

全國公路運輸先進集體和先進生產者經驗小叢書

蘇長福駕駛吉斯150型貨車 五十萬公里無大修經驗

人民交通出版社

全國公路運輸先進集體和先進生產者經驗小叢書

蘇長福駕駛吉斯150型貨車 五十萬公里無大修經驗

人民交通出版社

內 容 介 紹

优秀共产党员苏长福同志是新疆军区生产建设兵团机运处汽车驾驶员。从1951年7月开始驾驶吉斯150型货车到1960年8月，已安全行车五十万公里无大修，创造了全国最高纪录，是全国汽车驾驶员一面鲜红的旗帜。本书着重介绍了苏长福同志创造五十万公里无大修的先进经验以及他的优秀品质。可供全国各地汽车运输部门的广大汽车驾驶员和技术人员、职工阅读。

全国公路运输先进集体和先进生产者经验小丛书

苏长福驾驶吉斯150型货车

五十万公里无大修经验

*

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京安定门外和平里)

北京市书刊出版业营业许可证出字第000六号

新 華 書 店 发 行

人民交通出版社印刷厂印刷

*

1960年2月北京第一版

1960年2月北京第一次印刷

开本：787×1092

印张：1 1/2 张 插页2

全书：25,000字

印数：1—10,000 册

统一书号：15046·1333

定价(9)：0.21元

目 录

一、簡短的介绍	2
二、一套成熟的汽車駕駛与保养經驗	3
1. 切实可行的行車計劃	3
2. 謹慎細心的駕駛經驗	5
3. 安全行車的保証	10
4. 認真細致的保养工作	13
5. 技术保养的具体做法	17
6. 重視成本、節約成本	22
三、一顆忠于社会主义事业的紅心	24
1. 車輛工具 国家财产 百般爱护 細心保养	25
2. 接受任务 坚决干脆 遇有困难 处处帶头	28
3. 团結互助 謙虛謹慎 戒驕戒躁 不断學習	30
附錄:	34
1. 公路运输綫上的标兵	人民日报短評
2. 讓苏长福的經驗开花結果	
..... 中共新疆軍区生产建設兵团机运处委员会	

一、簡短的介绍

苏长福同志是新疆軍区生产建設兵团机运处独立第二营汽車駕駛員，共產黨員，今年36岁。他从1951年7月26日开始駕駛吉斯-150型貨車到1959年8月25日止，已經安全行車五十万公里无大修，創造了全国最高紀錄。按这个数字計算，等于沿着地球赤道行駛了12圈多，沒有进行过大修。

在这漫长的岁月里，苏长福同志在边疆运输部队行列中，担任着基建、水利、工业設備、农业机械、畜牧产品、文化器材、生活資料等各种物資运输，其中有重約11吨的C-80号拖拉机，长8米以上的鋼軌、銅管木材，高达4米的棉花等超載物資。东起陕甘，西至国界；走遍了天山南北，踏进了阿尔泰山麓。运距短者几公里，长者达几千公里。在严寒酷暑变化无常的气候下，通过陡坡、絕崕、冰山、峡谷、险桥、沙窝、泛浆等地帶，战胜了重重困难。历年都超額完成了任务，降低了成本；8年来累計完成168万多吨公里任务，延长了接近10个大修期。

1958年春天，他首創安全行駛38万公里无大修时，获得了兵团授予的特級劳动模范；兵团模范党员和自治区駕駛标兵的光榮称号。同时又得到了苏联莫斯科利哈乔夫汽車制造厂的榮譽奖状和紀念手錶；并寄来一份刊登“苏长福創造中国全国汽車行駛最高紀錄”的莫斯科“真理报”。在榮譽奖状里写着：您在新疆地区道路不良的情况下，駕駛我厂出品的吉斯-150汽車，安全節約行駛了38万公里无大修行程，創造了中国全国紀

