



# 四十一年在长春一汽

## 长春 50年届 林水俊 4



孟少农设计出一汽试验跑道后，他想到一个最省钱的办法：利用一汽的剩余能力来建，可以不花国家的钱。比如一汽运输处出几辆车，让设计处出司机，由基建处施工队施工，找长春市政处做土建设计。

1959年底开始干，1960年初建成，试验跑道长5公里。可以说，如果没有孟少农，这条跑道根本不会建起来。所以我很敬佩他，从那时我才认识到，汽车厂必须要有自己的试验场。也可以说，中国的汽车试验场是孟少农首创。有了一汽试验场的设想，才有后来各个试验场的诞生。

试验场设计期间也出过问题。我们原本按照苏联试验规范，路面平直度控制在千分之三以内，即1000米距离抬高不能超过3米。但这条路上正好有个洼地，要填平成本就得提高，实在拿不出钱，结果就超过了千分之三。

但这个千分之三数字本身是错误的，正确的试验结果应该是汽车往返试验的误差不能超过5%。打个比方，以结果是100为例，往返不能超过105~95范围，这样试验结果才可信。我们做试验时，来回结果都超过7%以上，因此这条跑道不能用于性能试验。

从这方面看，我

们是失败的。但除性能试验外，其他测试都能用。

后来钱还是不够，就去找老汽研——从北京搬到长春的汽车研究所（合并前称老汽研，后来跟设计处合并，叫汽研所）。那是1960年初，陈全处长去找老汽研主任，希望对方出些钱来建。试验跑道建成后，老汽研、质量处、设计处都可共用。

中间还有段小插曲。试验跑道修好后，相当于给农村修了一条路，农民看到有马路，都往这边走。老汽研不满意，我们也不满意，但路也没办法封闭，要封闭又得花钱。

1962年，一机部部长段君毅到一汽蹲点。我们跟他反映这个问题，段部长就批评设计处。他说，你

们没钱，不能自己动手封闭吗？后来我们弄些大石头垒起来，但也不能完全封闭，只能封闭农村的出口。

这样到了1965年，我们攒下些钱，想改造试验跑道，便于做快速试验。什么是快速试验？汽车要跑2.5万公里才能判定可靠性的好坏，要完成这个试验需要很长时间，也等不及。于是考虑怎么集中起来在一个区域跑，既能达到试验效果，又能省钱省时间。

道路试验室开始研究这个问题，结果文化大革命开始，打乱了所有计划。这时孟少农已调到陕汽，庄群被派到海南，要跟苏联合建一个试验站。道路试验室的计划落空。

军代表进驻一汽后，合并设计处和

### 第一条试验跑道

一汽由苏联援建，苏联在国内没有建试验场，因此建一汽时也没有试验场项目。计划经济时期，项目计划里没有试验场，我们就拿不到建设经费。

没钱怎么办？早在造东风轿车时，孟少农找到何赐文和庄群一起筹备建汽车试验场。他们决定在一汽附近找地段自己建，前后找了好几个地方，有时也带我一起去考察。

后来在一汽西边（现在的东风大街）找到一个已废的加工厂。加工厂原来属于一汽，后来变成居民平房。这条路不平，不算太好，但因经费有限，孟少农决定在这里建试验跑道（test track）。所谓试验跑

道，就是只能做某部分性能试验。能做所有验证试验的才叫试验场，试验场我们做不了。即使这样，这也是中国第一条试验跑道。

这条跑道比二汽建的试验场早得多。二汽当时有很多争议，有人问花那么多钱去建一个试验场到底有什么用？只有真正懂汽车试验的人才知道试验场的重要性。

二汽建试验场也是孟少农到二汽任职后的建议，孟在其中起到关键性作用。二汽确定建后，又搁置了一段时间，原因是土质（膨胀土）问题，遭到上级反对。但孟少农一直坚持，黄正夏（曾任二汽厂长）也坚持，最后才被批准。

