

苏联生产革新者自述

行驶五十万公里 无大修

吉托夫著



工人出版社

目 录

我的职业·····	1
我怎样当了汽车司机·····	4
行驶三十万公里無大修·····	16
冬季保持夏季的汽油消耗定额·····	33
行驶五十万公里無大修·····	53
新的保証·····	79
附录·····	91

我的職業

从基輔車站的廣場開出一輛大型公共汽車——“吉斯-155”，車身的噴漆和鍍銀在閃閃發光。

房屋、商店的玻璃窗和胡同口轉眼間就掠過去了。車停在寫着“三十五路公共汽車站”的牌子跟前。

道路兩旁的房屋看不見了，公路兩邊出現了樹木和集體農莊的田野。路標指示着：拐弯，上坡，下坡，鐵路叉道口。

最後是終點站的小房。行程結束了。過了幾分鐘，車又返回莫斯科。

从基輔車站到魯布列夫村這條綫上的公共汽車，我已經開好幾年了。我對每一個拐彎抹角，上坡下坡，以及每一個閃耀着的路標，都非常熟悉。

乍看起來，會覺得做公共汽車司機的工作單調無味。在許多年當中，天天在這短短的一段路上跑來跑去，差不多每分鐘就要停一次車，眼前看到的總是那一些街道、樓房、十字路口。

但是，只有不了解我們的職業的人，才會這樣想呢。我覺得再沒有比開汽車更有趣、更誘人的了。每天都會發生許多新奇的事。例如：在每個小螺絲釘你都非常熟悉的車

上，你会突然發現新的办法来节省燃料、輪胎、机油，来节约零件和延長其使用期限，等等。

汽車的厂牌虽然都一样，但各有特性和优缺点。不会有兩部完全一样的車子。

我当汽車司机許多年，从来沒有打算另換一輛車开。要想汽車經常听话，就得揣摩它的特性。老实說，我宁願开我的大修后的旧車，而不願意領剛出厂的新車。

我們这一条路綫通过的那些街道，已經变得認不出来了。

原来沒有多少小矮房的地方，現在已經聳起了壮丽的高樓大廈。路也更講究、更寬闊了。在这条街上行駛的汽車数量也增加了很多。

我們的路綫要通过繁华的大街，也要通过郊区的公路。路上有鐵路叉道口，有急弯，有上坡，也有下坡。

每个交通警的面孔我都熟悉，我知道他們当中哪一个人能帮助司机在通过十字路口的时候节省時間，哪一个人在变换信号灯的时候不慌不忙。

看道口的人也不一样。有的动作快些，有的动作慢些，因此使司机在通过道口的时候損失几秒钟，或是节省几秒钟的时间。

街上的綠灯并不能保証你的車子可以隨便向前开行。很多汽車用不同的速度向着相反的方向飞馳；有时，行人根本不管什么交通規則，忽然出現在馬路上，慌忙地要从汽車前面穿过馬路。这时候就不得不赶快来个急刹車把車停

住。

在川流不息的大小汽車群里，駕駛着公共汽車按指示圖表所要求的時間正點到達終點站，確是一件不大簡單的事。

沿途每個站的停車時間都不同，上下車的乘客人數也不一样。早晚車上的乘客很拥挤，每個站都需要多耽擱一會兒，要一直等到乘客上完和下完。這時候在各站之間車就要開得快些。可是在白天或黑夜乘客較少的时候，行駛的速度就可以放低些，以便正點到達終點站，同時也可以保持前後各車之間的適當間隔。

正確地嚴格按照指示圖表行車——這還遠不是對司機的全部要求。國家把人們的生命和寶貴的財產——汽車付托給司機，因此司機應當經心地愛護它，並且使它尽可能長久地保持正常狀態。

司機的技術好壞和經驗多少，不僅关系到汽車的壽命，而且對燃料和機油的消耗量以及輪胎的完整也有很大关系。如果我們每個人能給祖國節約千百個盧布，那末所有的司機合起來就能節約上百万以至上亿的盧布。

目前，在許多公共汽車公司里正在開展着行駛五十萬公里無大修的运动，這一运动已經給國家節約了千百万盧布。

駕駛汽車是一種複雜的技術。要掌握好這種技術，就必須不斷地提高技能，永遠不能自以為什么都懂，什么都學會了。

这本小册子，是以前出版的“从莫斯科到鲁布列夫”一書經過补充和修改而成的。在这本小册子里，我打算介紹一下我多年来駕駛汽車的經驗，講一講我們的工作队怎样大大增加公共汽車兩次大修間的行駛里程，如何在冬季保持夏季的汽油消耗定額。

