



# 四十一年在长春一汽

## 长春 50年届 林水俊 3

长春冬天很冷，工厂里铁路建起来后，哪个工厂要施工，就用火车头当锅炉房，用火车的蒸气来取暖，因此冬天也不停工。

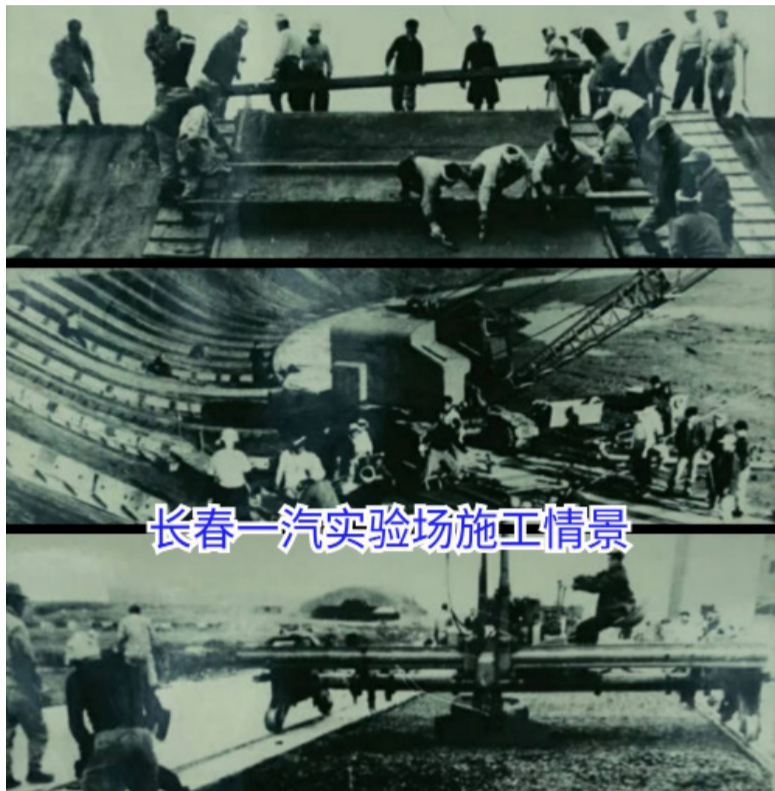
1956年工厂三年建成，这要感谢苏联专家。生产过程中，苏联派来技术工人，基本是一对一指导。我们照搬苏联技术，开始50%毛坯铸件从苏联运过来，1957年后才能自己生产。

生产准备办公室后来被撤销，成立生产处。我在生产处担任计划员、小组长，这期间学到汽车厂如何编排计划和组织生产。概括起来就是，既知道了汽车厂的组成，也知道汽车如何一步步生产出来。

黄敬当一机部部长后，提出一汽不仅要生产载重车，还要生产更多汽车品牌，如军用越野车和轿车。汽车厂要扩大生产，需要更多技术人才搞设计和制造，一汽也提出要从外面招人。趁这个机会，我要求到设计处。

但我不喜欢坐在办公室里画图，我喜欢和整车打交道，因此要求能去试验室工作，而试验室也的确需要人，我就被分到汽车道路试验室。从此后，我再没离开过整车试验工作。

汽车道路试验室



隶属于试验车间。当时我刚结婚，调令下来后，晚3天才去报到。试验车间主任是何赐文，后来到汽车局当副总工程师。何对我们要求很高，我因此受到批评。

道路试验室下面分为解放、轿车和越野车三个小组，我被安排在轿机组。试验室大都是非党员人士，科长也是非党员工程师，资格都很老。很多工人是转业兵，技术员又跟工人合不来，所以不好管。

设计处副处长史汝辑负责轿车设计，再往上，领导生产轿车总规划的是孟少农。庄群担任道路试验室主任后，开始搞轿车设计。怎么搞？首先要有样车。史汝辑和孟少农商量，要找两个主要样车参考，后来选了德国奔

驰190和美国福特西姆卡。

我们参考美国福特标准，确定参照奔驰190发动机，西姆卡底盘，车身加以修改，试制了几台样车。从1957年下半年开始到1958年，大家夜以继日地干，根本没有休息概念，完成轿车设计试制和初步鉴定。

试验轿车性能方面主要有三：一是经济性，二是动力性，三是刹车性能。看是否舒适就要靠人来感觉，这些我很快就学会了。汽车技术性能要在一定条件下才能做，不然没有可比性。

到哪里做符合技术要求的鉴定试验？我们找来找去，在去吉林市的半路上有个岔路河镇，数公里外大概有一公里多的直线路，路面还不错，

但比较荒凉。离这段路不远，有个福利院可住宿。

做试验时，我们住在福利院。不仅脏，蚊子也多，吃饭得跑到岔路河镇，很辛苦，但也没办法。除对路面有要求外，还要看天气，风速每秒不能超过两米，有风时也不能做，做一次试验要花很多时间精力。

所以，做成一件事往往有许多因素，少一个环节都不行。不是一个人的力量，都是大众的功劳，

轿车试制出来后，有一天，清华大学教授宋镜瀛正好到一汽。孟少农陪他到设计处参观轿车，宋问，轿车取名什么？孟厂长说，正在考虑。宋教授说，毛主席说过“东风压倒西风”，就叫东风好了。孟厂长接受了建议，经一汽厂委会通过后，取名东风牌小轿车，送到北京去报捷，这就是后来传遍全国的毛主席乘坐东风小轿车的消息。

正当我们要根据试验结果解决东风轿车存在的问题时，我们听到消息，中央要求制造高级轿车，供中央领导乘坐，而且北京准备接受这个任务。但一汽认为，既然我们有制造东风轿车的经验，造高级轿

车也不在话下。

在大跃进形势下，一汽群情激昂，厂领导也同意做高级轿车，并取名红旗。红旗轿车试制出来后，因为能力有限，鱼和熊掌不可兼得，两者取其一，最后确定舍东风而做红旗，东风轿车也就昙花一现。

我参加了东风轿车的选型和鉴定试验，也部分参与红旗轿车的鉴定试验。后来红旗轿车另立门户，离开设计处，我就没再参加红旗轿车的试验经历。

舍东风，孟少农不赞成。他话中有话，他说，卡车是小学生水平，轿车是大学生水平，我们小学生还没毕业，就要做大学生。

建国10周年，我们把试制出的红旗轿车带到北京，当时红旗轿车还没正式生产，仅仅是把样车送给中央领导看，样车跟产品车是两码事。

说实话，我很怀念东风轿车严格按照科学设计程序推进的过程。如果东风轿车能成功生产，一汽的历史可能会有所不同。但历史不能假设，这就是规律。

未完

（口述：林水俊 整理：葛帮宁 编辑：陈伟、齐萌）