимальная скорость	225 км/ч
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндровый, рядный, с электронной системой впрыска топлива
Объем двигателя	1985 см ³
Мощность	150 л.с. при 5500 об/мин
Сухой вес	1510 кг



95



C095EA 48
RUS

ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ ОТРЯДЫ





ПОДГОТОВКА ЛИЧНОГО СОСТАВА ОТРЯДА МИЛИЦИИ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ (ОМОН). НА ТРЕНИРОВКЕ «ОДИН ПРОТИВ ДВУХ»

В 1985 году, с началом перестройки, в Советском Союзе нарастали протестные настроения. Милиция не готова была реагировать на такие формы волеизъявления граждан, как массовые митинги и демонстрации, которых в СССР до этого практически не было. Изменившиеся политические и социальные реалии потребовали создания милицейских подразделений нового типа. И в 1988 году появилась милиция особого назначения — ОМОН.

Первые отряды ОМОН были созданы в Москве, Санкт-Петербурге и ряде других городов, где складывалась неблагоприятная социальная или криминальная обстановка. Они находились в подчинении Министерства внутренних дел. В задачи ОМОН входило обеспечение безопасности на массовых мероприятиях и в горячих точках на всей территории СССР, захват и ликвидация вооруженных преступников,

силовая поддержка патрульных групп городской полиции и постов Государственной автомобильной инспекции, пресечение массовых беспорядков, которые могут возникнуть в результате чрезвычайных ситуаций, при катастрофах природного и техногенного характера и т. д.

Чтобы стать бойцом ОМОН, кандидат должен был иметь за плечами не менее двух лет службы. Возраст — не моложе 22 и не старше 30 лет. Для приема в отряд необходимо было пройти несколько комиссий, включая медицинскую, и сдать нормативы по физической подготовке. После зачисления новобранцы отправлялись на четырехмесячные курсы, где учились использовать различные виды оружия, изучали тактику и технику ближнего боя, получали базовую правовую подготовку, навыки работы в толпе. Особый упор делался на ведении боевых действий на улицах города. По завершении



СОТРУДНИКИ МОСКОВСКОГО ОТРЯДА МИЛИЦИИ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ (ОМОН), СОМКНУВ ЩИТЫ, ЖДУТ СИГНАЛА К НАЧАЛУ ПОЛИЦЕЙСКОЙ ОПЕРАЦИИ



МОСКОВСКИЙ ОМОН (1991 ГОД)

обучения будущие омонцы сдавали выпускной экзамен. Интересно, что успешно сдать экзамен удавалось не более 20% от общего числа курсантов.

По сравнению с обычной милицией, бойцы ОМОН лучше вооружены и экипированы. Спецподразделения используют разное оружие — от автоматов АК-74, АКС-74У и пистолетов-пулеметов «Бизон» до гранатометов и пулеметов. Оперативность — одно из основных требований к ОМОН, поэтому его подразделения оснащаются специально оборудованными транспортными средствами — микроавтобусами, автобусами и грузовыми автомобилями различного типа, а также бронетранспортерами — БТР-60, БТР-70 и БТР-80. В марте 2011 года российская милиция была реструктурирована и переименована в полицию, а аббревиатуру ОМОН было предложено изменить на ОПОН — Отряд полиции особого назначения. Однако новое название не прижилось, и в итоге решили оставить прежнюю аббревиатуру, но

с новой расшифровкой — Отряд мобильный особого назначения. Что и было закреплено приказом министра внутренних дел от 30 ноября 2011 года.

Структурно ОМОН делится на полки и батальоны, которые расквартированы во всех областных центрах Российской Федерации, а также при Управлении внутренних дел на транспорте.

Как и в других странах, в России специальные полицейские подразделения особого назначения не прикреплены жестко к отдельным регионам, что позволяет использовать их на территории всей страны, включая населенные пункты, не имеющие собственного полицейского спецназа. Во время конфликта на Северном Кавказе сотрудники всех региональных отрядов ОМОН побывали там в командировках. Что касается численности, то в 2012 году на территории Российской Федерации действовал 121 отряд ОМОН, куда входило более 20 тысяч бойцов.

