

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 379 РУБ.,
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 79,99 ГРН, 74 900 БЕЛ. РУБ, 1290 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА



ОРЕЛ КАПИТÄН
ПОЛИЦИЯ ЗАПАДНОЙ ГЕРМАНИИ

DeAGOSTINI

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

Выходит раз в две недели. Выпуск № 68, 2015

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: Надежда Кораблёва

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

Телефон бесплатной «горячей линии» для читателей в России: **8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:

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

Распространение: ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервизиз»

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 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 17 331-94-41

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 «Казахско-Германское
предприятие БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС», Казахстан,
г. Алматы, ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 379 руб.

Розничная цена: 79,99 грн., 74 900 бел. руб., 1290 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. 1, 2 (фоновые иллюстрации) © m3dhdr.com;
стр. 3 (верх), 7 © Комаров Сергей/Фотобанк Лори;
стр. 4 (все), 6, 14, 15 © DioMedia;
стр. 5, 10, 11 (все), 12 (низ) © ullstein bild/Getty Images;
стр. 12 (верх) © Juergen Schwarz/Getty Images;
стр. 13 © Ulrich Baumgarten/Getty Images

ISSN 2305-3992

Дата выхода в России: 29.09.2015

3D графика: Наиль Хуснутдинов

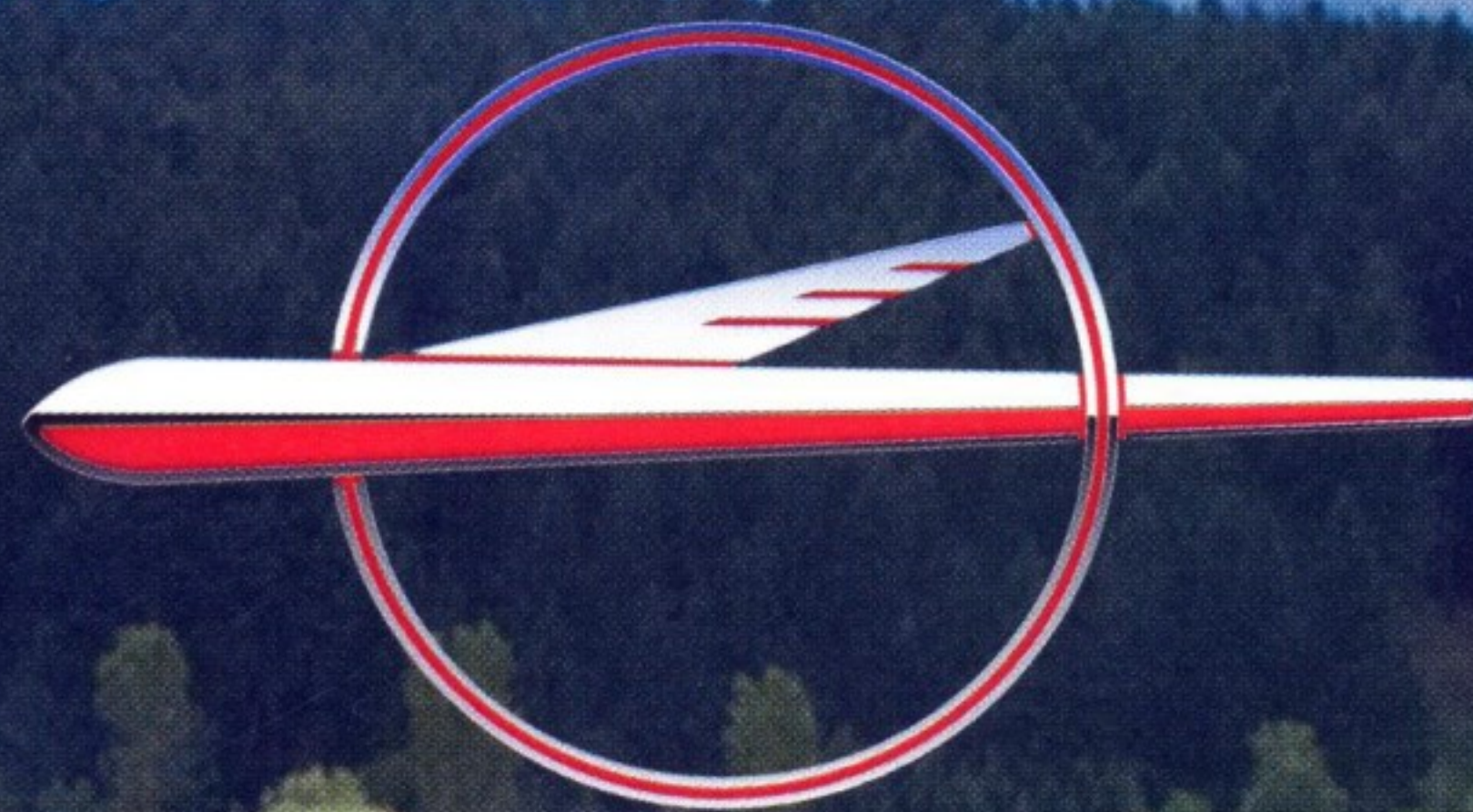
Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 





