# 船厂实训心得(13篇)

来源：网络 作者：沉香触手 更新时间：2024-10-10

*人的记忆力会随着岁月的流逝而衰退，写作可以弥补记忆的不足，将曾经的人生经历和感悟记录下来，也便于保存一份美好的回忆。范文书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇范文呢？下面是小编为大家收集的优秀范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友...*

人的记忆力会随着岁月的流逝而衰退，写作可以弥补记忆的不足，将曾经的人生经历和感悟记录下来，也便于保存一份美好的回忆。范文书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇范文呢？下面是小编为大家收集的优秀范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。

**船厂实训心得篇一**

电焊的实操演练，我们怀着满腔热情的走进各自的实习岗位。

参加工作的这段时间，感触最深的是公司领导对我们青年员工成长成才的重视，以及对我们青年员工队伍建设的重视，从我们刚刚参加工作时的入岗培训，到目前正式走上工作岗位前的轮岗实习，无不体现了公司领导对青年员工的关心和支持。

对于轮岗实习制度，我的感触颇深，我认为轮岗实习制度最有利于针对大型工程类从业人员的成长和青年员工的职业定位，通过轮岗实习不仅可以让我们对\"造船\"这个模糊的概念有了清醒的认知，对于船舶建造的过程有了\"整体感\"和\"立体感\"，而且更重要的是让我们每一个人对于自己的职业选择有了清晰的方向，我们可以根据自身的专业和兴趣并通过某个岗位的实践经历来实现自身的职业价值。

下面就按照时间顺序对我这一年的见习生活的点滴进行一个总结，也也算对这一年我的成长经历进行回顾！

甲装车间——一切的开始

甲装车间是我工作的起点，是我真正走入造船行业的开始，也是从这里开始让我真正的认识、了解这个行业以及我将来要从事的工作。

最初的实习阶段，让我清醒的认识到了安全的重要性，师傅常常挂在嘴边的一句话就是\"要注意安全！\"这些话也深深地印在我的脑子里，安全是生产的保障，生产要有安全作为前提，每天跟着师傅工作，我也很快的对船舶甲装有了进一步的了解，甲装车间负责船舶甲板机械和一些管系的安装调试工作，真正的参与其中也让我对造船有了更加浓厚的兴趣。

四个月的时间，不但让我对造船有了初步的了解，同时对于三部的一些基本的生产情况也熟悉了，也使我自己真正的融入到了三部的生产生活当中。

技术质量科——体验另一种工作环境

甲装车间实习结束也就即将过年了，天气也变得冷了起来，上海的冬天真的很难熬，但是这个冬天对我来说还是非常有意义的，因为我开始觉得我的生活又变得丰富多彩起来了，这段见习期间，除了正常跟着师傅上船做一些日常工作，我们这届见习生一起办了一场迎春晚会，排练的日子很开心也认识了很多新朋友，最后的晚会还算成功，最主要的是这个过程让人难忘，就这样这一年就结束了。

我技术科得师傅是一个有着三十年现场工作经验的老师傅，很多现场遇到的难题都要他亲自去解决，跟着他也让我对造船又进一步认识和了解，尤其是一些技术上的问题。在技术质量科的实习中我跟着师父主要是负责20000t船舶除了电气以外的所有技术指导与实施工作，师父每天会带着我到船台和码头正在施工的船上进行巡查，找出在技术上出现问题或者不符合技术要求的地方，然后叫下面的施工人员进行修改、整顿。

通过一段时间跟着师傅的巡查和师傅的讲解，我发现我们现在造船的主要力量都是来自外包队和协力工，他们大多数没有太高的学历，对于一些工艺只能是了解表面，而多数情况是本厂工人告诉他们所要做的工作之后他们自己到现场施工，在遇到一些不负责任或者能力差不负责任的人，在船舶建造过程中就会出现很多明显的错误，比如我们看到在船舶通道两侧的墙体铁皮安装的不到位；会有一些明显的错位，一些零件的安装方向出现错误；还有就是施工人员对于一些工具如焊qiāng、管子等乱堆乱放，造成了极大的安全隐患。遇到这些师傅都会上去跟负责人员指出来。

生产管理科——飞快的进步

生产管理科的主要工作职能我认为主要是\"为生产服务\"，组织、协调、分配、计划各个车间、科室的生产任务，及时根据工作实际情况变更生产计划，并监督执行；保证报验的正常并且高质量的完成，协调船东、船检、公司质量保证部门对船舶修造进行的监督、检查。

可以说在生产管理科的一个月让我从另外一个角度认识了造船，这段时间更多的是和船东、船检，这与之前的生活完全不同，也真正了解了船舶建造的新的阶段，这段时间是我无论说是对于船舶机舱管理、报验流程、以及生产科的工作都很好的了解。 机装车间——再次回归

从科室回到车间其实内心多少会有一些不适应，对于工作环境，工作内容，接触的人都有着很大的改变，其实这也算是一种回归吧，回到最初，就像刚来时一样，车间能交给我们的其实真的很多，现场的经验对于一个造船人来说是十分重要的！

机装车间的师傅是负责主机安装的，从主机吊装，穿轴到对中报验，这个过程需要很多的耐心和经验的积累才能做好，跟下来两条船，让我也重新给自己定位，让自己的心态也回复到最初的状态，无论说在车间也好，科室也好，我们要做的就是把自己的工作做好。

一点感受

车间的工作真的很苦很累，尤其是对于像我这样刚毕业的大学生，开始真的很难接受，不过现在已经把它当做一件平常的事情来看了，这在某种意义上来说也算是进步吧，不能说喜欢车间的工作环境，单起码我现在能够接受并且能够做好自己的工作。

整个实习过程中我也深感英语的重要性，有好几次跟着师傅和船东打交道都让我感到十分的惭愧，惭愧自己英语水平的浅显，惭愧自己不能帮助师傅完成与船东的沟通，也就从那时候起我的工作服口袋里面就多了一个记录专业英语单词的本子，电话里也多了一个查英语单词的软件，在船上，在与同事交谈中遇到不会的不懂的就马上记下来，马上查出来，上学时没有感觉，现在才知道英语却是这么的重要。

船舶行业是一个高危行业，我们要时刻注意保护自己，这样才能保证生产生活的正常进行，也是对自己负责任的表现，安全意识应该时刻放在首位，也要注意排除身边的不安全因素，来确保他人的安全生产，这也是作为一个船舶管理人员应有的义务和所要具备的素质。

对于见习生管理的几点建议

一、见习生带教师傅的安排应该由人事科把关，根据往年见习生的反馈来适当进行调节。

二、适当安排往届大学生与见习生的互动，结对子等等，能更快更好的提高我们各方面的能力。

三、鉴于三部地理位置等的特殊情况，对于新进大学生应该有更多的情感疏导和关心，要增加大学生的对于工作的热情和信心。

结束语

去年八月我们来到这里，而在隔年的火热夏季，我们也将结束我们的见习生活，正式走上工作岗位，这一年有过失落、有过沮丧、有过一个人在上海这座大都市的迷茫，但是，我知道我还年轻，还有很多时间和能量来完成我的梦想，来让我身边的人过的幸福快乐，想想这些，眼前吃的一点苦，忍受的一点孤独，又算得了什么呢，我始终相信通过自己不断的努力，一定会在造船行业上有所作为，不为别的，只为了那些一直关注我的人。 见习阶段的学习过程加深了我对沪东中华的感情，作为一名新人，来到沪东中华后，我直观地感受到了大工程的概念，我希望自己能够将这份情结转化为职业生涯的一个完满开端，让我能够在这里发挥自身优势和专业特长继续坚定的走下去，我深知这是一份艰苦的职业，虽然不能像其他同学那样享受一份轻松职业的闲逸，但我知道这条职业之路会让我真正的成长为一名优秀的工程技术人员，在这里我会踏踏实实的走好脚下的每一步，谨记\"千里之行，始于足下\"。

**船厂实训心得篇二**

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。

总结去船厂实习的这一个月，留给我最深刻的体会有五点：

其一，我深刻的意识到“现场才是最好的老师”，只有在造船生产一线真正做过，只有在太阳底下晒过、风雨里走过，才能真正磨练自己，才能学到造船最有用的东西，也只有这样才会为今后的发展奠定坚实的基础。

其二，中国的造船还比较落后，虽然我没有到国外的船厂去参观过，但看看一线工作的工人，一身破烂的脏的一塌糊涂的衣服、一张张黑得一团糟的脸孔、加上那一双双专注却疲惫的眼神，我深刻的体会到他们工作的艰辛，环境恶劣，那无话可说，设备以及工艺落后，这也无话可说。每次站在他们身旁伫立观察时，我感觉心里面都被什么东西狠狠的砸了一下，很疼、很凄凉，作为一个船舶专业的

交大的学生，看着眼前发生的一切，真想去改变，但此时却是无能为力，想在学校的时候真是养尊处优，更多时候还是在玩耍，自以为自己多么了不起。可是一艘船没有交大的也同样是造得出来的，永远都不要以为自己多么牛，其实大家出了社会就都是在同一条起跑线上，没有人会在意你过去发生过的一切，他只会关注你现在、将来能有多大作为，能创造出多少经济效益，能为中国造船业做出多大的贡献。真的，交大很多时候真的没有什么让人值得骄傲和敬畏的地方，有那也是前辈们的光环，它不能代表我们也一定会达到如此的高度，唯一可以去拼的是自己的努力，自己所锻炼出来的能力（冰冻三尺非一日之寒）。

其三，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。

其四，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。

其五，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。

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。

**船厂实训心得篇三**

根据教学计划的安排，《船舶电气技术》电专业及相关专业的学生在专业课学习结束之后，要上船进行毕业前的海上实习，实习的目的是：

1.在实习中，通过参加航行值班、操作管理、保养维修及技术革新等项实际工作，学习实际工作技能，使学生进一步加深并运用已学过的专业理论知识，理论联系实际，为毕业后的工作打下良好的实践基础。

2.在学习的基础上，根据所在船舶要解决的实际技术和管理方面的问题选择专题，并运用所学过的基础和专业知识进行深人的研究，写出具有一定水平的专题论文，进一步提高学生分析问题和解决问题的能力，提高管理水平。

3.通过实习进一步了解船上生产组织情况和船员职责。培养学生适应海上生活的能力，学习中国海员的优良传统，树立艰苦奋斗敢与风浪搏斗的作风，锻炼勇敢坚强的性格，养成团结友爱、遵纪守法的品德，使学生真正成为既有高度科学文化知识又有良好的海员素质的祖国海运事业的人材。

(1)熟悉机舱辅机平面布置。并了解各种机舱辅机的名称、台数、型号、排量、压头、功率、转速等;

(2)分析主机滑油泵、冷却水泵和舱底水泵等的构造与性能特点;

(3)了解各种泵在系统中的布置情况，并讨论系统中各种其它元件(过滤器、加热器、冷却器等)对泵的工况参数的影响;

(4)熟悉各种泵的起动和停车步骤，并能正确操作;

(5)熟悉各种泵的实际运行参数，并能在当班中进行正确地检查管理;

(6)了解并分析各系统中调整流量、压头的常用方法;

(7)参加各种泵的日常维修保养工作;

(8)了解舱底水、压载水、日用海淡水、污水等系统的组成及布置。

(1)熟悉辅助锅炉的结构原理，并了解它的蒸发量、工作压力、安全阀调整压力等;

(2)了解锅炉上各附件的名称与功用;

(3)了解蒸汽——给水系统的布置、主要设备等，并能正确操作;

(4)了解锅炉水位和燃烧自动控制系统的组成、特点和工作原理;

(5)了解锅炉燃油与供风系统的布置、主要设备、并能正确操作;

(6)炉水化验及处理，锅炉的排污操作;

(7)锅炉启动、加水、升汽，使锅炉投入正常运行的方法;

(8)锅炉交接班时的工作。

(1)熟悉电液舵机的工作原理及各部件的名称与功用;

(2)说明舵机远距离操纵机构的工作原理;

(3)说明舵机液压系统中的追随工作原理，并讨论其各种工况(如机旁操作和减缸运行);

(4)了解并学会开航前的“对舵”工作;

(5)了解并学会在开航和停泊中对舵机的管理工作;

(6)了解掌握锚机、绞缆机、起货机及舱盖等系统的构造特点及维修保养方法。

(1)熟悉船员食品冷库及制冷机间设备的布置及设备的名称、台数、规格;

(2)了解冷剂循环的管理及各自动化元件的名称、型号及功能;

(3)记录并分析系统的各工况参数;

(4)了解并学会充剂、加油、放空气、检漏等项操作;

(5)了解对系统中各种故障的排除方法;

(6)了解空调装置运行管理方法。

(1)了解并学会油水分离器的操作管理、警报装置的调整和校验;

(2)了解并学会造水机的启动管理、盐度和造水量的调节方法;

(3)焚烧炉及生活水处理装置结构及操作。

(1)掌握船舶电力分配系统;

