

全國公路運輸先進集體和先進生產者經驗小叢書

廖啓發和他的輪胎

南京汽車公司 編

人民交通出版社

內 容 介 紹

全國先進生產者，全國羣英會代表廖啓發同志，是保護輪胎的能手，在他駕駛的汽車上裝用的輪胎中，有一只34×7新中國輪胎自1954年至1959年11月份，已經行駛了282,080公里，等於環繞地球7圈多，創造了全國新紀錄。

本書詳細介紹了廖啓發同志取得這些成績的發展過程以及保護輪胎的先進經驗。可供全國各地汽車運輸部門的廣大汽車駕駛員、保修人員、管理員和技術人員的學習與參考之用。

全國公路運輸先進集體和先進生產者經驗小叢書

廖 啟 發 和 他 的 輪 胎

南 京 汽 車 公 司 編

*

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號

新 華 書 店 發 行

人 民 交 通 出 版 社 印 刷 廠 印 刷

*

1960年1月北京第一版 1960年1月北京第一次印刷

開本：787×1092 印張：8張

全書：16,000字 印數：1—10,000冊

統一書號：15044·4314

定價(9)：0.13元



图1 廖啓發同志駕駛時，保持正常時速，集中思想，注意車馬行人動態，避坑讓窪，延長輪胎使用壽命

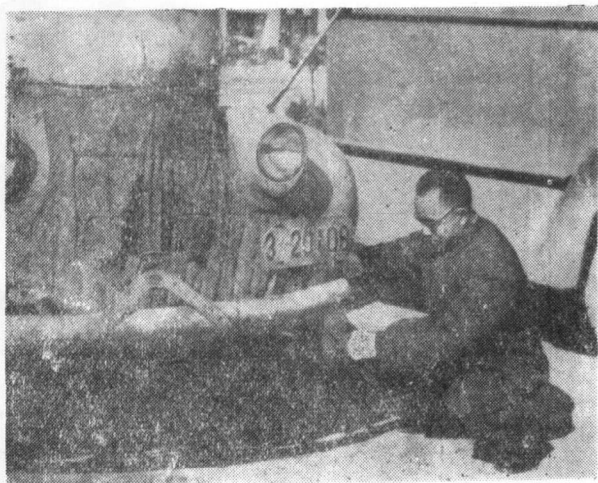


图2 为了保护机件、輪胎，不論從夏寒冬，廖啓發同志都坚持“三檢查”工作

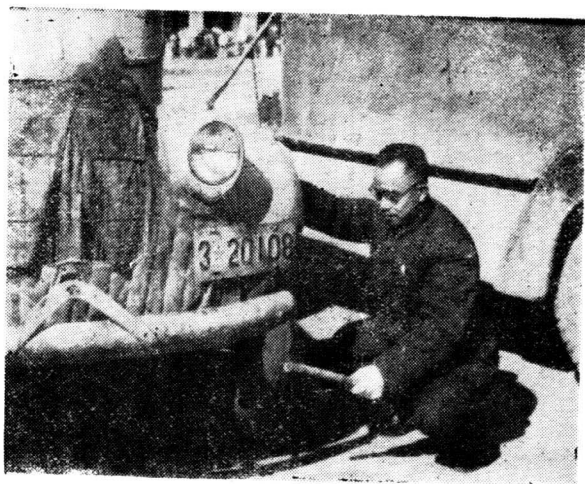


图3 不管进场、出场，或行驶到终点站，廖啓發同志一貫
堅持挖石子



图4 胎上即使有一点污泥，都要把它洗干净



图5 廖啓發同志坚持“四慢”。当他行驶到这些地段时总要低速前进



图6 廖啓發同志和搭班駕駛員李紹祥同志在交接班时交換意見

目 录

一、上北京	2
二、下决心，赶先进	4
三、虚心学，苦心鑽	5
四、細心保养，处处爱护	7
五、“三检查”	10
六、“四慢”	14
七、选择路面	17
八、密切协作团结好	19
九、万紫千紅才是春	20

一、上 北 京

在列車上

一列滿載着来自江苏各地出席一九五九年全国群英大会代表的北上列車，飛駛在祖國廣闊的田野里，車廂里各條戰綫上的英雄們，怀着激动的心情，个个滿面笑容，車上充滿了欢乐声。