ОРЕЛ — ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ
МАРОК МИРА — БЫЛА ОСНОВАНА В 1863 ГОДУ
И В ТЕЧЕНИЕ 35 ЛЕТ СПЕЦИАЛИЗИРОВАЛАСЬ
НА ВЫПУСКЕ ШВЕЙНЫХ МАШИН. ПЕРВЫЕ
АВТОМОБИЛИ ВЫШЛИ ИЗ ВОРОТ ЗАВОДА ОРЕЛ
В ГОРОДЕ РЮССЕЛЬСХАЙМ В 1898 ГОДУ



Уже в начале XX века марка Opel получила известность благодаря качеству и конструктивным особенностям своих автомобилей, уверенно побеждавших в самых престижных автогонках того времени. После Первой мировой войны дела компании шли не лучшим образом, а во второй половине 20-х годов, несмотря на титанические усилия владельцев, она оказалась на грани банкротства. Сохранить марку удалось только за счет того, что в 1928 году Opel вошла в состав американской автомобильной корпорации General Motors. С тех пор она стала настоящим оплотом американского автомобилестроения в Европе. Когда к власти в Германии пришел Гитлер, компания была национализирована.



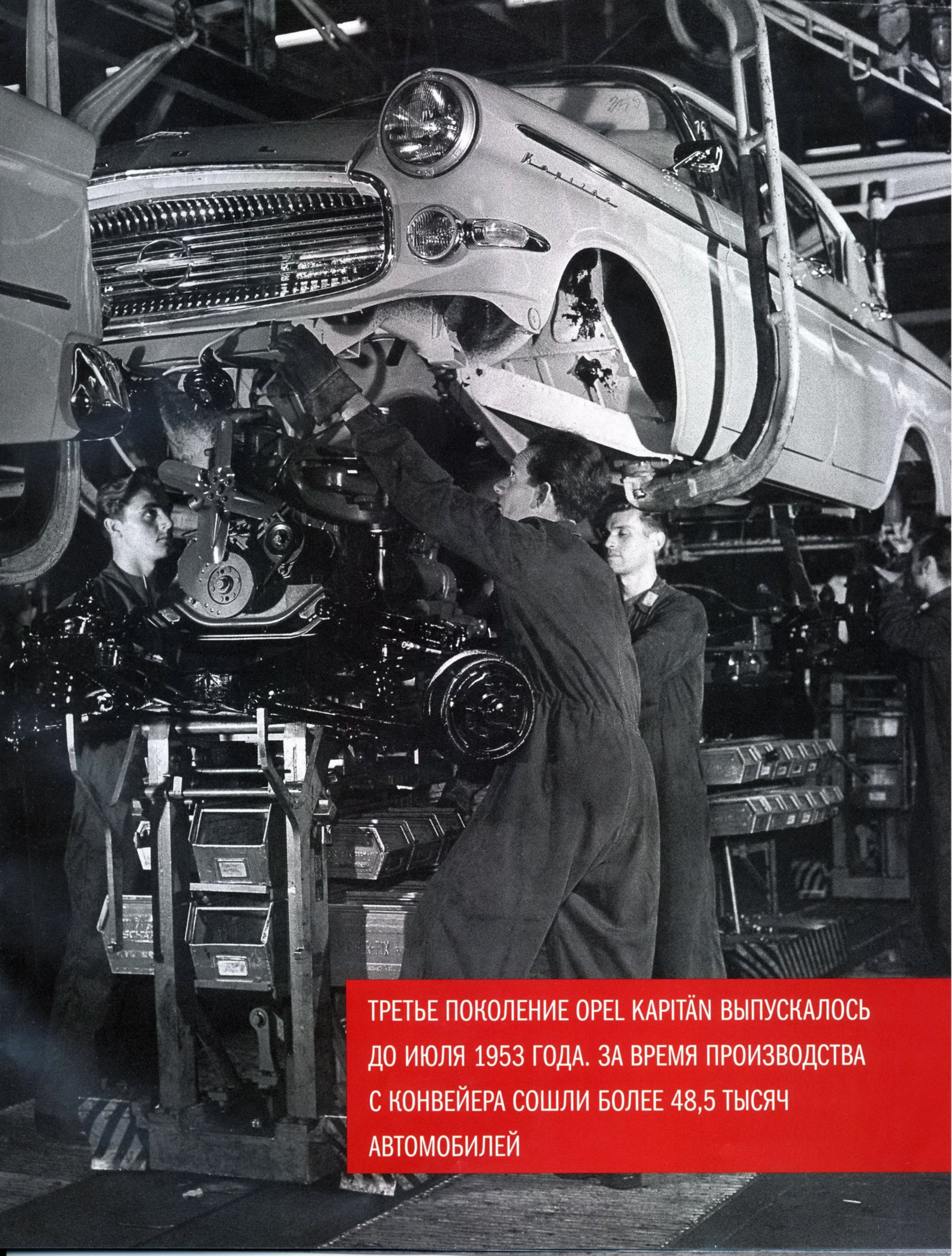
НОВЫЙ OPEL KAPITÄN С МОТОРОМ 2,6 Л МОЩНОСТЬЮ 90 Л.С. БЫЛ ОФИЦИАЛЬНО ПРЕДСТАВЛЕН ПУБЛИКЕ В АВГУСТЕ 1960 ГОДА

Модель Kapitän появилась в гамме Opel в 1938 году. Она относилась к категории седанов среднего класса. Автомобиль, имевший классическую компоновку, несущий кузов, надежный 6-цилиндровый рядный двигатель, 3-ступенчатую механическую коробку передач и независимую подвеску, считался одним из самых современных в довоенной Европе. До начала Второй мировой войны было выпущено более 25 тысяч таких машин с кузовами «седан», «купе» и «кабриолет».

После окончания войны заводы Opel вновь вернулись под юрисдикцию General Motors и благодаря американским инвестициям сумели возобновить выпуск автомобилей раньше других немецких автопроизводителей. Уже в октябре 1948 года было презентовано второе поколение модели Kapitän. В сущности, это была немного переработанная довоенная версия. Она продавалась только с кузовом «седан». Послевоенное поколение продержалось на конвейере до начала 1951 года, когда ему на смену пришло третье поколение Kapitän. Оно также не стало революционным. От своего предшественника автомобиль отличался более современным экстерьером и двигателем увеличенной мощности. При этом конструкторы не стали «изобретать велосипед» и пошли по самому дешевому пути: они просто-напросто увеличили степень сжатия прежнего мотора с 6,0 до 6,75, что давало возможность

