

手工制作 让汽车模型更具魅力

本报记者 胡蝶



53岁的余鑫,是商洛汽车运输公司的职工。他爱好做汽车模型,在朋友圈子里小有名气。

汽车模型是汽车文化的一种载体,其爱好者遍及全球。它类似玩具却不是玩具,讲求还原真车,所以有它独特的艺术魅力和观赏价值。而手工制作的汽车模型,更因其具有独特性而受到众多收藏爱好者的青睐。

夏日的午后,走进余鑫的书房,迎面可见的书架上,摆着一排排汽车模型。余鑫正坐在电脑桌边,给手里的模型安装轮子。他戴着眼镜,面前的电脑屏幕上,放着两张汽车模型的图纸。

这些图纸都是他自己画的。“这是做模型的第一步。确定了做哪一款汽车模型,就查找资料、计算比例,然后绘图。”余鑫抬起头,笑了笑说:“我从小爱画画,上学的时候学过机械制图,所以我的图纸都是自己画的。有网友跟我交流的时候说,这第一步自己绘图,他就做不到。”

余鑫的手艺很精湛。书架上面几排摆放着的他自己制作的汽车模型惟妙惟肖,与摆在底层、他买来的工业流水线上制作的汽车模型形成鲜明的对比。他制作的所有模型都很精细,近距离观察,能看到货车驾驶室的内部结构,公交车的座位、手环清晰可见,客车下方的行李舱甚至和真实的客车一样,能够直接打开。“手工制作,给汽车模型赋予了灵魂。”福州的模友倪伟这样夸他。

余鑫又拿出一张天蓝色东风货车模型的照片,爱不释手。“这是我做的第一个汽车模型。”他回忆道,“这个模型后来和模友交流时,有人喜欢,就送给他了。因为是第一个做出来的模型,没有经验,也没有资料,做的方法也不正确,是纯粹靠自己的想象做出来的,所以问题很多,轮子是死的,车门也打不开。”

余鑫做的第一个汽车模型,是在1985年前后。因为父母都是商运司的职工,他从小受家庭氛围影响,也很喜欢汽车,连上学的时候都在课堂上画汽车。后来上了技校,学的也是汽车运用与维修。在当时的条件下,很难买到像样的汽车玩具或模型,他非常想拥有一辆自己的汽车模



余鑫正在制作东风卡车模型

型,就萌发了动手做模型的念头。他虽然对汽车很熟悉,对汽车模型却很陌生,只能凭借自己的想象,试验了很多材料,最终确定了木头。他用砂纸打磨、用尺子丈量,然后用从运输公司的修理厂要来的废旧锯条磨成的木刻刀,把家居装修后扔掉的松木下角料一点一点地刻成了第一代东风汽车模型。“用的胶是木工用的乳胶。”余鑫说,“都是随手可得的材料。当时觉得成品四不像,很不满意,但现在想来,那是最初的经验积累过程,很有纪念意义。”

与福建网友交流网页的购买和安装,与山西网友交流漆面处理……多年以来,在工作之余,通过与全国各地的模友广泛交流与学习,互相取长补短,余鑫的汽车模型虽然仍是静态模型,而不是目前最先进的可用遥控器控制的动态模型,但仿真度却越来越高,越做越精细。

余鑫介绍说,汽车模型的制作流程和真车的制作程序一样。图纸绘制出来后,就进入实际制作过程,一一完成底盘、发动机、车身等部件,然后进行组装。随着经验的积累,车身的材料已经变成了工业塑料ABS。除此之外,网上可以买到各种制作材料和工具,工具精进了,加工的精细度就提高了,现在已经达到0.5毫米。而且,随着汽车制造工艺的不断发展,汽车模型的制作工艺也随之进步,比如以前的模型的瑕疵无法处理,现在吸收了真车刮腻子等修补工艺,出现瑕疵也可以修补、喷漆。

余鑫和众多模友一样,制作汽车模型基本上都是出于情怀,为了回忆过去的时光。他们做的汽车模型都是根据真车仿制,细节还原度很高。天津的一位模友制作



用树脂制作的汽车轮胎模型

的模型,甚至能将真车的一颗螺丝还原,用放大镜看模型,能看到清晰的六角螺母。

“成就感,我最享受的就是成就感。制作过程中,因为做做停停甚至返工,需要经受时间的折磨,但完成之后的成就感是最深刻的。每次做完以后,我都会静静地欣赏一番自己的杰作,别人以为我是在发呆,无法体会那个时候我内心的激动与澎湃。”注视着自己的汽车模型,余鑫像看着自己的孩子一样,眼里充满了柔情。



