

«Сейчас время прагматиков, и мне жаль это время»

Вниманию читателей журнала «Инновации» предлагается интервью с дважды Героем Советского Союза, летчиком-космонавтом, доктором физико-математических наук **Георгием Михайловичем Гречко**



— Уважаемый Георгий Михайлович, поводом для нашего разговора стало событие действительно приятное — недавно вышла в свет Ваша книга «Космонавт №34. От лучины до пришельцев»¹. Она, эта книга, вызвала большой интерес у читателей различных поколений, на ее представление в Санкт-Петербургском Доме книги собралось более 200 человек, с превеликим трудом разместившихся в маленьком зале для презентаций, выделенном на первом этаже магазина. В книге Вы достаточно подробно рассказываете о своем пути в космонавтику, поэтому в нашем разговоре этих подробностей мы касаться не будем, ведь теперь каждый все сможет узнать, прочитав Ваши мемуары. Хотя, стоит сказать, одними воспоминаниями книга не ограничивается. Но, все же, в начале разговора, кратко — что заставило Вас ступить на очень длинную «космическую дорогу»?

— Хорошо, давайте начнем с самого начала. Кстати, книга, должна была называться «От лучины до космоса», но редакторы посчитали такое название слишком «приземленным». Так вот, во времена моего детства о космосе только мечтали. Даже Циолковский, тоже великий мечтатель, сказал, что человек полетит в космос через сто лет. Это он еще в 1935 году сказал, так что мы и сейчас еще не должны были летать. Поэтому, начитавшись тогда фантастики, я решил стать... нет, не космонавтом, сто лет я не прожить рассчитывал и не думал, что столетний старик может полететь в космос, у меня была более скромная задача: стать ракетостроителем, участвовать в создании ракеты, а уже мой сын или внук полетели бы на ней в космос. Но, как видите, гениальный Королев воплотил гораздо раньше то, что предсказал Циолковский. И в результате мне действительно посчастливилось разрабатывать «семерку», участвовать в ее испытаниях, когда она не хотела летать, сейчас она, кстати, по надежности — лучшая ракета в мире. И потом достаточно неожиданно для себя у меня получилось на ней три раза слетать в космос.

После окончания Ленинградского военно-механического института (ныне Военмеха) я был направлен на работу в КБ к Королеву, где делались те самые

большие боевые ракеты, которые должны были стать космическими. Я был баллистиком, участвовал в расчетах, в запуске первого спутника, в расчетах траекторий других спутников и траекторий станций к Луне, к другим планетам. А затем удалось пройти тяжелейший отбор — в тот год заявления в отряд космонавтов подало более 200 работников нашего предприятия — и приступить к космическим тренировкам.

— Для Вас они шли не так просто, как хотелось бы, тут и сломанная нога при парашютной подготовке, и годы ожидания. Вы рассказывали, что это ожидание — одна из самых трудных составляющих профессии космонавта...

— И это — правда, потому что подготовка длится годами, а ты до последней секунды, пока ракета не оторвалась от стартового устройства, еще не знаешь: полетишь — не полетишь. Были же случаи, когда экипаж садился, оставалось полчаса до старта, но что-то не получалось, где-то находилась неисправность, и их высаживали из корабля и отправляли обратно в гостиницу. Через день — два их опять сажали, опять какая-то неисправность, опять высаживают — нет ничего хуже этого. Поэтому, действительно, когда уже пошла ракета, — ну, слава Богу! Тренировки кончились, сомнения позади, началась работа. И вот здесь уже никакого страха нет, в голове лишь одна мысль — выдержать все, сделать все, что требуется в полете. Когда космонавтов спрашивают, какая у вас радость была в полете, мы часто говорим: мы выполнили программу полета, вот она, главная радость.

— Все три Ваши полета были непростыми, первые два — рекордные по продолжительности, для своего времени рекордные, а в третий Вы отправились в возрасте 54 лет, и оказалось, что это тоже рекорд, на тот момент Вы были самым возрастным космонавтом. Что-то делать самым первым всегда не просто. Какие-то особые приемы, чтобы настроить себя в ходе тяжелого полета, лично у Вас были?

— Вообще девиз всей моей жизни такой: «Будь не первым, а достойно участвуй в достойном деле». В тяжелой ситуации я себе обычно говорил себе: ты — ленинградец, ты должен все выдержать, а, к тому же

¹ Г. М. Гречко. Космонавт № 34. От лучины до пришельцев. М.: ОЛМА Медиа Групп, 2013.

