ВНЕДРИМ В ПРОИЗВОДСТВО ОПЫТ УЧАСТНИКОВ ВСХВ

Методы азовцев — курским МТС

Два дня в г. Курске работало совещание руководителей 17 передовых машинно-тракторных станций нашей области. Участники совещания обсудили вопрос об опыте технического ухода за машинами в Азовской ордена Ленина МТС, Ростовской области.

Ниже мы печатаем выступления руководителей МТС.

В АЗОВСКОЙ МТС

М. РЕУТОВ,
директор Золотухинской МТС

В этом году мне пришлось побывать в Азовской ордена Ленина МТС, Ростовской области. Эта знаменитая станция стала за последние годы местом, куда с'езжаются экскурсанты со всей страны. Побыть там—словно пройти большую школу. Чем же знаменит эта МТС?

Азовская МТС обслуживает 17 колхозов. Ежегодно артели ее массива получают высокие урожаи. Как я убедился, это в большой мере зависит от работы тракторного парка, так как ежегодно в переводе на условную пахоту Азовская МТС обрабатывает до 59 тысяч га. Из года в год перевыполняет она планы тракторных работ. В 1936 году ею было выработано 1004 га, в 1937 году—1020, в 1938 году—974, в 1939 году—908 (на 15-сильный трактор). Небольшое снижение азовцы об'ясняют тем, что за последние два года парк увеличился, а об'ем работ остался прежним.

Тракторы в МТС в большинстве старые, работают с 1932—1933 гг., но когда из Москвы приехала комиссия научных работников и проверила три произвольно взятых мотора «СТЗ», то оказалось, что их мощность 34,8 лошадиных сил.

Как видите, и выработка прекрасная и машины, хоть и работают долго, как новые.

В чем тут дело, чем это об'яснить?

Главный секрет азовцев в стройной, плановой системе технических уходов за тракторами. Старший механик МТС тов. Перепелин, начиная с 1936 года, разработал и ввел в действие твердый график техухода. От первого ухода № 3 и до ухода № 6-VIII трактор СТЗ должен выработать 2112 га, «ЧТЗ»—6240, «У-2»—1632, а «СТЗ-НАТИ» — 4800. Выполнение этого графика помогло МТС полностью отказаться от осенне-зимнего ремонта тракторов.

Многим это покажется странным. Как так? Трактор работал сезон и вдруг не требует ремонта. Но у них это правило. Я был в МТС осенью. Оканчивались полевые работы, и трактористы пригоняли машины в МТС на зимнее хранение. Все тракторы были в прекрасном состоянии и могли хоть сейчас снова начинать пахоту.

В течение года трактор систематически останавливают для проведения технического ухода. Как известно, уходы № 1 и № 2 производятся ежедневно. Техуход № 3 проводится через 22 гектара, № 4 —через 45 гектаров. Тов. Перепелин разработал 8 техуходов № 5 и 8 техуходов № 6. Если по правилам Наркомзема трактор СТЗ, выработав 530 гектаров, должен итти в текущий ремонт, то в Азовской МТС трактор, выработавший 528 га, проходил только 6-У уход в полевых условиях и снова работал. Пройдя, наконец, 6-VIII уход, трактор вновь обслуживался согласно графика третьим, четвертым и следующими уходами.

График—закон. Сколь бы ни были срочны полевые работы, но если трактор выработал такое количество гектаров, что ему нужен очередной уход, его останавливали. Перепелин рассказывает, что добились этого не сразу. Живучи были настроения—работать на тракторе без остановок до тех пор, пока он пашет. Вы сами знаете, к чему это приводит—к простоям, к авариям. Перепелин на деле доказал, что лучше во-время сделать технический уход машине и обеспечить ее бесперебойную работу, чем гонять ее до аварии.

Регулярно проводя техуходы №№ 1, 2, 3, 4, трактористы поддерживали этим организм машины, держали ее в полном порядке и удлиняли этим срок работы всех деталей.

