

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

ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА



TRABANT КОМБИ
НАРОДНАЯ ПОЛИЦИЯ ГДР

DeAGOSTINI

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

Выходит раз в две недели. Выпуск № 23, 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 Дистрибушен Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг», Украина

Юридический адрес:

01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 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 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 17 331-94-27

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»

КАЗАХАСТАН

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

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

стр. 3 (верх), 4-7, 10-15 (все) © DioMedia

ISSN 2305-3992

Дата выхода в России: 05.11.2013

3D графика: Наиль Хуснутдинов, Артём Юлдашев

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 





СЕГОДНЯ НА КАРТЕ МИРА УЖЕ НЕТ СТРАНЫ
С НАЗВАНИЕМ ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ
РЕСПУБЛИКА. КАНУЛА В ЛЕТУ И МАРКА TRABANT,
ДОЛГОЕ ВРЕМЯ СЧИТАВШАЯСЯ АВТОМОБИЛЬНЫМ
СИМВОЛОМ ЭТОГО ГОСУДАРСТВА



После окончания Второй мировой войны территория Германии была поделена странами-победительницами на четыре оккупационные зоны — советскую, американскую, британскую и французскую. В 1949 году три западных зоны объединились в одно государство — Федеративную Республику Германия, а на месте восточной зоны, подконтрольной СССР, была провозглашена Германская Демократическая Республика. ГДР называли форпостом социализма, первым социалистическим государством на немецкой земле.

После раздела Германии на территории ГДР осталось несколько старых автомобилестроительных заводов — Audi, Horch и DKW: все они еще в 30-е годы были в составе концерна Auto Union. В 1948 году эти и ряд других профильных предприятий вошли в объединение под названием Industrierverband Fahrzeugbau (IFA), куда также попали марки Wartburg, Barkas, Robur, Multicar, Simson и MZ. Вскоре под брендом IFA был развернут выпуск автомобилей IFA F8 — за этим индексом скрывались модернизированные довоенные машины, выпускавшиеся ранее на DKW (в свое время на них был неплохой спрос).

Первая модель собственной конструкции появилась в 1956 году, а в конце 1957 года на заводе в Цвиккау началось производство микролитражного автомобиля P-70. Машину назвали Trabant, что в переводе с немецкого значит «спутник». Полное название новинки было Sachsenring Trabant, поэтому эмблемой марки стала стилизованная буква «S».



TRABANT 600 (ВОСТОЧНАЯ ГЕРМАНИЯ, 1975 ГОД)

У Trabant было несколько интересных особенностей. В конструкции автомобиля широко использовались кузовные панели из пластмассы. Машина оснащалась двухтактным двухцилиндровым двигателем объемом 499 см^3 , какие обычно ставят на мотоциклы. Эти моторы «питались» специальной топливной смесью, состоящей из бензина и масла, смешанных в определенной пропорции. Двигатель был установлен поперек корпуса: это дало возможность конструкторам без лишних ухищрений реализовать схему переднего привода, в то время применявшуюся достаточно редко. Новая машина быстро завоевала популярность у автолюбителей ГДР.

В 1963 году немецкие специалисты разработали еще одну модель — Trabant P600. От предшественницы ее отличал объем двигателя, увеличенный до 594 см^3 , и экстерьер. Затем P600 модернизировали — новая версия получила индекс P601. Благодаря тому что модель постоянно «подтягивали», она продержалась на конвейере до 1988 года. Автомобиль выпускали с двумя типами кузова — купе и универсал. Иногда в литературе вместо купе можно встретить термин «двухдверный седан».

По своим техническим характеристикам версии были очень похожи, правда, универсал был более тяжелым, а потому менее динамичным: его максимальная скорость равнялась всего 100 км/ч , в то время как у купе — 105 км/ч . На обеих версиях стоял один и тот же двигатель: за счет небольшого объема он расходовал

ПОЛНОЕ НАЗВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ БЫЛО
SACHSENRING TRABANT, ПОЭТОМУ ЭМБЛЕМОЙ
МАРКИ СТАЛА СТИЛИЗОВАННАЯ БУКВА «S»



АВТОМОБИЛИ TRAVANT, ПРИНАДЛЕЖАЩИЕ ТУРИСТАМ
ИЗ ГДР, НА ТЕРРИТОРИИ ЧЕХОСЛОВАКИИ (1968 ГОД)



TRAVANT С КУЗОВОМ «УНИВЕРСАЛ» В ОДНОМ
ИЗ ГОРОДОВ ГДР





НА УЛИЦАХ ГОРОДОВ ВОСТОЧНОЙ ГЕРМАНИИ ЧАЩЕ ВСЕГО МОЖНО БЫЛО ВСТРЕТИТЬ ИМЕННО TRABANT

совсем немного топлива — менее 8 л на 100 км в городе, 4 л на трассе и 6 л при разных режимах движения.

