

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 329 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 64,95 ГРН, 54 900 БЕЛ. РУБ, 990 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА



PEUGEOT 404
БРИТАНСКАЯ ПОЛИЦИЯ ЮЖНОЙ АФРИКИ

DeAGOSTINI

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

Выходит раз в две недели. Выпуск № 47, 2014

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

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 Паблшинг», Украина

Юридический адрес:

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

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Государственной регистрационной службы 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 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 «КГП «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: 21200 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 Альберта Шаповалова

стр. 1, 2-3, 8-9, 16 © ООО «Де Агостини»;

стр. 3 © Heritage Images/Corbis;

стр. 4 (верх), 5-7, 10, 11 (верх), 12-14 © Diomedia;

стр. 4 (низ) © Jochen Eckel/Bloomberg/Getty Images;

стр. 11 (низ) © АЛЕКСАНДР МИХЕИЧЕВ/Фотобанк Лори;

стр. 15 © © Hulton-Deutsch Collection/Corbis

ISSN 2305-3992

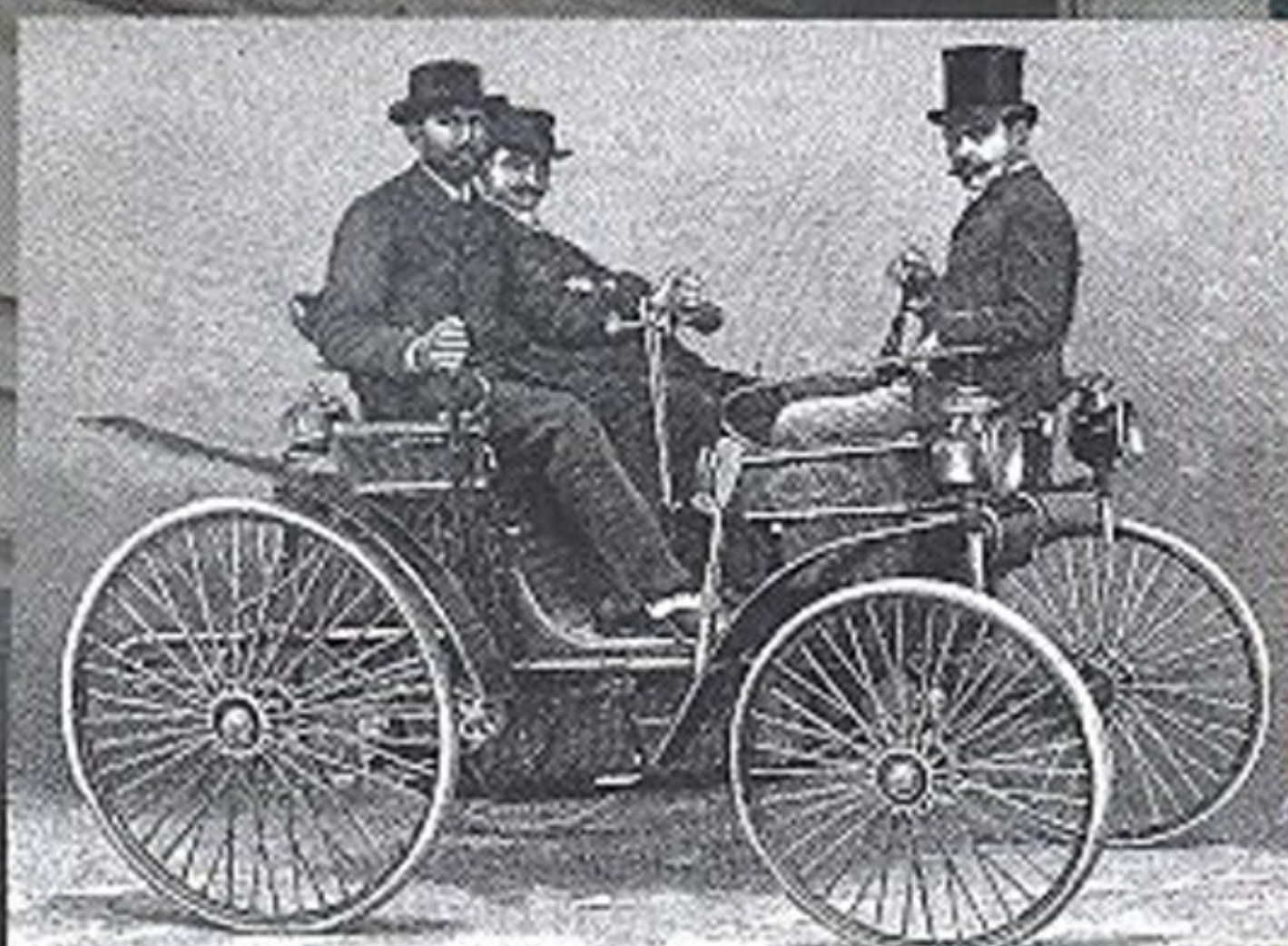
Дата выхода в России: 09.12.2014

3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Артём Юдашев, Евгений Киселёв

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 





КОМПАНИЯ PEUGEOT — ОДИН ИЗ СТАРЕЙШИХ
МИРОВЫХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. ПЕРВЫЙ
САМОДВИЖУЩИЙСЯ ЭКИПАЖ БЫЛ ПОСТРОЕН
НА ЗАВОДЕ PEUGEOT В 1891 ГОДУ

PEUGEOT

Марка Peugeot выпустила множество ставших знаменитыми автомобилей. Среди них и Peugeot 404.

