

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

ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА



FORD TRANSIT
ПОЛИЦИЯ ФРАНЦИИ

DeAGOSTINI

ПОЛИЦЕЙСКИЕ МАШИНЫ МИРА

Выходит раз в две недели. Выпуск № 41, 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 Дистрибушн Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблицинг», Украина

Юридический адрес:

01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 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/н, 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: 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»;

фоновые иллюстрации на стр. 8-9 © m3dhdr.com;

стр. 3 (верх), 4-7, 10-15 © DioMedia

ISSN 2305-3992

Дата выхода в России: 02.09.2014

3D графика: Наиль Хуснутдинов, Алексей Катков

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





В АВТОМОБИЛЬНОМ МИРЕ FORD TRANSIT СЧИТАЕТСЯ ЖИВОЙ ЛЕГЕНДОЙ. И ЭТО НЕ УДИВИТЕЛЬНО, ВЕДЬ ОН СТОИТ НА КОНВЕЙЕРЕ УЖЕ ПОЧТИ ПОЛВЕКА



Официальная презентация Ford Transit состоялась в 1965 году. Автомобиль изначально задумывался как конкурент знаменитого минивэна Volkswagen Transporter, и вот уже долгие годы он успешно борется с Transporter и другими подобными машинами за симпатии покупателей.

В период разработки модели проект назывался Redcap, а сами минивэны — V-серией. Почему именно V — точно неизвестно, но есть три версии происхождения этого названия. Согласно первой, это начальная буква слова van («фургон»). По второй, она обозначает V-образный двигатель. Третья гласит, что V — значит versatility («многосторонность», «универсальность»). И это логично, поскольку в модельный ряд планировалось включить 78 отдельных моделей.

Первая партия была выпущена на британском заводе Ford, но продавать новинку планировалось по всей Европе. Примерно за пару недель до начала массового производства глава британского отделения компании Ford Уильям Бэтти решил еще раз посмотреть на пилотную версию вэна. Ему показали образец, предназначенный для отправки в Федеративную Республику Германию, на ветровом стекле которого была прикреплена табличка с надписью Transit — это означало, что автомобилю предстоит миновать несколько государств, прежде чем он доберется до места назначения. И тогда Бэтти осенило: «Да это же готовое название для модели, которая будет продаваться на рынках разных стран». И V-серию вскоре переименовали в Transit.



ТАК ВЫГЛЯДЕЛ FORD TRANSIT ВО ВРЕМЕНА СВОЕЙ МОЛОДОСТИ (1965 ГОД)

Самые первые автомобили комплектовались одним из двух бензиновых двигателей — 74-сильным объемом 1,7 л и 2-литровым мощностью 86 л. с., а первый дизельный Transit оснащался мотором Perkins мощностью 44 л. с. Версий кузова тоже было несколько: пассажирские, грузовые, с длинной и короткой колесными базами. Вариантов грузоподъемности — шесть: 610, 865, 1120, 1272, 1527 и 1782 кг.

В октябре 1965 года самая дешевая грузовая модель Transit на рынке Великобритании стоила 542 фунта стерлингов. А самым дорогим представителем семейства тогда был 15-местный микроавтобус, за который дилеры просили 1156 фунтов стерлингов. В эту сумму входили и 159 фунтов налога на покупку.

Надежный и неприхотливый автомобиль вскоре стал одним из самых популярных в своем классе. Его по достоинству оценили не только предприниматели, которые использовали Transit, прежде всего, как развозной фургон, но и представители коммунальных служб, а также пожарные, медики, инкассаторы и полицейские. Преимущества модели в полной мере оценили и люди, находившиеся по другую сторону закона. В начале 70-х годов представитель лондонской полиции официально заявлял: «Фургоны Ford Transit были использованы в 95 процентах ограблений банков. Обладая прекрасными техническими данными и способностью перевозить 1,75 тонны награбленной добычи, Transit доказал, что он является лучшим автомобилем для бегства с места преступления...»

Но были у этого автомобиля и другие достижения — спортивные. В 1973 году в итальянском городе Монца два дизельных Ford Transit — фургон с короткой базой и 12-местный автобус — установили три мировых рекорда в семидневных безостановочных гонках. Фургон проехал 10 тыс. км со средней скоростью 120 км/ч, а автобус — 16 тыс. км со средней скоростью 119 км/ч.