列車風掣電馳般地前進着，車輪有節奏地發出 轆 轆 的响声。有一位身材矮胖，滿面紅光戴着一付眼鏡的老英雄，緊靠窗邊聚精會神地凝視着窗外。林立的煙囪，成群的高爐和田野里集體勞動的農民兄弟，宏偉的建築壯麗的山河，一幕幕地迅速在他眼前閃過，心里真有說不出的興奮和愉快，他在沉思：可愛的祖國啊！你正在突飛猛進，只有在黨的領導下，才会有今天……。他，就是首創國產輪胎行駛28萬公里的全國最高記錄者汽車駕駛員廖启发同志。

廖启发同志今年42歲，共產黨員，是南京汽車公司第二車場客車駕駛員。幾年來，他在黨的教育下不斷地提高共產主義覺悟。他和搭班的李紹祥同志共同駕駛一輛1924號司蒂倍克牌客車，密切合作，共同努力，在生產上做出了出色成績。1954年裝用的一只34×7新中國牌輪胎至1959年11月份已行駛282,090公里，等於環繞地球7圈多。趕上了國產輪胎行駛197,000公里的全國公路運輸勞動模範蔣純炎同志（本公司駕駛員），還超過了輪胎行駛247,000公里的胡慶云同志（本公司駕駛員），創造了全國新記錄。車上還有五只7.50-20國產輪

胎，平均每只也已行駛200,893公里。以上六只輪胎均在繼續行駛中。同時自1951年8月至1959年11月底，已安全行駛了258,824公里沒有發生過事故。自從1954年第一季度至1959年第三季度，連續二十三個季度保持了先進。1959年上半年被評為南京市勞動模範，江蘇省先進生產者，後又被評為出席一九五九年全國群英大會的代表。

辛酸的回憶

西頤賓館這幾天來顯得分外熱鬧，工作人員熱情地接待各地的英雄。這天晚上，在三樓的一間寬敞的房間里，廖启发同志躺在柔軟舒適的鋼絲床上，身上蓋着鴨絨繡花被，兩眼不停的環顧着房間的四周，久久不能入眠。他想：我，一個普通的汽車駕駛員，在舊社會里受盡了折磨，度過多少千辛萬苦的艱難歲月，黨把我拯救出來，沒有黨那有我？今天我只做了每個人應該做的工作，黨卻給我這樣大的榮譽。想到這裡，心裏不覺一陣難受，他在这幸福的环境中勾起了一段辛酸的回忆。

廖启发同志出身于湖北沔阳的一个貧农家庭，当时家里仅依靠种三亩地，來維持一家五口人的生活。沔阳常年鬧水災，田里庄稼几乎年年被大水淹沒。当地老百姓有句歌謠“沙湖沔阳洲，十年九不收”。由于水災严重，家里生活越过越苦，有时家中揭不开鍋斷了炊。他十歲死了母親，十二歲就給地主家放牛，狠心的地主叫他睡在牛棚里。冬天地上只墊一層薄薄的稻草，棚外北風呼嘯，大雪飛飄，他在牛棚里凍得直打哆嗦，整整的熬過了四年牛馬一樣的生活。16歲時家鄉又鬧大水災，田被淹沒了，房子被水沖倒了，全家過着流離失所的生活。他跟着叔叔到武昌去賣燒餅、油條，後來到川陝汽車公司當學徒。在當學徒時，他偷偷摸摸地學會了開車。以後就替資本家

開車子。生活动蕩不定，工作沒有保障。1948年在南京德士古煤油公司開車，后被无理解雇，他又領着一家大小过着流浪生活。旧社会一切痛苦深深印在他的心上。他說：“过去的苦楚，我一輩子也忘不了”。

他想着想着，眼淚脫眶而下，但想到今天的幸福生活得来之不易，是千百万烈士用鮮血换来的，于是他下定决心要認真开好这次会，把群英会的先进經驗帶回去，为国家創造更多的財富来报答党。

“獻宝” “取經”