Производство Peugeot 404 началось в мае 1960 года. Разработку облика новой модели заказали известному итальянскому дизайн-ателье Pininfarina. Сотрудничество оказалось на редкость удачным: машина получилась не только внешне привлекательной, но и очень выносливой и надежной, что и определило ее коммерческий успех. На первых порах автомобиль выпускался с кузовами «седан» и «универсал» и бензиновым мотором объемом 1618 см³, позволявшим развивать скорость до 140 км/ч.

Уже в следующем году на Парижском автосалоне прошла презентация кабриолета Peugeot 404. Он комплектовался все тем же бензиновым двигателем, но по желанию покупателя вместо карбюратора устанавливалась система впрыска топлива. А в 1963 году в качестве опции модель стали оснащать автоматической коробкой передач.

Peugeot 404 выпускался не только с бензиновыми двигателями, но и с дизелями — это укрепило позиции модели на автомобильном рынке. «Четыреста четвертая» была одной из первых в мире дизельных машин, запущенных в массовое производство, а компания Peugeot (вместе с Mercedes-Benz) стала считаться пионером легкового дизельного автомобилестроения.



ГЛЯДЯ НА ЭТОТ СНИМОК, ПОНИМАЕШЬ, ПОЧЕМУ ПИКАП РЕУЖЕОТ 404 СТАЛ ПОПУЛЯРНЫМ В РАЗНЫХ КОНЦАХ ПЛАНЕТЫ

Дизельные моторы того времени при одинаковом объеме, как правило, уступали в мощности своим бензиновым собратьям, зато по экономичности и тяговитости значительно их превосходили, что в итоге и сделало дизели популярными.

Модель получила широкую известность и благодаря победам в спортивных состязаниях. В 1963 году гонщики Новицкий и Книфф впервые выиграли на автомобиле Peugeot 404 «Ралли Сафари». Этот успех удалось повторить в 1966, 1967 и 1968 годах. В 1965-м Peugeot 404 выиграл «Ралли Аргентины». Тогда же на треке автодрома Монлери под Парижем автомобили 404 Diesel и 404 E установили 40 рекордов в разных категориях. Некоторые из этих рекордов оставались непревзойденными даже в начале XXI столетия.

