



ТРАКТОРИСТЫ-  
ДВУХТЫСЯЧНИКИ

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

# ТРАКТОРИСТЫ- ДВУХТЫСЯЧНИКИ



Опыт работы  
лучших  
стахановских  
тракторных бригад  
Московской области



Под редакцией  
Т. Р. ВОРОШИЛОВА

московский рабочий

1937

*«Значение стахановского Движения состоит в том, что оно является таким движением, которое ломает старые технические нормы, как недостаточные, перекрывает в целом ряде случаев производительность труда передовых капиталистических стран и открывает, таким образом, практическую возможность дальнейшего укрепления социализма в нашей стране, возможность превращения нашей страны в наиболее зажиточную страну».*

И. Сталин.



*„Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса“.*

**И. Сталин.**

## **Богатеем знающими людьми**

Советская колхозная деревня с каждым годом богатеет новыми, особенными людьми — людьми, «которые полностью овладели техникой своего дела, оседлали ее и погнали вперед» *(Сталин)*.

Эти новые люди — стахановцы социалистического земледелия — делают сельскохозяйственную машину более мощной, быстроходной, землю — более плодородной, колхозное и совхозное хозяйство — более доходным.

С ростом культуры людей растут стахановские победы во всех областях социалистического народного хозяйства Страны советов — в социалистической промышленности, на транспорте, в земледелии.

Замечательных результатов в истекшем году добились стахановцы-трактористы и бригадиры тракторных бригад Московской области — авторы этой книги.

2 545 гектаров в среднем на трактор за сельскохозяйственный сезон выработала бригада Алексея Суханина — инициатора соревнования бригад двухтысячников (Кораблинская МТС).

2 807 гектаров на трактор добилась бригада Ивана Бортакковского (Можарская МТС), соревновавшаяся с бригадой Суханина.

2 058 гектаров на трактор выработала женская бригада Паши Ледовской (Первомайская МТС).

Не меньше 2 тысяч гектаров в среднем на трактор СТЗ — ХТЗ дали 10 передовых тракторных бригад области, 1 500 гектаров и больше — 20 бригад, 1 тысячу гектаров и больше — 110 бригад.

4 тысячи гектаров на трактор ЧТЗ выработали бригады Польшикова (Сараевская МТС), Темнова (Можарская МТС) и другие.

Все эти бригады показали образцы стахановской работы — они в два, три и четыре раза превысили среднюю выработку по области. Это они, соревнуясь на лучшее использование трактора, повели за собой тысячи других трактористов и обеспечили в 1936 году Московской области перевыполнение плана по тракторным работам, подняли среднюю выработку трактора на 132 гектара и тем самым обработали колхозам на один миллион гектаров земли больше, чем в прошлом году.

Если бы все тракторные бригады юга и юго-востока области дали 1 тысячу гектаров на каждый трактор, как этого добились многие бригады и ряд передовых МТС (Ново-Деревенская — 970 гектаров, Можарская — 1 044, Чемодановская — 1 094 и другие), а на севере и в подмосковных МТС — 500 гектаров, то вместо 3,7 миллиона гектаров, обработанных по области в 1936 году, наш тракторный парк мог бы обработать 6—7 миллионов гектаров.

Добиться этого мы можем и добьемся, если стахановский опыт работы станет достоянием всех МТС области.

По предложению *Никиты Сергеевича Хрущева*, Московский комитет ВКП(б) решил издать эту книгу, рассказывающую об опыте работы *лучших* стахановских тракторных бригад.

Что главное и основное в их работе? Чему надо учиться у стахановских тракторных бригад?

Они прославились не только рекордной выработкой, но и прекрасным качеством обработки земли. Их работа, как правило, принималась на «отлично» и только частично на «хорошо».

*Высокое качество работы* — первая заслуга трактористов-стахановцев.

Вторая их заслуга в том, что они *работали экономно, дешево*. Экономией горючего, запасных частей, повышением производительности труда они удешевили стоимость работы и тем самым повысили доходность своих МТС.

Они расходовали 16—17 килограммов горючего на гектар против 23,4 килограмма, планируемых в среднем по области.

Они сократили в 2—3 раза расход запасных частей.

Они снизили себестоимость обработки гектара земли до 13—14 рублей (бригады Суханина, Бортаковского и другие) против 30 рублей средней плановой стоимости по области.

Их тракторы к концу работы оказались в образцовом состоянии и требовали только среднего ремонта.

Все это уменьшало себестоимость работы МТС и делало ее рентабельной.

Стахановцы-бригадиры МТС — *прекрасные организаторы труда*. Они сэкономили время, каждый час, каждую минуту, а потому их тракторы находились в борозде 93—95% всего рабочего времени. Они организовывали труд в бригаде, планировали свою работу, сурово соблюдали график работы, экономили время на заправке горючим и так далее, о чем так прекрасно рассказано в этой книге самими организаторами стахановских побед.

Скажем лишь одно — они работали как отличные мастера, как блестящие организаторы, как умелые техники тракторного дела, как преданные делу Сталина передовые борцы социалистической деревни, у которых, горячие сердца энтузиастов, крепкий дух большевиков, золотые руки.

Их стиль работы — высокая культура труда. Уметь работать и уметь отдыхать — вот их лозунг. Социалистическое соревнование — основа организации труда в их бригадах.

У этих людей есть чему учиться не только трактористам, не только бригадирам, но механикам и директорам МТС и руководителям земельных органов.

Бригадиры лучших стахановских тракторных бригад сами много учились — в школе, в поле, в тракторных мастерских. Об этом красноречиво говорит биография каждого из авторов этой книги. Их путь — это путь от рядового колхозника до самого передового человека колхозной деревни, овладевающего высотами технической культуры. И эта упорная учеба обеспечила им невиданную рекордную выработку на трактор.



Книга тракторных бригадиров-двухтысячников выходит в свет в то время, когда двадцатитысячная армия трактористов и трактористок нашей орденоносной области, под руководством МК ВКП(б), по-большевистски готовится встретить весну второго стахановского года.

Уже началось соревнование за новые, еще большие победы в текущем сельскохозяйственном году. Оно ведется в школах, на курсах, в машинно-тракторных мастерских.

Весной соревнование развернется в поле, и победит тот, как неоднократно говорил *Н. С. Хрущев*, кто будет иметь обученные кадры.

Решать соревнование будут «люди, овладевшие техникой» (*Сталин*).

***Т. Ворошилов.***



Руководитель кафедры механизации сельского хозяйства 1-й МКСХШ им. Л. М. Кагановича

В. М. Барзыкин.

Директор Рижской опытной станции ВИМ

Е. А. Рыбальченко.

Инженер-механик

З. В. Березко.

## Секреты мастеров

В центральных и московских областных газетах в 1936 году неоднократно печатались сведения о ходе социалистического соревнования между стахановскими тракторными бригадами Московской области. Окончательные результаты этого соревнования изумительны. Бригадир Бортакровский добился средней выработки на 15-сильный колесный трактор 2 807 гектаров за сезон в переводе на мягкую пахоту при правительственной норме в 440 гектаров, бригадир Суханин — 2 545 гектаров, бригадир женской бригады Ледовская — 2 058 гектаров. Соревновавшиеся с ними другие бригадиры — Артемов, Хамаза, Зиновьев, Беллер, Шальнев, Уткин и Кузьмин — в  $4\frac{1}{2}$  -5 раз перевыполнили сезонную норму. Из бригадиров, работавших на тракторах ЧТЗ, первое место занял товарищ Польшиков (средняя выработка на трактор — 4173 гектара вместо 1800 гектаров по норме) и второе место — товарищ Темнов (3 725 гектаров).

Один из тракторов бригады Бортакковского, трактор № 28 товарища Авдеева, выработал 3 197 гектаров. Это поразительный успех, особенно если учесть, что при небольших

размерах земельных площадей колхозов бесполезная потеря времени на переезды из колхоза в колхоз не могла быть устранена и при работе стахановских бригад. Бригада Артемова работала, например, в 26 колхозах, площадь наибольших полей которых не превышала 10 гектаров; бригада Зиновьева только за два месяца исколесила более 160 километров, а в районе работы некоторых бригад расстояние между колхозами доходило до 50 километров.

Агрономический персонал, председатели и бригадиры колхозов, единодушно отмечали отличное и хорошее качество работ, выполненных стахановскими бригадами. Сев принимался только по всходам.

Тракторы, несмотря на огромную выработку, оказались в хорошем состоянии. Даже тракторы бригады товарища Бортакковского, давшие рекордную по Союзу выработку, потребовали в конце сезона только средний, а не капитальный ремонт.

Достаточно лишь взглянуть на внешний вид трактористов-стахановцев и бригадиров, чтобы лишний раз убедиться в наглости клеветнических измышлений врагов советского народа о якобы непосильной работе стахановцев. Все они хорошо одетые, упитанные, жизнерадостные люди, молодец к молодцу. При личной беседе чувствуется, что это тонкие мастера своего дела. Но это не мастера капиталистических стран, вынужденные из-за конкуренции ревниво оберегать тайну своих успехов. Наши стахановцы, наоборот, стремятся сделать свой опыт достоянием широчайших масс. Они самым подробным образом говорят о своей работе, о том, при каких условиях один трактор может заменить 5--7 тракторов. Они охотно учат и учатся сами.

Всего несколько лет назад многие из них «ковыряли» землю сохой, собирали тряпье, были пастухами. А оседлав технику, они начали «делать чудеса», ломают «нормы», ломают «пределы», заставляют полнокровнее и продуктивнее работать людей науки. Не всегда сразу ответишь на их пытливые вопросы.

Сборник рассказов бригадиров-стахановцев Московской области о своей работе в 1936 году — исключительно интересная и ценная книга.

Она будет постоянным спутником трактористов и бригадиров, готовящихся к упорной и славной борьбе за первенство в наступающем сельскохозяйственном сезоне. Директорам, замполитам, механикам и агрономам МТС эта книга поможет лучше организовать и лучше обеспечить работу тракторных бригад. Ценный материал для себя найдут в книге преподаватели тракторного дела, инженеры-механики сельского хозяйства, инженеры-конструкторы и вообще каждый работник, так или иначе соприкасающийся с вопросами эксплуатации машинно-тракторного парка.

Стахановцы прежде всего знают трактор «по всем его косточкам и суставчикам», как говорит товарищ Суханин. Уход за этой сложной машиной проводился ими с большим знанием дела, трудолюбием и большим вниманием. В бригаде Бортаковского и других стахановских бригадах воду для охлаждения мотора и подачи в цилиндры применяли только фильтрованную, автол предварительно фильтровали через частые сетки, заправочная посуда содержалась в тщательной чистоте. Товарищ Суханин проявил еще большую требовательность. Для охлаждения мотора и подачи воды в цилиндры он применял исключительно кипяченую остуженную воду. Этот прием совершенно исключает перегрев мотора от образования накипи и предупреждает внесение минеральных солей при подаче воды в цилиндры.

На основании работ стахановских бригад разделы учебников и инструкций, касающиеся вопроса подачи воды в цилиндры, нужно было бы изложить с большей категоричностью. Необходимо при загрузке трактора производить подачу воды и в жару, и в дождь, и в холод. Самые инструкции о том, как регулировать подачу воды в цилиндры, изложены неудовлетворительно. Техника этой важной операции прекрасно описана в рассказах товарищей Бор-

таковского и Суханина и должна быть тщательно освоена всеми трактористами и бригадирами.

Спуск масла при ежесменном освежении его в моторе передовые бригады правильно производят через нижнюю пробку, а не через средний краник, как это указано в правилах технического ухода. Полная смена масла производилась Бортаковским через 30—35 гектаров, а в жару — через 18—25 гектаров; перетяжка подшипников — через 50—60 гектаров. Такие же сроки этих операций были и в других стахановских бригадах. По инструкции же первая операция должна производиться через 17 гектаров, а вторая — через 35 гектаров.

Однако, нужно заметить, что широко рекомендовать новые сроки смены масла и перетяжки подшипников было бы преждевременно.

Если двигатель проработает один час, то по установленным нормам трактор вспашет 0,5 гектара, а у стахановца — более 1 гектара. Масло же теряет вязкость главным образом в зависимости от времени работы мотора, от его состояния, а также от качества масла. Отсюда и разрыв между инструкцией и практикой стахановцев. Смена масла через 25—30 гектаров при низкой производительности и плохом состоянии мотора может быстро вывести двигатель из строя. Опыт товарища Артемов а со сменой масла только при перетяжке подшипников, через 50—60 гектаров, дал большую экономию масла, но рекомендовать его всем было бы тем более неосторожно, так как «масло дешевле мотора», а не все еще бригады смогут так следить за состоянием машины, как мастер своего дела товарищ Артемов. И Хамаза и другие бригады внимательно следили за состоянием масла и меняли его иногда значительно раньше.

Сроки смены масла лучше установить не по количеству обработанных гектаров и не по часам работы мотора, а по вязкости масла, определяемой полевым вискозиметром, которым необходимо снабдить бригады.

Вопрос укомплектования бригад запасными частями требует полного пересмотра. Мастера Бортаковский, Суханин, Артемов, Беллер, Хамаза доказали, что при снабжении бригад запасной головкой цилиндров и комплектом деталей кривошипно-шатунной группы качество ремонта резко улучшается, число плановых ремонтов сокращается и экономится время на проведение самого ремонта. В бригаде Бортаковского по плану полагалось два капитальных ремонта и пять средних; фактически проведено четыре средних.

Таков изумительный результат освоения техники ухода за машиной.

Приемы стахановцев по текущему уходу за трактором, техника проведения основных операций техухода, приемы наблюдения за состоянием моторов — все это должно быть изучено всеми трактористами и бригадирами.

Все трактористы должны знать, как убергает товарищ Ледовская магнето от проникновения пыли; как по водопитательным трубкам товарищ Беллер проверяет, не перегревается ли мотор; каким приемом повышает товарищ Беллер срок службы коренных подшипников; как узнает товарищ Артемов о подработке поршневых колец; как предохраняет товарищ Артемов керосин от испарения; как товарищи Бортаковский и Суханин предупреждают расплавку поплавков водяной камеры; почему товарищ Зиновьев требует затяжки гаек шатунных болтов «до отказа»; как производит товарищ Бортаковский обкатку тракторов после смены деталей поршневой группы; когда и как регулирует он подшипники колес, как предупреждает износ реборд; как регулирует карбюратор товарищ Уткин...

В каждом рассказе и бригадир и тракторист найдут очень много ценнейших указаний о способах и приемах такого технического ухода за трактором, при котором обеспечивается бесперебойная работа трактора, достигается огромная экономия нефтепродуктов и запасных частей.

Немало полезных указаний найдут для себя и трактористы, изучающие гусеничный трактор (ЧТЗ), ознакомившись с рассказами товарищей Полыникова и Темнова.

Сменная производительность тракторных работ зависит, как известно, от ширины захвата агрегата, скорости агрегата и чистого времени работы за смену. Стахановские бригады повели решительную борьбу с недогрузкой тракторов. Не имея в своем распоряжении тракторных плугов, которые могли бы загрузить тракторы, они увеличивали ширину захвата агрегатов дополнительной прицепкой конных плугов и борон. Производительность, конечно, резко повысилась. Однако, при таком агрегате стахановцам приходилось переходить к фигурной пахоте, имеющей много отрицательных сторон.

Для эффективной борьбы за высокие и устойчивые урожаи необходима загонная пахота и в большинстве случаев культурная, т. е. с применением предплужников. К сожалению, существующая система перевода работ в мягкую пахоту не стимулирует широкого внедрения культурной пахоты. Надо дать такие коэффициенты перевода, чтобы стимулировать не только количество, но и качество. Глубокая загонная пахота с предплужником должна иметь высший балл, нежели взмет. Те же стахановцы тогда научат нас, как выйти из положения при недостатке соответствующих плугов. Ведь сумел же товарищ Кузьмин исправить бездействующие автоматы, используя пружины от негодных сеялок, сумел же товарищ Уткин сконструировать для трактора культиватор, используя раму плуга и конные культиваторы, сумела же товарищ Ледовская удачной комбинацией второй и третьей скорости и тщательной организацией работ сделать 2 058 гектаров на трактор, не применяя конных плугов. Достижения товарища Ледовской тем более изумительны, что сама она рассказывает, как беспомощно стояла только год назад перед трактором, у которого раз-единились провода, а трактористки ее бригады впервые сели на трактор в 1936 же году. Но прочтешь весь ее рассказ и

понимаешь, какие результаты могут в короткий срок дать горячий интерес к делу, трудолюбивое освоение техники, точность, аккуратность и твердая воля.

Опыт стахановцев по применению третьей скорости при севе и других операциях, где невозможна полная загрузка тракторов на второй скорости, вполне оправдал себя и может быть широко использован.

Увеличение числа оборотов мотора также дало положительный эффект во всех случаях. Повышение оборотов мотора на холостом ходу до 1 200—1 225 (1 080—1 090 при нагрузке) за счет натяжения пружины регулятора можно, безусловно, проводить без особого риска. Конечно, работа при повышенных оборотах возможна только при высококачественном техническом уходе за трактором. Более значительное повышение оборотов, связанное с некоторым переоборудованием регуляторов, которое проводил товарищ Суханин под наблюдением инженеров опытной станции ВИМ, допустимо только при условии такой научной консультации и наблюдений. Без этих условий такие опыты следует категорически запретить.

Необходимо принять во внимание, что на практике регуляторы тракторов часто при натяжении пружины «до отказа» поддерживают на холостом ходу 1 225 и несколько больше оборотов, а при нагрузке двигатель дает не 1 080—1 090, а 1 000 и меньше оборотов. Основные причины этого — быстрая потеря упругости пружинами регулятора, особенно натяжной, появление большого люфта в соединениях и разработка оси дроссельной заслонки.

Если регулятор не поддерживает необходимого числа оборотов, в первую очередь надо заменить натяжную пружину. При отсутствии запасной пружины можно, конечно, использовать некоторое время и старую, укоротив ее на 2—3 витка.

Не имея счетчика оборотов, бригадир может ориентировочно определить число оборотов мотора как на холостом ходу, так и при нагрузке. Для этого мелом, тряпкой или дру-

гим приемом, заметив одну из спиц ведущего колеса трактора, подсчитывают число оборотов этого колеса на ходу в течение 3 минут (для большей точности). Третья часть полученного числа будет равна числу оборотов ведущего колеса трактора в одну минуту. Умножив число оборотов ведущего колеса на передаточное число трансмиссии, получим число оборотов коленчатого вала мотора.

Передаточные числа трансмиссии равны:

	1-я передача	2-я передача	3-я передача
СТЗ-ХТЗ .	71	55,5	33,7
ЧТЗ . . . .	35,49	26,49	18,48

Пусть, например, ведущее колесо трактора СТЗ на 2-й передаче дает 19 оборотов в минуту. Произведение числа 19 на число 55,5, взятое по таблице, дает 1 054,5. Это и есть число оборотов коленчатого вала.

Ежедневно проверяя таким путем обороты мотора, бригадир может получить ясное представление о состоянии регулятора и своевременно Принять те или иные меры.

Способ этот приходится применять еще и потому, что далеко не все тракторы имеют приводной вал (пауэр-тейкоф), без которого обычным счетчиком оборотов, если он имеется, определить обороты мотора на ходу невозможно.

Мероприятия стахановцев по увеличению времени чистой работы трактора в борозде должны быть широко использованы на практике. Заправка в борозде, подмена трактористов на обед, доставка обеда в поле, разделение труда при заправке тракторов и при проведении техходов, заправка сеялок на ходу, постоянные возчики, постоянные сцепщики — все это экономит секунды и минуты, все это повышает сменную производительность.

Стахановцы доказали, что разговоры об особенностях землепользования в Московской области, препятствующих будто бы высокой сезонной производительности тракторных бригад, и неверны и просто вредны. Если МТС будут



иметь хозяйственные планы угодий колхозов с горизонталями и карту района, если заблаговременно будут составлены планы работы и маршруты, согласованные с колхозами, стахановцы сумеют свести к минимуму потерю времени на переезды.

Многие предложения стахановцев по вопросу увязки работ тракторных и колхозных бригад должны быть проведены в жизнь. Например, совершенно очевидно, что своевременная уборка соломы за комбайнами позволит использовать тракторы для лущения жнивья при остановках комбайнов на ночь.

Необходимо с должным вниманием отнестись и к требованию стахановцев о снабжении бригад приборами для автоматической заправки, вискозиметрами, шупами, микрометрами, счетчиками оборотов, секундомерами, штангенциркулями и пр. Нельзя же производить монтаж механизмов сложной машины второго класса точности, при котором учитываются сотые доли миллиметра, руководствуясь «чутьем», определять эллипсность шеек «на-глазок», качество масла — «на-ощупь»...

Первоклассным мастерам необходимо создать и соответствующие условия для их плодотворной деятельности. Ведь многие тысячи пар глаз следят за их работой, учатся у них.

Много и других ценных предложений в рассказах стахановцев. Некоторые из них давно уже были известны, но почему-то не применялись на практике (перестановка шпор, чистики). Некоторые требуют проверки (снятие фасок на кольцах).

Есть и недостатки в работе мастеров. Неправ товарищ Беллер, сваливая вину за недосев всецело на агронома. Каждый бригадир тракторной бригады должен уметь в поле производить проверку установки сеялки. Товарищу Кузьмину, да и другим бригадирам, необходимо не только приступать к работе с исправными плугами, но и проверять их предварительно на плите, как это делали в бригаде Суханина. Не следует вносить и излишней горячности в работу. До-

бросовестно признает Иван Иванович Бортаковский, как загорячился он весной и сломал плуг. Не плохо всем бригадирам поучиться у товарища Хамазы, как нужно проверять готовность почвы для пахоты.

Мнение товарищей Суханина, Беллера, Шальнева и Кузьмина о том, что перетяжку подшипников должен делать в бригаде только один человек, вряд ли правильно. Трактористы стахановских бригад — это будущие бригадиры. Они должны в совершенстве под руководством мастеров овладеть техникой этой ответственной операции. Прав товарищ Бортаковский, говоря: «Каждый бригадир обязан научить своих трактористов быстро и высококачественно производить перетяжку подшипников». Прочтите, как добросовестно, как терпеливо, как умело делает это товарищ Темнов.

Организация культурного быта тракторных бригад должна стать в центре внимания МТС при подготовке к сельскохозяйственному сезону.

Когда читаешь, как был организован быт в бригаде Суханина, понимаешь, что не могут быть неисправными машины там, где в общежитии душ, чистое постельное белье, цветы, музыка, радио, волейбол, книги и газеты, веселые песни, лекции.

Машина сломала старые устои деревенской жизни. Колхозная деревня прочно села на стального коня и под руководством партии завоевала себе новую, светлую, культурную, радостную жизнь, защищать которую будет до последней капли крови.

Бригадиру тракторной бригады  
Кораблинской МТС  
**тов. Суханину**

Бригадиру тракторной бригады  
Можарской МТС  
**тов. Бортаковскому**

*Поздравляю вас и ваших товарищей трактористов-стахановцев с крупной победой — выработкой свыше 2 100 га на каждый трактор вашими бригадами.*

*Подлинно стахановская работа обеспечила вам первое место в Московской области по выработке на трактор.*

*Вы доказали на деле правильность лозунга тов. Сталина, что «техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса».*

*Московский комитет ВКП(б) уверен, что на работе по под'ему зяби вы покажете новые образцы большевистской работы и доведете выработку каждого трактора до 2 500 га.*

*Боритесь за первое место по выработке на трактор в Союзе!*

*Передайте горячий привет всем трактористам-стахановцам ваших МТС.*

**Секретарь МК ВКП (б) И. С. Хрущев.**



## 2807 ГЕКТАРОВ

Мне 22 года. Тракторами я начал увлекаться с 1931 года. Окончил профтехническую школу и двухнедельные курсы трактористов в Сапожке и пошел в совхоз «Вторая пятилетка» работать на фордзонах.

Сначала мне было трудно. И теории я не знал и практики не имел. Даже страшно вспомнить, как я работал тогда. Удивляюсь, что машина не встала на дыбы и не выбросила меня из седла. Честно скажу: было бы поделом.

Потом, конечно, стал привыкать к машине, понимать ее. И уже в 1932 и 1933 годах работал бригадиром. В бригаде было пять машин. Трактористы неопытные, какой-нибудь пустяк — трубочка питательная засорилась — сами не могут исправить, зовут бригадира.

В 1934 году я окончил курсы механиков и работал раз'ездным механиком вплоть до 1936 года.

Вот и вся моя биография. На первый взгляд ничего особенного в ней нет, но я-то знаю, сколько было за эти годы и побед, и поражений, и радости, и горя. Иной раз встанет машина и — никак. Хоть голову разбей! Не идет., Час про-

возишься, второй; слезы выступят, вот до чего! Выдержки у меня тогда нехватало — выдержка позднее появилась...

Постепенно росли знания, технический опыт, воспитывалась воля, выдержка.

И вот наступила зима 1935 года. Еду в Москву, на областное совещание стахановцев. Там Передовые трактористы брали на себя обязательство выработать в 1936 году по 1 500 гектаров на трактор. Обязательство — дело не шуточное: если возьмешься, да не исполнишь — опозоришь себя перед всей страной. Я помалкиваю, рассчитываю свои силы, проверяю подготовленность, а сам чувствую, словно кто-то подталкивает меня все время: «Возьмись! Возьмись!»

Запала мне в голову эта мысль — взяться. И окончательно укрепились она в дни Всесоюзного совещания передовиков сельского хозяйства. Я следил по газетам за выступлениями трактористов, изучал опыт бригад, прикидывал свои возможности. И, наконец, я принял твердое, окончательное решение.

Пришел я в феврале к директору нашей Можарской МТС товарищу Черноглазову.

— Хочу перейти опять в бригадиры. Беру на себя обязательство сделать 1 800 гектаров на трактор.

Расчет мой был основан на точном знании машин, людей, почвы. Выслушал директор, говорит:

— Другому бы не поверил. Тебе, Иван Иванович, верю. Действуй. Мы тебе поможем.

В то время я как раз проводил курсы трактористов. Было у меня в группе 36 человек, из них 21 вышли по первой категории. Всех курсантов я знал, трактористов наших тоже знал. Начал подбирать людей. И сговорились мы с директором так: из тринадцати человек в моей бригаде будут четверо опытных, остальные — новички. Опытных-то надо было дать и в другие бригады.

Ну, уж зато четверка эта — орлы! Помощником бригадира пригласил я Мастяева Ивана Егоровича. Он — человек

серьезный, в работе никому не уступит. Авдеев Василий Иванович и Акиншин Федор Петрович всегда и везде, где бы ни работали, на первом месте. Куропаткин — орденоносец, дальше можно не объяснять! Сам я в этом кулаке — пятый палец. Попробуй-ка, разожми!

И остальные трактористы — Андросов, Задубровский, Михаил Иешкин, Сидоркин, Иван Иешкин, заправщики, Пучков и Доронин, учетчик Камнев — работали не за страх, а за совесть, как полагается членам стахановской бригады, гражданам первой в мире социалистической страны.

Собрались мы, составили производственное задание бригады и маршрут передвижения (график). Многие думают: «Ну, что — график? Бумажка пустая!» Нет! График — это организатор четкой работы, боевой план; график необходим, чтобы потом не было суеты и бестолковщины в работе.

При составлении графика мы исходили из нашего обязательства — дать 1 800 гектаров на трактор за сезон. Для этого необходимо выработать 5,5 гектара в смену весной и летом и 6 гектаров на зяблевой пахоте. Но мы не забыли, что стахановская выработка на тракторах и сельскохозяйственных машинах должна обязательно сопровождаться рекордным урожаем в обслуживаемых колхозах. Поэтому мы привлекли к составлению графика товарища Болдина — полевода колхоза «Путь социализма», где в основном предполагали работать. Товарищ Болдин — старый, опытный полевод, землю своего колхоза знает до тонкости: Он рассказал нам, на каком участке раньше, на каком позже подсыхает весенняя грязь. Решающее слово при составлении графика принадлежало старшему агроному МТС. График был составлен в полном соответствии со всеми требованиями передовой агротехники, согласован с председателями всех обслуживаемых нами колхозов. МОЗУ признало наш график образцовым, напечатало его и разослало для примера во все МТС области.



*Иван Иванович Бортакoвский*

Получили мы в бригаду три новых трактора ХТЗ, закрепили их за трактористами. Заправщики заранее подобрали заправочный инвентарь. Все запасные части были проверены, смазаны, обернуты бумагой, уложены в ящики. Повторив теорию тракторного дела и агротехники, мы в первых числах апреля начали обкатку тракторов.

Новую или вышедшую из ремонта машину обязательно нужно хорошо обкатать, чтобы все детали приработались вначале без нагрузки. Если машину сразу же пустить в работу, детали быстро изнашиваются. Кроме того, обкатка без нагрузки дает трактористу возможность заранее изучить особенности своей машины. Мы обкатывали каждую машину часов по 36—40. И, чтобы это время зря не пропадало, мы сажали рядом с трактористом молодого курсанта,, который проходил практику управления трактором.

...Весна шла на третьей скорости, вот-вот надо выезжать в поля. Заключили мы договор на социалистическое соревнование с бригадиром Тихоном Филипповичем Хамазой.

Еще раз проверили свою готовность. Я с'ездил в колхоз «Путь социализма» — посмотреть, как они приготoвились к приему нашей бригады. Колхоз выделил двух человек для обслуживания бригады в течение всего периода работы, закрепил четыре лошади и оборудовал общежитие. Да какое! Из трех комнат: кухня, столовая, спальня. Установили радио. Ходят две поварихи, румяные, в белых передниках, смеются.

— Небось, отошали в своей МТС. Приезжайте скорей — поправитесь.

Вернулся я, говорю нашим трактористам:

— Колхоз на нас возлагает большую надежду. Как вы думаете, ребята, мы эту надежду оправдаем?

— Конечно, оправдаем. Какой может быть разговор?

Не терпится нам, не сидится—так и тянет в поля. И выехали мы, честно говоря, немного рановато. Чтобы не давать трактору сразу полной нагрузки, начали под'ем целины двухкорпусными плугами. А земля еще не вся отошла.



И о промерзшую землю сломали мы у одного плуга корпус. Пылу-то у нас поубавилось. Выезжаем с целины на вспашку стерни (жнивья), нагружаем трактор тремя корпусами. И сразу дело пошло в нашей бригаде вниз. Не вверх, а вниз! Грязь, трактор буксует, норму в 5,5 гектара в смену не выполняем. Хамаза, наш «противник», бьет нас как хочет. Отстаем! В бригаде тревога! А сделать ничего не можем — участки сырые.

Значит, при составлении графика мы не совсем правильно рассчитали, какие участки подсыхают раньше. Из-за этого — срыв работы. Еще раз повторяю: великое, первостепенной важности дело правильно рассчитать и составить график.

...Солнышко с каждым днем все горячее. Земля, наконец, подсохла, жизнь повеселела. Загудели наши машины, зарычали, да как пошли, как пошли! До чего же это приятный звук у машин, когда они хорошо работают!.. А кругом — просторно в полях, воздух весенний, легкий, от земли пар поднимается, деревья в зеленом дыму, ветерок теплый, ласковый. И сразу мы начали перевыполнять свою норму: вместо 5,5 гектара в смену мы давали с 4-корпусным плугом по 6 и 7,5 гектара. Хамаза, наш «противник», придумался: видит, что соревнование только еще начинается, что мы еще поборемся за первенство. В бригаде мы решили: «Ну, братцы, чтобы назад ни одного шага — только вперед». Авдеев Василий Иванович разошелся. «Я, говорит, докажу всем, какая есть наша стахановская бригада!»

Замечательное дело — социалистическое соревнование. Без соревнования мы в бригаде до многих вещей, наверное, не додумались бы, но Хамаза, а потом Суханин своими успехами заставили нас крепко подумать.

Наша работа сезонная. В ней самое главное — выгадать время. Каждую минуту надо рассчитывать: минутка здесь да минутка там — смотришь, целого часа как не бывало. И вот я, бригадир, объявил с самого начала борьбу за каждую минуту. Вы не подумайте, что мы торопились, суети-

лись. Я этого не допускал, потому что суета и торопливость — злейшие враги качества работы. А мы за качеством следили очень строго.

На ежесменный техход — очистку трактора, подтяжку креплений, заправку его и прочее -- мы тратили вместо полагающихся по норме 70 минут всего 20—30 минут.

У нас в бригаде была целая батарея ведер, по 4 на каждый трактор. Бывало, заправщики выставят их на солнышко; блеск такой — глазам больно. Заправку мы производили всегда в борозде, куда заранее все подвозили: горючее, воду, смазочное. Автол мы заранее фильтровали и, несмотря на это, заливали масло через воронку с сеткой и фильтр корпуса регулятора. На заправке всегда были заняты оба тракториста, оба заправщика, я, мой помощник и учетчик. Каждый знал свое место и свое дело — никакой толкотни, никакой суеты. Здорово мы в этом деле натренировались, ведром о ведро не стукнем — такая четкость. Работаем молча; только уж к самому концу кто-нибудь пошутит. Хотим, конечно.

Сменяющийся тракторист кратко докладывал мне о состоянии машины. Я осматривал, проверял мотор, слушал его, — ну, в точности доктор, — потом инструктировал вступающего тракториста. И машина снова идет в борозду, а за ней тянется черная лента вывороченной земли... Славно пахнет свежеподнятая земля сыростью и весенней силой... Впрочем, мы больше к машине принюхивались — не слишком ли выхлопные газы керосином пахнут, нет ли перерасхода горючего.

Дозаправка отнимала у нас не больше 5—7 минут. Заправщики имели точное расписание, когда и какому трактору нужно производить дозаправку, заранее готовили в ведрах керосин, воду, масло. Тракторист под'езжал и, не слезая с машины, брал передаваемые ему заправщиком наполненные ведра, заливал через воронку. И — пошел дальше.

Все же я должен сказать, что уже давно пора отказаться от такого кустарного и отсталого способа заправки трак-



*Проверка качества пахоты в бригаде товарища Бортакковского.*

тора. Эту операцию необходимо механизировать. Я считаю вполне подходящим в наших условиях заправку насосом «Альвейер». Это сокращает время, потерь при заправке почти не бывает, не может быть и загрязнения горючего. При надлежащем уходе этот насос может работать безотказно даже несколько сезонов.

Мы сэкономили много времени, не останавливая тракторов на обед и ужин. В час дня привозили обед. Я, мой помощник, учетчик и заправщики садились за руль и продолжали работу, пока трактористы обедали.

Во время ужина иногда не производилось подмены, а шла дозаправка машин.

За день до переезда на место новой работы я отправлялся туда, осматривал и размечал загон. Я стремился к тому, чтобы участки были возможно длиннее и не очень широкие. Находил кратчайшие дороги для переезда, заранее

организовывал подвозку воды, горючего и смазочного к месту работы, инструктировал подвозчиков, плугарей, выяснял все вопросы, связанные с организацией быта трактористов, организовывал общежитие, питание. Нам пришлось работать в 9 колхозах, и всегда переезд был обставлен так, чтобы зря не терять ни минуты. Приезжали и сразу начинали работу.

Присматривался я к своим машинам. Работают хорошо, вынужденных остановок по неисправности совсем нет, — как будто бы, на первый взгляд, большего и желать нельзя. Но у меня в душе не было удовлетворения. Все мне казалось, что тракторы ходят слишком медленно, да и мощность целиком не используется.

Я решил повысить число оборотов моторов. Для этого я подтянул пружину натяжителя регулятора у всех трех моторов и повысил число оборотов до 1 260—1 270 на холостом ходу. Это давало возможность мотору развивать при нагрузке на крюке трактора 1000—830 килограммов 1 115 — 1 125 оборотов в минуту и увеличить скорость передвижения трактора до 5,3 километра в час.

Весь сезон наши машины работали с повышенным числом оборотов моторов, и никакого «форсированного» износа частей я не замечал. К концу сезона наши тракторы пришли в хорошем состоянии и потребовали значительно меньшего ремонта, чем тракторы других бригад, работавших на «нормальном» числе оборотов.

Я считаю, что надо смелее переходить к работе на повышенных оборотах. Увеличения срока службы деталей надо добиваться тщательным уходом за трактором.

Когда земля совсем подсохла, я прицепил к 4-корпусному плугу борону. Трактор тянет. Я прицепил вторую борону. Тянет. И даже незаметно, что нагрузка увеличилась. А ребята советуют мне еще 2-корпусный плуг прицепить.

— Цепляй, Иван Иванович. Новая машина, должна тянуть.

Попытка—не пытка! Выделили мы один трактор для этих опытов, нагрузили его 4-корпусным плугом в сцепке с 2-корпусным конным, да еще двумя боронами. Завыл мотор, загудел, тронул и потащил. Сразу во какую полосу земли выворачивает! Ведь ширина захвата увеличилась с 1,2 метра до 1,7—1,85 метра. Обрадовался я, погладил трактор: «Молодец, говорю, сивка! С тобой мы не пропадем!» Ребята смеются: «Сразу видно в нашем бригадире крестьянскую кровь: трактор лошадиным именем называет и разговаривает с ним». Это они правильно подметили: я иногда забудусь, особенно когда один, да и перемолвлюсь словечком с машиной.

Люблю я машину — очень уж умно все в ней сделано! А как подумаешь, что все это выдумали мы, люди,—гордость почувствуешь. Вот он какой человек—все может! Железо мертвое заставил двигаться и работать на себя. В капиталистических странах рабочих превратили в придаток к машине. У нас же, в стране победившего социализма, мы, свободные труженики Страны советов, широко используем машины, заставляя их облегчать наш труд. И тот, кто хоть раз подумал об этом, прикинул, сколько человеческого ума, работы заключено в машине, тот никогда не будет относиться небрежно к ней — совесть не позволит.

Я в машине люблю и уважаю человеческую мысль и дело, заключенное в железо, торжество человеческого ума. Мне об этом не раз приходилось думать... Потому я и разговариваю иногда с машиной.

После удачного опыта мы донагрузили все три трактора. Выработка полезла вверх. В зависимости от участков, мы стали давать от 7 до 12 гектаров в смену.

Я окончательно убедился в том, что существующие 4-корпусные тракторные плуги не загружают трактор ХТЗ полностью и приходится этот недостаток возмещать кустарщиной. Нашим заводам сельскохозяйственных машин необходимо для легких почв выпустить 6-корпусные тракторные плуги с двумя отъемными корпусами. Уничтожение ку-

старшины, замена дополнительного конного плуга специальным тракторным даст возможность повысить выработку и улучшить качество пахоты.

Мы уделяли большое внимание прицепным машинам, и у нас не было ни одного случая остановки трактора из-за неисправности прицепов. За основной прицепной машиной — за плугом — мы ухаживали ежесменно, смазывали его, крепили части. На этом деле специально стоял один из заправщиков. Когда трактор останавливался на перетяжку подшипников, одновременно, в обязательном порядке, производился необходимый ремонт плуга.

Качество работы больше всего зависит от состояния прицепных машин. Сырая земля, например, налипает на отвалы плугов, и качество пахоты резко снижается. Чтобы избежать этого, мы обратились в колхоз с просьбой выделить двух плугарей для очистки плуга во время работы.

Выделение плугарей сейчас носит случайный характер. Необходимо, чтобы это вошло в систему.

Сев мы проводили всегда на третьей скорости и с одной 24-рядной дисковой сеялкой РСМ. Засевали до 30,5 гектара в смену. Ночью мы производили полный осмотр, смазку, крепление частей сеялки; каждое утро она выходила у нас на работу, как новая.

...Когда мы закончили в 1936 году весенние и паровые работы, то оказалось, что на каждый трактор у нас приходится 760 гектаров — рекордная выработка по Московской области. Хамаза Тихон Филиппович, наш «противник», покачал головой, повздыхал, но делать нечего — признал нашу победу. «Ну — говорит — прямо удивительно! Молодцы ребята!» Мы, конечно, торжествуем, радуемся, и он вместе с нами радуется, поздравляет. В МТС стали еще внимательнее к нам относиться — отказа мы не встречали ни в чем.

Наша бригада стала уже известна не только в районе, но и во всей Московской области. Стали к нам заглядывать из райкома партии. Заместитель директора МТС по полит-

части товарищ Розин нам сказал, что в Московском комитете партии следят за нашей работой, что секретарь Московского комитета партии товарищ Хрущев интересуется нашей работой и похвально отзывается о бригаде. Это еще больше прибавило нам силы и уверенности, еще больше сплотило нас.

Все мы в бригаде сработались друг с другом, лучше нельзя. Я, как бригадир, много думал над этим. Ведь машина сама ничего не сделает; нужно, чтобы машиной управлял знающий, честный работник, чтобы у него душа болела за общее дело. Сплотить бригаду так, чтобы все отвечали за одного и один за всех,— вот самая первая обязанность бригадира. А для этого нужно изучить людей, найти к каждому свой особый подход.

Ребята в бригаде были разные. Вот, например, Мастяев Иван Егорович, мой помощник. Он человек дела, серьезный и даже как будто хмурый. Он длинных разговоров терпеть не может. Из него каждое слово приходится клещами вытягивать. И я уж знаю, ему два раза повторять распоряжения не следует. Не любит он этого. Если он сказал: «будет сделано!», значит можно быть спокойным — действительно все будет сделано в срок и отлично. Золотой работник Иван Егорович!