在中央交通部召开的全国交通運輸系統經驗交流会上，百余位交通系統的群英代表欢聚一堂，一面獻宝一面取經，互相交流經驗。廖启发同志在会上學習了湖南邵阳汽車駕駛員蕭培俊同志的延长中修里程、湖北武汉吳德义同志的節約汽油……等經驗。每一經驗他都是“打破砂鍋問到底”，認真學習。同时，他也介紹了他在日常工作中，对輪胎、机件、細心保养、处处爱护和貫徹“三查”、“四慢”，选择路面和搭班駕駛員售票員密切配合，創造延长輪胎寿命的先进經驗。代表們一致贊揚說：“廖启发不简单，真是我們學習的好榜样”。

的确，一只普通的“新中国牌”輪胎竟行駛了相当于环绕地球7圈多还在奔馳，真不容易，代表們都在追問他成績是怎样得来的。

二、下决心，赶先进

还是在1954年上半年，当老廖的車子第一次装上这只34×7新中国輪胎时，他心里真有說不出的愉快。他回想起解放前

在重庆開車子時，用的完全是帝国主义的“固特异”（美制）和“邓祿普”（英制）的輪胎，这种胎平均行駛最高里程不过4~5万公里就不能再跑了。今天自己駕駛的汽車都能裝用国产的輪胎，怎么不令人兴奋呢！他想，一定要使它們的行駛里程大大地超过帝国主义出产的輪胎。同时他又記起了党的話：目前我們国产的輪胎还不多；而橡胶也大多还是进口貨。这就更要求我把輪胎保养好。

1955年，公司里的蔣純炎同志創造国产輪胎19万多公里的新記錄，当时廖启发同志車上这只輪胎才行駛13万公里。他想蔣純炎为国家創造了財富，这是多好的事儿呀！如我能行駛20万公里的話，那不是超过了他嗎？但他一計算，自己的輪胎和他相比，还相差一大截子呢！如果要赶上蔣純炎，就得再跑7万公里，却要化一年多時間。心里又躊躇起来，怕赶不上。后来經過党的教育和鼓励，思想上进行了反复的斗争。他想：路是人走出来的，成績是人創造出来的，有决心就会成功，何况我是一个共产党员，别人能做到的事情，我为什么不能做到呢？能讓輪胎多跑一公里，就能为国家多節約一分財富，为社会主义建設多貢獻一分力量。从此，他就下定了决心，一定要學習和赶上蔣純炎同志的先进水平。

三、虛心學，苦心鑽

下決心、趕先進，從何處着手呢？他想：要趕上先進，首先要虛心認真地學習先進。因此，他就早上提前上班，晚上這些下班。白天利用接班前的空隙時間向蔣純炎同志學習，有時去看他做例行保養，學習他保養和使用輪胎的經驗。1956年公司推廣蔣純炎同志經驗時舉行了延長輪胎壽命展覽會，對他啟

发很大。他把展覽会上学到的許多先进經驗都認真地細致地貫徹执行。

在學習蔣純炎同志經驗时掀起学先进赶先进的浪潮中，后浪推前浪，一浪高一浪。1957年上半年胡庆云同志的一只輪胎已行駛到24万多公里，超过了蔣純炎，又創造了全国新記錄。这就更加强了老廖学先进赶先进的信心，他說：“不怕学不成，就怕人不学。”因而他的學習勁头更大了。从这时起，他就和搭班駕駛員李紹祥，常常利用上班前，下班后的時間，赶到胡庆云車上去实地观摩，看他如何“起步”“进站”，怎样“下坡”“轉弯”等操作方法。往往一看就是几小时，成了不下車的“长途旅客”。

