

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.,
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 54,90 ГРН, 54 900 БЕЛ. РУБ, 990 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА



MERCEDES-BENZ W116
МИЛИЦИЯ СССР

DeAGOSTINI

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

Выходит раз в две недели. Выпуск № 22, 2013

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес: 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис

Главный редактор: Анастасия Жаркова

Финансовый директор: Наталия Василенко

Коммерческий директор: Александр Якутов

Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Младший 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, 105066, г. Москва, а/я 13, «Де Агостини», «Полицейские машины мира»

Распространение: ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг», Украина

Юридический адрес:

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

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины
КВ № 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. Київ, а/с «Де Агостіні»

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 дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, д. 48а, литер 8/к, тел./факс: ++375 17 331-94-27

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 «КГП «Бурда-Алатау-Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн., 54900 бел. руб., 990 тенге

Отпечатано в типографии:

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

Тираж: 160 000 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.

Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Романа Розина, Желанова Виктора (г. Могилёв)

стр. 1, 2-3, 8-9, 16 © ООО «Де Агостини»;
стр. 1, 2-3 (фоновые иллюстрации) © m3dhdr.com;
стр. 3 (верх) © DPA /Russian Look/Corbis;
стр. 4 © Hulton Collection/Getty Images;
стр. 5, 7 © media.daimler.com; стр. 6, 14 © РИА Новости;
стр. 10 © Двалишвили Б./ИТАР-ТАСС; стр. 11 (верх)
© ИТАР-ТАСС/Архив; стр. 11 (низ) © Алпаткин Александр/
ИТАР-ТАСС; стр. 12 (верх) © Уткин Игорь/ИТАР-ТАСС;
стр. 12 (низ) © Булдаков Олег/ИТАР-ТАСС;
стр. 13 © Созинов Виталий/ИТАР-ТАСС;
стр. 15 (низ) © Чохонелидзе Ираклий/ИТАР-ТАСС

ISSN 2305-3992

Дата выхода в России: 22.10.2013

3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Артём Юлдашев, Алексей Катков

