

船舶实习报告汇总五篇

船舶实习报告 篇 1

实习是我们船舶制造专业学习的一个重要环节，是将课堂上学到的理论知识与实际相结合的一个很好的机会，对强化我们所学到的知识和检测所学知识的掌握程度有很好的帮助。为期半个月的生产实习，我们就在校园内实习，在校内实习过程中，我们学到了许多课本上没有的知识，真的是受益匪浅。

一： 实习目的 1. 通过在校内的实习，自己动手进行观察和调查研究，获取必要的感性知识和使自己全面地了解部件组装形式以及装配过程，了解和掌握本专业基础的实际操作知识，巩固和加深已学过的理论知识。 2： 在实习期间，通过对典型零件的分析，以及零件组装过程中所用的，夹具、量具等工艺装备，把理论知识和实践结合起来，让我们的考察，分析和解决问题的能力得到有效的提高。 3： 通过实习，与指导教师的广泛接触，学习他们的好的操作经验，动作要领和技巧，实践中的经验，学习他们在船舶行业中的无私奉献精神。 4： 通过老师组织参观大连鱼轮制造厂和大连船舶重工管系加工厂，掌握了部件装配和管子加工的整个过程，操作要领和动作要求等方面的知识，扩大知识面，开阔了视野。 5： 通过记实习日记，写实习报告，锻炼

与培养我们的观察，分析问题以及搜集和整理技术资料等方面的能力。二：操作实习的要求：为了达到上述实习目的，操作实习的内容和要求有：

（一）：锚机 托架

锚机就是放出或收进锚索以及锚的甲板机械，同时也是抛锚时系住船舶的装置，托架是将其固定的装置。

技术要求：

1：组装时各面保持垂直度，不能倾斜。

2：锐边要倒圆，焊后清理干净。

3：加工工时为 2 小时。

（二） 甲板分段局部放样

甲板分段是由甲板板、横梁、强横梁、甲板纵桁、舱口围板等组成。其装配第一部是放样，其次选材安装。

安装要求：

1：开口边缘做到表面光顺。

2：注意安装构件方向。

3：保证结构尺寸

（三）：舢龙骨肘板放样

将舢龙骨肘板的结构线画到实物上

（四）：带缆桩

带缆桩是船舶的一种系船设备，用于船停泊时系缚缆索。其装配过程是将部件组装成整体。安装要求：

1：两桩柱必须保证垂直并平行，不得有歪斜

2：锐边要倒圆，焊缝需清理，做到表面美观光顺

3：保证焊接质量

（五）：直角三通制作、斜角三通制作、等径等角三通制作、直角四通制作：

技术要求：

1：按图纸要求用马粪纸进行放样。

2：按尺寸要求及样板进行划线加工，各管交接处应平整，每 20mm 长度允许间隙在 0.5mm 3：各管中心应相交，允许偏离轴线 $\pm 1\text{mm}$

（六）：3 节 90 度虾壳管制作

技术要求：

1: 按图纸要求用马粪纸进行放样。

2: 按尺寸要求及样板进行划线加工, 各管交接处应平整, 每 20mm 长度允许间隙在 0.5mm 3: 中段 45 度允许公差 ± 1 度

三: 操作实习的时间: 20__年 6 月 20-20__年 7 月 1 日

四: 实习地点: 学校

五: 操作实习的内容:

(一): 画图

1: 无论装配还是管系, 画图都是非常重要的步骤, 可以说不会画图看不懂图纸就等于不会说话看不见东西一样, 所以说我们实习的第一课就是识图、画图。

2: 首先画的是舢龙骨肘板的放样图, 画图时要保证主尺寸长宽 450mm 四角要注意有四个内切圆弧半径都是 25mm 中心有个半径 140mm 的半圆, 两角还有 R25mm 的小圆, 需要采用两圆内切找圆心法确定圆心。

3: 内底肋板, 这个图尺寸非常多, 值得注意的是肋板顶端距离底板顶端的距离不是 150mm 而是 140mm 没有标注, 而是通过计算得来, 右边的圆弧还要向下延伸出 10mm 左下角和右下角还有两个宽 50mm 的肘板, 还有这个图有很多的小圆弧, 要保证每个圆弧都能圆滑的过度和相切, 还要保证尺寸的准确。

4: 甲板分段放样, 我们这个课题是选择在室外进行粉线放样, 首先是准备材料及工具, 有粉线、石笔、弯尺、刚直尺、盘尺、卷尺、粉笔。每四个人分成一组在空旷的场地上进行放样。放样时的要点是弹粉线, 要用粉笔在粉线上涂抹粉笔灰, 然后两个人各拿住线的一头按在地上, 另一个人在中间将线提起要保证垂直, 然后松手, 粉笔灰在地面上留下的痕迹就是线了。另外就是做垂直线, 要运用勾谷定理, 画一条长度是 3 的倍数的线段, 再用粉线分别量取 5 的倍数和 4 的倍数的长度的线段以其中一点为圆心分别画弧, 其交点与圆心连接, 这样垂直线就出来了。还有开口的位置

