# 船舶实训总结心得(6篇)

来源：网络 作者：清幽竹影 更新时间：2024-08-29

*当工作或学习进行到一定阶段或告一段落时，需要回过头来对所做的工作认真地分析研究一下，肯定成绩，找出问题，归纳出经验教训，提高认识，明确方向，以便进一步做好工作，并把这些用文字表述出来，就叫做总结。什么样的总结才是有效的呢？以下是小编精心整理...*

当工作或学习进行到一定阶段或告一段落时，需要回过头来对所做的工作认真地分析研究一下，肯定成绩，找出问题，归纳出经验教训，提高认识，明确方向，以便进一步做好工作，并把这些用文字表述出来，就叫做总结。什么样的总结才是有效的呢？以下是小编精心整理的总结范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。

**船舶实训总结心得篇一**

离开陆地到船上实习，这是一种全新的体验，对什么你都会有一种新鲜感，但是船舶不同于陆地，船舶随时都在晃动，到处都是铁疙瘩，而且有的铁疙瘩还在运转着，这些东西碰到就会对人产生伤害。这个时候你更应该注重的是你自己的安全，平常的行走和劳动都要注意安全。你到船上的第一天，部门领导安排工作之前，肯定会对你进行一定的安全教育，告诉你如何注意安全，但是真正的安全完全要靠自己的谨慎小心才能做到，所有的事故都是来源于自己的麻痹大意。

你的实习期和担任机工的时间到了符合换三管轮证书后，你就可以拿到三管轮的适任证书了。这本证书证明你具备了担任远洋船舶三管轮职务的资格。你已经具备了这种资格，但是你心里肯定在不停地拷问自我：我能够胜任吗？开始接任三管轮的时候，你的心在打鼓：我干得了吗？不用怕，不干你怎么知道你干不了啊。责任在肩，你就得扛下来，况且你的上面还有二管轮、大管轮、轮机长可以去请教，还有一些年长的机工也是你可以求教的师傅啊。

担任三管轮后，你就开始成为船上机舱设备的一个主管人员了，用公司的说法你是一个干部船员了，用英语的说法你是一名工程师了。

三管轮主管的设备纷繁复杂，可能你心中没有一丝头绪。这个时候可以求教轮机长，可以看看自己的《维修保养计划表》，可以翻阅以前三管轮的工作记录和《检修记录簿》，这些都可以消除你心中的疑惑，理清你的头绪。这个阶段很多检修工作必须自己做了，也能够体现你实习做机工时候学到的基本功。一般而言都还是不行的，你的很多工作必须有其他人员的帮忙、协助才能完成，所以你必须和那些老师傅们搞好关系，尊敬他们，做事先做人。不管你是大连海事大学还是上海海事大学毕业的，不管你是什么科班出身的，在那些类似老兵的机工师傅面前你还是新兵蛋子一个。你干活的手上功夫比他们差远了，毕竟他们在机舱里面摸爬滚打了多年，内功比你深厚多了。

现代科技日新月异，小到家庭用的洗衣机、微波炉，大到各种机器设备，都配备了产品使用说明书。设备说明书上面都有安全使用注意事项、维护保养周期、检修程序和检修注意事项，还有一个更加实用的故障分析和处理办法。从三管轮开始，你就要学会使用说明书，你在学校学习的那些空洞、呆板的理论是没法跟上现代科技变化的。你在学校学习的专业理论只是一种大的指导方向，各种设备的真正管理维护必须遵守说明书里的规定和要求。现在的船舶，不管是中国制造的还是外国生产的，设备说明书基本上都是英语的。经常翻看说明书同时还能够保证你的英语不会生疏。英语水平的提高非一日之功，正如“rome is not built in one day”，需要的是不断的持之以恒的学习积累。英语在你以后的职业生涯中是相当重要而有用的工具。

你做了一条船、两条船甚至是三条船的三管轮，海龄上达到了海事局规定升任二管轮的要求，在船工作期间没有设备管理不善、人为事故不良记录，公司就会安排为你更换二管轮证书，马上你就可以进入二管轮角色了。

开始担任二管轮了，这个时候你肯定不会有准备担任三管轮时候的踌躇不安了，而且这也是你早就跃跃欲试的职位，毕竟二管轮的个人收入较三管轮又大进了一步。

这个时候你管理的设备又是全新的，而且是船上更加重要的设备了。管理设备的程序和干活的基本功也掌握得差不多了。但二管轮这个阶段是一个相对\*\*的阶段，一般三管轮阶段你还有理由去请教轮机长或其他轮机员，到了二管轮阶段你就不可能成天去找轮机长了，这个你不会干那个你干不来，那样会给人一种你业务能力不行的坏印象。这样你就必须兢兢业业做好日常维护保养，认真研读说明书，自己学着如何去分析、解决设备中出现的故障，让设备处于良好状态。这个阶段才是你个人技术、技能得到显著提高的阶段。