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



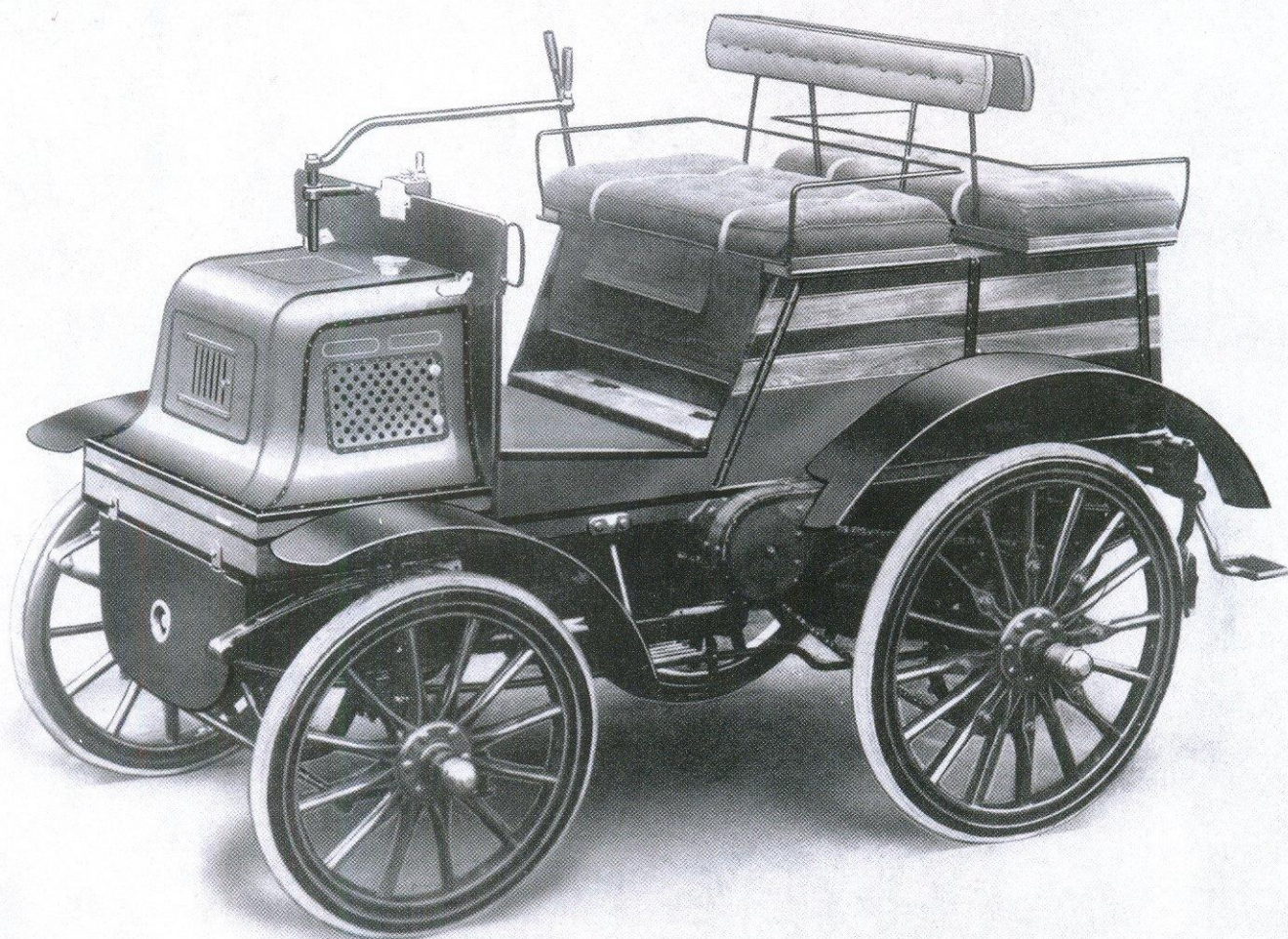


МАРКА MERCEDES-BENZ ИЗВЕСТНА ВО ВСЕХ
УГОЛКАХ ЗЕМНОГО ШАРА, А ЛОГОТИП ФИРМЫ —
ТРЕХЛУЧЕВАЯ ЗВЕЗДА — ОДНА ИЗ САМЫХ
УЗНАВАЕМЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЭМБЛЕМ



В 1926 году произошло знаменательное событие: объединились две немецкие компании, созданные изобретателями автомобиля Готлибом Даймлером и Карлом Бенцем — бывшие конкуренты стали партнерами. До слияния обе марки были самостоятельными предприятиями: у каждого за плечами был огромный опыт создания автомобилей, слава первопроходца, вереница побед в спортивных соревнованиях самого высокого ранга и немало оригинальных технических наработок, которые после объединения удалось воплотить в жизнь. Все это позволило новому концерну стать одной из самых авторитетных автомобилестроительных компаний мира. Этот факт признавали даже в Советском Союзе, долгое время изолированном от своих европейских соседей «железным занавесом».

По решению Международного олимпийского комитета в 1980 году в Москве и ряде других городов Советского Союза должны были пройти XXII Олимпийские игры. Олимпиада была событием огромной важности, и провести ее на самом высоком уровне для советского руководства стало делом чести. Чтобы обеспечить спортсменов и гостей всем необходимым, за рубежом закупали современную технику, в том числе и автомобили. Большая партия машин была заказана у фирмы Mercedes-Benz. Наряду с грузовиками и автобусами, в эту партию входили машины скорой помощи и легковые автомобили.

