

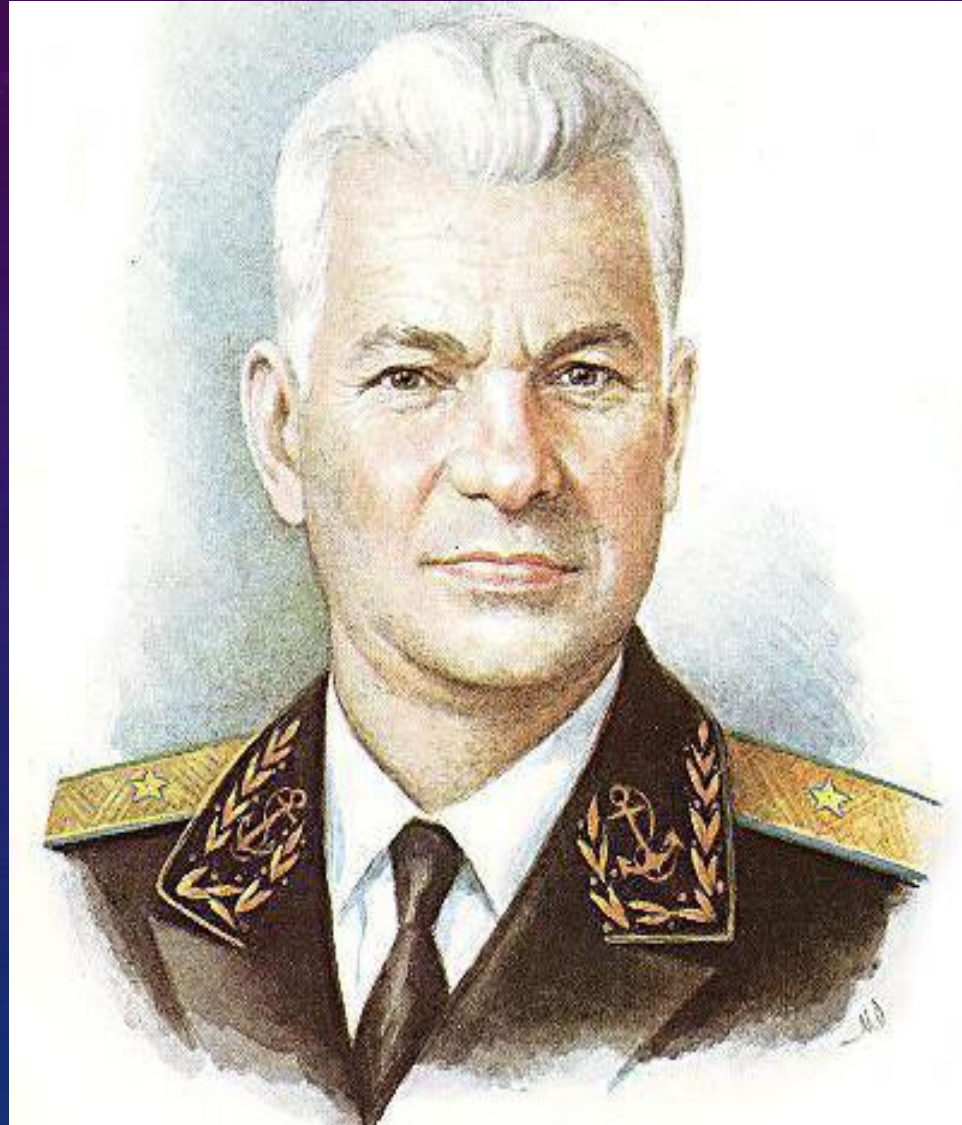
The background features a dark blue gradient with a starry space pattern. On the left side, there are several technical diagrams, including circular gauges with numerical scales (140, 150, 160, 170, 180, 190, 200, 210, 220, 230, 240, 250, 260) and various circular arrows indicating rotation or flow. The text is centered and reads:

**ЗДРАВСТВУЙТ
Е**

The background features a dark blue gradient with a starry space pattern. Overlaid on this are several technical diagrams, including circular gauges with numerical scales (140, 150, 160, 170, 180, 190, 200, 210, 220, 230, 240, 250, 260) and various circular and semi-circular lines, some with arrows indicating direction. The text is centered in a bold, white, serif font.

