



# 四十一年在长春一汽

## 长春 50年届 林水俊 5

工艺处成立科技部。我们这些科长都靠边站，基本不上班，上班也没事干，每天学习毛泽东思想，这样持续了两三年。

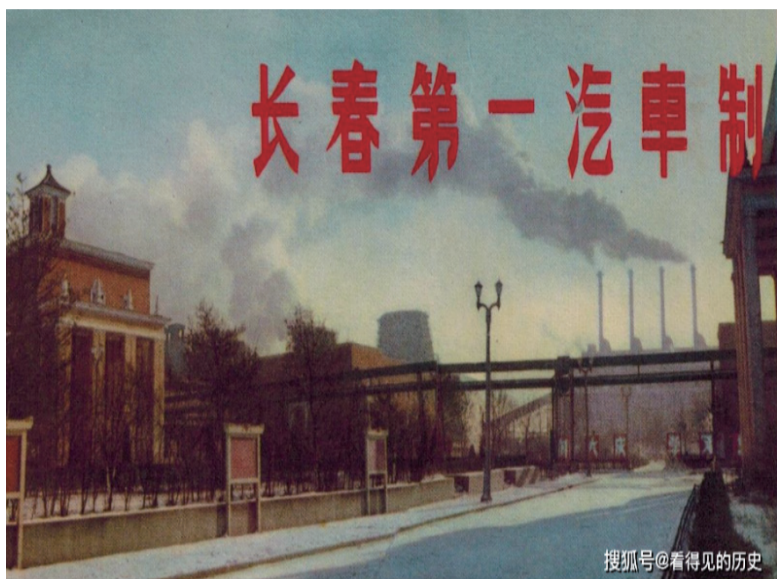
1969年底，我被下放到总装配厂当工人。做什么？汽车下线后检查，把不合格的零件换掉，我就做换零件工作的修配工。工资和级别都没变，还是科长。

我在试验室时跟总装配司机关系不错，工人们对我很照顾。工作虽然很辛苦，但我喜欢当工人，没有太多思想包袱，就是干活。总装配实行三班倒：早上8点到下午4点；下午4点到晚上12点；晚上12点到早上8点。

我干了一年多修配工，接着被派去当检查员，就比较轻松了。

1972年底，形势基本稳定，陈全和庄群回到设计处，但实际掌权者还是军代表。上面让我回设计处，我不愿意。我去找总装配车间书记，我说，你要我，我就继续在这里干。接着又去找干部处，说总装配想留我，我不想回。干部处处长说，这是厂领导、厂党委的决定。要改变必须向厂党委汇报，重新开会讨论。没办法，我只好服从组织安排。

回设计处时，军代表正好去北京学习。我跟陈全说，我



不想当领导，当个工程师或者技术员都可以。陈全说，等军代表回来再安排工作。

趁这个机会，我申请休假一个月，回北京探亲。我父母于1962年回到北京，帮我妹妹照看孩子。

休假回来，军代表说科技部下面要设一个大试验室，总共有一两百人，包括道路试验室、发动机试验室、底盘试验室、车身试验室、电器试验室等。大试验室主任是李昌群，让我当副主任。李昌群原是试制车间的一般干部，中专毕业，出身较好，后来升任总厂调度室主任。

1973年军代表撤退，陈全和庄群重新掌权。我提议不要搞大试验室，让各试验室回归，我也回道路试验室。设计处领导讨论后表示同意，这样设计处又恢复原来机构。

**一天解决十年遗留问题**

回试验室后我就

专心搞道路试验，着手解决原来考虑过但没解决的问题。比如快速试验，发动大家去找能做快速试验的样板路段，把500米路段按25厘米宽分成5条路，定一个定点，每隔25米用水平仪测试高低点，5条路就有几百个数据。坑洼高低都用水平仪测量，这就测了几千个数据。

数据怎么用？我们参考英国MIRA试验场，其中有条比利时路，由方块砖筑成，时间长后变得凹凸不平，这条路被移到试验场里面。假如按照汽车30英里/小时速度，在这条路上跑300英里就能确定可靠性。

但我们的数据没有根据。一位吉林大学数学系老师告诉我，在数学上这叫路面谱，可用计算机做一个随机路面谱，把数据导入得出谱值，再据此修路去做人工测试。冬天可在厂里用砖头铺路，一结冰就变硬，看看汽车在上面跑时人的感觉。

几个人分别去测试，试过好多地方，就凭感觉和经验，因为没有仪器测，也没有其他参考资料。那时计算机有一个房间那么大，只有吉林大学数学系才有，所以要算数据，只能去吉林大学，过几天再去问结果，过程挺艰难。

从1973年到1977年，我们花了近3年时间才弄清楚该用的路面谱值。1978年初，我们确定建一条试验跑道，专门用来做可靠性试验，之前那条试验道路就不再用了。

1978年，李刚担任一汽总工程师后，让我们移地再建试验跑道。要把试验场移地，我回设计处时就听说过，其实早在1973年，我们就有意识再找一个可建试验场的地方。

这时老汽研根据我们研究快速试验路的结果，派很多人到海南试验站找地建可靠性道路。他们找到的那块地属于当地生产队，10吨以内的载重车都可以用。我们派王秉刚和王湘海参加，王秉刚是我的接班人，他们在研究可靠性道路时出过大力气。

1978年我第一次去海南考察建可靠性试验路的情况。刚来两个礼拜，对海南情况稍微有些熟悉，就被徐兴尧一个电报给叫回去，让我参加去日本的考察团。

一汽派出19人代

表团去日本。我匆匆忙忙学了一个月日语，就硬着头皮去。在日本先参观卡车厂和轻型车厂一个月，然后是三菱、五十铃、日野、日产和丰田。一个厂一个月，加起来正好半年，180天。收获很大。我主要看试验场，日本有大大小小试验场20多个，其中四分之三我都看过。

丰田有个试验场建在山顶上，把山顶铲平后建试验场。我一看图片，觉得奇怪，就想去看看。丰田方面说，那里没什么，不必要去看，给你放录像就可以了。

我就将他军。我说，前面这些试验场我都看过，这个试验场建在山上，不知是真还是假？接待愣住了，经过请示，同意我、日方一个工程师和翻译3个人去看。

这是一个变速箱厂的试验跑道，变速箱和转向机为丰田生产。我问他们，建在山顶上遇到的最大问题是什么？他们说，防水问题。在山顶上怎么防水？水又不会淹到。我又问。下雨后，水冲下来路面全给破坏了。对方答。为什么要在这里建快速试验路？对方说，变速箱在非洲某些个地方上坡时坏掉了，他们派技术员到非洲，把当地路面情况测下来移到这里做研究。