Сами понимаете, что эти мероприятия дали не только увеличение срока бесперебойной работы машин, не только устранили аварии и простои из-за технических неполадок, но и принесли огромную экономию средств. Если МТС отказалась от капитального ремонта машин и вообще от осенне-зимнего ремонта—понятно, сколько это сберегло государственных денег.

Перепелин, наведя порядок в уходе за тракторами, сделал то же самое и в отношении сельхозмашин. И плуги, и сеялки, и другие сельхозмашины теперь проходят технический уход по графику.

Вы спросите, как же можно в полевых условиях делать такой сложный технический уход как 5-й или 6-й? Я тоже задавал такой вопрос, а потом поехал в бригады и увидел вот что. В каждом отряде построена полевая мастерская. Обошлись они дешево. Каркас мастерской сделан из деревянных брусьев, их обшили камышитовыми матами. Теперь еще думают обложить стены камышом. В мастерской вырыта смотровая яма. Вы знаете, что это дает. Скажем, для подтяжки подшипников трактористу не нужно ложиться под трактор, он делает эту работу сидя.

Мастерские снабжены минимумом запасных частей, инструментов. Все это в порядке сложено в шкафу, есть верстак, есть ванна для промывки деталей. В мастерской нет станков, поэтому часть работ производит центральная мастерская, но туда не гонят весь трактор, а везут деталь, которую нужно обработать.

Когда у Перепелина спрашивают, как он всего этого достиг, он говорит, что главное — подготовка кадров. Трактористы и бригадиры в этой МТС старые, опытные, но, несмотря на это, они постоянно учатся. И особенно важно—в МТС постоянные кадры прицепщиков. Известно как бывает во многих МТС—прицепщиков или вовсе нет или они часто меняются. Сколько аварий происходит из-за этого. У азовцев постоянные прицепщики. Их подбирает бригадир отряда и задолго до начала работы учит. К весне все они знают прицепные орудия, потом учатся тракторному делу, а к осени сдают экзамен на тракториста. В каждой бригаде есть поэтому резерв для подмены трактористов в выходные дни.

Об азовцах можно долго рассказывать. Их работа — хороший опыт. Вот с нефтепродуктами. Как они у нас хранятся? Посмотришь, стыдно становится, сколько мы теряем горючего. В каждой бригаде Азовской МТС есть несложное нефтехранилище—подвал, есть заправочные тележки, весь инвентарь в порядке.

Во всем этом чувствуется культура. В бригаде все идет четко, по плану, как на заводе.

Ознакомившись с работой Азовской МТС, я убедился в ценности ее опыта. Мы можем в несколько раз поднять производительность машин и сэкономить миллионы рублей, если будем работать по-азовски. Внедрить методы азовцев в свою работу — самая главная задача. Думаю, что к этому выводу придут и другие директора МТС.

Руководители передовых МТС области. Сидят (слева направо): директор Глушковской ордена «Знак Почета» МТС т. Кузьменко, старший механик Шебекинской МТС т. Луцев; стоят — директор Шебекинской МТС т. Шаповалов, директор Томаровской МТС т. Коробкин, директор Уразовской МТС т. Твердохлебов и директор Грушевской МТС т. Белозеров.

Фото М. Шеховцова.

ОБРАЗЦОВО ПОСТАВИТЬ УЧЕТ

Н. ЧЕФРАНОВ,
гл. бухгалтер Шебекинской МТС

Когда анализируешь работу Азовской МТС, первое, что бросается в глаза, это организация строжайшего учета буквально всех видов работ, затраченного труда, использования машин, расхода средств и т. д. и т. п. Это и понятно. Руководители Азовской МТС правильно поняли, что учет в хозяйстве дает им возможность контролировать каждый участок работы, своевременно предупреждать ошибки.

Но правильная организация учета требует, чтобы за это дело взялись счетные работники машинно-тракторных станций. К сожалению, многие бухгалтера не выходят за рамки своей узкой специальности, не вдумываются в цифры, которыми они оперируют, и зачастую не связаны с производственной жизнью МТС.