Авдеев Василий Иванович — это рекордист нашей бригады. Всего за сезон его трактор выработал 3 197 гектаров. Ему же принадлежит рекордная выработка за смену—14,6 гектара. У Василия Ивановича характер сложный. Гордый парень и любит, чтобы его хорошая работа была отмечена. Как сейчас помню, работал он однажды в ночной смене. Прихожу утром, учетчик Камнев мне докладывает:

— Василий Иванович поехал в последний круг. Закончит круг, и будет у него выработка за смену 14,6 гектара.

Я даже сначала не поверил: очень уж много. Но знаю: Камнев, наш учетчик, никогда не ошибается. Посадил я всю бригаду на грузовую машину, взял красное знамя. И едва

только показался вдали трактор Василия Ивановича, мы поехали навстречу.

Остановил он трактор, смотрит.

Я подозвал его, передаю знамя. Ребята хлопают в ладоши. Кричат «ура».

Что было тут с человеком! Весь он так и просветлел, как будто у него что-то зажглось внутри. Взял знамя — руки дрожат. Стал говорить — голос дрожит.

Акиншин Федор Петрович — всегдашний «противник» Авдеева в соцсоревновании. Тоже рекордист бригады. Этот постарше, поспокойнее. Сначала работали они оба в одну смену и никак друг другу не уступали: то у одного красный флажок развевается на тракторе, то у другого. И смена, в которой они работали, всегда обгоняла другую смену. А во второй смене нет ведущего тракториста. Надо подравнять. И я перевел Акиншина в другую смену. Сразу же он далеко ушел вперед от других. Пашет ночью на своем тракторе, а сам поет, заливаясь. Голос у него хороший.

В одной смене с Федором Петровичем работал молодой тракторист-первогодник Ваня Иешкин. Парень молодой, горячий. Никак не может стерпеть, что Акиншин всегда впереди. И вот старается, налегает изо всех сил. Приходят они на работу, сядет Иешкин за руль и кричит Акиншину: «Сегодня держись, я тебя перегоню!» Акиншин в ответ только усмехается, да так снисходительно, обидно, как большой маленькому: «Попробуй,—скажет.— Посмотрим!» Да еще подковырнет каким-нибудь словом... У Вани Иешкина даже лицо вспыхнет; стиснет зубы и ведет машину. Утром уходит наш Ваня печальный. Опять Акиншин его обогнал.

Прихожу я как-то вечером в поле. Вижу, Акиншин сидит, ужинает.

— А где же Ваня Иешкин?—спрашиваю.

Акиншин даже подавился от смеха.

— А он, говорит, работает, время экономит. Он третий день не ужинает, все хочет меня перегнать.

Ну, тут я поругал Федора Петровича. Говорю ему:



— Как тебе нестыдно, Федор Петрович. Ты — опытный, старый работник, солидный человек, имеешь двоих детей — и не можешь молодого парня поставить на правильный путь?! Смотри, до чего довел его своими насмешками.

Остановил я трактор Вани Иешкина:

— Слезай. Иди ужинать.

— Не пойду! — отвечает. — Пока не перегоню Акиншина — не буду ужинать.

— Чудак, — говорю ему, — ведь он, Акиншин-то, четвертый год работает, а ты — первый. Ты еще ученик перед ним; нет ничего стыдного, что он тебя перегоняет. Чем ты недоволен, скажи? Выработка у тебя высокая — во всем Союзе немного найдется трактористов с такой выработкой... (Это я, значит, чтобы успокоить его.) Качество работы у тебя отличное. Машина всегда в порядке. Радоваться надо, а ты все недоволен. Иди-ка, иди ужинать! Слышишь? Я тебе приказываю как бригадир!

Слез мой Ваня, отправился ужинать. А я на Акиншина строго посмотрел, чтобы не смеялся.

А вот теперь я не знаю, кто из них будет смеяться на будущий год: это еще неизвестно! За сезон 1936 года Ваня Иешкин здорово вырос, многому научился. Как бы он в будущем году не прижал Федора Петровича.

Наша тракторная работа — напряженная работа. Нелегко высидеть всю смену за рулем, сохраняя все время неослабное внимание к машине, к высокому качеству работы. Для этого нужно, чтобы человек был здоров, сыт и в хорошем настроении, чтобы веселость души чувствовалась в нем. Поэтому я, как бригадир, много занимался организацией быта бригады: налаживал питание, культурный отдых, сон. Очень часто в бригадах нет хороших бытовых условий, а руководство МТС удивляется, почему вдруг снизилась выработка.

Мы жили в хорошем, светлом, чистом общежитии из трех комнат. Кухня была у нас отдельно, спальня отдельно, столовая отдельно. На каждого человека имелись у нас койка,

матрац, простыни, наволочки, обеденные приборы, полотенца, вплоть до мыла, зубного порошка и зубных щеток. Тут же библиотечка — политическая, художественная, техническая. На столе — разные игры, на стенах висят гитары, балалайки, бубен. В углу — радио. И всегда чистота, все блестит. Приятно войти. Обед нам готовили колхозные поварики — чисто, вкусно, дешево. Деньжонки у нас не переводились, значит и требования повысились. Мы договорились с колхозом об увеличении и улучшении норм нашего питания. У нас на столе всегда белый хлеб, консервы, масло сливочное, молоко; все самое свежее.

Распорядок нашего дня был строго обязательный.

В 4 часа 30 минут утра смена вставала, умывалась, одевалась, завтракала. К 6 часам приходила в поле, заступала на работу.

В час дня привозили в поле обед.

С приходом второй смены тракторист не сразу шел домой — он помогал в заправке и осмотре машины. Наконец, машина пошла в борозду. Тракторист убедился — все в порядке. Теперь можно спокойно отдохнуть.

В общежитии сменившиеся трактористы умывались, переодевались, ужинали. В рабочем костюме за стол никогда не садились. После ужина — игры, музыка, разговоры, чтение газет. А то, смотришь, приехал заместитель директора по политчасти — значит коротенькая интересная беседа. В 9 часов ложились спать. И на следующее утро люди шли к машинам бодрые, веселые — смотреть приятно.

В общежитие возвращалась ночная смена. Тот же порядок: умылись, позавтракали и спать. Спали до 3 часов 30 минут дня. Затем обед, развлечения и снова работа.

На будущий год я обязательно заведу темные занавески. Яркий дневной свет мешал спать ночной смене.

Так мы и жили целый сезон. Ребята заметно выросли. Интересно, что раньше газету почти совсем не читали, — не привезут во-время, и ребята даже не замечают. А в конце сезона какие скандалы устраивали, если нет свежей газеты!

А началось со сводок и очерков о нашей бригаде. Сначала только о себе читали, потом заинтересовались всем, что делается в мире. Из книг прочли: «Как закалялась сталь», «Цусима», «Чапаев», «Поднятая целина», «Мать». Сам я увлекся сочинениями Льва Николаевича Толстого и фантастическими романами Жюль Верна.

Внутрибригадное соревнование все больше и больше захватывало, увлекало ребят. Здесь огромную роль сыграл правильный оперативный учет. Наш учетчик Камнев показал себя настоящим стахановцем. Он так поставил учет, что через 20 минут по окончании смены все трактористы уже знали, кто сколько выработал. Камнев высокого роста, ноги у него длинные, шагал он по полю, как журавль, и мерял с такой быстротой, что даже глаз уставал следить за мельканием двухметровки в его руках. И всегда точно. А когда мы устанавливали норму высева, Камнев встал на подножку сеялки. Трактор идет на третьей скорости, а Камнев едет на сеялке и успевает перекидывать свою двухметровку. Какая тут нужна ловкость и быстрота, чтобы успеть и не ошибиться. Потом подходит ко мне, улыбается. «Вот,— говорит,— получилась удивительная штука: работал всего 15 минут, а мозоли на обеих руках натер!»

Каждый раз по окончании смены Камнев докладывал цифры выработки, а я проводил пятиминутную беседу о ходе соревнования, давал каждому трактористу характеристику его работы за смену, инструктировал, выдвигал лучших и подтягивал отстающих. В общежитии ежедневно вывешивались показатели — выработка, заработок за смену. Кто вышел вперед — соображал, как закрепить в будущем свой успех, кто отстал — шел ко мне за советом.

У нас в бригаде была строгая социалистическая дисциплина. Администрировать, кричать, приказывать, грозить — это, по моему, самое последнее дело. Знаю по себе, что администрирование и угрозы ничего не оставляют в человеке, кроме озлобления и душевного упадка. Наша советская дисциплина должна основываться на воспитательной рабо-

те, на полном товарищеском взаимоуважении, на чувстве личной ответственности за общее дело. Бригадир здесь принадлежит решающая роль, как все равно командиру в нашей Красной армии, которая славится своей социалистической дисциплиной. Бригадир должен завоевать уважение и авторитет; он должен знать машину лучше всех, работать на ней лучше всех, он должен быть примером во всех отношениях. А для этого он должен прежде всего дисциплинировать самого себя, чтобы никто не мог сказать ему: «На себя посмотри, кума!».

Социалистическое соревнование и дисциплина неразрывно связаны. Человек начинает следить за собой. Общее дело становится его личным делом. На этого человека можно надеяться, как на самого себя.

У нас в бригаде имелся точный график ремонта тракторов. Но он значительно отличался от норм Наркомзема. Например, техход № 3 производился через 30—35 гектаров, а в жару — через 18—25 гектаров вместо 17 гектаров по норме. Перетяжку подшипников полагается по нормам производить через каждые 35 гектаров, но мы правильной и внимательной смазкой увеличили срок службы подшипников и производили перетяжку через каждые 50—60 гектаров. При этом все операции теххода № 4 занимали у нас не  $4\frac{1}{2}$  часа, как предусмотрено нормами, а не более 2 часов. А 17 июля Василий Иванович Авдеев техход № 4 провел за 1 час. 39 минут.

Все необходимое для проведения технического ухода мы готовили заранее. Весь необходимый инструмент, нужные запасные части были заранее на месте, куда приходил трактор для технического ухода. Обычно для этого выбиралось место, укрытое от ветра: бугор, какой-нибудь плетень, кусты; если же место плоское, голое, открытое, мы с подветренной стороны натягивали брезент, чтобы на детали не попадали грязь и пыль.

Техход проводили оба тракториста и заправщик. Руководил я или мой помощник Мастяев. Заправщик во время

перетяжки подшипников тщательно промывал масляный насос, его фильтр, картер и другие детали.

Все трактористы нашего отряда овладели техникой, приобрели навыки в подтяжке подшипников. Например, необходимое количество регулирующих прокладок шатунных подшипников определяли с одного раза. А ведь неопытный тракторист раза три-четыре перетягивает подшипники, пока нащупает правильную толщину регулировочных прокладок. Я считаю, что каждый бригадир обязан научить своих трактористов быстро и высококачественно производить перетяжку подшипников. Плох, по моему, тот бригадир, который всю работу по ремонту производит сам, а людей своих не учит.

Одновременно с перетяжкой мы с помощником производили полное освидетельствование трактора. Всевозможные болезни предупреждались в зародыше. Поэтому наши тракторы никогда не болели. Многие трактористы не обращают внимания на наружные крепления, а потом утверждают, что некоторые части, например реборды, невозможно сохранить в исправности до конца сезона. Ерунда! На наших машинах все реборды были сохранены до конца сезона. Я добился этого тщательным уходом за наружными креплениями: вовремя подтягивал и менял болты, не допуская расхлябанности реборды.

Я вообще терпеть не могу, когда в машине что-нибудь болтается, звякает, скрипит. Это же трактор, а не колымага; это машина — она к себе уважения и аккуратности требует. И смотришь иногда на какого-нибудь тракториста — удивление берет и злость. Не слышит! Не слышит, окаянный! Как будто и ушей у него нет. А на меня всякий посторонний звук в машине ужасно действует, даже зубы начинают ныть. И приходилось мне останавливать трактористов из чужих бригад — не могу выдержать.

А со мной был однажды забавный случай. Подменил я во время обеда Авдеева Василия Ивановича. Еду и слышу: какой-то слабый посторонний звук. А я ведь знаю Василия

Ивановича, у него слух тонкий к машине, он такой небрежности не допустит. Остановил я трактор, слез, посмотрел. Все в порядке. Поехал дальше. Опять стук да лязг. Снова слез, посмотрел. Ничего не нашел. Удивился. Еду... Стучит! Меня даже в пот бросило. Не могу работать, расстраивает меня этот посторонний звук. Я и так и сяк — и в мотор заглянул, и под машину посмотрел, все гайки наружных креплений опробовали. Пустил машину, поехал... Полязгивает, чтоб его!

А Василий Иванович уже успел пообедать, подходит:

— Что случилось?

— Посторонний звук,— отвечаю,— в твоей машине.

— Не может быть!

Заволновался — ведь это позор для него. Говорит мне:

— Пусти-ка, я сам попробую!

Сел, поехал, и прямо как чудо: никаких посторонних звуков. И смотрит на меня.

— Это,—говорит,—показалось тебе, Иван Иванович!

Тогда я сажусь и приказываю ему итти рядом, слушать. Как только тронулся я с места — опять тихонький, но явственный лязг.

Смотрим друг на друга, ничего не понимаем. И вдруг как захохочет Василий Иванович, сел прямо на вспаханное и вот заливается. До слез... Что же оказалось? В кармане я носил дверной ключ и, чтобы не потерять, привязал его на веревочку; он и выскочил у меня из кармана. Висит на веревочке и полязгивает.

За всеми креплениями и особенно за мотором следили мы очень тщательно. И все-таки ухитрились экономить время.

Вот, например, притирка клапанов. Это длительная, ответственная и сложная операция. По нормам Наркомзема полагается на нее и другие операции теххода № 5 восемь часов. Мы свели расход времени на этот техход до 4 часов. В этом помогла нам МТС, снабдив нас запасной головкой блока с комплектом клапанов и т. п. У тракторов СТЗ и ХТЗ, как известно, полная взаимозаменяемость частей. За-

пасная головка подходит к любому трактору. Мы производили притирку клапанов заранее на запасной головке, притирали тщательно, не торопясь, потом меняли головку, а на только-что снятой опять начинали притирку. Этот способ дал нам двойную выгоду: во-первых, сокращалось время, во-вторых, благодаря тщательной, неторопливой притирке, увеличивался срок службы клапанов. По норме полагается притирать их через каждые 100 гектаров. Мы притирали через 200—250 гектаров. И, несмотря на увеличение интервала между притирками, мы за сезон сменили только по одному комплекту клапанов на каждый трактор. И деньги затраченные на запасную головку возместились сторицей!

Я ежедневно, ежечасно учил своих трактористов беречь машину. Я подробно разъяснял им, какой огромный вред приносит машине работа без подачи воды в цилиндры. Моторы тракторов СТЗ и ХТЗ рассчитаны на работу с подачей воды в цилиндры. Если работать без воды, то в цилиндрах двигателя появляются звенящие металлические стуки, как говорят, «двигатель детонирует». Детонация — смертельный враг машины. При детонации понижается производительность трактора, очень быстро изнашиваются детали поршневой группы, коленчатый вал, клапаны, перегревается мотор и вызываются частые аварии двигателя. Работа без воды увеличивает, кроме того, расход горючего, смазки и сильно снижает мощность мотора. Я сам наблюдал в бригаде такие случаи: трактор идет последний круг, до остановки осталось 50 сажень, и вдруг — кончилась в баке вода. И трактор, только-что тащивший весь прицеп, останавливается. Силы не хватает. Приходится поднимать корпуса, ехать вхолостую.

Неверно и то, что можно работать без воды в холодную погоду. В таких случаях надо только уменьшать подачу воды заворачиванием регулировочной иглы и держать ее всегда в исправном состоянии.

Некоторые трактористы не понимают значения подачи воды в цилиндры, работают без воды и этим понижают свои производственные показатели, гробят машину, совершают

преступление. Очень часто тракторист забывает открыть краник отстойника водяного бака. Вода из поплавковой камеры испаряется, и тогда плавятся места пайки поплавка и рычажков. Подача воды может прекратиться от засорения калиброванного отверстия верхней крышки, а также от загрязнения фильтра водяной камеры и трубопровода. За всем этим надо следить. Конструкцию водяной камеры я считаю несовершенной. Часто срабатываются резьба и конус водяной иглы, а достать новую иглу очень трудно.

Я стремился питать двигатель водой в соответствии с нагрузкой. Рекомендованную норму подачи воды я считаю недостаточной; мы в бригаде значительно превышали эту норму и иногда за один час работы в жару подавали в цилиндры до 8 килограммов воды. Следует, конечно, помнить, что наши тракторы работали на повышенных оборотах.

За водяным поплавком мы ухаживали тщательно и внимательно. За весь сезон только два раза расплавился поплавок на одном тракторе. На двух остальных тракторах расплавки не было совсем. Между тем я знаю, что в некоторых бригадах чуть не ежедневно плавят поплавки. Я настойчиво советую всем бригадирам и трактористам заняться вопросом питания двигателя водой, иначе нельзя добиться от машины хорошей работы и обеспечить ее сохранность. Водяная камера может работать хорошо и безотказно, если употреблять только фильтрованную воду (безусловно, кипяченая вода еще лучше) и через каждые 50—60 гектаров прочищать все отверстия камеры и водяного трубопровода. Чтобы не тратить время специально на эту операцию, лучше всего соединить ее с техходом № 4.

Не меньше, внимание следует уделять приработке частей после замены поршневой группы. Мы делали так: заменив поршневую группу и дав мотору поработать на малых оборотах один час, останавливали и осматривали его. Если гильзы были плохой шлифовки и в масле замечались металлические примеси, меняли масло. После этого мотор работал еще часа полтора на малых оборотах, затем обороты повы-



шали до средних, и мотор работал вхолостую на месте 8 часов. Обычно эти 8 часов приходились на ночь. Затем мы часа полтора обкатывали трактор на холостом ходу. Далее полтора часа трактор работал на первой передаче с 3-корпусным плугом и 9—10 часов — на второй передаче. После этого мы останавливали трактор, отнимали картер, вынимали поршни, тщательно мыли все в керосине, заливали свежее масло, пускали мотор на 30 минут вхолостую, останавливали, проверяли состояние поршневой группы без разборки и окончательно пускали машину в борозду.

Многие скажут: «С ума сошел Бортаковский. Сколько времени тратил зря!»

Экономия времени заключается не в крохоборчестве, не в том, чтобы обязательно урвать 5—10 минут. Иногда нужно затратить на установку и проверку несколько часов с тем, чтобы в будущем получить на эту затрату большие проценты — с отни часов безотказной работы трактора сверх нормы.

У нас так и было. Хорошая приработка частей повышала мощность машины. Поршневая группа служила вдвое и даже втрое дольше, чем ей полагается. Это что — экономия или не экономия? В конечном счете мы выгадывали и на времени, и на качестве, и на запасных частях. А те торопыги, которые после замены поршневой группы сразу же пускают трактор в борозду или погоняют его вхолостую часа два, а потом пускают в борозду с полной нагрузкой, вынуждены через короткий срок опять останавливать его на ремонт. Да еще жалуются: «Качество материала плохое!»

Надо заметить, что наиболее длительный срок службы был у деталей поршневой группы заводской сборки, которые были сменены в среднем только через 1 200 гектаров вместо 400 гектаров по норме. Запасные детали, установленные при ремонте в МТС, выдержали в среднем только около 800 гектаров.

Это хотя и выше нормы, но все же при улучшении ремонтного оборудования и техники ремонта в МТС разница, в сроках службы деталей значительно снизится.

Подшипники передних колес мы смазывали ежесменно, тщательно соблюдая чистоту солидола.

Полуосевые подшипники смазывать неудобно — приходится лезть под машину. Чтобы облегчить и ускорить смазку, мы смазывали их один раз в две смены. Мы вывертывали из кожуха масленку, вынимали из заводского шприца пружину, оставляя только поршень. Затем, действуя каким-нибудь рычагом, мы нагнетали в полуосевой подшипник целый шприц смазки.

Подшипники мы всегда хорошо проверяли: мы не допускали люфта в подшипниках передних и задних колес. Задние полуосевые подшипники регулировали через каждые 200 гектаров, одновременно с техуходом № 5, а регулировку подшипников передних колес производили по мере надобности (150 - 250 гектаров).

Правильной перетяжкой и хорошей картерной смазкой мы увеличивали срок службы шеек коленчатых валов и баббита в шатунных вкладышах. На тракторе № 29 коленчатый вал проработал без шлифовки шеек и без замены коренных подшипников 2 500 гектаров. На двух других тракторах шлифовка шеек была произведена через 1 200 гектаров. Вкладыши мы в первый раз целиком заменили у всех трех машин через 1 200 гектаров; потом еще через 1 300 гектаров произвели частичную замену вкладышей.

Подшипники коробки скоростей менялись один раз в сезон, в среднем через 1 800 гектаров.

Так же тщательно мы ухаживали за всеми другими частями трактора. В конце сезона подвели итог. Оказалось, что в нашей бригаде, несмотря на повышенное число оборотов моторов, несмотря на рекордную выработку — 2 807 гектаров на каждый трактор, — машины находятся в хорошем состоянии. Это подтвердила специальная комиссия МОЗУ, обследовавшая нашу бригаду 2 ноября 1936 года. Расход частей гораздо меньший, чем полагается по нормам. По нашей выработке мы должны были произвести каждому трактору два капитальных и пять средних ремонтов. Мы сделали все-

го-навсего четыре средних ремонта, включая сюда и зимний. Капитального ремонта наши тракторы не потребовали.

Такие результаты могут быть достигнуты в любой бригаде; нужно только изучить и полюбить машину, почувствовать свою ответственность, нужно понять всю важность правильного теххода, гигиены трактора.

Болезнь трактора, даже пустяковая, должна устраняться в самом начале, в зародыше, иначе эта болезнь разовьется, и тогда уже будет трудно с нею бороться.

Та бригада, которая хотя и дала высокую выработку, но угробила или покалечила свои тракторы, ни в коем случае не имеет права называться стахановской. Стахановец обязан сочетать рекордную выработку, рекордное качество работы и рекордную сохранность машины.

В нашей бригаде все-таки были мелкие пятнышки: сломали мы корпус у плута, два раза расплавили поплавок. Мы имели все возможности избежать этого; и корпус мы сломали и поплавок расплавили по недосмотру, по своей вине. Будущий сезон надеюсь провести без единого пятнышка. Ребята у нас в бригаде надежные, прошлый сезон нас многому научил—технических знаний и опыта прибавилось; значит, должны мы работать еще лучше.

Мы — патриоты нашей Можарской МТС. Мы всегда стремились передать свой стахановский опыт другим бригадам, чтобы не только мы, но и вся наша Можарская МТС заняла передовое место в Московской области. Часто ездили мы в другие бригады, знакомились с их работой, помогали им. В других бригадах нас слушали внимательно: приехали не кто-нибудь, а бортаковцы. Авторитет был у нас, прямо скажу, большой.

Лично я не раз выступал в своем районе и в соседних районах с докладами и лекциями о стахановских методах работы в бригаде. Эти лекции даже в районных газетах печатались, как инструкции. Выступал и по радио.

Нашими методами интересовались не только тракторные бригады, но также и колхозные полеводческие бригады. Не-

сколько раз правления кохозов приглашали меня выступить с докладом об организации дела, о расстановке людей, о дисциплине. Бывало, засыплют вопросами. Тут и политика, и агротехника, и организация труда, и учет, и механика — все!

Иной раз чувствую, что знаний у меня недостаточно, что еще долго и усердно мне надо учиться. Иначе и быть не может: мне ведь всего 22 года. Вот через два-три года, я думаю, что наверное смогу ответить на любой вопрос об использовании трактора.

Примерно в июле для всех стало ясно, что свое обязательство в 1 800 гектаров мы выполним досрочно. А в соседней Кораблинской МТС бригадир Суханин взял на себя обязательство дать в 1936 году по 2 тысячи гектаров на каждый трактор. И вот советуюсь я с нашими трактористами:

— Суханин — «противник» опасный... С ним бороться трудно. Но ведь и мы, ребята, не лыком шиты, как вы думаете? Что, если мы вызовем его на соревнование и предложим ему 2 100 гектаров? Хватит у нас силенки!

Ребята — орлы, отвечают мне в один голос:

— Хватит! Давай, Иван Иванович, действуй!

Посоветовался я с директором МТС, с замполитом. Они меня поддержали: «Правильно! У тебя надежная бригада. Вытянешь».

А тут как раз областная радиоперекличка. У аппарата секретарь МК *Никита Сергеевич Хрущев*. Подошел я к микрофону, откашлялся, рассказываю о работе бригады. Волнуюсь, конечно, как бы чего не забыть. Но в разговоре с *Никитой Сергеевичем* трудно что-нибудь забыть — он сам напомнит, спросит.

Говорю ему:

— И решили мы, *Никита Сергеевич*, вызвать на соревнование Суханина. Хотим предложить ему 2100...

Молчание... Только потрескивает в микрофоне. А я как будто вижу перед собой лицо *Никиты Сергеевича*. Думает он, прикидывает возможности наши и Суханина.

Наконец голос его раздался.



*Товарищ Бортакoвский докладывает трактористам своей бригады о ходе соцсоревнования с бригадами товарищей Суханина и Хамазы.*

— Суханин — опасный «противник». Вы, смотрите, не очень зазнавайтесь!

Отвечаю:

— Мы все рассчитали. Надеемся.

— Ну тогда, говорит, в добрый час!

Так началось наше соревнование с бригадиром Суханиным. И мы почувствовали себя на виду у всей Московской области.

«Московская колхозная газета» каждую декаду печатала сводки о ходе нашего соревнования. Это здорово нас подтягивало: мы всегда знали, как идут дела у Суханина.

Из Московского комитета партии то и дело звонили по телефону, спрашивались о ходе соревнования. Ребята мои еще больше стараются: ведь мы заварили дело не шуточное — из районного масштаба перешли в областной, того и гляди перейдем во всесоюзный. Ответственность большая, мы это

чувствовали. В МТС волнуются. Чуть не ладится—уже мчит—ся к нам директор или замполит: «Что у вас, ребята? Чем вам помочь?»

В этой борьбе большую помощь оказали нам работники Ряжской опытной станции Всесоюзного научно-исследовательского института механизации сельского хозяйства. Они изучали работу моей бригады и бригады Суханина. Дважды в месяц приезжали они со всеми приборами — счетчиком числа оборотов, динамометром и другими измерительными инструментами. Жили в бригаде по нескольку дней. Все наши мероприятия — повышение числа оборотов мотора, загрузка трактора на полную мощность, подача воды в цилиндры и пр.— тут же на месте проверяли точными приборами и обосновывали теоретически. Для меня это имело огромное значение; я беседовал с инженерами, знания мои углублялись, технический кругозор расширялся. Я смелее, увереннее, шел на новые опыты; инженеры меня в этом поддерживали. Кроме того, мы узнавали от них о всех технических и организационных новшествах в бригаде Суханина.

Суханину они оказывали точно такую же помощь. Условия борьбы у нас были равные.

Сначала Суханин вырвался вперед, и здорово: у него на каждый трактор было на 180 гектаров больше, чем у нас. А нам, чтобы к 1 сентября добиться выработки по 2 100 гектаров, оставалось еще по 400 гектаров на трактор! Времени всего 20 дней. Значит, каждая машина в сутки должна дать не меньше 20 гектаров, в смену — не меньше десяти.

Это был самый напряженный период.

Мы все волновались, но вида не показывали. А работали — любо-дорого! Точность, четкость, как в часовом механизме. Никакой паники, суеты, все наперед рассчитано. Научились еще быстрее заправлять машины, еще тщательнее ухаживать за ними.

Стали мы нагонять Суханина. К 1 сентября сравнялись: в обеих бригадах выработка по 2 100 гектаров. Значит — никто никого!-

И вдруг получаем из Москвы приветственную телеграмму рулевого московских большевиков *Никиты Сергеевича Хрущева* за его личной подписью. Адресована телеграмма всей бригаде, все ребята поименованы, каждый в отдельности. Читаю я ребятам эту телеграмму. Авдеев Василий Иванович услышал свою фамилию и даже привстал. Во второй раз я видел в его глазах какой-то внутренний свет — большая радость была у него. Да у всех радость. Ходим мы веселые, гордые, рассказываем колхозникам, показываем телеграмму.

После такой телеграммы у нас подьем духа. Собирается совещание обеих бригад, моей и Суханина. И на этом совещании мы принимаем новое обязательство: дать к концу года по 2 500 гектаров на трактор. И пишем мы от имени двух бригад письмо товарищу *Сталину*. В «Правде» было напечатано наше письмо.

## **Товарищу СТАЛИНУ**

*От бригадиров Кораблинской и Можарской МТС  
Московской области*

Дорогой, любимый наш товарищ *Сталин!*

Воодушевленные Вашей замечательной речью на совещании стахановцев, следуя примеру героя социалистического труда Алексея Стаханова, наши тракторные бригады дали обязательство в 1936 г. выработать не менее 2 000 га на каждый колесный трактор.

С радостью сообщаем Вам, дорогой *Иосиф Виссарионович*, что свое обязательство мы не только выполнили, но и перевыполнили.

На каждый трактор наших бригад уже выработано 2 260 га и сэкономлено 10 тысяч килограммов горючего.

Мы заняли по выработке на трактор первое место в Московской области. Каждый тракторист в среднем заработал 3 000 рублей деньгами и 120 центнеров хлеба.

Качеством работы все обслуживаемые нами колхозы довольны — вся она принята с оценкой на «отлично». Тракторы в полной исправности и продолжают работать.

Такую высокую выработку на трактор, в условиях Московской области, мы смогли дать лишь потому, что поставили задачей по-сталински работать, а работать по-сталински — это значит использовать технику до дна.

Ваши великие слова «техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса» были нашим знаменем в борьбе за полное и всестороннее использование сложной машины.

Даем Вам, товарищ *Сталин*, слово бригадиров-большевиков, что до конца года каждый трактор наших бригад вырабатывает не меньше чем 2 500 га.

Мы скоро уходим в нашу доблестную Красную армию. Даем Вам слово, товарищ *Сталин*, что и в Красной армии любое Ваше задание, любое задание партии и правительства мы выполним с честью для блага нашей великой социалистической родины.

Бригадир стахановской бригады  
Кораблинской МТС Московской области **Алексей Суханин.**

Бригадир стахановской бригады  
Можарской МТС Московской области **Иван Бортакровский.**

Продолжаем работу.

Однажды вечером я возвращаюсь с поля и вижу: навстречу мне идет мой отец.

— Здравствуй, говорит, Ваня.

Я удивился. Даже испугался, не случилось ли дома чего-нибудь?..

Поздоровался. Молчу. Жду, что он скажет.

— Ваня! Слышал я от соседей, будто бы ты письмо написал товарищу *Сталину*. И в газетах было про это письмо...

У меня отлегло от сердца — значит дома все благополучно.



— Правильно, говорю, было такое письмо. Обещал я товарищу *Сталину* сделать к концу года 2 500 гектаров на каждый трактор.

Смотрю, в глазах у моего старика беспокойство.

— Ох, Ваня... молодо — горячо. Не слишком ли ты замахнулся? А если не выйдет у тебя — с какими глазами ты к людям пойдешь?

— Не беспокойся, отец. Все рассчитано. Выйдет.

Но старик все-таки не поехал домой, так и остался жить в бригаде.

— Может маленько подсоблю, если дело заstopорится.

И вот каждую смену приходит он в поле, спрашивает, какая выработка. Ругается, ворчит, если кто снизил.

А вечером глядит старик на небо — какие облака, как солнце садится — и предсказывает нам погоду. В этом деле он великий мастер. И если погода обещает быть хорошей, ведреной — старик веселый, если к дождю, — старик хмурится, знает, что сырость снижает выработку... Иногда пойдут ребята в смену, а он им вслед кричит:

— Плащи-то, плащи возьмите. К полудню дождик пойдет.

И действительно, в полдень начинается дождик. Плащи-то и пригодились, бежать за ними не надо — значит экономия времени.

К 1 октября обязательство было выполнено. Старик больше всех радовался. Получили мы вторую приветственную телеграмму от *Никиты Сергеевича* и решили работать еще.

Уже надвинулась осень. Похолодало. В нашем районе вся работа закончена. И мы переезжаем в соседний Сапожковский район, где было отставание по зяби. Приехали в самый отсталый колхоз — «Центральный». В этом колхозе перед нами работала очень плохая бригада и подорвала у колхозников доверие к тракторам. Но мы восстановили это доверие, показали колхозникам настоящую стахановскую работу.

Пахать пришлось в очень трудных условиях — дожди, холод; ребята мои хоть и тепло одеты, а все-таки мерзнут.

Но работу не бросают. Даже ночью, когда около вагончика сторож разжигал костер, ни один тракторист не бросал трактора, чтобы погреться.

В этом колхозе мы завершили сезон 1936 года рекордной по всему Союзу цифрой выработки—2 807 гектаров на каждый трактор. Мы победили бригаду Суханина, которая дала тоже высокую выработку — 2 545 гектаров на трактор.

В последнюю смену, в последние 12 часов сезона 1936 года мы решили дать такую выработку, чтобы все увидели, в каком хорошем состоянии наши машины и люди! Авдеев дал в последнюю смену 12 гектаров, Задубровский—12,5 гектара, Акиншин—13 гектаров.

Получили мы от товарища *Хрущева* третье поздравление. Подвели итог.

Работали мы на всех видах работ — на вспашке целины, на весенней вспашке, на посевах яровых, на вспашке чистого пара, на первой и второй культивации, на двойке паров, на подеме занятого пара, на уборке комбайном, на молотье, на взмете зяби, на вспашке под чистый пар и на других работах.

76 процентов всех наших работ приняты колхозами на «отлично», 24 процента — на «хорошо».

Почти во всех колхозах нас благодарили за отличную работу, премировали деньгами, ценными подарками. Колхоз «Центральный» устроил нам парадный прощальный обед, в колхозе «Новинский» залили нас медом.

Я, как бригадир, получил в премию, кроме денег, велосипед от колхоза «Путь социализма» и поросенка от колхоза «Центральный». Тасил я этого поросенка в мешке, он визжал диким голосом, а мне даже визг его приятно было слушать,— что значит премия! Получил и другие подарки: от Наркомзема — мотоцикл, от МК и МОИК — костюм.

Горючего сэкономили мы на 3 трактора 33 343 килограмма. Экономии горючего добились тем, что на заправке старались не пролить ни одной капли. Все бочки у нас были проверены, и ни одна не подтекала. Мы регулировали пода-

чу горючего в зависимости от работы; для того чтобы резба регулировочного колпачка не разрабатывалась, мы при остановке машины пользовались перекрывным краником. Правильная подача воды в цилиндры также сохраняла нам горючее. Но основная экономия получилась, конечно, от эффективного использования мощности трактора. Чем выше выработка за смену, тем ниже расход горючего на гектар. По норме на гектар полагается 20 килограммов, а мы фактически расходовали в среднем 13,9 килограмма.

Мы добились большого снижения себестоимости тракторных работ. Плановая стоимость 1 гектара мягкой пахоты по нашей МТС — 26 рублей 37 копеек. У нас в бригаде — 14 рублей 75 копеек.

Всего мы сэкономили нашему государству на горючем и на запасных частях 79 276 рублей!

Заработали мы много в 1936 году. Я, бригадир, получил 6 тысяч рублей деньгами и 6,5 тонны зерна, Авдеев — 6 525 рублей деньгами и 5,5 тонны зерна, Акиншин — 6 098 рублей деньгами и 5 тонн зерна, Мастяев — 5 403 рубля деньгами и 6 тонн зерна.

Заработок передового тракториста, как видите, превосходил даже заработок бригадира. Это потому, что бригадир ничего не получает за экономию горючего. А в нашей бригаде некоторые трактористы заработали на экономии горючего до 2 тысяч рублей.

Такой порядок я считаю неправильным. Бригадиру в экономии горючего принадлежит решающая роль: если бригадир не отрегулирует как следует карбюратор, то и экономия уменьшится. В будущем, по моему, нужно за экономию горючего премировать, наравне с трактористами, бригадира и его помощника. Я не о себе хлопочу — у меня денег и так хватает; я ставлю вопрос принципиально для пользы дела.

Зимой 1936 года я был удостоен величайшей чести, о которой даже подумать раньше не смел: вместе с другими избранниками народа на Чрезвычайном VIII Всесоюзном



*Слева направо: товарищи Суханин А. М., Ледовская П. П., Бортаковский И. И.—  
делегаты Чрезвычайного VIII Всесоюзного съезда Советов.*

Съезде Советов я обсуждал и утверждал великую сталинскую Конституцию.

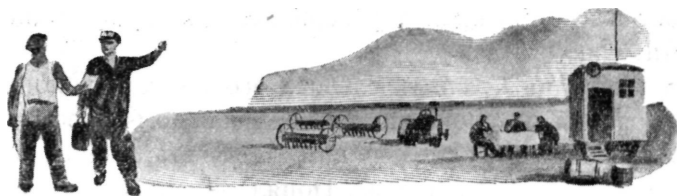
Видел я товарища *Сталина*, слышал его голос,— никогда не забуду. Говорил он спокойно, веско, в каждом слове чувствовалась уверенность, сила, и нам, делегатам, передавались от него уверенность и сила. Понял — великому советскому народу никакие враги не страшны. Мы идем вперед от победы к победе и будем идти вперед, как бы враги ни старались нас задержать. «Сие от них не зависит!»... Пусть только попробуют сунуться. Товарищ *Сталин* знает, что нужно делать. И товарищ *Ворошилов* знает. И мы — красноармейцы, рабочие, трактористы, слесаря, колхозники, учителя, агрономы, врачи, инженеры—мы тоже знаем. Нас врасплох не застигнешь. То, чего мы добились и записали в нашу Конституцию, не отдадим никому!

Много новых мыслей появилось у меня после того, как послушал я речь товарища *Сталина*. Я еще молодой и должен знать, как жить мне дальше, по какому закону. Теперь знаю: по сталинскому закону. Труд есть дело чести, дело славы, дело доблести и геройства.

У нас человека оценивают по его делам. Я хорошо понял: если ты хочешь быть знатным человеком, чтобы тебя уважали, ценили, хочешь жить в довольстве, с удобствами — честно, добросовестно работай, учись, овладевай техникой своего дела. Тогда ты почувствуешь, что на советской земле ты не лишний, а нужный, необходимый человек.

***И. Бортакoвский.***

Бригадир тракторной бригады  
Можарской МТС.



# СПАХАНОВСКИЕ СЕКУНДЫ

Мне очень хорошо запомнились слова товарища *Сталина*, что из техники надо выжать все до дна, что технику надо оседлать, что «техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса».

Эти слова товарища *Сталина* как бы указали мне на неиспользованные возможности трактора. А тут еще я прочел обещание *Волошина* вспахать две тысячи гектаров.

Я хорошо знаю трактор. Я знаю трактор по всем его косточкам и суставчикам. Вспахать одним трактором в сезон 2 тысячи гектаров, да вспахать так, чтобы не угробить мотора, — дело не легкое. А если эти 2 тысячи да прикинуть к нашей московской полосе, к нашим мелким загонам, к нашему короткому московскому лету, — выходит совсем трудное дело.

Ведь на юге-то и загоны больше — значит не надо часто перегонять трактор с места на место, и сельскохозяйственный сезон длиннее. Недаром у нас говорят: «Солнышко-то живет на юге, а к нам только в гости приходит!»

Но большевик, вооруженный техникой, может сделать чудеса!

Я погрузился в вычисления. И цифры начали как бы прояснять мне дорогу. Я не верю еще своим глазам, но уже вижу, что две тысячи возможны и у нас. Безусловно возможны!

Ведь трактор легко тащит на наших почвах 4-корпусный плуг, ширина захвата которого 1 метр 20 сантиметров, и развивает при этом скорость до 5 километров в час. Значит выходит, что за час при безостановочной работе можно вспахать 0,6 гектара. Если добиться непрерывной работы трактора в борозде по 22 часа в сутки, то суточная выработка может достигнуть 13,2 гектара.

В нашем московском сельскохозяйственном сезоне 150—170 дней. Ну-ка, по 13 гектаров в сутки?! Правда, могут быть дожди, непогода. Но зато много гектаров можно нагнать на севе. Почему не попробовать сеять на третьей скорости?

В феврале я уже представил свой проект товарищу Волкову, директору нашей МТС. Товарищ Волков ухватился за это дело:

— Правильно! Молодец! Спасибо, Суханин! Берись! А уж мы тебе поможем!

И на первом же собрании рабочих МТС и председателей колхозов, где должна была работать моя будущая бригада, разбирали проект.

График приняли единодушно, даже больше того: постановили выдать в мое полное пользование велосипед.

На этом же собрании мы наметили план работы бригады. Наш старший агроном Карпухин указал точно участки, где и когда будет работать бригада. И тогда же мы отослали график на утверждение в МОЗУ. Но, увы... он там не был утвержден. Вот уже, право, не знаю, разбирали они его или нет, а только месяц прошел, а ответа никакого!

Мы подумали, подумали, да и написали в Сельхозотдел МК партии. Меня немедленно вызвали в Москву.