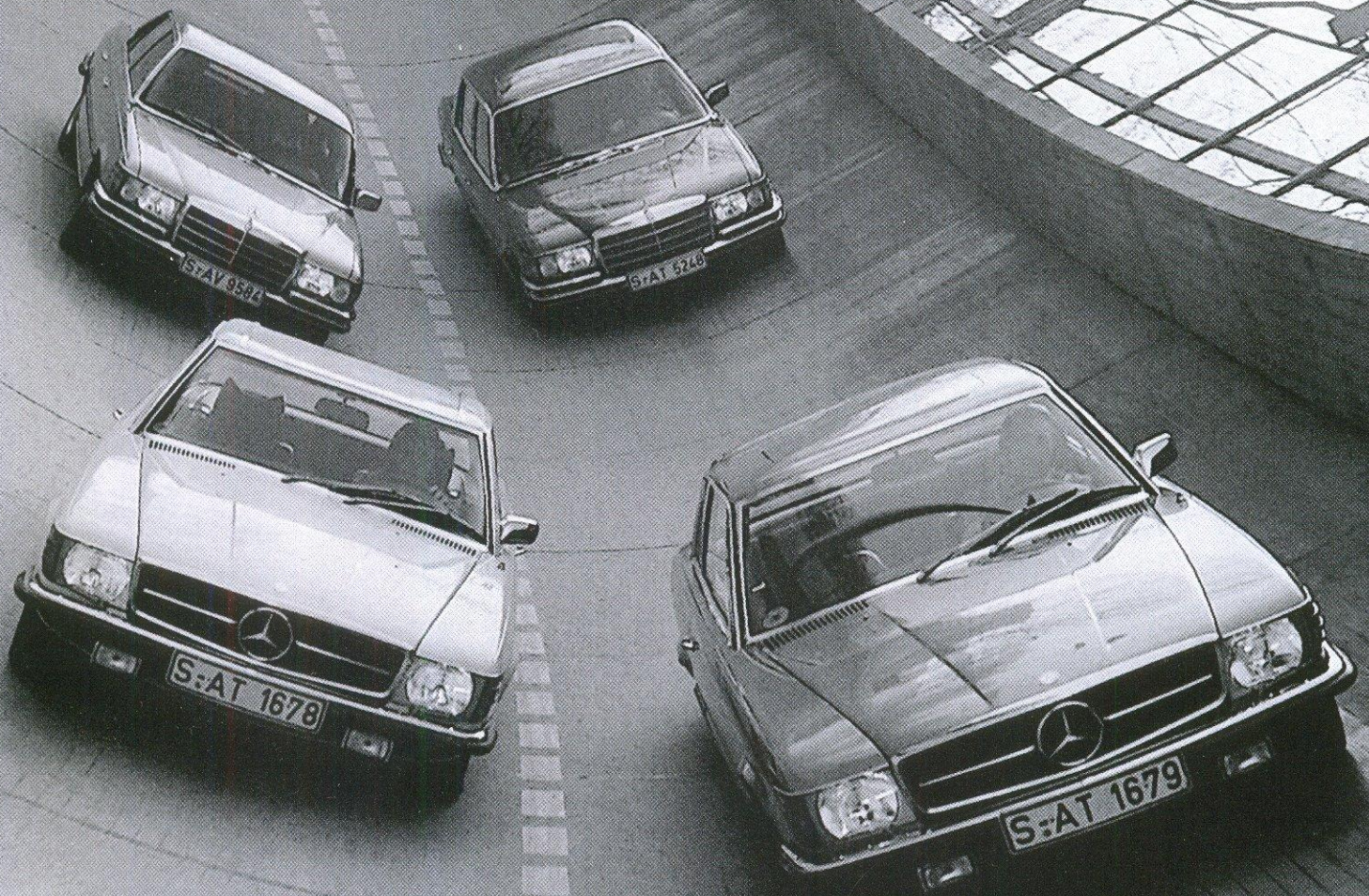


ПЕРВЫЕ АВТОМОБИЛИ BENZ ПОЯВИЛИСЬ В НАШЕЙ СТРАНЕ ЕЩЕ В 1894 ГОДУ, А С МАРКОЙ DAIMLER РОССИЯНЕ ВПЕРВЫЕ ПОЗНАКОМИЛИСЬ В СЕНТЯБРЕ 1897 ГОДА

Соглашение о поставке техники было подписано в апреле 1978 года, чуть позже был заключен двусторонний договор о техническом обслуживании. По условиям договора в Советском Союзе предстояло построить 11 сервисных станций Mercedes-Benz, причем семь из них должны были заниматься легковыми автомобилями, а четыре — грузовиками. В октябре 1978 года президиум организационного комитета Олимпиады-80 вручил представителю немецкой компании диплом официального поставщика игр XXII Олимпиады, а поставки автомобилей в СССР стартовали уже в середине следующего года.

Среди закупленных для Олимпиады машин было шесть легковых с заводским индексом W116. Широкой публике эти автомобили были известны как Mercedes-Benz 450 SEL. Партия предназначалась для подразделений Государственной автомобильной инспекции (ГАИ), которые должны были обеспечивать безопасность передвижения участников и гостей игр, сопровождать автомобили VIP-персон из Международного олимпийского комитета и автобусов с официальными делегациями иностранных государств.