(2)配电盘上各仪表的功用及使用注意事项;

(3)电气设备的正常保养管理工作及测试方法，如：断路器、磁力起动器、电动机、发电机、灯、蓄电池及警报系统等;

(4)两台发电机并联运行的方法及操作注意事项;

(5)发电机的卸载、解列等操作方法及注意事项;

(6)发电机有功功率及无功功率的调节。

(1)指出船上所有安全及应急设备及其位置;

(2)消防水系统、co灭火系统的布置及正确操作方法;

(3)检查应急发电机及应急发电机自动起动系统(有条件时进行试验);

(4)检查救生艇的发动机(有条件时进行起动试验);

(5)如果有条件，参加船上消防及救生演习。

(1)了解船舶动力装置的技术资料和运行情况。

(2)熟悉和掌握电机员日常工作以及遇到问题的处理方法。

(3)确定报告题目，并注意随时搜集资料。

(4)做已经实习和学到的实验报告题。

(1)进一步熟悉和掌握轮机员处理问题的方法和维护保养工作，对某些辅助设备具有独立操作和管理能力。

(2)做完全部实习报告题

(3)做好自我总结和鉴定。

以上时间分配根据船舶不同情况可灵活掌握。

1.学生在实习结束时，应向学校提交实习报告、专题报告。

2.实习报告应书写整洁。

3实习报告的内容及写法参阅《船舶电气技术专业毕业实习内容要求》及《撰写毕业实习报告指导书》。

4.实习资料要在规定的日期寄出，否则将影响毕业证书的发证时间。

学生由接受实习的单位分配上船，在轮机长、大管轮、电机员的领导下，完成实习任务。学生的思想教育、业务学习、组织纪律、安全教育以及鉴定考查等各项工作均由船上负责。具体学习安排与组织工作由轮机部负责，并指派专人指导，依靠船员对学生的经常性帮助，逐项落实各项实习任务，并加强对学生实习的考核。

当船上有数名实习生时，可指定一名实习生为组长，其任务是：根据船上有关领导的布置和要求，具体安排学生的实习、劳动和生活，视需要学校可派教师随船指导实习，船上领导要尽可能安排实习生轮流跟随大管轮、二管轮、三管轮、电机员值班，全面实习。

实习期满时，应将“实习报告”、“实习鉴定”送船舶领导(部门长以上)审阅，并由船舶领导签字、加盖公章。

由系部成立实习考核指导小组，根据实习生所递交的实习报告及专题报告和《船舶评语表》等进行评分，最后给出实习生的毕业实习总分，填写《船舶电气技术专业毕业实习综合评分表》。若实习期间实习生被船方退回，则该生的毕业实习成绩不及格。毕业实习不及格者只能发给结业证书。

实习各部分的成绩所占比例如下：

实习报告 50%

专题报告 30%

船上评语 15%

其他 5%

l、学生在实习期间，如有严重违反纪律者，由船舶领导提出报告，经公司与学校商妥 后，由学校给予必要的纪律处分或取消其实习资格。

2、对漏船者根据不同情节给予严肃处理。

3、由于船上对学生负有人身安全的责任，所以实习生在船舶泊港时未经同意不得在外留宿。

4、学生下地前必须向船上负责人请假，准假后方可离船，并在开船前二小时回船。

5、学生请假一个航次以上者，必须事先经系以及船舶领导准假。请假时间超过五分之一者(按该船实际的实习时间)实习不予通过。

6、遵守船上一切规章制度。特别是轮机部规则、值班交接班制度。航行值班中要精神饱满、严肃认真，禁止做与值班无关的工作。

7、遵守操作规程。

8、对轮机设备的操作，应经轮机员同意或在轮机员指导下进行，未经同意，不得擅自启用。

i、要服从船舶领导，按计划进行学习。努力钻研业务技术;勤奋学习，精益求精，认真完成实习报告和专题报告。积极参加船上工作和劳动，在正确和熟练方面下功夫，锻炼培养作为轮机员的独立工作能力和分析、解决问题的能力。

2、要关心政治，关心国内外形势，端正实习态度，通过海上实习的锻炼，进一步树立献身航海事业的信念。

3、要谦虚谨慎，虚心学习船员的好思想、好品德、好作风，抵制不正之风和腐朽思想的侵袭，做一个文明的好船员。

这里按照不同的课程列出了一些训练项目，训练项目完成的结果写在实习报告的相应部分之中，请指导轮机员或电机员批阅，并在《船舶评分表》中按五级分制给予评分。

了解实习单位的发展历史，了解实习船舶吨位、起货机、锚机、发电机、舵机类型等基本情况。

1、正确熟练使用常用电工工具和万用表、功率表等常用电子测量仪器仪表;

2、熟悉电子技术中常用元器件的性能和使用方法，养成规范操作习惯;

3、掌握常用电器元件的选用和电路的组装、调试与排障;

1、正确熟练使用电压表、电流表、毫安表、转速表等电气测量仪表;

2、掌握各类常用电机及电力变压器的基本工作特性、机械特性的测定;

3、掌握各类交、直流调速系统的原理与特性，并掌握各类调速系统的调试方法与步骤;

4、掌握电机与相关工业控制系统的日常维护和管理;

5、了解交流变频器的组成与工作原理，掌握交流变频器的使用方法。

(1)熟悉机舱辅机平面布置。并了解各种机舱辅机的名称、台数、型号、排量、压头、功率、转速等;

(2)分析主机滑油泵、冷却水泵和舱底水泵等的构造与性能特点;

(3)了解各种泵在系统中的布置情况，并讨论系统中各种其它元件(过滤器、加热器、冷却器等)对泵的工况参数的影响;

(4)熟悉各种泵的起动和停车步骤，并能正确操作;

(5)熟悉各种泵的实际运行参数，并能在当班中进行正确地检查管理;

(6)了解并分析各系统中调整流量、压头的常用方法;

(7)参加各种泵的日常维修保养工作;

(8)了解舱底水、压载水、日用海淡水、污水等系统的组成及布置。

(1)熟悉辅助锅炉的结构原理，并了解它的蒸发量、工作压力、安全阀调整压力等;

(2)了解锅炉上各附件的名称与功用;

(3)了解蒸汽——给水系统的布置、主要设备等，并能正确操作;

(4)了解锅炉水位和燃烧自动控制系统的组成、特点和工作原理;

(5)了解锅炉燃油与供风系统的布置、主要设备、并能正确操作;

(6)炉水化验及处理，锅炉的排污操作;

(7)锅炉启动、加水、升汽，使锅炉投入正常运行的方法;

(8)锅炉交接班时的工作。

(1)熟悉电液舵机的工作原理及各部件的名称与功用;

(2)说明舵机远距离操纵机构的工作原理;

(3)说明舵机液压系统中的追随工作原理，并讨论其各种工况(如机旁操作和减缸运行);

(4)了解并学会开航前的“对舵”工作;

(5)了解并学会在开航和停泊中对舵机的管理工作;

(6)了解掌握锚机、绞缆机、起货机及舱盖等系统的构造特点及维修保养方法。

(1)了解并掌握船舶电力分配系统;

(2)了解配电盘上各仪表的功用及使用注意事项;

(3)了解电气设备的正常保养管理工作及测试方法，如：断路器、磁力起动器、电动机、发电机、灯、蓄电池及警报系统等;

(4)两台发电机并联运行的方法及操作注意事项;

(5)发电机的卸载、解列等操作方法及注意事项;

(6)发电机有功功率及无功功率的调节。

(1)指出船上所有安全及应急设备及其位置;

(2)消防水系统、co灭火系统的布置及正确操作方法;

(3)检查应急发电机及应急发电机自动起动系统(有条件时进行试验);

(4)检查救生艇的发动机(有条件时进行起动试验);

(5)如果有条件，参加船上消防及救生演习。

1、掌握查阅图书资料、产品手册和工具书的能力;

2、掌握综合运用专业及基础知识，解决实际工程技术问题的能力;

3、具有自学能力、独立工作能力和团结协作能力。

按毕业实习大纲的要求，实习生在完成各科目实习内容的同时，必须撰写出高质量的实习报告。实习生通过边实习、边写实习报告的过程，可将所学到的理论知识和实际操作技能加以全面地复习和总结。同时也能及时地发现自己尚未弄懂的问题或尚未掌握的技能，及时请教、学习，加以解决和掌握、使自己的理性认识和感性认识不断交替上升，实习生通过撰写实习报告，还可养成随时随地搜集资料、积累经验的习惯，不断提高自己发现问题、分析问题和解决问题的能力。

《毕业实习内容要求》中规定了要求实习的各项目内容，为便于教师的批阅和实习生填写，实习生必须分类逐项按规定的顺序和格式进行编写。

主要内容：船舶总布置图，船舶基本情况：船名、船籍港、船舶种类、建船年月、船舶总长、宽度、高度、最大吃水、总吨，净吨、主要轮机设备、型号及主机类型、功率、人员配备等。

该部分内容由学生自行记录。

因为毕业实习报告是评定毕业实习成绩的主要依据，所以学生必须认真做好，并保证有良好的卷面质量。

1).学生每天把自己在实习中的收获和体会、收集到的资料和数据、拆装维修过程的草图等记录在自己的实习日记中，并逐步整理成实习报告的初稿。

2).完成每一个训练项目以后，都要把训练项目完成的结果系统地整理成一段报告。比如做这个训练项目的目的，使用什么仪器设备，测量或调整的方法和要点，并用示意图或原理图来表示之，以及将测量的数据与规范中的要求进行比较等。

3).在实习的中后期，逐步编写出毕业实习报告的各个部分。要求思路清楚、言语简炼、字迹工整、数据准确、插图清晰、比例恰当。全文的标号、层次必须十分清楚，所用的符号都要加以说明。

4).专题报告的内容应切合工作的实际，最好能提出一些有价值的改进方案和合理化建议等，能对电气设备管理工作起一些促进作用。

按照《船舶电气技术专业毕业专题报告选题参考目录》中的题目，从中间抽一个最熟悉的题目写一篇专题报告，字数均不少于3000字。

专题报告是船舶工程(船电)专业学生毕业实习的一个重要部分。专题不同于实习报告，撰写专题不仅要有理论阐述，有实例，还要有观点，有讨论，有心得，有见解。

以下列出船舶工程(船电)专业各课程的专题问答，供学生思考，利用实习的实践机会，结合理论知识，予以解答，可根据自己实际情况选择一道适当的题目，也可在范围内自己拟订题目，字数必须在3000字以上。

1、船舶甲板机械电气设备控制系统设计

2、船舶主机遥控系统

3、船舶通导设备及航行灯信号灯

4、船舶电站与调试

5、船舶舵机

6、船舶电气设备的安装、调试

7、船舶电气设备的维护保养

8、船舶电气设备检修

9、船舶电气设备的维修记录、备用件、采购单

10、船舶电气设备大修计划

11、船舶应急发电机及蓄电池的维护

12、油轮、液化气船舶的电气设备

13、无人机舱及集控室

14.“x x”轮主机遥控。

15. pg50调速器的工作原理。

16.“x x”轮空调系统分析。

17.广远“x x”轮辅锅炉水位调节系统特性分析。

18.燃油—废气组合式锅炉遥测水位计。

19.16吨—米液压舵机故障及排除。

舵机系统分析。

21.船舶伙食冷藏装置科学管理。

22.关于“x x”轮滑油分油机的故障原因分析。

—j14型船用冷藏系统。

24.“x x”轮付机滑油分油机的使用及故障分析。

25。—c型柴油机操纵系统的故障分析及处理。

26.“x x”轮空调系统分析及改进建议。

27.提高“x x”轮分油机工作效率的几点建议。

28.“x x”轮伙食冷库工作情况分析及其库温控制问题的探讨。

777c燃油粘度自调装置分析。

iefⅲ型备用报警系统。

—semt—pc型主机的操纵设备。

32.“x x”轮伙食冷库制冷装置。

33.船舶柴油机节能新措施余热发电。

.7机的集中监测系统。

**船厂实训心得篇四**

12月23号我们专业学生在大连辽南造船厂进行了实习参观。大连辽南船厂始建于1883年，位于举世闻名的旅顺口东侧，国家大型二级企业。主要经营项目：建造、修理和改装各类型船舶。长期以来，工厂发扬“讲效益，更讲信誉；讲实干，更讲创新；讲兴厂，更讲报国。”的企业精神，坚持“修理、建造、改装”并重的经营发展战略，与时俱进，勇于创新，持续良性发展，20xx年荣获：“全国五一劳动奖状”。工厂还曾荣获“全国思想政治工作优秀企业”、“全国用户满意企业”、“全国质量管理小组活动优秀企业”、“辽宁省质量管理奖”、“辽宁省守合同、重信用先进单位”等荣誉称号。工厂始终以顾客、员工和社会为关注焦点，坚持“遵守法规、顾客至上，环境达标、员工安康，持续改进”的质量、环境、职业健康安全方针，不断健全和完善体系建设，强化产品质量控制，保障职工健康安全，杜绝和减少环境危害。 通过老师傅们给我们讲解船厂的历史，我们了解了他的发展过程，明白了无论作为一个企业也好，一个人也好，如果想要发展，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，他有很多的分支，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，使自己在世界造船界有了自己的立足之地。辽南船厂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，他有自己的任务，为社会培养了很多造船行业的精英，他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。辽南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!