Так в свое время было и в нашей МТС. Ненормальность такого положения мне стала ясна после того, как у нас начали всерьез и основательно внедрять технический уход за машинами. До этого я не разбирался в том, что такое техуход. Я заинтересовался, что он дает МТС с точки зрения экономии средств и материальных ценностей, начал овладевать техникой тракторного дела, чтобы видеть не только цифры, но и то, что скрывается за цифрами. Знакомство с техникой обогатило меня, и я по-новому, в ином свете увидел значение технического ухода за тракторами, ту огромную экономию, которую дает это мероприятие машинно-тракторным станциям.

В большинстве МТС стоимость техобслуживания машин на каждый гектар мягкой пахоты превышала 2 рубля. Ясно, что такие непомерно высокие затраты создавали перерасход средств, отпущенных на ремонт.

Мы подсчитали и показали на основании неопровержимых данных, к чему это может привести. Учет в данном случае сыграл положительную роль. В бригадах и во всей МТС развернулась борьба за экономию средств, за улучшение качества технического ухода. И вот что нам это дало. По состоянию на 1 ноября тракторы наши заработали на ремонт 139 тысяч рублей (по нормам отчислений, которые установлены правительством). Израсходовали мы 71 тысячу рублей и погасили перерасход в сумме 30 тысяч, оставшиеся от прошлого года. Следовательно, сейчас мы имеем 38 тысяч рублей, которых нам хватит на осенне-зимний ремонт; МТС уже не залезет в государственный кошелек. Этого мы добились резким снижением затрат по техобслуживанию. Все затраты по техуходу, включая и походную мастерскую, составляют у нас 1 руб. 10 коп. на гектар мягкой пахоты.

Сейчас мы задались целью выладить учет внутри тракторных бригад. Мы хотим добиться такого положения, чтобы каждый бригадир мог в любое время узнать, сколько он заработал на каждый трактор, сколько затратил на гектар пахоты.

Но чтобы поставить учет в бригадах, необходимо обратить внимание на укомплектование их опытными учетчиками. Известно, что у нас учетчики не всегда грамотные люди. Колхозы выделяют учетчиками таких людей, которые могут составлять только оперативные сводки. Сами же МТС и особенно бухгалтера не интересуются их подготовкой. Конечно, такой учетчик не сумеет во-время подсказать бригадиру правильное решение.

Мне кажется, что подготовке учетчика надо уделять такое же внимание, как и подготовке бригадира. Надо, чтобы учетчик работал в бригаде постоянно, не менее трех—четырех лет, чтобы он хорошо знал технику, был в курсе всех тракторных работ. А для этого необходимо систематически проходить с ними курс техминимума в бухгалтерии МТС.

Для того, чтобы начать работу по методу азовцев, переходить на планово-предупредительный ремонт машин, надо, наконец, решительно перестроить учет в МТС.

ОВЛАДЕТЬ ТЕХНИКОЙ

И. ТВЕРДОХЛЕБОВ,
директор Уразовской МТС

Трактор—основное орудие производства машинно-тракторной станции. И от того, в каких руках находится эта мощная машина, зависит не только ее судьба, но и судьба производственного плана МТС. Трактор не терпит халатного отношения к себе, не терпит разгильдяйства, небрежности в проведении технического ухода. Чем культурнее тракторист, чем заботливей и бережней он ухаживает за трактором, тем выше производственная мощность этой замечательной машины.

Об этой прописной истине необходимо напомнить сейчас, когда во всех МТС заговорили о смелом почине Азовской МТС, отказавшейся от осенне-зимнего и перешедшей на планово-предупредительный ремонт тракторов. Нужно прямо сказать, что огромные перерасходы государственных средств, перерасход горючего, разбазаривание ценных запасных деталей и частей, аварии и поломки машин во время работы—следствие невысокой технической культуры у известной части наших трактористов. И ясно, что без овладения техникой, без железной дисциплины в проведении технических уходов за тракторами нельзя работать так, как работают азовцы.

И вместе с тем опыт передовых бригад показывает, что наличие технической грамотности и культурности трактористов дает возможность любой МТС работать по методу азовцев. Примером этому служит бригада № 13, которой руководит т. Н. Рубежанский. По существу, его бригада уже сейчас работает так, как работают лучшие бригады Азовской МТС.