АВТОМОБИЛИ MERCEDES-BENZ S-КЛАССА
НА ИСПЫТАТЕЛЬНОМ ТРЕКЕ КОМПАНИИ



ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ТРАДИЦИОННО ИСПОЛЬЗУЕТ АВТОМОБИЛИ
MERCEDES-BENZ (МОСКВА, 1997 ГОД)





MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9 ЗАНИМАЛ ВЕРХНЮЮ СТРОЧКУ В ТАБЕЛИ О РАНГАХ СЕМЕЙСТВА W116

Семейство автомобилей W116, выпускавшееся с 1972 по 1980 год, предназначалось для рынков Северной Америки и Европы. В линейку входили несколько моделей с бензиновыми двигателями объемом от 2746 до 6834 см³ и мощностью от 112 до 286 л. с. В дополнение к ним для США и Канады выпускали дизельную версию с 3-литровым 5-цилиндровым мотором. Трансмиссии, в зависимости от пожеланий клиентов, могли быть как механическими, так и автоматическими. В 1974 году модель 450 SEL была удостоена звания «Европейский автомобиль года». Тем не менее, наиболее заметной в семействе W116 оказалась выпускавшаяся ограниченным тиражом версия 450 SEL 6.9. Она считается первой серийной моделью, на которой в качестве опции появилась антиблокировочная система тормозов (ABS), позволявшая сделать управление автомобилем более безопасным. Помимо этого модель оснащалась гидропневматической подвеской, обеспечивавшей комфортную езду.

Конечно, техника, закупленная для ГАИ, была гораздо скромнее — это были автомобили в «полицейском» исполнении. Как правило, под этим понимается оснащение машин спецтехникой, средствами сигнализации и связи, а также усиленная подвеска, более надежная система зажигания и увеличенный ресурс основных узлов и агрегатов.

Автомобили из Германии успешно отработали во время Олимпиады, а затем еще несколько лет верой и правдой служили советской Госавтоинспекции.

Технические характеристики Mercedes-Benz 450 SEL 1979 года

Кузов	полноразмерный седан
Размеры кузова (д/ш/в)	5060/1870/1410 мм
Колесная база	2960 мм
Колея: передние/задние колеса	1521/1505 мм
Снаряженная масса	1765 кг
Коробка передач	3-ступенчатая, автоматическая
Привод	задний

Двигатель	бензиновый, 8-цилиндровый, V-образный, с непрямым впрыском топлива
Объем двигателя	4520 см ³
Мощность	221 л. с. при 5000 об/мин
Максимальная скорость	210 км/ч
Разгон от 0 до 100 км/ч	9,3 сек



450 SE



71-76 ММУ

от ОРУД до ГАИ и ГИБДД





СОТРУДНИК ГАИ ПРОВЕРЯЕТ ДОКУМЕНТЫ У ВОДИТЕЛЯ (МОСКВА, 1958 ГОД)

К 1913 году Российская империя занимала десятое место в мире по количеству моторных транспортных средств — официально было зарегистрировано 10 тысяч автомобилей. «Правила движения автомобилей по шоссе ведомства путей сообщения» начали действовать еще в конце XIX века. Правда, специального полицейского органа, отвечавшего за регулирование дорожного движения, тогда не существовало — он был создан уже в советское время.

Милиционеры-регулировщики появились в Москве, Ленинграде и других крупных городах страны уже в начале 20-х годов. Тогда эту обязанность возложили на постовых милиционеров. Основным орудием регулировщика стал «жезл длиной 11 вершков, красного цвета с желтой ручкой», который носили на ремне с левой стороны в специальном кожаном чехле. Это был первый специальный «инструмент», отличавший регулировщика от представителей других милицеских служб.

Главным автомобильным городом СССР была Москва. Количество машин в столице постоянно росло, а вместе с ним росло и число дорожно-транспортных происшествий. Поэтому 30 декабря 1925 года Моссовет создал специальный Отдел регулирования уличного движения (ОРУД). Спустя семь лет наладили статистический учет дорожных происшествий и их последствий. Правоустанавливающим документом стало постановление «О централизации учета аварийности и происшествий на местном транспорте в органах рабоче-крестьянской милиции». Официальной датой образования Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) считается 3 июля 1936 года, когда Совет народных комиссаров СССР (так в то время называлось правительство страны) издал специальное постановление, утвердившее «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции (ГУРКМ) НКВД СССР». Вновь созданная структура должна была способствовать улучшению ситуации на дорогах,