大连辽南船厂是国家大二型企业。工厂生产占地面积35万平方米，拥有16000吨、600吨船坞和5000吨船台，造船场地近2万平方米，工厂以舰船修理，建造和改装为主，兼营机械加工、锻造、压力容器制造、设备安装等。可修理、改装16000吨以下各类型军民用船舶，年修船能力百余艘50万吨。可建造5000吨以下舰艇、货船、油船、拖船、冷藏船、渔船、特种工作船等。工厂是同行业中首批获得is9002造船质量体质认证的企业，被行业树为样板。正因为如此吧，辽南正在努力发展，希望凭借自己的努力来创造一个世界一流的造船基地。

在辽南我们参观了各个车间，在里面我们看到了正在加工的分段，使我们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。我们在车间还看到了各种先进的焊接技术，让我们明白了原来现在的技术是这样的，不是我们想象的那样艰苦。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，让我们直观的了解了造船的过程，这样的流程使我们看到了图纸上所谓的那些线是什么，那些符号代表什么，对于我们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们讲了很多现在正在船厂使用的方法和工具。就拿把钢板弯曲成我们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我们想要的形状。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们进行了讲解，可以说收获颇多啊。

我们还参观了辽南的码头，停靠的和在造的几艘军舰也让我们现场感受到了辽南为我们国家做的贡献。虽然我们没能进到他们的船坞里面去参观，因为毕竟涉及安全啊商业秘密啊什么的，但是我们远远的也看到了在造的vlcc这种目前世界上最先进的船型，它的高技术性，高附加值和长久的寿命都有很多的先进知识在里面。师傅们也向我们大概介绍了下，使我们感受到了造船人身上的担子还是很重的，毕竟很多专利啊设备啊我们都是进口的，我们在没有能力生产的情况下就要受人家的制约。希望有一天我们能够自己研发出向现在进口

的耐超低温的钢材。辽南也是边制造边在学习，或许第一遍造的时候我们需要你的材料，但是第二艘船我们自己就能解决大部分材料和设备问题，节约很多开支的，也为我们目前空白的技术领域加入了新鲜的血液。

我们国家造船世界排名第三，国家希望我们能够成为第一造船大国。这个目标怎么实现？我想我们通过对前两个国家的了解可以看出来。在日本和韩国，他们的管理是很科学的，绝对不会出现误工等等这些事情的。因为他们从开始到最后结束整个过程在造船开始前都已经在电脑上模拟出来了。现在我们在学习，我们在努力做到壳舾涂一体化，因为这就是最科学的造船模式，可以节省造船时间，使材料不得到浪费，场地得到合理的应用，船坞做到最快速度的出船。我们离世界第1造船大国的目标还很远，我们要尽自己最大的努力来学习最先进的技术武装自己，使我们的造船技术能够领先于世界。

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。

**船厂实训心得篇五**

参加工作的这段时间，感触最深的是公司领导对我们青年员工成长成才的重视，以及对我们青年员工队伍建设的重视，从我们刚刚参加工作时的入岗培训，到目前正式走上工作岗位前的轮岗实习，无不体现了公司领导对青年员工的关心和支持。

对于轮岗实习制度，我的感触颇深，我认为轮岗实习制度最有利于针对大型工程类从业人员的成长和青年员工的职业定位，通过轮岗实习不仅可以让我们对“造船”这个模糊的概念有了清醒的认知，对于船舶建造的过程有了“整体感”和“立体感”，而且更重要的是让我们每一个人对于自己的职业选择有了清晰的方向，我们可以根据自身的专业和兴趣并通过某个岗位的实践经历来实现自身的职业价值。

下面就按照时间顺序对我这一年的见习生活的点滴进行一个总结，也也算对这一年我的成长经历进行回顾!

一、甲装车间——一切的开始

甲装车间是我工作的起点，是我真正走入造船行业的开始，也是从这里开始让我真正的认识、了解这个行业以及我将来要从事的工作。

最初的实习阶段，让我清醒的认识到了安全的重要性，师傅常常挂在嘴边的一句话就是“要注意安全!”这些话也深深地印在我的脑子里，安全是生产的保障，生产要有安全作为前提，每天跟着师傅工作，我也很快的对船舶甲装有了进一步的了解，甲装车间负责船舶甲板机械和一些管系的安装调试工作，真正的参与其中也让我对造船有了更加浓厚的兴趣。

四个月的时间，不但让我对造船有了初步的了解，同时对于三部的一些基本的生产情况也熟悉了，也使我自己真正的融入到了三部的生产生活当中。

二、技术质量科——体验另一种工作环境

甲装车间实习结束也就即将过年了，天气也变得冷了起来，上海的冬天真的很难熬，但是这个冬天对我来说还是非常有意义的，因为我开始觉得我的生活又变得丰富多彩起来了，这段见习期间，除了正常跟着师傅上船做一些日常工作，我们这届见习生一起办了一场迎春晚会，排练的日子很开心也认识了很多新朋友，最后的晚会还算成功，最主要的是这个过程让人难忘，就这样这一年就结束了。

我技术科得师傅是一个有着三十年现场工作经验的老师傅，很多现场遇到的难题都要他亲自去解决，跟着他也让我对造船又进一步认识和了解，尤其是一些技术上的问题。在技术质量科的实习中我跟着师父主要是负责20000t船舶除了电气以外的所有技术指导与实施工作，师父每天会带着我到船台和码头正在施工的船上进行巡查，找出在技术上出现问题或者不符合技术要求的地方，然后叫下面的施工人员进行修改、整顿。

通过一段时间跟着师傅的巡查和师傅的讲解，我发现我们现在造船的主要力量都是来自外包队和协力工，他们大多数没有太高的学历，对于一些工艺只能是了解表面，而多数情况是本厂工人告诉他们所要做的工作之后他们自己到现场施工，在遇到一些不负责任或者能力差不负责任的人，在船舶建造过程中就会出现很多明显的错误，比如我们看到在船舶通道两侧的墙体铁皮安装的不到位;会有一些明显的错位，一些零件的安装方向出现错误;还有就是施工人员对于一些工具如焊枪、管子等乱堆乱放，造成了极大的安全隐患.遇到这些师傅都会上去跟负责人员指出来。

三、生产管理科——飞快的进步

生产管理科的主要工作职能我认为主要是“为生产服务”，组织、协调、分配、计划各个车间、科室的生产任务，及时根据工作实际情况变更生产计划，并监督执行;保证报验的正常并且高质量的完成，协调船东、船检、公司质量保证部门对船舶修造进行的监督、检查。

可以说在生产管理科的一个月让我从另外一个角度认识了造船，这段时间更多的是和船东、船检，这与之前的生活完全不同，也真正了解了船舶建造的新的阶段，这段时间是我无论说是对于船舶机舱管理、报验流程、以及生产科的工作都很好的了解。

四、机装车间——再次回归

从科室回到车间其实内心多少会有一些不适应，对于工作环境，工作内容，接触的人都有着很大的改变，其实这也算是一种回归吧，回到最初，就像刚来时一样，车间能交给我们的其实真的很多，现场的经验对于一个造船人来说是十分重要的!

机装车间的师傅是负责主机安装的，从主机吊装，穿轴到对中报验，这个过程需要很多的耐心和经验的积累才能做好，跟下来两条船，让我也重新给自己定位，让自己的心态也回复到最初的状态，无论说在车间也好，科室也好，我们要做的就是把自己的工作做好。

五、一点感受

车间的工作真的很苦很累，尤其是对于像我这样刚毕业的大学生，开始真的很难接受，不过现在已经把它当做一件平常的事情来看了，这在某种意义上来说也算是进步吧，不能说喜欢车间的工作环境，单起码我现在能够接受并且能够做好自己的工作。

**船厂实训心得篇六**

2月初我们在上海实习，参观沪东中华造船厂。外高桥造船厂以及华润大东等几个船厂，上课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。

我们首先是在沪东中华造船厂实习参观。沪东中华是两家企业合并而来，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中文信息管理系统。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。

在沪东我们参观了各个车间，在里面我们看到了正在加工的分段，使我们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。我们在车间还看到了各种先进的焊接技术，让我们明白了原来现在的技术是这样的，不是我们想象的那样艰苦。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，让我们直观的了解了造船的过程，这样的流程使我们看到了图纸上所谓的那些线是什么，那些符号代表什么，对于我们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们讲了很多现在正在船厂使用的方法和工具。就拿把钢板弯曲成我们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我们想要的形状。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们进行了讲解，可以说收获颇多啊。

在黄浦江边我们参观了沪东的码头，停靠的和在造的几艘军舰也让我们现场感受到了沪东在为我们国家做的贡献。虽然我们没能进到他们的船坞里面去参观，因为毕竟涉及安全啊商业秘密啊什么的，但是我们远远的也看到了在造的vlcc这种目前世界上最先进的船型，它的高技术性。高附加值和长久的寿命都有很多的先进知识在里面。师傅们也向我们大概介绍了下，使我们感受到了造船人身上的担子还是很重的，毕竟很多专利啊设备啊我们都是进口的，我们在没有能力生产的情况下就要受人家的制约。希望有一天我们能够自己研发出向现在进口的耐超低温的钢材。沪东也是边制造边在学习，或许第1遍造的时候我们需要你的材料，但是第2艘船我们自己就能解决大部分材料和设备问题，节约很多开支的，也为我们目前空白的技术领域加入了新鲜的血液。

我们还参观了外高桥和华润2家大型的造船企业。做为很年轻的一个造船企业来说，外高桥有他很多的优势。他们无论是在年创收上还是造船吨位上在国内都算是龙头。因为年轻，他学习的技术都是最先进的，他的各种设备和管理模式都是现在世界上领先的。正因为如此，在其企业里面竞争是很激烈的。当然进去肯定也能学到很多其他企业所学不到的先进知识。华润做为修船企业，又因为刚在崇明岛上建了基地，所以进入华润的话我们能够有自己的机会来争取自己的未来。

我想比较下沪东和外高桥两大船厂的造船模式或许能让我们更深刻的理解管理的作用吧。沪东做为老牌的造船厂来说，她的管理是这样分的，全厂分造船一部和二部两个大的部门。每个部门都有能力来造船，来了合同分到哪个部门，哪个部门就去做。而外高桥是按造船流程来分的，他把一条船的东西分的很细，每个工作部门分别负责自己的一块，分工明确，出了什么问题责任很明显是哪的。相对来说感觉外高桥的管理模式更科学一些，毕竟工人们是不动的，做什么的就一直在做，技术熟练那么效率就高很多，且责任明确不容易出现拖沓的现象。所以他造船速度快，创收利润高。在壳舾涂一体化的今天，好的管理模式无疑是企业发展的先决条件。

我们国家造船世界排名第3，国家希望我们能够成为第1造船大国。这个目标怎么实现？我想我们通过对前2个国家的了解可以看出来。在日本和韩国，他们的管理是很科学的，绝对不会出现误工等等这些事情的。因为他们从开始到最后结束整个过程在造船开始前都已经在电脑上模拟出来了。现在我们在学习，我们在努力做到壳舾涂一体化，因为这就是最科学的造船模式，可以节省造船时间，使材料不得到浪费，场地得到合理的应用，船坞做到最快速度的出船。我们离世界第1造船大国的目标还很远，我们要尽自己最大的努力来学习最先进的技术武装自己，使我们的造船技术能够领先于世界。

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。这就是我这次的实习总结报告。

**船厂实训心得篇七**

一份好的实习岗位也是你事业成功的第一步，实习对每一位初入职场的新人而言都是及其重要的!它将从思想和行动中改变你，改变的的思维、改变你的习惯、改变你的态度，开阔你的视野，增长你的知识。很荣幸，在大学的最后一个暑期里，我拥有那么一个机会，参与这次的实习。

漳州一帆重工有限公司，是厦门船舶重工股份有限公司的战略合作企业和分段制造专业基地，是福建省唯一具有桥梁钢和大型重型钢结构件生产、制造、运输能力的厂家，也是目前东南沿海规模最大、设备最完善、生产能力最强的船舶分段制造厂家。

由于初到公司，加上所学专业与实习岗位不同，所以，刚到的那几天，总是彷徨无措。杨姐看我总是一个人傻傻的站在那，显得那么的无助，轻声说：没事，刚来都这样，其实平时也不用干什么，你先跟办公室的其他两个女孩子学学，平时有什么不懂的可以问她们。她们会告诉你怎么做。这才找到了我的\"立身之所\"，在她们的帮助下，我的实习生活开始了。