В бригаде Николая Александровича Рубежанского имеется пять тракторов, которые обслуживают два колхоза. К 1 ноября бригада выполнила свой производственный план на 135,5 проц., добившись средней выработки на каждый 15-сильный трактор по 864 гектара. И что особенно важно, машины в бригаде Рубежанского по своему техническому состоянию после сезона работы требуют только профилактического ремонта, т. е. замены отдельных деталей.

Так, например, в бригаде имеется два трактора Универсала. Выработка на каждый из них равна 900 гектарам. По правилам Наркомзема им еще в июне нужен был капитальный ремонт. Но тракторы работали весь сезон без перебоев. Запасных частей при проведении технических уходов на них затрачено всего на сумму 60 руб. для каждого!

Сейчас эти тракторы не требуют ни капитального, ни текущего ремонта, кроме очередного технического ухода. Вместо 900 руб. для каждого трактора технический уход стоил бригаде около 300 руб. Неудивительно, что в бригаде Рубежанского самая высокая экономия на запасных частях и ремонте по всей МТС.

В чем же секрет успехов трактористов бригады Николая Александровича? Успех достигнут прежде всего организацией правильного технического ухода за машинами, любовным отношением к трактору, глубоким знанием своего дела. Технический уход в бригаде построен по строгому графику и пунктуально соблюдается каждым трактористом, под руководством самого бригадира.

Но можно составить любой, самый идеальный график и все-таки машины будут работать плохо. Чтобы соблюдать график технических уходов и осуществлять его полностью, от бригадира и трактористов требуется высокая производственная культура, техническая грамотность. Вот этими-то драгоценными качествами и обладает бригада Н. Рубежанского.

Бригадир сумел крепко спаять свой коллектив. Все его 12 трактористов работают с ним по 4 года на одних и тех же тракторах. Без смены 4 года работает здесь и весь обслуживающий персонал—прицепщики, заправщики, возчики и т. д. Качества каждого из членов своей бригады Рубежанский отлично изучил и отдает много сил и энергии, чтобы повысить их производственную квалификацию.

С этой целью в его бригаде организована техническая учеба. Занятия, проводимые два раза в пятидневку, обязаны посещать не только трактористы, но и заправщики, и прицепщики, и остальной обслуживающий персонал. Проводит занятия сам бригадир. Темы занятий разнообразные: изучение техуходов и правил их применения; особенности каждой марки тракторов; мотор и уход за ним; обязанности членов бригад и правила внутреннего распорядка и т. д. Писаной программы занятий в бригаде нет. Бригадир сам умело подбирает темы, связывая их с практической жизнью бригады.

Техническая учеба многое дала. Сейчас уже шесть прицепщиков бригады могут самостоятельно работать на тракторе. Все трактористы хорошо усвоили правила техухода и порядок его проведения. Они уже не беспомощны и могут сами ориентироваться в ответственных частях трактора.

Производственная культура и техническая грамотность, которую привили своим трактористам Н. Рубежанский, дала отличные результаты. Тракторы и прицепные машины в отряде всегда находятся в отличном состоянии, очищены от грязи, смазаны, проверены, всегда готовы к работе.

С данных пор, например, в бригаде установлено, что смена, отработав свое время на тракторе, сдает его другой смене только после проведения техухода № 1 и 2. Ни одна машина не ставится под навес до тех пор, пока ее не осмотрят и не исправят. Это стало законом в бригаде.

В нашей МТС не только одна бригада Рубежанского добилась таких успехов в овладении техникой. Так, например, отлично работала бригада тов. Ломакина, которая выработала на каждый 15-сильный трактор в среднем 800 гектаров, выполнив производственный план на 131,1 процента. И здесь, как и в ряде других бригад, поняли, какое огромное значение для повышения производительности труда имеет культура производства, знание сложной техники.