**ПЕРВЫЕ СВЕТОФОРЫ ПОЯВИЛИСЬ НА МОСКОВСКИХ
УЛИЦАХ В 1920 ГОДУ**



УВИДЕТЬ НА УЛИЦАХ СОВЕТСКИХ ГОРОДОВ ЖЕНЩИНУ — ИНСПЕКТОРА ГАИ МОЖНО БЫЛО НЕЧАСТО

контролировать качество подготовки водителей, следить за техническим состоянием автомобилей и т.д. Именно тогда возродилась действовавшая еще до революции система обязательных регулярных технических осмотров автотранспорта. Вскоре НКВД СССР утвердил типовые правила движения по улицам и дорогам, ставшие основой для разработки правил дорожного движения в каждом регионе страны. А вот единые «Правила движения по улицам и дорогам СССР» были введены в действие 1 января 1961 года. Но для нашей страны это было отнюдь не новшеством, а скорее «хорошо забытым старым». Еще до Октябрьской революции в Москве, Санкт-Петербурге, Одессе, Киеве и ряде других крупных городов существовали собственные правила дорожного движения, а незадолго до 1917 года этот опыт обобщили и на его основе разработали правила, которые собирались вводить на всей территории страны.

Со временем Государственная автомобильная инспекция СССР превратилась в структуру, монополизировавшую право

контроля за деятельностью автомобилистов в масштабах всей страны. После распада Советского Союза в каждой из бывших союзных республик были созданы собственные органы, выполнявшие функции автоинспекции. Появился такой орган и в России. Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 мая 1992 года было утверждено «Положение о Государственной автомобильной инспекции МВД России».

К тому времени ситуация с безопасностью движения в стране была катастрофической. В ДТП ежегодно погибали свыше 30 тысяч человек и более 200 тысяч получали увечья. Стало очевидным, что ГАИ со своими обязанностями не справляется. Время шло, ничего не менялось, и тогда структуру решено было снова реформировать. 15 июня 1998 года указом Президента Российской Федерации ГАИ было преобразовано в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения — сокращенно ГИБДД. Одновременно было утверждено новое положение, расширявшее полномочия этого органа.

3 ИЮЛЯ 2003 ГОДА, В ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ
ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ, МОСКОВСКОЙ МИЛИЦИИ
БЫЛИ ПЕРЕДАНЫ ДВА МОТОЦИКЛА BMW C1 200



РЕГУЛИРОВАТЬ ДВИЖЕНИЕ В САМОМ ЦЕНТРЕ МОСКВЫ,
ВОКРУГ КРЕМЛЯ, ДОВЕРЯЛИ ЛУЧШИМ (1985 ГОД)



РУССКИЙ ШЕРЛОК ХОЛМС



Удивительное дело — детективов, созданных фантазией писателей, таких как Шерлок Холмс, Эркюль Пуаро или комиссар Мегрэ, знают все, а о настоящих сыщиках, даже гениальных, известно немногим. Это в полной мере относится и к талантливому русскому сыщику Аркадию Кошко. А между тем этот человек немало сделал для борьбы с преступностью в Российской империи.

Аркадий Францевич Кошко родился в 1867 году в деревне Брожка Минской губернии в богатой дворянской семье. Мальчик с детства отличался великолепной памятью, безупречной логикой и внутренней дисциплиной. Настоящей страстью юного Аркадия были детективные романы: он зачитывал до дыр книжки о похождениях сыщиков, представляя себя на их месте. Но мечты мечтами, а когда пришло время выбрать профессию, Аркадий решил стать военным. Окончив юнкерское пехотное училище, он получил назначение в полк, расквартированный в Симбирске, и прослужил там некоторое время. Однако армейская рутинная тяготила молодого офицера, и в 1894 году он подал прошение об отставке. Прошение было принято, и Аркадий Францевич отправился в Ригу, где поступил инспектором в сыскную полицию. Его талант сыщика, служебное рвение и организаторские способности были столь велики, что спустя всего шесть лет Кошко становится начальником Рижской сыскной полиции, еще через пять — заместителем начальника петербургского сыска. В 1908 году его назначают руководить московской сыскной полицией. Именно в Москве таланты Аркадия Францевича раскрылись в полной мере. Назначение Кошко в Первопрестольную совпало с окончанием деятельности специальной комиссии, вскрывшей серьезные недостатки в работе московского уголовного сыска: уровень преступности был высоким, а раскрываемость низкой. Новый начальник потребовал от каждого сотрудника, прежде всего, соблюдения строжайшей дисциплины. Квартальные должны были представлять ежемесячные сводки с разбивкой по видам преступлений: кражи, грабежи, разбои, убийства и т.д. Это позволило выявить наиболее неблагополучные районы. В эти районы Кошко посылал дополнительные полицейские силы и специалистов по данному виду преступлений. Благодаря такому подходу, положение быстро удалось исправить. В начале XX века настоящим бичом Москвы были кражи в дни праздников, когда в город съезжались преступники со всей округи. В день совершалось до 60 крупных и более тысячи мелких краж. Для борьбы с этим явлением Кошко решил накануне праздников устраивать массовые облавы. А чтобы информация о предстоящих полицейских операциях не утекала к преступникам, все сотрудники, задействованные в облавах, должны были неотлучно находиться в сыском отделении. В итоге воров, боясь ареста, перестали приезжать в Москву на «праздничные