В сельскохозяйственном отделе МК ВКП(б) собрались заместители директоров МТС по политчасти, и я рассказал о плане работы нашей бригады. Все очень заинтересовались

моими исчислениями. А через день меня принял секретарь Московского комитета партии,— товарищ *Хрущев*.

*Никита Сергеевич* выслушал меня очень внимательно, посмотрел на мои чертежи, на меня, как мне тогда показалось, очень недоверчиво и спросил:

— А справитесь ли вы с работой, беря такие обязательства?

И хотя я волновался, но твердо и уверенно ответил:

— Справлюсь! Намечал-то все это я, рассчитывал я и надеюсь со всем справиться, если, конечно, мне поможет наша МТС.

*Никита Сергеевич* улыбнулся широко и радостно, как он часто улыбается:

— Ну, хорошо! Давайте, работайте! Мы вам поможем. А бригаду вы сами подобрали?

— Да, сам.

После этого МОЗУ утвердило мой график, издало приказ об укомплектовании бригады, выделило нам грузовую машину для подвозки горючего и телефонный провод для связи с МТС и колхозами.

Теперь две тысячи гектаров стали как бы неотъемлемой частью моего существования. Я вставал утром с мыслью о двух тысячах, спать ложился и мысленно проверял весь свой день, что мною сделано, что не учтено.

Две тысячи гектаров вспашут тракторы, а тракторы поведут люди — значит надо создать условия работы и для тракторов и для людей...

Я знаю трактор, знаю все его болезни и запросы. Он обжорлив — значит надо запастись тарой, чтобы потом не задерживать работы из-за какой-нибудь бочки или заправочной тележки. И я запас на каждый трактор по 2 бочки, по 2 ведра и по 2 кружки.

Тракторы мы получили новые. Корпуса плугов, а также сами плуги для всех бригад были установлены и отрегулированы на плите, сделанной из дерева силами МТС.





*Алексей Матвеевич Суханин.*

Регулировка производилась в усадьбе МТС, и руководил всем этим делом наш старший агроном Карпухин. Так что за плуги опасаться нечего. Но надо подумать о ходовых запасных частях.

Вот, кажется, что ему, такому огромному, железному, сделается?! Ворчит себе и ползает, выворачивая тяжелые жирные пласты... А как прислушаешься к его дыханию, к его сердцу: там что-то всхлипывает, там постукивает, там болезненные перебои... И видишь, какой он в сущности хрупкий. Того и гляди что-нибудь в нем ослабнет, расплавится, сотрется, сломается...

Ну, значит, надо заранее запастись полностью всеми ходовыми частями, наиболее подверженными заболеваниями: поршневыми кольцами, поршневыми пальцами, втулками верхней головки шатуна и др. Все это нужно, чтобы из-за пустяка не стоять трактору.

А гигиена? Ведь это очень важный момент в жизни трактора. Раньше этому совсем не уделялось внимания. Да и сейчас еще есть трактористы, которые не хотят понять, что от чистоты трактора зависит все его здоровье. Я запасся обтирочным материалом для каждого трактора из расчета по одному килограмму в месяц, запасся сетками для предварительной фильтрации масла, приготовил брезент для предохранения от пыли во время перетяжки подшипников.

Я считаю, что каждый бригадир прекрасно знает, как заправлять, как делать перетяжку подшипников, как лечить ту или иную болезнь трактора. Он знает это и теоретически и на практике. Но вот стахановская практика открывает теории новые горизонты.

Приведу примеры из своей практики. Я по теории хорошо знаю, что воду для охлаждения мотора следует брать «пресную; с наименьшим количеством минеральных примесей». Жесткая вода отлагает на стенках системы охлаждения накипь, мотор будет перегреваться, что вызовет скорый износ поршневой группы и других ответственных деталей. Во всех руководствах сказано: «Радиатор наполняется речной

водой»... Я же установил правило: наполнять радиатор и водяной бачок только *кипяченой* водой.

Я все время поддерживал вязкость автoла в картере не ниже  $2\frac{1}{2}$  градусов по Энглеру. Автoл я контролировал полевым вискозиметром. Я ежесменно спускал автoл до уровня среднего краника через нижнюю пробку картера, после того как масло отстоялось (в конце техухода). Полную смену автoла я производил через 40 гектаров, хотя по норме надо сменять автoл через 17 гектаров. Масло же в воздухоочистителе меняли ежесменно.

Может быть, некоторые скажут: что это он рассказывает истины, которые мы и без него знаем?

Ну, и что же?! Знают, но не делают. Вот, например, ведь все прекрасно знают, что тракторы должны работать с подачей воды в цилиндры, знают, а не делают, потому что очень часто система подачи воды быстро выбывает из строя. Но она именно потому и выбывает, что работают без воды. Просто забывают подавать воду и расплавляют поплавок. Я же всегда обеспечиваю нормальную подачу воды в цилиндры. Как я этого достигаю? Да очень просто!

Во-первых, заливаю в бачок, как я уже говорил раньше, только фильтрованную кипяченую воду. Значит, устраняется возможность засорения и не получается накипи в трубопроводах.

Во-вторых, при техуходе № 6 я тщательно прочищаю трубки и регулирую поплавок.

В-третьих, я ежесменно прочищаю фильтр водяной камеры и отстойник водяного бака.

И, наконец, я заставлял трактористов (и сам строго контролировал исполнение), во избежание расплавки поплавка, перед пуском трактора открывать кран водяного бака и после прогрева мотора, уже в борозде, регулировать иглой подачу воды.

*При выезде в борозду игла отвертывается на одну четверть, а когда двигатель хорошо прогрелся, то иглу постепенно отвертывают до тех пор, пока двигатель не начинает*

*давать перебои. Тогда необходимо немного повернуть иглу, пока мотор не начнет работать правильно.* Благодаря этому я добился работы трактора без тепловых стуков. И, конечно, повысилась мощность мотора. Подача воды в цилиндры в наших условиях уменьшила расход горючего до 12,1 килограмма на гектар при установленной средней норме затраты горючего на гектар—20 килограммов. Помимо экономии, это удлиняет жизнь двигателя (поршневой группы, коленчатого вала, клапанов и др.).

Воды расходовал я в жаркую погоду 2 бачка, т. е. 60 литров, а в холодную — 20—30 литров.

За все время работы бригады не было ни одного случая расплавки поплавка. Регулировочную иглу я сменил один раз за сезон.

Ну, я немного отклонился от своего плана рассказа.

Итак, я запасся всем необходимым для своих тракторов, но подчинить себе этих упрямых ХТЗ могут только люди. И вот этих людей бригадир должен поставить в центр своего внимания. Для них должны быть созданы хорошие условия работы и отдыха. Каждый бригадир должен всячески заботиться, чтобы трактористы не переутомлялись. Если человек сегодня устал, плохо отдохнул, то завтра он уже может переутомиться. Чтобы этого не случилось, надо создать здоровый культурный отдых.

Я организовал два передвижных вагончика. В одном была столовая и красный уголок, а в другом — общежитие. После напряженной работы человек должен как следует отдохнуть. И чем грязнее работа, вернее, условия работы, тем чище, тем опрятнее должен быть отдых.

Я по себе знаю, как хочется после в'едливой тракторной грязи, после пыли, а может быть, и слякоти вымыться и растянуться на чистых белых простынях. В жару белая простыня так приятно холодит тело, а когда холодно, она как будто даже согревает тебя и делает все кругом по-домашнему уютным.

Я настоял, чтобы МТС обеспечила каждого тракториста двумя простынями, двумя наволочками, двумя полотенцами, одеялом и мылом. В общежитии у нас было зеркало, бритвы и две машинки для стрижки волос. Ведь стахановец должен быть передовым, культурным не только в работе, но и в быту.

И еще нам директор выдал ботинки, плащи, комбинезоны и рукавицы.

У нас был такой внутренний распорядок: по окончании смены тракторист сходит с трактора, протирает его, прочищает, производит смазку, а тем временем прицепщик проводит технический уход за плугом. У нас на всю бригаду было два прицепщика. Они выделялись из тех колхозов, где мы проводили работу.

Тракторист проверяет работу прицепщика и сдает трактор своему сменщику. Затем тракторист сбрасывает с себя спецовку, моется и становится под «душ», вернее, под ведро холодной воды. Кряхтенье и быстрые движения продолжаются несколько секунд, и посвежевшее, бодрое тело облекается в мягкую, чистую одежду.

Мы обосновались целым отдельным хозяйством. У нас была даже своя походная кухня и свой повар — Филатов Павел Иванович. Он пришел к нам из Красной армии. Это прекрасный повар и чудесный человек. Скромный, вежливый, готовит всегда чисто, гигиенично и очень вкусно. Павел Иванович так говорит:

— Невкусная еда только силы поддерживает, а вкусная — тело укрепляет да настроение и веселье прибавляет

Он заранее составлял меню. Мы его утверждали, а колхозы поставляли нам продукты.

Если это интересно, я расскажу рацион меню одного дня. Утром — завтрак из четырех блюд: первое — картофель с салом. Он так аппетитно зажарен, так вкусно хрустит золотистая корочка, что кажется так бы и ел его без конца... Второе — свежие горячие яйца всмятку с белым хлебом. Третье — холодное сырое молоко с белым хлебом. Четвер-

тое — сладкий, душистый чай. Днем обед из трех блюд: первое — жареная баранина в томатном соусе с луком. Когда наш Павел Иванович подает на стол такую баранину, нежный аромат от нее щеколиво забирается в ноздри, опьяняет нас. На второе, в виде легкого отдыха — два яйца с белым хлебом и на третье — наши обычные поллитра молока. Павел Иванович нас никогда не отпускал от стола без молока.

— Ведь молоко очень полезно! Люди вырастают на молоке. Пейте, пейте больше — желудком болеть не будете.

И наконец — ужин. На первое — щи с аппетитными янтарными кружочками и с огромным куском вкусного сочного мяса. На второе — картофель, залитый густой жирной сметаной, на третье — конечно, молоко с белым хлебом и в заключение — чай с белым хлебом, такой же душистый, такой же сладкий, как и утром.

А иногда среди дня нам колхозники приносили ведро вишен, красных и сочных, или ведро налитых яблок. Так что фрукты были у нас почти каждый день.

И весь этот вкусный и сытный день обходился трактористу от 3 до 4 рублей.

Про нашу бригаду и то многие говорили: «Они живут у себя, точно в санатории. С такой-то жизни не то что по 15, а и по 20 гектаров вспашешь!»

Наш отдых распределялся обычно так: семь часов спокойного сна в общежитии, а остальное время — учеба, чтение газет и книг, игры, спорт.

Заместитель директора МТС по политчасти товарищ Прокофьев организовал силами преподавателей школы занятия по русскому языку, математике и даже географии. Техучебу по трактору я, конечно, взял на себя. А Прокофьев раз в пятидневку проводил занятия кружка текущей политики. Кроме этого кружка, он с группой сочувствующих изучал устав и программу. ВКП(б). Товарищ Прокофьев очень интересовался нашей бригадой. Он все время нам помогал. Он помог нам организовать стенную газету, следил за ее регулярным

выводом. У нас вышло пятнадцать номеров. Он обеспечил нашу бригаду ежедневной доставкой газет — центральных, областных и районной. А наш учетчик, Неретин Алексей Петрович, ежедневно проводил читку газет и книг. Он же руководил организацией Осоавиахима в нашей бригаде.

Да он вообще замечательный человек — Алексей Петрович! У него столько энергии, бодрости, веселья! Он в своем учетном деле настоящий специалист. Он учет ведет так, что совершенно освобождает от работы по нашей бригаде учетный отдел МТС. И в каждом номере стенгазеты он обязательно сам напишет какое-нибудь стихотворение или песенку. Все они интересные, злободневные. Многие песенки его поются нашими трактористами.

Он вступил в группу сочувствующих. И я горжусь, потому что он именно в нашей бригаде начал активно участвовать в политической жизни...

...Жаркий день. Солнце уже не просто греет, а как бы обливает тебя горячими, мягкими волнами.. Мы даже майки снимали и остались в одних трусах.

Подает Алексей Петрович. Он коротким толчком пускает мяч, и тот, как в разреженном воздухе, летит без сопротивления, свободно. И кажется, что он никогда к нам не долетит и вообще не упадет. Явный аут.

— Аут!

— Не бери, Василий! Аут!

Я у сетки. Я даже не волнуюсь и спокойно наблюдаю легкий мяч в его красивом ровном полете. И вдруг мяч резко надламывает линию своего полета и падает как раз на нашем поле.

— Ты чего же, Василий, не принял?

— Мазила! Мяч прямо на тебя шел!

Пехлецкий обиженно огрызается:

— Ты-то, Егор, не разорайся! Ты же и помешал мне. «Аут!», кричал, «аут!» Тоже игрок!

Алексей Петрович весело улыбается, нежно поглаживая





упругую натянувшуюся кожу мяча. И вдруг снова резким толчком выбрасывает его в воздух. Мы, ожидая мяч почему-то именно в том углу, где он только-что упал, прозедали его под самым носом, у сетки. Он шлепнулся как раз на мою ногу...

...У каждого тракториста были заведены труд книжки, и туда ежедневно вписывали результаты работы. Тракторист всегда знал, сколько он выработал и сколько заработал.

После каждой смены я проводил с трактористами производственную беседу.

Перед выездом в поле были заключены договоры социалистического соревнования с бригадой Черенкова (Старожиловской МТС) и с бригадой Зиновьева, нашей же МТС.

Все наши трактористы соревновались. Агафонов с Пучковым, Пехлецкий с Постновым, Жучков с Царьковым и Сурковым.

Неретин ежедневно вывешивал сводку, кто сколько выработал.

Воля всей бригады собиралась в стальном напряжении. Все ревниво следили за выработкой других бригад.

Как бы кто не обогнал!

И вдруг телеграмма *Никиты Сергеевича Хрущева!* Она еще выше подняла энтузиазм наших трактористов.

Я читал телеграмму. Я опять видел перед собою знакомое лицо Никиты Сергеевича, его чудесную широкую улыбку...

...Дождь негромко, но настойчиво выстукивает по крыше нашего красного уголка. Мы сидим за длинным чистым столом. Неретин заводит патефон и ставит нашу любимую пластинку. После непродолжительного шипения в вагончик врывается и несется над нами веселая солнечная песня:

«Ой за гаем, гаем,  
Гаем зэ-лэ-нэньким,  
Там орала дивчинонька  
Волыком чернэньким...»

Коля Дементьев задумчиво держится рукой за коня, но хода не дает — то ли он слушает мягкий украинский говор, то ли обдумывает ход. Я терпеливо жду. Я смотрю на него и думаю, какой он хороший парень. Он хоть и самый младший в нашей бригаде, ему только 19 лет, но способный. Мы его все очень любим. Да и как не любить его, такого тихого, скромного. Он очень вежливый — никто никогда от него не слышал ни одного грубого слова. Он организатор физкультуры в нашей бригаде. И в августе мы его послали в Москву на областное спортивное соревнование трактористов. Он ворошиловский стрелок и имеет значок ГТО.

Я как-то спрашивал его:

— На что ты деньги истратишь, Коля? Ведь ты около шести тысяч получишь?

— А знаешь, Алексей, я хочу дом купить и красивую, изящную одежду.

В нашей бригаде он вступил в комсомол.

Я смотрю на него, а конь срывается с черного поля, прыгает вправо, ставит под «гарде» моего ферзя и сразу выбивает инициативу из моих рук.

А в углу Алексей Царьков что-то ковыряет в радио. Алексей очень хороший тракторист первой категории, трактор знает великолепно, но в радио ничего не понимает, а ковыряться в нем любит.

Алексею сейчас 26 лет, он четвертый год работает в нашей МТС, — почему же он до сих пор не пришел в комсомол? Но, правда, последнее время он все чаще и чаще заговаривает о комсомоле, о партии. Наверное, еще придет...

Они с Неретиным организовали бригадный оркестр. Неретин играл на нашей голосистой гармонии, Алексей Царьков на концертной четырехструнной балалайке, а Пехлецкий Василий Сергеевич — на нежной семиструнной гитаре. Сначала у них получалась разноголосица, ничего не разберешь. Но потом они замечательно сыгрались и даже «выезжали на гастроли» в колхозы «Красная Нива» и «Победа».



*Оркестр бригады товарища Суханина.*

*Слева направо; товарищи Царьков А. П., Неретин А. П., Пехлецкий В. С.*

Я хочу рассказать о наших лучших друзьях, о наших женах.

Совещание жен командиров Наркомтяжпрома подняло и взволновало и наших подруг. Моя жена — Анна Ивановна и жена старшего агронома Карпухина организовали актив (Неретина, Пучкова, Барышева). Они сразу взяли в свои руки бразды правления в нашем полевом стане. Они мыли наши вагончики, стирали постельные принадлежности. Они приезжали к нам в бригаду веселые, с огромными букетами цветов.

Я помню весенний погожий день. Мне было особенно радостно, так как я убедился, что можно сеять на третьей скорости. Земля была сухая, хорошо обработанная. Наши 24-рядные сеялки пребывали в прекрасном состоянии. Все это дало возможность тракторам тащить сеялки на третьей скорости. Мы и ночью не убавляли скорости. Мы зажгли три лампочки на тракторе, одну на сеялке и работали. Настроение у всех было приподнятое, радостное. Выработка

за сутки доходила в переводе на мягкую пахоту до 45 гектаров при отличном качестве работы! Мы ликовали. Такая выработка приближала нас к победе.

Некоторые скептики, со стороны, высказывали опасение, что, мол, «какой еще будет результат, неизвестно...» Но между прочим впоследствии всходы показали, что сев можно отлично производить ночью. Не было ни одного огреха ни при дневном, ни при ночном севе.

Так вот именно в этот день мне особенно запомнился приезд жены. Солнце такое яркое, весеннее, а она стоит с роскошным букетом черемухи. Она уже прочла показатели и радостно смеется, и весь букет, как бы подтверждая ее радость, весело трепещет маленькими пряными гроздьями...

Наша столовая сразу как-то посветлела от огромного белоснежного букета. Даже в наше скромное, «холостяцкое» общежитие незаметно впорхнуло несколько пушистых ароматных веточек черемухи.

В этот день Анна Ивановна обещала организовать несколько выездов драмкружка МТС в нашу бригаду. Кстати, Анна Ивановна не просто Анна Ивановна, а заведующая клубом МТС.

И действительно, она сдержала обещание: к нам три раза выезжал драмкружок. Ставили пьесу, декламировали. Особенно хорошо декламировал агроном Бочкарев. Пели частушки. Частушки были нехитрые, и они быстро подхватывались нашими трактористами.

«У Суханина в бригаде  
Все как есть сбывается!  
Выработка тракторов  
Все выше поднимается!

Землю пашем на «отлично»,  
Птице радостно над ней!  
Заработал в один месяц  
Двести десять трудодней!"

Выезжал к нам в бригаду знаменитый баянист, диспетчер нашей МТС Булатов Михаил Владимирович, а с ним и его брат Иван Владимирович с двухрядной гармонью.

Вообще наша бригада стала как бы центром для показа работы кружков самодеятельности. К нам приезжал даже хор колхоза «Свобода» из села Фролова. Мы не были оторваны от жизни, и все новинки кино не проходили мимо нас. Прокофьев организовал просмотры всех новых звуковых кинокартин. Мы видели в Ряжске «Партбилет», в Пехлеце в передвижном звуковом кино: «Чапаев», «Я еще вернусь», «Последний табор» и др. Мы и сами принимали гостей. К нам часто приходили колхозники. Мы заводили им патефон, радио, проводили читку газет и книг.

Все это нам подарил обком союза—и патефон с пластинками, и радио, и гармонь, и шашки, и шахматы, и домино, и библиотеку в 60 книг, и даже трусы с майками. Так что свой отдых мы смогли организовать культурно.

В нашей бригаде каждый тракторист работал шесть дней, а на седьмой уходил домой отдыхать. Для этого у нас был подменный тракторист Сурков. Он знаменитый тракторист — рекордист! Победить его так никто и не смог. Даже Агафонов Николай Федорович! Уж на что считается у нас лучшим трактористом. А ведь он старый тракторист, первой категории. Он уже четвертый год работает в нашей МТС. Он за всю свою смену вспахал 1 181 гектар, горючего сэкономил 4 734 килограмма. Его заработок — 1 275 трудодней. А Сурков вспахал 1 094 гектара при экономии горючего 3 481 килограмм, но заработок его выше Агафонова — 1 343 трудодня — благодаря рекордам.

Николай Федорович Агафонов вступил в группу сочувствующих.

У нас и Постнов Сергей тоже до 15 гектаров выработывал. Он, правда, в теории не так силен, как Агафонов, но зато практически трактор знает — ни с кем не сравнишь! С закрытыми глазами и разберет и соберет! Он с такой любовью всегда возится с трактором, ну, как мать с ребенком:

уж он его и оботрет, и огладит, вот-вот, кажется в кровать уложит!.. Он всего выработал 1 112 гектаров, горючего сэкономил 4 471 килограмм, и заработок его — 1 189 трудодней. И тоже в нашей бригаде, вот в этой будке он написал заявление о приеме в группу сочувствующих..



...Мягкое голубое утро... Длинной пестрой полосой лежит перед нами загон. Мы его уже знаем, мы вымеряли его вдоль и поперек. Мы даже точно рассчитали, на сколько кругов хватит горючего в тракторах. К тому месту, где должен кончиться керосин в тракторе, возчик подвозит запрапочную тележку. Загон уже разделен на три участка, и сейчас три тракториста вступят в единоборство со своими участками.

Я подхожу к Суркову. Он сосредоточенно проверяет, просматривает свой ХТЗ, заводит мотор, прогревает его на бензине, потом переводит на керосин. Мы послушали машину: нет ли каких стуков в двигателе? Нет. Машина спокойно, ритмически урчит, вздрагивая всем большим металлическим телом. Все в порядке!

— Ну, как, Сурков? Тринадцать будет сегодня?

Сурков садится за руль, нажимает педаль.

— Есть тринадцать, товарищ капитан!

Смех Суркова сливается с чавканьем колес.

Машина идет уверенно. Теперь она уже не остановится до тех пор, пока не придет время для заливки керосина.

И я, и Коля Дементьев, мой заместитель, мы все время следим за работой на загоне. Если что-нибудь случится с машиной, тракторист должен взмахнуть красным флажком. Но за все шесть месяцев у нас красный флажок ни разу не мелькнул тревожным взлетом над полем..

Да, работали мы все горячо. Ведь обслужили восемь колхозов. И акты приема обработки земли у нас всегда на «отлично». Даже на «хорошо» ни одного нет!

Мы берегли каждую секунду, потому что все маленькие секундочки были учтены в моем графике. Заправляли тракторы вместо 70 минут в смену за 30—45 минут. Профилактический уход мы проводили во время заправки, в среднем 30 минут.

Это что! Мы перевернули все нормы по техходу!

Техход № 4 (перетяжка подшипников) мы проводили не через 35 гектаров, а через 74, и вместо 4 часов 20 минут мы управлялись в полтора часа. Перетяжку производили трактористы, но под моим наблюдением. Прежде чем производить перетяжку, подготавливались все необходимые инструменты. На перетяжку становилось четыре человека: тракторист, я, мой помощник и заправщик. Тракторист отвертывал гайки, снимал подшипники, а я осматривал состояние баббита, вытаскивал шатунные прокладки. Тракторист затем завертывал гайки, а заправщик, заранее заготовивший автол, промывал картер, и таким образом быстро производилась работа.

У меня были заготовлены для трактористов войлочные подстилки, чтобы при перетяжке подшипников они не простуживались, лежа на холодной земле.

Проверку шатунных подшипников мы проводили через люки ежемесячно. Поперечный люфт проверяли ломиком. Проверку делал я сам или Коля Дементьев.

Техход № 5 (перетяжка шатунных подшипников, замена верхнего поршневого кольца, притирка клапанов и крепление разных мелких деталей) мы проделывали не по норме—через 100 гектаров, а через 150—200 и при этом экономили очень много времени благодаря запасной головке блока цилиндра. Ведь только на притирку клапанов полагается  $3\frac{1}{2}$  часа, а мы просто меняли всю головку блока цилиндра с заранее притертыми клапанами.

А техход № 6, самый серьезный и самый затяжной—на него по норме положено 10 часов (перетяжка подшипников, замена всех поршневых колец, притирка клапанов, просмотр магнето, проверка карбюратора)—мы проводили не через

200 гектаров, как по норме, а через 350—400, и проводили его в 5 часов. И тут нам опять помогла запасная головка блока цилиндра.

Вот такая у нас была экономия и во времени и в запасных частях!

Мы на одних запасных частях сэкономили около 10 тысяч рублей. Капитальный ремонт уже оправдался с лихвой! Да еще жесточайший контроль расходования горючего дал нам экономии 27,5 тонны.

Мы жили и работали одной семьей. Так сплотились, так сжились, что, когда у нашего тракториста Пучкова Ивана Степановича случилось горе, оно переживалось всей бригадой.

Мне хочется обязательно рассказать про Ивана Степановича. Это солидный, пожилой человек, ему 42 года. Он тракторист первой категории. Он четвертый год в нашей МТС, Трактор как теоретически, так и практически знает прекрасно. Он иногда вырабатывал и по 14,5 гектара. Он всего выработал 1 057 гектаров. Горючего сэкономил 3 474 килограмма. Заработал он 1 158 трудодней. Мы все им очень дорожили. Он самый серьезный, самый выдержанный человек нашей бригады. Очень любит читать. Его постоянно видишь с книгой. За период работы в стане он прочел: «Как закалялась сталь» Островского, «Цусиму» Новикова-Прибой, «Поднятую целину» Шолохова и много других книг. И как раз в этом сезоне на него обрушилось два несчастья: у него умерла жена, а через некоторое время сгорел дом. Другого это могло бы сломить, но Иван Степанович все время продолжал регулярно работать, не снижая темпов. В нашей бригаде он вступил в группу сочувствующих. У нас все трактористы были подобраны один другого лучше. Настоящий боевой стахановский отряд. Взять того же Жучкова Егора. Это тоже замечательный человек! Тракторист первой категории. Пять лет в МТС. Ему сейчас 30 лет. Когда-то он был батраком, пастухом, а сейчас тракторист-рекордист. Он давал по 13,5 гектара за смену. Ворошиловский стрелок!



А Пехлецкий Василий Сергеевич! Наш веселый гитарист. Он за сезон вспахал 1 127 гектаров, горючего сэкономил 3 379 килограммов, заработал 1 189 трудодней.

К нам часто приходили из других бригад, особенно из бригады товарища Зиновьева, интересовались нашей работой.

Сам я тоже неоднократно выезжал в другие бригады поделиться опытом и помочь выполнить взятые обязательства.

Наконец, наступил для нас самый ответственный день — 1 ноября!

Мы послали телеграмму нашему вождю, нашему любимому *Иосифу Виссарионовичу Сталину*.

Поделились мы нашей радостью с Московским комитетом партии. Послали телеграмму товарищу *Хрущеву*.

Секретарю МК ВКП(б) товарищу  
Н. С. ХРУЩЕВУ

*ДОРОГОЙ НИКИТА СЕРГЕЕВИЧ!*

С большой радостью спешим сообщить Вам, что данное слово великому *СТАЛИНУ* нами выполнено.

На каждый колесный трактор вспахано две тысячи пятисот гектаров. Сэкономлено двадцать семь с половиной тонн горючего. Работу продолжаем.

Бригадир тракторной бригады  
Кораблинской МТС *Алексей Суханин*.

Помощник бригадира *Дементьев*.  
Трактористы: *Агафонов, Сурков,*  
*Постнов, Пучков,*  
*Царьков, Пехлецкий.*

На октябрьские торжества МК ВКП(б) пригласил всю нашу бригаду в Москву. Мы стояли на Красной площади, рядом с вождями. Мы приветствовали трудящихся Москвы. Мы видели раненых испанских республиканцев. Мы слышали грозный, могучий рокот моторов и в воздухе и на земле. Мы чувствовали силу нашей страны!..

...Теперь я опять погружаюсь в проверку своих исчислений. Я далеко позади оставил все свои предварительные расчеты.

Действительно, у нас было 300 смен. Средняя выработка в смену выходит 8,5 гектара. Я, конечно, включаю сюда все работы.

Время смены мы использовали на 92—95 процентов. Ширина захвата у нас вместо предполагаемой 1,2 метра получилась 1,7. Я брал 4-корпусный плуг РСМ и к кронштейну заднего колеса прикреплял 2-корпусный лаптевский конный плуг. Правда, на тяжелой и влажной почве я боялся перегрузить трактор и работал только с 4-корпусным плугом, тогда ширина захвата сразу уменьшалась до 1,2 метра. За час у нас обрабатывалось уже не 0,6, как я раньше предполагал, а 0,809 гектара, при средней скорости 4,76 километра в час и при ширине захвата 1,7 метра. Нагрузка на крюке — от 700 до 900 килограммов.

Я проделал интересный опыт на зяблевой пахоте с трактором № 37.

Я сменил у регулятора насадок, все пружины, а также и ось дросселя, укоротил пружину натяжителя на три витка и, подвернув гаечку коленчатого поводка, натянул до отказа пружину натяжителя регулятора. Таким образом я повысил число оборотов мотора до 1 350 при холостых ходах трактора и до 1 125—1 130 при нагрузке на крюке в 900—800 килограммов. Скорость на второй передаче доходила уже до 5—5,3 километра в час.

Трактор этот безаварийно выработал за сезон 2 615 гектаров.

Между прочим, надо нашим заводам обратить внимание на то, что пружины регуляторов не имеют достаточной упругости, быстро растягиваются, и мотор в сравнительно короткое время снижает число оборотов.

Необходимая при этих условиях для нормальной работы трактора частая проверка числа оборотов очень затрудняется отсутствием в МТС счетчиков оборотов. К сожалению, и МТМ, не имея счетчиков оборотов, выпускают тракторы с неправильно установленными регуляторами. И невольно приходится прибегать к кустарным приемам — устанавливать число оборотов мотора по слуху.

В своей практике я убедился, что обязательно надо натяжную пружину регулятора менять через 300 и даже меньше гектаров, а ось дросселя и насадок регулятора — через 1 300 гектаров.

Я считаю, далее, что необходимо совершенно запретить заправку ведрами и перейти на механизированную самотечную заправку или заправку насосами. Я на будущий год проектирую на ЧТЗ приспособить к валику помпы шестеренчатый насос для заправки горючего. Ведь надо помнить, что заправка ведрами, помимо загрязнения и увеличения потерь горючего, также увеличивает и простои на заправку.

А для улучшения качества ремонта МТС необходимо иметь: набор микрометров (размер от 0—25 до 175—200 миллиметров), пресс для выпрессовки и запрессовки втулок верхней головки шатуна, индикатор для измерения гильз, счетчик оборотов.

Для бригадиров нужны: развертка для втулок верхней головки шатуна, щуп длинный и щуп маленький, микрометр 50—75 миллиметров, штанген-циркуль, вискозиметр.

Мое пожелание заводам -- повысить качество материалов шлифовочных валиков, а то очень быстро срабатываются шлицы. Особенно неблагоприятен в этом отношении средний валик коробки скоростей.

Я еще не рассказал про чистики задних колес. Это тоже очень помогло нашему рекорду. Я прикрепил очистители к

задним колесам. Потом я применил еще такой прием. Я повернул шпоры крайнего ряда на 180 градусов. И благодаря этому шпоры частично выдались за обод колеса. Это уменьшило буксование задних колес.

И, наконец, последнее, о чем я хочу рассказать из опыта нашей стахановской работы, — это замена частей. Мы все знаем, что по техходу средний ремонт трактора следует производить через 400 гектаров. Мы же, благодаря тщательному уходу, первый средний ремонт провели только через 1 200 гектаров, заменив поршни, гильзы, поршневые пальцы, некоторые вкладыши, клапаны и некоторые другие мелкие детали.

Второй средний ремонт мы произвели через 800 гектаров. Всего было три средних ремонта.

Замену вкладышей шатунных подшипников и шлифовку коленчатых валов мы производили через 1 800 гектаров. У нас на коленчатом валу три раза набивался эллипс, который затем уменьшался при осторожных, правильных, частых перетяжках (три-четыре раза) подшипников.

Мы ни в коем случае не допускали износа шатунных подшипников до появления стука.

Вот что нам обеспечило такую рекордную выработку по 2 545 гектаров на трактор при всесоюзной норме в 440 гектаров.

Заработок у нас тоже получился стахановский.

Я заработал 1 800 трудодней, да за экономию горючего 1 100 рублей, и еще бригадирских 720 рублей. Мой заместитель, Коля Дементьев, заработал 1 600 трудодней и за экономию горючего 1 100 рублей. Алексею Петровичу Неретину мы отчислили 65 процентов от среднего суточного заработка тракториста, так что он заработал 1 тысячу трудодней. А Павел Иванович, наш знаменитый повар, получал по полтора трудодня в день. Из грязных, чумазных трактористов, какими мы были несколько лет назад, мы превратились в самых знатных, самых богатых людей нашего района!

Обязательство свое я выполнил. И страна моя вознаградила меня. Я был делегатом Чрезвычайного VIII Всесоюзного Съезда Советов. В эти исторические дни я слушал гениальные слова вождя народов товарища *Сталина*. Я утверждал вместе с другими избранниками советского народа сталинскую Конституцию, утверждал новые горизонты счастья всего человечества.

На 1937 год наша бригада берет новое обязательство: выработать в сезон 15 тысяч гектаров на двух ЧТЗ. И я твердо уверен, что, учтя опыт нынешнего года и, конечно, при поддержке со стороны МТС, я это обязательство выполню.

***А. Суханин.***

Бригадир тракторной бригады  
Кораблинской МТС.

## Сафоново, Первомайская МТС

Директору *Володину*. Замдиректора по политчасти *Солодову*. Бригадиру женской стахановской бригады *Паше Ледовской*.

Трактористкам — *Клочковой Варе, Куте—повой Кате, Живых Марусе, Щербининой Марусе, Тамбовской Наташе, Кудрявцевой Нюре, Булгаковой Тане*.

### Дорогие товарищи!

*Московский областной комитет партии поздравляет Первомайскую МТС и женскую бригаду товарища Ледовской с замечательной победой трактористок-девушек.*

*Выработав свыше 2 тысяч гектаров на каждый колесный трактор ваша бригада заняла первое место среди женских бригад и почетное место в ряду лучших стахановских бригад нашей Московской области.*

*Особенно замечательна ваша победа тем, что работаете вы на тракторах лишь первый год.*

*Ваш трудовой подвиг служит ярким подтверждением слов нашего великого вождя и учителя товарища Сталина, что «только колхозная жизнь могла сделать труд делом чести, только она могла породить настоящих героинь-женщин в деревне».*

*Московский комитет партии уверен, что ваша славная работа послужит примером для всех трактористок и трактористов нашей орденоносной области.*

*Десятки других женских бригад и сотни трактористок будут стремиться работать так, как работали трактористки вашей бригады.*

*Московский комитет партии приглашает всех вас в Москву на октябрьские торжества.*

Секретарь МК ВКП (б) **Н. Хрущев.**



# ОБЕЩАНИЕ

Я очень хочу, чтобы детство моих сестер и братьев не походило на мое. Иной раз начнешь читать книгу, и расскажет она тебе о чем-нибудь замечательном детстве. И так станет горько за свое. В самом деле, было же у людей золотое, счастливое детство, о котором всю жизнь вспоминают с нежностью.

А я?.. А мое детство?..

Это было в том же Сафоновском районе, где я живу и работаю сейчас... Большая темная изба... Огонек в лампочке-коптилке едва-едва мерцает — надо беречь керосин. Отец и мать где-то на работе.

Я одна, укачиваю маленьких брата и сестру. Мне бы надо позаниматься. Я два дня уже не хожу в школу. Стоял сильный мороз, и хотя школа и недалеко, но итти мне совершенно не в чем! Сейчас оттепель, но я в школу все равно не пойду и завтра. Мать уйдет стирать, а я останусь с ребятами.

И вот сижу я с ними и пою, и завтра тоже буду петь...

А весной я пахала, боронила, сеяла и опять пропускала занятия в школе.

Наша худосочная тульская земля урожаев не давала! Если получали сам-три, сам-четыре, и то бывали довольны.

Я хотела учиться, мечтала о фабрике или заводе. Но, приехав в Москву, попала в домашние работницы. Занята я была здесь больше, чем в деревне, и учиться снова не пришлось.

Я очень обрадовалась, когда наши вступили в колхоз и вызвали меня домой. И соскучилась же я по родным местам! За работу в колхозе взялась с радостью. Пахала, сеяла, убирала хлеб.

Вступила в комсомол. Со всеми поручениями старалась справляться получше. В нашем колхозе имени Молотова ко мне относились хорошо.

Я тогда уже поняла, что в нашей стране жизнь человека зависит от него самого: как он будет работать, так будет и жить. Мне хотелось вложить в свой труд все силы и способности.

Я завидовала моей подруге Моте Антоновой. Она—первая девушка-трактористка в нашем Сафоновском районе. Пятнадцать лошадиных сил — целый табун лошадей — повиновались каждому движению ее руки. Какая самостоятельность! Какой сложной машиной она командует!

И я решила стать трактористкой!

Я спала и видела себя на тракторе. Я надоела председателю и всему правлению колхоза просьбами отправить меня учиться на курсы трактористов в Первомайскую МТС.

Как я мечтала попасть на эти курсы! Но туда стремились так много народа! Лучшие парни наших сел шли туда. Высокие, крепкие, сильные. А я роста маленького и к тому же девушка.

На курсы я все-таки попала, когда набирали дополнительную группу из девушек, весной 1935 года. Я даже плясала от радости, когда узнала, что поеду учиться на трактористку.

Однако, я несколько поспешила радоваться. Нашу группу девушек набрали в разгар занятий. Нам предстояло за



один месяц пройти то, что другие проходили за три. А я была малограмотная. Трактор в своей жизни видела только тот, на котором работала Мотя Антонова!

Старалась я изо всех сил. Но, оказать по правде, не надеялась, что мне придется работать на тракторе, который теперь изучала. Многие записывали лекции, делали заметки. Но я никак не могла угнаться за преподавателем и запоминала все со слов, как слепая. А занимались мы часов по двенадцать в день. О том, что делалось у меня в голове, лучше не рассказывать. Но все же я не сдавалась, училась упорно, думала: пусть провалюсь, но от своего желания не отступлю!

К своему удивлению, я сдала экзамен не хуже ребят и лучше большинства девушек.

И вот, наконец, настал день, которого я никогда не забуду.

Мой первый выезд в поле. Меня отправили пахать в ночную смену. Машину дали старую, инструктора со мной уже не было. Мне стало не по себе. Трактор казался большим, страшным, и я ожидала от него всяческих каверз. Я боялась взяться за заслонку, регулирующую подачу воздуха. Думаю, заглохнет мотор — сама не заведу, придется бежать за механиком.

Стук мотора мне ничего не говорил. Это теперь я понимаю по стуку, как работает двигатель на трех или четырех цилиндрах, хорошо ли отрегулирован и в порядке ли подшипники. А тогда я даже не знала, что делать, если засорится система питания мотора. Ужас как боялась за машину!

Но машина по хорошей почве работала ровно. Глаза мои скоро привыкли к темноте, и я осмелела так, что даже задела. Было холодно, но я не обращала на это внимания. Я пела, я была счастлива.

Но счастье растаяло к утру. Первые лучи солнца осветили безрадостную картину: неподвижно застывший трактор и маленькая девушка, полная страха, беспомощно топчется вокруг этого безмолвного чудовища!.. Хорошо, что скоро



*Прасковья Петровна Ледовская.*

подрос бригадир и успокоил меня. Оказалось, что я не виновата, что всего-навсего раз'единились провода магнето.

За первую ночь я вспахала около четырех гектаров. Я смотрела на вспаханный участок. Мне не верилось, что все это сделала я сама.

Следующие ночи я работала уже спокойнее. Я поняла, что на курсах мы прошли только азбуку тракторного дела, а настоящая учеба начинается теперь. Я замучила бригадира постоянными расспросами, а сама все присматривалась, что он делает с машинами.

Я узнала, что, если засорится топливная трубка, надо просто от'единить ее и продуть.

Передо мной начали раскрываться секреты и капризы машины. И чем больше я узнавала, тем больше убеждалась, как мало знаю.

Работала наша бригада неважно. Машины были старые, часто портились и ломались. Запасных частей нехватало. Машины по месяцу стояли в ремонте. В МТС на нас мало обращали внимания: девушки, что с них возьмешь?! Такое же отношение к нам было и у бригадира. Часто он видел, что машина останавливалась в борозде и трактористка не могла ее завести, но на помощь не торопился.

В результате мы выработали всего по 200 гектаров на машину. Я заработала тридцать пудов хлеба и 200 рублей деньгами.

Вообще в тот год в нашем районе почти все трактористы дали низкую выработку, и только один Трошин выработал 1 тысячу гектаров. Это казалось мне огромной, невероятной выработкой. Вот это настоящий тракторист! И я впервые поняла, как позорно мало сделали мы.