做二管轮后你必须非常谨慎小心，除了主管的辅机、空压机、造水机、重油分油机等，主要还有燃油的添加、储藏、驳运等船舶管理工作，加油、驳油一不小心就会造成大的污染事故，所以必须严格按照公司制定的《移油、驳油操作规程》去执行。

从实习生到二管轮做下来就可以耗费你5到6年的青春，马上你就可以进入大管轮培训班了。大管轮考证培训阶段是你通过5到6年海上生涯的实践锻炼，离开学校后真正系统重温你的专业理论的时候，就像一个武林高手成长阶段中内功突飞猛进的时期，这是你的技术、技能升华的阶段。现在的大管轮考试科目共7门，且有3项评估考试，如果能够一次性通过，你也可以自豪一把了。

大管轮考试关通过了，你上船还是要实习几个月才能升任大管轮。马上你就要进入管理级，也算是个白领了，其实船上的干部船员都是拿着白领的钱干着蓝领的活。

升任大管轮，你开始入围公司经常提到的船舶六大重要职务了，但是你的责任比以前大多了，考虑问题也不能光从自己主管设备的维护保养去考虑，这时候你是整个轮机部的总管，要有整个部门工作的全局观念。

大管轮这个职位的你主管着全船最重要的设备主机。对于主机的正常检修、维护保养，你要根据《维修保养计划表》和主机说明书的检修保养周期，做出详细周全的计划和工作安排，以确保船舶的动力。

除了保证主机的运转，你还要做好整个机舱日常工作的安排，根据各个机工和轮机员的性格、技术特点，妥善地安排机舱日常维护保养工作。作为大管轮，你还要有一种主动的奉献精神，不管是三管轮还是二管轮主管的设备，如果有应急的抢修工作，一定要主动带着弟兄们上，这个时候也可以充分展示你在做轮机员阶段练就的手上功夫了。一艘船舶机舱管理的良好状况，离不开一个能干的大管轮。

做了18个月的大管轮，马上你要参加轮机长考证强制培训班了。现阶段船长、轮机长考证都是很容易通过的，只要你脑袋能够转两个弯弯就没有任何问题。过了这一关，做上3个月的实习轮机长，你马上就是一名无限航区远洋货轮的轮机长了，但是要成为一名顶尖高手的轮机长还需要更长时间的刻苦修炼。

恭喜你，终于做到轮机长了！

广远的历出现过像李婆贵一样技术很牛、名气很大的轮机长，但是我也见过只会为机舱弟兄们煮面条的面条轮机长，也见过脾气很牛、水平很臭的轮机长。你想成为一个怎样的轮机长呢？

首先，你要做一个知识型、技术型的现代轮机长。轮机工程由最初的蒸汽机发展到现在的电脑、网络控制，无疑同时要求着轮机管理人员从传统型向知识型、技术型转变。你任职后要充分利用船舶技术资料、维修保养记录，仔细研究船舶机器特性，严格按照说明书规定的保养检修周期以及《维修保养计划表》的各种检修项目对机器进行完善的维护保养，保证机器的正常运转，对各种故障防患于未然。同时还要对各种应急设备和防污染设备严格按周期检查，做好抵港前的设备维护检查及各项psc检查准备工作，利用娴熟的英语与psc检查官积极沟通，争取各次检查无缺陷通过。

做好本船的各种维护保养工作以外，你还要博览群书，自学诸如船舶建造规范、设备制造加工工艺、金属材料特性以及船舶电气、自动化等方面的知识，拓展自己专业知识的外延，这样你对船舶机器设备才能不但知其然，也知其所以然。这些相关知识将有助于你在船上分析设备故障，解决问题。而且，这样不断的学习积累，你慢慢地就成为了一个知识型、技术型的轮机长。当别人谈论到你的时候，不会仅仅说：那个老轨人不错，而是以一种肃然起敬的口气：那个老轨技术很好。

其次，你要做一名合格的管理型轮机长。新的培训发证考试标准将船舶人员分为管理级、操作级和支持级。机舱人员中的轮机长和大管轮是管理级，这就要求轮机长必须具有一定的管理才能。身为一名轮机长，本事再大也不可能事事亲力亲为，只有充分调动机舱所有人员的积极性，让大家献计献策共同做好机舱管理工作，才能确保船舶安全；但是对于各种关键性的检修工作，你必须亲自把关。一个成功者的成功因素往往包括自身的素质和良好的人际关系，其中又以后者尤为重要。良好的人际氛围能提高一个集体、一个团队的工作效率。机舱在船舶而言只是一个部门，除了领导机舱内部团结一致，你还要与甲板部沟通、协调好，在船长、政委的共同领导下，做好船舶的各项工作。

最后，你还要成为一名具有现代商务意识的轮机长。我们的公司是企业，船舶是商业性的，盈利是我们整个公司的最终目标。一个企业的效益不光包括开源，而且还要节流。作为一名轮机长，在节流方面还是大有可为的，船舶燃、润油料的管理，物料、备件、专用工具的使用等都是节约成本的重要环节。作为轮机长，你必须加强这方面的管理，尽自己的能力去降低船舶营运成本。