我怎样当了汽車司机

我小的时候幻想长大后开火車。我父亲从前在土拉附近的一个小站——克里柯特卡当养路工人，我常常听到父亲講起开火車的人們的故事。

白天黑夜都有好几趟老長的客車和貨車帶着轟隆轟隆的响声經過我們的車站，但很少有在我們站上停下来的。

有时候，我很久很久地站在鐵道路基的旁边，望着列車走过。機車和它后面拖着的一長串列車，在老远的地方帶着隆隆的响声和汽笛声出現了。司机的头探出窗外，他的面孔从我的眼前閃过，我長久地望着已經開得很远的火車的后影，怀着羡慕的心情想那个人多了不起，能把这样長的列車拖到远方去的奇妙的机器也得听他支使！

1920年，我八岁的时候，父亲把我帶到鄰近的一个小城市——斯柯平，把我安頓在鐵路学校里學習。畢業后，我就来到莫斯科，进發動机制造厂，在厂內鐵路線上当养路工助手。

我永远忘不了我初次在莫斯科下火車的那个时刻。一切都觉得很新奇：熙熙攘攘的大街，高大的楼房，川流不息的人群。大城市的拥挤喧嚷，最初使我甚至有些發慌。

过了几天，我很快就掌握了工作，跟同志們也熟了，但是心里总觉得有点不大心滿意足：不甘心放弃我老早以前的幻想——当火車司机。

有一次，我去工厂，在路上看到汽車司机夜校招生的广告。那一天，那张广告整天浮現在我的眼前。我感到汽車司机和火車司机的職業有些相近。“畢竟是开着車到处走，而不是老坐在一个地方，”我这样想。另外，还有一点吸引我的，就是用不着离开工厂，在業余時間就能学会一門新的專業，將來也就可以改行去做更有意思的工作。

我是这样想的，也就这样做了：遞了一份申請書，被录取了，从此每天下班以后就到夜校去上課。

最初，是在課堂上給我們講汽車的構造，然后开始實習。我記得初次駕駛一輛叫作“教練車”的破旧載重汽車的情景。教練指点我怎样开動發動机，怎样踩开离合器，怎样挂上变速擋，怎样踩油門踏板。

当汽車走了起来，舵盤在我手里輕輕震動的时候，我感到一种愉快的激动。

一个生手駕駛載重汽車在郊区的公路上行駛着，这并不是十分有把握的事。当后面的小汽車响着喇叭从我的車旁冲过的时候，我打了一个冷战。骑着自行車在我的車前横冲直撞的小孩子也惹得我生气：我以为一定会把他撞上，

而他好像故意开玩笑似的，还把車子騎到馬路中心。

教練坐在我的旁边。他不时地鼓励我，給我出主意，指揮我的动作。我完全服从他的指揮。忽然，不知哪里跑来一只大鬃毛狗从汽車前面越过馬路。太突然了，我来不及刹車，赶紧向旁一拐，差一点掉到水溝里，就在这一刹那，教練的十分有把握的手掌握住了舵盤，用他自己的脚撥开了我那只犹疑不决地踩着刹車踏板的脚。汽車停住了，这次事故才算是躲过去。

“你看，怎么样！差一点掉在水溝里，”教練平靜地說，“最主要的是不要發慌，不然你就永远不能成为司机。要記住：能开动汽車和轉动舵盤，还不就算是会駕駛汽車。”

“是的，要掌握駕駛汽車的技能，还需要學習很多东西，”我这样想。

一个月过去了。这时候，我对駕駛汽車已經比較有把握，不仅可以在郊区的公路上行駛，而且可以在莫斯科的大街上行駛。教練对我的指責也逐漸少了。

考試的日子到了。考試委員會先測驗學員們所学到的知識，然后每个畢業生都按次序駕駛汽車在監考員的監督下在莫斯科街上进行行車測驗。

輪到我駕駛了。我駕駛着汽車在准許載重汽車通行的街道上行駛，一路上很順利，沒有出什么事故，我很正確地在步道旁試驗停車、拐彎、刹車、發信号，总而言之，司机应当作的一切动作我都做了。教練提了几点意見，但总的來說还算滿意。我領到了三級駕駛員証。

在學員當中早就有人談論畢業後到什麼地方去工作的問題。有的人準備畢業後開小汽車，有的人想開載重汽車。但是，誰也沒有表示想開公共汽車。開公共汽車被人們看做是困難而又單調無味的工作。