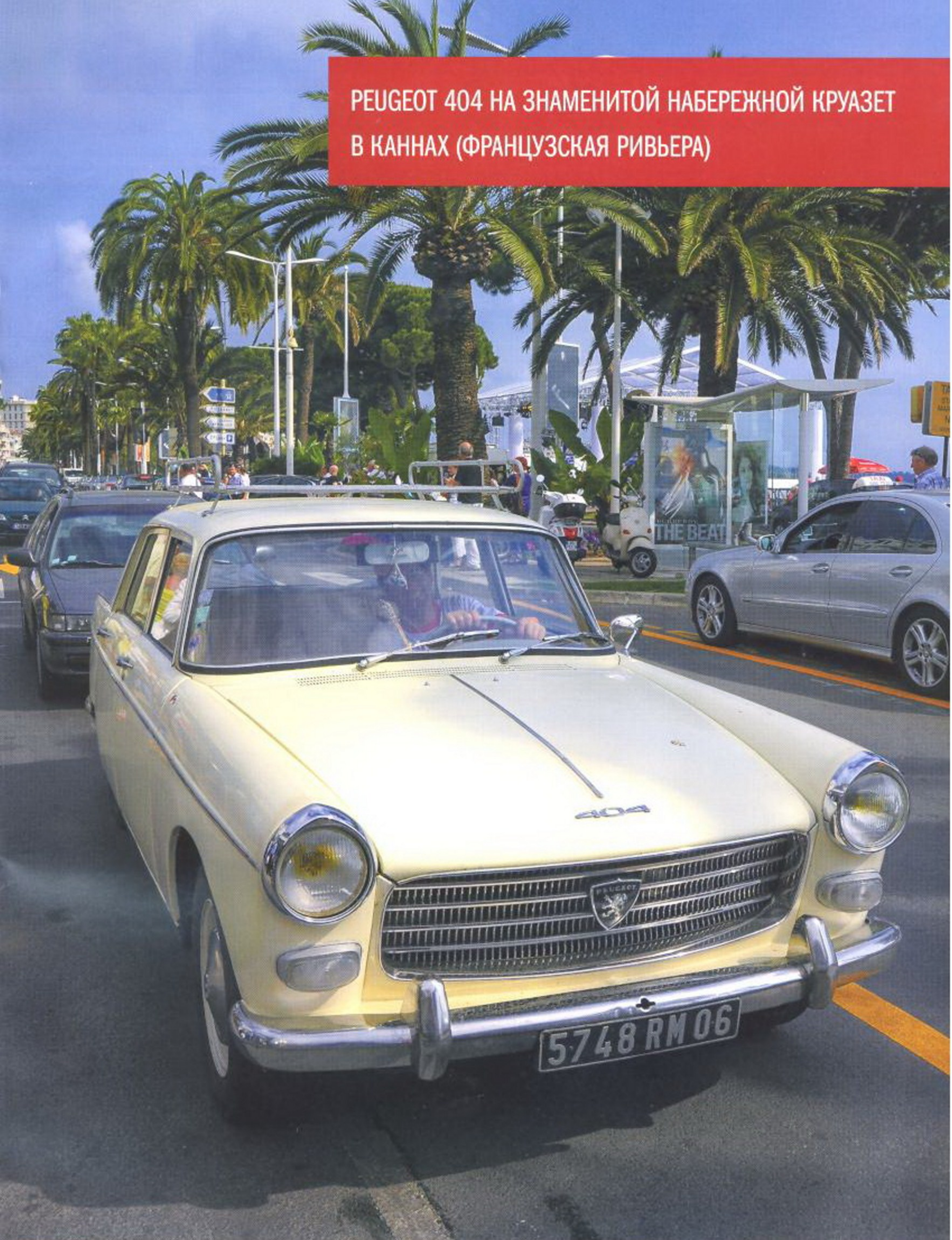
Надежные и экономичные дизельные версии Peugeot 404 широко использовались в качестве такси (среди таксистов они получили прозвище «неубиваемые»), автомобилей полиции и коммунальных служб.