由于他認真學習，积极鑽研，使輪胎寿命大大延长。但輪胎行駛里程越跑越长，輪胎的花紋也被漸漸地磨光了，有的地方并起了一絲一絲的裂縫，石子容易从小孔小縫中往胎里鑽（不象有花紋的輪胎，即使遇到石子，一般都嵌在花紋中，容易取出）。他知道，这对輪胎寿命威胁很大。因此就更加注意，发现胎面上嵌进小石子，就立即想办法把它挖出来，不使它越鑽越深。但这些石子虽然挖出来小孔小縫却仍然存在，当时他心里很急，怎么办呢？找不到好办法治疗。1958年上半年他到青島汽車公司去參觀时，就向一位張師傅請教。認真地學習了青島汽車公司填補小孔小縫的先进經驗。回来就向胎工老師傅作了介紹，并請他們作試驗，先用銼刀把小孔小縫銼过以后，再用汽油擦淨然后上胶，用烙鉄一燙，結果洞呀，縫呀都被塞住了。从此，石子磚头等小东西就沒有空子可鑽。这个难医之症就得到良好的解决办法。又一次，他到上海公交公司去參觀，听到一位駕駛員同志介紹，晚上在郊区行駛进行行車檢查时，沒有灯光，即用輪胎套筒在胎面上来回滾動，听到响声

便可証明胎面花紋內嵌有石子的經驗，得到很大启发。后来老廖在市区夜間行車，遇有站上灯光不好，他就照这个經驗去做。他对技术學習也很認真。但因自小家庭貧困，吃飯也顧不上，那有余錢驗書？“三字經”只唸了半本，落个文盲称呼。可是老廖知道，光開車不摸清車子的“五臟六腑”等于張大咀吞核桃嚼不烂。所以公司里上技术課，他是風雨无阻，每課必到，苦學苦鑽，有时散課后，还独自在課堂把老师用作教學的汽化器、分电盘等拆开又裝好，刻苦鑽研，直到深夜才回家。他不仅認真學習輪胎方面的經驗，而且还虛心學習別人节油、安全操作經驗。有很多技术从不懂到懂，从不精到精，技术水平有了显著的提高。

1958年9月，領導上为了照顧廖启发同志的身体，決定讓他到北戴河去休養。但老廖得知这个消息后，又急了起来，他想：現在我怎能离开生产崗位去休養呢？于是他数次向党总支提出要求說：“休養的机会多哩，現在大家正在轟轟烈烈大跃进，能多干一天活，多干一小时，这就比去北戴河休養还要舒服多。”最后，領導上只好同意他不去了。

四、細心保养，处处爱护

挖 石 子

几年来，他不仅一貫虛心向別人學習，而且处处爱护人民财产。对輪胎是做到細心保养处处爱护。

1956年公司里推广蔣純炎同志的先进經驗时，領導上发动駕駛員挖石子。他在三个月当中，就挖了4000多个（其中也有少数釘子），使他更加体会到勤检查、勤挖石子对延长輪胎寿命的重要性。从此，不論寒風刺骨的冬天或者是烈日如火的夏

天，他除了忙着把乘客一趟一趟地送来送去之外，还利用几分钟的休息时间，来检查轮胎气压和剔石子。他说：石子嵌在轮胎花纹里，好象沙灰迷了眼睛一样会发胀不舒服，把它弄出来我才放心。因为石子嵌进轮胎，如不及时挖出，当轮胎在滚动的时候，石子在花纹内和它周围的橡胶就会不断地发生磨擦，这样，石子就会越嵌越深，损坏胎体帘布层，降低使用寿命。有一次，是一个初冬的晚上，北风在呼啸着，车到下关后，他拿着手电和木棒仍然下车去检查轮胎；那天他可巧衣服又穿得少，下车后，迎面刮来一阵寒风，不禁使他打了一个寒噤，牙齿冻得格格响；可是一想到轮胎上也許正躲着个“阴险的敌人”——洋钉或石子时，他就冒着严寒坚持检查。果然发现一只“小洋钉”戳在胎皮上，他想：亏得早检查，否则准会滚到胎肚里。

胶鞋与轮胎

他也常常这样想：“自己买一双胶鞋，要是爱惜使用，就可以多穿上好几年，难道轮胎不也是同样道理吗？”实际上，老廖对轮胎的爱护，却远远超过了他对自己胶鞋的爱惜程度。听过技术课，他知道轮胎象胶鞋一样不能沾油渍，不能受冷热急变，不能晒强烈的日光。所以当他发现轮胎沾上了油就马上抹干净，不让它有油星子，车子进厂过夜，得先看看停车场地是不是干净。