**МЕНЯ ЗОВУТ
ГЕРМАН ЗВЕЗДИН,
УЧЕНИК МБОУ СОШ № 24,
8А КЛАССА**

БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ – ЛЕГЕНДА ГИДРОАВИАЦИИ



СРЕДИ ВЫДАЮЩИХСЯ ДЕЯТЕЛЕЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ПОЧЕТНОЕ МЕСТО ЗАНИМАЕТ БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ. ВОЗМОЖНО, ЕГО ИМЯ НЕ ИЗВЕСТНО ВСЕМ И КАЖДОМУ, НО В СФЕРЕ САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ – ЭТО ЧЕЛОВЕК-ЛЕГЕНДА. ОН БОЛЕЕ ЧЕМ КТО-ЛИБО ИЗ ЕГО КОЛЛЕГ ПРЕУСПЕЛ В СОЗДАНИИ САМОЛЕТОВ-АМФИБИЙ, КОТОРЫЕ ПО СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ЯВЛЯЮТСЯ ОДНИМИ ИЗ ЛУЧШИХ НА ПЛАНЕТЕ. ОНИ ВЫПУСКАЮТСЯ ПОД МАРКОЙ «БЕ» (ПЕРВЫЙ СЛОГ ФАМИЛИИ СОЗДАТЕЛЯ). БЕРИЕВ ОСТАВИЛ ПОТОМКАМ НЕ ТОЛЬКО МНОЖЕСТВО МОДЕЛЕЙ САМОЛЕТОВ, НО ЕЩЕ И ШКОЛУ, В КОТОРОЙ ЕГО УЧЕНИКИ ПРОДОЛЖАЮТ ПРОЕКТИРОВАТЬ ГИДРОСАМОЛЕТЫ.

ДЕТСКИЕ ГОДЫ В ГРУЗИНСКОМ ГОРОДЕ ТБИЛИСИ (ТИФЛИСЕ)

13 ФЕВРАЛЯ 1903 ГОДА РОДИЛСЯ БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ. НАЦИОНАЛЬНОСТЬ ЕГО – ГРУЗИН. ФАМИЛИЯ ЕГО ОТЦА ИЗНАЧАЛЬНО ЗВУЧАЛА, КАК БЕРИАШВИЛИ. НО ПОСКОЛЬКУ ПОДАВЛЯЮЩЕЕ БОЛЬШИНСТВО ЖИТЕЛЕЙ ТБИЛИСИ БЫЛИ РУССКИМИ, МИХАИЛ СОЛОМОНОВИЧ ЧУВСТВОВАЛ СЕБЯ НЕ ОЧЕНЬ УЮТНО И ВИДОИЗМЕНИЛ ФАМИЛИЮ. ВСЕ ЧЕТВЕРО ЕГО ДЕТЕЙ РОСЛИ УЖЕ БЕРИЕВЫМИ. ТРУДИЛСЯ ОТЕЦ БУДУЩЕГО АВИАКОНСТРУКТОРА ПРОСТЫМ ЧЕРНОРАБОЧИМ, А МАТЬ – ЕКАТЕРИНА ПРОХОРОВА РАБОТАЛА ПРАЧКОЙ.

ЮНОМУ ГЕОРГИЮ ОЧЕНЬ ПОВЕЗЛО СО ШКОЛОЙ. ЕЕ ДИРЕКТОР, БУДУЧИ БОЛЬШОЙ ЭНТУЗИАСТКОЙ, СТАРАЛАСЬ ОБЕСПЕЧИТЬ УЧЕНИКАМ КАЧЕСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАНИЕ, ОБОГАЩАЯ СТАНДАРТНУЮ ПРОГРАММУ. ДЕТЕЙ ПОСТОЯННО ВОЗИЛИ НА ЭКСКУРСИИ И РАСШИРЯЛИ ИХ КРУГОЗОР РАЗНЫМИ ДРУГИМИ СПОСОБАМИ. ВПЕЧАТЛЕНИЯ ШКОЛЬНЫХ ЛЕТ НАВСЕГДА ОСТАЛИСЬ В ПАМЯТИ БЕРИЕВА.

ОГРОМНЫМ ПОТряСЕНИЕМ ДЕТСТВА
СТАЛ ДЛя НЕГО УВИДЕННЫЙ ВПЕРВЫЕ
ПОЛЕТ АЭРОПЛАНА, СОВЕРШЕННЫЙ
АСОМ СЕРГЕЕМ УТОЧКИНЫМ.
ВОЗМОЖНО, ИМЕННО ВО ВРЕМЯ ТОГО
АВИАШОУ У МАЛЬЧИШКИ И ЗАРОДИЛАСЬ
МЕЧТА О НЕБЕ.

ОКОНЧИВ ШКОЛУ, ПЯТНАДЦАТИЛЕТНИЙ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ БЕРИЕВ, ПОШЕЛ НЕ В ЛЕТЧИКИ, А НА ЧУГУНОЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД. ПРАВДА, ПРОРАБОТАЛ ОН ТАМ ВСЕГО ПАРУ ЛЕТ. ОБРАЗОВАНИЕ РОДИТЕЛИ ПАРНЯ, ХОТЬ И БЫЛИ ОЧЕНЬ БЕДНЫ, НО СЧИТАЛИ, ЧТО ОБРАЗОВАНИЕ СВОИМ ДЕТЯМ ДАТЬ ОНИ ОБЯЗАНЫ. ПОЭТОМУ СДЕЛАЛИ ВСЕ ВОЗМОЖНОЕ ДЛЯ ПОСТУПЛЕНИЯ ГЕОРГИЯ В ВЫСШЕЕ НАЧАЛЬНОЕ УЧИЛИЩЕ ТБИЛИСИ. УЧЕБА ДАВАЛАСЬ ЮНОШЕ ЛЕГКО, ОСОБЕННО ЖЕ НРАВИЛИСЬ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРЕДМЕТЫ. В 1916 ГОДУ БЕРИЕВ УСПЕШНО ОКОНЧИЛ ЭТО УЧИЛИЩЕ И СРАЗУ ЖЕ ПОСТУПИЛ В ДРУГОЕ – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ, ГДЕ ПОЛУЧАЛ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ МЕХАНИКА.