Для мелкого бизнеса, активно развивавшегося в Европе в 60-х годах прошлого века, выпускали коммерческие версии модели «404» — грузовой универсал

В 1929 ГОДУ КОМПАНИЯ PEUGEOT ВЗЯЛА ПАТЕНТ НА ОБОЗНАЧЕНИЕ СВОИХ МОДЕЛЕЙ ЦИФРОВЫМИ ИНДЕКСАМИ ИЗ ТРЕХ ЦИФР С НУЛЕМ ПОСЕРЕДИНЕ. С ЭТОГО МОМЕНТА ДРУГИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ БРЕНДАМ ПРИШЛОСЬ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПОДОБНОЙ ИНДЕКСАЦИИ



РЕУЖЕОТ 404 НА ЗНАМЕНИТОЙ НАБЕРЕЖНОЙ КРУАЗЕТ
В КАННАХ (ФРАНЦУЗСКАЯ РИВЬЕРА)



ТАКСИ РЕУГЕОТ 404 ДО СИХ ПОР МОЖНО ВСТРЕТИТЬ
НА УЛИЦАХ ХАРАРА (ЭФИОПИЯ)





PEUGEOT 404 XC7 1973 ГОДА ВЫПУСКА НА ТРАССЕ РАЛЛИ АНТИКВАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

и фургоны с разными по объему кузовами. Фургоны обозначались литерой U (от французского utilitaire — «коммерческий»). Широкое распространение получили модели U6, U8 и U10. Цифры в индексах означали полезную нагрузку — 600, 800 и 1000 кг соответственно. При этом подвеска на коммерческих автомобилях была такой же, как и на пассажирских моделях.

За все время производства Peugeot 404 во Франции (1960–1975 годы) на заводах в Сошо, Мюлузе, Женевиле и Аленконе было построено более 1 847 тыс. автомобилей. Кроме того, лицензии на производство были проданы за пределы страны. В общей сложности модель выпускалась на 16 предприятиях в разных регионах земного шара, включая Африку, Латинскую Америку, Канаду, Австралию и Новую Зеландию. Объемы лицензионного производства были еще более впечатляющими — свыше 2 885 тыс. экземпляров.

Последними в 80-х годах с конвейера были сняты коммерческие версии автомобиля. Тем не менее, Peugeot 404 до сих пор можно встретить на дорогах многих стран. Часто это отнюдь не коллекционные экземпляры, а простые «рабочие лошади», делом подтверждающие свою невероятную живучесть.

Технические характеристики Peugeot 404 Berline Diesel 1968 года

Кузов	5-местный седан	Максимальная скорость	128 км/ч
Размеры кузова (д/ш/в)	4450/1620/1450 мм	Двигатель	дизельный, рядный, 4-цилиндровый
Колесная база	2650 мм	Объем двигателя	1948 см³
Колея: передние/задние колеса	1350/1280 мм	Мощность	68 л. с.
Коробка передач	механическая, 4-ступенчатая	Снаряженная масса	1150 кг
Привод	передний		



404



В ОДНОМ СТРОЮ: АБОРИГЕНЫ И КОЛОНИСТЫ





ПРЕДСТАВИТЕЛЬ МЕТРОПОЛИИ ИНСПЕКТИРУЕТ ОДНО ИЗ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ БРИТАНСКОЙ ПОЛИЦИИ ЮЖНОЙ АФРИКИ (1910 ГОД)

Страны под названием Родезия уже не существует. Сегодня на ее территории располагаются Замбия, Зимбабве и часть Южно-Африканской Республики.

Свое название Родезия получила в честь премьер-министра Капской колонии и основателя торговой Британской южноафриканской компании Сесила Джона Родса, которому королева Виктория выдала карт-бланш на исследование и управление территориями, лежащими к северу от реки Лимпопо и к югу от реки Замбези. Первая же экспедиция, отправленная Родсом, оказалась удачной, и вскоре на землях, населенных племенами санов, машонов, шангани и матабелов, появился укрепленный пункт Британской южноафриканской компании — Форт Солсбери.