录。并鼓励他说：您一定能光荣地履行自己的誓言，实现50万公里无大修的行程。苏联汽车专家伊密列也切夫同志对他的车子进行了一次全面的技术鉴定，认为技术情况良好，可以达到50万公里无大修。现在苏长福的车，根据交通部1954年7月颁发的标准，已跃过十个大修期，仅节约大修费就有45,000多元，等于换回3辆多同型车。8年多来他的生产和节约总值达180,000元，可以购买十几辆吉斯-150车。在安全、运输、延修、轮胎超驶和节油五个方面，都突破先进生产指标，取得了优异的成绩。

二、一套成熟的汽车 驾驶与保养经验

苏长福同志是怎样取得了这么大的成绩呢？有什么好的经验值得我们学习呢？1959年8月30日的人民日报短评“公路运输线上的标兵”一文已经很清楚地向我们指示了这一点，短评中说：“概括说来就是：中速行驶好；快速换档好；安全滑行好；油门运用好；温度掌握好；路面选择好；交通规则遵守好；以及日常保养好。还有更重要的就是全心全意为建设社会主义事业的品质好”。这就是我们要向苏长福同志学习的地方。

1. 切实可行的行车计划

“一定做好行车计划”。这是苏长福的话，也是他在执行任务时首先做好的一项工作。

计划有年度计划，季度计划，月度计划，日程计划。

年度计划和季度计划是按上级总的要求来订的。根据上级的指示，提出自己的超额数字和措施。

月度計劃是要明确这个月担任什么路綫，承運什么物資，該完成多少吨公里才能符合季度、年度計劃的要求。但這还是个綱要，还要做好月度运行計劃：那天去那天回；那天該一保，那天該二保等；都要写出日程，預算完成情况。如感不足时，再在日程上研究，是否还有潜力，能不能提高，从車日行程、装卸等方面分析修訂，直到符合主客觀的可能为止。中間遇有大的变动，如任务变更，路綫轉移，計劃还要修訂，这样才能做到心中有数。

不仅如此，在月度运行計劃中，还要有日程計劃；那里吃飯，那里住宿，根据地点、路况、車况、气候、装卸等条件作具体安排。如吐魯番天热，水箱容易开，費輪胎，人也受苦，就安排在早上或夜晚穿过；由西盐地回烏魯木齐，下七角台可以滑到几十公里，就安排在白天行駛；碰到星期天或下了班装卸不了，就設法早些赶到。这样就不会延誤行車時間，能充分发挥車輛效能，做到有計劃整車和休息。

計劃虽好，意外的事也是难免發生的。如遇洪水，走便道延誤時間，那就要根据車况、路况和精力决定，若能到达計劃住宿地点就尽量爭取达到，如不能也不勉强硬赶，以免影响安全。

日程計劃与月度計劃也不是始終不变的，一般因訂的指标高、安排紧，特別是遇到意料不到的事情发生，常容易把計劃打乱。因此，苏长福同志并不以月度計劃的完成为滿足，总还想在安排日程計劃內如何贏得時間，加快一些，爭取提前完成。那里有潜力，那里有窍门，就到那里去找；装卸最耽誤時間，他就同搬运工人搞得很好，幫着装，鼓舞干劲，縮短時間；短途运输，早上最拥挤，他就比別人早到半小时，使装卸錯开来。他反对用提高行車时速、减少保养检查次数、过于延长工作時間等办法来提高运量；他認為这虽在一个短暂时期內看

起来突出一些，但长久打算并没有好处，人車受損，得不偿失。

苏长福不喜欢单独行車，經常有一个車伴相随在一起，組成一个小組同行。这样可以互相照顧，互相監督，遇有意料不到的事，大家也可商量解决，一个人总沒有几个人的本事大，主意多。

2. 謹慎細心的駕駛經驗

“一貫謹慎細心，从不馬虎于任何細小动作，并且經常不断地學習先進駕駛操作法，提高自己的駕駛技術”，这是苏长福同志駕駛操作的特点。

起動時注意預熱和走熱

在冬天起動發動機之前，用火烤機油盤，使機油粘度變稀，溫度增高；一邊烤一邊在前邊用手搖柄轉動曲軸，烤到曲軸轉動能用手輕易搖成圈為止。烤的時間不要過長，火也不要太旺。