**ВОДИТЕЛЬСКОЕ МЕСТО ЭТОГО KAPITÄN БЫЛО
ОСНАЩЕНО ПО ПОСЛЕДНЕМУ СЛОВУ ТЕХНИКИ
И В СООТВЕТСТВИИ С АВТОМОБИЛЬНОЙ МОДОЙ
ТОГО ВРЕМЕНИ**





ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ OPEL KAPITÄN ВЫПУСКАЛОСЬ
ДО ИЮЛЯ 1953 ГОДА. ЗА ВРЕМЯ ПРОИЗВОДСТВА
С КОНВЕЙЕРА СОШЛИ БОЛЕЕ 48,5 ТЫСЯЧ
АВТОМОБИЛЕЙ

НЕКОТОРЫЕ МОДЕЛИ OPEL KARÄN И СЕГОДНЯ
МОЖНО ВСТРЕТИТЬ НА НЕМЕЦКИХ АВТОБАНАХ





ЭТОТ ЧЕРНО-БЕЛЫЙ OPEL KAPITÄN БЫЛ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА СЛЕТЕ ОЛДАЙМЕРОВ В БЕРЛИНЕ 11 МАЯ 2013 ГОДА

«снимать» с него не 53, а 58 л. с. Тем не менее, автомобиль был не слишком динамичным: чтобы разогнаться с места до скорости 80 км/ч, ему требовалось 16 секунд. Зато с экономичностью все было в порядке — средний расход топлива составлял 10,5 л на 100 км. Правда, в те годы это считалось не столь уж важным показателем.

В Федеративной Республике Германия автомобиль можно было приобрести примерно за 9400 немецких марок — он пользовался неплохим спросом. Наряду с частными клиентами, Opel Kapitän приобретали муниципалитеты и государственные организации, в том числе и полиция. Кроме того, машина отправлялась на экспорт в европейские страны.

Четвертое поколение Opel Kapitän уже существенно отличалось от предшественников. До окончания выпуска в 1970 году сменилось восемь поколений этой модели. Сегодня Opel Kapitän любого года выпуска — желанный экспонат в коллекции ценителей автомобилей этой старинной марки. Машины постоянно участвуют в парадах и состязаниях олдтаймеров по обе стороны Атлантики.

Технические характеристики Opel Kapitän 1951 года

Кузов	седан
Размеры кузова (д/ш/в)	4715/1720/1625 мм
Колесная база	2695 мм
Колея: передние колеса	1338 мм
задние колеса	1326 мм
Коробка передач	механическая, 3-ступенчатая
Привод	задний

Двигатель	бензиновый, рядный, 6-цилиндровый, карбюраторный, переднего расположения
Объем двигателя	2456 см ³
Мощность	58 л. с. при 3800 об/мин
Максимальная скорость	133 км/ч
Снаряженная масса	1240 кг



Kapitän



ДЕВЯТАЯ ГРУППА





СПЕЦПОДРАЗДЕЛЕНИЕ НЕМЕЦКОЙ ПОЛИЦИИ ОТРАБАТЫВАЕТ ШТУРМ ЗДАНИЯ ПОД ПРИКРЫТИЕМ БРОНЕТРАНСПОРТЕРА

Одним из самых результативных в мире спецподразделений считается полицейский спецназ ФРГ — Grenzschutzgruppe 9 (GSG 9), что переводится с немецкого как «Группа охраны границ 9». Подразделение было сформировано в сентябре 1973 года для борьбы с терроризмом на территории Федеративной Республики Германия. Поводом к созданию GSG 9 стал захват арабскими террористами израильских спортсменов во время Олимпийских игр 1972 года в Мюнхене.

Поначалу антитеррористическую группу планировали организовать на базе бундесвера, но затем посчитали, что армейское подразделение, действующее против террористов, в числе которых могут оказаться и немцы, будет напоминать гражданам Германии о частях СС. И министр внутренних дел Ганс-Дитрих Геншер предложил создать спецгруппу в составе пограничной охраны, относящейся к полицейским силам.