**АВТОМОБИЛЬ ЛОНДОНСКОЙ ПОЖАРНОЙ ЧАСТИ
НА БАЗЕ FORD TRANSIT ВМЕЩАЛ ЧЕТЫРЕХ ЧЕЛОВЕК,
ПОМПУ И ОКОЛО 500 Л ВОДЫ**



ПЕРЕДВИЖНАЯ КАМЕРА НАБЛЮДЕНИЯ
ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ УСТАНОВЛЕНА
НА ПОЛИЦЕЙСКОМ FORD TRANSIT



FORD TRANSIT ВО ВРЕМЯ ЦЕРЕМОНИИ,
ПОСВЯЩЕННОЙ 40-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ МОДЕЛИ





ГРУЗОВОЕ ОТДЕЛЕНИЕ FORD TRANSIT МАКСИМАЛЬНО ПРИСПОСОБЛЕНО ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ БОЛЬШОГО КОЛИЧЕСТВА БАГАЖА

Публика живо откликнулась на эту победу: дизельные версии набирали популярность, и в итоге половина всех реализуемых в мире машин этой модели стала оснащаться именно дизелями. Особенно успешно они продавались на рынках европейских и азиатских стран.

25 июля 1985 года с конвейера сошел двухмиллионный Transit, а в сентябре 1994 года собрали трехмиллионный экземпляр. К тому времени модель предлагалась покупателям уже в 170 вариантах исполнения.

Разумеется, за долгие годы Transit не раз модернизировался, чтобы соответствовать требованиям времени. В самом конце XX века на сборочном заводе в бельгийском городе Генк началось производство очередного поколения моделей Ford Transit, выпускавшегося до 2006 года. Новинка дебютировала на автосалоне RAI в Амстердаме. Впервые в истории автомобильной промышленности заднеприводные и переднеприводные модели создавались на единой платформе. Год спустя производство Transit было перенесено из Европы в турецкий город Коджаели, где специально для этого построили новое высокотехнологичное предприятие. Освободившиеся европейские мощности были переоборудованы под выпуск другой продукции.

9 августа 2005 года компания торжественно отпраздновала 40-летие Ford Transit. К юбилею был приурочен и выпуск пятимиллионного автомобиля.

Сегодня, в преддверии полувекового юбилея, Ford Transit по-прежнему в строю.

Технические характеристики Ford Transit 2.0 CDI. 2004 год

Кузов	минивэн, 4-дверный, 15-местный
Размеры кузова (д/ш/в)	4834/1974/2360 мм
Колесная база	3300 мм
Колея: передние колеса	1762 мм
задние колеса	1762 мм
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая

Привод	передний
Двигатель	4-цилиндровый турбодизель поперечного расположения
Объем двигателя	1998 см ³
Мощность	100 л. с. при 4000 об/мин
Снаряженная масса	2880 кг



TRANSIT



РОТЫ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ





НА ВООРУЖЕНИИ РОТ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТОЯТ И КАТЕРА

Compagnies Républicaines de Sécurité (CRS) — роты республиканской безопасности — так можно перевести на русский язык название военизированных мобильных полицейских подразделений, созданных во Франции специальным декретом от 8 сентября 1944 года.

Юридическую базу новым формированиям обеспечивал принятый в декабре того же года закон № 47-2384. Первая такая рота была полностью укомплектована уже к 31 января следующего года. Как правило, бойцами CRS в то время становились бывшие участники антифашистского Сопротивления, среди которых было много представителей левых партий, в том числе и коммунистической.

Основное предназначение CRS — подавление массовых беспорядков, поэтому вооружались и экипировались они так, чтобы эффективно решать именно эти задачи. Роты республиканской безопасности — уникальное явление в полицейской практике, поскольку ни в одном другом европейском государстве ничего похожего не существует.

Первыми серьезными испытаниями для новых полицейских подразделений стали массовые стачки, охватившие Марсель и прилегающие к нему регионы в 1947 году. Забастовки были организованы левыми профсоюзами при непосредственном участии представителей коммунистической партии Франции.

Правительство попыталось бросить на подавление демонстраций роты республиканской безопасности, однако бойцы CRS отказались выступить против «братьев по убеждениям», что и послужило поводом для реорганизации этих частей, состоявшейся в 1948 году. С тех пор при наборе в роты огромное внимание уделяется политической лояльности будущих сотрудников. На протяжении второй половины XX столетия реорганизации CRS проводились неоднократно, самые значительные — в 1977, 1983 и 1985 годах.

Подчиняются Compagnies Républicaines de Sécurité министру внутренних дел Франции. Именно он принимает решение об использовании этих подразделений в том или ином



КАЖДЫЙ БОЕЦ CRS ГОРДИТСЯ ШЕВРОНОМ, КОТОРЫЙ НОСИТ НА РУКАВЕ



БОЙЦАМ CRS ИНОГДА ПРИХОДИТСЯ ПЕРЕКУСЫВАТЬ ПРЯМО НА ДЕЖУРСТВЕ

регионе. Поводом может послужить серьезное ЧП или запрос местных полицейских властей.