Зимой при нашей МТС открылись курсы, и я снова пошла учиться. На этот раз было легче. Оказалось, что летние ремонты помогли мне изучить машину. Я оказалась подготовленной лучше многих других. На меня смотрели с уважением, и я помогала девчатам, впервые попавшим на курсы.

Сама я нажимала больше на грамматику, арифметику, агрономию и политграмоту: малограмотный человек не может быть хорошим трактористом. Я сдала экзамены на первую категорию.

Весной у нас в МТС начали организовываться стахановские бригады. Я знала о Марии Демченко, знала и о знаменитой донецкой трактористке, моей тезке Паше Анжелиной. Мы читали о совещаниях передовиков сельского хозяйства в Кремле. Мы видели, как люди ломают старые узкие рамки работы и жизни... И мы загорелись желанием следовать за ними.

Мы решили организовать стахановскую женскую тракторную бригаду. Кроме меня и Маруси Щербининой, мы взяли еще одну старую трактористку — бойкую и веселую девушку Нюру Кудрявцеву. А Наташа Тамбовская, Маня Живых, Катя Кутепова и Варя Клочкова только-что окончили курсы. Но они лучше всех учились, и мы решили включить и их в нашу стахановскую бригаду. После прибавилась еще одна Маруся Щербинина, и мы стали ее называть Мусей. Учетчицей у нас была Таня Булгакова, а бригадиром — Дмитрий Тамбовский, брат Наташи.

Девушки наши друг за друга стояли горой. Я радовалась, что буду работать в такой дружной бригаде.

Начали мы хорошо. Машины получили новенькие, прямо с завода. И сравнить нельзя с прошлогодними! Заводились они с полоборота!

Приятно вспомнить, как мы начали работать на весенней вспашке. Почва была легкая, и мы почти все время шли на второй скорости. Однако, хотелось пахать еще скорее. И когда попадался подходящий уклон, пробовали включать третью скорость. Хотя нас и учили, что третья скорость существует не для пахоты, но тракторы шли без напряжения. Мы осмелели и все чаще стали включать третью скорость.

Постепенно, ошупью мы подходили к новому, стахановскому режиму работы тракторов. Мы пахали по пять и да-



*Слева направо: Клочкова В. Т., Тамбовская Н. Д., Кудрявцева А. А., Живых М. М., Ледовская П. П., Щербинина М. И., Щербинина М. И. (ниже) Кутепова Е. А.*

же по шесть гектаров за десятичасовую смену. Мне казалось, что до сих пор мои руки, ведущие трактор, были как бы связаны и только теперь развязываются.

Словом, все шло прекрасно. Но вдруг Тамбовского перебросили в другую бригаду, а бригадиром назначили меня. Я перепугалась и решительно отказалась. Я боялась, что не справлюсь: ведь надо организовать работу всей бригады, отвечать за все!

Но отказаться от бригадирства мне не удалось. Приказ был подписан, и мне оставалось только подчиниться. Товарищ Солодов, заместитель директора по политчасти, всячески ободрял меня, обещал свою помощь.

В помощь мне дали Бобровского. Итак, я стала бригадиром.

Для того чтобы как следует работать, надо прежде всего наладить бесперебойный подвоз горючего и воды в поле. Это лежит на обязанности обслуживаемых нами колхозов, но организовать это должен бригадир.

Бывало, иду к председателю колхоза и думаю: а вдруг не даст подвод? Но это были остатки моей прежней робости. Наоборот! Председатели всегда старались выполнить мой план. Ведь они сами в этом заинтересованы.

Хуже было с моими девушками. Они не хотели меня слушаться, капризничали и подсмеивались надо мной: «Подумаешь, какой бригадир Паша Ледовская!»

Как ни трудно было, но все-таки я начала ладить с девушками. Ласкою, убеждением или напором, а своего добивалась. Я убедилась, что Мусе Щербининой достаточно было спокойно доказать, что невыгодно разжигать костер бензином, раз можно использовать отработанное масло, и Муся сама перестала жечь бензин и за другими следила. А на ее тезку Марусю Щербинину лучше всего действовала насмешка. Стоило прокатиться насчет ее долгих сборов, и уж в другой раз она собиралась на работу скорее.

Если Нюра Кудрявцева поднимала крик, что нехватает тряпок, что без них она не станет работать, я молчала и

спокойно ждала. Я отлично знала, что Нюра скоро остынет; достанет сама тряпок, но работу не остановит.

Я ввела проверку выполнения моих распоряжений. Здесь моя настойчивость оправдала себя полностью.

Когда рассказываешь, все выглядит очень просто. Но сколько труда и выдумки мне приходилось затрачивать! Действительно, не легко было наладить работу в бригаде. И, конечно, с этим я могла справиться только с помощью товарища Солодова и директора МТС.

Теперь наши девушки работали уже не плохо. Пахали мы по пять и по шесть гектаров за смену.

Скоро я поняла, что даже на третьей скорости далеко не уедешь, если работа идет с перебоями.

Простой арифметический подсчет говорил, что если мы будем работать ровно и без перебоев, то выполним и даже, может быть, перевыполним данное нами обещание выработать за сезон 1 500 гектаров на каждый трактор. Однако, вся беда была в том, что работали мы неровно. Случалось, что, заканчивая раньше времени вспашку, мы оставались без горючего. Эти простои сводили на-нет ударную работу. Пришлось строить расчеты по-иному, работать всегда с запасом.

Немало времени уходило на переезды с участка на участок. Пришлось подумать и об этом. У нас и раньше в план были включены переезды. Но тот план и график сломался—мы вырабатывали больше, чем он предусматривал. Пришлось все подсчитывать наново. Мы стремились подбирать участки, чтобы пахать их один за другим. Мы старались постепенно передвигаться всем отрядом.

Работу на новом месте я начинала с изучения участков.

Так подошли мы к важнейшему условию успеха — четкому плану работы.

Вместе с председателем колхоза и агрономом мы об'езжали поля и тут же определяли, с каких участков можно начать, откуда заезжать и куда переезжать затем. Мы всегда учитывали, насколько подсохла земля. Если на нижних

участках было еще так мокро, что могли буксовать колеса тракторов, мы работали на подсохших верхних, а тем временем подсыхали и нижние.

Из-за участков иной раз приходилось жестоко воевать с колхозами. Председатели частенько норовили подсунуть нам совершенно неподходящую для работы на тракторе землю. В колхозе «Знамя коммунизма» нам выделили 10 гектаров сплошного косогора. Там трактор летел вниз сам, по инерции, а вверх едва взбирался даже без плуга. Я категорически отказалась от этих 10 гектаров. Пахать в таких условиях — значит допускать неизбежные огрехи, работать на первой скорости с перерасходом горючего и, в конце концов, сдать участок, которого все равно не примет инспектор по качеству. Такие загоны надо пахать лошадьми.

Тракторы у нас работали по одному на участке. И только если попадался большой участок, скажем, в 60 гектаров, его делили на четыре части, и каждая трактористка имела свой участок в 15 гектаров. Таким образом, мы избегали усложнения учета и обезлички.

За первые два месяца мы дали больше 250 гектаров на трактор — больше, чем за весь прошлый сезон. Мы бы могли дать еще больше, но у нас частенько бывали простои из-за недостатка запасных частей.

Началось движение трактористов-двухтысячников. Мы подсчитали свою выработку и решили, что если еще подналяжем, то сможем дать не меньше.

В июне пятеро наших девушек поехали в Москву, на совещание трактористок Московской области. Мы поручили им дать обещание товарищу *Сталину* выработать 2 тысячи гектаров на каждый трактор.

На совещание наши девушки приехали к самому концу, но все же Наташа Тамбовская успела выступить. Она рассказала о нашей бригаде и от нашего имени дала обязательство товарищу *Сталину* вспахать не менее 2 тысяч гектаров на каждый трактор.



Взволнованные и увлеченные этим обещанием приехали наши девушки из Москвы. За работу они взялись с жаром. Теперь ни капризов, ни отказов от работы больше не было.

Имя *Сталина*, обещание, данное ему, крепко спаяло нашу бригаду и дало нам новые силы, о которых даже никто из нас не подозревал! Теперь никто не смел задержать нашу работу. Обещание товарищу *Сталину* дало мне право разговаривать уже по-иному со всеми, с кем мне приходилось сталкиваться по делам бригады. Я настаивала и требовала там, где это было нужно. Теперь я имела тот самый авторитет, о котором столько думала.

Наши девушки во всем шли мне навстречу. Мы стали жить одним желанием—выполнить свое обещание. Я и раньше боролась с простоями, но теперь я стала еще настойчивее. В тракторном деле, как и в медицине, легче предупредить болезнь, чем лечить ее. И вот мы изо всех сил взялись за профилактику — за предотвращение простоев и поломок. У нас нехватало тряпок—трактористки доставали тряпки у колхозниц. Покуда одна трактористка заправляла машину, другая тщательно вытирала ее, чтобы трактор вышел на работу совсем чистым.

Во время засухи мы работали в густой пыли. Мы все были совсем черные, как негротянки. Но мы знали, что каждая песчинка, попавшая в трущиеся части,— это преждевременный износ деталей, а значит и простой машины. И вот девушки начали обвязывать тряпками и платками магнето, чтобы не допускать туда пыли.

Обычно мы приходили на поле за полчаса до смены. Во время заправки, когда вся бригада собиралась вместе, у нас происходило нечто вроде технического совещания. Я спрашивала трактористок, как шли машины, затем заводила трактор сама, и мы вместе проверяли, нет ли чего подозрительного в работе двигателя. Мы осматривали трактор, смазывали, подтягивали болты, проверяли рулевое управление, магнето, регулятор, вентилятор, муфту сцепления и другие части.

Так я училась сама и учила других предотвращать поломки и простои.

Тракторы мы обычно заправляли в борозде, заблаговременно подготовив все нужное. Иногда у нас бывали перебои с водой, и трактористкам приходилось ездить с ведрами на пруд вместо того, чтобы пахать. Тогда я даже в ночное время будила председателя колхоза, поднимала на ноги конюхов и возчиков и заставляла немедленно везти воду в поле. Так же я поступала, когда задерживали семена для посева. Обо всех этих случаях мы писали в районную газету. И она нам немало помогала.

Вначале мы не очень заботились о прицепных орудиях, но случай с плугом Наташи Тамбовской обратил наше внимание и на это... У плуга разработалась втулка заднего колеса, которое Наташа за все время, с начала сезона, ни разу не смазала. Колесо поставили новое, а плуги стали смазывать исправно.

Когда мы работали на уборке, трактор днем возил комбайн, а ночью бездействовал. Ночью комбайны у нас не работали. Мы долго раздумывали о том, как лучше использовать наши тракторы. Наконец, придумали. Я договорилась с председателем колхоза имени Горького, в котором мы работали. Он выделил нам участки для пахоты поближе к месту уборки. С тех пор наши тракторы больше не бездействовали по ночам. Днем убирали хлеб, ночью пахали. Так за время уборки мы вспахали около 200 гектаров.

Мы очень заботились о правильной организации учета. Ежедневно, за завтраком и ужином, каждая трактористка узнавала, сколько она выработала и сколько заработала за свою смену.

После работы учетчик измерял линейкой, сколько осталось в баке горючего и сколько израсходовано. Если много — мы сразу начинали искать причину повышенного расхода горючего, осматривали машину, проверяли регулировку карбюратора.

Ведро для заправки держали в ящике и тщательно вытирали тряпками. Горючее мы фильтровали. Мы знали: если засорится карбюратор, будет простой. Перед пуском машины я всякий раз проверяла карбюратор и регулировала состав горючей смеси. Я выпускала машину только тогда, когда она не давала дыма и не было чиханья в карбюраторе. Это означало, что работаем на нормальном составе смеси. Этим мы не только экономили горючее, но и сохраняли машины. Ведь при богатой смеси получается неполное сгорание и быстро образуется нагар. А нагар — это все равно, что наждак для всех трущихся частей. Кроме того, несгоревший керосин попадает в картер, разжижает автол и ухудшает смазку деталей мотора.

Благодаря постоянным осмотрам я знала техническое состояние всех машин. Я могла заблаговременно готовить запасные части, подлежащие замене. Таким образом, нам не надо было останавливать трактор для осмотра и подготовки к будущему ремонту.

На текущем ремонте я старалась использовать знания и способности своих девушек. Маруся Щербинина умела быстро притирать клапаны, и я уже не ставила ее на очистку нагара. Нагар очищала Таня Булгакова, еще не очень хорошо освоившаяся с машиной. А я сама в это время подгоняла кольца, втулки, — словом, делала более тонкую и серьезную работу. Так мы сберегали немало времени при текущем ремонте.

Наши девушки, полные желания выполнить свое обещание, пахали по 7 и 8 гектаров в смену — значительно больше, чем во многих других бригадах. Мы использовали каждый уклон, каждую полосу легкой почвы, чтобы работать на третьей скорости. При двойке пара бывали случаи, когда выработка доходила до 12 гектаров за смену.

Мы добились этих успехов благодаря правильной организации работы. Теперь мы работали по четкому плану. Каждая трактористка получала определенное задание в соответствии с характером участка: на легком — больше, на

тяжелом — меньше. Подвозка горючего и смазка шли по графику. Я следила за выполнением графика, напоминала председателям колхозов, когда и куда нужно подвезти горючее. У председателей всегда имелись копии моего графика. И уже не надо было каждый раз договариваться.

Простоев у нас становилось все меньше и меньше. План и профилактика давали свои результаты.

Мы напряженно следили по газетам, как успевают каждый из знатных трактористов. Мы все интересовались работой бригады Паши Ангелиной, которую надеялись обогнать. Соревновались девушки и между собой. Особенно горячо относилась к соревнованию Варя Клочкова. Она, бывало, ни за что не сойдет с трактора, пока не сделает за свою смену 7—8 гектаров. Сделать меньше она считала для себя невозможным.

Так наша бригада завоевала себе авторитет и в МТС и в районе. Нам верили, на нас надеялись. Работали мы и учились. Механик Пивоваров преподавал нашим девушкам курс тракторного дела. Сначала девушки разбегались от этих занятий. Но после заинтересовались и учились исправно.

Наша МТС заботилась не только о том, чтобы создать нам хорошие условия работы. Директор и его заместитель по политчасти заботились и о нашем культурном росте. Появилась у нас библиотека. Мы познакомились со старым французом Кола Бреньоном, подружались и с Павкой Корчагиным. Товарищ Солодов часто бывал у нас в бригаде и проводил беседы. Мы читали газеты и помогали друг другу разобраться в том, что делается на свете...

Наступила осень. В борьбе за выполнение обещания товарищу *Сталину* у нас в бригаде выковалась крепкая дружба, выросли дисциплина и выносливость. Нам не страшны были ни холод, ни грязь, ни дожди.

Оголились поля. На дорогах залегла густая грязь. По ночам над полями клубился туман, оседавший инеем на

мокрую землю. Работать стало труднее. Из-за холода машины все хуже заводились.

Но мы работали. На наших тракторах не было фар,— по ночам приходилось пахать в полной темноте. Но мы не хотели отступить. Мы выполняли свое обещание товарищу *Сталину*. Мы поднимали зябь, мы готовили хороший урожай на будущий год. Мы были одними из тех, кто превращал Московскую область в передовой сельскохозяйственный район и бывшую скудную тульскую деревню — в цветущую житницу.

На 18 октября наша бригада вспахала по 2 011 гектаров на трактор. Мы написали об этом рапорт товарищу *Сталину*.

Мы послали телеграмму Московскому комитету партии.

Секретарю МК ВКП(б) Н. С. ХРУЩЕВУ  
**ДОРОГОЙ НИКИТА СЕРГЕЕВИЧ!**

Мы, девушки-трактористки бригады Паши Ледовской, работающие на тракторах первый год, с большой радостью сообщаем Вам о выполнении нами своего обязательства — дать 2 тысячи гектаров на трактор. Мы вспахали на каждый трактор по 2 011 гектаров и сэкономили 15 тонн горючего. Такая победа стала возможной потому, что мы повседневно чувствовали заботу и помощь Московского комитета партии и лично Вашу, *Никита Сергеевич*. Работа на полях продолжается, мы боремся за первое место в Союзе среди девушек-трактористок. Это будет нашим подарком к годовщине Великой пролетарской революции.

Бригадир тракторного отряда

Первомайской МТС **Паша Ледовская.**

Трактористки: **Варя Клочкова, Наташа Тамбовская, Нюра Кудрявцева, Катя Кутепова, Маруся Живых, Маруся Щербинина, Таня Булгакова.**

Мы работали дальше. Теперь мы хотели сделать по 2 100. Выработали мы 2 058 гектаров на трактор. Мы сэкономили 15 тонн горючего, и это увеличило заработок каждой трактористки на 700 рублей.

Каждая из нас уже заработала в этом году по 200 пудов хлеба и 3 258 рублей деньгами. Наши девушки стали самыми богатыми в районе. МК и МОИК премировали нас костюмами и другими ценными подарками.

Мои братья и сестры могут спокойно учиться в школе. Они сыты и одеты, всего у них вдоволь. Пусть учатся и резвятся. У них настоящее золотое детство, даже лучше, чем то, о котором я читала в книжках.

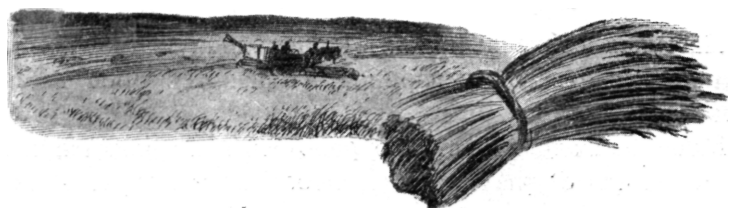
Накануне октябрьских праздников мы получили телеграмму от руководителя московских большевиков *Никиты Сергеевича Хрущева*.

В девятнадцатую годовщину Октября мы вместе с девушками нашей бригады поехали в Москву. Мы были знатными гостями красной столицы.

А через несколько дней я была снова в Москве уже делегатом Московского областного, а затем и Чрезвычайного VIII Всесоюзного Съезда Советов. На мою долю выпало величайшее счастье, о котором я могла только мечтать: я видела и слышала товарища *Сталина*. И вместе с лучшими людьми Советской страны обсуждала и утверждала сталинскую Конституцию, за которую, если это будет нужно, отдам свою жизнь.

## ***II. Ледовская.***

Бригадир женской тракторной бригады  
Первомайской МТС.



# СПРАНА РОДНАЯ

Три радостных события на всю жизнь останутся в моей памяти.

Первая незабываемая радость — встреча в Кремле, на совещании знатных трактористов нашей родины с великим и мудрым вождем народа — товарищем *Сталиным*.

Второе радостное событие — награждение меня орденом «Знак почета».

Это было опять в Кремле. *Михаил Иванович Калинин* вручил мне орден. С этой минуты я понял, что доверие партии и правительства надо оправдать еще более упорным трудом и еще большими победами на колхозных полях.

И, наконец, третья радость — выполнение взятых на себя перед партией и правительством обязательств.

В январе 1936 года я дал обещание секретарю Московского комитета партии товарищу *Хрущеву* выработать за сезон на каждый трактор ХТЗ по 1 500 гектаров. И 17 октября моя стахановская бригада рапортовала товарищу *Хрущеву*, что каждым трактором выработано за сезон 2 003 гектара.



Наступал солнечный май. Плодородная колхозная земля дымилась синеватой испариной. Близилась пора весенних работ.

Моей бригаде предстояло работать в двенадцати колхозах. Земельные участки у нас небольшие. Вокруг колхозов лощины и косогоры.

Начали пахать в колхозе имени Молотова. Тракторы работали беспрерывно. Пахали 3-корпусными плугами. Я и мой помощник Коньков во время обеда подменяли трактористов. По 5 гектаров в смену давали. Но этого было мало.

Чтобы экономить время, решили делать заправку в борозде. Во время заправки я ставил у каждого трактора трех человек. Тракторист, который сдавал трактор, обтирал его. Второй тракторист, принимавший машину, производил заправку картера автолом, шприцовку трактора и плуга. И, наконец, заправщик качал керосин в бак и заливал воду в радиатор и водяной бачок. Таким образом, ежесменный техход происходил у нас 15—20 минут вместо 70 минут по норме. Вот и получалась экономия в 50—55 минут!

Я же перед техходом и после него ослушивал по очереди моторы тракторов, проверял шатунные подшипники и производил окончательную проверку готовности агрегата к работе.

Мы стали давать в смену не 5, а 8 гектаров. За май вспахали 350 гектаров, да еще посеяли 410 гектаров овса. Ведь многое зависит от трактора. Как и всякая машина, он любит хороший уход. В порядке содержишь трактор, правильно эксплуатируешь его — он и отблагодарит тебя в работе.

Помню, увидел я в какой-то бригаде остановившийся трактор. Оказалось, что перегрелся мотор. Когда его разобрали, я увидел в радиаторе и в водяной рубашке мотора грязь. Перегрев мотора произошел от заливки грязной воды в радиатор.





*Иван Семенович Артемов.*

Под'езжаю к нашему стану, а Евлентьев черпает ведром воду из бочки. Любая вода имеет осадок. Когда же ее черпают грязным ведром, она еще больше загрязняется, и вся эта грязь попадает в радиатор и в водяную рубашку мотора.

Я рассказал своим трактористам о причине перегрева мотора в соседней бригаде и ввел новый порядок. Воду из бочки в ведро мы наливали через обмотанный марлей кран, который я установил на высоте шести сантиметров от дна. Осевшая на дне бочки грязь не попадала в ведро. Отстоявшуюся воду мы наливали в радиатор и водяной бачок через воронку с сеткой. Таким образом, в радиатор попадала дважды фильтрованная вода: через марлю и сетку воронки.

Для очистки горючего при заправке керосинового бачка мы тоже приспособили марлю к концу шланга насоса Альвейера. Конечно, имей мы латунную мелкую сетку, можно было бы добиться лучшей очистки горючего, но у нас ее не было.

Эти простые мероприятия помогли нам сохранить моторы.

К нам часто приходили колхозники, брали воду для питья и для супа. Обычно они прямо ведрами черпали воду из бочки. Но теперь наши трактористы указывали на кран и говорили:

— Не загрязняй воду! Бери через кран. Наши машины тоже хотят пить чистую воду, как и ваши лошади.

Должен сказать, что моторы были у нас в полной исправности. Тракторы работали превосходно!

Наша бригада жила культурно и весело. Трактористы спали в полевой будке, в которой имелись кровати и постельные принадлежности. У каждого своя зубная щетка и коробка зубного порошка. Раз уж стахановцы в работе,— надо быть культурными и в быту.

И весело у нас в бригаде было! Тракторист Пантелеев и учетчик Алешин мастерски играют на гармошке. На досу-

ге, умывшись и нарядившись во все чистое, ребята играли в шашки, в волейбол, плясали и пели песни под гармошку. Но самая любимая игра у нас — домино. Играли все хорошо, осторожно и всегда вчетвером: двое против двух.

Стенгазету выпускали раз в пятидневку. В газете помещали заметки о результатах соцсоревнования между трактористами, об итогах работ за пятидневку, о нормах выработки. Освещали бытовые вопросы. Стенгазету свою мы уважали и делали ее с любовью. Она была нашим живым другом. Обо всем расскажет, ничего не утаит. В ней, как в зеркале, отражались все стороны работы и нашего быта.

Питались мы сытно. Три раза в день — горячая мясная пища.

Подошел июнь. Началась двойка пара.

Я помню темную ночь. Первая смена спала, а вторая работала. По степи с гулом ползли тракторы, перемаргиваясь яркими огнями фар. Я сидел в полевой будке перед лампой и делал вычисления. На перетяжку подшипников давалось по норме 4 часа 30 минут. Скоро мне стало ясно, что это время можно сократить почти наполовину, сэкономив не менее двух часов. Я начертил график, по которому каждый трактор в определенное число становится на перетяжку подшипников, а остальные два продолжают работать. Значит экономия уже будет на три трактора шесть часов... А так как за весь рабочий сезон перетяжка подшипников производится не менее 50 раз, мы на каждый трактор будем иметь до 100 часов экономии. За это время можно вспахать трактором 70 гектаров, а за сезон бригадой — 200 с лишним гектаров.

Трактористы одобрили мое мероприятие. Теперь каждый знал свои дни, когда его трактор становится на перетяжку.

С тех пор мы производили перетяжку шатунных подшипников на полевых работах через 8—10, а на молотье через 11—12 смен. Перетяжку производили два тракториста, я или мой помощник и всегда при утренней смене. Порядок перетяжки я ввел такой: два тракториста одновременно от-

вертывали болты нижней части картера (поддон) и спускали масло. Затем один тракторист промывал картер и масляный насос, а второй (со мной или с моим помощником) перетягивал подшипники. Свежий автол мы заливали обязательно через воронку и фильтр корпуса регулятора. Чтобы не держать воронку и зря не терять дорогого времени, мы прикрепляли ее к радиатору. Это позволяло трактористу одновременно с заправкой картера производить шприцовку трактора, плуга и другие необходимые операции.

Все эти мероприятия сокращали время перетяжки до 2 часов вместо 4 часов 30 минут по норме. Своевременная и тщательная перетяжка сохранила коленчатые валы у всех тракторов, обеспечила возможность всем тракторам проработать без шлифовки шеек свыше 2 тысяч гектаров, избежать расплавки шатунных подшипников и до конца сезона сменить только по одному комплекту вкладышей, через 1 050—1 100 гектаров.

Для более полного использования баббита шатунных вкладышей я применил такой метод: когда при использовании всех регулировочных прокладок на вкладышах оставалось еще достаточно баббита, я снимал две толстые стальные прокладки, по одной с каждой стороны, и ставил вместо них более тонкие, стальные же, добавляя необходимое количество регулировочных — тонких латунных прокладок. Это позволяло сделать еще несколько перетяжек. Точно так же я поступал со второй парой толстых стальных прокладок. Тонкие стальные прокладки я делал сам. Самое серьезное внимание я обращал на правильный монтаж шатунных подшипников. Таким образом, мы не допускали проворачивания вкладыша и расплава баббита. У меня таких случаев не было.

Хорошее состояние картерной смазки тоже способствовало уменьшению износа шеек коленчатого вала и вкладышей. Я строго следил за ежесменным освежением масла, а полную смену масла делал одновременно с перетяжкой шатунных подшипников. Расход автола у нас составлял

5,4 процента к расходу горючего при норме в 8 процентов. За весь сезон я сэкономил 3 тонны автотоплива.

Значительную экономию времени дала нам запасная головка блока цилиндров. Мы получили возможность заранее производить притирку клапанов. Притирку делали обычно мы с Коньковым. Когда мы поручали ее свободному трактористу, кто-либо из нас обязательно проверял качество притирки. Таким образом, у нас клапаны на запасной головке блока цилиндров были всегда притертыми, и при техходе № 5 основная операция сводилась только к замене головки. На этом мы, по самым скромным подсчетам, сэкономили 2 часа 5 минут рабочего времени. И если учесть, что притирка должна производиться через каждые 100 гектаров, то за сезон мы сэкономили на каждый трактор по 41 часу 40 минут.

Запасная головка и другие рационализаторские мероприятия позволяли нам вместо положенных 10 часов проводить текущий ремонт за  $4\frac{1}{2}$ —5 часов. Работу выполняли два тракториста, я и мой помощник. У меня всегда имелись в запасе один-два комплекта поршневых колец, подогнанных к новой гильзе, а также один комплект шатунов с втулками верхней головки, пригнанными к пальцам. Таким образом, на всех техходах у нас в бригаде почти отсутствовали слесарные работы, так как подгонка деталей производилась заранее, до теххода. Все это давало громадную экономию времени, а следовательно, и дополнительные гектары. Все техходы и средний ремонт мы производили в поле.

К сожалению, я окончил только двухмесячные курсы трактористов. Мне никогда не приходилось встречаться с инженерами и пользоваться их знаниями и помощью. Даже наш механик, и тот не заглядывал в нашу бригаду. Наверное, считал так: раз бригада стахановская, значит она ни в какой технической помощи не нуждается. Сами, мол, управляют. Правда, мы справлялись сами, и даже на «отлично». Ведь я уже три года работаю бригадиром. Но все же

мы часто нуждались в специальной технической помощи. Я обязательно буду учиться. Налягу на учебу и выйду победителем и на этом фронте.

В июне, на двойке, мы дали по 400 гектаров. За два месяца выработка наша достигла 750 гектаров на трактор.

Были у нас и неприятности. В июне же мне пришлось уволить из своей бригады Евлентьева. В семье не без урода. Он стал лодырничать, не подчиняться распоряжениям моего помощника, стал нарушать дисциплину. Перед окончанием работ по двойке пара он остановил в обед трактор и стал промывать его шприцем. Конечно, шприцем никогда не промывают трактор. Шприц служит только для смазки. А Евлентьев взял его для того, чтобы подольше провозиться возле трактора. В то время я был на другом участке. Коньков сделал ему замечание.

— Всего не переделаешь и всего не заработаешь,— огрызнулся Евлентьев и продолжал возиться у трактора со шприцем.

Вечером я приехал в бригаду. Созвали производственное совещание. Я спросил Евлентьева:

— Почему отлыниваешь от работы?

Он молчал.

— Ведь ты, Евлентьев, в нашей бригаде на ноги встал. Тебя из шести бригад выгнали, а мы в свою семью ввели как равного. Ты подтянулся, стал хорошо работать. За эти два месяца тебе причитается 500 трудодней, а к концу года ты можешь выработать в три раза больше. Почему же сейчас не хочешь работать?

Долго мы убеждали его. Но он молчал. Ничем не прошибешь его. Стоит и усмехается. Спрашиваю у ребят:

— Как быть?

— Дурную травушку с поля вон,— отвечают ребята.

И мы вырвали из своего поля эту «дурную травушку». Или случай с другим трактористом. Проспал он однажды два часа, да еще сразу сознаться не хотел. Пристыдили мы

его на производственном совещании и оштрафовали на три трудодня.

В июне мы продолжали двойку пара одновременно с уборкой урожая.

На комбайн я послал Маркина и Киреева.

Приехал я как-то в смену Киреева. Комбайн стоит, а трактора нет. Спрашиваю:

— Где тракторист?

Комбайнер отвечает:

— Работает на двойке.

Вижу, мой Киреев полосует на двойке. Подхожу к нему, а он говорит:

— Комбайн на три часа остановился. Чего же зря терять время?

Так каждый из нас боролся за высокую выработку трактора.

За июль мы дали по 300 гектаров, а с начала работы — по 1 050 гектаров на трактор. Осталось выработать еще 450 гектаров, и обязательство мое будет выполнено.

Предстояла напряженная работа: осенний сев и зяблевая пахота. Я заменил у всех моторов поршневую группу, вкладыши шатунных подшипников и разные мелкие детали.

Благодаря тщательной профилактике и систематическому наблюдению за работой трактора в борозде я достиг большой экономии в расходовании запасных частей. Например, за весь сезон я сменил на каждом тракторе только один комплект поршневой группы и вкладышей. А ведь по норме их надо бы менять через каждые 400 гектаров.

Этой экономии сильно помогли также следующие обстоятельства. Все моторы работали с подачей воды в цилиндры. Ее мы расходовали в среднем около 30 литров за смену. Это устраняло детонацию, при которой очень быстро изнашиваются пальцы, втулки верхней головки шатуна, вкладыш и быстро набивается эллипс на шейках коленчатого вала, Кроме того, подача воды в цилиндры помогала

экономить горючее. Всего за сезон наша бригада сэкономила 10,5 тонны горючего, т. е. 14 процентов против нормы.

Своевременная замена поршневых колец обеспечила плавную, без стуков работу поршня, устраняла попадание масла в камеру сгорания и предупреждала появление нагара на поршне и кольцах. Как известно, при нагаре сильно изнашиваются поршневые канавки, кольца, поршни, гильзы и другие детали мотора.

Сигналом для смены поршневых колец у меня было даже незначительное появление угара автола в картере, которое я замечал при заправке.

Нагар в цилиндрах появляется еще и при работе на богатой смеси. Бывает, что богатую смесь допускают по халатности или из-за спешки, когда при пуске мотор не прогреют как следует, а гонят трактор с полуоткрытой воздушной заслонкой к борозде или, что еще хуже, начинают пахать с непрогретым мотором. От дыма трактора не видно. И как будто невдомек трактористу, что гробит он этим мотор, что лучше потратить лишние пять минут на прогрев мотора и не допускать работы на богатой смеси. Ведь не-сгоревший лишний керосин стекает в картер и разжижает смазку. Надо крепко запомнить: на плохой смазке не добьешься стахановской выработки, а будешь день за днем стоять на внеплановом ремонте.

Правда, с трудом, но я окончательно ликвидировал в нашем отряде эту вредную практику. Регулировку карбюратора проверял сам в борозде. Работа на богатой смеси считалась в отряде позором для тракториста.

Да мало ли и других мелочей, которые помогают сохранять мотор, трактор. Все они просты.. Вот хотя бы такая «мелочь», как хорошая очистка (фильтрация) до заправки автола, керосина и воды от попадающих туда загрязнителей или содержание заправочной посуды в чистоте и многое другое, что может применить у себя каждый тракторист.



Советую, товарищи, обращать серьезное внимание на такие «мелочи».

Я заметил, что в жаркие дни горючее в бочках особенно быстро уменьшается.

— Чуешь, Коньков, как воздух насыщен бензином и керосином? Сдается мне, что солнце ворует у нас горючее.

Я взял домой два стакана бензина и керосина, сделал пометки их уровня. Прикрыл блюдцами и выставил на солнышко. Вечером я проверил уровень горючего в обоих стаканах: керосина испарилось 1 процент, а бензина — 15 процентов. Я попросил отца сделать, мне специальные соломенные щиты, привез их в полевой стан и велел трактористам этими соломенными щитами прикрывать от солнца бочки с горючим.

И тут же я рассказал им, зачем это нужно и сколько мы на этом сэкономим горючего.

С этого дня жадному солнцу не удалось выпить ни капли нашего горючего.

В августе мы молотили хлеб, сеяли озимые. Все августовские работы в переводе на мягкую пахоту составили 500 гектаров.

На 30 августа мы имели по 1 550 гектаров на трактор. Этот день был, для нас большим праздником. Мы перевыполнили свое обещание на 50 гектаров и уже выработали по 1500 трудодней.

В этот же день в Куркине происходил районный слет стахановцев социалистических полей. На этом слете мы включились в соревнование двухтысячников Московской области.

Наши трактористы хорошо понимали, что значит выполнить обещание стахановской бригады.

— Дадим 2 тысячи гектаров! А может и перешагнем...

И надо сказать, что, действительно, работали хорошо. Выйдешь в поле и слушаешь, как бесперебойно работают тракторы, и гулкий рокот моторов наполняет сердце горячей радостью.

Тракторы не дали ни минуты простоя, и в сентябре мы подняли каждым трактором по 336 гектаров. Еще немного усилий! Поднять по 114 гектаров,—и тогда, будет 2 тысячи.

Но тут нагрянула на нас одна беда за другой. С 1 октября один из наших трактористов перестал выходить на работу, жалуясь на боли в пояснице. Оказалось, что из Москвы приехала девушка, подруга его сестры. Он влюбился в нее, загулял и забросил работу. Я пригрозил исключить его из бригады. Болы в пояснице сразу прошла, и он сел на трактор.

Погода испортилась — то дожди, то снег. А на наших старых плужках при такой неустойчивой погоде далеко не уедешь. Мы сменили их в МТС на новые.

Возвращались поздно вечером. В темноте Маркин наехал на телеграфный столб. Тогда я выехал вперед, за мной помощник Коньков, а Маркин последним поехал. В нашей деревне два моста: один через речонку Птань, другой через глубокий овраг. Первый мост проехали благополучно, а на втором случилось несчастье. Приезжаем в бригаду, а Маркина нет. Бежим обратно, а он стоит у моста, словно кипятком ошпаренный.

— Где трактор?

Молчит. Ребятишки ответили за него.

— Под мост завалил! Он спамши был!

Тут и в меня словно кто-то кипятком плеснул. Рот свело судорогой, не могу челюстями пошевелить и за горло что-то душит. Что со мной было — и пересказать трудно.

Ничего я больше не сказал Маркину и пошел домой.

Рано утром Маркин прибежал ко мне. Он извинялся и просил оставить его в бригаде.

Я и старший механик МТС, товарищ Самаров, осмотрели трактор. Оказался сорванным кронштейн передней оси. Но трактор не выбыл из строя и в тот же день вышел на участок. Бригада постановила оштрафовать Маркина на 135 рублей (75 рублей за кронштейн и 60 рублей за четыре часа простоя трактора). Маркин был рад такому решению,

обещал хорошо работать и больше не допускать ни малейших оплошностей.

И действительно! Хотя погода стояла скверная, но Маркин, да и остальные трактористы работали хорошо — все им нипочем!

За весь сезон мы обслужили 26 колхозов. Можно легко себе представить, сколько у нас было переездов с места на место. И расстояния-то были не меньше 10 километров. К тому же земельные участки в этих колхозах мелкие. Самые большие поля не превышали 10 гектаров. Мы теряли впустую много рабочего времени и горючего.

Однако, наша стахановская бригада не уступала первенства.

Нашей победе очень помог производственный план бригады. Мы заранее знали, в каких колхозах и когда будем пахать, каковы размеры земельных участков. За день до начала работ я выезжал в колхоз, осматривал загон, разбивал его на клетки, и, когда прибывала бригада, каждый тракторист уже знал свое место.

Большую роль в перевыполнении норм сыграли также увеличение ширины захвата на пахоте и использование третьей скорости на севе. Перегрузки трактора мы, конечно, не допускали.

На третьей скорости мы посеяли в мае и в августе 910 гектаров. Между прочим работа на третьей скорости себя оправдала. Суточная выработка на 24-рядную сеялку доходила в переводе на мягкую пахоту до 50 гектаров.

Ночью мы устанавливали на сеялке третью, переносную фару. Сеяли поперек пластов. Это давало нам отличную заделку семян и хорошую видимость следа колес. Сев мы провели без огрехов и просевов. По всходам он был принят на «отлично». Правление колхоза «Заря» премировало меня 200 рублей.

На весенней вспашке мы работали 3-корпусными плугами: почва была сырая, сильно пырейстая, и 4-корпусный

плуг, перегрузил бы трактор. На трех корпусах мы вырабатывали до 5 гектаров на трактор в смену.

На паровой кампании, когда земля подсохла, у нас в сцепке было два лаптевских 3-корпусных плуга. Выработка достигла 8,5 гектара на агрегат в смену. Но качество работы лаптевских плужков меня не удовлетворяло. К тому же быстро изнашивались лемехи, приходилось менять их каждую неделю, а это увеличивало простои. Я заменил их 4-корпусными тракторными плугами. Простоев они дают мало. Выработка установилась ровная, по 6,5 гектара за смену на трактор, да и качество работы улучшилось.

17 октября, по окончании работ, я послал телеграмму *Никите Сергеевичу Хрущеву.*

### **Москва, МК ВКП(б), товарищу ХРУЩЕВУ**

С радостью сообщаю, что обязательства, взятые мною в соревновании тракторных бригад двухтысячников, выполнены. На 17 октября сделано на каждый трактор ХТЗ по 2 003 гектара и сэкономлено 10 450 килограммов горючего. Работы приняты на 90 процентов с оценкой «отлично», остальные с оценкой «хорошо».

Бригадир-орденоносец Птанской МТС **Артемов.**

А 22 октября получили из Москвы такой ответ:

### *Куркино, Птанская МТС*

Бригадиру стахановской тракторной бригады Артемову *Сафоново, Первомайская МТС*

Бригадиру стахановской бригады Шальневу  
Копия директору и замдиректора по политчасти  
Птанской и Первомайской МТС

*МОСКОВСКИЙ* областной комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) приветствует вас и трактористов-стахановцев ваших бригад с крупной победой.

*На каждый колесный трактор ваши бригады выработали свыше 2 тысяч гектаров.*

*Такая высокая выработка на трактор свидетельствует о том, что в нашей стране выросли замечательные водители советских машин, трактористы, комбайнеры, которые своим упорным трудом, любовью к делу, борьбой за социализм претворили в жизнь мудрые слова вождя народов товарища Сталина, что «техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса».*

*Московский комитет уверен, что в осенне-зимний период вы образцово организуете ремонт тракторов и учебу стахановцев-трактористов. Готовьте себя и машины к новым победам в будущем году.*

Секретарь МК ВКП (б) ***Н. Хрущев.***

Телеграмма Никиты Сергеевича Хрущева была для нас высокой наградой. Вдохновленные этой честью на новые подвиги, мы решили продолжать работу. 4 ноября мы закончили полевые работы. Каждый трактор выработал 2 100 гектаров, а всего 6 300 гектаров в переводе на мягкую пахоту.

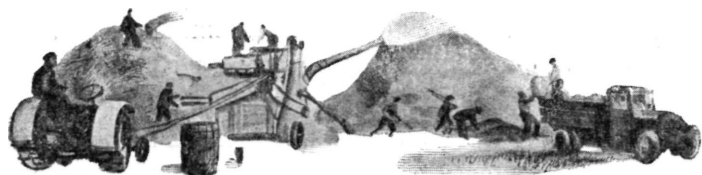
Так закончили мы победоносный 1936 год.