1956年秋季，有一天，老廖轮到例假，他白天在保养场协助机工保养车子后，才回到家里正准备休息，突然凌空降下倾盆大雨，这一下可把他急坏了，他想：车子停在场地上，这么大的雨，如果把高压线打潮，明天早上车子怎能发动呢？因此，他急忙披上了雨衣，连奔带跑的赶到了保养场，到了自己

車子跟前，只見地面上一片汪洋，雨水不但把六只輪胎浸沒了好幾寸，还把地上一層廢油浮在水面上沖到了輪胎四周，這怎麼得了？他立即找來幾塊長木板，先把車子四周用木板隔起來，然後鑽在車肚內把廢油潑出去，但是雨下得實在太大，雨水已透過雨衣，衣服濕透了全身，他根本沒有顧上這些，一直堅持到把油星子全部趕光，並利用雨水把輪胎洗干淨，這才算鬆了一口氣。當他準備回家時，才感到全身已經濕透，雨水往下直淌，再回頭一看，自己的雨衣早已落在車後的雨水坑里了。

侍候輪胎比照顧兒女還親

由於他細心保養，處處愛護，到1958年初，那只國產新中國牌輪胎已跑到23萬公里，趕過蔣純炎，比胡慶雲還差一萬多公里時，誰知胎面上却害了一個“瘤”，胎面上起了一個包，行駛時發出“攻冬攻冬”的响声。老廖每到站上總要對這個瘤看了又看，摸了又摸，心里很疼痛。幾天後，這個瘤長得像碗口一樣大了，使他更著急。他想：如果我身上害了一個瘡，不早日治療，一定會腐爛。他時刻惦記著，生怕在行駛途中，這只已行駛23萬多公里的輪胎，因受到載重壓力，在起瘤的部份發生爆破。領導上知道了老廖的心思和這只輪胎的情況以後，非常重視，公司李經理親自跑到胎工間與胎工老師傅和技術員等共同商量研究。經解剖後，發現里面有細而軟的黑灰，主要由於橡膠受石子、鐵屑刺傷後，受刺部份的膠失去聯繫，車胎在運轉時，因互相磨擦，發生熱量，以致此處橡膠回軟，磨擦脫落成黑灰，愈磨愈大，而灰愈多。或者由於帘布受水濕，產生蒸發，致膠與綫失去互相黏結力乃脫空磨擦成黑灰。老廖平時雖注意勤挖石子和鐵釘鐵屑，但對這種橡膠受暗傷後，因日積

月累，而会产生“起瘤”现象却还不懂，这使他又得到一次經驗教訓。在胎工老师傅的协助下，用“挖补”的办法治好了“灰包鼓”，保持該胎修补后能繼續使用。可是廖启发同志因日夜围着輪胎打轉轉，已熬紅了眼睛。

1958年夏天，有一次，車子已歇在中華門站上（做分班一次要停8小时）。当他检查完輪胎，刚想到站亭里去时，突然听到“崩”的一声，象炸弹爆炸似的巨响，这可把老廖吓了一跳，以为是自己的这只輪胎炸了，他连忙回去一看，原来是停在路旁板車的輪胎炸了。他知道这是强烈日光晒了輪胎，增加气压过多引起了爆炸。于是他赶忙从站上找来几张旧蘆蓆把輪胎盖起来。这一举动，感动了站上的許多同志，他們向老廖开玩笑說：“廖启发同志侍候輪胎比照顧儿女还亲”。他却笑着回答說：“这又算什么呢？要是晒爆了一只輪胎，損失可大啊！”

的确，象这样許許多多动人的事例，在老廖看来都是很平常，也是应该做的事。

五、“三 检 查”

出场检查

他对工作一貫認真負責，誠懇踏实，不論天热、天冷、下雨、下雪、每逢做早班总是提前一小时到場，做好出場前的一切准备工作。他說：“古語說得好，‘早起三光，迟起三慌’，临出場才到，就沒有空检查車輛机件，行駛途中万一有了毛病，不仅就誤行車時間，甚至还要進場修理，要使車輛出場后行駛正常，滿足广大乘客的需要，出場前加以检查非常重要。”他在車輛未出場前都要認真检查車輛各部机件，首先检查影响安全