第一天上班，心里没底，既感到新鲜又紧张。\"自己要干什么?我可以做好么?\"这是一个陌生的环境，这里所接触到的事物是学校里所没有的，这里有学校学不到的实践基础;同时这里也有上级的压力，万一做不好，那是会随时受到批评的。虽然一帆是xx年底成立的，属于一个成长型企业，但是，里面人员配置等都很完备。就如我所在的人力资源部，这里有一名统筹全局的经理，一名日常工作负责人，一名办理人员考勤等事项，一名负责人事资料管理等，一名负责招聘事宜。由于公司临时接了单，扩大了生产，人事部的任务与事情也变多了，除了利用网络招聘，还有现场招聘等方式，所以平时除了办公室的事情外，我们还多了一项外出招聘的任务，由于人员需求量大，几乎每天都有会有两名员工到各个乡镇上现场招聘，发发传单扩大知名度，跟当地人民介绍我们公司的人员招聘情况等等。当然在办公室也不闲着，我们主要是负责接待前来面试的人员，指导他们填写人事资料，或者适当的帮忙询问下前来面试人员的一些具体情况。记得刚开始的时候，什么都不懂，手忙脚乱的，还帮了不少的倒忙。还好部门里的同事都挺好的，在她们的帮助与鼓励下，渐渐地我可以有条不紊的接待他们，从容的与前来面试的人员交流，了解一些基本情况，减少经理的负担，节约一些时间。

一周后，对于公司的一些招聘流程或者是入职事项已经有了一个大致的了解，我的工作内容也相应的增加了一些：接待面试人员，介绍招聘工种及薪资，讲解公司文化与制度及福利待遇，办理入职手续等等。在我实习的第12天带我的那位姐姐生病请假了，这是一个考验我实习成果的机会，除了一些公司部门协调通知等事情，其余工作都只能靠我一个人去完成。虽然平时看着别人在做，感觉是一名小学生都会的工作，可是当事情真正落到你的头上时，才发现其实事情并没有那么简单。首先要与医生联系，面试合格人员体检是否合格，然后再与安保部门联系，安全教育是否过关，然后才是合同等资料的填写;填写完成后，还得在电脑中输入记载好，把工作交接给下一项内容的负责人。公司的招聘录用制度有严格的要求，必须按步执行，体检没有合格，那么下一项也就没有执行的必要了。这也让我明白，最好的工作状态是有准备的工作，即使有变化，也不至于手忙脚乱，一乱就容易出错，当你有准备时，也就不会那么慌了。

在询问面试人员的时候，通过观察学习同事们的交流方法，沟通技巧，让我明白一个要想或得资料的前提是对方对你的话题有兴趣，只要对方打开了话夹，那么接下来的工作你只要细心聆听，适当的提问就好，这对于双方的交流都是很有帮助的。我的虚心学习得到了公司的认可，由于要提前返校，不得已提前终止了我的实习，在一帆的最后一天，部门举行了一个欢送会，作为实习生，我感谢他们的帮助，感谢公司给我的这次实习的机会。会上，经理问我：将来有什么打算?如果你觉得我们公司不错的话，欢迎你下次过来正式上班，顺便把给了我张实习证明书。8月13日，为期短短的半个月实习结束了。

\"没有调查就没有发言权\"，我想改两个字\"没有亲身体会就没有发言权\"!从学校到社会的大环境的转变，身边接触的人也完全换了角色，老师变成领导，曾经同学变成同事，相处之道完全不同。在这巨大的转变中，我们可能彷徨，迷茫，无法马上适应新的环境。我们也许看不惯人与人之间的勾心斗角,无法忍受同事之间漠不关心的眼神和言语。很多时候觉得自己没有受到领导重用，所干的只是一些无关重要的杂活，自己的提议或工作不能得到领导的肯定;或做不出成绩时，会有来自各方面的压力，领导的眼色同事的嘲讽;失落时无奈的想找人诉说是却发现没有人可以倾诉。而在学校，有同学老师的关心和支持，每日只是上上课，很轻松。谚语有云：\"纸上得来终觉浅，绝知此事要躬行。\"半个多月的实习时间，虽然不长，但是我从中学到了很多知识，关于做人，做事，做学问。

实习虽然结束了，美好的记忆与实践的内容，体验的东西却永存着。在这个炎炎夏日里，太阳晒走了懒散，留下了我美好的实习点滴，时间走得太快，我们的步伐不得不加快，就让这炙热的太阳把我对梦想的追逐热情再次加温吧!

学校一出来实习我就幻想着自己的未来，那是多么充满希望，可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，要做好一件事必须学会坚持。

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美好的回忆。

两年半的学校生活对我来说还是很理想的，但面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。

20xx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助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，关键就在你有多少能力能混到什么角色)。刚开始工作我对工资没什么要求，只要够生活费就基本可以了，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，面对新的环境我一直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，通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这里干那么长的时间，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。通过协助小吴姐工作这段经历让我认识到，一个人的能力有多少在群体里不被发现，但当你一个人面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。问题一出来而不是马上汇报，应先看看是不是自己能处理的，能处理的就把这个问题处理完美这就是能力，要养成不依赖他人的习惯，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、能力自然就提高了，有能力的人会被许多人叫去做事，没能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，任何事都可以迎刃而解。在社会上关系很重要，无论是同事还是其他人，时时都要保持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，我一直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，喜欢轻松的人只能当下属，他们都期望假期，成功的老板基本上没有属于自己的时间，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可以灌溉你的庄稼了。

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：\"人生的意义在于超越，超越别人是次要，超越自己是主要\"。

无论在那个单位实习都要注意自己的为人处事，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(除非是自己能力之外的)。做到有求必应，我坚信以后你的麻烦不再是你的麻烦，自然有人会帮助你的。

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，路是自己踩出来的，要学会自立自强。

作为一个即将工作或刚迈入社会的新人,通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内容,多学习别人的艺术语言和办事方法。

3.除努力工作具有责任心外,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己能力范围或工作范围的事情交给自己做,一定不要抱怨并努力完成,因为这也许是上级对自己的能力考验或是一次展示自己工作能力的机会。

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。这里我把\"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，马上就办。

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。通过实习,我更好地了解了自己的不足,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己做好职业规划,设定人生目标,向成功迈进一大步。

江苏金陵船舶有限责任公司由中国外运长航集团南京金陵船厂控股投资，成立于20xx年8月28日，注册资本2亿元人民币，具备外贸自营进出口权。公司位于长江黄金水道—仪征市十二圩沙河口，占地面积90万平方米，占用长江岸线1452米，所处岸线稳定，水势平缓，常年水深在8米以上，具有优越的地理位置和良好的岸线资源及深水域条件，是建造5万吨级以上大中型船舶的理想基地。预计\"十一五\"末，公司年生产能力将达100万载重吨，生产总值约100亿元。

20xx年6月11日，经过来自中国船舶工业综合技术经济研究院、国家船舶行业管理办公室、中国船级社等权威部门专家的现场评审，金陵船厂(含仪征市江苏金陵船舶有限责任公司)顺利通过一级ⅰ类钢质一般船舶生产企业的评审，成为江苏省和中国长航集团首家通过此类评审的企业，为企业的强势发展赢得了先机。

为了促进企业技术进步，实现规模升级，更好地参与国际船舶市场竞争，有效适应市场需要，南京金陵船厂20xx年10月新增投资12亿元人民币，按照总装化造船的要求，对江苏金陵船舶有限责任公司进行了扩建，逐步建立现代造船模式，旨在把江苏金陵船舶有限责任公司扩建成为长航集团总装造船中心之一和出口船交船基地。

江苏金陵船舶有限责任公司主要造船设施有：10万吨级、20万吨级干船坞各一座，配套4台500吨门座式起重机;500米长船舶舾装码头一座;420米长×36米宽船体车间8跨;四喷六涂标准化环保型喷砂涂装车间;钢材预处理车间和各类造船设施、设备。公司的产品定位为大型散货船、大型集装箱船以及大型滚装船等各类民用船舶。公司以打造世界造船企业之星为愿景;以为世界主干航线的一流船东提供一流的大型船舶，成为世界主干航线航运企业的最佳合作伙伴和船舶供应商为使命;秉承诚信造船、平安造船、绿色造船、精益造船的经营管理理念，全力打造\"机构精简、管理高效、流程合理、设备先进、员工忠诚、效益领先\"的世界一流的现代造船企业。

公司把吸引和培养人才视为企业发展的基本要务，并为有志于船舶工业发展的才俊提供广阔的发展空间。

全面了解机装、电装以及舾装的种类;工作原理和布置安排。机装工艺，包括船舶轴系零部件的制造和装配，船舶轴系的安装，船舶辅机和锅炉的安装;电装工艺，包括电气安装件及船体构件开孔补强，船用电缆及其拉敷，船舶电气设备的安装。舾装工艺，包括船舶舵设备、锚设备、系泊设备、救生设备、起货设备等的设计制作安装要求，以及船级社关于船舶设备相关的建造安装规范。

并以某型散货船的舾装设备为研究对象，找出多种模型制作材料进行研究对比，选出合适的材料，并制定合适方案进行甲板设备模型设计制作安装，掌握这些设备的结构特征以及在实船上的布置方案和规范，并掌握船舶舾装设备在船模中的制作、安装方法，并与实船生产相结合，以小见大，达到与船厂实际生产接轨的目的。通过对多种船模材料的对比研究，选择适合该船舾装设备制作的材料并进行多方案研究比较，选出合适的舾装设备的制作安装方法和技巧。

船舶机装、电装以及舾装在船舶建造中都占相当大的比重，是船舶建造的重要工作。就拿船舶舾装来说，船舶舾装是指船体主要结构造完，船舶下水后的机械、电器、电子设备的安装。舵设备是船舶操纵作用的设备，操舵能使船舶改变航向，把舵置于零舵位则具有稳定航向的作用;锚设备可用于船舶的停泊和用来制动与紧急避碰，牵制船首、离泊、搁浅固定防横倾、绞锚脱浅;系泊设备可以将船系靠于码头、浮筒、船坞或邻船用的设备;起货设备指船舶进行装卸货物时所用装置和机械总称，包括各种类型的起吊货物装置和封舱设备;救生设备是用来保障船上生命安全的重要设备。

**船厂实训心得篇八**

在本次实习之前，虽然在xx船舶工程学院学习了x年，但是对船舶的认识还是比较缺乏的，尤其对船舶的整体和感官上的认识甚少。另外，作者一直对船舶方向的工作性质和以后可能从事的工作方面没有太多的考虑。经过这次的实习，可以说自己在多方面有了很大的进步，特别是在以后从事工作方面有了一定深入的思考和规划。另外，不但实际见到真正的船体结构实物，亲眼见证书本上所记叙的船舶构造组元，也明白了书本知识和实践经验之间相辅相成的关系。当然，自己的专业知识依然很少，还得不断的努力学习，不断的向目标靠近。

1. 通过相关专业讲座，我加强了船舶专业性相关知识的认识，了解船舶行业的运营模式，了解船舶工业从提出需求、下订单、设计、生产制造、使用的全过程生命周期。并了解了船舶的建造的几个基本工艺流程，生产设计—放样—号料—零件加工—结构装配，舾装、涂装，密性实验，船舶下水，码头舾装，系泊试验，试航，交船。并对各个流程工艺及相关技术有了一定的深入学习。

2. 通过现场工地的参观，对船舶的基本构造，并将现场所见和书本知识联合起来，对船舶及其一些部件有了感官上整体性认识，如对横梁、甲板、龙骨、底板、平台都有了形状上的感触，此外，对钻井平台，船舶分段结构也有了一定认识。又如船舶的零件加工板的拼接、剪切、装配等等。

3. 见识到一些不同类别的船舶，如猎潜艇，轮渡，潜艇，开阔了自己的眼界，也对各种船上机舱区域、上层建筑、甲板区域及各个舱室陈列布置有一定的了解。并认识了各种船舶的特点。

4. 对船舶的作用有了些许了解。如：在xx重工就对油船，集装箱船及货船用途有了相关学习。相应各种船舶的用途特点也决定了各类船舶的制造特点及形体要求。

5. 安全常识。作为重工行业，船舶工程行业的安全教育不容半点疏忽。感受最深的去每一个厂区参观的时候第一个要强调的就是安全意识，到工地实习更是要佩戴安全帽等。可见，安全在这个行业尤为重要。

6. 认识到船舶的推进和其发动的原理并对战斗潜艇的结构(甲板，舱室等等)、动力(主机发动:气启动和电启动)、导航(雷达系统)、指挥系统(罗经)等有所了解。并且了解到其上的武器特点及武器作战水平，如对每种艇的主炮直径、射程、作用都有一定的介绍。

7. 对船舶行业的前景及发展有了一定的认识。了解到该行业仍是很有发展潜力的，该行业在国民生产中的地位不可动摇，近年来，国家仍加大力度投入到该行业发展中。同时，我国造船业同其他造船先进国家在有些技术方面仍需加强。