Со временем количество белых поселенцев в этих местах росло, появлялись новые города и поселки, территория динамично развивалась, но не имела официального названия. После смерти Родса в 1902 году страна, наконец, получила имя — Родезия. Огромную территорию разделили на две административные части — Северную и Южную Родезию. Впоследствии Северная Родезия стала британской колонией и просуществовала в этом статусе до 1964 года, когда

получила независимость и стала называться Замбией. А Южная Родезия так и оставалась самоуправляемой территорией Британской южноафриканской компании.

Чтобы сопровождать поселенцев, направляющихся в Солсбери, и поддерживать порядок, в 90-х годах XIX века была сформирована конная полиция региона Машоналенд, куда входило около 500 человек. В 1896 году она была реорганизована в специальные полицейские силы, получившие название Британской полиции Южной Африки (BSAP). Поскольку работать полицейским предстояло в основном в малонаселенных районах, первое подразделение готовилось по армейской программе.

В 1903 году, наряду с белыми колонистами, в полицию начали принимать и коренных жителей, правда, служили они в особых частях. А поскольку апартеид в Родезии был выражен значительно слабее, чем на других южноафриканских территориях, в 1909 году подразделения белых и чернокожих полицейских объединили.

В годы Первой мировой войны многие сотрудники BSAP были поставлены под ружье, а после окончания войны началась реорганизация полиции. Полицейские подразделения стали



**МОНЕТА ЮЖНОЙ РОДЕЗИИ ДОСТОИНСТВОМ
В 2 ШИЛЛИНГА (1947 ГОД). СЕГОДНЯ СТРАНЫ ПОД
НАЗВАНИЕМ ЮЖНАЯ РОДЕЗИЯ НЕТ НА КАРТЕ МИРА**

В 1964 ГОДУ К ВЛАСТИ В ЮЖНОЙ РОДЕЗИИ ПРИШЛА ПАРТИЯ «НАЦИОНАЛЬНЫЙ ФРОНТ» ВО ГЛАВЕ С ЯНОМ СМИТОМ, А В 1970 ГОДУ СТРАНА СТАЛА НЕЗАВИСИМОЙ РЕСПУБЛИКОЙ



гражданскими формированиями, причем невооруженными, поскольку уровень преступности в Родезии был чрезвычайно низким. При этом военная подготовка оставалась в программе обучения сотрудников полиции вплоть до 50-х годов XX столетия. С годами Южная Родезия стала одной из самых экономически развитых стран Африки и обеспечивала себя и соседей продовольствием, винами и промышленными товарами.

С течением времени перед BSAP вставали новые задачи, поэтому полицейская система постоянно реформировалась. К примеру, в 30-е годы появилось подразделение полицейского резерва — BSAP Police Reserve, которое задействовалось, когда основных сил полиции не хватало.

В 1957 году было создано авиационное подразделение резерва — PRAW, в состав которого входили владельцы частных самолетов. Считалось, что полиция формально арендует эти летательные аппараты. PRAW использовалось для авиаразведки, ретрансляции радиопередач и связи между отдельными городами.

С подъемом антиколониального движения на африканском континенте на территории Южной Родезии начались стычки между местными племенами: они не столько воевали с «белыми колонизаторами», сколько мстили друг другу за прежние обиды. Безжалостно уничтожая противника, устраивая террористические акты, «повстанцы» часто прикрывались антиколониальными лозунгами. Тем не менее, BSAP даже в этих условиях продолжала защищать закон и порядок. Освобождение от колониального ига проходило примерно по одному и тому же сценарию: вслед за провозглашением независимости и изгнанием белых начиналась гражданская война, сопровождавшаяся геноцидом отдельных групп населения. После победы одной из сторон власти, как правило, не могли обеспечить стабильного экономического развития, и страна погружалась в хаос и разруху.