的系統，如轉向、制動、燈光、刮水有無毛病，然後，由前到後順序檢查底盤部份，注意鋼板和鋼板的中心螺絲、地軸螺絲、騎馬撐、輪胎氣咀的位置是否正確。同時用他經常隨車攜帶的一根小木棒敲敲輪胎，檢查氣壓，從敲出的聲音和手上震動的感覺，他就能大體上曉得輪胎氣壓是否正確。敲打時發出的聲音如果是“崩崩”的，就說明彈力大，氣壓正確。如果不正確，氣壓只要缺少五至十磅，他就能聽出來。氣壓過足時，早晨出場後，正是上班時間，乘客多、負荷重，通過坑凹顛簸，就會引起爆破。氣壓不足，輪胎在運轉中、胎內帘布層不斷受到伸屈作用和橡膠就會分開，造成早期損壞。氣壓過足或不足都會使輪胎損壞。為使輪胎不遭受意外損失，一定要按廠牌、尺寸，保持充氣標準。為了做到這一點，他在出場前檢查氣壓比較注意，一次不檢查，他就不放心。有一天早晨，他和往日一樣用木棒去敲輪胎時，發現後左外胎發出的聲音是“澎澎”的，和氣壓正確時敲出的聲音不同，木棒敲上去彈力不大，他隨即跑到保養工段，沒有找到胎工老師傅，只碰到一個胎工學徒，在他說明情況後，胎工學徒一量氣壓確是不足，除了隨即按標準把氣充足外，並連聲稱贊老膠用木棒敲氣壓的那雙手真有一套工夫，老膠很謙虛的說：“那有你們內行呢？”有人問他敲胎有什麼經驗，他總是笑着說：“這也沒有什麼，經常敲敲，日子一久，聽慣了，一旦氣壓不足，就能從敲的聲音和手上的感覺辨別出來。”那天中午在接班時，他就把今天發生的事情告訴了李紹祥同志，他倆一直堅持了出場檢查工作。

途中、終點站檢查

汽車行駛到兩頭終點站，他都要下來敲敲輪胎，看看胎面。他認為行駛一個車次下來十二個多公里，胎面上難免不敲

点，嵌点什么东西，如不检查就不放心。就拿輪胎气压来講，如果有了变化，是前輪可以通过掌握方向盘发觉，前胎气压不足，方向盘就重了，而且左边缺气，轉向就会向左边偏逃，右边缺气就会向右边偏逃，很容易知道。要是后胎缺气，不是过份多的話就不容易发觉。所以到終点站，必須检查。他認為有問題不及时加以糾正，可能造成較大的損失。記得有一年，公司有部車子忽視例行保养，行駛时經過顛动，鋼板的位置移动了，鋼板头的尖角就象車刀一样抵着胎側，行駛一二个車次以后，一只好好輪胎就刮了一圈很深的槽痕，仅剩二層帘布层未截穿。輪胎管理員为了通过這個問題教育大家，及时用大字报和那只受伤的輪胎一齐拿来展覽給大家看。老廖看了这活生生的事例后，对自己的輪胎更加当心。每到終点站都要弯下腰检查鋼板有无移动。1959年六月里，車到中华門終点站检查时就发现后面有片副鋼板移动；鋼板的尖角正对着輪胎側面，仅仅距离半寸，假如不把它校正，輪胎就要遭到損坏，可是还有三分鐘就要開車，为了不影响行車時間，他立即找站工借了一个鉚头把鋼板位置敲正。車开后他总有点不大放心，怕鋼板仍会錯动。車到新街口，因是大站，上下客多，有分把鐘停歇時間，他又下車去看了一遍，結果并不錯动，这才放心。但他时刻在想着，以后会不会再发生呢？別人車上难道不也会发生嗎？他認為这不是长远之計，怎么办呢？他终于想起了一件事，記得有一次技術員同志曾說起鋼板上如果上“保險卡”將主副鋼板上下同时卡住，鋼板就不会再錯动。第二天他就找机工老师傅一道研究，利用二級保养的机会加上保險卡真是“一劳永逸”，从此不再为這個問題煩神了。后来这个措施还向不少同志做了推广。