



1953年7月15日，长春第一汽车制造厂奠基大会现场。

“它”一搭头儿，只是矮趴趴的架子，俯身在自动的运输带上，缓慢地走着。看“它”的人却是心头一悬：不过极为复杂的“旅途”，“灵魂”怎么进到“它”的体内，是不是走得还是有点儿快？

然而一切都按部就班，一切都勇往直前。100多个人分别在“它”身上“指指点点”，加上了硕大的发动机及其组件、高高的车棚、两个大大的油箱……“它”庞大起来，挺立起来，昂首的样貌“雄姿英发”。然后，“它”被注入了各类液体，“血脉”开始流遍全身。终于，一个穿着灰色工装的男人，灵活地跳进“它”的体内，用一把钥匙触及其“它”的心脏。“豁喇喇……”火花塞跳出高压火花，点燃喷嘴吐出的混合气体，一个用钢与铁组合而成的现代工业文明产物，完成了生命中的第一次震颤，如婴儿脱离母体之后的第一次呼吸，刹那间“活”了。

在“点火”那个神奇瞬间拥有了“生命”的汽车，是一汽第六代解放卡车，这样的神奇，平均每天在这个总装车间要重复580次。就单个的一条生产线而言，平均4分钟后，将有下一辆汽车开始第一次呼吸。

为了来到“点火”那个瞬间，过去与现在，有多少人在努力，又发生了多少事呢？

一

看到一辆汽车第一次“点火”的瞬间，是令人激动的。而为了这个激动时刻的努力却贯穿了整个汽车生产的链条。其中，冲压工序可能是离“点火”最远的，它是汽车生产工序中的第一道。但人们的激情却从最远的地方向那瞬间奔涌而来。

早晨7点不到，冯斌就来到了工作岗位上，比上班时间提前了半个多小时。他要先看夜班交班记录，根据记录安排模具的维修计划。到早上7点半，他会把接到的任务单分配给工人，然后开始一天的工作，直到下午4点半去参加交班会。到那时候一汽解放公司冲压车间的8条生产线都要汇报一下当天的情况和出现的问题。

看上去憨厚的冯斌，发明的各类技术操作却不可小觑：刃口精密研磨法、凹凸模光线检测法、手工冲压生产线模具自动化改造……能让“铁疙瘩”焕发发生机的他，获得了2021年全国“五一劳动奖章”。如今，已经完成12项质量攻关的冯斌自豪地晋升到大国工匠的行列。

完成第一次“点火”，离开生产线行进在祖国秀美山川、平原沃野中的汽车，成为冯斌欣赏的对象：你看，经过他们冲压之后组合起来的车身，多美，多俊！

冯斌在他的办公室铁卷柜里，还珍藏着一件更加俊美的物件：两块刻字的铝板，一块刻着“解”，一块刻着“放”。

那是冯斌的师父方向远的作品。正是方向远一刀一刀手工雕刻出的这两个字，用在了第二代解放卡车上，一用就是20年。

冯斌听师父讲过，那件事发生在1987年。

这一年，已经生产了30年的解放卡车开始第一次换型。老解放的车标“解放”二字是毛泽东主席的手书，最初由外国专家和老刻字社共同做成模具，在塑料件上形成“解放”两字后，铆接在发动机的外板上。现在要做第二代卡车了，原来的塑料件易碎，而且工序多、成本高，还不够美观，厂里决定采用冲压技术刻制模具，但毫无经验可循。由于技术出色，方向远被委以重任攻坚克难。

经过反复考量和琢磨，他先做了一个手写体样板，然后按样板开始手工雕刻，没日没夜地用锉刀、扁铲一点点打磨。29天之后，他成功了，笔锋婉转，间隙分明，着色适中，一刀一刀刻出来的“解放”压字钢模，一次成型压在发动机罩外板上！

随着“豁喇喇……”一声点火，“解放”二字与第二代解放卡车的车身共同震颤，那震颤的频率仿佛与方向远的心跳相同。

“一个小工人干成了当年外国专家的活儿！”方向远的事迹迅速传遍了全厂。而当有人问他何以能够如此时，他平静地说：“是因为细致和专注。”

“细致和专注”来源于方向远的师父陈连福。对于冯斌来说，那是他的师爷了。陈连福参与了第一代解放卡车的研制和生产。当年，陈连福的精益求精是出了名的：“要把凸模抛光得像镜面一样！”在模具调整中，他常常把这句话放在口头，方向远和一众徒弟在他的带领下，心里默念的就这两个字：“镜面”。

当然，所有内心中念叨着“镜面”的人也许在面向汽车“点火”那个瞬间时，都没有陈连福的激动来得热烈。

1956年7月13日，陈连福目睹了



1956年7月，新中国第一台汽车解放CA10下线。

第一辆解放卡线下线。那是新中国的第一辆卡车。“点火”的瞬间，现场欢呼似雀跃、掌声如雷鸣。当年的7月14日早上，新中国第一批汽车第二次“点火”，披红挂彩，从一汽厂区开往长春的市中心，向全国人民报捷。马达声震动了整个城市，也震动了整个中国。