Так случилось и с Южной Родезией: 18 апреля 1980 года она стала называться республикой Зимбабве, а ее премьер-министром стал один из лидеров национально-освободительного движения Роберт Габриэль Мугабе.

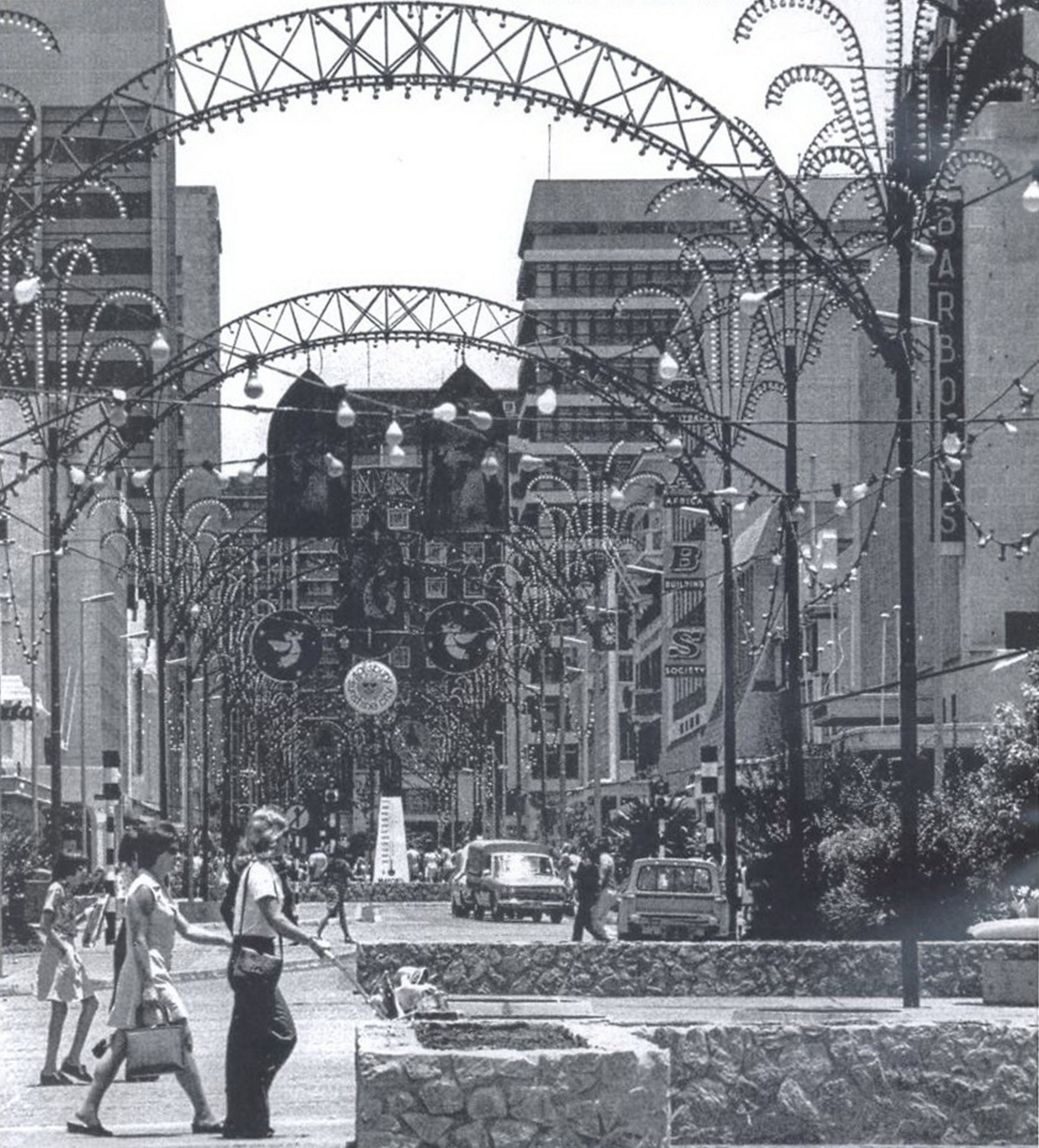


ОДИН ИЗ ПОЛИЦЕЙСКИХ ПОСТОВ В БУШЕ. ВООРУЖЕННЫЕ ПОЛИЦЕЙСКИЕ ОСМАТРИВАЮТ ПАССАЖИРОВ АВТОБУСА



ЧЕТВЕРО СОТРУДНИКОВ БРИТАНСКОЙ ПОЛИЦИИ
ЮЖНОЙ АФРИКИ В УНИФОРМЕ — ПРЕДСТАВИТЕЛИ
КОРЕННЫХ НАРОДОВ, ГОТОВЫЕ ОТПРАВИТЬСЯ
НА СЛУЖБУ В БУШ (1950 ГОД)

люди с ЧУДОВИЩНЫМИ НАМЕРЕНИЯМИ





РОБЕРТ МУГАБЕ И ДЖОШУА НКМО ОБСУЖДАЮТ БУДУЩЕЕ СТРАНЫ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ БРИТАНСКОЙ КОРОНЫ НА КОНФЕРЕНЦИИ В ЛОНДОНЕ

В субботу 6 августа 1977 года в 12.15 по местному времени в торговом центре «Вулворт», расположенном на углу Пионер-стрит и Банк-стрит в столице Южной Родезии Солсбери, прогремел взрыв. Он был настолько сильным, что осколки стекла и куски бетона разлетались в радиусе 150 м. И это не удивительно, ведь в «Вулворте» было подорвано 27 кг взрывчатки.

Перед полицейскими, прибывшими на место происшествия, предстала жуткая картина: по ступеням со второго этажа здания, где сработало взрывное устройство, стекали потоки крови. Помещение было завалено фрагментами человеческих тел, ранеными и умирающими.

Количество пострадавших исчислялось сотнями. Жертвами стали и белые родезийцы, и представители коренного населения, потомки смешанных браков и выходцы из стран Азии. Было очевидно, что взрыв — не что иное, как хорошо спланированный террористический акт.