Мобильность — одно из главных требований, предъявляемых к CRS, поэтому они укомплектовываются самыми надежными транспортными средствами. Каждая рота специализируется на одном виде деятельности: поддержании порядка во время проведения массовых мероприятий, обеспечении безопасности общественных зданий и официальных лиц, спасательных операциях в горной местности, регулировании движения транспорта в городах и т.д.

Во Франции действует 60 обычных рот CRS и одна специальная, работающая на мероприятиях с участием VIP-гостей. В состав каждой роты республиканской безопасности входит от четырех до шести взводов. Все сотрудники находятся на казарменном положении в точках постоянного базирования. Несколько рот расквартированы в Париже, остальные разбросаны по регионам страны. В столице располагается и Центральная служба рот республиканской безопасности, выполняющая координационные функции. Как правило, роты действуют вне мест их постоянной дислокации.

Во главе каждой роты стоит командир, в подчинении которого находятся несколько офицеров, от 12 до 25 человек младшего командного состава и 100–120 рядовых бойцов. Для службы в Compagnies Républicaines de Sécurité традиционно отбирают самых выносливых и сильных мужчин. Каждый кандидат проходит тестирование, в том числе психологическое, и только после этого направляется на подготовку по специальности. Общая численность CRS в 2006 году составляла около 15 тысяч человек, из которых более 14 тысяч приходилось на рядовых.

Роты республиканской безопасности всегда относились к полицейскому ведомству и считались гражданскими формированиями, но во Франции существует и дублирующая структура — в жандармерии, подчиненной военному министерству. Это Gendarmerie Mobile — мобильная жандармерия, которую часто путают с CRS, поскольку они выполняют одни и те же функции, а потому имеют сходное вооружение и экипировку. Отличить сотрудников этих подразделений можно по форме: у жандармов она черного цвета, у бойцов CRS — темно-синяя.