ОКОНЧИТЬ УЧЕБНОЕ ЗАВЕДЕНИЕ
ПАРНЮ НЕ УДАЛОСЬ. ВСЕ
СИЛЬНЕЕ РАЗГОРАЛАСЬ
ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА, И БЕРИЕВ
ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ, ЯВЛЯЯСЬ
ПЫЛКИМ ПОКЛОННИКОМ
БОЛЬШЕВИКОВ, ВСТУПАЕТ
СНАЧАЛА В КОМСОМОЛ, А ЗАТЕМ
УХОДИТ ДОБРОВОЛЬЦЕМ В
КРАСНУЮ АРМИЮ. ТОЛЬКО
СПУСТЯ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ЕМУ
УДАЛОСЬ ПРОДОЛЖИТЬ
ОБРАЗОВАНИЕ. НА СЕЙ РАЗ ВЫБОР
ПАЛ НА ПОЛИТЕХ В ТБИЛИСИ.

МОЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ РОДИЛСЯ «КРЫЛАТЫМ». МЕЧТА О НЕБЕ, ЗАРОДИВШАЯСЯ ЕЩЕ В ДЕТСТВЕ, В ЮНОСТИ СТАЛА ЕЩЕ ОСТРЕЕ. ПАРЕНЬ ПЫТАЛСЯ ПОСТУПИТЬ В ЕГОРЬЕВСКУЮ ШКОЛУ ЛЕТЧИКОВ, НО НЕ СЛОЖИЛОСЬ – ПРИШЛОСЬ УЧИТЬСЯ В ПОЛИТЕХЕ. ТОЛЬКО ГЕОРГИЙ БЫЛ НЕ ИЗ ТЕХ, КТО СДАЕТСЯ. СПУСТЯ ГОД ПОСЛЕ ПОСТУПЛЕНИЯ ОН НАШЕЛ КОМПРОМИССНЫЙ ВАРИАНТ, ПЕРЕВЕДЯСЬ ИЗ ТБИЛИСИ В ЛЕНИНГРАД, ГДЕ В ПОЛИТЕХНИЧЕСКОМ ИНСТИТУТЕ БЫЛ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ ФАКУЛЬТЕТ И АВИАЦИОННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ.

The background is a dark blue gradient with faint, light blue technical diagrams. These include several circular gauges with scales and arrows. One prominent gauge on the left has a scale from 140 to 260 in increments of 10. Other gauges have scales from 150 to 180 and 220 to 250. The diagrams also feature concentric circles, dashed lines, and curved arrows, suggesting a technical or scientific theme.

ЖИЗНЬ ВХОДИЛА В НУЖНОЕ РУСЛО...
МЕЧТА БЫЛА ВСЕ БЛИЖЕ.

ПРАКТИКОВАЛИСЬ
СТУДЕНТЫ НА ЗАВОДЕ
«КРАСНЫЙ ЛЕТЧИК» -
КРУПНЕЙШЕМ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕ
САМОЛЕТОВ В СТРАНЕ.
ВО ВРЕМЯ ПРАКТИКИ 27-
ЛЕТНИЙ БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ
МИХАЙЛОВИЧ ВПЕРВЫЕ
ПОДНЯЛСЯ В НЕБО.
ПРАВДА, ПОКА ЧТО
ТОЛЬКО КАК ПАССАЖИР.



НАЧАЛО КАРЬЕРЫ 20-30-Е ГОДЫ ОЗНАМЕНОВАЛИСЬ БУРНЫМ РАЗВИТИЕМ ГИДРОАВИАЦИИ ВО МНОГИХ СТРАНАХ МИРА, В ТОМ ЧИСЛЕ И В СОЮЗЕ. ДЛЯ РАЗВИТИЯ ДАННОЙ ОТРАСЛИ СОВЕТСКИМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СПЕЦИАЛЬНО БЫЛ СОЗДАН ОМОС (ОТДЕЛ МОРСКОГО ОПЫТНОГО САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ). СЮДА И ПРИШЕЛ РАБОТАТЬ ВЫПУСКНИК ПОЛИТЕХА. СЛЕДУЮЩИМ МЕСТОМ РАБОТЫ БЕРИЕВА СТАЛО КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ПОД РУКОВОДСТВОМ ФРАНЦУЗСКОГО АВИАКОНСТРУКТОРА ПОЛЯ РИШАРА. ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ СНАЧАЛА ЗАНИМАЛ ДОЛЖНОСТЬ РАСЧЕТЧИКА, А ЗАТЕМ КОНСТРУИРОВАЛ УЗЛЫ. КБ ФУНКЦИОНИРОВАЛО ТРИ ГОДА И НЕ ОТМЕТИЛОСЬ КАКИМИ-ЛИБО ЗНАЧИМЫМИ ДОСТИЖЕНИЯМИ. ПОЭТОМУ КОНТРАКТ С ФРАНЦУЗОМ НЕ ПРОДЛИЛИ, А БЮРО РАСФОРМИРОВАЛИ. ОТДЕЛЬНЫЕ СОТРУДНИКИ, СРЕДИ КОТОРЫХ БЫЛ И БЕРИЕВ, ПЕРЕШЛИ В ЦКБ ЦАГИ. ВЫСОКОКЛАССНОМУ СПЕЦИАЛИСТУ ЗДЕСЬ ДОВЕРИЛИ ПОСТ ЗАМНАЧАЛЬНИКА МОРСКОГО ОТДЕЛА ЦЕНТРАЛЬНОГО КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО-39.

БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ ТРУДИТСЯ НЕ ПОКЛАДАЯ РУК И ОЧЕНЬ СКОРО СОЗДАЕТ САМОЛЕТ, КОТОРЫЙ В СЛЕДУЮЩИЕ ДВАДЦАТЬ ЛЕТ БЫЛ НЕЗАМЕНИМ В АВИАЦИИ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР. РЕЧЬ ИДЕТ О САМОМ МАССОВОМ АППАРАТЕ ТЕХ ЛЕТ - ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКОМ ГИДРОСАМОЛЕТЕ МБР-2.



ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПОСЛЕ ЗАПУСКА В ПРОИЗВОДСТВО МБР-2 ЕГО КОНСТРУКТОР БЫЛ ЗАМЕЧЕН И ОТМЕЧЕН ПРАВИТЕЛЬСТВОМ. ВЛАСТЬ РЕШИЛА, ЧТО БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ, БИОГРАФИЯ КОТОРОГО ЯВЛЯЛАСЬ ПРОСТО БЕЗУПРЕЧНОЙ (РОДИЛСЯ В ПРОЛЕТАРСКОЙ СЕМЬЕ, ВСТУПИЛ В ПАРТИЮ, ВОЕВАЛ В СОСТАВЕ КРАСНОЙ АРМИИ), ДОСТОИН ПОЕЗДКИ ЗА РУБЕЖ С ЦЕЛЬЮ ПЕРЕНИМАНИЯ ОПЫТА. КОМАНДИРОВКА ДЛИЛАСЬ 6 МЕСЯЦЕВ, И ЗА ЭТО ВРЕМЯ БЕРИЕВ УСПЕЛ ПОБЫВАТЬ НА АВИАСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ АНГЛИИ, ФРАНЦИИ, ИТАЛИИ И ДАЖЕ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ. НА РОДИНУ ДЕЛЕГАЦИЯ СОВЕТСКИХ АВИАКОНСТРУКТОРОВ ВЕРНУЛАСЬ В ИЮЛЕ 1934-ГО.

ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ЦКБ МОРСКОГО САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ ПОСЛЕ ВОЗВРАЩЕНИЯ БЕРИЕВА ПЕРЕВЕЛИ В ТАГАНРОГ, ГДЕ НА АВИАЦИОННОМ ЗАВОДЕ, ЗАНИМАЯ ДОЛЖНОСТЬ ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА, ОН БУКВАЛЬНО С НУЛЯ СОЗДАЕТ КБ. К ТАГАНРОГСКОМУ ПЕРИОДУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГЕОРГИЯ МИХАЙЛОВИЧА ОТНОСЯТСЯ ТАКИЕ ЕГО «ДЕТИЩА», КАК ГРАЖДАНСКАЯ ВЕРСИЯ МБР-2 – МП-1, ПРЕДСТАВЛЕННАЯ В ДВУХ МОДИФИКАЦИЯХ – ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ. СОТРУДНИКАМ ЗАВОДА ПОД УПРАВЛЕНИЕМ БЕРИЕВА УДАЛОСЬ СОЗДАТЬ ПЕРВЫЙ В СССР КАТАПУЛЬТНЫЙ САМОЛЕТ-АМФИБИЮ КОР-1. МОДЕЛЬ НЕ БЫЛА ДОВЕДЕНА ДО СОВЕРШЕНСТВА, НО ЕЕ ЗАПУСТИЛИ В ПРОИЗВОДСТВО.

СРЕДИ ЗНАЧИМЫХ ДОСТИЖЕНИЙ ТЕХ
ЛЕТ:

- МБР-2, ПОЛУЧИВШИЙ «ИМЯ» МБР-7;
- МДР-5, СОЗДАННЫЙ ДЛЯ МОРСКОЙ
ДАЛЬНОЙ РАЗВЕДКИ;
- РАЗРАБОТКИ АППАРАТА КОР-2,
ОТНОСЯЩЕГОСЯ К КЛАССУ
КАТАПУЛЬТНЫХ МОНОПЛАНОВ, И
ДРУГИЕ.