通常烤到20~30分鐘之後，氣缸体外面的白霜就會變水滴，曲軸轉動容易，就可打開電門，拉關阻風門，開始起動，此時應踏下離合器踏板。起動之初，必須使發動機的轉速保持在最低怠速，嚴格禁止為了怕熄火而加大油門亂轟一氣；因為在發動之初，雖然在機油表上可讀出油壓數值，但實際上機油還不能很快地輸送到各個需要潤滑的零件表面上去。冬季若有熱水或者氣候不致滴水成冰時，儘可能先加熱水，然後再起動；在任何情況下，都應當儘量想辦法搞些開水，在暖和季節起動時，經常先搖動曲軸，然後使發動機在最低怠速下轉熱。

採取經濟速度行駛

苏长福同志一貫採取經濟速度行駛。經濟速度系指發動機

的運轉速度，使它不過于高或過于低，經常保持在每分鐘1300轉~1500轉之間。怎樣去掌握呢？憑經驗、听聲音，運用油門和變速來調節控制；使各級排檔發動機响声自然，沒有過急或過慢的不正常聲音。這樣，他掌握各檔的時速大體是：一档3~5公里，二檔8~10公里，三檔14~19公里，四檔26~36公里，五檔36~43公里。

一般來說，他開車比較慢，只看到別人超他的車，極少看到他超別人的車；但是他并不比別人到的遲。原因何在呢？在于他的車沒有在行駛中發生故障，除一定的停車檢查休息外，从不隨便停留。

蘇長福同志并不樂意于開慢車，也想快，可是當看見汽車一顫一跳，听到發動機發出“吭吭”的聲音時，就刺痛着心弦。再說快了一些，車就不穩，鋼板斷、水箱漏等等問題就出來了。俗話說：“不怕慢，只怕站”。一出小毛病，就得停半小時、一個鐘頭，大件損壞那就更糟，這是他在實際經驗中得來的體會。

行駛中，蘇長福同志經常要離前車百來米；認為這樣入車不吃灰，發動機減少磨損，對安全有好处，還可滑行。

運用油門不衰、不猛、不大、不顫

發動、起步、換檔、停車不空轟油門。有些同志一般的習慣好踏一腳，有的還認為這有道理；蘇長福過去也有這毛病，學習后徹底的改了。

車輛由靜到動是一個突變過程，為使它穩慢前進和減少震動，蘇長福同志在起步時，加油不過早、不猛；一經起步換檔，就均勻而又迅速地加大油門，及時提高車速，換入高速檔，不浪費發動機功率。

在平道上采用等速行駛，不忽快忽慢。他把汽車行駛比做一个人走路，如果疾緩不一，既紧张又容易疲倦。

苏长福同志运用油門輕，特别是头二档，只要走得动，油門就不再踏下去；在特坏的翻浆便道上比人走路还慢得多，甚至听不到发动机的响声。在起步換档后，需要发动机提供較大功率的短時間內，油門稍大一些，随着車速的逐漸加快，油門也逐漸恢复至正常位置。他使用油門是根据听发动机响声来調节的，力量不够就換档，不加大油門和拉阻風門。但阻風門也不是絕對不用，早上发动車是用的，上坡有时也用，这是在观察地形和听发动机响声时，觉得不換档力量不足，換一个档又多余的情况下才拉；稍拉約四分之一，情况好轉一些，随时推下，情况不好还是赶快換档。

換档敏捷、勤快、不发响声

換档要快、要敏捷是一般的要求，目的是使发动机功率少損失。苏长福同志在各档之間換档的快慢，并不是一致的：一二档較快，三、四、五档較慢；而一、二档之間，一档換二档又比二档換一档快一些。一档換二档，用一脚离合器，手足同时动作，立即插入。在有些是坡道上往往二档可以行駛，如換档不快就非仍調回一档不可；同时，发动机和車輛的速比这时正相配合，不会发响声。二档換一档，虽在坡上，因二档車速快，配合一档，可以較慢一些。至于三、四、五档，由于車速比一、二档高，余力大，特别是低速換高速，不需太紧张，就可比較慢些、穩妥些、柔和地調入各档之用。