**船舶实训总结心得篇二**

造船厂的技术中心提供了修造和改装传技术，主要进行生产设计，详细设计等有专门公司设计。

由放射科的数学放样，套料，工艺标准，结构科的结构设计，舾装科的舾装设计，电器科的电器放样，以及轮机科的轮机和管系放样。

由设计所划分，由工厂的生产能力、加工能力划分，149个分段，分段号由厂里决定，放余量也由厂里的经验决定。

画分段图，从底部开始→舷侧→尾部→甲板。其中难度大的是尾部，应该先做，进行预舾装，其顺序根据上船台的顺序。

由加工中心对零件进行编号，外板加工数据由缩放科提供。开坡口、焊接节点由计算机生成。

冷加工，数据切割→成形，外板加工（水火冷弯/热加工）肋骨冷加工。

分段制作，胎架：角钢或槽钢，分段：反造法———避免仰焊。改装船正适合用胎架。

其焊接工艺要求高。

吊主机，吊上建（舾装）滑板式下水。

此外，通过对上海和江阴造船厂和修船厂的参观学习，对各个造船厂和修船厂有了大概的了解。沪东中华造船（集团）有限公司，成立于2024年4月8日，为沪东厂、中华厂、中华机器造船厂组建而成。是中国独资的国有大型综合型造船企业，是中国造船工业集团公司旗下的四大造船中心之一，承造民用、军用船舶，大马力柴油机。是我国现有造船厂中综合性最强的船厂，可以制造各种船型。外高桥造船厂，是我国目前年造船量最多的船厂，其造船效率和技术全国领先，其造船理念、总量、周期、利润、人力资源都领先的造船厂。

华润大东修船厂是我国最大的修船基地之一，目前只进行修船业务，有数座浮船坞，技术先进。上船澄西，同时经营修船和造船业务，占地170于万平方米。江阴澄西船舶修造厂，始建于1973年，2024年的产值达20亿。该厂经营船舶修理，制造，改装，钢结构海洋平台等建造。新世纪船厂，我国最大民营造船厂，具有批量生产的能力，拥有两个30万吨级的大船坞。

通过这次的实习，我学到了很多和造船相关的非常有用的知识，了解到了造船行业的最新动态和未来的发展趋势、竞争趋势，造船的先进技术、理念、方法，对我国目前的造船的水平有了大致的了解，亲眼目睹了我国造船行业的蓬勃迅速发展，令我对我国向着世界第一造船大国充满了信心，自己也下决心投入到这个船舶快速发展的行业的浪潮中，为中国的船舶事业崛起做出自己的贡献！

作为一个即将走进工作岗位的大四学生来说，能有这么一个参观实习的机会是很难得的。毕竟我们毕业以后进到工厂里面都要从头开始。或许我们有那么点知识，但是要是我们没能了解船厂的工作模式和现在的造船流程，进去以后无疑是要落后的。

这次实习使我们了解了现在船厂的造船模式和管理模式，也通过参观知道了其实车间的工作才是我们最好的老师，很多东西我们都可以通过在车间的参观学习来领悟的。师傅们也通过往界师哥师姐们的表现告诉我们什么样的道路是我们走向成功的正确路线。

实习结束了，我学到了很多东西。不只是知识这些，他更让我感受到做为一个造船人的骄傲和自豪。一艘艘大船在自己的手里诞生，奔向世界的各个角落，满载着我们的理想与报负驶向远方。通过这次实习，我感受到了自己的不足，知识的匮乏和面对困难的勇气，却也让我坚定了做一个造船人的信念，再大的困难我都有信心去面对！实际点的就是能够把握这半年的时间把自己不明白的没学会的知识好好向老师同学学习，来弥补自己的不足。

**船舶实训总结心得篇三**

从学校一出来，我就幻想着自我的未来，那是多么充满期望，但是现实与梦想距离太遥远，做什么事都不能三分热度，因为三分钟的热度是练不出钢的，要做好一件事务必学会坚持。

三个多月的实习就这样过去了，大家都在感慨时间过的好快，即将毕业了，我想念各位老师想念母校、我忘不了同学们的欢声笑语、忘不了在学校的点点滴滴，学校生活将成为我一生的完美的回忆。

两年半的学校生活对我来说还是很理想的，但应对踏上社会这个步伐每个人心里难免都会没底。毕竟工作是注定人生命运的，路对了，人生才会精彩。

20\_\_年2月22日我来到福建省东南造船厂实习，来之后黄经理便让我帮忙小吴姐批改三级安全教育的考卷，制作入场的卡片，上传数据，核对有关信息等任务（这是和我的专业没多少挂钩，但行行出状元，其实做什么都一样，关键就在你有多少潜力能混到什么主角）。刚开始工作我对工资没什么要求，只要够生活费就基本能够了，毕竟刚出社会什么事都不会做，只能多学点技能，因此每月800元的工资开始了我的实习旅程。