5: 直角三通管展开图

这是将两个垂直相交的管子展开到图纸上的图样, 将两管相交处的相贯线的轮廓展开在图纸上, 在用这个图样做一个样板, 用来在管材上放样, 将相贯线画在管材上, 然后在按照这个形状进行加工。

6: 等径 60 度斜交管展开图

这个图的画图方法与等径正交管展开图的方法是一样的, 只不过是角度变了, 展开图的辅助圆弧的半径变了, 变成了一个大圆一个小圆。其他的方法都是一样的, 大圆弧金额小圆弧都是三等分然后连结取交点。在把每个交点连结起来就是等径 60 度斜交管的展开图了。

7: 等径直角三通管展开图

这个图看上去挺复杂的，其实道理很简单，它就是等径正交管的三个支管相交在一起，展开图

也就只画一个支管的展开图就行了。

8: 虾壳管展开图

刚看到这个图挺难，感觉无从下手，但是老师讲解过了，也就简单了，它大致分成三部分，拐角处是主要的部分，将它展开了就行了。

(二)：实操

开始实操了心理难免有些小兴奋，终于要动手干了！

1: 首先做的是等径正交管，我们要练习配合，所以是用硬塑料管来练习，每人有两根管，一根主管一根支管。首先要把画图时候做的样板拿出来套在管系上把相贯线画出来，然后开始锯割，由于以前有过钳工实训课，锯割很顺利的结束了，接下来就是配合了。配合的时候要保证两个圆管的中心线相交，还要保证垂直度，最主要的是保证配合质量，最大允许误差 1mm 反反复复的修了大半天，最终算是勉强合格了。

2: 等径 60 度斜交管

斜交管的难度比正交管难多了，它的两个相贯面并不是对称的，两边的接触面不一样大，而且角度是60度，很难保持。但是做工方法与正交管大同小异，基本操作方法是一样的。有思路了，活就好干了。一样的锯割、配合，到了配合的时候问题就来了，它不像正交管那样好配合了。两个相贯面总是配合不好，间隙很大，而且中心线也对不准，就连角度也有偏差，弄了好长时间还是不行，总是顾东落西的，角度对了配合不严，配合严了角度又偏了。后来老师交给我一个窍门，支管和主管的四个相贯面都是平面，把它们都做成平面在配合就好配合多了。我这才恍然大悟。我把半圆尺放在相贯面来测量平面，还真是差了很多，于是开始修正，把凸出来的地方锉下去然后一点一点的找平修正，再配合再找平，还要经常看看角度是不是歪了，就这样一点一点配和越来越好了，最后当四个相贯面都成平面时我再一配合，还真是神奇，竟然配合的非常严密，角度也差不多了，再经过稍微的修正就合格了，还真是应了老师那句话，窍门满地跑，看你找不找！

3: 带缆桩装配

带缆桩是我们这次实习的最主要课题也是最难的一个课题，在校内实习条件有限，我也是采用硬塑料板来练习装配，主要是要知道装配过程，部件之间是怎么连接的，是怎么组装的。我们是5个人一组，组装一个带缆桩，它的部件有一个底板、两个内

底板、四个侧板、四个肋板、两个桩柱、两个盖板、两个月牙板。每个部件也都是我们自己加工制作的。领来毛坯材料，我们首先开始制作底板，要在底板上分别开两个圆孔，但是我们都愣了，不知道怎么抠这个孔了。这时候老师拿来一个小工具，是一个塑料小长条，一端有个螺丝一端有个小孔，将螺丝拧在底板的圆心上，从螺丝到小孔的距离正好是底板上要抠的圆的圆心，将锯条插在小孔里然后围着螺丝不断的画弧，这样底板上的圆一点一点的就抠下来了。我们有两个人去抠圆，其他三个人做其他构件。接下来做的是侧板和肋板，都比较简单，只要按照尺寸制作就行了，这些做完了，底板也抠完了，然后又换了两个人去继续抠内底板，其他人又开始做盖板，就是一个圆形的板，我们在一块方形板上用圆规画一个圆，然后同样用钳工基础锯割锉磨一点点修正。这个做完了就还剩下最小的部件也是最难弄的部件了，那就是月牙板！它是整个带缆桩所有部件里面最难弄的一个所以老师给我们讲解了一下具体怎么操作怎么画线！在方形板上画两个圆弧内切，第一个圆弧要画的大一些在向下延伸 10mm 然后第二个圆弧与这个圆弧内切，两个圆弧之间的部分就是我们要弄的月牙板了，线是画完了，接下来是动手把他抠下来一共有两个月牙板画好了