起步和換档。早晨重車起步时，不論冬夏季都用第一档，根据地形行駛过一定距离后再換第二档。低速档換高速档，只要車輛已有余力，就換上高速档。高速档換入低速档需根据路面

坡况情况，結合車輛行駛速度，适当調換排档。換档时既不过迟也不过早，同时絕對不使換档有响声，因为这样会使齒輪损坏。

由于苏长福同志控制一定車速，确实掌握油門，遇坑转弯减速，对換档也就必然勤快。行車做到不硬冲，不拖档，穩速前进。

一般采用逐級換档法，但也不是絕對的。例如上坡时，估計五档換四档行駛路段不长，五档就直接換入三档；又如在上过一个坡后接着下坡，就由三档直接換入五档。換档时，油門配合車速，輕松柔和地調进，使不发生响声。

一档上的坡，下坡采用二档和发动机联合制动；二档上的坡，下坡采用三档和发动机联合制动。

保持发动机的正常水温

要掌握好溫度，必須走在溫度前面。这是他的要訣。如冬季发动机加注开水，慢走約10分鐘，看水温表摆动再起步。在行駛中經常保持溫度表在 80°C 到紅綫之間，利用百叶窗开閉来調节。

早晨起步时，拉紧百叶窗使水温很快增高。冬季气候冷时，将百叶窗控制在适当位置，下坡时也拉紧或拉一半，使水温变化不致太大。冬季在途中休息时或装貨时，也要利用百叶窗或防寒套保持水温，以免再起步时增加拉阻风門的时间。經常保持发动机冷却水的正常溫度，对于降低发动机的磨損和油料消耗都有很大作用。

熟記道路情况

熟悉道路情况和特点，是安全駕駛的保証，如公路上那里

有坡，坡多大，那里有弯，弯多大，那里路面好路面坏，都要靠平日行车时留心记忆，对道路情况熟悉，心中有了底，开起车来也就更有把握。

行驶在槽子路面上，若穿插对方路线时，应尽量沿着前車走过的痕迹穿插。这样的好处很多，可以不致使輪胎戳进釘子和石头，也可以减少車子前进的阻力。

搓板路上行车宁跳不快

有些駕駛員在搓板路行車上就加快些，認為这样就使剧烈的跳动性减少。苏长福同志却不是这样想，他認為减少跳动并不等于車輛受力减少，相反的一波未平一波又起，車輛越快就越增加挠曲，承受的冲击力就更大，机件更容易受损。因此，他不但不加快，反而放慢些，任其跳动，緩和其挠曲冲击力。他說：“宁可人受累，不使車吃亏”。

滑行要根据情况，观察地形

在会車、轉弯、过桥、过沟、遇車馬牛羊、行人多或其他需减速的情况下，事前在二百米范围内开始緩車滑行。这种滑行时間短，一般采用不脫档，只松离合器。將停車时，关电門脫档滑行。下慢长坡时，脫档不关电門滑行。苏长福同志的滑行是在安全、不损坏机件、不减低車速而又达到节油的原则下进行的。在下大坡时，他采用排档与发动机联合制动的办法，把汽化器浮筒吊起来，截住油路。这虽不叫滑行，但同样可节油，而且更安全。理由是此时发动机在轉但又不发动，一方面保持充气，另一方面又不用油料；同时它比发动着控制下坡速度还更有效。因此他反对单纯为节油而不全面考虑的做法。如下坡猛冲，增大滑行距离，滑行迟慢拖長時間等，对安全、机