еще, ты — военмеховец. Вот встретишься со студентами своего вуза после полета, и не должно быть так, чтобы они отводили глаза, глядя на твои регалии и зная, что ты там напортачил, что-то сломал или что-то не доделал. И это, надо сказать, хорошо помогает, действует. А иногда стоило себе напомнить, что ты — член коммунистической партии. Да-да, как бы это сегодня ни звучало. Я не знаю, как там жила верхушка КПСС, а у нас, у рядовых членов партии на самом деле было правило работать лучше других и больше других. Это также позволяло настроиться на выполнение сложной работы. Ну, и последнее, что я себе всегда говорил в трудной ситуации: твоя фамилия Гречко, и ты свою фамилию ничем замазать не должен. Вот такие, достаточно простые, были у меня моральные установки, это работает, и часто куда лучше, чем долгая подготовка и физическая тренировка.

— В одном из своих долговременных полетов Вам пришлось совершить незапланированный изначально выход в открытый космос, для проверки исправности стыковочного узла, который мог быть поврежден во время предыдущей, не самой удачной попытки стыковки. Что Вам особенно запомнилось в этом неожиданном эксперименте?

— Тут надо бы начать с полета Алексея Леонова, потому что это действительно был самый первый выход в открытый космос. Тогда Королев очень интересно это все аргументировал. Он сказал, что как моряк не может вести корабль, не умея плавать в море, так и космонавт не может летать в космосе, не умея выходить из корабля. Надо сказать, что я неплохой космонавт, но я, наверное, мог бы и не выполнить то, что сделал Леонов. У него там кислорода, если мне память не изменяет, оставалось всего минут на шесть, а когда он попытался вернуться, скафандр раздулся, и он не мог войти обратно в корабль. И он догадался перевернуться в шлюзовой камере — а в этой трубе перевернуться почти невозможно, сбросить давление в скафандре, что тоже критично, и все-таки вернулся. Первый выход в космос, конечно же, был великим подвигом, очень и очень опасным, и тут надо отдать Леонову должное.

Мне же было легче, я испытывал рабочий скафандр, где кислорода было на шесть часов. Правда, мне пришлось совместить испытание скафандра с вполне реальной работой в космосе. Конечно, в этом полете были, так сказать, мелкие трудности. Например, в скафандре у меня напрочь отмерзли ноги. Оказалось, что система охлаждения была рассчитана неправильно. К тому же еще и пот попадал в глаза, мешая работать. Завершив работу, загерметизировав отсек и сняв скафандр, я первым делом схватился за ноги, проверяя, есть ли они там или их уже вообще нет. Оказалось, еще есть. Я тогда залез в спальный мешок, принял десятисуточную дозу коньяка, потому что суточная была 3,5 грамма, или 7 граммов, я уже точно не помню, заснул, а когда проснулся, ноги уже были. А Светлана Савицкая в такой же ситуации отогревала ноги чаем: наполняла пластмассовые пакеты теплой жидкостью и обкладывала ими заледеневшие ноги.

Были в том выходе и психологически сложные моменты, когда стравливали воздух из станции. Казалось

бы, он весь вышел через специальный клапан. После этого открываешь люк. Но, если где-то в обшивке осталась атмосфера, в этот момент в люк устремится то, что не вышло через клапан. И меня потащило к люку и стало выворачивать через него наружу, а я стал упираться. Я должен был выйти в космос, но я не люблю, когда меня тащат, я люблю все делать сам. Я дождался, пока это кончилось, и вышел. Сам, своими силами.

Днем, на солнечной стороне, в открытом космосе ты работаешь, а, так сказать, ночью, когда солнце зайдет, закрываешь шлем защитным козырьком — чтобы не обмерз. Козырек из тонкого слоя золота, сквозь него не видно ничего. У тебя минут двадцать нет работы, и ты можешь поразмышлять. Я тогда подумал: вот человек, его иголкой уколи — ему больно; чуть давление уменьшится — он за сердце хватается, чуть повысится — то же самое; чуть похолоднее — зябнет... Очень тонкий организм, не слон, не черепаха, не бронтозавр. И в то же время — вышел в космос, где и воздуха нет, и температура непонятно какая, и высота невероятная. Такое слабенькое, хиленькое существо — а что творит, куда поднялся, и еще делает то, что надо. И вдруг я заметил на обрезе стыковочного узла какие-то отблески. Сначала я подумал: мы же летим в ориентированном положении, значит, работает двигатель ориентации. Но потом я сообразил, что этот «свет от двигателя» идет как будто по дуге, а такого не может быть. Пожар, что ли? Тут я посмотрел на Землю и увидел, что мы летим над Африкой. А там почему-то всегда грозы. И отсветы молний (а они там интересные, круглые, как блюдечки, не как стрелы), отражаются у меня на стыковочном узле. Только я размечтался о могуществе человека, как природа сразу напомнила о себе...