Универсал закупали государственные организации, в том числе полиция, и коммунальные службы. Его часто использовали в качестве развозного автомобиля, поскольку объем багажника при необходимости можно было увеличить с 450 до 1400 дм³ за счет задних сидений. Практичные немцы с удовольствием приобретали универсалы для личных нужд.

Trabant пользовался спросом и за пределами ГДР. Его экспортировали не только в социалистические страны — Чехословакию, Польшу и Венгрию, но и в капиталистические — Грецию, Нидерланды, Бельгию, ЮАР и даже Великобританию. А вот в СССР эта машина не поставлялась.

Когда в 1990 году Германия вновь стала единым государством, продукция завода, выпускавшего Trabant P601, в одночасье перестала пользоваться спросом: теперь гражданам бывшей ГДР стали доступны автомобили любых европейских марок, в том числе немецких производителей — Mercedes-Benz, Volkswagen, Opel. Поэтому в 1991 году завод закрыли. За все годы производства было выпущено 3 132 240 автомобилей Trabant, причем львиная доля пришлось на модель «601» — 2 818 547 машин. Сегодня в Германии насчитывается около 50 тысяч экземпляров Trabant. Их с удовольствием покупают любители старинной техники: они восстанавливают автомобили и участвуют с ними в парадах олдтаймеров.

Технические характеристики Trabant P601 Combi

Кузов	универсал, 3-дверный
Размеры кузова (д/ш/в)	3560/1510/1437 мм
Колесная база	2020 мм
Колея: передние/задние колеса	1206/1255 мм
Снаряженная масса	650 кг
Коробка передач	механическая, 4-ступенчатая

Двигатель	бензиновый, 2-тактный, 2-цилиндровый, карбюраторный, воздушного охлаждения
Объем двигателя	594,5 см ³
Мощность	26 л. с. при 4200 об/мин
Максимальная скорость	100 км/ч



Trabant



НАРОДНАЯ ПОЛИЦИЯ ГДР





ОРКЕСТР НАРОДНОЙ ПОЛИЦИИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ НАРОДНОЙ АРМИИ ГДР НА ПАРАДЕ В ГОРОДЕ ГОТА

Первые подразделения по охране общественного порядка на территории будущей ГДР появились 20 мая 1945 года в Берлине. Действовали они под полным контролем советской военной администрации. В 1949 году было создано Министерство внутренних дел Германской Демократической Республики, и все полицейские подразделения передали в его подчинение — теперь они назывались Немецкая народная полиция (Deutsche Volkspolizei). Основной функцией новой структуры стало поддержание общественного порядка. В ее состав входили патрульная полиция, уголовная, дорожная, транспортная (действовала на железной дороге), водная и пограничная, в 1961 году преобразованная в пограничные войска.

До 1952 года в состав народной полиции входили пять земельных полицейских структур — Бранденбурга, Мекленбурга — Передней Померании, Саксонии-Анхальта, Саксонии, Тюрингии — и полицейское управление Восточного Берлина. Когда административно-территориальное деление страны изменилось, полицейские органы стали формироваться по новому принципу — по округам. За порядок в каждом округе отвечало окружное управление, в районах действовали районные отделы народной полиции.

Несколько особняком стояла так называемая Народная казарменная полиция. Это была военизированная структура, созданная взамен армейских подразделений на тот

случай, если необходимо будет защищать страну от внешнего вторжения. Казарменная полиция фактически выполняла функции жандармерии. Здесь служили только контрактники: минимальный срок контракта составлял три года. На вооружении этой полицейской структуры стояла армейская техника советского производства, включая бронетранспортеры. В середине 50-х годов казарменная полиция была преобразована в Народную армию ГДР.

Народная полиция Германской Демократической Республики работала достаточно эффективно. По официальной статистике, за год в Восточной Германии совершалось в десять раз меньше преступлений, чем в ФРГ.