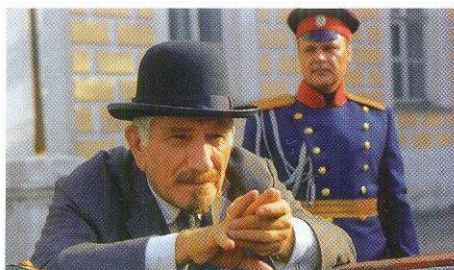
гастроли». Через четыре года после назначения Кошко в Москве на Пасху не было зарегистрировано ни одной кражи. Аркадий Францевич ввел в обиход московских сыщиков разработанные им методы идентификации личности, основанные на антропометрических измерениях, фотографиях и дактилоскопии. Его методика получила известность не только в России, но и за рубежом — например, в Англии ее успешно применяли много лет.

Но Кошко был не только великолепным организатором сыского дела. Он с успехом расследовал самые запутанные преступления, лично арестовывал убийц и бандитов, а иной раз и внедрялся в их шайки, играя роль бывшего вора. Одним из самых громких стало дело о краже драгоценных камней из оклада иконы Владимирской Божьей Матери, хранившейся в Успенском соборе Московского Кремля. Злоумышленник проник в охраняемый собор, вынул камни из оклада и ночью попытался вылезти в окно. Стоявший на часах солдат, заметив вора, выстрелил в него, но промахнулся, и тот шмыгнул обратно.

Прибыв в Кремль, Кошко и его люди отправились к собору, ворота которого были заперты. Храм открыли, тщательно обыскали от пола до купола, но никого не нашли. Тогда Аркадий Францевич приказал снова закрыть собор, оставив в нем своих агентов. Он был уверен, что вор все еще находится внутри. Затем сыщик убедил митрополита на несколько дней прервать богослужения в храме. Все это время в помещении собора дежурили полицейские.

Время шло, а преступление так и не было раскрыто. Церковное начальство требовало открыть собор. Но сыщик понимал, что преступник прячется где-то в храме и во время службы наверняка скроется, смешавшись с толпой прихожан. Поэтому он твердо стоял на своем.

И чутье не обмануло Кошко. На четвертые сутки дежурившие в соборе агенты увидели, как из-за иконостаса вылез мальчишка лет четырнадцати и тут же упал в голодный обморок. Злоумышленником оказался ученик ювелира Сергей Семин. Во время службы он спрятался в храме, а когда все ушли, извлек камни из оклада и попытался скрыться, но был замечен часовым. Юноше пришлось вернуться и спрятаться в узком проеме за алтарем. Обыскивавшим помещение полицейским даже в голову не пришло, что там может поместиться человек...



В ДЕТЕКТИВНОМ СЕРИАЛЕ «КОРОЛИ РОССИЙСКОГО
СЫСКА» РОЛЬ АРКАДИЯ ФРАНЦЕВИЧА КОШКО
СЫГРАЛ АРМЕН ДЖИГАРХАНЯН

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ISSN 2305-3992
00022
9 772305 399776



СТЕПЛАН ДЛЯ МОДЕЛЕЙ
799 руб.
рекомендуемая цена
199 грн.
3290 тенге
169 000 бел. руб.
розничная цена
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ

ТРАВАНТ КОМБИ НАРОДНАЯ ПОЛИЦИЯ ГДР

16+

DeAGOSTINI