8. 当今的学习和今后该方面工作的关系，就如从事船舶行业应该定向自己是从事设计、管理、经营、生产哪个岗位。更参观了xx重工、xx船务这些大型的船舶公司，更明白了这些国内大型公司对人员的要求。就如：xx船务对英语就有很明确的要求。可以说，这次实习更加确定了我今后的学习目的，明确自己的工作方向。

1、 对xx重工集团有限公司生活，安全相关措施的意见

在xx重工的参观可以说是十分的艰苦，作为国内船舶制造方面的领军集团，作者觉得其在生活、安全方面有待加强。首先，工厂内部的噪音灰尘非常大，特别是烟雾对人的危害也是极大的，建议工厂应该安装一些室内有效的排烟气措施及改善现场的施工条件。另外，通过亲自对xx重工的生活饮食体验，xx重工在生活条件方面过于艰苦。据作者了解，国外很多大型的船厂其在住宅，办公区域的条件是不错的，但是xx重工着实过于简陋，建议工厂应给加强厂区建设，特别在饮食方面应当加强，保障好工人的后勤工作。此外，不难发现工人的脸上幸福指数十分的少，可见，工厂应当给予更多的工人活动，从而加强工人的工作之余的休闲放松。

2、环境方面的建议

在参观猎潜艇及潜艇等处，都注意到一处共同的特点，即是在停泊码头处的水都非常的脏，无独有偶，在船坞建造的船舶周围水质也很差，水面漂浮物几多，原油污染严重。可见，作为重工行业的船舶对水质的污染十分大。而在倡导保护水资源的现在，更应该注意水质的保护。船厂方面用油前要注意检查油管的阀门，管道防止漏油，并建议国家相关的组织应当及时派组织进行水质检测监督，并用相关仪器净化水质减少污染，从而保护船舶建造周边的海洋资源。另外，环境还表现在厂区的施工环境，无论是在xx船务这样的大型船厂还是xx船厂等小船厂，现场的施工环境还是有待提高，应当加强绿化，同时减少毒气噪音对人体的影响，相关作业人员更应佩戴防毒气影响的面罩，及减震耳塞等。

3、上层建筑安装建议

通过老师讲解作者了解到传统的上层建筑安装工艺是：大量的舱室舾装工程要待船体下水后于码头上进行，这样船舶建造周期长，工程作业条件差。通过查阅，上层建筑的整体吊装工艺相对就能节省很多资源。其内容是：当船体在船台上建造的同时，将上层建筑作为总段在专用平台上进行装焊和预舾装后，整体吊运到船上安装的新方法，采用该项新工艺可扩大平行作业面，改善施工条件，提高舱室预舾装率，缩短建船周期。采用上层建筑整体吊装工艺，同时可以应用简便而可行的板架稳定性的强度校核方法，采用了预舾装而不拆的永久性加强及稳而迅速的艉吊方案。设计了特殊的定位装置，使上层建筑在整体吊装过程中实现了准确又方便的定位。此外，应用上层建筑侧壁延伸的吊攀形式，可使之安全而不影响内部舾装工程的进行。

4、 关于气囊下水相关建议

在xx造船厂参观的时候，经理曾介绍到船厂的船台过于老式，工厂打算建造新的下水船台，在这里建议可以采用气囊下水船台。据调查这样比较适合像xx船厂这样的中型造船企业。船舶使用船用气囊下水的过程原理方法：在船舶船体结构合拢完工后，把船台清理干净，铺上黄沙，放入气囊，充气后撤出船底部铁墩，在用牵引绞车控制船舶下水。气囊下水应该精心设计船舶气囊下水的船台和折角型下水坡道。根据船舶重量，重心位置，船底线型，下水坡道坡度，水位高低等等进行气囊下水计算。对每只气囊在滚动的每一个行程，尤其是在船舶产生艉落和艉上浮时的内压和内应力应有计算依据。对于滨海船厂这样中型造船厂来说，使用气囊下水方式主要节省资源、时间，方便从而大大提高了船舶下水效率

5、 对于船体放样中型线检查光顺理论方法补充

在老师讲解下，作者了解到船体型线要求型线必须光顺，但是检查光顺的理论方法却不得而知。于是，展开了查阅了解到以下方法。曲面有这样一种性质光顺的曲面和任一平面的交线一定是光顺的。同理，若船体曲面是光顺的，则任一水线、横剖线和纵剖线一定是光顺的。反之亦然。所以，可以通过光顺这些型线达到光顺船体曲面的目的。对于各种规则曲面(如柱形面、锥形面和回转曲面等)的光顺，只要从曲面形成的原理入手，就很容易找到简捷的光顺方法。例如：双板舵的整流帽表面是由抛物线曲线回转而成的曲面(回转曲面)，只要光顺该抛物线(母线)就能获得光顺的曲面。又如：尾轴壳板的光顺，只要光顺其与轴向法面的交线就可以了。但对非规则的船体曲面，它不存在上述母线，而是由许多给定平面(横剖面、纵剖面和水线面)的相互交线(网格线)上的空间型值点来确定它的形状。这类曲面的光顺要比规则曲面复杂得多，当型线光顺需要在某一剖线图上修改某一点时，必然会引起它在另外两个剖线图上投影的变化，因此，应作相应的改动和型线光顺，直至三个投影面上均光顺、一致为止。

6、驱逐舰及猎潜艇相对落后之处和及对现代舰艇的一些建议

驱逐舰从建造到现在也有xx个年头了，其上有很多设施相对来说都已落后，其表现在(我仅列举几个方面)：该舰的主炮口径小，对空导弹数量偏少，舰载相控阵雷达的位置低。从作战和防卫的角度来看，我们都要换装新型大口径火炮，这样，不但可以大大提高舰载主炮的火力，还可进一步提高主炮的打击密度。此外，驱逐舰的首楼还要再加大高度，以提升相控阵雷达的位置。在提高相控阵雷达的高度后，加大相控阵雷达的内倾角度，减小首楼前平面的横向宽度。这样一来，即提高了相控阵雷达的有效探测距离，也进一步加大了前甲板防空导弹的灵活布设能力。同样对于xx猎潜艇来说，主炮口径小，打击密度不足，建议更换射程更远的主炮并采用自动遥控方式控制提高射程精准度。另外，主发动机的动力不足，可采用转速更快，功率更高的发动机。再者，镗式发射炮人工装填难以保证其射速，建议采用弹链供弹方式，不仅能够提高射速，而且相对于自动供弹机而言，成本较低，易于改装。

7、对于民船建造的一些建议

我国民船现在的制造工艺也都采用了壳舾涂一体化区域造船等先进技术来提高造船效率。但是也应看到我国民船制造的质量与世界先进国家还是有一定的差距。我国民船质量方面一定要层层把关，相关人员要严格的按照制船标准检查。另外民用船舶要加强技术革新，推广新技术。比如：在松辽船厂参观的玻璃钢船系列，玻璃钢材料质轻、强韧性好，并且加工制造过程相对简单，相比其他一些材料具有外形平稳，耐腐蚀冲击好，就可以广泛的推广到民用渔船，游艇等方面。

1、 最重要的就是专业知识的学习

我清楚记得教授向我们说过如果以后从事技术研究方向的话，在大学所学的知识基础就相当重要，特别是要对自己的专业有一个较为明确的认识。即是说：像大学本科船舶工程学院的流体力学，结构力学，材料力学很关键的学科一定要扎实掌握。我而不得不承认在这些力学方面下的功夫欠缺，所以在大三这一阶段除了巩固之前的力学知识更要把船舶专业课学好。再者，大学四年后更大的可能还是选择读研，所以，把理论知识学好显得极为重要。

2、 英语是必须强化的科目

在xx船务参观，特别是听xx工程学长介绍像xx这种中外合资企业因为要常与外国人打交道，英语尤为重要。船舶本身就是一个世界接轨的行业，所以英语能力一定要加强。

3、我希望以后能够从事船舶经营方面的工作，即是说在大学除了修好本科的课程外更应该加强经管知识的学习，为以后走上工作打好基础。

4、计算机相关操作应当加强

船舶工程中很多设计到图纸和模型的概念，这些图纸的绘制和模型的建立都是得益于计算机的帮助才实现的。自身在这方面知识尤为欠缺，对相关软件几乎没有接触。所以，在今后的学习中要尝试自己动手操作，多接触相关软件用法。

5、树立细节精细的意识

因为造船行业将来不论是技术施工还是研究设计都来不了半点马虎，从现在开始就应该从细节要求起，保质保量的完成任务。

6、对工程技术及流程工艺应该加强认识

自身在这方面是很不足的，所以应当对材料的性能，材料加工的工艺流程多些认识。就比如军工实习对一些工种的认识就当深入些。同时要培养自己对工程的兴趣。

7、培养交流意识和大局观念

像船舶这种需要交流的行业，不仅仅是与自己的船东交流，还有同一个团队的交流都决定了最后造船的效率。所以一定要会交流，懂交流，顾全大局，运筹帷幄。

8、多了解国内外动态

造船行业是一个与世界接轨的行业，造船更是要始终紧跟时代脚步，瞄准世界前沿。所以从现在开始对国内外造船的格局、动态、技术革新都应当有一定的了解，培养自己的专业兴趣。

9、造船行业在有些方面是设计到国家利益的，那么就应该以国家利益、人民利益为重，真正的为人民、为国家谋福利。

**船厂实训心得篇九**

通过去实际工厂生产现场参观，熟悉我们毕业以后所面临的工作环境以及工作内容，了解如何更好地将书本中所学内容与生产实践相结合。为从学校走向工作岗位打下基础、做好准备。

1、参观xxxx船厂。

xx月xx日上午我们参观了xxxx船厂工厂，xxxx船厂船厂又名xxxx工厂，xxxx船厂修造船历史悠久，经验丰富，技术力量雄厚，生产设施、设备齐全，能批量修理和改装了xxxx吨以下各种远洋货船、远洋渔船、集装箱船。能修理改装海军各种舰船装备，能建造各类中型舰船和xxxx吨以下各类民船。工厂先后建造各类军民船百余艘。近几年来为国内外修理改装各种船舶xxxx余艘。通过对工厂生产车间的参观，我们了解了船舶的基本组成，了解了各类船舶的作用以及各类船舶修理方面的知识。

2、参观xxxx股份有限公司。

xx月xx日上午，我们去了xxxx公司，xxxx公司有六大主要产品类型包括：清洗过滤、物流运输、自动化装配、自动检测、自动化制造工艺系统研发及系统集成等。并成功研发设计了我国第一条转向机装配、测量自动线，第一台平面数控涂胶机，第一台六轴机器人涂胶机，目前以其“精密、高效、柔性、可靠、成套、低成本”的设计特点已成为国内主要成套自动化装备的方案解决商之一，其核心技术应用产品气缸盖气门阀座及导管柔性装配线和柔性气密泄漏检测设备分别20xx年和20xx年获得xxxx市科技进步xx等奖。同时经xxxx市科学技术局鉴定，公司所研发生产的典型产品柔性气密泄漏检测设备、柔性自动化装配(机)线设备和柔性高压清洗机设备整体技术均达到国内领先水平。

通过实习，我们大致了解了我们以后的工作内容与工作环境，了解到实践是检验学校里学习成果的最好的试金石，将所学知识转化为工作能力，这样才真正做到学有所用，具体，我有以下几点体会：

1、继续学习，理论知识需要巩固，实践经验需要积累，所以要不断的去学习，才能有机会发挥自己的价值。

2、努力创新，只有不断创新才能获得发展，才能够在竞争中保持有利地位去生存。

3、提高工作积极性和主动性。在今后的工作和生活中，我将继续学习，深入实践，不断提升自我，努力创造业绩，继续创造更多价值。

**船厂实训心得篇十**

20xx年4月中旬,我们船舶专业的100多名学生在5位专业课老师的带领下在山东省烟台、威海两地进行了为期一周的船厂认识实习。

通过在中集来福士、烟台打捞局船厂、4809兴海船厂、威海船厂、荣成船厂和黄海船厂等几个船厂的实习认识，我们不但将自己所学专业知识付诸实施了解，而且对公司的管理、造船工序等各个方面都有了全新的认识。

作为学习阶段很重要的教学环节，认识实习通过参观和听取船厂技术人员的现场教学，让我们具体了解各种船舶类型、总体布置、船体结构、制造工艺等等。

对于这次实习，老师们应该有规划过。比如：参观的船厂中有做海工的来福士，做工程船的烟台打捞局船厂，做军工的4809厂，做集装箱的威海船厂，做渔船的荣成船厂，做散货船的黄海船厂，让我们在短短的实习时间里学习了解获得最多内容，甚至从大连带烟台的船也是客滚船，真正确实了解到各种船舶类型。

4月13日，提前在獐子岛127室，刘大路老师给我们主持举行了实习动员和安全教育大会，并由张亚老师进行了出发前的寄语，强调安全的重要性。了解了认识实习过程应该注意的事项和出发前准备。