В 1937 году во славу нашей великой и любимой родины мы будем работать еще упорнее и лучше возделывать нашу землю!

И тогда на социалистических полях еще гуще заколосится золотая пшеница, звонкой радостью зацветет счастливая, сказочно-богатая колхозная жизнь.

***И. Артемов.***

Бригадир тракторной бригады  
Пганской МТС, орденоносец.



# НИ ОДНОЙ ОСПАНОВКИ

В феврале 1936 года я был на стахановском слете в Тепло-огаревской МТС. У них уже в прошлом сезоне некоторые бригады выработали по 1 200 гектаров на трактор. За это МТС получила переходящее красное знамя. Оно красивой, мягкой волной плеснулось перед нами и замерло на трибуне в спокойном ожидании своих новых хозяев—победителей!..

...Тысяча двести гектаров на трактор...

Я раздумывал, высчитывал, и, наконец, эти 1 200 гектаров перестали меня удивлять. И правда, если дать по 5,5 гектара за смену, и то выйдет уже более полуторы тысяч за сезон длительностью в 150 рабочих суток.

Я вернулся домой и организовал бригаду из дисциплинированных и опытных трактористов.

Мы еще раз пересмотрели свои силы, рассчитали все и взяли обязательство выработать за сезон по 1 500 гектаров на каждый трактор.

Брать на себя двухтысячное обязательство я еще не решился. Думаю: подожду, посмотрю, как дело обернется, как пойдут тракторы и сколько смогут выработывать.

23 апреля мы выехали в поле. Настроение у моих трактористов было бодрое, даже скорее воинственное! Земля уже начала подсыхать, она не липла на отвалы плугов, не тормозила тракторов.

Пахали мы 4-корпусными плугами «Ростсельмаш». Плуги у нас в МТС были хорошо отрегулированы старшим агрономом Карпухиным.

Когда земля окончательно подсохла, мы решили увеличить ширину захвата. На ровной почве мы прикрепляли к кронштейну заднего колеса 4-корпусного плуга орловский 2-корпусный конный плужок. Перегрузки на трактор не получалось—он свободно тащил оба плуга, а ширина захвата увеличивалась до 1 метра 70 сантиметров.

Пахали мы, как говорят колхозники, «серьезно, не поверху». Глубина нашей пахоты никогда не была мельче 18 сантиметров, а под пропашные культуры, как например картофель, пахали по 25 сантиметров.

Работали мы уверенно и спокойно, никакой суетни и толкотни! Я сам по натуре очень спокойный и просто не выношу бестолковую суетоку и пустую болтовню. Пусть лучше про меня говорят «бирюк-молчальник», чем «пустушка-болтушка».

Выработка у нас шла ровно — по 8 гектаров в смену. А сеять мы начали на третьей скорости и за смену выработывали до 35 гектаров на трактор. Сеяли мы дисковой 24-рядной сеялкой.

Рабочие сутки на севе я использовал обычно так: днем сеяли, а ночью двоили пар — готовили землю под посев.

К 14 июля сделали подсчет. У нас вышло по 530 гектаров на каждый трактор. Вижу, что можно взять обязательство сделать по 2 тысячи гектаров на трактор. Можно было бы и больше взять, но участки мне достались очень маленькие и разбросанные. Одних переездов получилось 180 километров.

Мы проверили состояние тракторов—все в порядке! Как новые! Тогда мы включились в соревнование двухтысячников с одним очень ответственным обязательством. Я взялся



*Василий Васильевич Зиновьев.*



выработать на обоих своих тракторах ХТЗ 4 тысячи гектаров, ни разу не шлифуя коленчатого вала.

Это, конечно, очень серьезное обязательство, но для нас, по моим расчетам, вполне выполнимое. Перетяжку подшипников мы всегда делали настолько хорошо, что проводили ее не по норме — через 35 гектаров, а через 100 и даже 120 гектаров! Такая длительная работа подшипников без перетяжки, пожалуй, всесоюзный рекорд! Добились же мы этого благодаря правильному проведению всей операции перетяжки.

Я установил для себя правило: во время каждого ежесменного теххода проверять ломиком люфт шатунных подшипников и определять необходимость перетяжки. Прежде чем открывать подшипник, я определял, сколько нужно вынуть прокладок, чтобы устранить люфт. Обычно я вынимал по одной тонкой прокладке в пять сотых, а иногда и в три сотых миллиметра. Отрегулировав прокладки, промывал, протирал подшипники и смазывал их чистым маслом.

Гайки болтов шатуна затягивал до отказа. Ни в коем случае нельзя допускать недовертывания этих гаек, то есть оставлять прокладки не в сжатом состоянии. При неизбежном износе баббита вкладыши будут проворачиваться в гнезде нижней головки шатуна на величину недосжатия прокладок, а затем могут срезать прокладки и повернуться так, что масляные отверстия перекроются. Тогда неизбежна выплавка баббита. У малоопытного тракториста это может окончиться крупной аварией, вплоть до того, что мотор будет разбит.

Во время перетяжки мы с подветренной стороны устанавливали фанеру для защиты деталей от пыли.

На техход № 4 у нас шло всего два часа вместо положенных по норме четырех с половиной. Мы боролись за стахановскую секунду! Ведь мы уже включились в соревнование трактористов-двухтысячников. А потеря каждой лишней секунды удаляла нас от выполнения обязательства!

Не знаю, стоит ли говорить о том, как трудно нам было работать?! Наша бригада состояла из четырех трактористов, учетчика и меня. Четыре тракториста на два трактора — выходных, конечно, не получалось. Очень тяжело работать без подменного тракториста. Иногда кому-нибудь понадобится сходить домой в деревню, и приходится мне его заменять — садиться за руль! Помощника у меня также не было, и иногда я сутками не ложился спать. Правда, я — парень молодой, на мне мало отражалась такая работа. Здоровья у меня не убавлялось, да и бодрости тоже. Бывало, едешь и песни поешь, и время скорей за песней проходит. И песни-то прилаживаешь такие, чтобы к трактору подошли. Старые-то песни к телегам больше приурочены.

«...И любят песню  
Деревни и села...  
И любят песню  
Большие города!..»

Поешь... Трактор урчит, нагоняет наши стахановские гектары!

Работа в бригаде как с утра загорится, так до следующего утра не остывает! Ведь в две смены работаем. Просмотришь, проверишь машины и ставишь их на ежесменный тех-уход (№ 1 и 2). Тракторист очищал машину от грязи, от пыли. Я тщательно просматривал все трущиеся детали, проверял затяжку подшипников передних колес, через люки осматривал шатунные подшипники.

Этот техуход мы проводим всегда вчетвером: два тракториста, учетчик Павлов, он же у нас и заправщик, и я.

Трактористы открывали люки, прочищали машину, очищали от нагара свечи. Я все осматривал, а Павлов в это время заменял масло в воздухоочистителе, освежал масло в картере (по 4 килограмма) и заправлял горючим машину. Все масло в картере мы сменяли через 30 гектаров, а в пыльное и жаркое время — чаще, примерно через 18 гектаров.

Машины готовы. Передаем их заступающим трактористам. Трактористы садятся на машины, выезжают, начинают работать. Место свое они уже знают. Я заранее подготавливал загон, размечал участки и закреплял их за тракторами.

Мы с Павловым замеряли обработанную землю и тут же начисляли трудодни сменившимся трактористам.

В свободные минутки я читал, занимался по теории тракторного дела, а сам все время следил за работой: не остановился ли кто, не случилось ли чего...

Иногда сам садился за руль. Сделаешь два-три круга, проверишь, не подработались ли подшипники, не ослабли ли болты их крышек.

У меня дело было поставлено так, что малейшую неполадку в тракторе я ликвидировал сам. Зато вся работа у нас прошла не только безаварийно, но и без единой вынужденной остановки.

Этого достичь может каждый. Надо только своевременно просматривать машину и тщательно проводить техход, а особенно перетяжку шатунных подшипников.

А ведь раньше как было?! Не успеешь обработать и 250 гектаров, а уже везешь коленчатый вал на шлифовку — эллипс набился. Сейчас совсем другое дело. Вот у нас два раза набивался эллипс, но я его тут же ликвидировал благодаря правильной перетяжке подшипников, как я уже рассказывал, в четвертом техходе.

В борозде, во время работы мои трактористы особенно внимательно следили за системой охлаждения и смазки. Американцы правильно говорят: «Масло дешевле запасных частей, а запасные части дешевле всего мотора».

Конечно, ни в коем случае нельзя допустить перегрева мотора. Мотор весьма капризная штука. Ведь иногда и вода в радиаторе налита по уровень контрольной трубки, а мотор Перегревается — значит слабо натянут ремень вентилятора, от чего он проскальзывает по шкиву вентилятора.

Я всегда прислушиваюсь к внутренней жизни машины, к

ее сердцебиению. Я улавливаю малейшие перебои, малейшие посторонние стуки. Это, конечно, достигается практикой.

Иногда я незаметно наблюдал за трактористами. Вижу, как Алексей Самохвалов, двадцатилетний комсомолец, внимательно следит за каждым моим движением, вслушивается в каждое название деталей, перенимает даже мои повадки — учится. Я, конечно, не показывал и вида, что все это замечал, но всегда старался, чтобы Алексей присутствовал при разборке и проверке магнето и при всех сложных и ответственных техходах. Алексей очень способный тракторист. Он давал у нас рекордные выработки до 14,25 гектара за смену. В нашей бригаде его рекордов никто не перекрыл. За весь сезон он выработал 1 085 гектаров, сэкономив 4 570 килограммов горючего. Всего он заработал 1 250 трудодней. Его пытался победить Буров Василий, но у него рекорды не заходили дальше 14 гектаров за смену.

Очень жаль, что не было у нас запасной головки блока мотора. Ведь только на притирку клапанов уходило у нас около двух часов. Это очень затягивало нам техходы № 5 и 6.

Пятый техход мы проводили не по норме — через 100 гектаров, а через 200—250 гектаров, и даже с притиркой клапанов мы все-таки управлялись в 6 часов вместо утвержденной нормой 8 часов.

Шарошку клапанных гнезд проделывал я вдвоем с трактористом. Два других тракториста сменяли верхние кольца и подтягивали подшипники. А Павлов в это время фильтровал масло через латунную сетку, промывал картер, масляный насос и менял масло в воздухоочистителе.

Все наши трактористы — первой категории. Работать было легко. Машины они изучили и хорошо овладели ими. Горели все энтузиазмом — дать по 2 тысячи гектаров на трактор.

В нашу работу я ввел одно нововведение, а именно: заменял подшипники среднего и нижнего валика коробки скоростей одновременно.

Обычно бригадиры меняют только подносившиеся подшипники среднего или нижнего вала коробки скоростей, полагая, что этим они экономят запасные части. Очень часто, например, меняют один передний подшипник среднего вала коробки скоростей, быстрее изнашивающийся. Заменяв только один подшипник, мы нарушаем параллельность осей среднего и нижнего валиков коробки скоростей, а, главное, совпадение осей среднего валика коробки скоростей и колнчатого вала, в результате чего рвутся диски муфты сцепления. То же самое получится, если заменять один подшипник нижнего вала коробки скоростей.

Лучше всего при необходимости замены подшипников, коробки скоростей менять их все сразу на среднем и нижнем валах, чем мы обеспечиваем точность взаимодействия рабочих органов передачи.

Помню, года три назад я работал на «интерах». И у нас в бригаде нередко рвались диски муфты сцепления. Я тогда еще понял, что при срабатывании роликов переднего подшипника среднего вала выводится из строя диск муфты сцепления.

Нужно подшипники заменять сразу все, чтобы диск не выходил из строя.

Работали мы все замечательно, но вот отдыха своего организовать достаточно культурно не смогли.

Я бывал в бригаде Суханина. Там дело поставлено хорошо. Но у них и условия другие. Им руководство МТС помогало во всем, а нам нет. По-настоящему нам помогал только один замполит товарищ Прокофьев. Он приезжал к нам, проводил у нас политбеседы. Он изучал с нами все важнейшие моменты текущей политики. Он читал с нами газеты, привозил с собой интересные книжки. В нашей-то библиотеке и двадцати книжонок не наберется. Он много поработал с нами. Вся наша бригада вступила в группу сочувствующих. Мы организовали оркестр из гармони, мандолины и балалайки. Но ни красного уголка, ни столовой у нас не было. А о волейболе, радио и патефоне мы и не мечтали.

Кухни своей тоже не имели и питались уже готовым обедом от колхозов. А это уж какая стряпуха как сварит. Иногда и чисто и вкусно, а другой раз ешь, чтобы только голодным не ходить...

Но мы не унывали и работали.

Бывал я в бригаде у девушек, помогал им налаживать тракторы, учил беречь стахановские минуты, особенно при техходах. Их очень удивляло, как это мы с шестым техуходом справлялись в 8 часов и проводили его не через 200 гектаров, а через 450—500. Это ведь очень серьезный техуход. Его называют даже текущим ремонтом.

Работу своих двух тракторов я установил на повышенных оборотах, подвертывая натяжную пружину регулятора до отказа. Но, к сожалению, пружина сравнительно быстро теряла свою упругость, а это снижало обороты. И, чтобы удержать обороты, приходилось часто менять пружины регулятора и постепенно подвертывать их до отказа. Потом уже мы додумались до решительного мероприятия: взяли да и укоротили на два витка пружину, что позволило нам иметь при холостом ходе мотора 1 210—1 300 оборотов, а при нагрузке в 800—700 килограммов 1 100—1 150 оборотов. Это увеличивало скорость и очень помогало стахановской выработке. Средняя скорость при повышенных оборотах и полной нагрузке трактора у нас была 5,2 километра в час. Средняя выработка трактора в один час — 0,645 гектара в переводе на мягкую пахоту. В отдельные смены часовая производительность достигала 1 и 1,1 гектара. Средняя же выработка трактора за весь сезон на каждую смену — 7,1 гектара.

Между прочим до последнего дня сезона, до 2 ноября, я работал с подачей воды в цилиндры. У меня в среднем выходило 30 литров в смену. При жаркой погоде я доводил до 40 литров, а в холод—до 20. Это дало нам большую экономию горючего. Наша бригада за сезон сэкономила 18 тонн горючего. Это по 9 тонн на трактор.

Конечно, помимо подачи воды в цилиндры, экономии горючего очень помогли правильная регулировка карбюратора

и сокращение до последних возможностей холостой работы мотора.

Ясно, что эффективное использование мощности трактора, а именно переход на третью скорость при недогрузке машины, также сэкономило горючее. Переезды с одного участка на другой мы производили только по заранее намеченным дорогам.

Но вот очень портила нам все дело заправка. Заправку приходилось производить ведрами, а это создает очень много неприятностей. Увеличиваются простои, происходит загрязнение и, наконец, неизбежна потеря горючего. Тут оно и проливается, а при ветре так просто разбрызгивается. Я считаю, что совершенно необходимо механизировать заправку, ввести заправку самотеком или насосом Альвейера.

За весь сезон я два раза заменил поршневую группу (гильзы, поршни, компрессорные кольца и др.), а это значит, что мы провели всего два средних ремонта.

Через 1 тысячу гектаров я сменил коренные подшипники коленчатого вала, через 1 200 гектаров сменил вкладыши шатунных подшипников.

За весь сезон я заменил один раз вкладыши шатунных подшипников, подшипники коробки скоростей и поперечного валика, средний валик, нижний валик и цилиндрическую шестерню промежуточной передачи.

На запасных частях мы сэкономили около 8 тысяч рублей на оба трактора.

2 ноября все работы были закончены.

Мы очень гордимся качеством своих работ. Они все приняты и заактированы на «отлично». Колхозники уважают нас. Про нас даже песенку сложили и распевают:

«Как Василия бригада  
По району славится —  
Пашет землю на «отлично»,  
Всем колхозам нравится!»

Обязательство мы выполнили и, как обещали, проработали весь сезон без единой шлифовки шеек коленчатого вала.

После окончания работ я дал коленчатые валы на шлифовку. Коленчатые валы после шлифовки годны к дальнейшей работе.

Сейчас мы сменили поршни и подшипники коробки скоростей.

Подшипники передних и задних колес мы сейчас не меняем, но во время работы была одна замена их через 1 500 гектаров.

Ремонт окончен. Сделаны все подсчеты. По моей бригаде стоимость запасных частей на один гектар мягкой пахоты получается — 63 копейки, а норма МОЗУ по нашему району — 2 рубля 70 копеек!

Тракторы наши в полной готовности к 1937 году.

В 1935 году моя бригада дала по 700 гектаров на трактор, а в 1936 мы выработали по 2 130 гектаров! Зато и заработок мой увеличился: 1 651 трудодень вместо 398.

Только деньгами я получу 5 тысяч рублей да зерном 5 тонн!

Трактористы наши заработали в среднем по 1 200 трудодней.

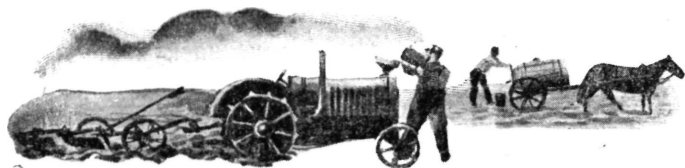
На 1937 год наша бригада остается в полном составе. Мы берем обязательство выработать нашими старыми тракторами по 2 500 гектаров за сезон.

В этом году у нас не было ни одной остановки в борозде. Надеемся в сезон 1937 года проработать также безаварийно и все работы сдать на «отлично»!

***В. Зиновьев.***

Бригадир тракторной бригады  
Кораблинской МТС.





## НЕТ „МЕЛОЧЕЙ“ В НАШЕЙ РАБОТЕ

Это было в 1926 году на Нижней Волге. В нашей артели появился первый «фордзон». Люди сбегались к нам из окрестных сел. Я долго таращил глаза на чудище. Тут же я понял, что прежние мои увлечения, прежние мечты забыты. Я мог думать только о диковинной машине. Долго старался я, чтобы определили меня учеником к трактористу. Курсов у нас тогда не было.

Тракторист попался нам странный. Собственно, он даже не был трактористом. Он был шофером, а к трактору только приспособливаться начал. Он никак не мог примириться с тем, что трактор медленно ходит. По старой шоферской привычке он старался гнать трактор изо всех сил и ужасно злился, что сзади плуг прицеплен, чуть не выворачивал его на поворотах. И никто его не останавливал — никто ведь толком не знал, как надо с трактором обращаться.

Наконец, его уволили. Я стал работать самостоятельно. В 1927 году поехал на курсы в Самару. Через год прошел повторные курсы, а еще через год — курсы раз'ездных механиков. Хотел продолжать учебу в Москве, но пришлось пойти работать на дизеля на строительстве Воскресенского

химкомбината. Позже я имел дело с десятью тракторами на строительстве рыбхоза на реке Пара. Привык здесь хозяйничать с большим числом машин и поэтому заскучал, когда строительство было закончено и осталось на реке Пара всего четыре трактора. Меня тянуло к большой, могучей технике.

Тогда-то и перешел я на Можарскую МТС. Опыт к этому времени у меня был солидный. Без смеха не могу вспомнить первые свои шаги в 1927 году, когда стал самостоятельно работать. Еду я как-то и нарадоваться не могу на своего железного коня: какой он ладный да послушный. Вдруг мой послушный, конь зафыркал и остановился. Стреляет! Я к нему, а он ни с места, ни тпру, ни ну. Стоит, как вкопанный. Тут вся моя любовь к нему прошла, как рукой ее сняло. Это, конечно, неправильно. К машине терпение надо иметь. Вспомнил я, как мой шофер открывал машину, попробовал сам открыть. Лазал, шарил и, наконец, увидел, из-за какой чепухи мой железный конь заупрямился. Оказывается, в коммутаторе соскочила пружинка ролика — контакта не получалось. Я волновался, чуть не топал ногами от злости, но машина не двигалась, пока я не заставил себя успокоиться и внимательно разобраться в ней. Наконец наладил эту пружинку, чтоб ей неладно было.

В 1935 году я добился в Можарской МТС больших успехов: ввел заправку в борозде, сократил время на перетяжку подшипников и вывел самый отсталый на станции отряд в первые ряды.

В 1936 году взбудоражило меня известие о стахановских рекордах, о великой победе замечательного шахтера и его последователей во всех отраслях промышленности. Случилось так, что в это время вызвали нас на праздник в передовую Тепло-огаревскую МТС. Там как раз праздновали получение переходящего красного знамени МК ВЛКСМ, и шли разговоры о внедрении стахановских методов в сельское хозяйство. Возвратившись домой, я договорился с директором МТС организовать стахановскую бригаду.



*Тихон Филиппович Хамаза.*

— В прошлом году мы дали 876 гектаров за сезон, говорю, а теперь 1 500 гектаров обещаем дать!

Нужно сказать, что в 1936 году всякое новое начинание и инициатива подхватывались на лету. Инициаторам сразу спешили на помощь и на самой машинно-тракторной станции и в колхозах. А ведь еще год назад администрация МТС скорее мешала новым рекордам, чем способствовала им. Соревнования не было. Рекордную выработку оплачивали неохотно. Приносишь подменку, говоришь — 7 гектаров вышло на трактор, не верят, говорят:

— Полно очки втирать. Мы такого вздора учитывать не будем!

Вот тебе и на! Чего ж нам стараться-то? Ясное дело, у многих жар к работе остывал от такого глупого неверия в наши силы, в наши рекорды.

В 1936 году обстановка изменилась. Установился правильный взгляд на стахановские методы в сельском хозяйстве. Раньше ведь ужасно трудно было растолковать дело Стаханова колхозным людям.

— Стаханов победил потому, что он силен, здоров, дюжий шахтер, вот и ворочает уголь посильнее других,— вот как кое-кто сначала считал в деревне. Но лучшие люди колхозной деревни скоро поняли и доказали, что стахановский метод в сельском хозяйстве—это правильная расстановка сил, железный график, учет, организация труда и правильное использование машин.

Ребята попались в нашу бригаду славные, боевые. На три трактора СТЗ было нас 12 человек. Трое опытных трактористов, четверо молодых, только-только с курсов, два заправщика, учетчик, бригадир и его помощник. Жалко, что не было у нас постоянного возчика и постоянных сцепщиков. Они менялись при переходе нашей бригады из колхоза в колхоз. И уйма времени уходила на уговор с новыми людьми, которые не знали, как подойти к делу, как быстрее обернуться, чтобы не сорвать нашу рекордную работу. Сцепщиков надо подготавливать постоянных. Во-первых, это большая эконо-

номия времени для тракторного отряда. Во-вторых, из хорошо обученных сцепщиков впоследствии легко будет воспитать хороших, дельных трактористов.

За сезон 1936 года нам пришлось обслужить восемь колхозов. Мы аккуратнейшим образом заранее составили график, вернее — производственный план и маршрут. График — это основа основ в нашем деле. Без графика отряд, как без глаз. Без графика люди с ног собьются, перескакивая с участка на участок. Да и тракторы, простите за шутку, с колес собьются, износ механизмов из-за большого числа переездов неимоверно увеличится.

График мне легко было составить, потому что я в прошлом сезоне хорошо изучил район. Я знал, на каком поле можно работу начать раньше, где места повыше и почва просыхает весной скорее. А в нашем деле урвать у весны день-два — огромное дело. Важно ведь перехитрить быструю, летучую весну и обернуться быстрехонько, чтобы обработать землю, когда она хранит в себе много влаги. Это наверняка хороший урожай.

Кроме того, учет и предвидение, обеспеченные точным графиком, помогли нам избежать лишней потери времени на разговоры с колхозами, поиски колхозного бригадира, поиски участка и т. д.

Мы сберегли тысячи лишних минут благодаря тому, что я заранее провел беседу с агрономами и выяснил, под какую культуру, на какую глубину будем пахать участки.

Многие из нас, трактористов, к мелочам относятся пренебрежительно и бывают за это жестоко наказаны. А я, честное слово, не знаю, существуют ли на свете «мелочи». Для меня нет мелочей, для меня все важно.

Вот, скажем, я добился организации курсов для сеяльщиков. Это нам очень помогло впоследствии. Затем в одном из крупных колхозов, где мы провели большую работу, я добился выделения постоянного возчика горючего. Опять сэкономили много времени — не надо было каждый раз искать нового человека для перевозки горючего к машинам.



*Политбеседа в бригаде товарища Хамазы.*

Колхозники очень охотно шли нам навстречу. Наша быстрая и успешная работа на полях агитировала за нас.

Раньше повара менялись чуть не каждый день, и приходилось каждый раз привыкать к стряпне новых и новых поваров.

Наконец нам выделили постоянного повара. Сразу улучшилось питание. Каждый из нас имел свой прибор, ложку, вилку, нож, тарелку. Раньше-то ведь ели из общей посуды. Это никуда не годится. Я заранее договорился в колхозе о жилье для бригады, а железные койки, матрацы, простыни, одеяла, подушки мы получили из нашей МТС. Экипировали нас тоже не плохо, дали комбинезоны, плащи, рукавицы.

Наконец, колхоз выделил для меня лошадь, которая сыграла не последнюю роль в наших успехах. Куда как меньше времени стало уходить на предварительное изучение

участков, получение необходимых деталей в МТС, ликвидацию случайных перебоев в доставке продуктов бригаде.

Мелочи это? Не знаю! В нашей бригаде эти «мелочи» расценивались очень высоко. Вот, например, та же лошадь порой доставляла сменившихся трактористов домой. У них оставалось поэтому больше времени на отдых. Они были благодарны и на другой день охотнее работали. Одним криком ведь людей не возьмешь, надо им навстречу идти.

Провел я несколько инструктивных совещаний со своей бригадой. Удивительно, как быстро общение с техникой, с машинами перевоспитывает человека. Еще в прошлом году молодые ребята работали с охотой, но как-то неуклюже и неточно. Опаздывали на работу, не следили за успехами товарищей, не интересовались газетами. А теперь тянутся к своей газете, чуть из рук друг у друга не вырывают, любопытствуют, кто вперед ушел в соревновании, кто отстал.

У нас в бригаде был тракторист Михаил Шаров. Работал он первый год, недавно вернулся из армии. На курсах его считали не очень способным к теории, получил он вторую категорию. И в бригаду пришлось взять его не трактористом, а заправщиком. Но он удивительно легко и быстро освоился с делом, применился к машинам и чувствовал их, понимал их, как живые существа. Он не допускал простоев тракторов. Считал, сколько кругов прошла машина, и предугадывал, когда пора ее заправлять.

Есть ведь рассеянные трактористы, которые едут-едут, и вдруг трактор у них останавливается. Они удивляются: «Что бы такое с ним могло стрястись?» А ему заправляться пора, трактору-то! Вот таких «рассеянных» мой Миша сам предупреждал о том, что пора заправляться, чтобы трактор вдруг не остановился в другом конце поля. Следил Миша и за пахотой, за работой плуга и всегда предупреждал меня, если видел какой-нибудь промах в пахоте. Он же подменял тракториста во время обеда.

Мы вообще не прекращали работы в обеденные часы. Трактористы шли обедать, ужинать, а заправщик, бригадир

и его помощник садились на тракторы. И дело двигалось, пахота продолжалась. Заправку с 4 часов в сутки мы свели к 1 часу. Трактор, таким образом, работал у нас не по 18 часов в сутки (5 часов уходило раньше на заправку и на обед), а по 23 часа. Следовательно, мы еще на 5 часов в сутки перехитрили быструю весну.

Помню, выехали мы в поле 14 апреля. Пасмурно было, ветер носился над полями. В низинах лежал еще снег, да и на целине кое-где задержался лед от разлива реки. Я неотступно следил за жизнью земли, за поспеванием почвы. На те участки, которые мы собирались пахать, я ходил за неделю до начала работы. Старался побывать на них после обеда, когда верхний слой оттает, а то утром, во время заморозков, не разберешь состояние почвы. Приеду, пророю чуточку грунт, осмотрю, оттаял ли участок на пахотный слой. В иные дни земля на полтора-два сантиметра оттаивала.

Начали мы с целины. Поля еще не были готовы к весновспашке. Земля была еще сырая, не рассыпалась, рыхлости в ней не было. По грязи пахать станешь — только «замажешь» пласты.

Кончили целину поднимать, а поля еще не готовы. Еще три дня ждали, но время даром не пропало. Выявили отдельные прорехи в организации отряда, добавили недостающий инвентарь, произвели профилактический ремонт. Подтянули болты, перетянули подшипники. А тем временем продолжали следить за состоянием земли, за ходом весны.

20 апреля вышли с тракторами на участки.

Работали мы прекрасно. Подъем был какой-то особенный и среди трактористов и у колхозников. Деревня богатеет знающими, толковыми, культурными людьми. Уже невозможны смешные случаи, об одном из которых я расскажу.

Это было в 1926 году на Нижней Волге. В бригаде нашей остановилось семь тракторов. Прибегает один из новых наших работников.

— Что случилось?

— Масла нет, автола!



— Ах ты, боже мой! А чем-нибудь заменить можно?

Один шутник и отвечает:

— Можно, коровьим маслом!

И этот наивный человек поверил. Таких людей сейчас в колхозах нет. Легче стало работать в нынешней колхозной деревне с тех пор, как техникой она разбогатела и люди оседлали ее.

В нашей бригаде машинам жилось хорошо. Люди относились к ним с пониманием. Поэтому и машины отблагодарили нас отличной, безотказной работой.

В прошлую весну мы сберегли много лишнего времени благодаря целому ряду новшеств в организации работы тракторного отряда.

Скажем, заправку и дозаправку мы производили в борозде, — вот вам экономия и времени и горючего за счет холостых проездов. Участие в этой операции принимало шесть человек: помощник бригадира, оба тракториста, два заправщика и возчик. Все тракторы враз не останавливали, в кучу их не собирали. У тележки поочередно останавливался один трактор.

Работавший в эту смену тракторист сразу принимался очищать трактор от грязи и производил шприцовку. Вступающий тракторист проверял крепления, пробки, помощник бригадира через люки осматривал состояние кривошипно-шатунной группы. Заправщик спускал масло до уровня среднего краника. Масло мы заливали заранее профильтрованное через две сетки, более частые, чем заводская. И это между прочим имеет большое значение для предупреждения расплавки подшипников. У нас, например, не было таких случаев.

Второй заправщик и освободившийся тракторист заливали горючее. Кто был свободен, помогал осматривать и смазывать плуг.

Работа кипела под руками, прямо хоть по секундомеру следи за ней. Вместо положенных 70 минут мы тратили на заправку 25 минут. Вот что значит организация!

Опять тянет меня о «мелочах» слово замолвить, Вот, кстати, о керосине. Чтобы не засорять системы питания, мы и горючее заливали через воронку с сеткой. И никогда ведрами керосин не черпали, а накачивали в ведро ручным насосиком,— это обеспечивало нам чистоту горючего.

Однако, положив руку на сердце, и эта система никуда не годится. Давно пора перейти на механизированную заправку тракторов. При высоком уровне механизации сельскохозяйственных работ просто стыдно мириться с остатками кустарщины.

Во время горячей своей работы мы набрались смелости и по-свойски разделались с некоторыми статьями технической инструкции. Так всегда бывает. В огне соревнования сохраняются только самые проверенные, стойкие, «огнеупорные» части, а все слабое гибнет, плавится. Так мы многое «расплавляли». Например, автол требуется менять в картере через каждые 17 гектаров. Мы же проводили полную смену масла через три смены, т. е. примерно через 25—27 гектаров. И ничего! И машина в порядке и масло дольше работает. Конечно, многое зависит от качества масла. Мы следили за ним внимательно и порою, если надо было, меняли масло и раньше, чем трактор отработает 25 гектаров. К сожалению, не было у нас вискозиметров, приборов для определения вязкости масла.

Так же критически подошли мы к требованию о перетяжке подшипников через каждые 35 гектаров. Мы производили перетяжку через 60—70 гектаров. А трактористы Сергеев и Шаров, чудесно знавшие машину и следившие за ней, бывало, делали перетяжку через 100 гектаров! Это — исключительное достижение. Но каждую смену мы ломиком и рукой проверяли состояние подшипников. И если требовалось, перетягивали подшипники и раньше принятого нами срока.

Между прочим до сих пор многие спорят, кто должен производить перетяжку. Существует мнение, что это дело подстать только самому бригадиру. Я с этим не согласен. Зачем из бригадира какого-то жреца делать и заставлять его

священнодействовать с подшипниками? Этак мы кадры никогда не подготовим. Я, наоборот, помаленьку приучал всех трактористов перетягивать подшипники. К концу сезона каждый из них справлялся с этой операцией.

Перетяжку мы производили прямо на стане. Чтобы защитить раскрытый двигатель от ветра и пыли, мы закрывали его специальным брезентом. Не меньше, чем о машинах, заботились мы и о людях. Неприятно, конечно, человеку весной на сырую землю ложиться, когда залезает он под машину. Иные простуживаются. Мы сделали особые помосты с подголовником и подкладывали их в тех случаях, когда трактористу приходилось ложиться на землю.

Пока кто-нибудь из нас возился с подшипниками, заправщик промывал масляный насос и поддон картера, смазывал плуг, а вступающий тракторист готовил машину к работе, шприцевал, открывал крышку-клапанов для проверки зазоров.

Осторожно меняя число прокладок то с одной, то с другой стороны шатунного подшипника, мы добивались того, что на шейках вала у нас не было недопустимого эллипса. Как-то приехали к нам работники Ряжской опытной станции ВИМ: они не верили, что вал прошел без шлифовки 2 тысячи гектаров.

Во время перетяжки подшипников мы соблюдали все меры тщательного ухода и контроля за машиной и все же заканчивали операцию меньше чем за два часа вместо положенных четырех с половиной.

И так буквально во всех статьях инструкции мы навели свои порядки. Вот технический уход № 5. Смену колец, притирку клапанов и прочие операции мы проводили не через 100 гектаров, а через 200 и 250. Почему? Да потому, что за машиной тщательно ухаживали. А весь техникум № 5 мы заканчивали за три часа при норме в восемь часов. Как мы этого достигли? А очень просто. Мы всегда имели в запасе одну головку цилиндра с притертыми клапанами. Сразу и ставили ее, а снятая головка в свою очередь подготавливалась

для следующего трактора. Головка-то всего одна в запасе, а экономии получается пять часов на каждый трактор.

Пониманием всех свойств машины и внимательным уходом за ней мы удлиннили срок службы и поршневой группы. У двух новых тракторов мы сменили ее через 1 200 гектаров, а у третьего — через 800 гектаров. Вторую смену поршневой группы мы произвели через 700 гектаров.

Одним словом, выработав за сезон по 2 тысячи гектаров, мы сделали тракторам всего два средних ремонта вместо полагающихся за этот срок двух капитальных и трех средних ремонтов. Судите сами, какая солидная экономия средств получилась в результате. Ведь каждый капитальный ремонт влетает в копеечку, да не малую!

Срок среднего ремонта мы опять-таки сокращали тем, что имели готовый комплект шатунов с подогнанными втулками верхней головки шатуна. А это в свою очередь позволяло производить средний ремонт не в мастерской, а прямо в поле.

Регулировку затяжки подшипников передних колес мы проводили через 10 смен. А осевую игру в задних колесах устраняли, когда меняли головку цилиндра, — через каждые 200 гектаров.

Снова и снова твержу, что нет «мелочей» в нашей работе. Вот, вода в системе охлаждения! Какая бы ни была она чистая, мы ее фильтровали. Вообще у нас был закон: ни одной воронки без сетки. Поэтому и накипи у нас не наблюдалось, ни разу не пришлось ее удалять... Для подачи в цилиндры мы также употребляли речную фильтрованную воду. Расход воды в среднем за смену достигал 60 литров. Почему я говорю об этом, — ведь есть чудачки, убежденные, что подача воды в цилиндры необязательна. Это вздор! Я утверждаю, что подача воды в цилиндры, безусловно, повышает мощность трактора, дает большую экономию горючего, предупреждает опасную для двигателя детонацию и связанный с ней быстрый износ деталей поршневой группы.

Вот и все о нашей работе по техническому уходу.

Для повышения производительности важно еще полное использование мощности трактора. Мы этого работягу заставляли трудиться в полную силу. В прицепе у нас был 4-корпусный тракторный плуг с захватом 1,2 метра, конный 2-корпусный плуг, да два звена борон «зигзаг». Это давало рабочую ширину агрегата в 1,7 метра.

Забрались мы и в самое «святое святых» двигателя, подтянули пружину регулятора и увеличили этим число оборотов двигателя. При полной нагрузке двигателя счетчик показывал до 1 085 оборотов, а при холостом ходе — 1 200—1 225 оборотов.

Что это дало нам? Увеличило скорость нашего агрегата до 5 километров в час на второй передаче, что, по моим наблюдениям, улучшило также качество пахоты — плуг энергичнее оборачивал и крошил пласты.

Сев мы проводили на третьей скорости 24-рядной дисковой сеялкой и только днем. Производительность достигала в среднем 35 гектаров в смену. А на комбайне мы работали и днем и ночью. Ночью необходимо только увеличивать освещение. Мы для этого неоднократно использовали даже аккумулятор. Молотбу мы вели круглыми сутками, и днем и ночью.

Словом, жали время во-всю, выжимали лишние минуты из всех щелей, а минуты складывались в дни. Так мы победили самое время. Самый большой из наших рекордов — 13 с небольшим гектаров в смену. Складывается он так: около 11 гектаров пахоты и 2 с небольшим гектара бороньбы в два следа в переводе на мягкую пахоту. Это — рекорд тракториста Сергеева.

Подошла поздняя осень. Подсчитали мы нашу работу. И вышло, что обязательство мы дали на 1 500 гектаров, а выполнили 2 062 гектара.

Могли бы дать и больше, да маршрут у нас был неудобный. Расстояние между нашими колхозами — до 50 километров. Переезды нас замучили и массу времени отняли впустую. Сильно отозвался еще на работе уход нескольких че-

ловец из нашей дружной и крепкой бригады. Орденосеиц Родашин, за которым все тянулись, к осени был переведен на комбайн, а троих вместе с помощникам моим взяли в армию. А тут еще учетчиков пришлось нам три раза менять, все негодными оказывались.

Все эти причины не могли не снизить наши показатели.

Дружная, спаянная бригада—это половина успеха. Жили мы ладно и весело. Тракторист Михайлов, развеселый человек, в часы отдыха забавлял нас игрой на балалайке и веселыми песнями, а Шаров оказался чемпионом по шашкам. В вагончике у нас был запасен увеселительный инвентарь: шашки, балалайка, волейбольная сетка с мячом. Устраивали зажигательные матчи с колхозными ребятами, а утром— с прежним жаром за работу!

И вот какова же была радость друзей, увлеченных соревнованием, когда в поздравительной телеграмме товарища Хрущева вместе с передовыми бригадами Суханина и Бортакoвского была упомянута и наша бригада.

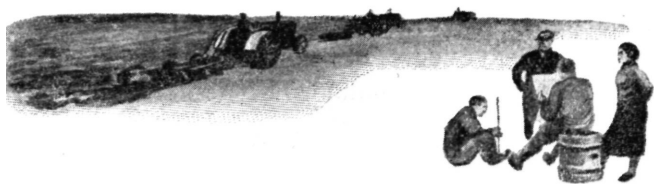
Выполнив 1 500 гектаров, мы включились в соревнование двухтысячников и тогда получили новый привет и поддержку от *Никиты Сергеевича*:

«Поздравляю с победой, желаю дальнейших успехов».

Значит, за нами следят, значит, работу нашу видят, работу нашу ценят! Как же нам не драться в следующем сезоне за 2 850 гектаров на трактор?

***Т. Хамаза.***

Бригадир тракторной бригады  
Можарской МТС.



## МОЙ ОПЫТ

В феврале 1936 года, на совещании бригадиров Тепло-огаревской МТС я взял обязательство выработать за сезон полторы тысячи гектаров на трактор.

Директор нашей МТС и его заместитель по политчасти обещали мне во всем помогать.

До выезда в поле оставалось полтора месяца. Я начал подбирать людей в бригаду: помощника, 6 трактористов, учетчика, подвозчика горючего и 2 подвозчиков воды.

Все мы еголдаевцы и обслуживаем Еголдаевской колхоз— огромный колхоз в тысячу дворов. Здесь мы все родились и после учебы пришли на эти же поля делать свои первые неуверенные борозды... Местность мы знаем прекрасно. Еще в детстве излазали каждую ложбинку, каждый бугорок...

Среди трактористов особенно выделялся комсомолец Баранов. Замечательный, дисциплинированный парень! Они со сменщиком даже на 100 гектаров увеличили свое обязательство.

По выработке впереди всех Александр Иванович Салама-тин. Этот постарше, 1908 года рождения, поопытнее. Он и заработал больше всех.

Помощником у меня был Иван Васильевич Пономарев. Я с ним работаю уже три года.

Учетчик — Кузнецов Василий Герасимович, самый старший из нас. Точный и аккуратный. Каждый день он сообщал нам, кто сколько выработал, сколько сэкономил горючего...

До начала работы оставалось полтора месяца, и мы использовали их для учебы. Организовали кружок по самообразованию, изучали общеобразовательные и технические предметы. Занятия по тракторному делу проводил я. Мне помогал товарищ Гуськов, прикрепленный к нам Рязской опытной станцией Всесоюзного научно-исследовательского института механизации сельского хозяйства (ВИМ).