两个后我就拿着这个艰巨的任务去了钳工实验室进行制作了，外面的圆还算可以，但是里面的圆弧就不好做了我是拿个小圆锉一点一点的抠下来的，抠完的时候手都起了好几个水泡，不

过还是很有成就感的。这样所有的部件都制作完了，就该装配了，装配的时候我们都很专注，有个人在看图纸其他人进行装配。要保证总体尺寸、垂直度、平行度等等，又必须几个人配合装，有的位置难安的部件我们安了好长时间才安上！最后眼看安完的时候，我们发现了一个重要的问题，就是我们采取的是倒装法，结果我们没有注意把桩柱安反了连带的把底板和内底板的位置也搞反了，无奈只好拆了重新装。最后装配的是盖板和月牙板，要在桩柱上画好理论线同时要保证月牙板装配后与桩柱的垂直度与地板的平行度，虽然很难把握，但是我们都很有耐心的两个人把着一个往上装，再一点一点的调整，最后搞定，经过测量，尺寸、垂直度、平行度等等都合格了！

4：甲板分段放样：

这个是在空旷的场地上进行放样首先准备工具，粉线、石笔、弯尺、刚直尺、盘尺、卷尺、粉笔。，首先是准备材料及工具，有粉线、石笔、弯尺、刚直尺、盘尺、卷尺、粉笔。每四个人分成一组在空旷的场地上

船舶实习报告 篇2

刚进公司培训后随即被调到天禹接船，赢得了一个可以展示自我的新舞台，这是我通过百般努力才争取到的机会，我深知其中的艰难与不易，为了回报领导对我的知遇之恩。自己稳扎稳打，挖掘潜能，不怕苦，不怕累，时刻冲在第一线，抓紧学理论学技

初步熟悉了船舶管理的相关知识，为将来能够成长为一名优秀的
独自担当一面的工程技术人员而努力！

在天禹的日子里特别感谢师傅的指导和帮助，感谢
+++++++的教导和关心。

在天禹接船的日子里，自己从图纸实物资料的初步认识了解
到了，绞吸挖泥船是一种目前世界上应用最广泛的水力式挖泥
船。绞吸挖泥船主要是通过安装于桥架前端的绞刀运动来实现破
土，连续运动的绞刀不断地将海或河底砂石等绞松，将绞刀绞
松的泥土，与水混合成泥浆，混合后的泥浆在大气压力的作用下，
被压入到绞刀后部的吸泥管中，进入吸泥管的泥水混合物，由泥
泵加压后，经排泥管被输送到吹填区，从而完成绞吸挖泥船从挖
泥、运泥、卸泥等连续作业的疏浚过程。

对天禹船施工方式的认识，天禹船安装有带钢桩的台车和三
缆装置，配备液压柱塞被扣围扣作为刚装的起落装置，用于完成
挖泥作业过程中对船舶的定位，船体的纵向前后移动等。在施工
中，通常采用将定位桩置于挖泥槽中线上，并以此作为挖泥船

摆动中心来实现挖泥，靠桥架的自重实现绞刀的入土，以绞
刀桥架起落钢缆控制绞刀的下放深度，以绞刀马达的带动实现绞
刀破土。置于桥架前部的左右边锚和缆锚，用于控制挖泥过程中
船舶的左右横移摆动，控制从挖泥槽中线挖到左边线与挖到右边

从而达到控制挖泥宽度的目的。为了提高绞吸挖泥船挖泥精度采用 DGPS 实现定位。

挖泥船生产效率的提高船舶正常运转固然重要，更要体现在驾驶员对船舶性能和工况情况的正确分析、判断、和处理之中，体现在采用一切必要的提前量降低倒桩倒锚等非必要运转时间之中。李恩强船长经常说：不是船舶适应我们驾驶员，而是驾驶员要实事求是的根据船舶实际性能结合现有工况实际去适应船舶，一刀活不行就两刀，一层不行就分层，灵活掌握随机应变。

实际工作当中自己的经历和耳濡目染使我认识到，作为一名合格的驾驶员的操作水平一般体现在绞刀的挖深、前移距、横移速度，泥泵正常运转工况的调节适应等方面。驾驶员操作方法是提高生产效率的重要手段。一名合格的或者说是称职的驾驶员，应该具备以下条件：