4月15日，我们进行出发前准备，包括衣物、证件、食物以及日常生活用品的准备。 4月16日，我们乘坐“耘海号”客滚船前往山东烟台。在长达6小时的路途中，我们参观了机舱和驾驶室。在机舱主要观察的设备有主柴油机、辅机、管路及减速器等。在驾驶室主要观察的设备有航行和通导以及其他的辅助设备，包括舵轮、雷达、探测仪、自动识别系统（ais）、全球定位系统（gps）、烟雾探测系统等。

4月17日，我们参观了中集来福士船厂和烟台打捞局船厂。上午从来福士了解到，他们现在主要生产海工装备，这是自20xx年1月3日-1月5日，中集海工产业战略规划项目启动以来的工作重心，因为他们意识到全球海洋工程装备的设计建造向中国转移的历史趋势是不可逆转的，海洋工程作为中国新兴战略性产业必将拥有广阔的产业发展前景。并且来福士船厂拥有世界上最大的20000t桥式起重机“泰山”、亚洲第一的1900t全回转岸吊及半潜式下水驳船等国际先进硬件配置，拥有的大型船坞、大型起重设施以及先进的驳船下水模式，形成了海洋工程项目总装建造的独特优势，实现了上、下船体同步建造、一步合拢的方式。

烟台中集来福士海洋工程有限公司（以下简称“中集来福士”）是一家集设计、建造、调试为一体的能够总包建造高端海洋工程装备及其它特殊用途船舶的的海工企业。公司现有员工约12000人，拥有一支有40余年海工建造经验的国际化的专业管理团队。中集来福士现有烟台、海阳、龙口三个海工项目建造基地，总占地面积约20xx亩。中集来福士是国内率先进入海洋工程行业的企业，主要业务包括半潜式平台、自升式平台、浮式生产储油船、起重船、铺管船和其他船舶的设计及建造，产品涵盖了大部分海洋工程产品，在国内率先拥有批量化、产业化建造高端海工产品的能力。在厂区生产现场参观时看见了即将交船的2座自升式钻井平台,3座半潜式起重平台。

下午来到了烟台打捞局船厂，在一位领导的带领下参观正在建造升级的干船坞和轮机车间、造船车间、机械车间并登上了正在进行舾装的3600t拖轮。烟台打捞局船厂是烟台打捞局所属陆地生产经营单位，隶属交通部，组建于 1976 年，主营船舶建造、维修，机械加工，钢结构加工，无线电检验，气胀式救生筏检修等。船厂在三十多年的修造船生产中，积累了丰富的修造船经验，并且设备设施完备、专业技术力量雄厚，在同行业中具有较强竞争力。1996年11月份通过ccs iso-9002标准认证，20xx年5月16日获得ccs gb/t19001-20xx-iso9001：20xx质量管理体系认证证书。船厂在保障救助打捞船舶、设备修理任务的基础上，积极开展对外船舶维修业务，大力发展造船产业，着力打造拖轮精品，在钢结构工程方面也积累了丰富的建造经验。

4月18日，我们上午从烟台乘车到达威海的4809兴海船厂。这是一家军工厂，所以参观前进行了保密制度学习。在这参观了各个轮机车间、造船车间，并看见了不少舰艇。最后参观了4809厂的历史博物馆，了解该厂的艰辛历程，见证了前辈船舶人的坚韧不拔与顽强拼搏的精神，让我们大受鼓舞。下午参观了山东中航威海船厂，我们参观时厂区内正在进行分段建造船体，在庞大的厂房下，工人们分工明确，效率确实高。

中航威海船厂有限公司（原山东省威海船厂）始建于1951年，近几年来，公司抓抢全球造船业产业转移及山东半岛蓝色经济区建设战略机遇，对外积极开拓国际市场，批量承接订单；对内大力实施“科技兴厂”战略，不断更新技术装备，助力企业膨胀生产规模和效能。为不断适应参与国际化竞争的需求，提升公司核心竞争力，公司以“打造中航船舶制造业示范基地”为目标，以“加快建立现代造船管理模式”为统领，围绕“造船总装化、服务社会化、配套本土化”三大战略，广泛运用erp企业管理信息系统，大力发展船舶配套企业，先后与济南钢铁集团总公司等合资组建威海济钢启跃船材有限公司，并投资组建了山东新船重工管舾装制作有限公司、山东新船重工船用钢质舾装件制作公司等配套企业，延伸并拉长了产业链条，初步形成船舶工业配套产业群,有效地拉动了周边造船企业及相关配套业的快速发展,成为威海高端产业聚集园区的“排头兵”，为打造山东半岛蓝色经济区和制造业基地，迈出了坚实的步伐。在20xx年搬迁到新址后，威海船厂占有陆域140万平米、海域165万平米、码头岸线1850米；拥有5万吨级船台一座、10万吨级船坞两座，可承造18万吨级以下各类船舶，为省级重点工业企业。船厂先后投资引进12米弯板机、500吨数控肋骨顶弯机、400吨龙门吊、800吨龙门吊等大批造船设备，及大型数控切割机、钢板抛丸预处理线、涂装工场等先进设施。

4月19日，我们乘车来到威海石岛镇，参观了荣成船厂和黄海船厂。荣成船厂主要建造渔船，厂区内同时建造了7到9艘左右的渔船，造渔船实力不可轻视。荣成造船工业有限公司1953年建厂，，1999年由原来的国有企业改制为现在的有限责任公司，地处国家一类开放海域石岛湾畔。经过半个多世纪的改造和发展，现已形成了年制造各类钢质渔船150艘或其他船舶5万载重吨的生产规模，具备了修造一万吨级以下各类船舶的能力和条件。公司在致力于发展我国渔业船舶制造业的同时还积极参与我国海洋石油工业装备和其他领域船舶的开发和建造。

下午参观了旁边的黄海船厂，看见了100t龙门吊和万吨船台。山东省黄海造船厂始建于1944年，是一个专门从事船舶研制、开发和修造的中型企业。1999年企业改制后，面临国内市场环境和中国加入wto，国际化大市场形成的国际大环境，公司董事会及时提出了“抓住机遇，应对挑战，把企业做精做强”的经营战略，决定瞄准国际先进造船水平，建立现代企业制度，按现代造船模式改造传统工艺流程。目前现有厂区技术改造项目基本完成，公司已具备了修造各种高技术含量、高附加值船舶的能力。

通过对造船厂的参观认识，对船厂的分工有了大概了解，并且意识到安全生产的重要性，因为每到一个船厂，接待人员首先做的就是安全培训讲座，并都强调参观过程要注意头顶，看紧脚下。船舶行业是高风险行业，立体交叉作业，窄小舱室作业，明火作业，起重作业，水上作业，粉尘作业等都比较多，如果稍不注意的话，就很容易发生事故，而且一旦有意外发生，伤亡几乎是在所难免的。劳动环境复杂，作业面大，起吊、电焊、剪切、机械加工、带电作业、易燃易爆等操作岗位安全隐患多，安全生产管理存在一定难度，防坠落、触电、燃爆等重大事故发生成为船厂安全生产管理的重中之重。所以船厂有起重机安全、车间安全、船坞安全等各方面的安全规章。同时在工厂的各醒目位置，都标有“注意安全”“禁止吸烟”等字样。

随着实习的进行，我们了解的东西也越来越多，比如现代船舶的建造工艺等。现代船舶的建造工艺一般可以这样概括：船体放样，船体钢材预处理和号料，船体构件加工，船体装配，船体焊接，密性试验，船舶下水，船舶舾装，船舶试验，交船与验收等。

船体放样是船体建造的基础性工序。钢材预处理在号料前对钢材进行的矫正、除锈和涂底漆工作。钢材预处理在号料前对钢材进行的矫正、除锈和涂底漆工作。船用钢材常因轧制时压延不均，轧制后冷却收缩不匀或运输、储存过程中其他因素的影响而存在各种变形。为此, 板材和型材从钢料堆场取出后,先分别用多辊钢板矫平机和型钢矫直机矫正，以保证号料、边缘和成型加工的正常进行。矫正后的钢材一般先经抛光除锈，最后喷涂底漆和烘干。这样处理完毕后的钢材即可送去号料。

号料是将放样后所得的船体零件的实际形状和尺寸，利用样板、样料或草图划在板材或型材上，并注以加工和装配用标记。船体零件加工包括边缘加工和成形加工。边缘加工就是按照号料后在钢材上划出的船体零件实际形状，利用剪床或氧乙炔气割、等离子切割进行剪割。

在上述步骤中，给我留下深刻印象的是关于船体构件加工的那些东西，构件加工主要包括切割，成型，焊接等，而切割和成型两者都分为热力和机械两种类型。热力切割一般包括氧—乙炔切割和等离子切割，前者是用氧—乙炔混合气体燃烧产生的热量将金属点燃，打开氧气阀使金属在纯氧中剧烈燃烧，用高速的氧气流将燃烧后的溶渣吹除，形成割缝。而后者则使用等离子弧产生的热源来熔化局部金属，用高速等离子束吹除已熔化了的金属形成割缝。此两种切割方式在船厂都有应用，但因为等离子切割有可切割有色金属、可水下切割、切割质量好等优点，目前其在船厂有更为广泛的应用。机械切割最主要的方式是剪板机和型材切割机。热力成型中一般船厂广泛使用的是线加热及水火弯板等，其原理是：当沿着一条线对板材的一侧进行加热时，随着冷却板材会发生弯曲，当用水冷却时，就会有更显著的弯曲。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。

船舶建造流程中，我们接触最多的应该是焊接了。在实习的各个阶段，我们几乎总能看到焊接工人们忙碌的身影。这也难怪，在船厂，焊接工时约占船体建造总工时的30%~40%，焊接成本占船体建造成本的1/3左右，焊接生产率是影响造船产量和生产成本的重要因素之一。同时，船体建造质量中焊接质量是一项重要的检验指标。正因为这些，焊接被作为实习的重点内容。焊接发明于1885年，30年代起，焊接取代了船舶生产中的铆接工艺。现在，焊接已成为造船中最主要的连接金属的方法。我国从50年代起开始由手工电弧焊，60年代引进了埋弧焊、重力焊等。焊接的优点有如下几个：

一、焊接结构重量轻，节约金属材料。

二，焊接结构劳动量少，生产效率高。

三，焊接结构前度高，接头密封性好。

四，焊接结构加工方便，有利于实现机械化自动化。

船体装配和焊接将船体结构的零部件组装成整个船体的过程。普遍采用分段建造方式，分为部件装配焊接、分段装配焊接和船台装配焊接3个阶段进行。

1、部件装配焊接：又称小合扰。将加工后的钢板或型钢组合成板列、t 型材、肋骨框架或船首尾柱等部件的过程，均在车间内装焊平台上进行。

2、分(总)段装配焊接：又称中合拢。将零部件组合成平面分段、曲面分段或立体分段，如舱壁、船底、舷侧和上层建筑等分段；或组合成在船长方向横截主船体而成的环形立体分段,称为总段,如船首总段、船尾总段等。船体装配和焊接的工作量，占船体建造总工作量的75％以上，其中焊接又占一半以上。船体总装完成后必须对船体进行密闭性试验，然后在尾部进行轴系和舵系对中，安装轴系、螺旋桨和舵等。在完成各项水下工程后准备下水。

船舶下水将在船台（坞）总装完毕的船舶从陆地移入水域的过程。船舶下水时的移行方向或与船长平行，或与船长垂直，分别称为纵向下水和横向下水。下水滑道主要为木枋滑道和机械化滑道。前者依靠船舶自重滑行下水，使用较普遍；后者利用小车承载船体在轨道上牵引下水，多用在内河中小型船厂。纵向下水之前先将搁置在墩木上的船体转移到滑板和滑道上，滑道向船舶入水方向有一定倾斜。当松开设置于滑板与滑道间的制动装置后，船舶由于自重连同滑板和支架一起滑入水中，然后靠自身的浮力飘浮于水面。为减少下滑时的摩擦阻力，在滑板与滑道之间常涂上一定厚度的下水油脂；也可用钢珠代替下水油脂，将滑动摩擦改为滚动摩擦，进一步减少摩擦力。在船坞内总装的船，只要灌水入坞即能浮起，其下水操作比在船台下利用滑道下水简单和安全得多。

通过这次实习，我对自己的未来有了更清楚的认识。毫无疑问，对于我们大三学生将要走上工作岗位的人来讲，船厂的工作环境已了解，工作内容也略有掌握，我想，认识实习对我们的就业有着不可估量的作用，为造船事业奋斗！