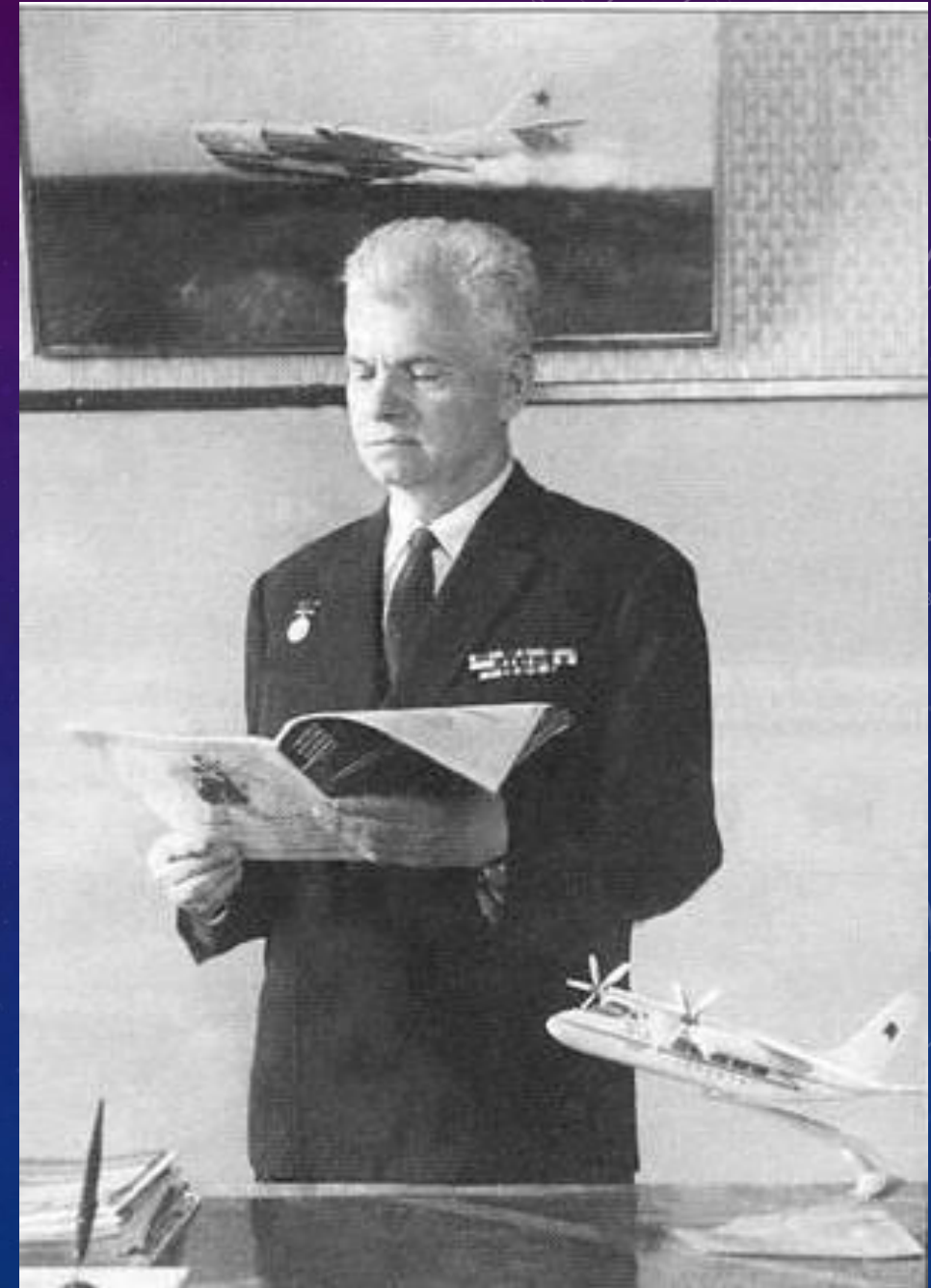
МЕЧТА СБЫЛАСЬ!!!

РАБОТАЯ В ТАГАНРОГЕ, БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ
МИХАЙЛОВИЧ – АВИАКОНСТРУКТОР
ВЫСОЧАЙШЕГО КЛАССА, ПРОДОЛЖАЛ
МЕЧТАТЬ О НЕБЕ. ОН ХОТЕЛ НЕ ПРОСТО
СОЗДАВАТЬ КРЫЛАТЫЕ АППАРАТЫ, НО И
УПРАВЛЯТЬ ИМИ! И ТОГДА В ГОЛОВУ ЕМУ
ПРИХОДИТ МЫСЛЬ НАЙТИ
ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ И СОЗДАТЬ АЭРОКЛУБ.