在安环保卫部我是一名刚来的实习生，应对新的环境我一向在内心告诉我要尽快适应。刚开始整整数个星期我都在看东南厂的报刊杂志和安全的资料，透过这些报刊杂志我了解了很多关于东南造船厂的历史沿革和企业管理文化等知识。之后小吴姐不断的教我她干的一些业务，刚开始的时候我没想到黄经理会让我在小吴姐那里干那么长的时间，所以对于小吴姐交给我的东西也没有用心的记，这也让小吴姐气坏了。透过协助小吴姐工作这段经历让我认识到，一个人的潜力有多少在群体里不被发现，但当你一个人应对问题时正是你发挥的时候。反映稍微差的人思维会跟别人走、没主见，遇到问题不动脑不动手，这样给领导的印象是这个人不会做事，不用心。

就这样慢慢积累处理各种问题的方法，你就会发现很多问题，这就是水平。问题一出来而不是立刻汇报，应先看看是不是自我能处理的，能处理的就把这个问题处理完美这就是潜力，要养成不依靠他人的习惯，就算做错了也要勇敢的承认错误。一个人不可能十全十美那就努力做到十全九美。

事情做多了水平、潜力自然就提高了，有潜力的人会被许多人叫去做事，没潜力的人是不会有人要叫，因为叫了还怕把事情做坏掉。所以不要怕麻烦，只要相信答案总比问题多，任何事都能够迎刃而解。在社会上关系很重要，无论是同事还是其他人，时时都要持续空松的容颜让人不会有一种压抑的感觉。让公司离不开我是我的阶段目标，我一向朝着这样的目标默默的努力。

实习三个多月以来让我看清了很多事情，喜欢简单的人只能当下属，他们都期望假期，成功的老板基本上没有属于自我的时间，里里外外的事情根本就处理不完，这种生活要充满战斗力。在羡慕别人的同时别忘了人家背后的汗水都能够灌溉你的庄稼了。

人往往只有在困境中才能去找漏洞。记得我的同学录里的座右铭是：“人生的好处在于超越，超越别人是次要，超越自我是主要”。

无论在那个单位实习都要注意自我的为人处事，我尝过没钱的难处，也尝过麻烦时的无助，当时要是有人肯伸出援助之手，我肯定会很感激他的，所以要是别人有求于你，能帮则帮，不能帮则想办法去帮（除非是自我潜力之外的）。做到有求必应，我坚信以后你的麻烦不再是你的麻烦，自然有人会帮忙你的。

人总是在成长，小时候父母总说的大道理在如今我才真切的领悟到了其中的含义，经历过的就不再是童话。其实再多的语言也表达不了我内心的话语，路是自我踩出来的，要学会自立自强。

作为一个即将工作或刚迈入社会的新人，透过本人所在岗位的工作的心得体会我想要注意以下几点：

1、有吃苦的决心，平和的心态和不耻下问的精神。作为一个新人，平和的心态很重要，做事不要太过急功近利，表现得好别人都看得到，当然表现得不好别人眼里也不会融进沙子。

2、工作中要多看，多观察，多听，少讲，不要说与工作无关的资料，多学习别人的艺术语言和办事方法。

3、除努力工作具有职责心外，要善于经常做工作总结。每周做一次工作总结，主要是记录，计划和总结错误。工作中坚决不犯同样的错误，对于工作要未雨绸缪，努力做到更好。

4、善于把握机会。如果上级把一件超出自我潜力范围或工作范围的事情交给自我做，必须不要抱怨并努力完成，因为这也许是上级对自我的潜力考验或是一次展示自我工作潜力的机会。

5、坚持学习。不要只学习和本岗位有关的知识，还要学习其他的知识。因为现代企业的发展不仅仅在于内部的运作，还要靠外部的推动。有一位教育学家说过，当我们把学过的知识忘得一干二净时，最后剩下来的就是教育的本质了。那里我把\"教育\"改成\"知识\"，我们在大学里学习的知识也许会被淘汰，但那些最基本的学习方法永远是我们掌握最新知识的法宝。

对于我在实习工作中的不足，我将从以下几个方面着手，予以整改：

1、加强安全工程的理论学习，进一步提高自身素质。

2、坚持按照东南厂的安全规程管理，严格听从有关领导的指示，不折不扣的完成工作。

3、在以后的工作中加大创新力度。转变工作思路，集中精力，解决好工程队反映强烈的问题，特事特办，立刻就办。

4、加强安全的宣传力度，做到人人要安全，营造良好的安全文化氛围。

5、加强自身修养，严于律己，树立良好的个人形象，树立良好榜样。

这一次的实习虽然时间短暂，虽然接触到的工作很浅，但是依然让我学到了许多知识和经验，这些都是书本上无法得来的。透过实习，我更好地了解了自我的不足，了解了安全工作的本质，了解了这个社会的方方面面，能够让我更早的为自我做好职业规划，设定人生目标，向成功迈进一大步。