我不知道為什麼，從第一天起就想要開公共汽車。也許這是由於我很早就想當火車司機的緣故。一部又大又美麗的汽車，按一定的指示圖表行駛，工作中需要高度的精確性——所有這一切，使我認為公共汽車跟火車很接近。我請求把我派去駕駛公共汽車，在分配工作的時候，真的把我分配到第一公共汽車公司去工作。

1934年9月的一個明朗的早晨，五個青年司機——莫斯科汽車司機訓練班的畢業生，我也是其中的一個，走進了公共汽車公司車庫主任克拉烏丘克的辦公室。一位身材魁偉、肩膀寬大、和藹可親的男人迎面站起來。

“請進，小伙子們，”他稍帶一點烏克蘭口音親切地說。

我們把訓練班的畢業證書和派我們到汽車公司工作的介紹信一齊交給他。克拉烏丘克把文件看完以後，仔細地把我們每個人端詳了一番，接着說道：

“很好！歡迎，歡迎！可是要記住一點，這裡是公共汽車公司，你們要駕駛的是公共汽車，而不是載重貨車；要載運的是活人，而不是貨物，並且不是每一個有司機証的人都可以讓他駕駛公共汽車。”

我們沒有作聲，都感到有些惶惑不安。

“但是，你們不要發愁！”克拉烏丘克繼續說。“你們一定

会有很大的出息。我把你們交給師傅——功勛司機鮑塔波夫。跟他練習開上兩個月——我們把這個叫做見習，——讓他試驗試驗你們，你們也可以跟他學習學習。那時候你們就會了解開載重汽車和開公共汽車之間的區別。”

我們五個人開破旧的“阿摩”(“AMO”)型公共汽車開了兩個月；每人輪流地坐在鮑塔波夫旁邊駕駛着車子，在莫斯科的街上行駛。

鮑塔波夫這位優秀的司機，沉着而有涵養，是一個天才的教師，他對我的教導，我將永遠牢牢地記在心裡。他從來沒有聲色俱厲地訓過人，也沒有發過脾氣。我們十分珍視他的稱贊，同時也非常害怕他那不以為然的“哼”，每當我們做得不對的時候，他總是要“哼”一聲的。

我們以前總以為自己的駕駛技術已經很不壞了，什麼起車、停車和拐弯都不錯。但是，跟鮑塔波夫跑了几趟以後，才明白距離掌握駕駛技術還差得遠呢！

起車的時候，可以冒冒失失地突然向前沖，也可以輕輕地慢慢地起動。當汽車里坐着乘客的時候，起車穩或猛就有很大的關係。我們在一開始挂擋的時候很不細心，鮑塔波夫教我們輕輕地挂擋，在挂擋的時候一點聲音也不應當有。他給我們解釋說：這一個對延長公共汽車部件的壽命來說非常重要。

到站的時候，我們應當讓汽車恰好靠近步道，使汽車的後門正好對着乘客上車的地方。鮑塔波夫教我們拐弯要穩，不許我們急拐弯，因為這會發生翻車的事故。

在兩個月當中，我們不僅明白了駕駛載重汽車和駕駛公共汽車之間的區別，而且也懂得了初擔任開車的新手和有經驗的老司機畢竟不同。

見習期滿了，我們取得了獨立駕駛公共汽車的資格。分配到綫路上擔任開車的有三個畢業生：西切夫，馬卡爾柴夫和我。我們編成了一個隊，領到一部“阿摩-3”型公共汽車。

就這樣開始了我的駕駛公共汽車的工作。到今天我還是做這個工作。當然，現在我是含着微笑回憶自己踏上司機生活的第一步。不知有多少次在半路上發動機要起脾氣，或是出了別的什麼毛病，在這種情況下只好跑到附近有自動電話的地方要車庫派救護車來幫忙。救護車來到以後，修理技師到汽車跟前打開發動機罩一看，便關切地拍拍我的肩膀，說道：

“哎！小伙子，機器里的事你一點都不懂！為這麼一點小事情就把我叫了來，”說着就用迅速而敏捷的動作在五分鐘內把毛病修好了。

那時候我就已經明白，如果不很好地研究汽車的構造，就不能成為真正的司機。

在訓練班里給我們講授過理論課，曾經讓我們看過一些實物，也曾經解釋給我們听，但是現在感到這太不夠了。

“必須學習修理，”我下定了決心，從此每天下班后就到修理車間看人家修車，當我們的“阿摩-3”進行小修的時候，我就跟修理工一塊兒工作，盡量想法弄清發生故障的原因，

时常向人請教，告訴我以後我就把它記住。

同志們都很熱心地在各方面幫助我。有經驗的老司機把自己的經驗介紹給年青的小伙子。修理工們教給了我們迅速消除故障的方法。

我的這些努力很快就有了成效。我要求救援車的時候越來越少了；當發動機里面偶然發生故障，或者車子不走的時候，我已經不是像過去那樣不知所措，因為我已經能夠很快地確定發生故障的原因了。當汽車順從我的意志重新開始前進的時候，我內心里感到說不出的喜悅和滿意。