ЗАДУМАНО – СДЕЛАНО! ВЛАСТИ ПОШЛИ НА
УСТУПКИ ИМЕНИТОМУ КОНСТРУКТОРУ И
ВЫДЕЛИЛИ ЕМУ ДВА САМОЛЕТА У-2. НА НИХ
ВСЕ ЖЕЛАЮЩИЕ УЧИЛИСЬ ЛЕТАТЬ. ПОЛУЧИЛ
«КОРОЧКУ» ПИЛОТА И БЕРИЕВ. В БУДУЩЕМ
ОН НЕ РАЗ САДИЛСЯ ЗА ШТУРВАЛ, В ТОМ
ЧИСЛЕ И СВОЕГО ДЕТИЩА – МБР-2.

ОДНАЖДЫ, УПРАВЛЯЯ ПОСЛЕДНИМ, ПОПАЛ В СЛОЖНУЮ СИТУАЦИЮ. У САМОЛЕТА ОТКАЗАЛ МОТОР, И ПИЛОТАМ ПРИШЛОСЬ В УСЛОВИЯХ НЕПОГОДЫ САЖАТЬ АППАРАТ НА ВОДУ. БАЛАНСИРУЯ НА ВОЛНАХ, ПРИВЕЛИ В ПОРЯДОК «СЕРДЦЕ ПТИЦЫ», ВЗЛЕТЕЛИ И БЛАГОПОЛУЧНО ДОБРАЛИСЬ ДО АЭРОПОРТА. ТАКИМ ОБРАЗОМ, БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ НА ПРАКТИКЕ ДОКАЗАЛ, ЧТО СОЗДАЛ ДОСТОЙНУЮ МОДЕЛЬ.

А ЕЩЕ – СБЫЛАСЬ, НАКОНЕЦ, ЕГО ДЕТСКАЯ МЕЧТА!



НАЧАЛАСЬ ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
БЫЛА ВЕРОЛОМНО ПРЕРВАНА ВТОРЖЕНИЕМ ФАШИСТОВ.
КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО БЕРИЕВА ЭВАКУИРОВАЛИ В ОМСК, ГДЕ
ПРОДОЛЖИЛАСЬ РАБОТА НАД ЖИЗНЕННО НЕОБХОДИМЫМ
СТРАНЕ КОР-2, КОТОРЫЙ ДОЛЖЕН БЫЛ ИСПОЛНЯТЬ ФУНКЦИИ
ЛЕГКОГО БОМБАРДИРОВЩИКА ВО ВРЕМЯ МОРСКИХ БОЕВ. С ЭТОЙ
ЦЕЛЬЮ БЮРО НЕСКОЛЬКО ПЕРЕДЕЛАЛО МОДЕЛЬ, И ЕЕ
ЗАПУСТИЛИ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО. 1943 ГОДОМ, КОГДА КБ
ТРУДИЛОСЬ УЖЕ В КРАСНОЯРСКЕ, ДАТИРУЕТСЯ ПРОЕКТ ПЕРВОЙ
ЛЕТАЮЩЕЙ ЛОДКИ, СОЗДАННЫЙ БЕРИЕВЫМ. ЭТО БЫЛ КОРАБЛЬ
НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ. НО, К СОЖАЛЕНИЮ, ПОВОЕВАТЬ ОН НЕ
УСПЕЛ. ПЕРВЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР ЛЛ-143 (ИЛИ БЕ-6) БЫЛ СОБРАН КАК
РАЗ К ПОБЕДЕ – В МАЕ 45-ГО, А ВЫПУСК АППАРАТОВ СТРАНА
НАЧАЛА В 1946-М. ПРОИЗВОДСТВО ОСУЩЕСТВЛЯЛОСЬ В
ТАГАНРОГЕ.

ЗА НАСТОЯЩИЙ ПРОРЫВ В
ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВИАСТРОЕНИИ
БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ
НАГРАДЫ ПОЛУЧИЛ ВЫСОКИЕ:

- 2 ОРДЕНА ЛЕНИНА.
- 2 ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО
ЗНАМЕНИ.
- МЕДАЛЬ «ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ».
- МЕДАЛЬ «ЗА ПОБЕДУ НАД ГЕРМАНИЕЙ
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ
1941—1945 ГГ.».
- ЮБИЛЕЙНЫЕ МЕДАЛИ.
- ИМЕННОЕ ОРУЖИЕ.
- СТАЛИНСКУЮ ПРЕМИЮ ВТОРОЙ
СТЕПЕНИ.
- ГОСПРЕМИЮ СССР.