坚信，付出不必须要有回报，不付出就必须没有回报。

**船舶实训总结心得篇四**

一、设计

造船厂的技术中心带给了修造和改装传技术，主要进行生产设计，详细设计等有专门公司设计。

（1）线型光顺：由放射科的数学放样，套料，工艺标准，结构科的结构设计，舾装科的舾装设计，电器科的电器放样，以及轮机科的轮机和管系放样。（2）分段划分：由设计所划分，由工厂的生产潜力、加工潜力划分，149个分段，分段号由厂里决定，放余量也由厂里的经验决定。（3）分任务：画分段图，从底部开始→舷侧→尾部→甲板。其中难度大的是尾部，就应先做，进行预舾装，其顺序根据上船台的顺序。（4）套料零件：由加工中心对零件进行编号，外板加工数据由缩放科带给。开坡口、焊接节点由计算机生成。

二、加工车间

冷加工，数据切割→成形，外板加工（水火冷弯/热加工）肋骨冷加工。

三、船体车间

分段制作，胎架：角钢或槽钢，分段：反造法———避免仰焊。改装船正适合用胎架。

四、船台大合拢工艺

其焊接工艺要求高。

五、下水

吊主机，吊上建（舾装）滑板式下水。

六、船舶试验。这样就完工了

此外，透过对上海和江阴造船厂和修船厂的参观学习，对各个造船厂和修船厂有了大概的了解。沪东中华造船（集团）有限公司，成立于20xx年4月8日，为沪东厂、中华厂、中华机器造船厂组建而成。是中国独资的国有大型综合型造船企业，是中国造船工业集团公司旗下的四大造船中心之一，承造民用、军用船舶，大马力柴油机。是我国现有造船厂中综合性的船厂，能够制造各种船型。外高桥造船厂，是我国目前年造船量最多的船厂，其造船效率和技术全国，其造船理念、总量、周期、利润、人力资源都的造船厂。华润大东修船厂是我国的修船基地之一，目前只进行修船业务，有数座浮船坞，技术先进。上船澄西，同时经营修船和造船业务，占地170于万平方米。江阴澄西船舶修造厂，始建于1973年，20xx年的产值达20亿。该厂经营船舶修理，制造，改装，钢结构海洋平台等建造。新世纪船厂，我国民营造船厂，具有批量生产的潜力，拥有两个30万吨级的大船坞。

透过这次的实习，我学到了很多和造船相关的十分有用的知识，了解到了造船行业的最新动态和未来的发展趋势、竞争趋势，造船的先进技术、理念、方法，对我国目前的造船的水平有了大致的了解，

亲眼目睹了我国造船行业的蓬勃迅速发展，令我对我国向着世界第一造船大国充满了信心，自我也下决心投入到这个船舶快速发展的行业的浪潮中，为中国的船舶事业崛起做出自我的贡献！

作为一个即将走进工作岗位的大四学生来说，能有这么一个参观实习的机会是很难得的。毕竟我们毕业以后进到工厂里面都要从头开始。或许我们有那么点知识，但是要是我们没能了解船厂的工作模式和此刻的造船流程，进去以后无疑是要落后的。这次实习使我们了解了此刻船厂的造船模式和管理模式，也透过参观明白了其实车间的工作才是我们的老师，很多东西我们都能够透过在车间的参观学习来领悟的。师傅们也透过往界师哥师姐们的表现告诉我们什么样的道路是我们走向成功的正确路线。

实习结束了，我学到了很多东西。不只是知识这些，他更让我感受到做为一个造船人的骄傲和自豪。一艘艘大船在自我的手里诞生，奔向世界的各个角落，满载着我们的理想与报负驶向远方。透过这次实习，我感受到了自我的不足，知识的匮乏和应对困难的勇气，却也让我坚定了做一个造船人的信念，再大的困难我都有信心去应对！实际点的就是能够把握这半年的时间把自我不明白的没学会的知识好好向老师同学学习，来弥补自我的不足。

**船舶实训总结心得篇五**

一、 船舶基本参数概况：

舟渡1x号客滚船总长62.20m，垂线间长57.00m，型宽1x.50m，型深4.50m，设计吃水3.20m，空载时，前面吃水2.4m，后面吃水3.0m。上甲板至过道甲板2.50m，过到甲板至旅客甲板2.40m，旅客甲板至驾驶甲板2.40m，驾驶甲板至罗经平台2.30m。

舟渡1x号客滚船总吨位181xt，载重吨位332t，净吨934t，载客人数442人，船员18人。设计航速1x.5节，续航能力1x20海里，耗油量29公斤/海里。舟渡1x号客滚船为双机双桨型，主机类型为g6300-61x型中速柴油机，燃油类型0#柴油。

