

Авантюристы



Двор МГМИ, погрузка перед отправкой в Санкт-Петербург, апрель, 1992 г.



Азорские острова, за штурвалом матрос Илья Белевский, 16 лет



В 1992 году команда из 14 человек пересекла Атлантический океан на 16-метровой яхте «Магнитка»



На реке Гудзон, Бродвей, Нью-Йорк

По пути Колумба

Двадцать пять лет назад яхта «Магнитка», построенная на металлургическом комбинате, совершила необычное путешествие

Рабочие ММК, студенты, преподаватели прошли десять тысяч миль и стали авторами мировой сенсации, приняв участие в регате, посвящённой 500-летию открытия Америки.



Леонид Белевский (на фото) – профессор кафедры прикладной механики, графики, проектирования технических и технологических комплексов.

Говоря о большом путешествии в честь Колумба, отмечает, что рассказ должен быть начат с более ранних, пятидесятых, годов. Тогда профессор горно-металлургического института Николай Иванов организовал в Магнитке парусную секцию. К 1961 году в городе уже появился целый флот из 56 яхт. Леонид Белевский был студентом. В команду его взяли мотористом. Вспоминает, что зачастую лодки строили сами. Одну, небольшую, он сделал в двухкомнатной квартире. Из окна её пришлось вытаскивать краном. Были лодки из стеклопластика и даже 12-метровая «Русь» – из железобетона. Причём, на ней удалось пройти всю Лену. Тогда выросло не одно поколение яхтсменов. Белевский в 27 лет стал мастером спорта и яхтенным капитаном. Конечно же, всем хо-

телось больших просторов, морей и океанов. Ректор вуза Николай Иванов несколько раз пытался организовать заграничное плавание – хотя бы по Чёрному морю, до Болгарии. Не получилось. Слишком «плотным» был железный занавес.

– В 1990 году я узнал, что весь мир, в том числе и яхтенный, уже давно готовится праздновать 500-летие открытия Америки, – говорит Леонид Белевский. – Планируется грандиозная регата через Атлантику по пути Колумба. Маршрут умопомрачительный: Италия, Испания, Португалия, Южная Америка, США, Англия...

Оказалось, что для участия в гранд-регате нужно иметь всегонавсего приглашение и океанскую яхту. Первое удалось получить довольно быстро. Тем более, что и ректор МГМИ Борис Никифоров поддержал затею. А вот яхты не было. Как и экипажа.

Верфь у вуза

Леонид Белевский сообщил сыну Илье, что тот будет матросом. «Матросу» исполнилось 16 лет, и ему пришлось закончить школу на три месяца раньше. Строить лодку и плыть согласился сначала только Юрий Урахчин. Нашёлся и хороший сварщик – Борис Петренко. Потом появился ещё один желающий – Юрий Панов, который работал в конвертерном цехе ММК. Петренко и Урахчин находились у него в подчинении. Там и решили без особого шума начать подготовительные работы. А 14 декабря 1990 года ректор МГМИ Борис Никифоров и директор

ММК Иван Ромазан подписали соглашение о строительстве яхты.

– Весной расчистили во дворе института снег и заложили стапель, – рассказывает Леонид Сергеевич. – Начали монтаж корпуса. Вскоре появился осто́в из шпангоутов, напоминающий арочную теплицу, начали обшивать корпус.

К несчастью, вскоре скончался Иван Харитонович. Новый генеральный директор ММК Анатолий Стариков был сдержан в отношении яхты, но и не запретил её стройку. Тем не менее, работа почти остановилась. А ещё нужно было ехать за оборудованием в Германию. Ректор вуза и Белевский смогли попасть на техсовет комбината. Вопросы там решались серьёзные. Например, строительство цеха стоимостью 200 миллионов долларов. Была включена в повестку и яхта. Долго спорили, но в итоге постановили её доделать и отправить на регату.

Оборудование монтировали в тридцатиградусный мороз, прогрев лодку с помощью электропечи. Пытались спустить на воду для испытаний – в районе, где сбрасывали горячую воду с ТЭЦ. В первый раз случился буран, и дорогу замело. Во второй приехал не тот трейлер – «Магнитка» его чуть не раздавила. Потом трейлер оказался без крана, а крановщик запил. Вдобавок, московская организация, специализирующаяся на негабаритных перевозках, запросила миллион рублей. Все официальные лица заявляли, что возможности перевезти лодку нет. Тогда Белевский поговорил с шофёрами и мастерами автотранспортного цеха. Те в ответ хохотали, поясняя, что возят не-

габаритные грузы по 80 тонн, а тут 25-тонная стальная коробка, проще некуда. Леонид Сергеевич рассказал о ситуации руководству комбината. Разгневанный директор написал на его документах «Сделать!». И всё кардинально поменялось. Вскоре главной задачей оказалось найти пробивного сотрудника ГАИ, который сопровождал бы транспорт до Питера. Помогли администрация города, области, нашлись другие спонсоры. Яхту из Магнитки привезли в Петербург и впервые спустили на воду в апреле 1992 года. Специалисты твердили, что в океан на ней идти нельзя, может развалиться, утонет в первый же шторм. А Белевский, увидев родное детище на плаву, успокоился.

«Порт Магнитогорск»

До Германии яхту довели на контейнеровозе. Выглядела она тогда как пограничный сторожевой катер. Покрасили её в белый цвет, чтобы стать менее воинственными. После решения множества технических проблем, наконец, отправились в плавание. Попали в девятибалльный шторм в Бискайском заливе. Потом были новые испытания. Выходило из строя оборудование, периодически рвались паруса, сломалась печка, смыло посуду. Тем не менее, все остались живы, хотя по пути к Бермудам старпом Валерий Лукин получил травму. Узнав о злоключениях моряков из Магнитки, жители США подарили им пять печек, горы ложек, вилок, посуды, одежду. Даже нашли керосин, хотя долго не могли понять,