В мою бригаду дали три новых ХТЗ. При обкатке выяснилось, что в одной машине не работает водяная камера. Ее заменили новой.

К ведущим колесам, чтобы они не буксовали на мокрой земле, я прикрепил очистители. Результат получился замечательный! Во время посевной кампании даже в очень сырую погоду колеса сами очищались и работали почти без буксования. Для очистки отвалов в плугах я тоже завел специальные лопаты.

Кроме запасных частей к трактору (3 пары вкладышей, 1 поршень, 1 гильза, 1 палец, 1 втулка верхней головки шатуна, 12 штук колец) я взял на каждый плуг по 9 лемехов. У нас был набор необходимых инструментов: гаечные ключи, зубила, молотки и т. д. Для ускорения перетяжек мы сделали коловоротные картерные ключи для каждого тракториста.

Я еще запасся паяльной лампой и паяльником, а в колхозе мы раздобыли шестиметровый трос. При весенней пахоте он нам очень помог. В случае буксования трактора мы соединяли его тросом с другим трактором и вытяскивали.

Ящики со всеми инструментами и запасными частями мы держали в полевой передвижной будке.



А будку нашу теперь просто не узнать. Мы сделали в будке откидные койки. Днем они заменялись скамейками, и тогда будка превращалась в красный уголок. Здесь же у нас была маленькая библиотека из известных художественных произведений: «Как закалялась сталь» Островского, «Я люблю» Авдеенко, «Чапаев» Фурманова и др. Мы имели и технические книги по тракторному делу. Была и гармошка, хотя и простая трехрядка. Две игры шашек, домино...

Наступал март. Снег начал таять. Пора выезжать в поле...

Мы уже составили производственный план, разработали точный маршрут, по которому нам предстояло работать весь сезон.

Чтобы выработать за сезон полторы тысячи гектаров на трактор, нужно по нашему расчету в смену давать 6,2 гектара. Мы знали свой участок, знали его размеры, поля перенумеровали и точно разметили маршрут. Мы заранее предусмотрели время на технический уход и холостые пробеги. Клетки мы стремились разбить так, чтобы длина каждой из них была в 20 раз больше ширины. Ведь при длине таких клеток от 1 до 2 километров число холостых ходов значительно сокращается.

Составить маршрут-график мне помог наш агроном Куратов.

Перед самым весенним севом МТС провела пробный выезд в поле.

В моей бригаде не было найдено ни одного недочета.

Я рассказал колхозникам о своем обязательстве выработать полторы тысячи гектаров на трактор и сообщил им точный маршрут.

В нашей МТС я заключил договор на соцсоревнование с бригадиром Поповым. Мы взялись сэкономить 20 процентов горючего и 2 процента смазочного, а вою работу сдать на «отлично».

С первых же дней работы мы установили тщательный уход за тракторами и жесточайший контроль за расходом горючего.



*Иван Николаевич Уткин.*



*Заправка трактора насосом Альвейера в бригаде товарища Уткина. На тракторе товарищ Саламатин, внизу (слева направо) товарищи Кузнецов и Уткин.*

Заправку трактора горючим мы производили только насосом Альвейера, в обоих шлангах которого я укрепил по одному фильтру. В будущем я предполагаю для еще лучшей очистки горючего сделать три фильтра.

На заправку уходило полторы-две минуты, так что благодаря насосу мы только на заправке сэкономили час в каждую смену.

Возчик горючего получил лимитную книжку и вместе с учетчиком Кузнецовым следил за горючим. Качал и мерил керосин Кузнецов. Когда под'езжал трактор, он сразу опускал тарированную линейку, замерял, сколько керосина осталось в баке. Накачают бак и опять замеряют.

Мы накрывали бочки с горючим белыми фанерными щитами. Мы загородили их от солнца, чтобы горючее не испарялось. Всего мы сэкономили свыше 15 тонн керосина.

В среднем мы расходовали по 14,7 килограмма на гектар вместо нормы в 20 килограммов.

Нашей экономии очень помогла правильная регулировка карбюратора. Регулировать только по дыму — ошибка: дым бывает не только от горючего, а и от того, что масло попало в цилиндры при изношенных поршневых кольцах. Очень важно правильно регулировать карбюратор. Это умение приобретается опытом. Черный дым — слишком богатая смесь: воздуха мало, а горючего много. Если слышно чиханье — значит смесь бедная: горючего слишком мало, а воздуха много. Получив бедную смесь, нужно постепенно отвертывать регулировочную трубку карбюратора до установления нормальной работы мотора.

С техуходом № 1 у меня в бригаде дело было поставлено так. К 7 часам утра вся смена приходила в один пункт. Дело шло как по конвейеру: учетчик со вступающим трактористом замеряли керосин и начинали заправлять тракторы, я с помощником проверял состояние моторов, а сменяющиеся трактористы очищали тракторы и прицепы от грязи, проверяли крепления и помогали сменщику смазывать тракторы и плуги. Тут же производилась приемка-сдача агрегата одним трактористом другому. Неполомки устранялись на месте. На весь техуход уходило не больше получаса.

После техухода тракторы сразу шли в борозду. Я требовал, чтобы машины выходили на работу безукоризненно чистыми.

Воду в бочки мы наливали через небольшое отверстие, затянутое сеткой, а чуть повыше дна мы сделали кран. А в прошлом сезоне у нас была открытая бочка, ни о каких осадках мы и не думали, воду наливали в бочки прямо через край, вместе с тиной, ветками, мелкими камешками. Моторы от грязной воды часто перегревались и быстрее изнашивались.

А теперь мы даже фильтрованную воду наливали в радиатор и водяной бак только через воронку с сеткой.

Чтобы не было расплавов поплавок водяной камеры, нужно еще ежесменно прочищать отстойник водяного бачка, фильтр водной камеры и питательные трубки.

Работали мы с подачей воды в цилиндры, и я убедился, что это очень экономит горючее, повышает мощность трактора и бережет машину.

Масло в воздухоочистителе меняли соответственно погоде, обычно через две смены, а при влажной погоде — через три-четыре смены. Промывку же фильтра воздухоочистителя производили через каждые 100 гектаров.

Рязская опытная станция Всесоюзного научно-исследовательского института механизации сельского хозяйства (ВИМ) снабдила нас вискозиметром. Теперь мы могли контролировать, чтобы вязкость автотоплива в картере была не ниже 2,5 градуса по Энглера. Мы полностью меняли автотопливо в картере через 30—40 гектаров.

В середине смены производили дозаправку в борозде, на что уходило не больше 10—15 минут вместо 30. Даже не глушили мотора.

На ежесменный техход полагается по норме 1 час 10 минут, а у нас уходило минут 20—25.

На обед тракториста подменял помощник бригадира или свободный от смены тракторист.

Наши моторы были всегда хорошо отрегулированы. Это позволило работать на повышенных оборотах. При нагрузке свыше 1 тысячи килограммов моторы давали 1 056 оборотов, а при нагрузке в 700 килограммов — 1 100—1 125. Регулировку оборотов мы проводили путем натяжения пружин натяжителя регулятора и гайки поводка дросселя.

Число оборотов у нас проверял специалист из Рязской станции ВИМ товарищ Фомичев. Вообще Рязская опытная станция нам все время помогала.

Первые дни нашей работы погода стояла сырая. Машины могли тащить только 3-корпусный плуг. Недели через две-три подсохло, и я заметил, что тракторы идут легко. Прицепил я еще одноконный плужок. Но он легкий, не дает

глубокой пахоты, а мы пахали под зерновые на 18 сантиметров, а под картофель — на 22. Я привесил на ручку плуга двухпудовую гирию, и он начал брать нужную глубину. Потом я прицепил 2-корпусный конный плужок и тоже с гирей.

Как только прибавили 2-корпусный плужок, сразу повысилась выработка. Но все-таки трактор шел легко. Я попросил Рязскую опытную станцию ВИМ проверить нагрузку трактора. Оказалось, что сопротивление 3-корпусного плуга в сцепке с 2-корпусным конным плужком не превышало 750—800 килограммов. Тогда мы составили агрегат из двух 3-корпусных плугов облегченного типа. Такими агрегатами мы работали до самого конца весновспашки.

Весной у нас работали две 24-рядных сеялки: одна «Красная звезда», другая «Ростсельмаш». Захват у них одинаковый, но емкость семенного ящика первой в полтора раза больше. Сеялка «Красная звезда» вообще несколько более тяжелая, а тем более наша, еще совершенно новая и необкатанная.

На третьей скорости «Красную звезду» с полным семенным ящиком трактор тянул только под уклон, а на под'—ем — при опорожненном наполовину ящике.

Поэтому приходилось учитывать рельеф местности при расчете заправочных пунктов. С этой сеялкой выработка в большинстве случаев не превышала 18—19 гектаров, а «Ростсельмаш» давала и по 25 гектаров.

Однажды я проделал такой опыт: к трактору Баранова прицепил сеялку «Ростсельмаш» и одну конную 12-рядную сеялку «Красная звезда». В эту смену Баранов выработал 33 гектара. Мы заранее заготовили семена. Рассчитали, на каком месте сеялка станет пустая, и соответственно этому расставили мешки. Заправку сеялок производили на ходу.

Зато сколько трудов мне пришлось положить, чтобы уговорить председателя на такую пробу! Мешков в колхозе мало, а тут на каждый агрегат нужно по 30 мешков.

Хочу пожаловаться на колхоз. Он иногда срывал мне план и во-время не подвозил семена. Я звонил в МТС, от-туда приезжали люди и подчас целые сутки улаживали этот вопрос.

Весенние планы мы перевыполнили. Вспахали вместо 500 гектаров 631, а яровых посеяли вместо 140 гектаров 623!

Когда закончили весенний сев, колхоз премировал лучших трактористов. Баранову и мне торжественно вручили по поросенку.

На взмете черных паров мы пахали 3-корпусным тракторным плугом в сцепке с 3-корпусным лаптевским плугом облегченного типа. Захват увеличился до 2 метров.

Пришла пора культивации, но у нас не было культиваторов. Их ждали в МТС со дня на день. Но ждать невозможно! Каждая секунда дорога, и мне пришлось заняться изобретательством. К железной балке, укрепленной на раме облегченного плуга, я прицепил три конных культиватора, рыхлящие лапы которых были переделаны в кузнице на полольные (экстирпаторные). Такими кустарными орудиями мы успешно прокультивировали черные пары. Тракторные культиваторы пришли в МТС значительно позже.

После обработки паров мы занялись средним ремонтом. Надо сказать, что все техуходы мы проводили с большим вниманием.

Весь ремонт у нас проходил по графику. Но нередко состояние деталей позволяло нам отодвигать намеченные сроки ремонта.

Через 100 гектаров мы проводили притирку клапанов. Если клапаны начинают подрабатываться, мощность трактора ослабевает.

Очень плохо, что в моем отряде не имелось запасной головки блока цилиндра. Ведь нужно не меньше  $4-4\frac{1}{2}$  часов потратить на то, чтобы только притереть клапаны, отрегулировать их и поставить головку на место. Если имеется запасная головка, то в ней клапаны притираются уже заранее. А на смену головки тратишь не больше часа.

Вообще же хорошее состояние тракторов позволило нам менять верхние компрессорные кольца не через 100, а через 150 гектаров, техход № 6 проводить не через 200, а через 250 гектаров.

Вот со средним ремонтом у нас получился конфуз. Мы рассчитали, что на ремонт каждого трактора пойдет 4—5 дней, и решили ставить их на ремонт по одному. И вдруг в МТС не оказалось запасных частей. Я их забронировал еще с весны, но оставил в кладовой МТС, чтобы при перевозке они не повредились. А их отдали другим бригадам.

И вот первый трактор у нас еще не вышел из ремонта, а приходится ставить и остальные машины.

Первая машина простояла в ремонте 26 дней, вторая — 18 дней, третья—16 дней. Это вместо пяти!

Мы безвозвратно потеряли много времени. А тут еще из-за отсутствия дождей сильно отстала двойка пара и совпала с уборкой хлебов.

На двойке паров мы имели в сцепке два плуга и две бороны. Работа на шести корпусах дала нам 832 гектара против 500 по плану.

В июле началась уборка. Мы один трактор оставили на двойке, а два перебросили на комбайны.

По комбайнированию мы план перевыполнили в  $2\frac{1}{2}$  раза, так как хлеб вырос очень низкий и комбайн не перегружался. Для уменьшения потерь мы понизили ход хедера, что и дало хороший результат.

У нас в бригаде было два комбайнера, два штурвальных и два слесаря. Они с вечера проверяли комбайн, и на рассвете мы уже приступали к уборке.

На время уборки к нам пришла походная кузница. Она была у нас две-три недели. Кузница оказала нам большую помощь, особенно своевременным ремонтом цепей.

На яровых посевах после вспашки остались глубокие борозды, а земля вследствие засухи не осела. Мы выбирали гоны вдоль борозд и получили таким путем спокойный ровный ход комбайна, низкий срез и чистую уборку. Колхозни-



ки в один голос говорили, что если бы не комбайны — хлеб остался бы на полях.

Надвигался озимый сев. На предпосевную культивацию не оставалось времени. Опять надо было выдумывать да изобретать! Мы сцепили сеялку с культиватором: впереди культиватор, сзади сеялка. Это позволяло лучше использовать мощность трактора на второй передаче и ускорять сев, да и зерно попадало в самую свежую почву. Производительность сева достигала 25—27 гектаров.

С подъемом зяби получилось хуже. Ночью у нас комбайны не работали. Но оба трактора могли бы на скошенном поле той же ночью поднимать зябь. Однако, колхоз не убирал солому из-под комбайнов. Тракторы без дела простояли двадцать пять ночей. И вместо того, чтобы пахать удобные участки по 100 гектаров и больше, приходилось брать мелкие и неудобные. Это крайне снижало нашу производительность. А тут еще на многих полях неубранная солома быстро забивала плуги. Ни взад, ни вперед! Получались большие простои. Приходилось часто отбрасывать второй прицепной плужок. Производительность от этого еще снижалась.

Но зато, когда мы выезжали на просторную площадь, где не валялась солома, мы сразу прицепляли второй плужок, и выработка поднималась до 8—8,5 гектара. И вот из-за небрежности, из-за нераспорядительности колхоза мы упустили верных 500 гектаров.

Выработали мы на каждый трактор немного больше нашего обязательства — по 1 916 гектаров, а в прошлом сезоне — еле-еле по 733 гектара на трактор.

По окончании работ тракторы наши выглядели очень хорошо.

Я уже сказал, что в нашей будке имелись настольные игры, гармонь и неплохая библиотека. Мы выписывали «Московскую колхозную газету», «Рабочую Москву», «Социалистическое земледелие» и три экземпляра журнала «Тракторист».

У нас был чтец — Гриша Баранов, комсорг. Выпускали свою стенгазету «Стахановец», ее редактировал Кузнецов. Он прошел специальный семинар в МТС. Вышло всего 16 номеров. Там освещался ход соревнования с бригадой Попова и с бригадой Кузьмина из Тепло-огаревской МТС. Я писал заметки в каждый номер. В нашей стенгазете была помещена приветственная телеграмма товарища *Хрущева* бригаде Бортаковского.

Ежедневно на специальной доске вывешивались вырезки из газет по вопросам международного положения и внутрисоюзной жизни. Вел доску Кузнецов.

Рязская районная газета все время освещала трудности и достижения в нашей работе. Мы чувствовали ее внимание. На странице соревнования в «Московской колхозной газете» тоже освещалась работа нашей бригады.

Заместитель директора МТС по политчасти товарищ Ключевский был наш частый гость. Он обсуждал с нами важнейшие события: война в Испании, проект о запрещении аборт и помощи роженицам и др. Два раза мы с ним обсуждали проект сталинской Конституции.

Кроме общих политдней, редактор газеты МТС Кукунин провел у нас семь занятий по изучению материалов X с'езда комсомола.

У нас проводились очень интересные коллективные читки. Мы прочитали «Как закалялась сталь» Островского, «Тихий Дон» и «Поднятая целина» Шолохова, «Я люблю» Авдеенко. Мне больше всего понравился роман «Как закалялась сталь».

Доклад товарища *Сталина* на Чрезвычайном VIII Всесоюзном С'езде Советов мы изучали уже в политкружке МТС.

Три раза мы проверяли работу бригады Попова, и три раза Попов со своими ребятами проверяли нас. После проверки вывешивались показатели. Районная же газета печатала специальный дневник хода соревнования наших двух бригад.

Одно время, в мае, мы отстали от Попова на целых 200 гектаров. Об этом, конечно, газета напечатала в дневнике. Это подтянуло нашу бригаду. Мы положили немало сил, чтобы догнать и перегнать Попова.

Очень помогали нам пятнадцатиминутные производственные совещания, дни проводились через день.

Дисциплина была в отряде крепкая. Я с самого начала заявил: опоздавших не буду пускать на машину. А случаев пьянства и в помине не было.

Правда, раз был у нас печальный случай. Один тракторист все время отставал, а как-то гляжу я на суточную сводку и вижу: у него производительность двойная против вчерашнего. Каким же это образом? Пошел на его участок. Промерил вспашку — нехватает трех сантиметров до установленной глубины. Вечером поговорил с ним, пристыдил. Он это сделал из зависти, хотел таким путем поднять свою выработку.

Питались мы в колхозной столовой. А если работали далеко от колхоза, то нам давали повара и возчика продуктов.

Мы боролись за то, чтобы по культуре быть первыми на селе. Мы всегда ходили в хороших костюмах, с галстуками. В особенности Баранов. Он даже в поле являлся принимать смену в белой сорочке и с часами. Потом все это снимал, одевал комбинезон и садился за работу.

Мы организовали парикмахерскую. А баня есть в колхозе хорошая, недавно выстроенная.

В этот сезон я заработал 4 020 рублей да свыше 3 тонн хлеба. Дом у меня хороший, в три комнаты. Я его купил в прошлом году за 2 700 рублей. Сейчас его оштукатурил. В доме чисто и светло. Теперь думаю мебель купить. Уже купил кровать за 180 рублей, тюлевые занавески. Куплю патефон, поставлю радио. Имею прекрасный велосипед. В хозяйстве корова, поросенок, 2 овцы, 10 кур.

Семья у меня: жена, двое детей, 72-летняя мать. Жена моя хорошо одевается. Вообще живем весело и зажиточно.

Я вступил в группу сочувствующих.

И как тут не вспомнить прежнего житья... В нашем селе главным промыслом было нищенство, побирушничество да сбор тряпья. Земли мы почти не имели, какая-нибудь десятина на пять человек. Вся земля принадлежала помещикам Еголдаеву, Шкотову, Яковлеву и генералу Шмельскому.

О плугах и помина не было: только и знали допотопную соху.

Главное занятие — сбор тряпья. И за тряпками обходили наши еголдаевцы с пол-России: и Рязань, и Курск, и Тулу, и Москву, и Нижний-Новгород...

И хотя рядом с Еголдаевым проходит железная дорога, но всю жизнь ходили шелком. Ведь за пуд холщевых тряпок кулаки-скупщики платили всего по 20—30 копеек, а продавали их по рублю за пуд.

Я сам и по тряпки ходил, и побирался, и пастухом был.

Когда в 1929 году организовалась первая в области тракторная колонна, я в числе первых пошел учиться на курсы трактористов. Моя мать всячески восставала против этого, даже всю одежду запрятала. И пришлось мне зимой налегке итти пешком в Ряжск. По дороге себе отморозил лицо.

Сейчас мать не хочет даже вспоминать этого, отмалчивается!

Да и не один я стал человеком! Возьмем наших бригадных ребят. Саламатин до 1930 года ходил по тряпки. А сейчас получил больше 2 500 рублей деньгами и 2 тонны хлеба.

Или комсомолец Баранов. Он сирота. Жил из милости у шурина. Трактористом стал только в 1934 году. А сейчас он всегда нарядный, чистый. В прошлом году участвовал в велопробеге, отвез на своем велосипеде в Москву рапорт о досрочном окончании сева. Там его наградили именными часами.

Если мы будем работать на новых тракторах, беру обязательство дать 3 тысячи гектаров на машину. Если на старых — 2 500 гектаров.

Главное условие — правильно организованное социалистическое соревнование, освоение техники, помощь МТС и

своевременное обслуживание бригады колхозами. Особенно необходимы: запасная головка блока цилиндров, развертка для верхних головок шатуна, комплект шарошек для гнезд клапанов, длинный щуп, малый щуп, бригадирский инструмент, полевой вискозиметр, счетчик оборотов.

Хочу также в 1937 году установить правило: радиатор и водяной бачок заправлять только кипяченой водой.

Нужно будет расширить будку, улучшить бытовые условия, снабдить нас постельными принадлежностями. А то ведь радиус действия нашего отряда до 12 километров. Поля идут очень извилисто, и порой по несколько дней приходится ночевать в полевом таборе.

И будем в 1937 году работать еще более производительно и культурнее организуем свой быт.

***И. Уткин.***

Бригадир тракторной бригады  
Рязской МТС.



# ОТ ДВУХ К ТРЕМ ТЫСЯЧАМ ГЕКТАР

Мне хочется рассказать, как наша бригада боролась за 2 тысячи гектаров на трактор. Конечно, у каждой стахановской бригады много сходных моментов в работе. Поэтому я буду говорить главным образом о том, что отличало нашу бригаду.

Для начала расскажу немного о себе и о том, как формировалась наша бригада.

Мой отец железнодорожник. Раньше я немало гордился этим обстоятельством и с хозяйским видом поглядывал на поезда, мчавшиеся в Ефремов и в Москву. Мне было лестно, что я имею отношение к паровозам, вагонам, людям, которые ложатся спать здесь, а просыпаются в Донбассе или в Москве.

Пожалуй, в течение всех пяти лет, которые я проучился в нашем районном центре Турдее, не было для меня большего удовольствия, чем ездить на поезде туда и обратно в колхоз «Земледелец», где мы жили. Когда я подрос и мне можно было начинать работать, я захотел поступить на железную дорогу — туда, где поезда, быстрое движение, расписа-

ние, точность. Однако, на железную дорогу меня по молодости лет не взяли. Я пошел работать в наш колхоз.

Жизнь и работа в колхозе в первое время мне были не по душе. Они были слишком медлительны. Мы жили не по часам, а по дням. Час не имел значения в нашей жизни. Петухи, восход солнца да наступление темноты—вот что измеряло наше неторопливое время. А мне хотелось горячей, стремительной жизни, где был бы на месте каждый час и каждая минута. Мне хотелось, чтобы всюду было, как на железной дороге.

Начать переделку колхозной жизни на железнодорожный лад я решил с себя самого. Я составлял себе расписание на каждый день и старался его выполнить. Тогда это, конечно, было только забавой. Однако, и эта забава не замедлила дать свои результаты. Она незаметно приучила меня распределять свое время и рассчитывать свои дела.

Я, стал ударником. В колхозе мною были довольны и отправили меня на курсы трактористов. Я их окончил, сдав экзамен на «отлично». С весны 1935 года начал работать трактористом на «сталинце» в одном из отрядов нашей МТС. Зимой вместе с другими трактористами работал на ремонте тракторов. Тут только и началась для меня настоящая учеба.

Здесь на МТС я встретился с двумя лучшими нашими трактористами — Трошиным и Сергеевым. Мы жили вместе, подружились, и я с волнением слушал их рассказы о Москве, о *Сталине* и о том, за что Трошин и Сергеев получили свои ордена. Они выработали по 1 006 гектаров в переводе на пахоту на трактор ХТЗ. Это была большая выработка для прошлого года. Трошин пригласил меня к себе в бригаду помощником бригадира. Я, конечно, охотно согласился работать под руководством орденоносца. Это — большая честь.

Наша бригада состояла преимущественно из комсомольцев, только в этом году закончивших курсы. Тракторы нам, как и другим бригадам, дали новые. Мы взялись за пахоту,

едва растаял снег. Я был полон желанием учиться и следовать по стопам своего бригадира.

Однако, нам пришлось поработать вместе только двадцать дней. Трошина призвали в армию. Его послали в воздушный флот, а я остался вместо него бригадиром стахановской бригады.

Начало моей бригадирской работы было не слишком приятно. Колхозный инспектор качества забраковал 10 гектаров, вспаханных нами еще при Трошине. Мало того, что эти 10 гектаров пришлось перепахать; пришлось выдержать и неприятный разговор с председателем колхоза. Мне предстояло крепко взять в руки лихих молодцов, понимавших стахановскую работу так, что надо сделать побольше, а как сделать — неважно.

Я знал, что высокое качество — это самое главное в нашей работе. Высокого урожая добиться можно, если пахать не только в ранние сроки, но и хорошо. А кроме того, для меня было очевидно, что только при твердой дисциплине и четком руководстве удастся добиться высокого качества в нашей работе.

Пришлось серьезно поговорить с ребятами и сказать им, что, если кто еще допустит брак по своей вине, исключу из бригады самым безжалостным образом.

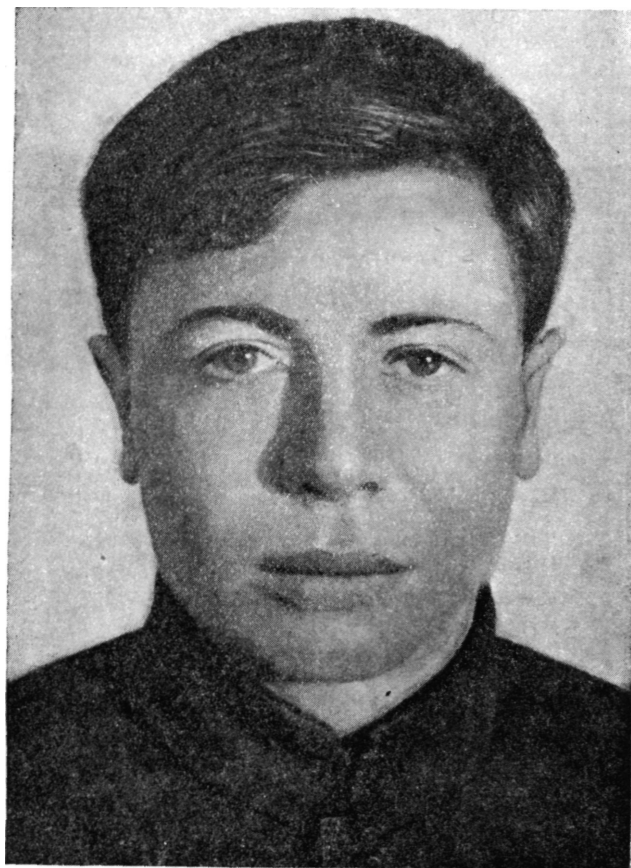
Больше брака -у нас не было. Здесь оказалась не только взятая мною жесткая линия, но и отношение колхозников. Колхозники всегда были удивительно приветливы с нами.

Они старались удовлетворить все наши потребности и создать наилучшие условия для работы. Однако, отношение колхозников зависело от нас самих, от качества нашей работы. Чем лучше мы работали, тем лучше нас принимали, тем вкуснее нас кормили, тем удобнее давали жилье.

Наши ребята подтянулись и, постепенно увеличивая выработку, начали делать по 5—6, а то и 7 гектаров за смену. Но мы могли дать еще больше.

В бригаде уже началось соревнование между трактористами и с каждым днем развевывалось все шире. Сре-





*Дмитрий Васильевич Кузьмин.*

ди наших ребят выдвинулся Артемов, занявший третье место во внутрибригадном соревновании среди трактористов по Московской области. Вслед за Артемовым шел Рязанов, а за ним остальные члены бригады. Когда мы в июне прочли в «Московской колхозной газете», что бригадиры Суханин и Бортакровский берутся вспахать по 2 тысячи гектаров на каждый трактор и вызывают другие бригады на соревнование, мы решили принять их вызов.

Мы видели, что это вещь хотя и трудная, но доступная. Однако, очевидно было, что нужно работать иначе, чем работали до сих пор. Мы условились приложить все силы, чтобы не простаивать попусту. Мы решили почаще советоваться с агрономами и колхозниками. Их опыт имел для нас огромное значение. Надо было только научиться им пользоваться.

Прежде всего я вспомнил о расписаниях, которые составлял для себя, когда мечтал еще о железной дороге. Мы посоветовались с ребятами и установили жесткий план работы. Время и работа каждого из нас были точно расписаны. Каждый знал, что и как ему предстоит делать. Лучшие трактористы брали более тяжелые участки работы, более слабые — полегче.

Мы старались, чтобы ни минуты у нас не пропадало даром. Мы перестали гонять машины на заправочный пункт и заправку начали делать прямо в борозде, куда и подвозили горючее. Покуда один заправлял горючее, двое других смазывали машины. Вместо 70 минут все это укладывалось у нас сначала в полчаса, а затем в 20, а то и 15 минут.

С одного участка на другой мы старались перебрасывать наши машины постепенно. Бывало, что наши тракторы работали в двух, а то и в трех различных местах. Так было удобнее в смысле организации, но мне, как бригадиру, это усложняло работу. Нельзя же быть в трех или хотя бы в двух местах одновременно. Из-за этого страдало руководство, ослаблялся контроль, и трактористы были больше представлены самим себе. Не случайно бригады, обогнавшие нас,

имели большей частью не по четыре трактора, как мы, а по три. Имея три трактора, бригадир может легче руководить и добиться большей выработки на трактор. Он может больше времени уделить каждому трактористу.

Мы стремились не допускать простоев из-за недостатка горючего, смазки, воды. Но из-за недостатка запасных частей в МТС наши машины простаивали иногда по нескольку дней, а один трактор простоял даже 40 дней из-за отсутствия гильз.

Перетяжку подшипников делал я сам. Я научился тратить на нее лишь около 2 часов вместо  $4\frac{1}{2}$  часов по норме.

Здесь я должен остановиться на чрезвычайно важном, по-моему, обстоятельстве. Необходимо уделять больше внимания прицепным орудиям.

Плуги Одесского завода, которые мы получили из нашей МТС, были старые и порядком изношены. Автоматы бездействовали. Плуги эти шли неровно, переворачивали землю плохо, давали огрехи, перегружали тракторы. Нам приходилось тратить немало времени на простои из-за плугов, но поделаться ничего не могли. Весна не ждала, а тяговой силы в колхозе было мало.

Колхозный кузнец Гаврила Васильевич Будкин, изобретатель и искусник, тоже видел это. Он частенько приходил к нам в поле и ругал нас за то, что на наших плугах перекошены рамы и корпуса. Мы молчали, нам возразить было нечего. Действительно, мы могли бы подумать о наших плугах еще до начала нашей работы! Будкин не раз пробовал наладить и отрегулировать наши плуги, но из этого ничего не получалось — в полевой обстановке сделать это было трудно. Как только плуги освободились, мы разобрали их и доставили к Будкину в кузницу. Там общими усилиями выпрямили рамы и стойки отвалов, оттянули лемехи и выверили их на проверочной плите.

Наши плуги работали без задних колес, хотя мы знали, как они облегчают работу. Теперь мы подумали и об этом. Так как колес достать было негде, мы взяли в колхозе ста-

рые колеса от конных плугов, а Будкин выгибал оси и приспособлял эти колеса на наши плуги.

Со старых негодных сеялок мы сняли пружины и применили их для ремонта автоматов. Трактористы старательно помогали кузнецу. Ведь если не работают автоматы, надо каждый раз сходить с машины, чтобы поднять или опустить корпуса. А это лишнее время, лишняя работа и, кроме того, огрехи на каждом повороте.

Будкин учил наших трактористов, как надо обращаться с прицепными орудиями и как ими работать.

Наши плуги пошли намного легче. Это значило, что нагрузка на трактор уменьшилась, и мы чаще могли пользоваться на пахоте третьей скоростью. Так опыт колхозного кузнеца Будкина и его помощь дали нам возможность лучше использовать наши тракторы.

Третью скорость мы включали сначала очень редко, например когда надо было допахать узенькую полоску на легком участке, чтобы не оставлять ее на завтра. Однако, постепенно мы смелели. Мы научились использовать для работы на третьей скорости уклоны. Если на уклон мы шли, как обычно, на второй скорости, то с уклона уже шли на третьей. Это давало нам не меньше одного гектара дополнительной выработки за смену. Все же до самого конца сезона мы относились к работе на третьей скорости осторожно. При пахоте на ней наиболее серьезное внимание уделяли смазке трактора и плуга.

В июне, во время междупарья, не было работы для тракторов. Нам грозил двухнедельный простой. Агрономы говорили, что это время можно было бы использовать для культивации или лущения паров. Но в МТС не было нужных орудий.

Мы никак не хотели мириться с предстоящим простым. Посоветовавшись с руководителями МТС, агрономами и колхозниками, мы достали в нашем колхозе 2-корпусные конные плуги и, сцепляя их по четыре штуки, сделали лущильники. Мы производили ими лущение паров — до 25—30 гек-

таров в сутки, что в переводе на мягкую пахоту составляла 10—11 гектаров. Использование конных плугов дало возможность каждому трактористу, вместо простоя, сделать дополнительно по 150 гектаров, а лучшим из них—Артемоу и Рязанову — по 200 гектаров.

Мы много думали, как бы лучше и полнее использовать тяговую силу трактора. На взмете паров, когда приходилось работать на легкой почве, мы прицепляли к 4-корпусному плугу звено борон. Это опять-таки давало от 2 до 3 гектаров дополнительной выработки в сутки. На севе у нас была норма 20 гектаров, а мы делали до 35. Достигали этого за счет тщательной подготовки работы и своевременной доставки семян..

На время сева мы отвоевали у председателя колхоза двух крепких лошадей с возчиками. Посевное зерно заблаговременно привезли и сложили в штабели по обеим сторонам участков. Во время сева обе подводы находились в разных концах участка. Когда семена подходили к концу, мы давали сигнал ближайшему возчику. Подвода спешила к указанному месту, и мешки с зерном прямо с подводы пересыпались в ящик сеялки. Это, конечно, сэкономило нам немало времени и сил.

Во время сева нам снова немало помог наш друг—колхозный кузнец Будкин. Он был почти все время с нами в поле. Если случались поломки, например ломались кронштейны сеялки, он исправлял тут же на месте.

В самый разгар сезона мне снова пришлось взяться за подтягивание дисциплины. Стали учащаться случаи, когда тракторист ночью остановит машину, прикурнет около руля, да и проспит два-три часа. А я после ломаю голову, почему же так мало вспахано. Теперь мы этому положили конец. Стоило только остановиться мотору, как кто-нибудь из нас спешил к трактору на проверку или на помощь.

Так я убедился, что даже самая жесткая линия не даст результатов, если не будет повседневного контроля.

Но борьба за дисциплину была трудная. Случаи наруше-

ния дисциплины повторялись раз за разом. Я не понимал, в чем дело. Наконец, я докопался. Оказалось, что зло было в моем помощнике Житкове. Этот лентяй забирался под трактор, чтобы делать перетяжку подшипников, и спокойно укладывался спать. Мало того, он потворствовал нарушениям дисциплины и разлагал бригаду. Пришлось снять его с работы. Это оказалось самым лучшим средством. Нарушения дисциплины прекратились.

Мы применяли все средства для борьбы с простоями. Когда у наших тракторов перегорели лампочки в фарах и нельзя было достать новые, я взял в колхозе фонари «летучая мышь» и приспособил вместо фар, чтобы не задерживать ночные работы.

Когда земля была мокрая, председатель колхоза по моему настоянию выделил нам для каждой смены дежурных очищальщиц. Они на ходу очищали отвалы от налипавшей на них земли, а плуги — от грязи.

Весь сезон мы проработали в одном колхозе. Участки мы знали хорошо и имели возможность наилучшим образом применить к ним. Весной мы сразу выбрали наиболее высокие и сухие участки, где и работали, покуда подсыхали нижние. Осенью же, наоборот, мы начинали с нижних участков и переходили на более высокие. Благодаря этому у нас почти не было задержек из-за избыточной влажности почвы и наши тракторы буксовали редко.

Участки для работы мы обычно выбирали подлиннее, чтобы делать поменьше поворотов, а следовательно, работать быстрее. Это также повышало производительность.

Вот основные на мой взгляд причины, позволившие нам уже к октябрьским праздникам сделать по 1 950 гектаров на каждый трактор в нашей бригаде.

Оглядываясь на нашу работу, я должен сказать, что я собой недоволен. Мы недостаточно хорошо использовали лучшее весеннее время и начало лета. Чтобы выполнить свое обещание, пришлось изо всех сил нажимать осенью, когда работать стало много труднее. Мы научились экономить ча-

сы и минуты нашего времени, а теперь перед нами стоит задача экономить минуты и секунды.

Опыт работы прошлого года мне ясно говорит, что можно без особого напряжения пахать по 9—10 гектаров за смену, что даст до 3 тысяч гектаров на каждый трактор за сезон. Для этого нужны боевые трактористы-стахановцы, хороший план работы, четкий, как железнодорожное расписание, и умение использовать каждую секунду своего рабочего времени. Это основное.

Я решил приложить все усилия, чтобы добиться разрешения этой задачи в будущем сельскохозяйственном сезоне. Прежде всего я куплю себе хорошие часы с секундной стрелкой, как у железнодорожников, — заработки позволяют. За этот сезон я заработал около 2 500 рублей деньгами и 180 пудов хлеба. Затем нужно, чтобы в МТС всегда был наготове запас всех частей и деталей, а в бригаде — полный набор наиболее ходовых запасных частей для текущего ремонта и все необходимые инструменты.

Надо наладить наш быт, культурный отдых. Тогда мы будем работать еще быстрее и производительнее. Безусловно, следует организовать доставку в поле еды не только для дневной, но и для ночной смены.

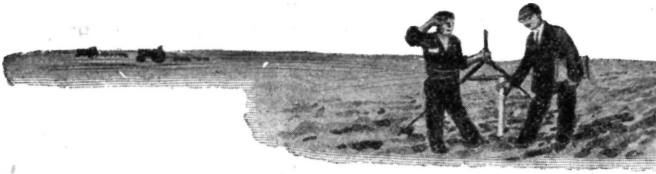
В отряде должно быть не больше трех тракторов. Это позволит лучше организовать труд и облегчит бригадиру руководство трактористами.

Последнее, не менее важное условие — это чтобы каждый из трактористов как можно лучше использовал время зимнего ремонта тракторов для тщательного изучения машины и повышения своей квалификации.

Все идет к тому, что мы, трактористы, будем работать так же четко и согласованно, как железнодорожники. Тогда и 3 тысячи гектаров на трактор не покажутся никому в диковинку.

**Д. Кузьмин.**

Бригадир молодежной тракторной бригады  
Первомайской МТС.



# ПЕРВЫЕ УСПЕХИ

Село Розенфельд считалось богатым. У нас была самая красивая кирха во всей округе, самая лучшая школа и самая большая мельница. Даже бедняки села Розенфельд старались казаться богатыми и независимыми. Когда мой отец просил богатея Бергельмана взять старших сыновей в работники, он говорил:

— Вы понимаете, гер Бергельман, не нужда их гонит, но пусть мальчики научатся у вас жить и работать. Пусть они увидят, как достается хлеб и как добиться ветчины к ужину.

А когда он вернулся домой, то сказал матери:

— Слава богу, теперь нам будет немного легче. Девять всегда меньше, чем одиннадцать...

У меня было десять братьев и сестер. Все мы просили есть, и зимой нам нужны были валенки. На Волге в январе такие ветры, что даже черепицу срывает с крыш.

А летом сухие ветры сжигают пшеницу, и, если земля не поднята тяжелым плугом, как у Бергельмана, а только поцарапана сохой, то немного хлеба удастся снять осенью. Отец хотел разбогатеть, и мать хотела, чтобы он разбога-



тел, и я в детстве хотел, чтобы мне купили такой же синий суконный полушубок с кошачьим воротником, как у сына Бергельмана.

Несколько раз отец бросал землю и говорил матери: «Может быть, на этот раз мне повезет в городе?» Он уезжал в Саратов, а иногда в Москву, но неизменно возвращался домой и снова принимался за землю. Он был и кузнецом и столяром. Но ему не удавалось разбогатеть и в городе, хотя он не пил, не курил, аккуратно молился богу и каждый вечер смазывал сапоги салом, старательно втирая его в трещины.

В августе 1914 года его мобилизовали в армию и отправили на турецкий фронт. Писем мы от него не получали, и я так и не знаю, когда и где его убили. Однажды мать получила открытку с казенной печатью, где было написано: «Готфрид Беллер пропал без вести».

Весной 1922 года я поступил батраком к Бергельману. В тринадцать лет кончилось мое детство, кончилось мое образование. Я стал батраком. Пока на улице было светло, я работал. Когда темнело, я продолжал работать. Бергельман не любил «платить деньги даром». Он умел «выжимать пот» из своих батраков.

В 1924 году бедняки и батраки села — пятнадцать семейств — организовали коммуну и выписали себе трактор. Я ушел от Бергельмана и вступил в члены коммуны. 15 семейств выехало на хутор за пять километров от села Розенфельд. Это была одна из первых сельскохозяйственных коммун Республики немцев Поволжья.