Создавая GSG 9, немцы имели перед собой отличный образец — элитное разведывательное подразделение «Саерет Миткаль» сил обороны Израиля, структуру которого они скопировали почти полностью. Первым командиром GSG 9 стал подполковник Ульрих Вегенер.

GSG 9 изначально напрямую подчинена министру внутренних дел ФРГ. В ее составе около 300 сотрудников. Комплектуется группа добровольцами из состава федеральной полиции Германии. Каждый год набирается около 150 кандидатов, из которых лишь единицы успешно проходят все тесты и допускаются к 22-недельному курсу тренировок.

О требованиях, предъявляемых к новичкам, рассказал один из инструкторов GSG 9: «Наши кандидаты должны обладать развитым интеллектом и высокой социальной компетентностью, уметь работать в коллективе, справляться со стрессом,



**КОМАНДИР ПОЛИЦЕЙСКОГО ПОГРАНИЧНОГО
СПЕЦНАЗА УЛЬРИХ ВЕГЕНЕР СТАЛ НАСТОЯЩЕЙ
ЛЕГЕНДОЙ СРЕДИ КОЛЛЕГ ПО СЛУЖБЕ**



БОЙЦЫ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ GSG 9 В ХОДЕ СОВМЕСТНЫХ УЧЕНИЙ ПОЛИЦЕЙСКИХ СИЛ ПЯТИ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОСУДАРСТВ В ГОРОДКЕ САН-АВГУСТИН (ГЕРМАНИЯ, АПРЕЛЬ 2007 ГОДА)

быть готовыми к освоению новых технологий и, конечно, стойко переносить высокие физические нагрузки. Нам не нужны герои-одиночки. Основной принцип GSG 9 состоит в том, что любого бойца в группе всегда можно заменить другим».

Структурно GSG 9 разбита на три отряда. Первый специализируется на проведении антитеррористических операций в «стандартных условиях», второй — на судах и других морских объектах, третий действует против террористов на воздушном транспорте. Отряды поделены на оперативные группы по пять человек — два пулеметчика, два стрелка и снайпер. Кроме того, в состав GSG 9 входят штабная группа, вертолетное звено, отряд связи и информации, группа техников, подразделение снабжения и учебный отряд. Повседневная одежда бойцов GSG 9 — форма темно-зеленого или коричневого цвета и береты таких же оттенков.

На вооружении GSG 9 находится целый парк транспортной техники, основой которого являются бронированные автомобили Mercedes-Benz с форсированными двигателями. Кроме того, подразделение использует внедорожники, мотоциклы, фургоны и микроавтобусы разных автопроизводителей, а в случае необходимости — бронетранспортеры, мотodelьтапланы и беспилотные летательные аппараты. Особая роль отводится радиоуправляемым роботам, которые помогают бойцам в разминировании объектов, разборке завалов, устранении препятствий и т.д. Среди коллег по профессии GSG 9 пользуется огромным уважением. За время своего существования она провела свыше пяти тысяч операций, в ходе которых были освобождены более тысячи заложников. При этом потери группы за годы ее работы составляют всего несколько человек, что говорит о высокой профессиональной подготовке бойцов спецподразделения.

**ПАРАШЮТИСТ ИЗ ОТРЯДА GSG 9 ДЕМОНИСТРИРУЕТ
СВОЕ МАСТЕРСТВО НА ПРАЗДНОВАНИИ 60-ЛЕТИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПОЛИЦИИ ФРГ**