件、运量都是不利的。

3. 安全行車的保証

“严格遵守行車規則，时刻警惕，注意行人車馬动态，防止事故根源。”这是苏长福同志安全行車的特点。

遵守交通規則是安全的保証

苏长福对人民生命财产有着高度的責任心。他說，他每坐到駕駛室，就会感到車輛和貨物是人民的财产，人民把車子交给自己，是对自己的信任，自己就要对人民生命和国家财产負責到底。他把交通規則看成是国家法律，自己在任何时候都应该遵守。他認為事故常常是在疏忽大意的一秒時間內發生的。对交通規則宁肯遵守一万次，保証安全，而不能因一次疏忽造成事故。他認為，公路上的标志是駕駛員行車的响导，一定要按标志指示行車；如那里有陡坡，那里有險路，那里有連續弯道，那里有桥梁，都应严格按照标志的指示，及时降低速度及做一些必要的处理。

行駛在城市、乡村或公路綫上，无论有人或无人，都得遵守交通規則。

在通过鎮、城市以及城市附近时，他总是先試試制动器是否灵敏有效。他从来不高速行駛，总是严格按照自己的車輛应走的路綫，时刻想到可能有車馬或行人自交叉路口冲到路上来，而預做紧急处理的准备。

掌握行人車馬动态

路上有行人車馬时，他不仅鳴号减速，并注意觀察动态，捉摸行人心理状况。例如：风大、雨急，行人多半低头走，看

不到來車；逆風行駛，行人聽不到喇叭聲；而且行人常根據風向會突然橫穿過公路躲避；大人小孩在路兩側，見到汽車，小孩可能跑到大人這邊來。

遇到獸力車輛或牲畜群時，也必須早做準備，防備它們看到汽車駛近而受驚亂竄。車輛轉彎時，從不做對方沒有來車的估計，必定要循着自己的路線行駛，以免臨時遇到來車躲讓不及而肇事。

蘇長福同志認為：注意掌握行人等各方面的動態規律是十分重要的，決不能簡單地認為按着喇叭行車就萬無一失了。他總是預作判斷，時刻警惕着萬一有意外發生，因而也就避免了一些可能發生的事故。他不僅自己注意遵守交通規則，還隨時注意有個別不遵守交通規則的人；如1957年6月在玉門附近，蘇長福在駕駛中發現對方來車，在很寬的路面上方向不穩，就預斷對方准是打瞌睡，便即時做了準備；在接近時，該車果然突向這邊沖來，他立即將車讓到戈壁灘上，險些兩車相撞。1957年5月在玉門火燒箐附近，行進中發現後面有超車，該車將與蘇車並進時，突然對面又來了一部汽車且車速很快，道路又窄，霎時三車即將相碰，蘇長福眼捷手快把車子打到路旁的沙灘讓出孔道，二車安然會過。

寧停一分，不爭一秒

會車遇到搶橋的情況很多，而事故也經常出在這裡。所以蘇長福同志從來不搶過橋，而且他還判斷對方的車速和距離，決定自己先過或是讓他先過。如果自己的車輛距離已近，而對方沒有減速，便停在橋邊等着，怕對方突然加油猛沖過來。他說：“寧停一分，不爭一秒。”的確，事故總是在一秒之間發生的。

在轉弯时，一定紧靠自己的路綫，減速鳴号。他說，不論对方有車无車，一定要把它当做有車看待，这样才可避免事故。

不隨便超車

如果沒有必要，他是从不超越別人車輛的，平路一般時速在30公里左右。超車前要看清对面路況，預計在超車的过程中要
不要过桥、会車，有把握才超車。因为超車必須加大油門，遇到坑凹也要冲过去，容易发生事故，对机件更沒有好处。

但是，苏长福同志却很注意別人超車，經常靠自己路綫走，打手勢讓車。他認為特別重要的是：看到前面有桥，千万不要不讓超，不要想过了桥再說，这样往往会造成后車猛超发生事故。