— Полеты в космос — далеко не самое простое, написанное по пунктам дело. Во время Ваших экспедиций и у Вас случались разнообразные ЧП, так что почти отмороженные ноги в этот ряд хорошо укладываются...

— У нас один раз был пожар, а однажды при посадке не раскрылись ни основной, ни запасной парашюты. Точнее, не раскрылись в указанный в полетной документации момент. По порядку. Во время длительной экспедиции 1978 года я как-то находился на первом посту управления станцией, передо мной — только маленький отсек для выхода в космос. Поворачиваюсь назад, а станции просто не видно — один дым. Пожар, тем более в космосе, это страшное дело, от него никуда не убежишь. И очень опасен дым, потому что горят не дрова в костре, а провода и пластмасса. Такой дым вдыхнешь пару раз, а третий раз, скорее всего, уже и не вдыхнешь вовсе. Пожар надо было тушить, и тут мне пригодились мои старые, не космические навыки. Я всегда любил нырять с маской, опыт определенный имел, и, для того чтобы не задохнуться в дыму, в соответствии со своими навыками ныряльщика сделал гипервентиляцию: стал глубоко и часто вдыхать и выдыхать, чтобы насытить ткани кислородом. Надыхался — и нырнул в дым. Плыву и смотрю, откуда же он идет. Вижу, горит прибор. Я его выключил и вынырнул, чтобы отдышаться. Отдышался на свежем воздухе — и опять туда. Смотрю — дыма уже практически нет. Тогда я включил вентилятор и поглотитель

вредных примесей. Все закончилось благополучно, и мы продолжили полет.

— *А нераскрывшийся парашют?*

— Это было в 1975 году, во время моего первого полета в космос, когда мы уже пошли на спуск. В документации сказано, что парашют раскроется в такое-то время (часы, минуты, секунды — момент определенным образом зафиксирован). И вот время подошло, парашют не раскрывается, а мы продолжаем падать. В этом случае через определенное время должен раскрыться запасной. Но он тоже не раскрылся, и тогда стало ясно, что осталось жить нам всего лишь несколько минут. Знаете, страх смерти очень сковывает человека, его мысли и движения, потому что очень не хочется умирать. Но как-то глупо было кричать «Прощай, Родина!», и я тогда подумал: я же космонавт-испытатель, вот и нужно за оставшиеся минуты попытаться определить какие-то отклонения в работе автоматики или приборов и успеть сообщить это на Землю. Это было моим долгом испытателя, и в специальное устройство я начал наговаривать параметры разных систем и смотреть, соответствуют ли они норме. Вдруг, чувствую, удар — это раскрылся основной парашют. Уж не знаю, сколько — минуту или две — я считал себя мертвецом, и это было очень страшно. А когда потом на Земле стали разбираться, оказалось, что кто-то просто-напросто перепутал и неправильно дал в полетную документацию время раскрытия парашютов...

— *Как вы сказали, «мелкие трудности». Хорошо, давайте поговорим теперь о событии, которое уже прошло, но все еще продолжает привлекать к себе всеобщее внимание. Речь — о недавнем полувековом юбилее первого космического полета Юрия Алексеевича Гагарина. Ведь полвека — срок немалый даже по историческим масштабам. По крайней мере, он вполне достаточен, чтобы подвести некоторые итоги и попытаться понять, что же дали человечеству эти годы и что ждет нас дальше. Как бы Вы сформулировали ответы на эти вопросы?*

— Если сформулировать кратко итог этих пятидесяти с небольшим лет, в будущее мы возьмем совершенно уникальный, бесценный опыт, который приобрели за эти годы в области пилотируемых полетов.

Во-первых, это, так сказать, опыт технический: какая аппаратура, какие приборы и устройства могут и должны использоваться в пилотируемой космонавтике? Какие материалы, с какими свойствами годятся для создания пилотируемых космических объектов? Здесь мы действительно, можно сказать, лидируем среди всех стран, участвующих в космических исследованиях. В смысле накопленных знаний и умений.