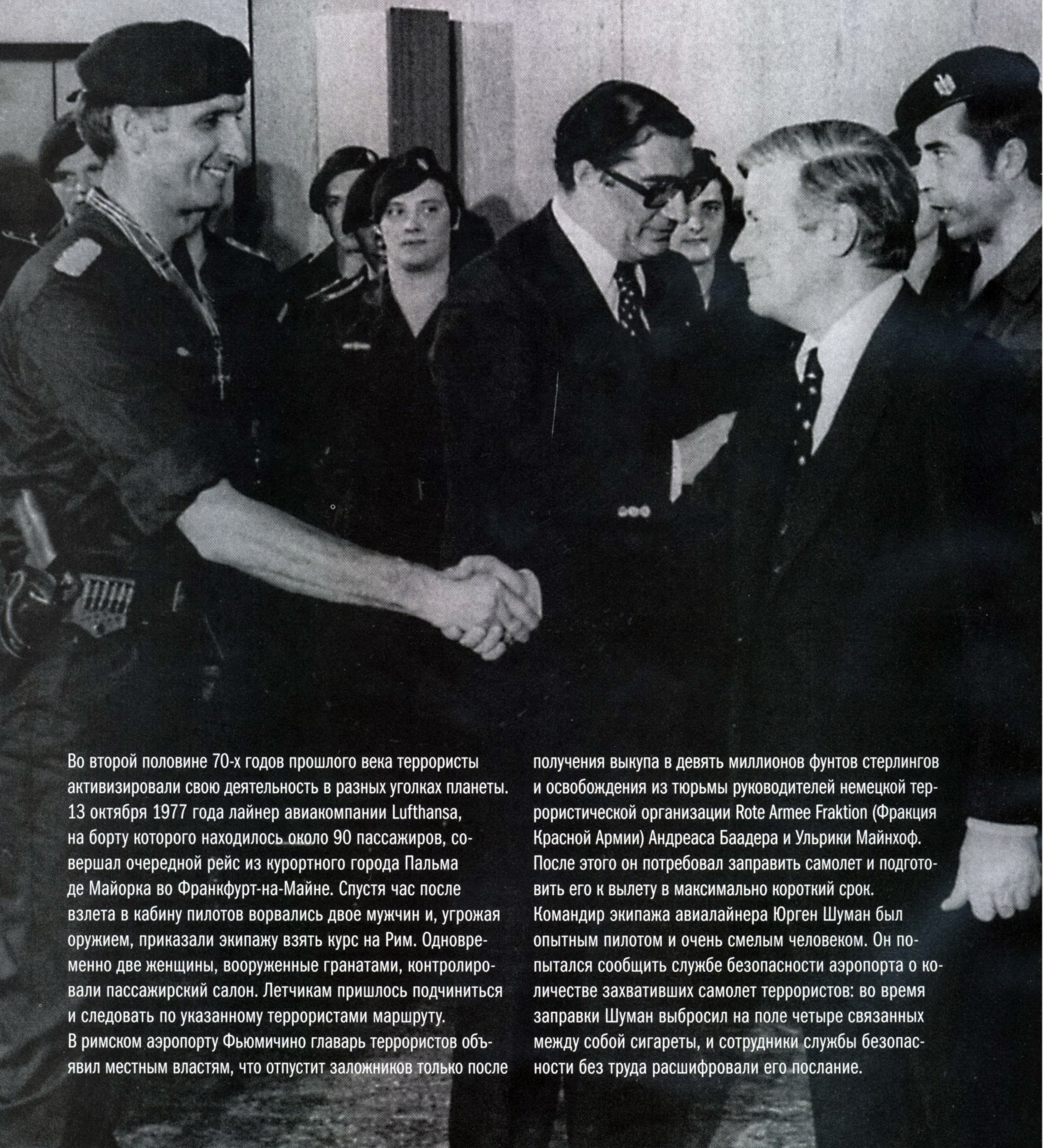
БОЙЦЫ GSG 9 НА ТАКТИЧЕСКИХ ТРЕНИРОВОЧНЫХ
ЗАНЯТИЯХ



GSG 9
der Bundespolizei



«МАГИЧЕСКИЙ ОГОНЬ» В МОГАДИШО



Во второй половине 70-х годов прошлого века террористы активизировали свою деятельность в разных уголках планеты. 13 октября 1977 года лайнер авиакомпании Lufthansa, на борту которого находилось около 90 пассажиров, совершал очередной рейс из курортного города Пальма де Майорка во Франкфурт-на-Майне. Спустя час после взлета в кабину пилотов ворвались двое мужчин и, угрожая оружием, приказали экипажу взять курс на Рим. Одновременно две женщины, вооруженные гранатами, контролировали пассажирский салон. Летчикам пришлось подчиниться и следовать по указанному террористами маршруту. В римском аэропорту Фьюмичино главарь террористов объявил местным властям, что отпустит заложников только после