我們的工作隊過不久就分散了。西切夫到北方去，馬卡爾柴夫被調去駕駛小汽車，我呢，被編到另一個工作隊里駕駛“吉斯-8”型公共汽車。在以前駕駛“阿摩-3”型公共汽車的我看來，這種新型汽車真是技術上的奇蹟。車子寬大，有功率更大的發動機，而最主要的是車上裝有起動機，因此，在起動發動機的時候用不着從駕駛座上跑下去。

過了不久，我的“吉斯-8”型汽車被調到九路工作，這一條綫路是由基輔車站起經過阿爾巴特和整個市區中心到庫爾斯克車站，叫做共產主義青年綫。路段長、駕駛員、售票員、調度員都是青年。大家齊心協力地工作，展開了社會主義競賽。我們工作隊提出的保證是：嚴格遵守指示圖表，在任何情況下不違犯交通規則，節省燃料和輪胎，超額完成財務計劃。在青年綫工作的期間，我越來越明白，公共汽車並不是一個海島，只有駕駛員和售票員住在這個島上。

行駛在綫路上的公共汽車，就像在行進中的傳送帶的

一个环节。

司机和售票員是紧密团结的大集体里面的成員。我們的每一点收获或損失，成功或失敗，都是整个青年綫和整个公司的成功或失敗。

在共青团工作队工作了一个时期以后，我才第一次真正懂得，每个司机节省的一点一滴汽油，聚集起来就可成为整桶的、甚至整車的燃料，而节省每个輪胎上的薄薄的一層橡膠，就会給汽車運輸業节省下来成千条的輪胎。每个工作队和每个青年司机，都認為把自己在保养汽車、节省燃料和輪胎方面的經驗介紹給同志們是光荣的事。

过了兩年，把我調到另一条綫路上去工作了。公司里已經出現了新式流綫型公共汽車——“吉斯-16”型。这是一种馬力很大、刹車很靈的快速汽車。我們工作队也領到了一部这样的車子。

那时，在苏联的司机人員当中正在开展和扩大十万公里运动。参加这一运动的司机人員提出的保証是：至少在行駛十万公里中不进行大修和中修。

大家都知道，这个运动的發起人之一、羅斯托夫公共汽車公司的司机馬里切夫創造了卓越的紀錄——駕駛“吉斯-8”型公共汽車行駛三十万零二千公里無大修，超額完成技術定額好几倍。

馬里切夫和其他先进司机的模范事迹引起了广大司机爭取增加兩次大修間行駛里程的爱国主义运动高潮。

我們公司里也出現了第一批行駛十万公里無大修的司

机：列依金、格里果尔也夫等。我們向他們學習駕駛汽車的技能，这些有經驗的司机很乐意幫助我們青年司机。

在“吉斯-16”型公共汽車上工作了一些时候，对“吉斯-16”仔細地研究了一番之后，我想，如果很好地用心來駕駛，那末我們的工作队也可以行駛十萬公里無大修，或者还可以更多一些。我們在工作队內討論了這個問題，在1941年3月間提出了行駛十萬公里無大修的保證。此外，还保證大大地减少燃料的消耗量。可是，我們还没有来得及履行我們的諾言，偉大的衛國战争就爆發了。

我們公司里發生了很大的变化。一部分汽車从綫路上抽調出来送到修車厂去了。原来的座位都在那里拆掉了，而代之以救护床位。天藍色的車廂改漆为保护色，汽車的兩側和車頂上都塗了紅十字。我就駕駛着这样一部救护車到前綫去。所有这一切都很快地發生在几天当中。

在烏亞孜麻地方，我的車子被編到救护車排。

我已經听慣了不停的大炮声，而且学会了在被千百輛汽車、拖拉机、坦克和牽引車軋爛了的泥濘道路上駕駛汽車。我的汽車曾馳过白俄羅斯的沼澤地帶，橫穿过立陶宛，并到过敌人的土地上。

有时，当我的汽車正載着伤员在乡村的道上穿过平原和叢林前进的时候，敌人的飞机就在上空盤旋着。如果在森林中，还可以离开道路躲在树底下，但是在空闊的曠野，当敌人进行扫射或轟炸时，就無处躲藏。車上載的是重伤員，在被破坏了的乡村道路上用高速度行駛——那就等于