И трактор прибыл. Это был маленький слабосильный трактор «Ойль-Пуль». В первый вечер коммунары до темноты окружали трактор, осматривали его, мечтали о том, как теперь, с трактором, жизнь быстро пойдет к зажиточности. А утром, когда восторги и первое возбуждение улеглись, выяснилось, что трактором-то никто управлять не умеет. «Надо послать кого-нибудь в Саратов на курсы трактористов»; -- сказал председатель коммуны. Я вышел и сказал,



*Генрих Готфридович Беллер.*

что хочу стать трактористом. Все члены коммуны рассмеялись. «Такому малышу доверить трактор! Нет, мальчик, это не игрушка, а двадцать пять лошадей. Возьмешься ты управлять двадцатью пятью лошадьми сразу?» — сказал мне председатель. Со слезами на глазах я убежал домой. На курсы послали моего старшего брата.

Но, пока он, учился, трактор стоял. «Где же нам взять тракториста?» — ломали себе голову коммунары. В то время легче было найти попа, чем тракториста. Но тут пришла на помощь моя мать. Моя старшая сестра была замужем за шофером. Ему написали в город, и он согласился стать коммунаром. Он приехал, проверил трактор, и в тот же день мы начали глубокую пахоту.

Я подружился с шурином. Я попросил научить меня обращаться с машиной. Тогда он сказал председателю коммуны: «Трактор может работать круглые сутки, а я по ночам сплю. Генрих хочет учиться. Пускай он станет моим помощником, тогда мы станем работать в две смены». Уж я постарался. Я мыл и чистил трактор. Я елозил под ним на спине, ощупывал и разглядывал каждый винтик. Через две недели шурин уже пустил меня к рулю. А когда с курсов вернулся брат, я уже умел управлять машиной.

«Зачем я ездил на курсы?» — спросил брат у председателя коммуны. «Не горюй, товарищ Беллер, — ответил он. — В коммуне дела идут хорошо. К осени мы купим второй трактор».

В коммуне появились сеялки, сложные молотилки, сепараторы. Я интересовался всем. Потом, когда коммуна значительно расширилась и перешла на устав артели, я стал колхозным механиком. Я женился, выстроил себе дом и зажил совсем не плохо. В 1929 году я кончил заочные курсы ХТЗ. Я уже не завидовал Бергельману.

Один из моих товарищей бывал когда-то в Рязани. Он хорошо говорил по-русски и предложил мне ехать работать в совхоз под Рязанью. Я соблазнился его предложением и

поступил в совхоз бригадиром тракторной бригады. Но работать в совхозе оказалось трудно. Все трактористы были старше меня и не хотели слушаться. Они говорили, что плохо понимают меня.

Тогда я уехал из совхоза в подмосковный угольный бассейн. Я поступил на шахту «Кротованная». Я работал на подъемнике и в первое время был очень доволен своим новым положением. Я любил машины, а в шахте было много машин, о которых я раньше ничего не знал. Врубовки, отбойные молотки, лебедки — целый мир машин. Но потом меня потянуло к земле. Мне стало тесно в шахте. Все детство и всю юность я провел в степях... Весной, когда начали зеленеть поля, я попросил расчет.

Последние три года я работал в МТС Мирославского района, Московской области, раз'ездным механиком, и работал хорошо, как мог. Во всяком случае, на меня не жаловались, а премии я получал четыре или пять раз. В прошлом году я еще подумывал: «А не вернуться ли на родину, в Розенфельд?» Но теперь мне определенно хочется остаться здесь. Мне было бы трудно расстаться со своей работой и товарищами по бригаде. Мы отлично сработались. Теперь я довольно хорошо знаю русский язык, и ребята меня понимают. Но мне и не нужно много разговаривать, чтобы дело шло хорошо. В этот сезон мы здорово поработали, и теперь каждый знает, что и как нужно делать.

Дело в том, что еще в прошлом году я решил перейти на работу в бригаду. Мне хотелось показать, что может дать трактор, если на нем по-настоящему работать. В стране развернулось стахановское движение. Трактористы тоже начали ставить рекорды, а у нас в МТС дела шли не очень хорошо. Были неплохие трактористы, но их работу не умели организовать. Зимой я вступил в группу сочувствующих, и на собрании, когда меня принимали, между прочим сказал, что если бы мне дали тракторную бригаду, то я дал бы за сезон не менее 1 тысячи гектаров на трактор. Все стали мне аплодировать, а товарищ Воеводин, директор

МТС, пожал мне руку. Я думаю, что он не очень верил тогда, что из этого что-нибудь выйдет.

Я пришел на следующий день к нему в кабинет и показал свои расчеты. Я целую ночь считал, и все получилось так убедительно, что директор согласился дать мне бригаду. Это было довольно смело при норме в 440 гектаров на трактор в сезон — взяться выполнить тысячу. Но потом, когда бригады Суханин и Бортакровский обязались дать по 2 000 гектаров на трактор, я стал соревноваться с ними.

Я хорошо знал трактор ХТЗ и знал, что на этом тракторе в условиях Милославского района можно пахать в смену 8—9 гектаров. Раньше чем принять машины, я тщательно их осмотрел. Тракторы были совершенно новые, но я все-таки проверил каждую деталь и все крепления. Машины меня не подвели бы. Но как люди? Каких мне дадут трактористов?

Я попросил товарища Воеводина дать мне самых молодых, даже неопытных трактористов. Директор пожал плечами: «Что за странность, Беллер? Ты ведь взялся вспахать 1 500 гектаров?!» Но я все-таки настоял на своем. Мне не хотелось, чтобы повторялось то, что однажды уже произошло в Рязанском совхозе: старые трактористы делали вид, что не понимают меня. Они привыкли работать по-своему. Они привыкли работать на грязных машинах, они любили вздремнуть в ночную смену.

Директор МТС дал в мою бригаду трех трактористов, только-что пришедших с курсов, и остальных — самых молодых, какие только были в МТС. Но среди них двое — товарищи Шеймайер и Чинчиков — работали на тракторах уже по пять лет и хорошо знали машину.

У нас составилась молодежная бригада. Я только жалел, что не было в моем отряде ни одного члена партии и ни одного комсомольца.

Когда я впервые встретился со своей бригадой, мне стало понятно, что с ребятами еще нужно много поработать, прежде чем твердо заявить: *обязательство будет выполнено!*

Бригада была вновь создана. Парни с'ехали с разных колхозов и даже в лицо не знали друг друга.

Я не умею произносить речей. Но, когда мы собрались впервые, я должен был поговорить со своей бригадой. Трактористы других бригад смотрели на нас косо. Некоторые даже посмеивались: «выскочки», — говорили одни; «хвастуны», — говорили другие...

Меня в МТС знали все. Меня ценили, я всегда работал на «отлично». В МТС стали говорить: «Если бы все в отряде были такие, как Андрей, тогда еще куда ни шло, а то набрал молокососов». Помню, как встретил меня один из бригадиров и сказал с усмешкой: «Что, Андрей, славу заработать хочешь? Смотри, не насмеши!» (Меня все здесь называют Андреем. Говорят, что Генрих трудно произносить. Никто меня даже по фамилии не называет. Все Андрей да Андрей.)

Первая речь перед бригадой меня очень взволновала, хотя внешне я этого не проявил. Я сказал, что взялся вспахать за сезон 4 500 гектаров тремя тракторами ХТЗ испросил, поддержат ли они меня. Все подняли руки в знак согласия. «Ну, а теперь, — сказал я, — отступить уже нельзя. Давайте условимся, как мы будем работать». Я перечислил основные требования: дисциплина, точность, чистота, любовь к своему делу, и самое главное — знание трактора и выполнение теххода за ним. Работать, не боясь трудностей! Работать и учиться одновременно!

Наверное, я сказал это не совсем складно, но меня поняли.

На следующий день мы приступили к работе. Очень скоро стало ясно, что далеко не все в бригаде верят в победу. Даже Чинчиков, мой помощник, некоторое время колебался, и я долго убеждал его с цифрами в руках. Но все как нарочно складывалось против нас. К сожалению, в нашей работе успех зависит не только от бригадира и его бригады. Нужно, чтобы в этом были заинтересованы районные организации, колхозы и руководители МТС в первую очередь.

Хотя МТС и составила план-график, но с самого начала весенней пахоты колхоз «Верный путь» не подготовил участков. Потом, в течение нескольких дней, он не давал нам прицепщиков. Вопрос об этом пришлось поставить в районных организациях.

Наш участковый агроном не помогал нам. Вместо того чтобы выбрать для нас удобную землю, он посылал тракторы работать в овраги и на бугры, где было бы гораздо легче пахать на лошадях. Однажды он так отрегулировал сеялку, что на 100 гектаров получился недосев в 34 центнера. Пришлось пересевать сначала. Все это, конечно, сказывалось на настроении членов нашей бригады.

В первое время мы работали на одном уровне с остальными отрядами нашей МТС, не забегали вперед и не отставали. Но я был чрезвычайно требователен к чистоте тракторов. Первоначально на ежесменный осмотр тракторов и проведение теххода мы тратили даже больше времени, чем остальные бригады. Зато впоследствии это окупилось. Когда мы вспахали по 35 гектаров на трактор и, согласно правилам технического ухода, нужно было остановить машины для перетяжки, я осмотрел тракторы и дал распоряжение продолжать работу. Машины были в отличном состоянии и не требовали перетяжки подшипников.

Ежесменная тщательная приемка машин одним трактористом у другого, осмотр, мойка, чистка и проведение высококачественного теххода стало правилом нашей работы. И это позволило нам впоследствии проводить перетяжку шатунных подшипников, только вспахав 60—70 гектаров в переводе на мягкую пахоту.

«Как можно меньше простоев» — это был наш лозунг. С каждым днем мы быстрее и быстрее заправляли тракторы. Мы перестали гонять машины к заправочному пункту. Мы поставили заправочный пункт на колесах он стал под'езжать в поле к тракторам. Во время заправки каждый знал свое место. Мы приурочивали заправку к смене, и в ней участвовал весь отряд. Учетчик и один из трактористов ка-

чали насосом Альвейера горючее, другой набивал тавотницы, третий наливал воду...

Воде мы придавали особое значение. Учетчик строго следил за ее чистотой. Правда, мы не кипятили ее, как это делал товарищ Суханин, но тщательно фильтровали... Во время работы тракторист пробовал рукой, не нагрелись ли трубки, подающие воду в цилиндры, не перегревается ли мотор.

Весной наш отряд должен был вспахать 660 гектаров — такая нам была дана норма. Мы вспахали 1 тысячу гектаров. Это воодушевило нас.

Мы могли бы вспахать и 1 200, а может быть, и 1 400 гектаров, если бы все было в порядке и если бы все работали добросовестно. Нам пришлось расстаться с двумя членами бригады: один бросил как-то ночью трактор в поле, пошел спать в будку и проспал всю свою смену. Другой прогулял два дня. Мы попросили руководителей МТС освободить нашу бригаду от этих лодырей. После того как их уволили, у нас уже не случалось прогулов.

К осени мы пришли подготовленным, спаянным коллективом. Каждый знал свое место. Все соревновались между собой. Мы увеличили свое обязательство и включились в соревнование двухтысячников.

Мы установили твердый закон: если трактор остановится — все силы на его пуск. Что бы ни случилось, в любое время — ночью, днем — немедленно приняться за ремонт. Помню такой случай. Как-то ночью на тракторе Украинцева сорвало феррадо муфты сцепления. Украинцев был одним из лучших трактористов. (Потом он ушел в армию, но успел вспахать 980 гектаров.) Авария произошла во втором часу ночи. Он решил идти спать. Я встретил его по дороге к дому.

— Что случилось?

— Сорвало феррадо. До утра все равно ничего не сделаешь. Нужно привезти из МТС запасные части.

От нашего участка до МТС было около 22 километров.



— Так зачем же спать? Нужно ехать в МТС,—ответил я.

Мы достали в колхозе лошадь и поехали в Милославское. Там мы разбудили механика МТС, кладовщика, директора, получили все необходимое и сейчас же выехали в поле. Трактор простоял всего пять часов. А согласись я с Украинцевым, мы потеряли бы целую смену.

Масса мелких организационных усовершенствований обеспечила нам быстрое движение вперед. Так, например, за два-три дня до перехода в новый колхоз я ездил туда, осматривал участок, устанавливал место для стоянки бригады, договаривался с колхозом о доставке нефтепродуктов и выделении прицепщиков. Потом искал помещение для жилья и улаживался, где питаться членам бригады. Затем на новый участок выезжал один тракторист на тракторе. Он делил поле на равные части. И только после этого туда перебирался отряд; каждый знал, где он будет работать.

Много дало нам такое простое мероприятие, как организация обеда в поле. Ребятишки приносили нам обед из колхоза, и мы подогревали его на горне походной мастерской.

Очень помог нам учетчик товарищ Кузнецов. По общему признанию, он лучший учетчик МТС. Он живо интересовался всем, что происходило в отряде, и никогда не считался со своим временем. Он научился управлять трактором и, в случае нездоровья кого-либо из трактористов, немедленно заменял его. По собственному почину он следил за чистотой смазочного и горючего. Перед заправкой трактора он фильтровал автол через частую металлическую сетку, и благодаря этому у нас в бригаде ни разу не случилось выплавки и крошения шатунных подшипников. Во время перетяжки машин Кузнецов тоже помогал нам. Но самое главное — он добился ежесменного учета. По окончании смены говорил каждому трактористу, сколько тот заработал.

Мы работали не для того, чтобы поставить рекорд. Теперь, когда я оглядываюсь назад, то даже удивляюсь: как просто было все, что мы сделали! Порядок, организован-

ность и экономия времени. Мы перетягивали подшипники вместо четырех часов тридцати минут по норме в полтора часа, а то и в час. Мы добились этого в результате строгого разделения труда; разбирали трактор все сообща, но каждый знал заранее, что он будет делать. Украинцев спускает масло из картера, Шеймайер расшплинтовывает тяги, затем они вдвоем снимают картер. Об'едков расшплинтовывает шатунные подшипники, а Скворцов тем временем промывает части в керосине. Потом, пока мой помощник товарищ Чинчиков перетягивает подшипники, остальные заправляют машину. Перетягивал подшипники у нас в бригаде только Чинчиков. Я считаю, что в каждом тракторном отряде должен быть один такой «мастер перетяжки», наиболее опытный и способный механик. Одновременно с перетяжкой подшипников мы просматривали, чистили и ремонтировали прицепной инвентарь.

Запасные части лежали у нас в будке всегда в полном порядке. Нам не приходилось их искать. Инструмент также был разложен по ящикам — каждому ключу и молотку свое место. Мы хоть и не придумали ничего особенного, но старались не терять ни секунды даром.

Известно, что средний ремонт трактора в МТМ должен производиться по норме 106 часов и проводится по нормам Наркомзема после выработки 400 гектаров. Мы же сумели так хорошо сохранить свои тракторы, что они потребовали: ремонта только после того, как обработали 1 тысячу гектаров.

Весь средний ремонт мы проводили в поле и затрачивали на него только один день. Как мы этого достигли? У нас был новый запасный коленчатый вал. Мы его ставили на машину, а снятый вал отправляли в МТМ. Свои машины мы ремонтировали поочередно, и к моменту ремонта второй машины вал с первой машины возвращался к нам из МТМ уже отшлифованным. Подшипники, поршни, кольца, гильзы и другие детали мы подготавливали и подгоняли заранее. Во время среднего ремонта мы не столько ремонтиро-

вали трактор, сколько заменяли в нем детали. Зато наш средний ремонт не уступал капитальному — все машины проработали после него безотказно больше 1 тысячи гектаров.

Мы уделяли очень серьезное внимание работе подшипников. Если в подшипниках после обработки трактором 500 гектаров появлялся ненормальный шум, мы разбирали задний мост и поворачивали обоймы подшипников 3 100 и 4 020 на 180 градусов.

Мы проделали в целях экономии запасных частей такой опыт: в одном из моторов во время среднего ремонта мы заменили только передний коренной подшипник, а у заднего перевернули обойму на 180 градусов. Проработал последний подшипник до конца кампании без малейшего люфта.

К концу сезона цена времени была понята всеми членами бригады. Шеймайер добился рекордной выработки на севе. Он сеял по 35 гектаров в день. Никто не мог за ним угнаться.

Мы старались экономить время на всем. Когда из-за особенностей участка нам приходилось пахать фигурно, вкруговую, плуг оставлял необработанные углы. Раньше их специально распахивали. Это занимало много времени. Теперь мы обрабатываем эти углы попутно, когда тракторы идут на заправку.

Почему же мы отстали от передовиков соревнования двухтысячников? У нас все-таки были и значительные простои. Из 200 календарных дней сельскохозяйственного сезона у нас было 38 дней вынужденного простоя. И если их вычесть, то в среднем на тракторо-смену мы распахивали 5,9 гектара.

Наша бригада обработала в переводе на мягкую пахоту 6 011 гектаров тремя тракторами при норме Наркомзема в 1 320 гектаров.

И если бы не эти простои, в большинстве которых мы считаем виновными руководство МТС и правления колхозов,

мы дали бы дополнительно 400 гектаров мягкой пахоты на трактор.

Во время сева тракторы ежедневно ездили от места пахоты до места сева, по четыре километра. «Какой же это простой? — говорили нам. — Трактор в действии». Но по существу это было потерей рабочего времени. МТМ не отремонтировала сеялки во-время, и нам их дали на три дня позже, чем это предусматривал график.

Некоторые колхозы все еще несерьезно относятся к договорам с МТС. Так, например, в колхозе «Верный путь» должны были построить нам будку к июлю, а сделали только к концу сентября. Сколько раз председатель колхоза срывал своевременную доставку горючего! «Нет свободных лошадей», — отговаривался он. И тракторы простаивали часами. Колхоз имени Куйбышева поставил однажды плугарями десятилетних мальчиков. «Чего вы пристааете? — говорил председатель колхоза. — Договор выполнен. Плугари вышли на работу». Трактористам же пришлось следить не столько за работой машин, сколько за тем, чтобы не случилось чего-нибудь с «плугарями».

Очень плохо у нас было поставлено культурное обслуживание. Даже районную газету мы получали иногда только через 15 дней после выхода. Рабочком ничего не сделал для нашей бригады. Председатель рабочкома за весь сезон ни разу не побывал у нас в отряде.

Но, несмотря на все эти трудности и неполадки, наш отряд выполнил свое обязательство.

В некоторые смены мы вспахивали по 13,5 гектара на трактор. Это показывает, какие огромные возможности у нас впереди.

Обсудив итоги нынешней кампании, мы всей бригадой решили, что в среднем без особого напряжения можно пахать 9 гектаров в смену. Это значит, что с учетом возможных простоев из-за плохой погоды в наших условиях можно обработать каждым трактором 2 500 гектаров за сезон.

В будущем году мы этого добьемся! Зимой мы будем учиться и еще лучше изучим трактор. К двадцатой годовщине Октября мы будем рапортовать руководителю московских большевиков товарищу *Хрущеву*: 2 500 гектаров на трактор — есть!

***Г. Беллер.***

Бригадир тракторной бригады  
Милославской МТС.



## МОЙ ПУТЬ

Еще с детства моим любимым занятием был футбол. Я мечтал стать знаменитым футболистом и, раз'езжая по городам, играть перед огромными толпами зрителей. Не знаю, откуда пришла ко мне такая мечта, но для меня не было ничего желаннее на свете.

Работа по хозяйству у мальчишки известно какая: стеречь скотину, за лошадьми смотреть. Большого труда в этом не было — значит опять футбол! Опять гоняем с приятелями тряпочный мяч, перевязанный веревками.

Не оставил я футбола и тогда, когда наша семья вступила в колхоз. Я, конечно, понимал, что в колхозе надо работать хорошо. Я добросовестно выполнял все поручения, но свободное время попрежнему отдавал футболу. Не оставил я футбола и в 1934 году, когда наш колхоз премировал меня за хорошую работу путевкой на курсы трактористов в Турдей.

У нас в районе организовалась машинно-тракторная станция, для которой нужны были трактористы. Колхозы посылали на курсы своих лучших ударников.

Мы изучали огромную непонятную машину, которой я раньше никогда не видел. Она меня очень заинтересовала, и захотелось обязательно на ней поработать. Было лестно, что такая машина заработает, послушная мне, Пашке Шальневу, футболисту.

Наши сверхударные курсы были рассчитаны всего на 28 дней. Мы усиленно занимались целыми днями. Вечером, после занятий, конечно, футбол. Впрочем, футбол мне не мешал. Я увлекся трактором, втянулся в занятия и экзамен сдал хорошо.

Во время четырехдневной практики я обнаружил у трактора замечательное послушание. Конечно, он слушался меня не так, как футбольный мяч, но все же слушался!

Когда впервые выехали на пахоту, бригадир Зверев проработал вместе со мною всего два часа. Увидев, что я не робею, оставил меня вдвоем с машиной. Новая машина шла хорошо, и я, гордый своей властью над ней и образованностью, делал круг за кругом.

Несколько дней я пребывал в искреннем убеждении, что я прекрасный тракторист и что вообще на тракторе работать плевое дело. Я не придавал особого значения тому, что бригадир сам налаживал машину и не отходил от нее, пока не убеждался в ее полной исправности. Я даже был слегка недоволен бригадиром и считал, что он меня попусту задерживает своими осмотрами.

Однако, это длилось только до первого случая, когда у меня остановилась машина. Я ее завожу, а она не заводится. Я злюсь, бригадира звать стыдно: какой же я тракторист, если не могу сам завести машину?! Опять завожу, а трактор ни с места! В конце концов мне все-таки пришлось позвать бригадира. Зверев быстро налаживал работу карбюратора. Я следил за ним, снедаемый сомнениями, действительно ли я такой хороший тракторист.

А потом пошло и пошло — только держись. Магнето оказалось не в порядке, зажигание получалось то раннее, то позднее! Трактор капризничал, приходилось каждый раз

вызывать бригадира. Я остро чувствовал свое бессилие. Я пришел к выводу, что умею только держать руль, а по-настоящему ничего не знаю.

Я стал внимательно присматриваться к тому, что делает бригадир. Постепенно я овладел основными регулировками, и машину уже начал заводить сам.

Пахали мы тогда гектара по три в день. Мы были чрезвычайно горды собой и снисходительно принимали внимание колхозников. Нам, молодым парням, очень льстило их внимание и то, что они всегда старались дать нам и квартиру и еду получше. Мы были «знатными персонами». И народ собирался посмотреть, как свободные от работы трактористы играют за околицей в футбол.

И вот однажды эти «знатные персоны» были оскандалены, даже просто опозорены! Инспектор по качеству забраковал два вспаханных участка. Он нашел огрехи и вспашку признал небрежной. «Знатным персонам» было так стыдно, что они старались не выходить на улицу. Даже футбол оставили.

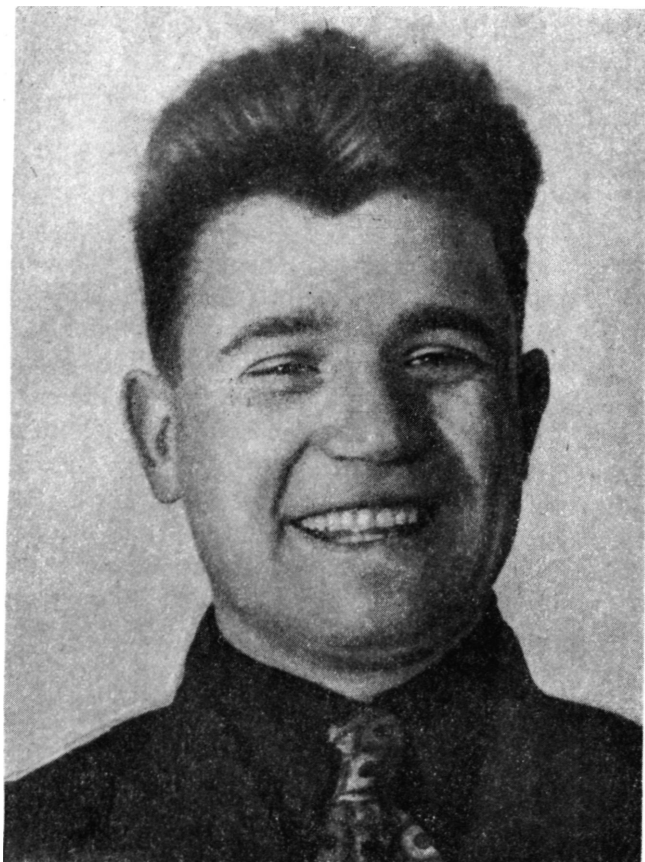
Впрочем это случилось лишь один раз. Зверев, в прошлом механик, был хорошим бригадиром, неустанно учил нас тракторному делу. Частенько случалось, что вечером мы предпочитали футболу изучение мотора. А после этого позора стали заниматься еще чаще.

В общем первый сезон прошел не плохо. Трудно мне пришлось только на под'еме паров. Почва была тяжелая—запущенная и засоренная пыреем. Наши машины надрывались, а мы, натурально, кричали. Но кончили мы в тот год рано — в половине октября.

Я был удивлен, что заработал тридцать пудов хлеба и 600 рублей деньгами. Это совсем немало для семнадцатилетнего парня! Особенно лестно то, что я заработал больше отца. Хлеб и часть денег пошли в семью, а на остальные я приоделся и ходил франтом.

Зимой мы работали в нашей МТС на ремонте тракторов. Вот на этой-то серьезной работе я уже окончательно





*Павел Федорович Шальнев.*

убедился, что трактора не знаю, что мне надо учиться и учиться. Настоящая, глубокая учеба началась именно тут, на ремонте, когда я работал вместе с механиками и бригадами, прекрасно знавшими машину.

Сперва я даже не совсем понимал, о чем они между собой говорят. Я терялся перед обилием и сложностью тракторных деталей. Но старался не показывать вида, что ничего не понимаю. Я кивал головой, даже не зная, о чем собственно идет речь. Однако, мало-помалу я постигал трактор. Я перестал путать детали и уже мог сам вставить слово в разговор механиков.

Теперь я внимательно присматривался к их работе, учился у них заботливому отношению к машине и старался перенять привычку к точной и аккуратной работе.

Я взял себе за правило всякий раз узнавать, из-за чего происходит поломка или повреждение деталей, над ремонтом которых мы работаем. Я старался точно уяснить себе, что и зачем я делаю. По совету Кузьмы Пруткова, которого я недавно читал, я «смотрел в корень» и во всем старался разобраться сам. Я расспрашивал механиков и бригадиров, заглядывал в книжки и не успокаивался до тех пор, пока мне не становилось все ясно.

Это замедляло мою работу. Но я не тужил — я знал, что свое нагоню. Ведь это кратчайший путь, чтобы после работать хорошо и быстро.

Я прекрасно себя чувствовал в мастерской, хоть и был здесь не «знатной персоной», а всего-навсего малоквалифицированным подручным, и даже не очень расторопным.

Когда наша мастерская сгорела и мы собирали тракторы под открытым небом, самочувствие мое ухудшилось. И вовсе не из-за холода, а из-за того, что замерзавшие товарищи частенько не отвечали на мои вопросы, а отругивались...

Весной меня назначили помощником бригадира к Семину. Было у него в бригаде три трактора, работало пять, девушек-трактористок и один тракторист.

Наши тракторы были отремонтированы неважно. На работу мы выехали поздно. Все лучшие участки разобрали бригады, выехавшие раньше. Это сразу сказалось на нашей работе, которую мы начали в колхозе имени Двенадцатого Октября.

Время горячее, тяговой силы в колхозе мало, вся надежда на наши тракторы. А они раз за разом отказываются работать! Девушки волнуются, мы с Семиным бегаем от трактора к трактору — не знаем, за какой раньше браться! Но машины мы знали уже не плохо, со своими тракторами управлялись и, как могли, ободряли наших трактористок.

Хуже всего мне приходилось, когда бригадир Семин куда-нибудь отлучался. Тогда я должен был сам и составлять план работы, и следить за его выполнением, и заботиться о запасных частях, и ходить в колхоз, чтобы наладить подвозку горючего. Я никак не мог быстро управиться со всем этим сразу. Пока проходишь, на поле уже две, а то и три машины стоят — или из-за неисправности или девушки не могут завести. Покуда наладишь тракторы, два-три часа работы потеряно.

Иной раз до того становилось досадно, что я не выдерживал и начинал ругаться. Конечно, ругал я не девушек, — девушки были хорошие и ничем не виноваты, а курсы ругал, наши знаменитые «сверхударные» курсы, и людей, которые думают, что за двадцать восемь дней учебы и четыре дня практики можно подготовить хороших трактористов!

О каком плане работы можно говорить, если пахота идет с перебоями, и простой... простой... Мы стояли иной раз совсем из-за пустяков. То горючего не подвезут вовремя, то смазки нехватит, то нет в запасе пружин для клапанов или не работают свечи. Простой меня очень огорчали. Я все думал, как бы их устранить. Я понимал, что план в работе — это самое главное. Если заглянуть вперед и хорошенько продумать, как будет идти работа, очень многие простои можно было бы предотвратить. Ведь расход горю-

чего и смазочного всегда можно запланировать, а разве нельзя заблаговременно подготовить запасные части для замены?! В некоторых бригадах тракторы стояли без дела по 10—15 дней только потому, что бригадиры своевременно не позаботились о запасных частях или плохо организовали переброску машин с одного участка на другой.

Нам все время приходилось переезжать с места на место. Когда бригада заканчивала участок и с оставшейся работой могли управиться только один или два трактора, я перебрасывал остальные в новое место. И задержки, связанные с переменой места работы, значительно уменьшились.

С нашими девушками мы ладили. Хотя тракторы часто капризничали, они пахали по три, три с половиной гектара, а в иные дни успевали вспахать до четырех гектаров. Это считалось не так плохо. Но мы могли выработать гораздо больше. Ведь были же у нас трактористки Поля Шведова и Нюра Кудрявцева, которые пахали по шести гектаров в день, т. е. в полтора раза больше!

Для меня было очевидным, что дело здесь не в девушках, о которых многие говорили, что им не место на тракторе, а в освоении трактора и в правильном плане работы. Я собирался это доказать. Договорился с нашими трактористками, что мы иначе организуем работу. Мы решили заниматься по вечерам, изучать машину и вместе составлять план дальнейшей работы. Однако, сделать это мне не удалось—меня перебросили в другую бригаду.

Здесь работать стало труднее. Тракторы были заняты на разнообразной работе: то пахали, то перевозили сложные машины из МТС. Пришлось работать и с комбайном. Комбайн мне очень понравился. Я им прямо увлекся. Я все время приглядывался к нему и старался понять, как он работает. Тракторист должен знать все сельскохозяйственные машины. Какой же я буду тракторист, если не знаю, что и зачем прицеплено к моему трактору?

За этот сезон я заработал 800 рублей и 40 пудов хлеба!

Теперь я был вполне солидным трактористом. Зимой я опять работал в МТС на ремонте тракторов, получал по 150 рублей в месяц. Я, как и в прошлом году, старался до всего докапываться сам. Работа теперь подвигалась намного быстрее, чем в прошлую зиму.

Я читал много книг. По вечерам с нами занимался старший механик. Он говорил с нами не только о тракторах, но и об организации работы и руководстве бригадой, о чем я столько думал летом.

Весной 1936 года я стал бригадиром стахановской молодежной бригады. Я был очень доволен этим назначением. Во-первых, лестно, а, во-вторых, у меня были кое-какие планы. Когда я прочел в газетах о рекордах знаменитой Паши Ангелиной, я сделал расчет, прикинул, сколько выходит за смену, и увидел, что ничего невозможного в этих рекордах нет. Я понял, что все дело опять-таки в четком плане работы и в точном его выполнении.

Дали нам четыре новеньких трактора, а трактористов подобрал я сам. Ребята замечательные, крепкие — хоть вызывай любую футбольную команду! Больше половины — комсомольцы, на некоторых я мог положиться, как на самого себя.

С этими ребятами можно было как следует взяться за работу. Наши тракторы стояли в колхозе «Путь к ленинизму», в селе Залесском, там, где нам предстояло начинать работу. Мы прикатили туда всей компанией и взялись за пахоту.

Я с самого начала взял за правило: составлять твердый план на каждый день. Каждая смена еще накануне знала, что ей предстоит делать завтра. Каждый тракторист видел участки, которые он будет завтра обрабатывать: тракторист знал, каковы эти участки, выбирал место, откуда начать, и прикидывал, где можно работать на третьей скорости. Рабочий день трактористов был точно расписан: до такого-то часа пахота, тогда-то заправка, тогда-то обед, тогда-то осмотр машины. Зная расположение участков, я

мог наилучшим образом выбрать места для заправочных пунктов. В борозде мы заправляли машины только на больших участках, когда поездка на заправочный пункт заняла бы слишком много времени. Если же участки невелики, то практика показала, что выгоднее трактору под'ехать на заправочный пункт, чем везти к нему горючее и гоняться за ним по участку. Правда, здесь очень много зависит от расположения заправочного пункта. Его надо устраивать в центре участков, на которых идет работа, чтобы поездки для заправки занимали поменьше времени.

Наш план работы был своего рода графиком, учитывающим условия работы и наши возможности. Были учтены движение каждой машины и работа каждого человека. Теперь уже каждый тракторист имел возможность лучше рассчитывать свои силы и применяться к работе. Кроме того, сокращалась перегонка тракторов с участка на участок.

Участки выделялись с запасом, чтобы работы обязательно хватило на всю смену. Это побуждало лучших ударников обязательно закончить обработку его к концу смены.

С колхозами я с самого начала договорился. Раз они сами заинтересованы в быстрой и хорошей вспашке, значит и должны заботиться о создании лучших условий для работы отряда. Я никогда не требовал от колхозов непосильного или чего-нибудь такого, что не было бы очевидно необходимым.

И что же, отношения у нас установились самые хорошие. Не было случая, чтобы председатель колхоза отказал мне в переброске горючего, воды... Если некого было послать, председатель сам брался за дело.

За работу наши трактористы с самого начала взялись крепко. Пахали по пять-шесть гектаров за смену, а лучшие трактористы Парахин и Рогачев доводили выработку до семи и даже восьми гектаров. Я не особенно торопил своих трактористов — надо постепенно набирать скорость. Работа рывками хуже — расплавят подшипники и неизбежно сдадут темпы. Пока же я напирал на простои, которые

у меня стали своего рода манией. Я старался ни на минуту не оставлять без дела ни один трактор, ни одного тракториста. Я следил, чтобы машины были в абсолютном порядке. Ведь каждая поломка — простой.

Перетяжку подшипников, которую полагается делать через каждые 35 гектаров, я не доверял никому. Я производил ее сам, тут же в поле. Я так наловчился, что это занимало у меня два часа, тогда как в мастерской на это затрачивают четыре. Мой метод перетяжки подшипников заключается в следующем.

Как правило, мы начинали перетяжку не раньше двенадцати и не позже двух часов дня. Летом мы стремились использовать для этой работы самое жаркое время дня, когда нам все равно часто приходилось останавливать машины. Ведь в 1936 году в июне, июле и даже в августе между часом и тремя дня бывало так жарко, что мотор мигмом перегревался, несмотря на усиленное впрыскивание воды в цилиндры. Потерянное время мы наверстывали в течение вечера, ночи и утра.

Я заранее подготавливал полный комплект нужных инструментов и прежде всего ключи, подходящие ко всем гайкам. Под трактор мы подкладывали доски, на которых было удобно лежать человеку, делающему перетяжку. На доски же мы складывали детали. Мы предохраняли мотор от пыли, загоразивая его со стороны ветра специальным щитком.

Работа у нас четко распределялась. Первым делом мы очищали машину от пыли и грязи. Лишь когда она была совсем чистой, мы отвергивали болты картера и начинали расшплинтовку болтов шатуна. Затем я залезал под трактор, рукой, на ощупь, определял люфт, а также боковой сдвиг; снимал вкладыши, просматривал и зачищал наплывы баббита на масляной канавке и холодильниках. Я снимал с обеих сторон равномерно по такому количеству прокладок, чтобы после затяжки гаек «до отказа» вал не проворачивал-

ся слишком туго. Это занимало у меня 15—20 минут на подшипник и позволяло сделать всю работу в два часа.

Тщательная и правильная перетяжка подшипников, недопущение большого люфта или тугой затяжки помогли нам проработать на двух тракторах весь сезон без замены вкладышей. По окончании работы на них оставался еще слой баббита толщиной около 0,65 миллиметра. Насколько я знаю, редко кому удавалось добиться таких результатов.

Правда, сохранность машин, которой нам удалось добиться, зависела не только от правильной перетяжки, но и от правильной эксплуатации тракторов, в частности от того, что мы никогда не работали без впрыскивания воды, особенно в жаркое время.

За первые два месяца мы вспахали по 900 гектаров на трактор. Это очень много! Это выходит по семи с половиной гектаров за смену. Я и сам не ожидал таких успехов. Ведь перед МТС мы обязались сделать по 1 500 гектаров за весь сезон.

Вот результаты моей борьбы с простоями! Если мы и дальше будем так работать, то до конца сезона мы можем надеяться выработать по 2 200, а то и 2 500 гектаров на трактор. Однако, эти цифры казались совсем фантастическими! К тому же нельзя рассчитывать, что все время будут благоприятные условия. Ведь у нас не донские или кубанские степи, где земля ровная, как стол,— знай паши и не оглядывайся. Наша местность холмистая, все склоны и под'емы, участки маленькие. В одном месте, под уклон, можно пахать на третьей скорости, а рядом, на под'еме, едва на первой в'едешь, особенно если почва засорена пыреем.

В Московской области началось движение трактористов-двухтысячников. Руководители МТС собрали нас, и мы, посоветовавшись, дали твердое обязательство вспахать по 2 тысячи гектаров на каждый трактор. Директор и его заместитель по политической части обещали нам во всем помогать.



Я был спокоен. Я знал своих ребят, знал, что они не подведут. Я был уверен, что даже при самых плохих условиях мы сделаем по 2 тысячи гектаров.

Однако, я переоценил свои силы. Скоро вышел из строя один трактор—в нем надо было заменить подшипник в коробке скоростей. Это мог бы сделать и я сам. Но подшипника этого как раз не было в запасе. Покуда МТС достала нам этот подшипник, прошел чуть ли не целый месяц.

Трактористы работали прекрасно. В некоторые дни на хороших участках они проделывали удивительные вещи. Парахин как-то вспахал за смену 13 гектаров — он отлично владел машиной и умел использовать каждый уклон! Он почти все время работал на третьей скорости. По 12 гектаров он пахал довольно часто, и вслед за ним по 12 и по 11 гектаров вырабатывали Рогачев и Рвачев. Они лучше других освоили работу на третьей скорости. Заместитель директора по политчасти товарищ Солодов написал в районную газету статью о Рвачеве как о хорошем трактористе. Рвачев так и не расставался с этой газетой до конца сезона.

Но вот прошло самое благоприятное для работы время. Теперь жара и засуха сменились непрерывными дождями. Почва размокла, все, медленнее и медленнее приходилось пахать. Несмотря на все наши усилия, выработка упала до 5—4 гектаров за смену.

Наше обещание дать по 2 тысячи гектаров находилось под угрозой. Погода все ухудшалась, работать нам становилось все труднее и труднее. Но мы не сдавались. Мы знали, что если сдадим теперь, то обещания своего не выполним.

Шли холодные дожди. Ребята промокали до нитки, но машин не останавливали. Тракторы капризничали, не хотели заводиться. Мы с помощником Васюковым ни на минуту не оставляли их без внимания.

Мы уже приближались к 2 тысячам гектаров. Теперь каждый десяток гектаров стоил прежней сотни.

18 октября. Мы вздохнули свободней: наше обещание было выполнено. Мы выработали по 2 011 гектаров на каждый трактор.

На будущий год я твердо решил добиваться 3 тысяч гектаров на каждый трактор. И я убежден, что мы этого добьемся, если моя бригада будет иметь не четыре, а три трактора и если мы будем лучше обеспечены запасными частями. А руководство МТС должно организовать для нас лучшие бытовые условия, передвижные вагончики, общежитие и красный уголок.

Наши трактористы выполнили свое обещание. Они еще сэкономили 12 тонн горючего. Они заработали за сезон по 3 030 рублей деньгами и по  $3\frac{1}{4}$  тонны хлеба. Раньше, конечно, никому из нас такие заработки и не снились.

На октябрьские праздники вся моя бригада участвовала в московской демонстрации, и мы видели нашего любимого вождя товарища *Сталина!*

Я был очарован столицей. За несколько дней я увидел больше, чем за всю свою жизнь. Я жалел лишь... знаете о чем? О том, что за время пребывания в Москве мне не пришлось увидеть настоящего большого футбольного матча! Я не играл в футбол уже больше года, но все-таки в душе остался футболистом.

**П. Шальнев.**

Бригадир тракторной бригады  
Первомайской МТС.



# Я СМОТРЮ ВПЕРЕД

Октябрьские торжества 1936 года я провел в Москве. Меня в числе знатных людей Московской области пригласили как гостя в столицу на праздник.

Я был на Красной площади.

Я видел *Сталина*. Он стоял на левом крыле мавзолея. Его окружали руководители партии и правительства.