**船厂实训心得篇十一**

公司实行安全生产责任制，明确公司领导和各个部门各类人员对对安全工作应付的岗位负责，进行全员全过程全方位的安全管理。

服从上级对安全工作的要求，掌握安全生产规章制度和各种安全技术规范，对施工现场的安全生产负责。

落实三工（工前有工中有检查，工后有总结，）

积极开展各项安全活动，认真搞好每一周安全检查发现问题及时处理或上报。

发生工伤事故要详细记录及时上报，并组织人员认真分析，提出防范措施，重大伤亡事故做好保护抢救工作并及时上报。

备有足够的消防设备，现场道路必须保持畅通，消防设施，水源要有明显的标志，任何人不准随意动用消防器材。

高空作业及立体交叉施工必须有维护人员必须佩带安全帽。

（1）建立安全教育和技术培训制度

1）公司根据特殊工种工人持证上岗情况，制定相应的安全生产培训计划，安排有关人员参加培训，

2）开展三级安全教育特殊作业教育，特种作业教育，特殊条件下作业教育和经常性安全教育，并做好教育记录，新工人前，组织不少于一次安全技术知识学习，使施工人员熟悉掌握本工种安全操作规程。

3）教育的内容以安全思想安全管理知识，安全技术知识，高温防暑，冬季取暖安全，节假期安全的各项教育。

4）对采用新设备，新技术。新工艺及调换工种人员，应当培训后上岗。

（2）坚持安全检查制度

1）公司每月项目部每周组织一次安全大检查，坚持三工制度，杜绝三违实行三不放过的原则。

2）安全检查的内容：查思想，查管理查制度查现场查隐患，查整改，查重点部位和重大危险源，依据法规严格处理各类违章行动。

3）安全检查的形式，安全部组织各项目部负责人，安全员，施工人员参加安全部还得结合施工现场实际及上级检查开展活动情况，进行不定期的安全检查。

（3）船厂对环境的污染现状及采取的防污措施

1）生产垃圾按环卫部门规定倾倒，保持施工现场及周围环境文明整洁

2）项目部不定期对现场进行环保和文明施工检查，发现问题及时纠正。

3）协调好各队组与其它施工单位关系，防止发生打架事件。

4）项目完工后，各种施工现场临时设施及时拆除并清理。

5）要有严格的设备保护措施，严禁损坏污染设备。

6）船体内清除的垃圾要通过吊桶等稳妥下卸，严肃向船外抛掷。

7）施工现场不准乱扔垃圾及余物，必要时设置临时堆放点，并定期处理。

8）严禁居民家属小孩在施工现场穿行。玩耍。施工作业区与办公生活区要有明显的划分。

9）现场使用的机械设备要那规划固定存放。遵守机械安全规章，经常保持及周围环境清洁，机械的标记编号明显，安全装置可靠，

10）易燃易爆物品必须分类存放。

11）施工现场必须有消防措施制度，要有做够的灭火器材

12）安全对现场进行检查时如发现不符合文明施工规定的情况，必须立即开“整顿通知”定期整改如在限定期限内无故不整改的由安全部出黄牌警告，并按规定处以罚款。

1、管系的放样工艺

管系的放样的基本步骤一、熟悉有关图纸

1）熟悉船体型线图肋骨线形图了解船体的空间形状

2）由船体基本结构图液舱布置及海底门开孔位置等情况

3）由上层建筑的布置图和结构图门窗位置以及舱室布置图以及有关舾装，敷料图熟悉船体房间结构门窗位置，房间家

具布置图

4）由机舱布置图了解主辅机设备箱柜等布置情况。

5）由管系原理图了解管系原理及性能熟悉图纸中的附件泵，热交换器了解系统之间的相互管系6）熟悉电缆图纸注意消磁电缆和主干电缆的具体布置。7）主辅机械设备的基座结构图非标准产品的外形图及总图，了解花铁板以上空间情况，便于空间管路合理布置

2、管系的校管工艺

校管工序内容了解工艺要求贮备工护具，领取合格的焊材，焊接，清焊渣，报检工艺步骤

1）正确选用焊材的牌号和规格，对于不同的被焊接件要调整电流和电压及保护气体压力，未用完的焊条当天应送回来保温箱。

2）管件连接应垂直于焊接平台，采取平面焊接法，法兰通舱件连接套管采用双面焊并进行试压报检，无法进行双面焊时，采取坡口单面焊3、隔舱贯通件覆板采取双面焊接，并注意校管做出的点焊标记。

3）、焊接完成后应将焊渣飞溅全部清除进行自检。互检及专检，专检比例为65~75%防止漏焊夹渣及焊接高度bugou及时做好补焊及修正，自检互检专检要签名记录做到质量有限跟踪性（并保存好自检和专检单）流入下一道工序。

4）、法兰焊脚高度按有关法兰标准，套管，覆板异径接管焊接高度按具体工艺要求执行，根据系统使用要求，下列管子b必须用气体保护焊打底：co2管，燃滑油管，液压管，高压空气管，i，ii级管定型弯头，上述管子法兰内外口原则上采取气体保护焊。

5）打磨内容包括焊渣残余部分，锐边，熔渣，必要时进行锉削。

7）打磨内口深度dn100以下长度30mm dn100以上长度为100mm

6）经报检合格后的管子堆放到托盘架上

安装工艺安装前对照管子零件图，复核管子零件开档，高度支管法兰的单双腿特别注意扭脚和总长度，管子拆封后倾倒检查管内有无异物，在后认无误后方可进行安装环境做到整洁

从库中领取的伐件及配套件如不符合技术要求无封盖无合格证，严重腐蚀，残缺有权拒领。

严格那按图纸数据进行管子定位，并及时用管子支架固定。对不能安装的管子，应配合设计人员，工艺人做好反馈修改数据工作。大孔径管安装支架直接旱灾内地版合重要舱合重要舱柜板壁上，如需装焊必需增加覆板覆板边缘距支架交脚边不的小于25mm在某些特殊的部位，可以适当增加管子支架。合设备里连接的管子应保证在自然状态下进行配置和连接，不准进行强制性的拉攀，应先紧固设备端，在紧固管子之间的连接端。对称用力。取样管做到横平竖直，布局合理。节省材料，可拆可修，并画出草图，书写项目号，系统名称以统计管料和数量。实配管和实配取样管，在有效的平面上点焊不少于三点确保牢固并做出记号，运回内场进行焊接打磨，试压机表面处理，成型镀锌管不允许碰电器割或火焰加热，如局部必需切割时应及时用环氧富锌底漆修补。主机配电般上方，驾驶台，集控台及其他重要设备上方和居住舱上方及木作绝缘内，均不的由插接头。油舱柜内管子及吸口，管子支架应一次性完整安装高度低于吸口等和止回阀其中地位吸口管和领用泄放管吸口平面距地板高度20~40mm水舱吸口平面30~50mm。

3、管系的检验方法和要求

管系安装结束后，应检查管系的完整性及布置的位置是否符合图纸要求，附加的配置是否正确，检查接头支架上连接螺母的螺栓的紧固子那个焊接的可靠性。

用拆卸个别管子的连接接头的方法检查管路是否由于装配部正确而存在部允许的应力试验用压力表精度为1.5级，最大刻度应为压力的1。3~2倍。

在进行水压实验前，应将管路和机械，热交换器，箱柜等至管内空气排尽为止、

一般管系在密性试验规定的压力下20min内压力降的不得超过5%高，中压缩空气系统在2h内其主管路压力降得不的超过1%支管路压力不的超过2%

压力试验合格后，按要求进行注油清洗，并检查管路内的清洁度。

必须在管路及其他机件安装工作基本完成后，才能进行清洗。注油前，日用油柜，油箱应

认真清洗，并提交检验部门认可。

清洗的选用，应尽量选用与将来管路中作油的性质相似，或粘度较低的油，清洗油温，一般为45°~60°cc。

1、具体写出船舶主柴油机装调的工艺和方法

柴油机工况的变化是随其所带动的工作状况或运行状况，如转速的高低，负荷的大小。在船上，柴油机主要用作主机，发电原动机和带动应急设备的发动机，根据所带动的工作机械不同，对柴油机的工况变化的要求也不一样，概括起开可以归纳一下三类：

1）要求柴油机的转速几经不变或是变化很小，而负荷可根据需要从从零变化到最大，

柴油机带动发电机工作时，按种种工况工作。

2）要求柴油机的负荷和转速都能在一起的范围内变化，而且之间的变化也有一定的规

律，装油机做主机带动螺旋桨工作时按此工况做。

3）柴油机的负荷及转速都可以造较大的范围内各自任意变化他们之间设有相互依赖关

系趋船上用来带动螺旋桨工作时按此工况工作

柴油机带动机械工作时，其性能必须满足工作机械的要求，根据前面学过的知识对于既定柴油机，在运行中能便有放功率pe发生变化的规律叫柴油机的特性。表征装油机是我性能是我有效指标主要有：平均有效压力pe，有效率pe，有效转矩me，有效耗油率ge有效热效率等。

表征柴油机运行状态的工作参数主要有：转速n进气压力pa，增压压力pk，最高爆发压力p2。

通常用实验的方法吧在不同工况下所用测得的上述性能指标和工作参数之间的关系，用皮昂面直角坐标系表示，这些性能指标及工作参数之间的关系进行线就叫做柴油机的特性曲线。各类柴油机由于应用的场合。使用的条件就不同，可以得到不同的柴油机特性，主要有负荷特性，速度特性，调速特性，限制特性。

2、具体写出轴系装调工艺流程

在轴系吊装前，寻根据船上的具体情况及工厂的设备设计吊装方案，并在船尾部级机舱内设置相应的吊w尾轴及桨所需的吊码，吊码应能承受相应重要并有一定的安全系数并准备好相应的起重葫芦，起重的钢丝绳或是尼龙绳卸扣等其他起重附件。

尾管入装前，前后尾管内孔和尾管上的环氧接触的部位需去除毛刺并清洗干净，不得有油漆，油脂，锈斑等，尾管冷却水灾尾管装配前做好油漆。

轴系安装前，应复查轴系所有的零件，附件的尺寸，是否符合要求，包括外购产品，如前后密封内孔尺寸，前后轴承内孔尺寸是否满足要求等。

根据尾管布置图要求，准备好所有的零部件，如垫片等，装配螺旋桨所需的油泵，油管等。准备好其他的辅助工具，钢直尺，无毛抹布等，螺旋桨轴管总图轴系布置图前后密封，轴承资料。尾轴安装

安装前尾管内部的滑油等，温度感觉器及电缆应按图纸要求装好，并做好电缆的导电性能试验和油管密性及通畅性试验。

尾轴安装前尾管内部，尾轴和前后轴承应用无毛抹布擦干净并涂上一层滑油，尾轴螺纹应用橡皮扎保护，尾管前密封装置和垫片应预先套入。

吊装尾轴，由机舱缓慢装入尾管内直至尾轴法兰平面距12#舱壁（前壁）816mm左右，吊装时英特别注意；

a）不可用的钢丝绳直接绑孔在尾轴上，应进行有效的保护，或用尼龙绳，一面划伤尾轴的

表面。

b）在移动过程中应缓慢移动，注意避免尾轴的碰伤，轴承内的巴氏合金，油管及温度传感器导线。

c）尾轴接杆需预先装在尾轴上，接杆长度适当加长当机舱内的吊点

不在尾轴的重口时，在船尾泵用葫芦吊住，一支撑整个轴的平衡，不发生失重现象，从而有可能损坏油管或导线。安装前后密封装置安装时应注意a）密封装置的上下方向

b）前密封装置与轴暂不能紧固，等螺旋桨安装结束尾轴固定后在紧固

c所有的密封垫片接触表面图密封胶，

d安装密封式，需注意螺栓拧紧的顺序，时每个螺栓均匀受力，并根据资料要求所需扭紧力

e对尾密封一道一道进行密封试验，从前往后依次进行。

1、结合实船安装（修理），写出各类泵的使用情况

水泵偶尔会发生一合闸即跳闸的问题，并无任何信号继电器掉牌，在排出了开关机构故障后，按常规方法检查电缆，二次回路接线盒各继电器及其定值都正常，再次启动又往往成功，后怀疑时dcs系统软件故障但改在控制盘上工作仍会出现此现象。为查清此现象的原因，观察开关合闸过程中各表计的变化情况，以确认是和原因跳闸，试验其中电压表监视微机跳闸回路，毫安表监视定动继电器，电流监视热工保护回路，接好表计后，启动给水泵，进过一段时间的试验，终于又一次差动回路电流超过差动继电器的额定值。正常情况下引起差动回路差电流的原因主要有两点；

1）是电机首尾两侧的电流杆比误差不同，存在很小的差电流，这个电流小于电机额定电流的5%，

2）时首尾两侧电流互感器二次负荷的差别也会引起其比的差别，从而存在一个差电水泵已启动便闸，同时观察毫安表的指针偏转了一下，其他监视计没有反应，新换上集成信号继电器工作掉牌，表明是由保护导致的跳闸。