舟渡1x号客滚船甲板分为四层：过道甲板，主甲板，驾驶甲板和旅客甲板。

二、 船舶性能及概况：

浮性——船舶在一定载重量下漂浮而不致沉没的能力；

稳性——船舶在受到风浪等外力干扰时发生倾侧，当这些外力停止作用后能够回复到原来的平衡位置而不致倾覆的能力；

抗沉性——船舶在一舱或数舱破损进水后，仍然具有必要的浮性和稳性而不致沉没或倾覆的能力；

快速性——船舶在主机功率一定的情况下能够达到最大的航速或在航速一定的情况下所需的主机功率最低的性能；

耐波性——船舶在风浪中航行时产生各种摇荡运动，以及在砰击、甲板上浪、失速等情况下，仍能维持一定航速和安全航行的性能；

操纵性——船舶按驾驶者的意图通过操纵装置保持或改变其运动状态的性能，它包括船舶的航向稳定性和回转性。

三、 船舶动力装置：

船舶主机，即船舶动力装置，为船舶提供推进动力的主机及其附属设备，是全船的心脏。 左主机：

型号：66300zg6b 标准功率：1xx3kw 转速：500r/min 行程：300mm

缸径：300mm 超负荷功率：1x1xkw 转速51xr/min 净重量：1x500kg

右主机：

型号：66300zg7b 标准功率：1xx3kw 转速：500r/min 行程：300mm

缸径：300mm 超负荷功率：1x1xkw 转速51xr/min 净重量：1x500kg

减速箱：

型号：gwc42\_4500 输入功率：550kw 输出：1xx3kw 减速比2/1

dry-1.5型油水分离机

标准分离量：1x00升/小时 分离筒转速：6930转/分 重量：230公斤

cooler冷却器

通径80mm 减温65-80t

根据用途不同，对柴油机的要求也不同，因而柴油机的类型很多。按工作循环可分四冲程机和二冲程机两类。在二冲程柴油机中，按换气形式又可分为弯流扫气型和直流扫气型；按是否增压可分为非增压和增压柴油机；按曲轴转速可分为低速、中速和高速柴油机；按结构可分为筒形活塞式和十字头式柴油机；按气缸排列形式可分为直列式和v型柴油机；按正车旋转方向可分为右旋机和左旋机；按是否可倒转可分为可逆转和不可逆转柴油机等。

四、 船舶辅机概况：

舵机的工况：在航行中，船是利用舵的作用，来保持航向，以抗击风浪和水流的干扰作用；或是利用舵作用来改变其航向，以适应弯曲的航道及船舶避让等。

对舵机的要求：舵机是保证船舶安全航行的重要设备，我国“钢质海船入级与建造规范”根据“国际海上人命公约”，对舵机提出了明确的要求，其基本要求如下：

操作灵敏 在任何舵角下都能迅速地、准确地将舵转至给定陀角，并由舵角指示器示出。此外，舵机还应满足工作平稳、结构紧凑、便于维修管理等要求。

油水分离机

工作原理是：待分离净化的污油进入分离筒，利用待净化油中的油、水、杂质不同的密度，在离心力场中获得不同的离心力而进行分离，从分离筒净化的油用分离机上的净油输送泵输送到净油柜。

柴油机发电机组：

型号：ccfj200j-w 频率：50hz 额定功率：200kw 功率因数：0.8 转速：1x00r/min 额定电压：400v 额定电流：361a 三相四线制 变压器型号：csgd-50

电气控制箱：

型号：0k-1x 编号：20xxvb 电压：380v 频率；50hz 日前：20xx.2

南京绿洲机器厂

滑油加热控制箱：

型号：hpr-4b 产品编号：22it 额定电压：380v 重量：25kg

频率：50hz 日前：20xx.7 功率：26kw 船签标志：cs

江苏南极机械有限公司

滑油加热器：

容积：0.1m 功率：1xkw 工作介质：滑油 电制：380v

设计压力：0.4mpa 工作温度：40-80度 试验压力：0.6mpa

工作压力：0.39mpa 重量：1x8kg 制造日期：20xx.7

泰兴船舶机械厂

五、 船舶电气

1、主配电板

对系统提供各种保护：发电机过载、短路保护、欠压、逆功率保护。发电机手动粗同步或准同步并车；发电机调频调载负荷分配，发电机的电压、电流、频率、功率、功率因素、并车同步等检测；故障自动报警等。电站管理采用先进的管理模块，通过设定的程序参数实现电站自动控制和管理。

2、船用发电、变电设备

船用发电设备是由船舶辅机带动的发电机发电的，辅机前面有介绍，变电设备比较小。有三台其中两台位于机舱，另外一台在驾驶甲板的应急发电室里。

3、控台、集控台、机舱监控台

对航行灯、闪光灯、信号灯、雾笛、火灾报警、舱面照明助航设备等集中配电与控制，并组装了手动-自动操舵仪、子母钟、主机操作与控制、舵机、主付机报警与指示，便于工作于驾驶操作、使用与管理。

4、电箱

专供船舶作蓄电池充电站作为蓄电池补充电能之用，以保证船舶电站中的三台发电变电设备不能正常工作时，船舶重要地点的供电。

5、岸电箱

供船舶停泊码头时用岸电供电，具有欠压、过载和短路保护，相序检测及断相保护；手动、自动相序转换；电力计量，电压、电流测量等。

6、照明设备

船用照明设备主要是日光灯，但它与陆地上的日光灯有几点不同之处。其一，船用日光灯有一个灯罩可以保护日光灯在工作时，即使是在水下也能工作，应为它有良好的密封性。二，灯是由钢管固定起来的，不像陆地上的，是用一条链子吊起来的，这样可以防止船体摇晃造成日光灯的摇晃致使其损坏。三，日光灯中间还有一只小灯泡，在船舶电站损坏，供电不足的情况下，代替日光灯管工作，以节约电力。