Поддержанием порядка на автомагистралях занималась дорожная полиция. Согласно действовавшим правилам, максимальная скорость движения на немецких трассах государственного значения составляла 100 км/ч, на муниципальных дорогах — 80 км/ч, а в населенных пунктах — 50 км/ч. Дорожная сеть ГДР имела свои особенности. Большая часть дорог были узкими и извилистыми, а транспортный поток — очень интенсивным, что не удивительно: например, в 1983 году автомобильный парк ГДР насчитывал 228 тысяч грузовиков, 233 тысячи тягачей и тракторов, 127 тысяч специальных автомобилей, 53 тысячи автобусов и почти три миллиона легковых машин. Сюда же надо добавить транзитный транспорт и автомобили, принадлежавшие Группе советских войск

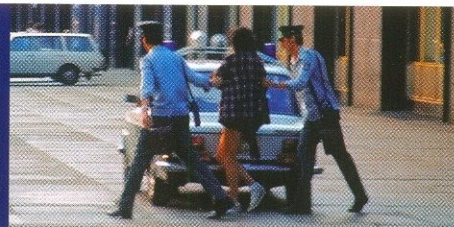


НАряду с TRABANT, ПОЛИЦЕЙСКИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ГДР КОМПЛЕКТОВАЛИСЬ АВТОМОБИЛЯМИ WARTBURG 353

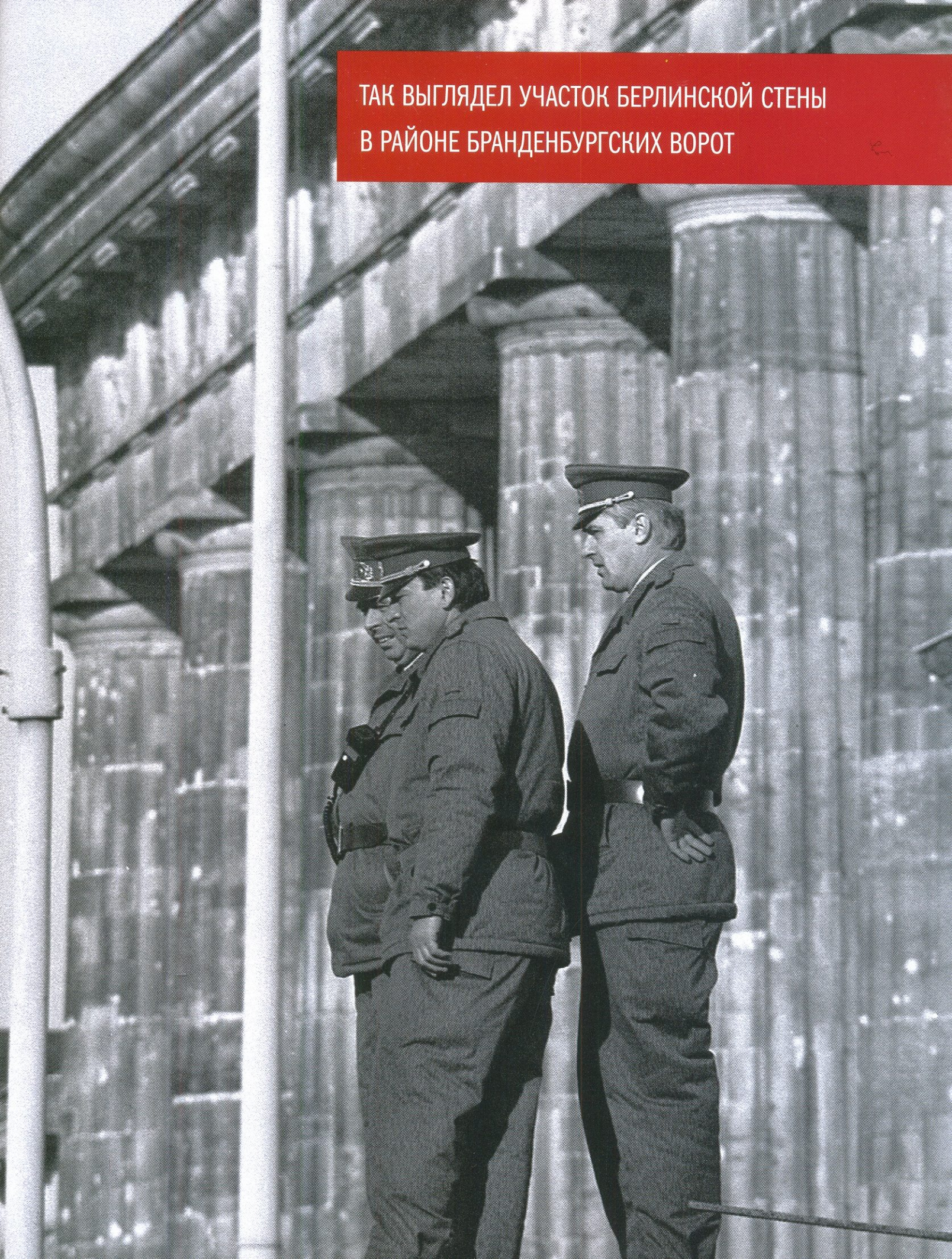
в Германии. Кстати, машины советских воинских частей находились вне юрисдикции немецкой дорожной полиции. По дорогам ГДР ездили не только автомобили, но и мотоциклы, и велосипеды. Регулировать смешанные потоки было нелегко даже с учетом традиционной немецкой аккуратности и соблюдения правил дорожного движения как водителями, так и пешеходами. Кроме того, значительная часть шоссе и улиц в восточной части Германии были не асфальтированными, а вымощенными камнем, что создавало дополнительную опасность для участников движения, особенно в гололед. Одним словом, работы дорожным полицейским хватало. Прежде чем попасть на службу в дорожную полицию, кандидатам предстояло пройти серьезную подготовку: полицейский должен был отлично водить машину, свободно обращаться со средствами связи, оружием и спецтехникой, уметь оказывать первую медицинскую помощь пострадавшим в ДТП. По сравнению с полицией Западной Германии, автомобильный парк дорожной полиции ГДР выглядел скромно: это были