- 1、熟悉施工条件和有关生产知识。初到陌生工地必须要通过各种途径了解当地经常性云、雨、风、雾的气象变化情况，水文地质等客观条件，根据变化随时改变施工方法采取相应应变措施。认真做好施工安全，技术交底，提前做好各种应急预案并定期演练，避免不必要的安全事故。及时收听气象预报很重要，可

以心中有数，大风大浪是否要回港避风或者下防风锚抗风，随时做好防范。在新港和京唐港航道拓宽施工中，驾驶人员必须明确施工水域的交通状况，需要根据情况做好船舶的值班瞭望，

随时避让，减少或避免施工受外界影响和影响外界。

2、掌握各控制运转机器设备的基本工作原理、构造、控制过程、技术参数等。天禹是液压船，驾驶操作之前必须熟悉各设备驱动泵源之间的关系，以免造成操作失误，或错误操作造成设备的非正常反应和运转影响船舶施工。在京唐港项目中，根据天禹船自身三缆单桩优势，不断研究挖潜，采取了“边缆退船—六进六退”分层开挖施工方法，成功解决了泥面厚，塌方现象严重，施工质量不易保证的问题，由之前的 1x00 方每小时提高到 1800 方每小时，较大的提高了生产效率。

3、具备应变操作能力，能从容处理生产中出现的特殊问题。吸入真空增大，排压减小，流速减小。必须想到吸泥口出现杂物堵塞，吹水停车将绞刀提出水面，人工检查后，进入正常施工；泥泵吸入真空不稳，排出压力不稳，船有抖动，轴有抖动，锚杆的保险缆也有抖动，严重时主机有震车显现。应立刻停车检查，确定是否存在问题；绞刀压力变化范围增大，立刻停车检查绞刀。必须明白各种情况的出现并非孤立，而是与其他现象构成相关联的关系，都会存在前兆。正确分析、把握和控制机械运转状态的发展，可以防止意外甚至是重大事故的发生。

4、懂得熟练的操作技术和有效运转时间对生产效率的关系。熟练操作减少不必要的时间浪费，泥质允许时可以采用摆动进

运转时间有效提高生产效率；在施工定位、移船、移锚、移管线等过程中发挥驾驶员最大主观能动性，以减少船舶的生产性停歇。

5、合理选择辅助工作时机。就像师傅韩龙田天经常说的：当船机舱要检修时，我们可以检修前起桥梁打好保险，检查绞刀进行补换齿，检查手动加油处是否要进行加油保养，提前联系管线，看看是否要维修管线替换管线等等。多想想，做好内（机舱和甲板）外（经理部和船舶）部有事协商协作，做好最优工序的选择。辅助工作机时的正确选择可以减少不必要的重工作的时间消耗和浪费，利于生产成本的降低。

驾驶员挖泥操作必须根据施工现场的工况变化而变化，应将自己培养成为学习型操作技术人员。即使是同一条船或是同一个工程施工，个人的操做手法也是不尽相同的，要迅速提高自己的操作水平，在工作中必须善于不断总结，完善自己的操作经验，更要向老师傅学习，与老师傅沟通交流，从沟通交流中总结他人的操作经验应变措施，时期为我所用。只有这样才能不断提高不断发展，才能是称职的挖泥操作人员，才能是满足需要的优秀的工程技术人员。

以上是自已一年来结合扎实的专业知识，和船舶施工实践，

对绞吸挖泥船的原理、施工方法和如何成为优秀的绞吸挖泥船驾驶员的粗浅认识。

1x年1x月入司，1x年1、2月接船，3、4、5月甲板熟悉水手业务，6月初被调到驾驶台开始尝试走岗，8月份在师傅的指导下尝试挖泥驾驶，到现在自己可以独立挖泥，见习日子变成了一汪暖流时刻回旋在我的内心深处，从思想上慢慢转变，从工作中渐渐成长，我深刻地认识到，从应届大学毕业生转变成企业员工是复杂的现实的，像李恩强船长教导的一样，新环境、新领导、新同事，须要新思维性方式新心态来应对，做事前要会说话、会做事、会做人。对我来说进入天航是一个良好的发展机遇，也是一个很好的锻炼和提升自己各方面能力的机会。在认真学习船上的规章制度，熟悉驾驶台日常管理事务及驾驶理论和操作流程知识的同时，也从多方面努力摸索工作的方式、方法，积极锻炼自己的工作能力，力求尽快完成自身角色的转变，以崭新的姿态迎接新工作的挑战。圆自己成为一名优秀工程师的梦想。

篇 3

20__年年初，我们在上海、江阴等地开始毕业实习。通过在上海沪东中华、外高桥、华润大东和江阴澄西等几个船厂的实习考察，我们收获颇丰，不但将自己所学专业知识付诸实施，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。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/238115071010006106>