получения выкупа в девять миллионов фунтов стерлингов и освобождения из тюрьмы руководителей немецкой террористической организации Rote Armee Fraktion (Фракция Красной Армии) Андреаса Баадера и Ульрики Майнхоф. После этого он потребовал заправить самолет и подготовить его к вылету в максимально короткий срок. Командир экипажа авиалайнера Юрген Шуман был опытным пилотом и очень смелым человеком. Он попытался сообщить службе безопасности аэропорта о количестве захвативших самолет террористов: во время заправки Шуман выбросил на поле четыре связанных между собой сигареты, и сотрудники службы безопасности без труда расшифровали его послание.



ПАССАЖИРЫ АВИАЛАЙНЕРА BOEING 737 КОМПАНИИ LUFTHANSA БЛАГОПОЛУЧНО ВОЗВРАТИЛИСЬ ИЗ МОГАДИШО В ГЕРМАНИЮ. ВСТРЕЧА В АЭРОПОРТУ БОННА

Покинув Рим, самолет направился на Кипр, затем террористы потребовали посадить его в Бахрейне, Дубае и Южном Йемене. Боевики надеялись получить выкуп и встретить освобожденных из тюрьмы товарищей на территории любой из этих стран. Но ни одно из перечисленных государств не хотело брать на себя ответственность за происходящее, и боевикам пришлось лететь дальше.

В Йемене произошла трагедия: Шуман попытался передать сведения о захвативших самолет террористах военным, но был замечен главарем банды и застрелен на глазах у пассажиров. После дозаправки самолет взял курс на Сомали и утром 17 октября приземлился в столице страны Могадишо. Террористы связались с местными властями, которые сообщили, что немецкое правительство готово выполнить все их требования.

На самом деле, как только в ФРГ стало известно о захвате пассажирского лайнера, по тревоге было поднято полицейское спецподразделение GSG 9, и следом за угнанным самолетом направили борт со специалистами по контртеррористическим операциям, который приземлился в Могадишо и встал неподалеку от самолета с заложниками. Сразу же после этого начались переговоры об условиях выкупа и освобождения из тюрьмы боевиков.

Пока шли переговоры, сомалийские военные оцепили окрестности аэропорта, а бойцы GSG 9 провели разведку на местности и подготовились к штурму лайнера. Операция получила название «Магический огонь». Для отвлечения внимания террористов в сотне метров перед их самолетом был разложен огромный костер, и когда наблюдатели заметили, что двое мужчин вошли в кабину пилотов, по радио прозвучал сигнал к штурму.

К тому времени бойцы GSG 9 уже выдвинулись к самолету со стороны хвоста и заняли позицию под фюзеляжем рядом с крыльями. Затем, используя лестницы, они добрались до аварийных люков, взорвали их и ворвались в салон сразу с нескольких сторон, открыв огонь по террористам. Находившиеся в кабине мужчины-боевики оказали сопротивление и были застрелены на месте.

Однако один из бойцов допустил серьезную ошибку: увидев среди террористов женщину, спецназовец не стал сразу открывать огонь, полагая, что она не опасна. Благодаря этому ей удалось взорвать две гранаты — в результате легкие ранения получили несколько пассажиров и сам нерешительный спецназовец. Вторая террористка закрылась в туалете и попыталась отстреливаться через дверь, но была ранена огнем из автомата и прекратила сопротивление. Все заложники были спасены.

Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его на deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



FORD ECONOLINE POLICIA ПОЛИЦИЯ КОЛУМБИИ