贯穿陈连福、方向远、冯斌三位大国工匠命运的，是七代解放卡车的更迭。

1956年7月13日，来到“点火”那瞬间的解放卡车名为CA10，因为“它”

特稿

来到「点火」那瞬间

□ 鲍盛华

的“点火”，结束了新中国不能制造汽车的历史，是为第一代；1981年10月7日，又有一辆装配成功的解放卡车来到“点火”的瞬间，名为解放CA141，成为我国自主开发的换型产品，是为第二代；1995年5月，解放平头柴油车来到“点火”的瞬间，名为解放CA150，一举实现解放卡车柴油化，是为第三代；1997年7月，9吨平头柴油车来到“点火”的瞬间，名为解放J4，中重卡车型出现在大路上，是为第四代；2004年，名为奥威的真正重卡来

到“点火”的瞬间，名为解放J5，是为第五代；2007年7月15日，自主研发、具有当代国际水准的重卡来到“点火”的瞬间，名为解放J6，被誉为卡车中的经典，是为第六代；2018年4月18日，来到“点火”瞬间的解放卡车更名为J7，标志着解放卡车走向了重卡的世界龙头地位，是为第七代。

从陈连福到方向远再到冯斌，从1953年一汽建厂到如今，70年间，他们其实就像一个人一样，在国家发展的道路上，以大国工匠的身份，一次又一次启动了引擎，让这个国家奔跑的姿态稳健如石、快速如风。

二

从一汽大院的解放总装车间出来，先向北，然后转而向东，走七八百米的距离，再转向南，二三百米之后，就是红旗工厂。

进入车间之前，有一个精致但气派的展厅，里面摆放着如今在大街小巷奔跑的红旗车型：H7、HS7、H9、HS9。特别是HS9，线条高山流水，形象气贯山河，气场相当强大。

比起气场强大的HS9，坐在面前的红旗工厂质量保证部负责整车质量的主任刘帅却显得有些秀气。但正是秀气的他，主导建立了一套质量流程标准和规范体系。也正是这些标准和规范，让生产的红旗车完成“点火”之后，一路平安、迅猛奔驰。



1958年，第一辆“红旗”牌高级轿车在长春第一汽车制造厂诞生。

面对今天的辉煌，谁能想象，1958年，作为中国第一辆高级轿车的红旗，是成百上千人“赶庙会”“做”出来的。

1958年6月，一个“国家想试制高级轿车给今年国庆献礼”的消息在一汽疯似地流传，但具体由国内哪个工厂来做并不知道。一汽设计处长陈全坐不住了，连夜把设计处的全体“兵马”召集在一起讨论，结果是：一汽必须抢先试制高级轿车。7月末由底盘设计科拿出底盘图，9月，车身设计科试制出车身。

第二天，陈全找到厂领导汇报了大家的想法，厂领导立即采纳设计处意见，并向省委汇报了他们的计划。时任省委书记吴德建议一汽将未来的高级轿车命名为“红旗”牌。

用什么作为高级轿车的“样车”呢？他们首先从地方上的一个单位借来了一辆克莱斯勒“帝国”C69。不久后，一机部汽车局送来了一辆美国林肯。听说一汽要自主搞高级轿车，周恩来总理把自己乘坐的法国雷诺送来了，时任国务院副总理兼外交部长的陈毅把自己乘坐的德国奔驰也送来了。

比较之后，厂里决定以克莱斯勒“帝国”C69作为主要参照对象。但试制任务不可像陈全等人想象的那么简单，为了加快速度，厂里决定，8月1日建军节前必须拿出第一辆车。这意味着只有不到30天的时间。

在没有任何经验可以遵循的前提下，用不到30天的时间造出一辆样车来，就像是天方夜谭。可令人感到惊讶的是，当年的一个一汽员工没有哪个人觉得这是不可能的，最牛的是，他们发明了一个造汽车的新方法：“赶庙会”。

在设计处，有一个名叫“圆柱大厅”的地方，他们首先把克莱斯勒“帝国”C69轿车分解开来，成百上千个大零部件一个一个摆在那里。然后，一个车间主任带着自己的队伍来了，你上前瞧瞧，他上前看看，谁能做什么就抱走什么。这边做好登记，那边抱回去自己想办法生产。这个车间领完了能做的，那个车间主任又带着自己的队伍来了，又是一个接一个地抱走，一个接一个地抱走……很快，样车的零部件被抢领一空。

零部件的问题解决了，接着，他们又开始解决车身的难题。按倒排工期，一个星期必须把车身拿出来。没有图纸，没有模具压制，工人们先把基础数据定下来，然后做了一个全尺寸的油泥模车身，最后，用最原始的办法：用榔头一点一点将车身敲出来！而在这个过程中，大家干在车间，睡在车间。

车身的难题解决了，他们又同步解决液压变速的问题……

后来有人总结，当时大家使用的是“将工人群众、领导干部和技术员三结合起来”的管理办法，要不然，不可能那么快！

奇迹出现了，第一辆红旗高级轿车的试制，一天也没有耽误。1958年8月1日，“它”第一次“点火”成功。在那一刻，体现民族风格的扇面形状的水箱格栅、宫灯形的尾灯、福建大漆“赤宝砂”的仪表盘以及车头上的红旗标识，在发动机的转动声中抖动。