автомобили «местного» производства — Trabant и Wartburg, а также советские «Жигули» и «Волги» разных моделей. Но по сравнению с советской милицией и полицейскими структурами других социалистических стран, немецкие полицейские были «упакованы» совсем неплохо. Кроме того, в ГДР очень внимательно относились к внедрению в практику новейших технических достижений. Так, например, именно немецкая дорожная полиция первой из правоохранительных органов социалистических стран начала широко использовать портативные радары для измерения скорости автомобиля. Народная полиция Германской Демократической Республики просуществовала до октября 1990 года, а после объединения Германии была упразднена. Вместо нее на территории бывшей ГДР были сформированы новые полицейские подразделения — такие же, как в ФРГ. Интересно, что западные немцы не пренебрегли опытом бывших сотрудников Народной полиции ГДР: часть из них продолжали служить теперь уже в полиции объединенной Германии.

ПОЛИЦИЯ ЗАДЕРЖИВАЕТ ЖЕНЩИНУ НА АЛЕКСАНДЕРПЛАЦ (ВОСТОЧНЫЙ БЕРЛИН)



ТАК ВЫГЛЯДЕЛ УЧАСТОК БЕРЛИНСКОЙ СТЕНЫ
В РАЙОНЕ БРАНДЕНБУРГСКИХ ВОРОТ

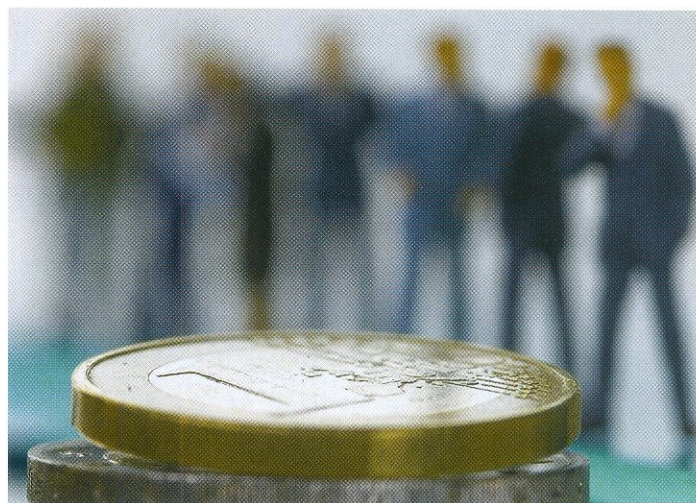


ДЕНЬГИ ИЗ МЕТАЛЛОЛОМА

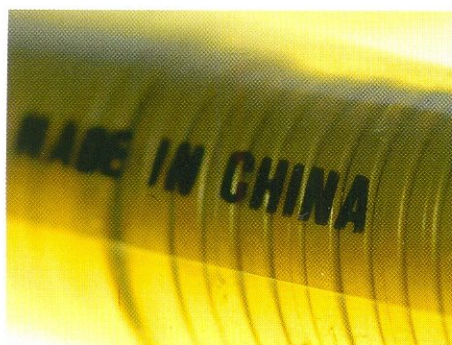


В апреле 2011 года в Германии разгорелся крупный скандал, связанный с незаконным использованием списанных и изъятых из обращения монет. Согласно существующим правилам, отслужившие свой срок монеты с ярко выраженными дефектами должны быть превращены в металлолом, а затем отправлены на переплавку. При утилизации биметаллических монет достоинством в один и два евро их внутренняя часть, сделанная из желтого металла, отделялась от внешнего ободка из белого металла. «Разобранные» монеты продавались на аукционах в качестве металлолома. Компании, купившие остатки монет, отправляли лом в Китай, где его должны были переплавить. Но в переплавку, как выяснилось позже, шло далеко не все. Китайские «умельцы» заметили, что многие из списанных деталей монет имели вполне приличный вид — не были ни погнуты, ни расплющены, и быстро смекнули, как извлечь из этого выгоду. Вместо того чтобы отправить целые части монет в печь, их откладывали в сторону, чтобы потом из них заново собрать монеты. Благодаря китайскому трудолюбию и аккуратности, «новоделы» были практически неотличимы от настоящих монет, которые имели хождение на территории Европейского Союза. Но что делать дальше с бракованными европейскими деньгами?