В нынешнем году мы осуществляем большую курсовую программу по переподготовке всех ведущих и неведущих кадров нашей машинно-тракторной станции. Мы решили уже в 1941 году отказаться от осенне-зимнего ремонта тракторов и сохранить этим десятки тысяч рублей для государства. Г

ГЛАВНОЕ В РЕМОНТЕ—КАЧЕСТВО

Т. БОЛХОВСКИЙ,
директор Кривецкой МТС

В нынешнем году наша МТС неплохо справилась со всеми полевыми работами. Производственный план к 1 ноября выполнен нами на 97 проц. На каждый 15-сильный трактор выработано по 510 гектаров мягкой пахоты. Бригада т. Бодрых выполнила план на 135 проц., бригада т. Суркова—на 107 проц., т. Рябкина—на 114 проц., Чикарева—на 109 проц. и т. д. В отличие от прошлых лет машины работали без аварий, так как мы обеспечили им хороший ремонт в прошлом году и добились соблюдения правил техухода на протяжении всего сезона полевых работ. Достаточно сказать, что в бригаде того же Бодрых трактор ХТЗ вспахал около 700 гектаров, без замены поршневой группы. А в прошлом у нас поршневая группа менялась уже через 250—300 гектаров.

Опыт строжайшего соблюдения правил технического ухода убедил нас в том, что тем бережнее ухаживают трактористы за машинами, тем легче их ремонт, тем меньше расходы. В будущем году мы решили вовсе отказаться от осенне-зимнего и перейти на планово-предупредительный ремонт. Но для этого нам нужно отлично подготовить тракторы в нынешнем году, чтобы заложить основы для проведения этого важнейшего мероприятия. Все условия для этого есть.

Ремонт машин нами уже начат. Отремонтировано 5 тракторов капитально и 1—текущим. В четвертом квартале нам осталось отремонтировать еще пять тракторов. Но мы решили сделать больше. Девять машин у нас уже разобраны и находятся в ремонте. Остальные после окончания молотьбы в колхозах немедленно будут включаться в ремонт.

МТС имеет свою хотя и небольшую, но приличную мастерскую, с необходимым оборудованием, позволяющую нам осуществлять весь ремонт на месте.

Ремонт машин у нас проводят свои, достаточно квалифицированные кадры. Состав слесарей, механиков, бригадиров и трактористов у нас постоянный, в большинстве работающий в МТС со дня ее организации. Ликвидация обезлички в ремонте, стремление каждого бригадира и тракториста провести его качественно, позволяет нам надеяться, что в нынешнем году мы создадим все условия к переходу на планово-предупредительный ремонт так, как этого добились в Азовской МТС.

РАБОТАТЬ ПО-АЗОВСКИ!

Д. ЛУЦЕВ,
старший механик Шебекинской МТС

На выставке я подробно ознакомился с опытом Азовской МТС. Этот опыт мне понравился. Даже больше, я сказал себе: Луцев, ты должен в ближайшее время применить это у себя в МТС. С тех пор прошел год и можно подвести итоги. Мы еще не полностью внедрили в свою работу методы азовцев. Этого и нельзя сделать сразу. Но и то, что мы провели, дало большую пользу. 30 процентов парка сейчас, накануне зимы, вовсе не нуждается в ремонте, хотя мы выполнили план на 112 процентов, а выработка на трактор достигла 680 га. Резко сократилось число капитальных ремонтов. В прошлом году капитально мы ремонтировали 19 тракторов, нынче будем только 12. Уже одно это даст нам экономии до 12 тысяч рублей.

С чего мы начали внедрять опыт азовцев? Прежде всего составили план технических уходов за тракторами на весь год. Это было легко сделать, так как у нас хорошо поставлена паспортизация. По каждому трактору мы знаем, сколько он выработал, какие части у него менялись, когда был в ремонте и т. д. Исходя из этого мы составляли план. Составив его по всей МТС, сделали расшифровку и узнали—сколько и каких надо запчастей, сколько денег. График дали каждому отряду, а контрольные—механикам. Для того, чтобы внедрять график, мы сперва правильно расставили механиков. Сейчас у нас каждый механик руководит работой 5—6 отрядов, расположены они компактно, и он имеет возможность бывать почти ежедневно в каждом. Раз'ездные механики, и я, директор МТС стали контролировать, как идут техуходы. Обнаружилось, например, что в отряде Оленина не соблюдают графика и поэтому машины растрепаны. Проверяю его раза два, крепко предупредил. Наконец, Оленин убедился в пользе техуходов, теперь у него выработано 760 га на трактор.