Во-вторых, мы обязательно возьмем в будущее опыт обеспечения длительных космических полетов, которым, подчеркну особо, больше никто в мире не обладает, даже в наше время, когда на МКС подолгу работают интернациональные экипажи. Вот, например, наш космонавт, врач Валерий Поляков, провел в одном беспосадочном полете более полутора лет. И этим он практически ответил на очень давний вопрос — может

ли человек, без потери здоровья и работоспособности, провести в условиях невесомости такой огромный срок, — а это время соизмеримо со временем полета экспедиции на Марс? И получилось, исходя из результатов полета Полякова, что это вполне возможно. Вот важнейший результат, без него пришлось бы оснащать перспективный марсианский корабль системой искусственной гравитации. А пока мы умеем ее создавать только при помощи вращения, и такой корабль стал бы куда более сложным по конструкции и, что немаловажно, более тяжелым, что привело бы к более жестким требованиям к средствам выведения полезной нагрузки, которые придется использовать. Кроме того, вращение вызывает не только подобие земного тяготения, но серьезные вестибулярные расстройства, последствия которых крайне трудно преодолеть. Так вот, полет Полякова эту проблему решил.

Что же касается второй части Вашего вопроса — «А что же дальше?»... Не так давно Эдвин Базз Олдрин, второй человек, ступивший на поверхность Луны, опубликовал любопытную статью, в которой предложил американцам в качестве ближайшей космической цели полет на Марс. Мол, Луна сегодня — это для русских и китайцев, это их область приложения технических усилий, а мы должны выбрать Марс. Причем лететь туда большой экспедицией и без возвращения на Землю. Так, как это сделали «отцы-основатели», когда покинули Европу навсегда и обосновались на американском континенте. Вот такая интересная перспектива предлагается. Единственное, когда Олдрин спросили, готов ли он сам принять участие в колонизации, то он сказал — нет, у него и на Земле дел пока хватает...

Если же вспомнить различные заявления, прозвучавшие в последнее время, то мы, насколько я помню, говорили о возможном полете на Марс где-то в 2030 году. Китайцы, кажется, заявляли 2025 год, а у американцев в различных планах фигурирует даже год 2020. То есть разговор пока идет о самостоятельных программах, и, если учесть реальное время на подготовку и вспомнить о так называемых «окнах старта», может сложиться ситуация, когда в течение одной-двух недель к Марсу должны будут стартовать две-три национальные экспедиции. Вдумайтесь, одновременно три корабля, баснословно дорогих и технически сверхсложных. На мой взгляд — это глупость, когда параллельно тратятся гигантские средства для достижения одного и того же результата. Я считаю, что марсианская экспедиция обязательно должна быть международной. Надо объединить усилия. Страны, имеющие возможности вести космические исследования и достигшие в этом направлении определенных успехов, должны внести свой вклад. И наша страна, соответственно, тоже. И этот наш вклад будет достаточно весомым.

— *Высказывают мнение, что необходимо продолжить исследования Луны с помощью пилотируемых средств, что лунная обитаемая база может использоваться как своеобразный «перевалочный пункт» в будущей марсианской экспедиции и Луна должна стать нашей ближайшей целью...*

— Вот с этим согласиться я не могу. Люди высадились на Луну, шесть раз высадились, на ее поверхности были размещены исследовательские приборы, на Землю были доставлены образцы грунта, в том числе и нашими автоматическими аппаратами. Эти образцы исследованы всеми средствами, которые были и есть сегодня в распоряжении науки. Слышал, что часть образцов американцы хранят в вакууме, — для того, чтобы исследовать их в будущем, когда появятся новые, сегодня неизвестные методы и инструментальные средства. Все, что было возможно дать для науки, программа пилотируемых полетов на Луну уже дала. Ну, почти все.

Лететь на Луну сегодня надо лишь с одной целью — осваивать ее, а не повторять уже достигнутое и пройденное. Но вот зачем это надо — пока трудно ответить на этот вопрос. Золота и алмазов на Луне не обнаружено. Легендарный гелий-3 — якобы источник неисчерпаемой энергии — вызывает в памяти историю получения управляемой термоядерной реакции. Уже полвека мы ждем, когда же заработают дешевые термоядерные источники энергии, и ждать, похоже, предстоит еще долго. Луна как база вне Земли для дальних экспедиций — это тоже не подходит, с точки зрения энергетики куда лучше стартовать с орбиты Земли. Поэтому следующий этап развития пилотируемой космонавтики — это, несомненно, Марс.