**СОТРУДНИКИ МВД ПРОВОДЯТ УЧЕНИЯ
ПО ЗАДЕРЖАНИЮ, ОБЕЗВРЕЖИВАНИЮ ПРЕСТУПНИКОВ
И ОТРАЖЕНИЮ НАПАДЕНИЯ (МОСКВА, 2004 ГОД)**



БОЙЦЫ ОМОН НА ТРЕНИРОВОЧНЫХ ЗАНЯТИЯХ
ПО ОГНЕВОЙ ПОДГОТОВКЕ



ПРОТОТИП «ВЕЛИКОГО КОМБИНАТОРА»

Одним из самых известных в России «книжных» мошенников по праву считается Остап Бендер — главный герой романов Ильи Ильфа и Евгения Петрова «Двенадцать стульев» и «Золотой теленок». Он привлекает читателей необыкновенным обаянием, находчивостью, целеустремленностью и искрометным юмором.

Однако мало кто знает, что прототипом «великого комбинатора» послужил реальный человек — Осип Вениаминович Шор. Друзья звали его Остапом.





КАДР ИЗ ФИЛЬМА «ЗОЛОТОЙ ТЕЛЕНОК» (РЕЖИССЕР МИХАИЛ ШВЕЙЦЕР). ШУРА БАЛАГАНОВ — ЛЕОНИД КУРАЗЛЕВ, ОСТАП БЕНДЕР — СЕРГЕЙ ЮРСКИЙ, ПАНИКОВСКИЙ — ЗИНОВИЙ ГЕРДТ

Родился Осип Шор в 1897 году в Одессе в семье владельца магазина колониальных товаров. Его старший брат Натан, известный в среде одесской литературной молодежи под псевдонимом Анатолий Фиолетов, был литератором, другом Юрия Олеши, Эдуарда Багрицкого, Валентина Катаева и обоих авторов «Двенадцати стульев». В литературные круги был вхож и младший брат. Стихов он, правда, не писал, но за словом в карман не лез, и многие его остроты шли «на ура». В 1916 году Осип Шор поступил в Петроградский политехнический институт, где его и застали революционные события 1917 года. Из-за холода и голода, царивших в столице, молодой человек серьезно заболел, а немного оправившись, решил вернуться в Одессу к семье и друзьям. Однако проделать длинный путь без денег по объятой революцией стране было нелегко, и на путешествие у него ушло несколько месяцев. Чего только не пришлось повидать, и кого только не встречал юноша по пути домой! Вернувшись в Одессу, Шор с присущим ему юмором рассказывал об этих приключениях друзьям — Ильфу и Петрову.

Весной 1918 года Осип Шор поступил работать в Одесский уголовный розыск на должность инспектора. Одесса всегда считалась криминальной столицей юга России, куда стекались самые ловкие жулики со всех концов страны. Местный УГРО им спуска не давал. Осип Шор вскоре стал одним из лучших его сотрудников.

Благодаря его стараниям, банда знаменитого Мишки-Япончика (послужившего, кстати, Исааку Бабелю прототипом Бени Крика) понесла значительный урон. Атаман поклялся отомстить Шору, но его подручные по ошибке застрелили не инспектора, а его старшего брата Натана. Потрясенный этим событием Осип решил уехать из Одессы в Москву. Туда он добирался довольно долго и тоже с приключениями, о которых уже в столице снова поведал перебравшимся туда Ильфу и Петрову. А те перенесли некоторые из его рассказов на страницы своих знаменитых произведений и заодно подарили главному герою имя, внешность и некоторые черты характера своего земляка. В дальнейшем Осип Шор много ездил по стране, а в 70-х годах осел в Москве, где и скончался в 1979 году.



СЕГОДНЯ ОДНА ИЗ ПЛОЩАДЕЙ ОДЕССЫ НОСИТ ИМЯ «ВЕЛИКОГО КОМБИНАТОРА»

Все для моделизма

в интернет-магазине **DeAGOSHOP**

deagoshop.ru

издания • специальные предложения • хранение коллекций • **МОДЕЛИЗМ** • книги и DVD • для школы • подарки

МОДЕЛИЗМ

- инструменты для моделизма
- расходные материалы
- демонстрационные подставки для ваших коллекций
- аксессуары к коллекции
- сборные модели
- папки для хранения журналов и специальные издания

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ALFA ROMEO 156 ПОЛИЦИЯ БЕЛЬГИИ