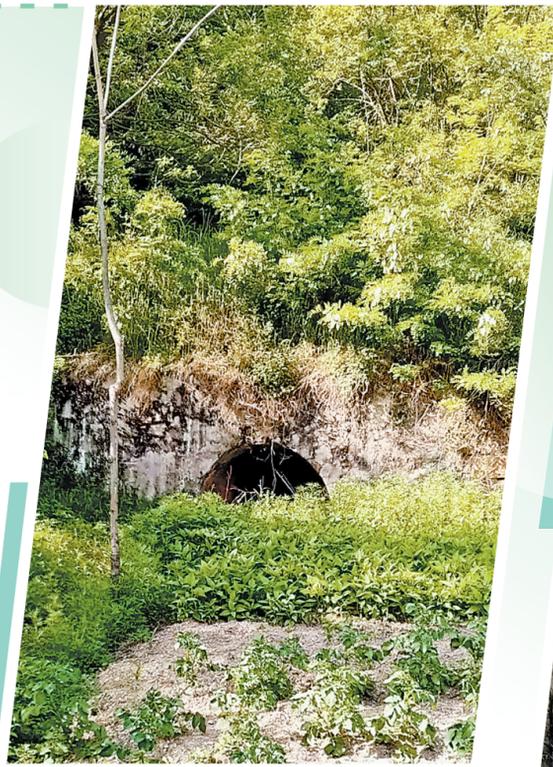
余鑫根据商洛市15路公交车制作的汽车模型

熊耳山国营煤矿建矿记

王敏儒

商州人在熊耳山挖煤用煤,可以追溯到唐宋时期。《续修商志》曾讲道:宋哲宗绍圣四年(公元1097年),朝廷派了一个叫雍方贤的人到商州了解、勘察煤炭开采情况。雍方贤自商州黄沙岭东行,经白谷、白女,越大小亢,抵爵隶、石门诸谷而还,最后在熊耳山一带发现了煤,且当地民众已开采利用。雍方贤欣喜之余,撰写了勘察经过,刻石立碑,名为《蓝炭碑》:“余受徽检路燧炭,自黄沙岭并山东行,经白谷、白女,越大小亢,抵爵隶、石门诸谷而还,西徙熊耳,乃获焉。由是商於之民始用给爨。阜民鼓铸,岁省费千万。山泽之利,以佐国用,可胜计哉!”

根据相关记载,此碑立于熊耳山下,具体地点不详,可惜已散佚,无从考寻。由此文可以看到,在宋代熊耳山就有挖煤、用煤、冶炼、烧制陶瓷、白灰及烤火做饭的历史。今天我们要看到的原熊耳山下的国营煤矿,当时是陕西省重点工程建设项目,自1955年建矿,为商洛的经济建设和人民群众的生产生活贡献了60多年。1949年中华人民共和国成立后,不许有资本家的存在,熊耳山一带多以个人入股的形式合伙开办煤矿。1955年,为恢复和发展经济,陕西省着手建设国营商县熊耳山煤矿。当时没有公路,三位转业军人担上行李,徒步上了熊耳山,他们就是赵子正、武德运、李景白。到了熊耳山半山腰,他们就租住在上坪赵修帮家。这三位拓荒者是扛过枪的人,却没有挖过煤,这就必须依靠私营煤矿懂技术、有文化的人。当时在私营煤矿挖煤的人几乎都是睁眼瞎(不识字),于是1944年从商县师范毕业、解放前在金陵寺完小教过学、当时在私营煤矿搞财务的王志坤就成了唯一的人选。一位副县长与王志坤谈话,让他协助三位大员组建国营煤矿,搞公私合营。王志坤临危受命,和三位大员一起在东窑村用罗盘定向挖巷井,用架子车运煤,这就有了熊耳山煤矿一号井。国营熊耳山煤矿一号矿井等煤炭生产出来之后,政府及时关闭了私营煤矿,把人员并入国营煤矿,此时公私合营就算完成了。商县人民政府派王志坤到铜川学习先进采煤技术,回来后担任生产股长。赵子正任煤矿党委书记,武德运任矿长,李敬白是会计。1956年底,王志坤向省上呈报了熊耳山煤矿五年规划:一是去掉油灯实行电灯照明;二是把架子车换成铺铁轨的矿车;三是把熊耳山盘山公路修到一号井口;四是买运输用汽车;五是把工人穿的草鞋换成橡胶鞋,统一工作服;六是建设职工生活区,提高煤矿工人生活待遇。这样,企业有了长远的发展计划,才能使新社会的煤矿工人与旧社会的煤矿工人生活有了变化,工作待遇上了一个新台阶,彰显出社会主义制度的优越性。煤矿生活区1957年,商县人民政府组织修建第一条地方公路——南秦桥到熊耳山的公路,简称商熊公路。从1957年春天开始,政府动员沿线群众,采取人海战术,利用半年时间修通了熊耳山下铁沟村到张沟的公路。拉煤的车辆开到熊耳山下的张沟(现在二号矿井口),通过在坡上修的溜煤槽把煤炭溜下来,再装车过秤运走。当时煤矿的生产设备和工人的生活物资,还要通过人工扛到矿井,工人都租住在上坪和老坟梁村的农民家里。要建设生活区,需要的建筑材料必须向上运输,因此煤矿决定把公路修到矿井边。1958年新年刚过,开始修建熊耳山上的盘山路。王志坤到西安购买了两台苏联产的柴油发电机,解决给矿井照明、送风的用电,还购买了两辆解放牌大卡车(其中一辆后来被商洛地委留给了在建的商洛电厂)。经过千辛万苦,找到了一个姓吴的司机,将大卡车和发电设备拉回来了,却只能拉到熊耳山下。1958年底熊耳山盘山公路修通后,才将



△国营熊耳山煤矿一号矿井旧址

▽煤矿生活区旧址

设备拉上山。1959年开始建立生活区,地址选在上坪村,当时是一边生产,一边修建生活区。期间,又派龙德天等人到西工大学习电器技术。历经两年多时间,终于建成了生产生活功能比较完善的国营熊耳山煤矿,到1961年开始大生产。熊耳山煤矿生产的煤,除当地烧陶瓷、白灰外,主要供应商洛水泥厂、商洛电厂(后转成商洛氮肥厂)、商洛造纸厂、商洛五号信箱、国营十号信箱等大大小小的企业、单位,还外供到河南南阳和湖北的郧西、郧阳。熊耳山煤矿生产的煤质量特别好,当时在金陵寺杨口村建了个炼焦厂,用熊耳山煤提炼的焦炭销售到西安的多个铁厂,国营熊耳山煤矿开始进入鼎盛期。