六 、 甲板机械

甲板机械即船舶甲板机械，是装在船舶甲板上的机械设备，是船舶的重要组成部分。甲板机械是为了保证船舶正常航行及船舶停靠码头、装卸货物、上下旅客所需要的机械设备和装置。船舶甲板机械可以分为大甲板机械和小甲板机械。主要包括舵机、起锚机和绞车、导缆器、带缆桩（系揽桩）、导缆滚轮等等。

**船舶实训总结心得篇六**

4月初，父亲打电话来要我去上海那边他朋友所在的船厂实习下，因为我所签的是芜湖新联造船厂，所以我很珍惜这个机会去见识下。在跟毕业设计王建彬老师请假之后，我动身前往上海。到了之后，才发现父亲帮我介绍的是沪东中华造船厂。因为跟我以后的工作有关，所以我参观学习得比较认真，而且上海这边的船厂技术各方面都比较先进，也能对开阔我的视野有所帮助吧！

这次实习中，上课我听取了各厂主要技术骨干的技能培训，通过这次实习，我体验到一些平时在书本上看不到。学不到的东西，让我对造船行业的现况以及前景有了更直观的认识。下面就这次实习做下总结，希望能够使自己在总结过程中再次熟悉学过的内容，了解自己的不足，也希望通过总结能够使自己再次回想起当时的情景，为自己坚定做一个造船人的目标提供更直接的动力吧。

沪东中华造船厂是由沪东造船厂和中华造船厂两家企业合并而来，目前在全国造船行业里面也算前列的企业之一。通过老师傅们给我们讲解船厂的历史，我们了解了她的发展过程，明白了无论作为一个企业也好，一个人也好，如果他要发展，要在抓住机遇的同时，更要能够尽自己最大的努力来为自己的将来打拼。作为一个大型的综合企业，她有很多的分支，在国家困难的时候，靠自己的实力，靠领导者的英明决策和全厂职工的共同努力，使自己的世界造船界有了自己的立足之地。沪东的很多船型都是世界上很有名气的，它们的研发其实都是从零开始的，靠的是师傅们艰苦的努力换来的。作为一个国家级大型企业，她有自己的任务，为社会培养了很多造船行业的精英，她从没向国家要过一分钱，却在默默的为国家做着贡献。现在该厂既承接世界各大船东的造船要求，又在为国家造军船，为我们的国防事业做着贡献。沪东人的精神感染着我们每一个人，也为我们的国家能有这样的企业感到骄傲！

现在沪东的主打品牌是74000吨和74500吨的散货船，11万吨的油船和vlcc以及各种纲结构。这些品牌基本垄断了国际市场，是沪东自己研发制造的，也有很多自己的专利在里面。现在沪东的主要设备包括360x92米大型干船坞1座，600吨龙门吊2台，12万吨级浮船坞、12万吨级和7万吨级船台各1座，2万吨级以下船台3座。她在软件开发和应用方面也是同行业里面比较先进的，除普遍使用瑞典tribon、美国ptc/cadds先进的船舶设计系统软件和cad、cam技术等，还拥有自主研发的国内领先的hz—cims中文。与此同时，该公司拥有各类资质认证证书百余份，并通过ccs、abs、lr、dnv、gl等船级社的认证。正因为如此吧，沪东正在努力发展，希望凭借自己的努力来创造一个世界一流的造船基地。

在沪东我参观了各个车间，在里面我看到了正在加工的分段，使我对自己学过的知识更加的立体化，也更直观，很多以前不知道的东西现在一看就明白了。我在车间还看到了各种先进的焊接技术，让我明白了原来现在的技术是这样的，不是我想象的那样艰苦。当然或许有些地方的焊接或者舾装什么的还是要人工来完成，但是相对来说现在的造船还是比较先进的，完工效率很高。从一块一块的钢板，经过变形，焊接，组装直到涂装，让我直观的了解了造船的过程，这样的流程使我看到了图纸上所谓的那些线是什么，那些符号代表什么，对于我了解记住这个东西很有帮助，比只看图纸死记硬背强了很多。

上课的时候老师傅们给我讲了很多现在正在船厂使用的方法和工具。就拿把钢板弯曲成需要的形状这样一个看似简单的问题，其实根据不能船型和船的不同部位以及曲率的不同，其弯曲方法各异，简单的来说分机械成型和热力成型，机械又分很多种，不同的钢板。不一样的曲率起设备也不一样，机械成型的主要设备是滚弯机，用来加工板的筒形或锥形曲面；压弯机，用来弯板、折边或轿车；弯曲机，用来加工横梁、肋骨等。而热力成型则是利用化学原理来使板在不同的受热情况下弯曲成想要的形状。这些设备我们在车间都见到了，师傅们的操作也是我们认识到了现在的技术，对于一些书本上没有的东西，比如某些符号啊什么的现场师傅们也对我进行了讲解。