差动保护动作首先怀疑被保护设备内部有故障，通过常规检查。水泵电机及其电缆正常，差动继电器校验正常，电流互感器极连接正确，在排除设备和接线错误的原因后，差动保护在电机启动过程中工作，表明在这过程中流，在水泵电机差动作保护回路中的电流互感器，负荷差别二次电缆长度不同，大约相差50mm并且在额定电流下，差动继电器的功率消耗不大于3va二次负载并不重检查发现给水泵电机差动保护均为b级15被的额定电流

1、系泊试验的准备工作

试验之前先将空气瓶的压力充至3。0mpa然后再暖缸之后，进行主机的操纵试验，

组合锅炉废气操作试验，在主机90%m。c。负荷惊醒废气锅炉的效用实验，期间燃烧器关闭。检查造水机系统的完整性和正确性、

压在系统安装完整，密性试验合格，压在泵或管路上的安全阀校检合格。

检验各装油发电机组是否能替换环佩主机工作，根据系统图，检查应急系统的完整性正确性和密性。

2、系泊试验的试验项目和具体方法

下列项目在试验过程中需进行检测

1）主机的转向和转速2）温度和压力3）泄露情况4）电流

试验方法1）压力开关测量装置与三通旋室相连接，该旋室与压力接管可以临时或永久连接。2）使用标准压力表，对报警设定压力和相关的报警环路进行检验温度传感器1）对温度传感器，可以采用可变电阻的环路进行模拟实验，从而设定温度值。2）舱内油或水温度报警点的设定可以借助使用电加热器或冰水，报警点值的检验可以标准温度计。舱内的液位开关盒限位开关1）根据实际情况液位开关或限位开关可用人工调节盐分浓度计

1）接通检查按钮

3、航行试验时主机实验的具体项目

主机操纵试验

分别在机旁和集控室进行起来倒车速度调节。负荷试验室使用180cst/50°c燃油每个工况测量并记录一下参数：

1）转度和输出功率，首测船使用安装在轴上的扭力仪测量轴功率。2）集控室则台上的负荷

指示3）集控室控制台上的速度设定空气压力4）燃油滑油冷却海水低温淡水，高温淡水各缸排温度，增压器进出口温度，最大爆发压力，机舱温度。燃油齿条为止和增压器出口排气压。主机最稳定的转速试验

1）将主机调制最低的稳定工作转速，并在此转速下运转5分钟2）在集控室控制台上主机操纵手柄上用标记标出最低稳定转速。

主机换向试验

在主机最低稳定转速下进行，进行正倒车换向试验换向次数不少于三次，在正常换向转速下，检测倒车（或正车）状态下操纵使之进行倒车，运转为止所需的时间。

超速保护试验

实验时在控制板上将主机的超速设定临时在135min/min试验完毕后将主机的超速保护设定在140/min在主机90%和100%负荷时择定主机的燃油消耗率，并将此数据供给船东认可。

主机装油和燃料油切换试验

在适当的时候进行主机装油和燃料油的切换试验，试验开始时，主机使用柴油。主机负荷试验后，在规定时间内打开曲轴箱门，检查主机轴承和曲柄销轴承，并测量热态曲臂差，检查主机底脚螺栓，贯穿螺栓和侧向支撑的紧固情况，对主机打开一缸进行检查（检查哪一缸由船东指定）

**船厂实训心得篇十二**

通过去实际工厂生产现场参观，熟悉我们毕业以后所面临的工作环境以及工作内容，了解如何更好地将书本中所学内容与生产实践相结合。为从学校走向工作岗位打下基础、做好准备。

1、参观xx船厂

x月x日上午我们参观了xx船厂工厂，xx船厂船厂又名xx工厂，xx船厂修造船历史悠久，经验丰富，技术力量雄厚，生产设施、设备齐全，能批量修理和改装各种远洋货船、远洋渔船、集装箱船。能修理改装海军各种舰船装备，能建造各类中型舰船和xx吨以下各类民船。工厂先后建造各类军民船百余艘。近几年来为国内外修理改装各种船舶xx余艘。通过对工厂生产车间的参观，我们了解了船舶的基本组成，了解了各类船舶的作用以及各类船舶修理方面的知识。

2、参观xx股份有限公司

x月x日上午，我们去了xx公司，xx公司有六大主要产品类型包括：清洗过滤、物流运输、自动化装配、自动检测、自动化制造工艺系统研发及系统集成等。并成功研发设计了我国第一条转向机装配、测量自动线，第一台平面数控涂胶机，第一台六轴机器人涂胶机，目前以其“精密、高效、柔性、可靠、成套、低成本”的设计特点已成为国内主要成套自动化装备的方案解决商之一，其核心技术应用产品气缸盖气门阀座及导管柔性装配线和柔性气密泄漏检测设备分别20xx年和20xx年获得xx市科技进步x等奖。同时经xx市科学技术局鉴定，公司所研发生产的典型产品柔性气密泄漏检测设备、柔性自动化装配(机)线设备和柔性高压清洗机设备整体技术均达到国内领先水平。

通过实习，我们大致了解了我们以后的工作内容与工作环境，了解到实践是检验学校里学习成果的最好的试金石，将所学知识转化为工作能力，这样才真正做到学有所用，具体，我有以下几点体会：

1、继续学习，理论知识需要巩固，实践经验需要积累，所以要不断的去学习，才能有机会发挥自己的价值。

2、努力创新，只有不断创新才能获得发展，才能够在竞争中保持有利地位去生存。

3、提高工作积极性和主动性。在今后的工作和生活中，我将继续学习，深入实践，不断提升自我，努力创造业绩，继续创造更多价值。

**船厂实训心得篇十三**

起止时间：。

xxxx6.18，地点xxxx江北造船厂，我们参观了厂区现况。

xxxx7.8，于中国人民第七八一四厂，作者听取了周老师关于工厂简介讲座，之后进行现场305艇陈列处参观及对展厅参观。

7.9，于铁建宾馆听了xxxx厂资深专家金老师关于船舶总装及工艺过程的讲解。

7.10，在xxxx老虎滩旁参观104舰。

7.11亦于铁建宾馆，听取金老师关于船体建造工艺现状各个流程的讲座。

7.12---7.14奔赴xxxx船舶重工集团有限公司(csic)进行为期三天的实习：7.12上午，安全意识讲座及xxxx船舶重工发展简史，主讲人韩主任;下午对建造现场和船坞进行了参观。

7.13上午，沙明文科长对船体设计展开了详细的叙述;下午，有关老师进行了船舶总体相关介绍;

7.14上午，袁工程师讲述轮机工艺概况;下午，原哈工程船舶工程学院教授佟福山讲述了造船业的特点及现在学习对未来工作的影响。

7.15，作者前往xxxx船舶重工海洋工程有限公司场地对钻井平台进行参观。

7.16，参观军港701号猎潜艇，潜艇上军士介绍关于猎潜艇的一些概况。

7.17，作者先去中远船务(cosco)xxxx总部对公司整体有一定的了解，之后去中远船务xxxx工地坐车现场参观。中午赶赴旅顺开始4天旅顺的实习。

7.18先去xxxx滨海船厂，之后于中铁渤海轮渡码头观看烟大轮渡靠岸情景。

7.19，上午去6号码头参观164号导弹驱逐舰，下午去5号码头参观北油560补给舰。

在本次实习之前，虽然在船舶工程学院学习了2年，但是对船舶的认识还是比较缺乏的，尤其对船舶的整体和感官上的认识甚少。另外，作者一直对船舶方向的工作性质和以后可能从事的工作方面没有太多的考虑。经过这次的实习，可以说自己在多方面有了很大的进步，特别是在以后从事工作方面有了一定深入的思考和规划。另外，不但实际见到真正的船体结构实物，亲眼见证书本上所记叙的船舶构造组元，也明白了书本知识和实践经验之间相辅相成的关系。当然，自己的专业知识依然很少，还得不断的努力学习，不断的向目标靠近。

本次在技术层面上自己的收获主要体现在以下方面：

1.通过相关专业讲座，我加强了船舶专业性相关知识的认识，了解船舶行业的运营模式，了解船舶工业从提出需求、下订单、设计、生产制造、使用的全过程生命周期;并了解了船舶的建造的几个基本工艺流程，生产设计-放样--号料-零件加工-结构装配，舾装、涂装，密性实验，船舶下水，码头舾装，系泊试验，试航，交船。并对各个流程工艺及相关技术有了一定的深入学习。

2.通过现场工地的参观，对船舶的基本构造，并将现场所见和书本知识联合起来，对船舶及其一些部件有了感官上整体性认识，如对横梁、甲板、龙骨、底板、平台都有了形状上的感触，此外，对钻井平台，船舶分段结构也有了一定认识。又如船舶的零件加工板的拼接、剪切、装配等等。

3.见识到一些不同类别的船舶，如猎潜艇，轮渡，潜艇，开阔了自己的眼界，也对各种船上机舱区域、上层建筑、甲板区域及各个舱室陈列布置有一定的了解。并认识了各种船舶的特点。

4.对船舶的作用有了些许了解。如：在xxxx重工就对油船，集装箱船及货船用途有了相关学习。相应各种船舶的用途特点也决定了各类船舶的制造特点及形体要求。如烟大轮渡在其运输火车的一对五轨道对接技术。

5.安全常识。作为重工行业，船舶工程行业的安全教育不容半点疏忽。感受最深的去每一个厂区参观的时候第一个要强调的就是安全意识，到工地实习更是要佩戴安全帽等。可见，安全在这个行业尤为重要。

6.认识到船舶的推进和其发动的原理并对战斗潜艇的结构(甲板，舱室等等)、动力(主机发动：气启动和电启动)、导航(雷达系统)、指挥系统(罗经)等有所了解。并且了解到其上的武器特点及武器作战水平，如对每种艇的主炮直径、射程、作用都有一定的介绍。

7.对船舶行业的前景及发展有了一定的认识。了解到该行业仍是很有发展潜力的，该行业在国民生产中的地位不可动摇，近年来，国家仍加大力度投入到该行业发展中。同时，我国造船业同其他造船先进国家在有些技术方面仍需加强。

8.当今的学习和今后该方面工作的关系，就如从事船舶行业应该定向自己是从事设计、管理、经营、生产哪个岗位。更参观了xxxx重工、中远船务这些大型的船舶公司，更明白了这些国内大型公司对人员的要求。就如：中远船务对英语就有很明确的要求。可以说，这次实习更加确定了我今后的学习目的，明确自己的工作方向。

1、对xxxx重工集团有限公司生活，安全相关措施的意见。在xxxx重工的参观可以说是十分的艰苦，作为国内船舶制造方面的领军集团，作者觉得其在生活、安全方面有待加强。首先，工厂内部的噪音灰尘非常大，特别是烟雾对人的危害也是极大的，建议工厂应该安装一些室内有效的排烟气措施及改善现场的施工条件。另外，通过作者亲自对xxxx重工的生活饮食体验，xxxx重工在生活条件方面过于艰苦。据作者了解，国外很多大型的船厂其在住宅，办公区域的条件是不错的，但是xxxx重工着实过于简陋，建议工厂应给加强厂区建设，特别在饮食方面应当加强，保障好工人的后勤工作。此外，不难发现工人的脸上幸福指数十分的少，可见，工厂应当给予更多的工人活动，从而加强工人的工作之余的休闲放松。

2、环境方面的建议。在参观猎潜艇及潜艇等处，都注意到一处共同的特点，即是在停泊码头处的水都非常的脏，无独有偶，在船坞建造的船舶周围水质也很差，水面漂浮物几多，原油污染严重。可见，作为重工行业的船舶对水质的污染十分大。而在倡导保护水资源的现在，更应该注意水质的保护。船厂方面用油前要注意检查油管的阀门，管道防止漏油，并建议国家相关的组织应当及时派组织进行水质检测监督，并用相关仪器净化水质减少污染，从而保护船舶建造周边的海洋资源。另外，环境还表现在厂区的施工环境，无论是在中远船务这样的大型船厂还是xxxx江北船厂等小船厂，现场的施工环境还是有待提高，应当加强绿化，同时减少毒气噪音对人体的影响，相关作业人员更应佩戴防毒气影响的面罩，及减震耳塞等。

3、上层建筑安装建议。通过老师讲解作者了解到传统的上层建筑安装工艺是：大量的舱室舾装工程要待船体下水后于码头上进行，这样船舶建造周期长，工程作业条件差。通过查阅，上层建筑的整体吊装工艺相对就能节省很多资源。其内容是：当船体在船台上建造的同时，将上层建筑作为总段在专用平台上进行装焊和预舾装后，整体吊运到船上安装的新方法，采用该项新工艺可扩大平行作业面，改善施工条件，提高舱室预舾装率，缩短建船周期。采用上层建筑整体吊装工艺，同时可以应用简便而可行的板架稳定性的强度校核方法，采用了预舾装而不拆的永久性加强及稳而迅速的艉吊方案;设计了特殊的定位装置，使上层建筑在整体吊装过程中实现了准确又方便的定位;此外，应用上层建筑侧壁延伸的吊攀形式，可使之安全而不影响内部舾装工程的进行。

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