ПО ОКОНЧАНИИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
КОНСТРУИРОВАНИЕ САМОЛЕТОВ ПОЛУЧИЛО НОВЫЙ ВИТОК
РАЗВИТИЯ. ТАГАНРОГСКОЕ КБ ВЫПУСКАЛО ОДНУ МОДЕЛЬ ЗА
ДРУГОЙ. БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ, ФОТО КОТОРОГО
УЖЕ БЫЛО ЗНАКОМО ЧИТАТЕЛЯМ СОВЕТСКИХ ГАЗЕТ, ВСКОРЕ
ПОСЛЕ ЛЕГЕНДАРНОГО БЕ-6 ПОДАРИЛ СТРАНЕ МНОГОЦЕЛЕВОЙ
ГИДРОСАМОЛЕТ БЕ-8, ДОЛГОЕ ВРЕМЯ СЛУЖИВШИЙ
ЛЕТАЮЩЕЙ ЛАБОРАТОРИЕЙ (НА НЕМ ИСПЫТЫВАЛИ
ПОДВОДНЫЕ КРЫЛЬЯ). СЛЕДУЮЩИМ ДЕТИЩЕМ БЮРО СТАЛ
МОРСКОЙ РАЗВЕДЧИК БЕ-Р1, А ЗА НИМ ПРИШЕЛ ЧЕРЕД
УВИДЕТЬ СВЕТ БЕ-10, КОТОРЫЙ ВПЕРВЫЕ ОСНАЩАЛСЯ
СТРЕЛОВИДНЫМИ КРЫЛЬЯМИ. САМОЛЕТ ПРЕЗЕНТОВАЛИ ВО
ВРЕМЯ МНОГОЛЮДНОГО АВИАШОУ, А ПОЗЖЕ НА НЕМ БЫЛО
СОВЕРШЕНО ДВЕНАДЦАТЬ МИРОВЫХ РЕКОРДОВ.

ПРАВДА, ВЕК БЕ-10 ОКАЗАЛСЯ ДО ОБИДНОГО
КОРОТОК, ИБО АППАРАТ СОЗДАВАЛСЯ ИЗ
КРАЙНЕ НЕДОЛГОВЕЧНОГО АЛЮМИНИЕВОГО
СПЛАВА. ВОЕННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
РАЗВИВАЛАСЬ ВО ВСЕМ МИРЕ, И НА «ПОДИУМ»
ВЫШЛИ АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ. ИХ
УНИЧТОЖЕНИЕ – ВОТ ЦЕЛЬ, КОТОРУЮ ТЕПЕРЬ
ДОЛЖНЫ БЫЛИ ПРЕСЛЕДОВАТЬ
КОНСТРУКТОРЫ САМОЛЕТОВ-АМФИБИЙ.

БЕРИЕВ СОЗДАЕТ ОЧЕРЕДНОЙ ШЕДЕВР – БЕ-12, ЛАСКОВО ИМЕНУЕМЫЙ «ЧАЙКОЙ». ЭТОТ АГРЕГАТ МОГ НАХОДИТЬ И УНИЧТОЖАТЬ ПОДЛОДКИ. ЗА НЕГО КОНСТРУКТОР ПОЛУЧИЛ ЕЩЕ ОДНУ НАГРАДУ – ГОСУДАРСТВЕННУЮ ПРЕМИЮ. «ЧАЙКА» ДАЛА ВОЗМОЖНОСТЬ УСТАНОВИТЬ СОРОК ДВА МИРОВЫХ РЕКОРДА. НЕКОТОРЫМ ОТХОЖДЕНИЕМ ОТ «ТЕМЫ» СТАЛО СОЗДАНИЕ ПОД РУКОВОДСТВОМ ГЕОРГИЯ МИХАЙЛОВИЧА САМОЛЕТА-СНАРЯДА П-10. К АМФИБИЯМ ОН ОТНОШЕНИЯ НЕ ИМЕЛ НИКАКОГО.

ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ СВОЕЙ ТРУДОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БЕРИЕВ ПОСВЯТИЛ СОЗДАНИЮ ПРОЕКТОВ, БОЛЬШИНСТВО ИЗ КОТОРЫХ ТАК И ОСТАЛИСЬ НЕРЕАЛИЗОВАННЫМИ. СРЕДИ НИХ, НАПРИМЕР, ПОРАЖАЮЩИЕ ВОООБРАЖЕНИЕ «ЭКРАНОПЛАНЫ», КОТОРЫЕ МОГУТ ЛЕТАТЬ НАД ЛЮБОЙ ПЛОСКОСТЬЮ ЗА СЧЕТ ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКИ. НЕКОТОРЫЕ РАЗРАБОТКИ ПОПРОСТУ НЕ УСПЕЛИ ВНЕДРИТЬСЯ В ЖИЗНЬ, ИБО ПОТЕРЯЛИ АКТУАЛЬНОСТЬ. А ДРУГИЕ ВСЕ ЕЩЕ ЖДУТ СВОЕГО ЧАСА И ДО СИХ ПОР ВЫГЛЯДЯТ ФАНТАСТИКОЙ.