充分休息与集中精力

將車輛保养得好，途中很少拋錨，到站后也不需要很多時間进行检查保养，因而休息和睡眠時間也較充分，这也是保証安全行車的重要因素之一。在长途行車中，感到疲倦的时候决不勉强行駛或是“逞能”，必定停車稍微休息或做适当的短時間睡眠，待精神恢复再繼續行駛。他的經驗是：疲倦时就停車先在車上躺一下，瞌睡就会消失；不要一停車就下来，下来涼風一吹，好象清醒了，实际上疲倦沒有减少，再开起車来仍然要瞌睡的。

此外，在駕駛时，思想一定要集中，头脑要清晰，随意閒談、打鬧、思想开小差，都是造成事故的根源。

小心烟火

苏长福不抽烟，对烟火是非常小心的。別人在車上吸烟，

他一定叮囑不要把烟头随便向窗外丢；丢出去，火星随风飞向車箱烧起来，这是有过教訓的。一定要将烟头在駕駛室熄灭。

4. 認真細微的保养工作

“認真細致，坚忍耐心，不忽視任何一个細小的零件和輕微的故障，做好未雨綢繆，防患未然。”这是苏长福同志技术保养的特点。

他常說：“車輛象衣服，小洞不补，大洞一尺五。”車子送場进行二級保养时，他总是亲自参加和保养員一同保养，真正做到了“人不离車，車不离人”。这样他就能更清楚地了解机件磨耗情况，并力求保养質量合乎标准。

清洁是保养車輛的首要条件

苏长福同志对車輛各部的清洁非常重視，不論在途中、站上、出发前、停車后，总要拿一块布这里摸、那里擦，搞得干干净净。車行50万公里了，有些噴漆虽已退色，而駕駛室、叶子板揩擦得明里透紅、光洁可鑑；发动机看不到一点垢膩。回到基地就把底盘擦洗干净；对各部机件同样要拆洗干净把它装上，就是一顆車廂螺釘也是要揩擦干净，外面还涂一层油，防止生銹。他体会到清洁既能防止銹蝕，机件損裂也容易发现，发动机还可增加散热性能；除此而外，还有使人愉快的感觉。人要洗脸洗澡，汽車也要清洁。

不讓灰尘泥沙钻孔子

灰尘泥沙是机器的敌人，一鑽进去，就要加速损坏，苏长福同志懂得这个道理，就想尽方法及时做好預防保养工作。

在水箱加水口上裝一濾水網罩，以防水中大粒雜質進入水箱。

每日將機油濾清器的丁字柄轉動3~4轉，使停滯在濾片上的髒物括掉，到一定時期扭開螺釘放出沉淀物。

每天檢查一次空氣濾清器的情況及其機油量的多少。如果濾芯阻塞，就將使發動機的充氣情況變壞，功率下降，耗油增多；機油量不足，則將有多量灰塵進入氣缸而使其加速磨損。

總之，他對濾水、濾油、濾空氣這三濾工作，做得很細緻，不讓它有縫隙可鑽，不讓它有泥沙混入，不讓髒物久停。

潤滑是預防針、防腐劑

“機器不會說話，潤滑工作做得不好，到一定時候它會給你顏色看”。蘇長福同志的這些話，說明他對潤滑工作的重視。

他對潤滑和清洗工作，除參照一般保養規定外，還根據自己的體會和具體情況；如道路灰塵的大小、油質的好壞、髒污的程度、機件松曠的情況等，在間隔里程上採取不同的潤滑周期，不生搬硬套。如發動機機油，冬季以及在灰沙較大的道路上每行駛2000~3000公里更換一次，夏季以及在灰沙較大的道路上每行駛1000~1500公里更換一次；空氣濾清器的清洗和更換，在前一種情況下為3000公里，後一種情況為1000公里。

要保養好還要有方法

更換機油本來是一件平常的事，蘇長福的換法却有些不同。他在更換前將右前輪墊高（因放油塞在右後方），這樣可使髒油漏盡；油放出後用鐵絲彎成鈎形，纏上淨布，將油孔里面附近髒物擦淨；換油時要趁熱車，油稀薄容易放出、放盡。