

# 铁路上的『货车医生』

## 陈向华

### 勤学苦练提升技术水平

1991年，陈向华高中毕业后，来到当时的昆明铁路局昆明北车辆段，成为一名货车检车员。刚开始，他每天都干得灰头土脸、满身油泥。三班倒和重复单一的检车作业、户外的日晒雨淋、夜班的困倦，曾让他无所适从。但他知道成功没有捷径，检车员的岗位尤其如此。凭着不服输的劲头，他勤学苦练。

那时，陈向华满脑子都是技术问题，有时睡到半夜，他突然从床上爬起来翻书，直到把问题弄清楚才安心去睡觉。休息时，别人看电影，他就待在宿舍研究理论；别人聚在一起打牌，他就独自到练功场进行实作。

为了反复练习更换车辆配件，陈向华经常练到腰酸背痛、两手酸肿。通过长年累月的学习和磨砺，他的业务能力和检车技术水平有了较大提升，在各项比赛中逐渐崭露头角。从现场检车员、列检值班员、列检工长、作业现场值班主任到车间技能培训总教官、车间安全员，30多年来，陈向华从学徒工逐步成长为货车检车员高级技师。

### 实干护航中老友谊路

2021年10月，陈向华接到为中老铁路试运行挑选货运车辆的紧急任务，身为党员的他勇挑重担。挑车不仅需要过硬的技能，还要有不放过任何细节的责任心。当陈向华迎接备选列车进站时，听到第27辆车的轮轨摩擦有轻微异响。凭借多年的经验，他判断可能是车轮踏面有问题，随即进行全面排查。

果然，在与钢轨密接的左侧第二位车轮踏面上，他发现了一块0.2毫米的擦伤。“虽然瑕疵小，但也不能让车辆‘带病’上线。”带着这样的信念，陈向华带领挑车作业小组的6名成员，连续作战5个昼夜，转战4个作业场，挑出240辆精品车。

中老铁路桥隧比例高，线路坡度大，有30多公里的连续坡道和密集隧道群，车辆要保持充足的制动力，必须把500千帕的制动风压提高到600千帕，但这种情况下，会加快闸瓦的磨损。为保证制动安全，陈向华通过测算分析后建议，将闸瓦剩余厚度从不小于18毫米的标准上调至不小于20毫米。为这2毫米，他和团队更换了200多块闸瓦。为确保万无一失，还全部更换了制动软管密封圈、开口销等配件。“虽然增加了很多工作量，但看着我们挑选的车辆安全地奔驰在中老铁路上，一切付出都是值得的。”陈向华说。

目前，由陈向华领衔的技能大师工作室共有71项科技创新项目、8项国家实用新型专利，在中老铁路货物运输中广泛应用。他和团队为中老铁路沿线货车制作了18类270余件省时省力的检修工具。

作为货车检车员技能培训总教官，陈向华带出的40多个徒弟已远赴磨憨、磨丁、万象等中老铁路沿线站点，从事车辆检修和技术管理工作。他还经常通过视频参与列车“远程技术会诊”，为中老铁路的货运车辆保驾护航。

30多年来，作为奋战在一线的党员，中国铁路昆明局集团有限公司的首席技师陈向华潜心钻研检车技术，攻克检车难题，创新检车工具，累计检车28.8万余辆，检车行走超过4万多公里，消除车辆隐患及故障1.1万个。他先后荣获“全国劳动模范”、全国五一劳动奖章、全国铁路系统“火车头奖章”等殊荣。2021年，他被中宣部、中国国家铁路集团有限公司授予“最美铁路人”称号。



本刊记者 杨锡畅 本刊通讯员 孔令建