Я никогда не видел моря, но мне кажется, что только с морем можно сравнить Красную площадь в те часы. Шли бесконечные колонны людей, реяли знамена, плакаты, портреты вождей. Ветер разносил по площади музыку. Ее заглушали приветственные крики проходивших. Любовь и преданность несли сотни тысяч людей вождям партии и правительства во главе с товарищем *Сталиным*.

Сердца сотен тысяч людей были наполнены лучшими человеческими чувствами: любовью, радостью, гордостью. И мое сердце было полно любви и гордости. Я был горд за себя, за свою бригаду, за всех окружавших меня людей, что шли по Красной площади.

Над демонстрантами поднимались вверх плакаты с цифрами. То были цифры побед: количество выплавленной стали, сделанных машин, вытканых тканей, сшитых костюмов.

Жалко, что в Москве мы были только двое: я и тракторист нашей бригады Татарников. А вот если бы вся наша бригада тогда была в Москве, то и мы прошли бы мимо мавзолея с плакатом, а на плакате была бы одна цифра:

— 4 173 гектара!

Это столько мы выработали на «сталинце», тракторе ЧТЗ, за сезон 1936 года.

После октябрьских торжеств вместе с товарищами по работе был я на беседе у секретаря Московского комитета партии товарища *Хрущева*. Простыми, понятными и какими-то особо доходившими словами говорил он о том, что уже сделано, чего добились колхозники, трактористы, доярки, льноводы, и что еще нужно сделать.

Потом я вернулся домой в Сараевскую МТС. Скоро меня снова вызвали в Москву. Приехал, а мне и говорят:

— Получайте, товарищ Польшиков, премии.

Премировали меня костюмом и велосипедом. Татарникову я привез из Москвы премию — гармонь.

Работы в поле к этому времени уже кончились. Начинаясь ремонт тракторов. Горячие дни пахоты ушли в прошлое. И вот другой раз задумаешься об этом прошлом. А назад-то хорошо видно, точно на горе стоишь да вниз на долину смотришь. Все дела свои и поступки ясно так видны: вот здесь хорошо сделал, а тут ошибку допустил. Полезно бывает оглянуться назад, проверить свои и чужие дела.

В 1932 году проучился я два с половиной месяца на курсах при Сараевской МТС, и доверили мне трактор фордзон. На трактор садился я с волнением: и очень хотелось работать и боялся, что знаю мало, как бы чего не испортить.

Без особых происшествий проработал я на фордзоне два года. С трактором познакомился поближе и волноваться стал меньше. В 1935 году в нашу Сараевскую МТС при-

шли СТЗ. Я оставил старый фортзон и пересел на СТЗ. В том же году в середине лета пришли к нам и «сталинцы» ЧТЗ. Директор доверил мне одну из машин. До конца года вырабатывали мы на ней 1 500 гектаров.

Очень скоро я убедился, что «сталинец» — это не фортзон, да и не СТЗ. ЧТЗ — машина большая, сильная. Каждый тракторист, пересаживающийся на ЧТЗ, должен сразу же понять и навсегда запомнить, что трактор ЧТЗ более сложный, имеет свои особенности. Эти особенности нужно твердо себе усвоить, чтобы потом не было неприятностей.

Тракторист, который в первый раз увидит ЧТЗ, может быть удивлен. Он не увидит руля, обычного руля, которым управляют фортзоны, ХТЗ и СТЗ. У ЧТЗ управление не рулевое, а фрикционное. ЧТЗ не любит крутых, ухарских поворотов, особенно при большой нагрузке, иначе можно порвать болты во фрикционах и поломать прицепные орудия.

Еще в первые дни, как только я начал работать трактористом на ЧТЗ, произошел со мной досадный случай. Работали мы в поле. Запустил я мотор — работает хорошо. Хочу пустить трактор в ход — стоп! Не идет! Я туда, сюда, а трактор ни с места. Работать надо, а трактор стоит. Каждый из трактористов может понять, какие чувства охватывают тебя в таких случаях: и обидно, и зло берет, и перед окружающими стыдно.

— Что это ты, дескать? Мастер!

Бился, бился я — ничего не выходит. Послал бригадир за механиком, а тот ехать отказывается: не понимаю, говорит, в ваших ЧТЗ, исправляйте сами. Так и не приехал.

А в тракторе мелочь была: разрегулировалась муфта сцепления. Теперь-то я эту неполадку в темноте исправлю, а тогда сколько времени потерял. Неприятность эта может случиться у каждого. Поделюсь своим опытом, так как я делаю регулировку не совсем так, как рекомендуется в инструкции. Я включаю муфту и ломиком повертываю маховик так, чтобы зажимной болт (регулирующей крестовины



*Валентин Сергеевич Польшиков,*

оказался в верхнем положении. Затем включаю одну из скоростей, а муфту выключаю и отпускаю контргайку и гайку зажимного болта. После этого в разрез одной из проушин крестовины вставляю отверточку и делаю по ней легкий удар молотком. Это дает возможность потом легко повернуть крестовину на резьбе. Поворот нужно сделать небольшой, так, чтобы кулачок нажимного диска продвинулся по ведомому диску на расстояние 25—30 миллиметров. После этого стоит только затянуть гайки, чтобы крестовина плотно села на резьбе ступицы. И на всю эту работу сейчас у меня уходит 3—4 минуты, а раньше на нее тратили у нас по несколько часов.

Проверку правильности регулировки я произвожу рычагом включения и выключения муфты. Рычаг должен без усилия проходить через свое среднее положение и оставаться надежно включенным (т. е. не должно быть самопроизвольного выключения муфты).

С особенным вниманием мы следили за бортовыми фрикционными. Муфты управления мы промывали не керосином, как рекомендует инструкция, а бензином. Бензин скорее высыхает и лучше удаляет масло. И в этой работе мы всегда соблюдали один и тот же порядок. Закрыв нижние отверстия камер муфт управления пробками, мы наливали в каждую из камер по ведру бензина. Затем мы приводили трактор в движение (вперед и назад). В это время один из трактористов через открытый люк прикладывал тряпку к наружной поверхности муфт. Должен предупредить, что такая работа требует большой осторожности. После этого мы меняли бензин, потом приводили трактор в движение и попеременно то включали, то выключали рулевые муфты. После удаления бензина мы обычно держали пробки нижних отверстий открытыми и закрывали их только при большой пыли и при переездах через воду.

Тракторист-новичок, работающий на ЧТЗ, должен также внимательно следить за регулировкой рычагов муфт управления. Мы добивались того, чтобы конец каждого рычага

управления имел свободный ход около 8 сантиметров. Еще один совет, относящийся к регулировке тормозов. Нормальное торможение должно начинаться при нажиме педалей приблизительно на половине их хода. Нужно следить, чтобы тормозная лента не терлась о барабан, а прижималась бы к барабану только при нажиме педалей. Растормаживающие пружинки бандажей тормозов должны быть всегда достаточно подтянутыми.

Особого внимания требует регулировка сальников втулок ведущих звездочек. Дело в том, что даже при внимательной подтяжке всех четырех гаек мы иногда наблюдали пропуск масла уже через две недели. Мы пытались заменить пеньковую набивку войлоком, но этот опыт успеха не дал.

Очень рекомендую товарищам, начинающим работать на ЧТЗ, всегда проверять правильность натяжения гусениц трактора. При правильном натяжении полотна оно должно приподниматься ломиком на 4—5 сантиметров над верхним роликом. Если натяжение будет слабым, то быстро сотрутся флянцы полуосей. А тугое натяжение приведет к быстрой сработке пальцев и других деталей гусеничного хода. Я, лично, всегда следил, чтобы натяжные пружины были одинаковой длины, а натяжные колеса не имели перекосов.

Осматривая новый трактор, я однажды, заметил, что масляная трубочка, подающая смазку на шарикоподшипник рулевой муфты, была отогнута в сторону. Казалось бы, с первого взгляда — мелочь! Но в нашей работе и особенно при работе на ЧТЗ мелочей нет. Трубочка была только немного отогнута, но смазка-то уже миновала подшипник и попадала в камеру. Каждому трактористу ясно, что это могло привести к неприятным последствиям.

На ЧТЗ тракторист сталкивается с относящимся к системе питания вакуум-аппаратом. По внешнему виду вакуум-аппарат может казаться исправным. Но малейшая неисправность в соединении питательных трубок уже нарушает правильность его работы. Соединения питательных трубок нуждаются в тщательной проверке.



Работа на ЧТЗ приучила меня к еще большей внимательности. Ведь стыдно быть виновником поломки такой чудесной машины.

Здесь я рассказал о технической стороне дела. Все советы, мною изложенные, являются результатом опыта. Знание своего дела, овладение техникой, изучение особенностей ЧТЗ — это много, но далеко не все. Кроме техники, надо усвоить организационные и другие навыки, от которых зависит успех работы. Это я очень остро почувствовал, став бригадиром.

Кончил я сезон года, проработал немного на ремонте и в январе 1936 года поехал учиться в областную школу тракторных механиков в город Сапожок. Вернулся я из школы на 20-дневную практику в начале мая. Но у нас не ладилось с ЧТЗ. Меня сделали бригадиром, да так и оставили на работе.

Работать самому на тракторе — это одно дело, а руководить бригадой — совсем другая статья. Там у тебя один трактор, а тут наваливаются десятки самых разнообразных дел: ты должен быть и механиком, и хозяйственником, и изобретателем, и воспитателем.

Меня часто спрашивают: как это вы добились такой выработки, в чем, дескать, секрет?

А секретов никаких нет. Прежде всего, работали мы честно и добросовестно. Я, как бригадир, старался всегда смотреть вперед, не ждал, пока случится та или иная неполадка, а старался ее предупредить. И, по моему, каждый, кто хочет хорошо работать, должен быть предусмотрительным.

Я стал бригадиром уже к окончанию посевной и потому сам не мог своевременно заняться графиком. Отсутствие такого графика тормозило нашу работу. У нас было много перегонов тракторов с участка на участок.

На выбор земельных участков бригадир должен обращать самое серьезное внимание. ЧТЗ нужны большие участки. А у нас бывали случаи, когда загона нехватало для од-

ной смены. В колхозе «Большевик» нас перегоняли шесть раз. Сколько мы на этом потеряли времени — вспомнить страшно. Бригада, желающая хороших результатов, должна тщательно подготовить график, твердо установить очередность работы на участках и, главное, сделать все это заблаговременно. Это один из моментов работы, когда бригадир должен проявить свою предусмотрительность.

Я всегда имел при себе временные правила технического ухода за ЧТЗ, но я могу с полной ответственностью сказать, что не всегда следует слепо выполнять инструкции. Технику нужно совершенствовать. Мне кажется, что опытный, хорошо знающий свое дело человек может себе позволить производственный риск.

Мы пахали зябь в колхозе «Трудовик». По количеству выработанных гектаров (около 2 600) пришло время менять цилиндры. Рассматривая кольца, я заметил, что у них очень острые края. Я подумал, что это, наверное, ускоряет сработку цилиндра, и решил снять фаску, т. е. несколько закруглить острые края колец. Так и сделал. Сменили цилиндры. Я сам сел за трактор (вообще я ввел себе за правило после ремонта каждый трактор пробовать самому, поработать на нем некоторое время). Двигатель завелся прекрасно и мощности не потерял. Мой опыт целиком удался: цилиндры стали служить значительно больший срок.

Правила технического ухода — очень нужная вещь. Бригадир, работающий с ЧТЗ, обязательно должен ими руководствоваться, но вместе с тем к этим правилам следует относиться и критически. Ведь на правилах написано, что они «временные», а значит не совсем полные и точные. В правила надо вносить поправки и дополнения на основе опыта.

Вот в правилах технический уход № 5 предписывается проводить только в мастерских. Мы его проводили в поле. Но притирку клапанов мы делали заранее, на запасной головке цилиндра. Это нам давало экономию времени почти на 50 процентов.

На проведение технического ухода № 6 по правилам допускается 16 часов, а мы тратили не больше восьми. У нас всегда были запасные цилиндры и заранее подогнанные кольца. Это и помогало нам экономить время.

Во временных правилах технического ухода предусмотрено далеко не все. Там нет инструкции о том, как производить регулировку затяжки дисков трения вентилятора. Конструкция вентилятора ЧТЗ вообще неудачна. Центр тяжести вентилятора далеко смещен от опоры, передача зубчатая, а потому валик работает не только на изгиб, но при тугой затяжке дисков трения и на скручивание.

Тракторист моей бригады Татарников работал в колхозе «Трудовик». Пахали зябь. Я в это время уехал в МТС. Слышу, ищут меня, кричат:

— Поезжай в поле. У Татарникова поломка!

Приехал я к трактору. Оказалось, что лопнул валик вентилятора. Выточили новый валик. Через 10 дней — снова авария: валик скрутился, разбилась крышка распределительных шестерен. Наш механик Голубев сумел исправить эту поломку. С тех пор я особенно тщательно слежу за затяжкой дисков трения. Я смазываю диски солидолом, чтобы обеспечить их пробуксовку при пуске мотора.

Я проверяю затяжку дисков следующим образом: у неработающего мотора вентилятор должен проворачиваться от легкого усилия руки. Рукой следует брать за край одного из крыльев. Если вентилятор проворачивается с трудом, — затяжка недопустимо тугая.

Как часто в практике работы трактористу приходится на короткое время останавливать трактор. Обычно при временной остановке трактора выключают только муфту сцепления. В этом случае, по моему мнению, при холостой работе мотора происходит износ бронзовой втулки ведущего диска (что может повести к более частым разрывам сережек) и, кроме того, ускоряется сработка феррадо. Я, лично, в таких случаях поступаю следующим образом: выключив муфту и

Скорость, включаю снова муфту. Таким приемом я устраняю преждевременный износ деталей, муфты.

При весенней пахоте в сцепке у нас было два 4-корпусных плуга. Иногда к ним дополнительно присоединяли еще 3-корпусный плуг. Такая нагрузка на ЧТЗ мне показалась недостаточной. Сначала в виде опыта я увеличил число корпусов до 12, потом до 14, затем и до 15. Испытал сам и убедился, что на той же рабочей скорости трактор тянет хорошо. Со старым прицепом тракторист Татарников давал за смену от 10 до 12 гектаров, а с увеличенным захватом стал пахать по 16, 17 и даже 22 гектара за смену.

По опыту своей работы на ЧТЗ я могу сказать, что повысить его производительность можно также путем некоторого увеличения числа оборотов мотора. Увеличивая напряжение натяжной пружины регулятора, я доводил количество оборотов мотора примерно до 700 (точно не мог установить потому, что у меня не было счетчика). При увеличенных оборотах мотор работал лучше.

Я еще раз хочу повторить, что всегда в своей работе я внимательно следил за мелочами. Вот взять хотя бы запорный инвентарь. Он хранился у нас с большой тщательностью. В специальном ящике у нас лежали шприцы, ведра, лейки. Масло мы применяли только фильтрованное. Воду для системы охлаждения мы тоже всегда фильтровали, предупреждая этим образование накипи и перегревы мотора.

Сменившийся тракторист освобождался целиком. Я не нагружал его никакими обязанностями и поручениями, считая, что он должен отдыхать.

Вначале в нашей бригаде бывали случаи опоздания трактористов. Я призадумался:

— Штрафовать?

Это могло сразу испортить взаимоотношения, а потом я не был уверен, что это достигнет цели. Я решил применить следующую меру: если сменщик опаздывал, трактор начинал новый заход.

Молодой, опытный, но горячий Митя Скуратов очень хотел обогнать более спокойного и более знающего Ваню Татарникова. Оба они шли почти ровно, а при таком положении опоздание сменщика давало сменяемому трактористу значительный перевес. Опоздания быстро прекратились. Соревнование помогло бригаде держать высокую дисциплину.

Я всегда присутствовал при смене, а затем приступал к своим обычным занятиям: готовил все необходимое для ближайшего ремонта, проверял с председателем колхоза и агрономом качество работы. Я все время смотрел вперед, рассчитывая и примеряя. Я знал, когда у возчика выходной день, и заранее запасал горючее. Мелочи, даже сломанная лейка, никогда мною не забывались. Я знал цену мелочам, я помнил, что они могут вызвать простой больших мощных машин.

В течение дня я неоднократно проверял работу трактористов и состояние машины.

Так подошла осень.

Зашелкали костяшки счетов. Наш ЧТЗ дал 4 173 гектара (при сезонной норме в 1 800 гектаров), сделал 80 процентов работы на «отлично» и 20 процентов на «хорошо». Я заработал 1 990 трудодней. А каждый трудодень — это 3 килограмма хлеба и 2 рубля 50 копеек. Татарников тоже заработал 1 990 трудодней. А Скуратов — 1 800 трудодней. Наша бригада сэкономила 16 тонн горючего и 2 тонны смазочного.

4 173 гектара на один трактор—это неплохой итог!

Но вот я, оглядываясь назад на пройденный путь, спрашиваю себя и своих товарищей по работе:

— Что же, это предел? Это все, что может в наших условиях дать «сталинец» ЧТЗ за сезон?

И мы вынуждены признаться:

— Нет, это далеко не предел!

Как я уже говорил, мы много потеряли на длинных и иногда бестолковых переездах с одного участка на другой. Мы трое, я и два тракториста—Татарников и Скуратов, срабатывались хорошо, но зато у нас часто менялись остальные

члены бригады. Особенно плохо обстояло дело с прицепщиками, нам часто давали совсем неподготовленных людей. Я считаю, что прицепщики должны быть постоянными.

Не всегда гладко у нас в бригаде было с бытовым обслуживанием. А кто может отрицать прямое отношение качества обеда к производительности труда?

Мы получали приветствия, премии от МТС и районных организаций. О наших показателях писали в газетах. Но бывали такие периоды, когда к нам подолгу никто не заглядывал. А когда мы жаловались, то получали в ответ искреннее изумление:

— Да ведь вы и так план перевыполняете! А нам нужно подтягивать тех, кто отстает.

И мы опять оставались одни. А если бы мы всегда получали необходимую помощь, дельный совет, то результат нашей работы был бы еще значительно лучше. Мы нуждались в помощи — недостаточным было и техническое квалифицированное руководство, хотелось и более внимательного отношения к нашим бытовым нуждам и удовлетворения наших культурных запросов.

В начале января закончили мы ремонт своего «сталинца». Он снова готов к выходу в поле.

Взяли мы обязательство: дать в сезон 1937 года не менее 5 тысяч гектаров на каждый ЧТЗ. И берет уже сомнение: а удержимся ли мы в передовых рядах, дав только 5 тысяч гектаров? Не обгонят ли нас товарищи, как обогнала в 1936 году Паша Ковардак?

А так хочется: в великий день октябрьской годовщины пройти по торжественно гремящей Красной площади, пройти мимо мавзолея, пройти перед товарищем *Сталиным*, пройти со своим плакатом, на котором была бы такая цифра выработки нашего «сталинца» ЧТЗ, чтобы сам товарищ *Сталин* обратил внимание.

***В. Польшиков.***

Бригадир тракторной бригады ЧТЗ  
Сараевской МТС.



# БОРЬБА ЗА ВРЕМЯ

Помню, первый фортзон увидел я в 1927 году в коммуне. Мы, ребята, сено убрали. Вдруг заметили: стоит штука железная на колесах, а поблизости никого нет. Нас разбирало любопытство. Догадались, что это и есть трактор, о котором кое-что уже слышали. Видим, руль круглый на тракторе. Руки так и зачесались. Кто-то из нас на сиденье забрался, вертит рулем, а остальные рядом выются, оторваться от машины не могут.

Вдруг, как гром среди ясного неба, чей-то сердитый голос:

— Брысь, негодные! Откуда вас понасыпало? Пошли, пока целы, чертенята!

Сторож! Мы — давай бог ноги. Как я ни спешил, сторож успел-таки хлопнуть меня по шапке. Вот это и было первое мое знакомство с трактором.

С тех пор не покидала меня мечта стать трактористом. Во сне видел, что за рулем сижу. А нужно сказать, что несколько лет назад молодежь наша не очень-то тянулась на курсы трактористов. Толком ведь никто не знал, какая великая от машин польза, а работа тракториста казалась тя-

желой. Ну, а я на собственной спине испытал возню с сохой, когда неизвестно, кто больше сил тратит, человек или лошадь. Я кланчил, кланчил, просил, молил, чтобы послали меня на курсы. Вот меня и послали в 1933 году.

Машинно-тракторная станция находилась в те годы в Сапожке, это в 29 километрах от Можар. Мне с первых же дней как-то особенно легко давалась теория. Курсы были четырехмесячные. Но я учился хорошо, и через три месяца меня перевели на курсы бригадиров. Там я еще два с половиной месяца проучился.

А после работал сезон трактористом.

Практика на первых порах давалась трудно. И, наверное, я немало, как говорится, дров наломал, пока понял все хитрости обращения с машиной. Управлял я в те годы трактором СТЗ.

Однако, я скоро освоил трактор, так как теорию знал уже не плохо.

Смешно мне было вспоминать, как сторож меня по шапке хлопнул за ребячье мое любопытство. Видел бы он теперь, думаю, как ходит трактор под моим управлением... И тайн никаких от меня не имеет, и нутро машины, вся ее подноготная были передо мной, как на ладони.

А потом, к великому моему счастью, послали меня учиться в годичную школу тракторных механиков в Кашин. Звание механика я получил в 22 года.

Только закончил учебу, как вдруг меня самого назначили... преподавать тракторное дело. Еще недавно, не отрываясь, смотрел я в рот учителю, чтобы ни одного слова не пропустить. А тут, вижу, мне в рот смотрят парни, будто слова, которые я говорю, могут упорхнуть куда-нибудь от их внимания. Преподавал я на курсах четыре месяца.

В апреле 1936 года пришли к нам впервые два челябинских трактора. До тех пор на станции работали только сталинградские и харьковские машины.

Меня за живое взяло. Потянуло в поле, на новые маши-





*Даниил Матвеевич Темнов.*

ны. И я места себе не находил, пока не прочитал приказ о назначении меня бригадиром по челябинцам.

Нужно сказать, что освоить ЧТЗ значительно труднее, чем колесные тракторы.

Управление у ЧТЗ совсем иначе устроено. Управляется он не баранкой, а с помощью рычагов, которые требуют тщательной регулировки. Если не следить за ними, не проверять время от времени — беды не оберешься. Когда слишком туго затянешь их, того и гляди, что разорвет упорный подшипник.

Трудно дается и приобретение навыка по перетяжке подшипников. Кроме четырех шатунных подшипников, у ЧТЗ ведь еще и три коренных баббитовых подшипника, которые также нуждаются в перетяжке.

Требуется большое внимание при регулировке тормозов, сальников малой шестерни последней передачи, натяжения гусениц трактора... Быстро убедились ребята, работавшие прежде на сталинградских тракторах, что работа на ЧТЗ — это уже более высокий класс техники.

А все же большая радость — овладеть новой машиной! Все равно, что с новым человеком знакомишься. Как люди бывают разные, со своей особой повадкой, особым нравом и характером, так и машины. Я много читал о летчиках-испытателях. Дух захватывает, когда думаешь об этом отважном изучении человеком машины в воздухе. У нас, конечно, дело попроще: под колесами трактора — надежная земля. Но и до сих пор я помню свою первую учебную езду. Какая неуверенность, какая тревога! Что же испытывает ученик-летчик впервые в воздухе?

Мы нарадоваться не могли на новую машину. Это хороший работяга, прямо богатырь железный. СТЗ отдает на крюк 15 лошадиных сил, да столько же тратит на себя. А наш челябинец тратит на себя только 10 лошадиных сил, а на прицеп отдает 50 лошадиных сил. Кроме того, гусеницы позволяют ему легко проходить в любых условиях, по любому грунту, и по жидкой грязи и по снегу.

Полюбил я эту машину.

Прибыли наши тракторы на МТС 21 апреля. Канитель-ся было некогда, весна подталкивала нас. 22 апреля моторы наши заревели, мы тронулись в путь. 23 апреля мы уже начали работать в поле.

Внезапность выезда и спешка не дали нам возможности подготовить производственный план и маршрут для наших тракторов, или, как принято называть, график их работы. Это больно ударило нас в первые же дни и отразилось на результатах всей работы в этом сезоне. График нужен тракторной бригаде, как... ну, как масло, как керосин для ее моторов. Одним словом, нельзя начинать работу без графика, а то после наплачешься.

Ну, посмотрите, что за тарабарщина и неразбериха вышла у нас из-за того, что пришлось нам встречать весну без графика. Отчасти виной тому и другие обстоятельства, может быть, слабое знакомство МТС с новым типом трактора, но, во всяком случае, уйма времени ушла у нас на холостые переезды. За весь сезон нам пришлось работать в 17 колхозах, да все клочками, кусочками, крошечными площадями. Заедешь в иной колхоз, а там работы самое большое на два-три часа, и опять в путь-дорогу собирайся. Одна морока! Для экономии времени мы совершали переезды ночью, чтобы к утру уже быть на новом месте. Так и были весь сезон вечными странниками. Почему? Да потому, что работу начали без графика, толкались из стороны в сторону, как слепые, двигались ошупью. Нет, без графика шагу нельзя ступить трактористу на полях.

Как я выходил из положения?

Старался выжать каждую лишнюю минуточку, чтобы сократить холостые переезды. Сам ездил заранее в колхозы, где предстояло нам работать, изучал участки, определял состояние земли, спрашивал совета опытных колхозников, какая наибольшая глубина пахоты допустима, договаривался о жилье для трактористов, о питании, о возчике, о горючем. Наконец, выбирал подходящий, нераспаханный лужок для

табора, удобный для заправки тракторов. Я находил самые удобные пути передвижения тракторов от табора на участки, чтобы избежать лишних прогонов. Тракторы я стал направлять прямо в новый табор, а то, бывало, мотаемся всей бригадой сначала в колхоз, а оттуда уже к месту работы. А в колхозе, известно, тары-бары, то да се, вот лишние минуты и убегали.

Я применил такой метод организации труда. Оба своих трактора я рассылал в разные колхозы. Таким образом, в обоих колхозах дело двигалось, и колхозники не волновались. А нам переездов было меньше, экономия получалась. Вот так и хозяйничал!

Однако, я забежал вперед.

Нужно сказать о наших кадрах в бригаде. Подбор людей играет очень большую роль. Нельзя хватать, конечно, только самых лучших людей, а то остальные бригады завопят и правы будут. Но внимание этому делу нужно уделить очень большое. В одной из бригад я видел двух трактористов,— ну, скажу вам, эту публику я на километр к своей бригаде не подпустил бы. Они гоняли тракторы, как гоняют автомобили на гонках, упускали масло, расплавляли подшипники,— словом, лихачи какие-то, а не трактористы.

К нашему делу нужно иметь способности. Я не говорю, что таланты какие-нибудь особенные обязательны, но понятливость, умение приноровиться, восприимчивость. Без этого человеку трудно сделаться хорошим трактористом.

Но, даже обладая недюжинными способностями, сразу не станешь мастером своего дела. Бригадир должен настойчиво и внимательно повышать квалификацию трактористов.

Я, например, с первых шагов приучаю людей к такой сложной работе, как перетяжка подшипников. Иные считают, что этим должен заниматься только сам бригадир. Неврно! Этак мы никогда кадры не подготовим.

Конечно, на первых порах трудновато было и мне и моим ребятам. Покажешь, как нужно подшипники перетягивать, а потом говоришь кому-нибудь из них:

— Ну, попробуй сам! Не бойся!

Кряхтит. Бывало, забудет, как ту или другую операцию делать. Опять покажешь ему. Мало-помалу осваивается, привыкает. Глядишь, сам человек справляется, а если забыл что-нибудь, ему уж не надо показывать, а достаточно только подсказать:

— Делай то-то и то-то! Помнишь?

Так постепенно приобретались прочные навыки.

Конечно, бригадирю нужно иметь терпение и настойчивость. Технические навыки в один день не привьешь человеку.

Даже смазка на первых порах не удавалась молодым нашим ребятам. Масло ведь у нас разное — автол, нигрол и солидол. Недоглядишь — перемешает, спутает. Не знает, где какое масло применяется, или вовсе пропустит место смазки.

Поэтому первые дни на поле давались нам туго. Весна спешит, а мы копаемся, задерживаемся. В первое время за смену успевали вспахать одним трактором только 14 гектаров. Земля сырая, вязкая, да и люди сырые. Вот одно на одно и приходилось. Много времени уходило на заправку, привычки еще у ребят не было. Но пугаться первых неудач не стоит.

Скоро стали мы делать одним трактором по 17, 20, 22, 30 и даже по 31 гектару в смену. Люди «притерлись» друг к другу.

Нужно сказать, что в 1936 году люди и в бригадах и в колхозах как-то особенно охотно и горячо работали. Дух соревнования летал над полями, перелетал от бригады к бригаде, охватывал всю армию мастеров земли. Слух о Стаханове пронесся и в нашем районе. Люди решили добиться таких же успехов и в своем деле.

Я видел это по своим ребятам. Как внимательно слушали они советы, с какой радостью подхватывали полезное и деловое слово бригадира. Два наших тракториста — Тимонин и Артамошкин — вступили в соревнование. Это внесло огонь и увлечение в работу бригады.

Артамошкин без году неделя курсы окончил, а оказался талантливым парнем. Он быстр, понятлив, ловок. С машиной обращается как-то особенно ладно. Ну, а Тимонин был тоже быстрый паренек. Он, собственно, победил в соревновании, выработал больше. Но нужно сказать, что Артамошкину болезнь помешала, гриппом он болел, а то быть бы ему первым!

Так вело нас соревнование, будто крылья у нас выросли.

Мы здорово ухаживали за машиной, берегли ее. Прежде всего мы хорошенько фильтровали автол через особенно частую сетку. Затем мы тщательно промывали картер и всю «внутренность» мотора, снимали из картера нагар. Нагар ведь может попадать через маслопроводные трубы в подшипники и способствовать быстрому изнашиванию баббита в них.

Таким образом, в нашей борьбе за время мы одержали победу: вдвое увеличили срок между перетяжками подшипников.

Затем мы сократили самый срок этой операции. Об этом я расскажу подробнее. Главное здесь — правильная расстановка сил. Вот трактор остановлен на перетяжку. Четыре человека тут как тут: два тракториста, заправщик и бригадир. Один тракторист чистит мотор от наружной грязи» чтобы она потом не попала внутрь. В это время заправщик спускает масло из поддона. Когда первый тракторист заканчивает наружную очистку мотора с одной стороны, второй тракторист отвинчивает болты люка, а первый переходит чистить мотор по другую сторону. Бригадир в это время готовит инструмент, ключи, шплинты для подшипников. Между прочим шплинты мы употребляли только новые, так как при старых может случиться авария.

Когда все в моторе открыто, бригадир осматривает подшипники и определяет, какой толщины прокладку необходимо удалить. Нужную толщину прокладки мы научились определять моментально. Быстро вдеваешь ломик, прижимаешь палец к шейке вала или галтели и на край подшипника и по

«вибрации» чувствуешь, как велик люфт. Тракторист затем освобождает шатунные болты, заправщик фильтрует масло, промывает поддон, бригадир проверяет магнето, карбюратор и вакуум-бачок.

Далее я с более подготовленным трактористом начинаю перетягивать подшипники, второй подает нужные инструменты, а заправщик промывает от нагара трубочки маслопровода, сетку фильтра и насос. При перетяжке мы имели в запасе свои тоненькие прокладочки.

Затянув гайки, начинали шплинтовать и, наконец, окончательно промывали детали мотора от случайных следов пальцев, чтобы чистота у нас была, как в госпитале во время операции. Машина ведь, как и человеческий организм, боится проникновения грязи во внутренние свои органы.

Теперь заливка масла — и операция готова.

Вот тут наша борьба за время и увенчалась победой, да какой! На курсах учили нас, что перетяжку шатунных подшипников надо производить 4 часа, а коренных — целых 8 часов: с коренными возня посложнее. А мы перетяжку шатунных подшипников вместе с промывкой заканчивали за полтора часа, а с коренными управлялись за  $2\frac{1}{2}$ -3 часа. Вот какой выигрыш во времени!

И на заправке мы обгоняли самое время. Полагается на заправку 1 час 15 минут, а мы оборачивались за 25 минут.

У нас в отряде три дня жили работники из ВИМ—Все-союзного научно-исследовательского института механизации сельского хозяйства. Они удивлялись и руками разводили, глядя, как мы боремся за время и побеждаем. Они очень удивились, когда мы показали им, как удлиняем срок службы втулочки у клапанов бачка. Ее бы через каждую тысячу гектаров менять надо, а мы 1 200 и 1 300 гектаров тянули. Ниточкой закрепляли втулочку на клапанах и так, не останавливая трактор, продолжали работать. После я побывал в Москве, в ВИМ, и один из этих инженеров показывал мне модель вакуум-бачка, сделанную из стекла.

— Вот видишь,— говорил инженер,— тут все ясно видно, а ведь ты в железном бачке, не видя всей подноготной, сообразил, угадал и почуял, что к чему, что надо сделать.

Такое чутье, тонкое понимание всей жизни машины и ее, так сказать, запросов и потребностей у нас развилось очень крепко. Это позволило нам и горючее экономить. Нам полагалось 16 килограммов горючего на гектар, а мои ребята тратили в среднем по 11,5 килограмма. Им выплачивали 50 процентов стоимости сбереженного горючего.

Так как работа шла у нас горячо, дружно и с огнем, то в этой творческой обстановке мы придумали целый ряд способов ускорить все процессы по техническому уходу. Мы имели запасные головки цилиндров с притертыми клапанами, запасный цилиндр и поршни с пальцами; и нам удавалось проводить средний ремонт не в пять дней, а в полтора.

Еще один совет: важно иметь запасной комплект шатунов для замены. Снятые шатуны затем без спешки тщательно подготавливаются для другого трактора. Таким простым приемом можно отвоевать солидную порцию времени, которое обычно тратят при ремонте.

Или, скажем, вода! Простая вещь, о ней обычно забывают, большого значения не придают. Дескать, вода и вода, что с нее возьмешь. А разумное понимание роли и значения воды в жизни машины позволяет найти правильный режим в эксплуатации трактора.

Я говорю о воде в системе охлаждения. Мы убедились, как важно выполнять правила теххода № 6 — снимать накипь в радиаторе через 800—1 000 гектаров. Срок этой операции зависит от качества воды. Лучше всего вода дождевая и снеговая, она мягче и дает меньше накипи. Накипь мы снимали кипячением воды с содой. Сода растворяет накипь. Вода начинает кипеть, если прикрыть шторы радиатора при работающем моторе. Кипеть вода должна не больше 5—10 минут. Потом мы еще раз хорошенько промывали систему охлаждения чистой водой, чтобы удалить следы соды. Если время от времени не совершать этой операции, то накипь



нарастает и приводит к перегреву мотора. А в этом случае, как известно, мощность мотора понижается.

Так, шаг за шагом узнавали мы привычки и потребности машины, как мать узнает особенности своего любимого ребенка.

Кое-какие недостатки новой машины уже сразу бросились мне в глаза. У нее неудачная конструкция вентилятора. Из-за вибраций быстро разрабатываются подшипники и диски трения. К будущему сезону мы предполагаем сделать опыт — поставить подшипники иной конструкции.

Кое-что заметили плохого и в заводской работе. Сальники в последней паре передач у ЧТЗ завод делает из жгута, плетенки, да еще неизвестно, пеньковой ли. Плетенка быстро стирается, раскисает, начинает пропускать масло. Увеличивается расход масла, быстро разрабатываются подшипники. Мы обратили на это внимание. Я вырезал из войлока прокладки, они держались дольше заводских, не раскисали.

Словом, глаз да глаз нужен при работе с машиной. Если ты поймешь ее норы, она будет благодарна и ответит тебе чудесной работой.

ЧТЗ ведь дюжий парень. Мы его использовали, как могли.

Если почва была слабая, цепляли к нему три плуга 4-корпусных, шесть борон, да порой еще и конный плуг. Впрочем он себя мало оправдывал, конный плуг, качество его работы неважное. Лучше использовать третью скорость трактора, сняв предварительно один корпус у 4-корпусного плуга,— выгоды больше.

Если же почва попадалась твердая, ставили мы снятый корпус на место и переходили на вторую скорость. Конечно, при зяблевой вспашке мы работали при этом без борон.

За плугами у нас был бережный уход. Во время заправки и перетяжки подшипников наши плугари осматривали плуги, чистили их, подтягивали ослабевшие болты, меняли в случае нужды лемеха.

Вот подошел конец нашей работы. Выработали мы 3 725 гектаров за сезон. Можно было бы гораздо больше дать, да

23 дня мы впустую простояли без работы по окончании паровой кампании, и еще 6 дней после поднятия зеленого пара. Тут сказалось отсутствие опыта в эксплуатации ЧТЗ.

Я заработал 1 619 трудодней, трактористы—по 1 400, 1 300 трудодней.

Работали мы с огнем, работали весело, а как пришел конец работе, увидели, что за трудом нашим следили. Старания наши оказались на виду, и неожиданная пришла нам награда. За весеннюю посевную премировали меня 225 рублями, а по окончании кампании МК и МОИК премировали меня велосипедом и гармонью.

Но главная награда была еще впереди.

Наступили октябрьские торжества. Пригласили меня на праздники в Москву. Хожу я по городу и не узнаю его. И на земле перемены и под землей. На земле стало гладко, асфальт лег под колеса автомобилей, и они накатали его, как зеркало, хоть красавицам смотреться. Шумные трамваи поехали в сторону от центра, а на их место пришли мягкие, величавые троллейбусы. Под землей стало светло, как днем, и пошли поезда от станции к станции. А на станциях, как во дворцах, всюду мрамор. Увидел я, что, пока я рос, и вся страна выросла, весь народ к счастью и радости поднялся.

Пошел я с демонстрацией на Красную площадь. И увидел главного мастера всей земли нашей — товарища *Сталина*. Смотрю, смотрю, насмотреться на него не могу. Счастье всего народа нашего я видел, читал в его глазах.

А после на совещании слышал речь товарища *Хрущева* и народного комиссара земледелия товарища *Чернова*. И вдруг имя свое услышал в их речах. За победу хвалили.

Вот это награда! С такой наградой в сезоне 1937 года я еще большую победу на наших колхозных полях отвоюю!

**Д. Темнов.**

Бригадир тракторной бригады  
ЧТЗ Можарской МТС.

## **Научно-техническая консультация и редакция:**

Руководитель кафедры механизации сельского хозяйства 1-й МКСХШ имени Л. М. Кагановича

В. М. Барзыкин

Директор Рязской опытной станции ВИМ

Е. А. Рыбальченко

Инженер-механик

З. В. Березка

*Авторам рассказов этой книги — бригадирам лучших стахановских тракторных бригад — оказали литературную помощь писатели и журналисты: Е. Босняцкий, Е. Донцова, В. Дюбин, Ф. Кандыба, Е. Кригер, Н. Маркевич, Л. Соловьев, Я. Черняк.*

# Оглавление

	Стр.
Предисловие — Т. <i>Ворошилов</i> . . . . .	5
Секреты мастеров — В. <i>Барзыкин</i> Е. <i>Рыбальченко</i> З. <i>Березко</i> . . . . .	9
2 807 гектаров — И. <i>Бортаковский</i> Бригадир тракторной бригады Можарской МТС . . . . .	20
Стахановские секунды — А. <i>Суханин</i> Бригадир тракторной бригады Кораблинской МТС . . . . .	54
Обещание — П. <i>Ледовская</i> Бригадир женской тракторной бригады Первомайской МТС . . . . .	80
Страна родная — И. <i>Артемов</i> Бригадир тракторной бригады Птанской МТС, орденосеиц . . . . .	97
Ни одной остановки — В. <i>Зиновьев</i> Бригадир тракторной бригады Кораблинской МТС . . . . .	113

	<b>Стр.</b>
Нет „мелочей“ в нашей работе	— <b>Т. Хамаза</b> Бригадир тракторной бригады Можарской МТС. . . . . 125
Мой опыт	— <b>И. Уткин</b> Бригадир тракторной бригады Рязжской МТС. . . . . 140
От двух к трем тысячам гектар	— <b>Д. Кузьмин</b> Бригадир молодежной тракторной бригады Первомайской МТС . . . . . 156
Первые успехи	— <b>Т. Беллер</b> Бригадир тракторной бригады Милославской МТС. . . . . 167
Мой путь	— <b>Л. Шальнев</b> Бригадир тракторной бригады Первомайской МТС. . . . . 182
Я смотрю вперед	— <b>В. Польшиков</b> Бригадир тракторной бригады ЧТЗ Сараевской МТС. . . . . 196
Борьба за время	— <b>Д. Темнов</b> Бригадир тракторной бригады ЧТЗ Можарской МТС. . . . . 209

*Наблюдала за изданием С. РУБИНЧИК.*

*Техредактор И. УМАНСКИЙ.*

*Переплет, титул и заставки работы художника В. Смирнова.  
Сдано в производство 27/1 1937 г. Подписано к печати 23/11 1937 г.  
Московский рабочий № 15. Мособлгорлит № Б-1422  
Формат бумаги 62X94/16. Объем 14 н. л. Авт. л. 103/4.  
Тираж 20 000 экз. Цена 4 р. 25 к. Переплет 75 к.*

*13-я типогр. и штемп.-граверн. Мосполиграф, Петровка, 17. Зак. 103*