：一个月的实习生活是我们收获的一个月，是难忘的一个月，在这段时间里我学到了许多关于造船的知识，留下了很多让我记忆深刻的细节，也让我的视野和思路开阔了许多。回顾这段实习，确确实实让我获益匪浅，同时更是一生中永远不会忘记的经历：

，在实习之前，我已有足够的心理准备，也多少听闻一些船厂的艰苦，但在沪东厂里，我才真正感受到那是怎样的一种生活。走在加工车间，高噪音、时不时的焊渣、各种混杂的气味……相比于学校的安宁舒适，这真有天壤之别！特别是在食堂吃饭时，看着那一位位满身油污的工人，我在心里一遍遍的说，造船真苦呀！但是正如已在沪东生产一线工作多年的老工程师所说：“现场是最好的老师。”只有在造船生产一线真正做过，只有在太阳下晒过、风雨里走过，才能真正磨练自己，才能学到造船生产最有用的东西，也只有这样，才会为今后的发展奠定更坚实的基础。我也知道，这样一段时间里，必定是艰苦的，但也只有在经历在船厂生产一线的学习和锻炼后，才能真正立足于这个行业。

，造船系曾是历经沧桑的哈工程最为响亮的牌子，一届又一届的造船系毕业生走向了中国船舶工业的各条战线，引领着中国船舶工业的发展。看到工作在船舶工业一线的系友们，都让我们倍感自豪。三年来，每一次参加与船舶行业有关的会展和活动，都会遇到好多好多的工程造船人，有的已两鬓斑白，有的正当壮年，这都让我有一种非比寻常的亲切感。面对无数的前辈已经让我感到了成就和荣誉感，让我觉得工程人一定能够在这一关系到国家战略需要的重要行业里大展身手。同时，我也不知不觉感到肩上的压力，很多时候感觉自己在学校学的东西太少，甚至觉得以后工作会因为自己的专业知识不够扎实而不能胜任。正是有这样的担心和顾虑，所以我应该在剩余的时间里有方向，又针对地学习好自己专业的知识，为中国造船工业的发展贡献自己应有的一份力量。

，不管在船厂还是在其他企业，管理是非常之重要的，没有规矩不成方圆，没有高效的管理公司上下就是一盘散沙。沪东就是最好的例子，通过比较可以看出，单在技术和设备上沪东不知比澄西强多少，但是沪东的经济效益却远不如澄西，这就是管理上出了问题，相信沪东的高层已经看到了这一点并在努力改进。

，每个人只要踏入社会，不管你是否来自名校，不管曾经你多么辉煌，你唯一所能面对的现实是你只能凭借自己的努力、依靠自己的能力去奋斗，永远不会有人会对你的曾经感兴趣。昨天已过去，明天是未知数，只有今天是上天的礼物，只有把握住今天，脚踏实地，才会成就明天。

，每个人都要有属于自己的奋斗目标，这样才能有方向的去前进、拼搏，萧伯纳曾经说过，人生的真正欢乐是致力于一个自己认为是伟大的目标。记得在组立部实习的时候，有一次和现场的一名员工聊天，到现在我还记忆犹新，那天他很激昂、很自豪的对我说：“一个人必须要有自己的目标，然后朝着自己的目标去奋斗，最后肯定会成功。你看我，我只是一名很普通的员工，也没什么文化，两年前我给我自己定的目标就是拥有一辆属于自己的轿车，然后开着轿车上下班。之后我就很努力的去工作、去赚钱，现在停车场就有我的一辆车。”这件事情让我感触很深，同时也让我明白了许多。

通过这次的实习，我对自己的专业有了更为详尽而深刻的了解，也是对这几年大学里所学知识的巩固与运用。从这次实习中，我体会到了实际的工作与书本上的知识是有一定距离的，并且需要进一步的再学习。虽然这次实习的时间不是很长，但是，这帮助我更深层次地了解船厂以及自己以后能从事什么样的工作，为我在专业知识方面，不在局限于书本，而是有了一个比较全面的了解。俗话说，千里之行始于足下，很多最基本的专业知识，比如造船工艺往往是不能在书本上彻底理解的，所以基础的实务尤其显得重要，特别是目前的就业形势下所反映的高级技工的工作机会要远远大于大学本科生，就是因为他们的动手能力要比本科生强。从这次实习中，我体会到，如果将我在大学里所学的知识与更多的实践结合在一起，用实践来检验真理，使一个本科生具备较强的处理基本实务的能力与比较系统的专业知识，这才是我们学习与实习的真正目的。

最后，衷心的感谢船厂在这一个月里对我们的关心和照顾，感谢各部门经理、科长、科员以及所有员工对我们的悉心教导，同时也由衷的感谢学院领导对我们这次实习的关心、支持和鼓励。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找