Для проверки проводили рейды. Два раза в месяц механики, агрономы, зам. директора по политчасти и я об'ездили отряды и проверяли состояние всех машин. Такой контроль очень помогал. Кроме соревнования между отрядами мы организовали соревнование между участками. Это заинтересовало и механиков и агрономов в уходе за машинами.

Не обошлось без неприятностей, кое-кому из передовых трактористов и бригадиров пришлось дать взыскания. Но главное не это. Каждую неделю у нас в МТС собирались механики, агрономы, бригадиры, обменивались мнениями, намечали, как дальше внедрять опыт азовцев. Здесь же на этих «семинарах» шла и учеба. Раз в месяц участковые механики давали мне контрольные графики и по ним была видна картина ухода за каждой машиной. Точный график помог навести порядок и в запчастях, мы точно знали их потребность, не затаривались ими, не завозили лишних. На каждый трактор у нас есть заборная карточка для запчастей.

Массовая работа и учеба помогли. Трактористы убедились в пользе постоянного технического ухода. Стало ясно, например, что лучше почаще менять вкладыш, чем жертвовать целой поршневой группой. Вот поэтому у нас из 32 «У-2» ни один не потребовал за сезон замены поршневой группы, а у восьми из них мы не будем менять их и зимой, хотя каждый «У-2» выработал до 600—700 га. В прошлом году, хоть и уход был неплохой, но так как шел он беспорядочно, не по графику, поршневые группы мы заменяли у 16 тракторов У-2.

Точный технический уход очень помог нам. Трактористы стали экономнее относиться к запчастям, за сбережение их мы вводим премию. Вот что дал в деньгах техуход, например, по бригаде Иванова. Сделав по 720 га на трактор, отряд затратил на технический уход по 250—300 рублей на машину, тогда как в отстающем отряде № 2, где не совсем точно соблюдали график, затрачено запчастей от 500 до 600 рублей.

Подводя итоги работы, мы пришли к выводу, что можно и нужно на будущий год полностью внедрить опыт азовцев. Для этого нужно, во-первых, хорошо отремонтировать тракторный парк. Сделаем это бригадно-узловым методом. Три года по этому методу ремонтируем мы тракторы и всегда с успехом. Нынче также созданы бригады по узлам. Причем мы стараемся, чтобы в основной работе—ремонте моторов и задних мостов участвовали те трактористы, которые летом работали на этих машинах. Людей расставили четко—самым квалифицированным дали наиболее ответственную работу. На испытании и обкатке моторов будут самые лучшие бригадиры и механики. Вводим и чеканный контроль.

Подготовим машины, начнем работать по-азовски. Уже в этом году мы в 11 и 16 бригад сделали нефтехранилища. Выкопали подвалы для хранения горючего, обеспечили отряды тележками. Весны создадим бригадные ремонтные мастерские, как у азовцев. Нужно к этому привлечь и колхозы, а поэтому необходима помощь районных организаций.

Чтобы внедрить опыт азовцев, нужен строгий контроль и ответственность. По заданию райкома я проверил работу Поланской МТС. И что же? Они завозят в несколько раз больше нас запасных частей, чаще, чем мы, меняют поршневые группы, а тракторы стоят. Посмотрели мы на машины—страшно стало: грязные, разбалтанные. Даже элементарного технического ухода нет. Я думаю, что надо начинать с небольшого—внедрить первый и второй техуходы как обязательные, а затем установить четкий график остальных.

Мы советовались с руководителями МТС, механиками и бригадирами и пришли к выводу: с весны 1941 года полностью перейти на планово-предупредительный ремонт, отказаться от осенне-зимнего ремонта, подготовить постоянных прицепщиков, создать бригадные полевые мастерские, словом, начать работать так, как азовцы.