使伤员們的伤势更加加重。但也不能眼看着讓敌人扫射。

因此，不能不一方面以最大的速度前进，另一方面又十分小心地繞过每个溝壑和凹凸不平的地方，使伤员們少受些顛簸的痛苦。

最主要的是：發动机在这个时候不要出毛病，汽車不要發生故障。在这样的条件下行車实在是一种严重的考驗，但是，救了很多人的生命又使我感到極大的安慰。

在前綫的时候特別感覺到：熟悉自己的汽車，熟悉汽車上的每个螺絲釘和善于發現它的一切故障，自己能够及时地消除一切故障，是如何重要。

夜里，当我們駕駛着汽車在漆黑而泥濘的道路上行进的时候，回忆起莫斯科和它那平坦的、灯火輝煌的柏油馬路，觉得那就像是童話般的渺茫的夢境一样。

有时候，要想前进几十公尺，也得砍树枝和拾枯枝垫在車輪底下，因为車輪上虽然挂着防滑鏈子，車輪还硬是在泥里空轉。很多時間浪費在这上面了。

战争是我們的严格的教师。我和同排的所有同志們都学会了在任何气候条件下和在任何道路狀況下駕駛汽車的本領。

我获得了中士軍銜，并且被任命为隊長助手，1943年底又被提升为技术主任和分队長。

这时候我就不能只关心自己的一輛汽車，而要照顧很多汽車了。我必須注意使所有的汽車都經常保持正常狀態，讓大家节省燃料、机油和备用零件。

1945年5月9日——人人期待的胜利的日子来到了。我們的汽車队和几百万苏軍战士一起在敌人的土地上迎接了这个节日。大炮声沉寂了，我們的祖国又恢复了和平劳动。我复員后仍旧回到了莫斯科。

我怀着激动的心情走进汽車公司的大門。老朋友們又在一起了。其中有很多人和我一样，也是剛从前綫上回来的。

在公司里我受到热烈的欢迎，讓我随便选择我所喜欢的汽車，并且建議我自己来挑选工作队的成員。

我便开始考虑这个問題。工作队的成績在很大程度上取决于工作的协调和它的成員的經驗。最主要的是要互相信任，也就是說，把車子交給接班人的时候要保証同志相信得过。

我很快就找到了第一个頂班。他就是卡尔鮑夫，我以前在前綫上的战友。他从1934年起就在我們公司里工作，对自己的業務非常熟練，人很謙虛、热誠，忠实于自己的职责。在前綫的时候，他就以严格执行任务、勇敢大胆和高度的駕駛技术出名。

但是誰是第二个呢？

我很了解我的鄰居、司机什列霍夫。很多年以前，他在莫斯科的一个工厂里当鉗工。那时候我刚从汽車司机訓練班畢業，領到了駕駛証，这位青年鉗工听了我的話也进了汽車司机訓練班。他駕駛过載重汽車和小汽車，在偉大的衛國战争年代里也是前綫上的司机。

按照技術熟練程度和性格來說，什列霍夫做我們工作隊的一員最合適不過。但問題是他不願意到公共汽車公司來工作。

“我不喜歡公共汽車上的工作，”什列霍夫說，“我們司機做這種工作，很難一分鐘也不差地到達終點站。大街上到處是信號燈、交通警，各式各樣的事情都會遇到！動不動不是誤點，就是打亂了指示圖表，那多麼難堪，丟人！”

“你絕對不會那樣！”我勸他說，“我開這麼多年車了，從來也沒有打亂過指示圖表。要知道，開公共汽車是一件踏實的、負責的工作，正適合你的性格。到我們工作隊去吧！”

什列霍夫終於同意了。工作隊編好了，過不幾天我們就領到一部剛從修理廠出來的天藍色“吉斯-8”型公共汽車。

就這樣，我又駕駛着自己的車子在習慣了的繁華的莫斯科大街上行駛。

親愛的莫斯科！經過了幾年戰場生活之後，現在我更加熱愛它的街道、樓房、街心花園和廣場。

戰時那些坎坷不平、塵土飛揚和泥濘的道路，已成為過去的回忆。現在我緊握着整潔的汽車的舵盤，平穩地在平坦的柏油馬路上行駛，我甚至覺得有些不自然，因為一切都那麼省勁、方便和順手！

我們是戰士，難道只是駕駛公共汽車，嚴格遵守指示圖表就夠了嗎？不，我們的工作隊有能力做更多的事！