Но, мне кажется, ранее надо отработать технику и стратегию марсианской экспедиции на орбите Земли. Сейчас такая экспедиция отрабатывается в земных условиях, эксперименты предусматривают и пребывание в замкнутом пространстве экспедиционного модуля, и имитацию выходов на поверхность красной планеты, и период возвращения на Землю. А затем обязательно должна состояться имитация полета на орбите Земли. Ведь необходимо выявить конструктивные и иные недостатки в условиях реального космоса, там, в полете на Марс, их исправлять будет поздно.

Ну, а следующий этап отработки — полеты на астероиды. Такой полет продлится не два года, как марсианская экспедиция, а всего шесть месяцев, что для первичной обкатки очень важно, а, кроме того, можно на практике научиться садиться и взлетать с космического тела.

Ну, и, конечно, как элемент отработки — это неоднократные посадки на Марс беспилотных аппаратов, грузовых аппаратов, которые, решая чисто технические проблемы, могут путно доставлять на поверхность Марса расходные материалы — чтобы создать своеобразный складской запас для будущих пилотируемых экспедиций.

— А вот если рассматривать перспективы пилотируемой космонавтики в несколько другом аспекте: вроде бы никто не возражает, что экспедиция на Марс — вполне возможное направление ее развития. Но зачем нам этот Марс? Да, фундаментальные исследования, да, вековая мечта человечества. Но на нашей Земле сегодня не все так хорошо, чтобы разбрасываться деньгами. Жилье, продукты питания, лекарства — все это требует гигантских вложений на глобальном уровне. А тут — Марс...

— Мы, земляне, сегодня тратим баснословные суммы на вооружение. Оно, вооружение, стареет и морально и материально буквально за несколько лет. Вот они, миллиарды, выбрасываемые на ветер. Если даже сократить совокупные земные затраты на вооружение в год всего лишь на 10%, мы получаем средства на полноценную марсианскую экспедицию. Это если ученые в своих оценках не слишком ошибаются. А, может быть, стоит сократить расходы и вдвое, ведь, помимо названных проблем, реально существуют глобальные опасности, к которым надо быть готовым. И здесь космонавтика, в том числе, и пилотируемая, может сказать свое слово.

Какие это опасности? Ну, например, есть угроза со стороны Солнца, не так давно была грандиозная вспышка, продукты которой прошли по касательной к Земле. «Прямое попадание» в нашу планету было бы чрезвычайно опасным для энергосистем, подобный опыт человечество уже получало, например, в Канаде. И как-то надо от этого защищаться, по крайней мере, предсказывать заранее, а это возможно только при развитии мощных средств космического наблюдения.

Сюда же относится и проблема метеоритной, астероидной опасности. И здесь человечество также имеет опыт, достаточно печальный. Если бы Тунгусский метеорит встретился с Землей на четыре часа позже, то упал бы в зоне Санкт-Петербурга, и тогда, в 1912 году, мало не показалось бы. Недавний челябинский феномен в этом смысле тоже достаточно показателен. Необходимо учиться вычислять траектории движения малых планет с высокой точностью, оценивать потенциальную опасность встречи Земли с крупными объектами и вырабатывать меры безопасности. Иногда единственная возможность — увод космического объекта с опасной траектории с помощью доставленных на него ракетных двигателей. И тут множество проблем — от траекторных расчетов до вопросов чисто технических. Поэтому пилотируемые полеты к астероидам имеют и чисто прикладное значение с этой точки зрения. И одновременно это — тренировка, подготовка к марсианской экспедиции.

— В космос сегодня летают и профессиональные космонавты, и любители — космические туристы. И срок подготовки у них значительно короче, чем у профессионалов, и полетные задачи совершенно иные. Как Вы, профессиональный космонавт, относитесь к этому явлению — «космический туризм»?

— Я хотел бы сказать, что можно поделить всех, кто летает в космос, на тех, кто выполняет государственные, научные, производственные задачи, и тех, кто летает для своего удовольствия. Условно говоря, на профессионалов и на туристов. Я считаю, что возить туристов так, как мы возим, неправильно. Когда-то Циолковский сказал, что космонавтика даст нам бездну могущества и горы хлеба. После туристов остаются только горы мусора. В обычном полете они мешают выполнению основных задач. Где же верное направление?