ВО ВРЕМЯ НЕСЕНИЯ СЛУЖБЫ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ CRS
ЧАСТО СОПРОВОЖДАЮТ КИНОЛОГИ С СОБАКАМИ

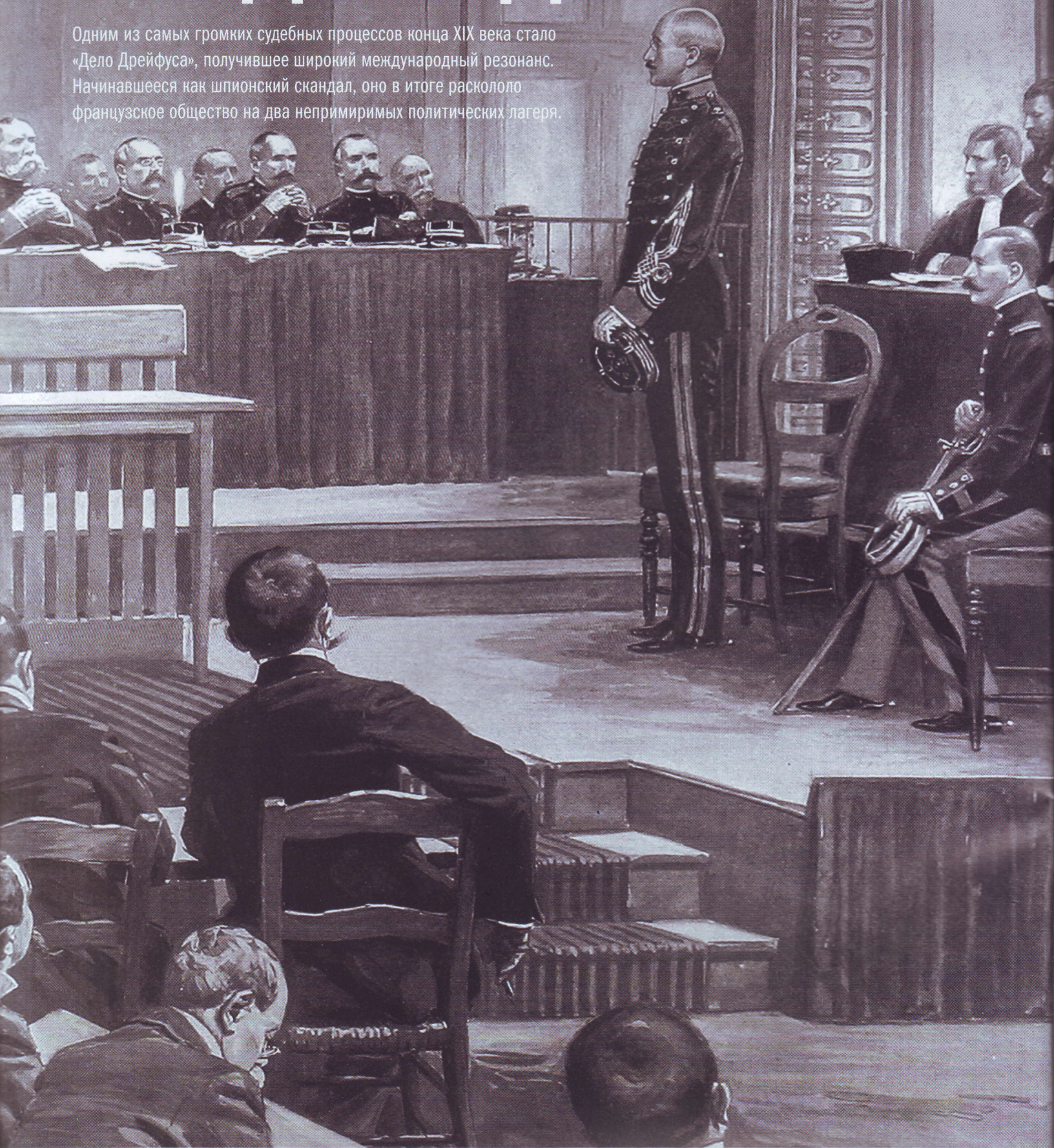


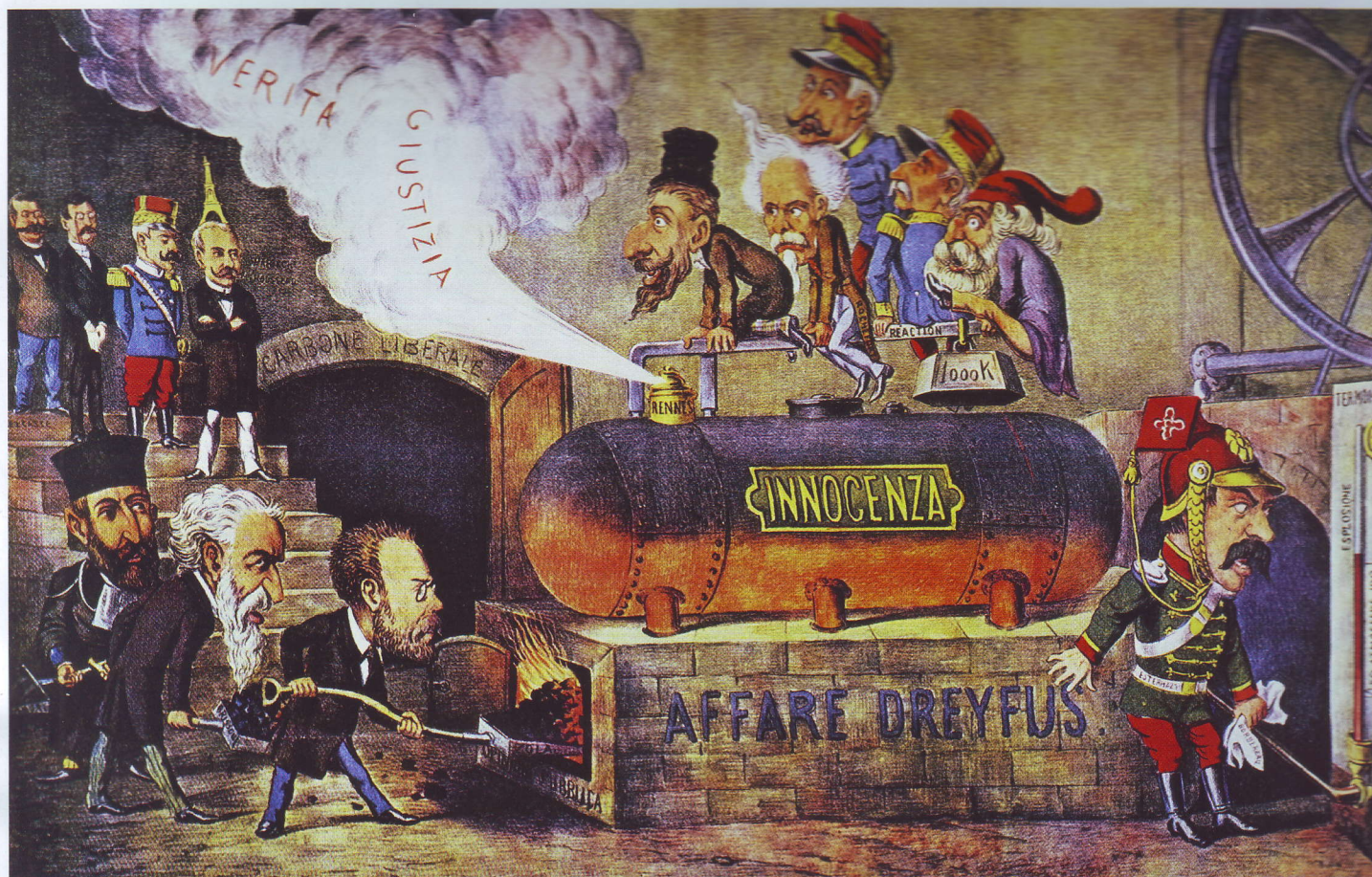
МОБИЛЬНОСТЬ – ОДНО ИЗ ГЛАВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ,
ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫХ К CRS, ПОЭТОМУ ОНИ
УКОМПЛЕКТОВЫВАЮТСЯ САМЫМИ НАДЕЖНЫМИ
ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ



НАЗНАЧИТЬ ВИНОВНЫМ, или «ДЕЛО ДРЕЙФУСА»

Одним из самых громких судебных процессов конца XIX века стало «Дело Дрейфуса», получившее широкий международный резонанс. Начинаясь как шпионский скандал, оно в итоге раскололо французское общество на два непримиримых политических лагеря.





ЭТА КАРИКАТУРА, ПОСВЯЩЕННУЮ «ДЕЛУ ДРЕЙФУСА», ОПУБЛИКОВАЛ ОДИН ИЗ ИТАЛЬЯНСКИХ ЖУРНАЛОВ В САМЫЙ РАЗГАР СКАНДАЛЬНОГО ПРОЦЕССА

А случилось вот что. Уборщица германского посольства в Париже нашла в мусорной корзине в кабинете военного атташе письмо от некоего французского офицера, предлагавшего передать Германии секретные документы своего генерального штаба. Как часто бывает, уборщица оказалась агентом французской разведки...

Скандал в генштабе Франции был оглушительным. Чтобы найти злоумышленника, всех без исключения офицеров заставили пройти почерковедческую экспертизу. В итоге выяснилось, что почерк, которым было написано письмо, схож с почерком капитана Альфреда Дрейфуса, еврея по национальности, выходца из Эльзаса. Эта пограничная область между Германией и Францией регулярно переходила из рук в руки в ходе войн между двумя странами, и французы всегда подозревали эльзасцев в симпатиях к немцам.

Так вышло и на этот раз. Армейское руководство толком ничего выяснять не стало, а попросту назначило Дрейфуса виноватым, учитывая лишь его происхождение и знание немецкого языка. Вскоре состоялся суд, и в декабре 1894 года капитана признали виновным в продаже потенциальному противнику секретных сведений, лишили чинов, наград и приговорили к пожизненному заключению.


Однако безоговорочных доказательств вины Дрейфуса на суде предъявлено не было. Стало ясно, что, обвинив его, военные просто пытаются замять дело и сохранить «честь мундира».

Вся демократическая общественность страны встала на защиту капитана. Но представители националистически настроенных кругов приветствовали приговор. Франция разделилась на сторонников и противников Дрейфуса. Сторонников называли дрейфусантами, а их оппонентов — антидрейфусантами. Полемика с газетных полос выплескивалась на улицы, где словесные баталии нередко заканчивались массовыми потасовками.

Не желая еще больше раздувать скандал, военные отправили дело на доследование. Тогда-то и выяснилось, что злосчастное письмо написал совершенно другой человек — «стопроцентный француз» майор Эстергази, которого суд, тем не менее, виновным не признал. Воспользовавшись этим обстоятельством, майор сбежал в Англию, где и жил до конца своих дней...

Дело приняло благоприятный для Дрейфуса оборот только после того, как писатель Эмиль Золя напечатал в газете L'Aurore открытое письмо в его защиту под заголовком «Я обвиняю». В нем Золя обвинял военных в подтасовке улик и других серьезных нарушениях закона. После опубликования письма было проведено более объективное расследование. В итоге следователю, который изначально вел это дело, пришлось признаться в фальсификации фактов, а Альфреда Дрейфуса, в конце концов, оправдали. Но случилось это только в 1906 году.

Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

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

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



CHRYSLER AIRFLOW ПОЛИЦИЯ САН-ФРАНЦИСКО