И на этот вопрос мастера из Поднебесной нашли ответ: вернуть их в Европу и обменять на новые! Чтобы осуществить свой коварный замысел, китайцы втянули в авантюру членов экипажей авиалайнеров компании Lufthansa, регулярно летавших из Пекина во Франкфурт и обратно. Им отводилась роль курьеров: они перевозили деньги в Европу в своих чемоданах, благо для сотрудников авиакомпании не было ограничений по весу багажа. За один перелет курьер мог переправить не более десяти тысяч евро — такая сумма не подлежала обязательному декларированию на немецкой таможне. В Германии монеты доставлялись в Deutsche Bundesbank — единственное в Европе банковское учреждение, которое бесплатно принимало поврежденные монеты, обменивая их на новые деньги. Монеты принимались по весу и не пересчитывались. В итоге все были довольны: китайские мошенники получали приличный доход, а курьеры — свой процент. Преступная схема великолепно работала на протяжении нескольких лет.



Но, как гласит старая русская пословица, «сколько веревочке ни виться, а конец будет». Так и случилось. Один бдительный немецкий таможенник обратил внимание на чемоданы некоторых сотрудников авиакомпании — они были подозрительно тяжелыми! Багаж досмотрели, и выяснилось, что кроме личных вещей чемоданы набиты упаковками с монетами. Немецкая прокуратура немедленно начала следствие. Обыски и облавы прошли во Франкфурте-на-Майне, в городах Мёрфельден-Вальдорф, Оффенбах и Фульде. Было арестовано шесть человек, четверо из которых оказались выходцами из Китая. При этом специалисты полагают, что попавшая в поле зрения правоохранительных органов группа — это всего лишь верхушка айсберга: для совершения столь масштабного преступления в криминальное сообщество должно было входить не менее 25 человек. Поначалу в числе подозреваемых оказались и несколько служащих Bundesbank, но впоследствии выяснилось, что к мошенничеству они отношения не имели. По подсчетам полицейских экспертов, с 2007 по 2010 год злоумышленники сумели доставить на территорию Евросоюза и обменять около 30 тонн заново собранных монет. Общую сумму нанесенного ущерба установить пока не удалось, но по самым оптимистичным подсчетам она может составлять не менее 6 млн. евро. Немецкая пресса, опубликовавшая сообщение об этом деле, назвала его самым крупным финансовым мошенничеством со времени введения в Европе единой валюты.



**ПРИ ДОСМОТРЕ БАГАЖА СОТРУДНИКОВ
АВИАКОМПАНИИ LUFTHANSA, ЛЕТАВШИХ ИЗ ПЕКИНА
ВО ФРАНКФУРТ, БЫЛИ ОБНАРУЖЕНЫ УПАКОВКИ
С НЕКОНДИЦИОННЫМИ МЕТАЛЛИЧЕСКИМИ ЕВРО**

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ISSN 2305-3992



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

WARSZAWA 223 НАРОДНАЯ МИЛИЦИЯ ПОЛЬШИ

16+

DeAGOSTINI