Мэр Солсбери Рональд Коуан, прибывший к зданию центра одновременно с полицией, пожарными командами и каретами скорой помощи, заявил журналистам: «Я думаю, что люди, совершившие этот чудовищный акт, понимают, что иначе как варварством это назвать нельзя! Что за человек учинил подобную бойню? Я надеюсь, что мир обратит внимание на эту

трагедию, совершенную людьми, преисполненными чудовищных намерений».

Эксперты сразу же предположили, что взрыв — дело рук одной из радикальных организаций, пытавшихся захватить власть в стране. К тому времени в Родезии действовали два национально-освободительных движения — Африканский национальный союз Зимбабве во главе с Робертом Мугабе и Союз африканского народа Зимбабве под руководством Джошуа Нкомо.

Вскоре имя человека, стоявшего за взрывом, стало достоянием общественности. Ответственность взял на себя Роберт Мугабе. Скрываясь от полиции на территории Мозамбика, он с гордостью объявил, что таким образом начинает «новый этап борьбы за освобождение страны от белых колонизаторов».

Другой борец за независимость — Джошуа Нкомо, гостивший в это время на Кубе, не только не осудил соперника за это преступление, но высказал сожаление по поводу того, что не он первым открыл в стране эру террора.

Наказания за теракт в Солсбери так никто и не понес, хотя заказчик был известен. К сожалению, убийства ни в чем не повинных людей стали обычным инструментом давления на власть террористов всех мастей.

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

СТЕПАНЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ
799 руб.
рекомендуемая цена
199 грн.
3 290 тенге
169 000 бел. руб.
размещена цена
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ



SAAB 9-5 МОСКОВСКАЯ МИЛИЦИЯ

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2305-3992
00047
9 772305 399776