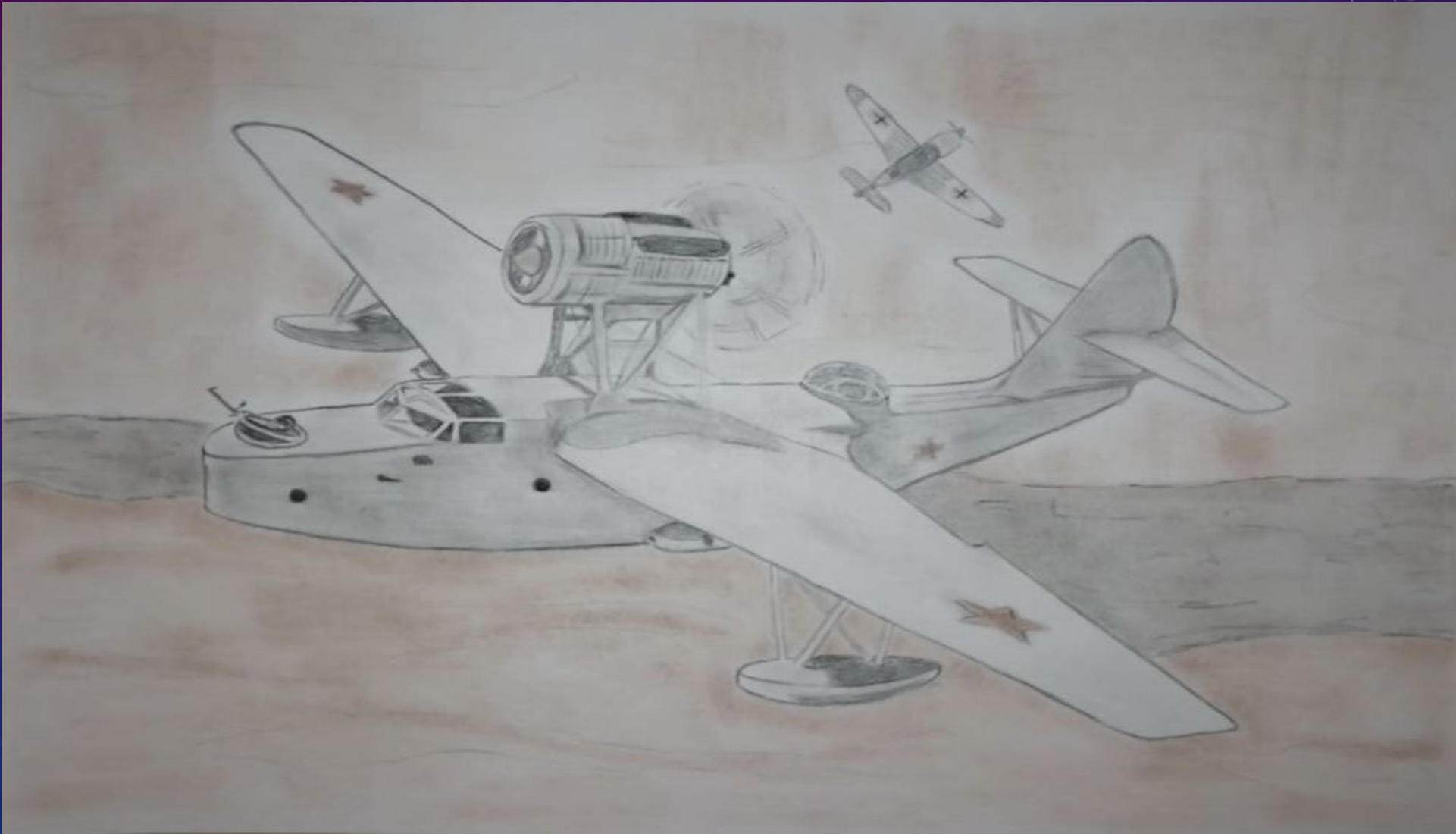
В КОНЦЕ 1960-Х, ПОСЛЕ ПОВТОРНОГО
ИНФАРКТА, ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ
ПОКИДАЕТ КБ. НО НА ПЕНСИИ НЕ СИДИТ БЕЗ
ДЕЛА, ПРОДОЛЖАЯ АНАЛИТИЧЕСКУЮ И
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКУЮ РАБОТУ. ПЫТАЕТСЯ
СПРОГНОЗИРОВАТЬ БУДУЩЕЕ АВИАЦИИ.
СОСТОИТ В РАЗЛИЧНЫХ НАУЧНО-
ТЕХНИЧЕСКИХ СОВЕТАХ СТРАНЫ. ДО
САМЫХ ПОСЛЕДНИХ ДНЕЙ ОСТАЕТСЯ В
СТРОЮ БЕРИЕВ ГЕОРГИЙ МИХАЙЛОВИЧ.

The background is a dark blue gradient with a subtle pattern of white stars. Overlaid on this are several faint, light blue technical diagrams. These include circular gauges with numerical scales (e.g., 130, 140, 150, 160, 170, 180, 190, 200, 210) and arrows, as well as dashed lines and concentric circles, suggesting a technical or scientific theme.

ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ПОКИНУЛ ЭТОТ МИР
12 ИЮЛЯ 1979 ГОДА.

ЭТО МОЙ РИСУНОК

САМОЛЕТ БЕРИЕВА Г.М. –ПРОТОТИП МДР-5



СПАСИБО ЗА
ВНИМАНИЕ

The background is a gradient from dark purple to blue, featuring faint technical diagrams and a starry field. On the right side, there is a large circular diagram with concentric circles and radial lines, resembling a gauge or a scale, with numbers ranging from 80 to 210. Other smaller circular diagrams and dashed lines are scattered across the background.