Сейчас готовятся частные корабли, чтобы возить в космос уже не за 20 миллионов, а за 200 тысяч долларов. Что же, Богу богово, кесарю кесарево. Мы, профес-

сионалы, должны выполнять поставленные перед нами серьезные задачи, а туристы должны летать на своих туристических кораблях, жить в туристических отелях. И то, и другое планируется, уже штук пять фирм в мире есть. Например, фирма «Virgin» готова возить людей в суборбитальные полеты: самолетик разгоняется и поднимается выше 100 километров. Считается, что до 100 километров — это полет в атмосфере, а выше ста — это уже в космосе. Таким образом, турист может получить документ, удостоверение, что побывал в космосе.

Но оставаться на орбите туристический корабль не может, он возвращается — в то же место, откуда взлетел. А поскольку все происходит над пустыней, то я бы не то, что за 20 миллионов, и за 200 тысяч долларов на такой полет не пошел. Взлетел над пустыней, развернулся над пустыней, и вернулся в пустыню — неинтересно. Вот когда туристические корабли действительно будут возить в космические отели, и турист сможет полюбоваться видом из иллюминатора на планету Земля, и не на земную пустыню... Я считаю себя профессионалом, но если бы не работа, я бы в космосе не отходил от иллюминатора.

Добавлю, что мой коллега-военмеховец Сергей Крикалев, у которого было шесть длительных полетов, сделал потрясающие снимки Земли из космоса. Глядя на них, каждый сегодня может вообразить себя космонавтом и полюбоваться Землей, потому что это настолько красиво, интересно, поучительно, настолько заставляет задуматься, обрадоваться, даже посмеяться... потрясающая вещь. А вот суборбитальный полет, взлетел — сел, это, мне кажется, как львицу целовать — и страшно, и никакого удовольствия.

— В детстве Вы мечтали о космосе, и пришли в профессию совершенно осознанно. Как Вы считаете, сегодняшнее поколение, вступающее в жизнь, готово так же осознанно выбрать в качестве своей профессии космонавтику — и инженерное дело, и космические полеты?

— У нас в течение прошлого года, когда был объявлен свободный набор в отряд космонавтов, всего подали заявления, кажется, человек триста, а у американцев в тот же период, насколько я помню, желающих было за шесть тысяч. Так сказать, сухие цифры. В общем,

здорово быть мечтателем. Сейчас таких нет. Здорово быть романтиком. Но сейчас время прагматиков, и мне жаль это время.

Я для себя еще в 1975 году, сразу после первого полета в космос выработал принцип — если приглашают выступить перед школьниками, перед студентами, перед молодежью вообще, то я прихожу обязательно. И вот что заметил сейчас, в последнее время: когда рассказываешь школьникам о космосе, они, конечно, не все готовы воспринять эти рассказы. Да, кто-то, как говорится, спит, некоторые вообще уходят, но ребята с горящими глазами, слава Богу, никуда не делась. Они есть, думаю, в каждом школьном коллективе, пусть их и немного еще, но именно для них стоит работать, стоит приходить в школы и говорить про космонавтику.

Кстати, такая задача очень интересно решается в США. Когда взорвался «Челленджер», женам погибших космонавтов дали очень большие деньги, чтобы они построили памятник. И они сказали, какой памятник хотят, на эти деньги был создан «Челленджер-центр». Это здание, разделенное пополам. Приходит молодежь, рассаживается. С одной стороны как бы кабина космического корабля, с другой — помещения центра управления полетом. И они полностью проигрывают полет от старта до посадки, и каждый получает удостоверение, что летал в космос или управлял полетом. А потом они меняются местами. «Челленджер-центр» так хорошо себя показал, что несколько таких центров уже создано и в Америке, и в Англии, в Канаде, в Германии.

Мы тоже должны заботиться, чтобы шестилетние не так уверенно говорили, что хотят быть банкирами, как мне довелось это однажды услышать. Вдруг кто-нибудь захочет стать космонавтом. И если каждому из нас за свою жизнь удастся привести в нашу отрасль хотя бы несколько увлеченных человек, я думаю, свою миссию, свой долг перед страной мы выполним.

— Георгий Михайлович, большое спасибо за беседу. Удачи Вам и крепкого здоровья, чтобы все, что задумано, удалось выполнить.

С космонавтом беседовал Михаил ОХОЧИНСКИЙ.