当年的8月2日，一汽召开了万人庆祝大会。这些从祖国四面八方来到长春支援国家汽车建设的人们，怀着无比激动的心情，看着由留下了自己体温和呼吸的零部件组合而成的汽车缓缓开来，无不心潮澎湃，畅想未来。

那时的未来就是今天，而今天正是无数个把生命与情感物化到汽车当中的人创造的。

魁、周同义、李柏林、贾志学、郭吉凯，6名年轻的共产党员身着统一配备的短袖白衬衣，抬着刻着毛泽东主席题词的奠基石出现在大家的面前。

东北人民政府副主席林枫、中央政府一机部部长黄敬、一汽厂长饶斌同时挥动铁锹，东北特有的黑土包裹住了汉白玉石碑的底座。

厂长饶斌立下誓言：必须让那肥沃的黑色土壤“长”出在祖国山河奔跑的汽车，必须尽快来到汽车“点火”那个瞬间。

而激励饶斌立下誓言的人，竟然是他的“副手”，名叫郭力。

1950年3月，时任重工业部顾问室主任的郭力被任命为新中国汽车工业筹备组负责人。他招兵买马，找新中国成立以前遗留下来的汽车修配厂人员，找从欧美等国留学归来的技术人员，找与机械制造相关的业务人员，到建厂前，4000多名各方面人才集中到了长春的西郊。1952年，由于筹备工作成效显著，郭力被正式任命为长春第一汽车厂的厂长。可到了1953年初，正当大家在郭力领导下热火朝天地忙碌着一汽筹建时，中央突然任命饶斌为一汽厂长，郭力被“降级”了，改任第一副厂长兼总工程师。不久之后，谜团揭开：郭力认为，中央选自己当厂长，虽然不是随便决定，但要3年建成投产，工厂地处东北，如果能有一位熟悉东北情况、资格老一点、能力更强、位置更高的人来当厂长，会更有利于调动各方面的力量支持一汽建设。因此，他专程到北京，当面向中央有关领导提出选派厂长的请求，并力荐饶斌。

郭力“当着厂长找厂长”的故事一时成为美谈。

作为土生土长的东北人，饶斌在新中国成立前曾任中共辽宁省委组织部副部长，抚顺、吉林市委书记，东北民主联军驻图们卫戍司令部司令员，哈尔滨市市长。新中国成立后，曾任中共松江省委副书记、松江省副省长。1953年，饶斌正好40岁，革命工作经验丰富，熟悉东北，了解东北。郭力的让贤，中央的信任使饶斌心潮澎湃，自上任起，他动员一切能够动员的力量投入中国的汽车生产。

而他和郭力在一汽共事长达7年。饶斌抓基本建设，郭力抓生产准备，两人配合默契。不仅二人经常在办公室研究工作，职工们还时不时看到，下班后，饶斌被郭力拉到家里吃饭。

全身心投入到汽车生产当中的郭力，从每一个零部件开始，打造中国的汽车工业“原点”。他带领大家将解放牌卡车2498种自制的零部件



为高标准生产红旗新能源汽车，中国一汽建设了智能制造的标杆工厂——一汽红旗繁荣工厂。工厂中大量使用智能化生产设备，部分生产线自动化率达到100%，技术达到国内领先，国际先进。图为一汽繁荣工厂生产场景。

汽车，都经过了他“双手”的“抚摸”。

三

无论是一汽解放也好，还是红旗工厂也好，都有一个共同的正门。而走出正门的右侧，在长春市东风大街的边上，毛泽东主席手书的“第一汽车制造厂奠基纪念”汉白玉基石巍然矗立。1953年7月15日，上万人在这块基石上的欢腾声穿越时空，仿佛一直在人们耳边回响。

北京，中南海。一张八开的宣纸在书桌上展开，毛泽东主席蘸墨挥笔，“第一汽车制造厂奠基纪念”现于纸上。那是1953年的6月下旬。正是从这个题词开始，中国将被安放到奋勇直前的车轮之上。

1953年7月15日，碧空如洗，上万人聚集于此。上午9时，主席台两侧高大塔吊上的红旗徐徐升起，听不到音乐，只有掌声雷动，欢呼轰鸣。随后，人群安静下来，李岚清、王思

一个一个地调试生产，将7552台（套）的工艺设备安装就位，将916种金属材料落实入库，将409项配套产品逐项鉴定验收……

就是在这样的努力之下，饶斌和郭力带领着人们来到了1956年7月13日新中国第一辆解放卡车“点火”的那个瞬间。

而从那个“点火”的瞬间开始，到今天，一汽已经发生了巨变。

像汽车的生产一样，中国之变日新月异，天翻地覆。又有多少汽车以外的事业，每天都来到“点火”的瞬间，开创着新的起点、新的征程。

来到“点火”那瞬间的汽车轰鸣着驶向远方，来到“点火”那瞬间的日子像花儿一样开放在岁月的长河里，来到“点火”那瞬间的家与国、你与我更加不可阻挡的春潮，奔向未来，气壮山河。