

船舶实训心得(优秀6篇)

在日常学习、工作或生活中，大家总少不了接触作文或者范文吧，通过文章可以把我们那些零零散散的思想，聚集在一块。大家想知道怎么样才能写一篇比较优质的范文吗？这里我整理了一些优秀的范文，希望对大家有所帮助，下面我们就来了解一下吧。

船舶实训心得篇一

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！

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。

船舶实训心得篇二

二零xx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。

因为实习的场地是工厂，安全自然是重中之重了，所以实习还没开始，我们就得到了工厂相关人员关于个人安全的培训。之前仅仅知道安全不就是没什么事情的生产嘛，有什么好说的？但听完老师的讲解之后，很多想法就不由自主地消失了。原来，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。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。通过一系列实际例子的罗列，我们都深深地体会到所谓船厂工作的3d理论确实有些道理[difficult][dangerous][dirty]不过，情况真的像我们想象的那么让人难以接受吗？我们且走且看。

在沪东厂的实习，让我们对沪东中华厂的历史、现状和运营模式等有了初步认识。沪东中华造船集团是由原来的沪东造船厂和中华造船厂于20xx年4月8日，经资产重组合并而成，是独资、特大型、综合型造船企业，其核心企业是沪东中华造船（集团）有限公司，下属的还有沪东重机股份有限公司

和中德合资的上海爱德华造船有限公司、沪港合资的华润大东船务有限公司、独资的东鼎钢结构有限公司以及一批船用设备制造分厂和子公司。沪东中华厂拥有自己的博士后工作站，有2000余名中高级专业技术人员。在造船软件的应用方面，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，拥有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。可能正是因为有上述优势，该企业将他们的发展方向定位：努力建设世界一流的造船基地。

随着实习的进一步深入，我们了解的东西也越来越多，比如现代船舶的建造流程等。现代船舶的建造流程一般可以这样概括：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。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。

以上是船舶建造流程中关于构件加工的一些情况，因为我们在现场观察了各加工设备的运行，所以相对而言印象更为深刻一些。但船舶下水更能让我们产生对自己所在行业的热爱，不仅仅是因为那份壮观，还有整个过程中包含的那些先进技术和古老经验。所谓船舶下水就是，当船舶全部竣工或部分竣工之后，利用某些设备并经过一定的操作，将该船移到水面上。

船舶下水一般分为重力式、漂浮式和机械式下水，各方式常用的设备分别为船台、船坞和吊车等，我国常用的是前两种。船台式滑道下水是目前应用最为普遍的船舶下水方法。其工作原理就是在海岸上修建两条坡度为 7.5° 左右的倾斜式滑道直伸入海中。船舶下水时在上、下滑板间涂上抗压剂、润滑剂后将船放置在滑板上，打掉安全止滑器与机械止滑器，靠其自身的重量沿滑道滑入海中。这种方式简单、经济，但影响这种下水的安全因素也较多，特别是10万吨级以上的船舶，其船体大，重量大，在滑道上承压时间长，要想减小滑道与滑板间的摩擦系数，主要途径是提高滑道和滑板面上的耐压材料——船舶下水蜡的抗压强度。但是这种蜡的存在还需要牛油等润滑剂的配合，这样一来，将严重污染环境。在现场我们看到的情况也确实比我们想象的要严重得多，船台上几乎都是上一条船下水后留下的油和蜡的痕迹。相对而言，船坞的下水就要干净许多。船坞是漂浮式下水的最典型方式，当船舶具备下水条件时，将水引入（或利用自然条件）船舶建造区——船坞里，使船自行漂浮，然后将其拖曳到舾装区进行舾装。船坞是实现漂浮下水的构筑物，其有干船坞、造船浅坞、浮船坞与注水船之分。目前我国各大船厂大多采用干船坞造船，修船厂则多采用浮船坞，如华润大东修船厂就拥有亚洲最大的浮船坞“大东号”。

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。焊接的种类较多，现以我国各船厂应用较广的几种方式为例加以说明。江苏省江阴澄西船厂主要的焊接方式是：手工电弧焊，气体保护焊，埋弧自动焊，垂直电气焊，钨极氩弧焊等。他们都有其各自的优点，比如手工焊方便，但效率低；二氧化碳气体保护焊效率高，并且节约能源，但它对焊接准备及设备维护的要求较高；氩弧焊焊接精度高，但对工人技能要求高等。因此，现代船厂常将多种焊接方式综合使用，效果会更好一些。沪东厂的lng因镍铜管道较多，对焊接要求高一些，就使用氩弧焊较多；在船底等处，则多采用二氧化碳保护焊等；手工焊因使用方便，在装配时的各个环节几乎都有应用。

至于系泊试验，其目的在于检查船体、机械、电气装置与船舶动力装置的制造和安装情况，并鉴定其质量，使船舶具备适航条件。船舶的系泊试验是在船厂码头上进行的。由于受到码头堤岸坚固性的限制，并因船舶基本上处于一种静止状态的缘故，对船舶主机、轴系及直接服务于主机的各种辅机、设备、系统进行试验尚不能显示其在全负荷运转时的性能，这就是系泊试验的局限性。因此，船舶的系泊试验后还必须进行航行试验。航行试验的目的是更全面地自己地检查船舶各部分的安装质量和使用情况、各种设备运转的灵活性和工作可靠性。在航行试验中要测定船舶的航速和主机马力，并

获得船舶的操纵性能、回转性能、航行稳定性、惯性和对指定航区的适航性等有关资料，通常进行短程或远程、轻载或重载的航行试验。

总之，通过这次实习，我对自己的未来有了更加清楚的认识。毫无疑问，对于我这样的将要走上工作岗位的人来讲，船厂的工作环境我已经熟识，工作内容也略有掌握，我想，学校组织的这次实习，对我们的就业有着不可估量的作用。真的想对老师们说声谢谢！不过，实习中也暴露出学校在工作的计划和应变方面做得不是很好，希望我们的学弟学妹们能更好的在实习中学习。

船舶实训心得篇三

xx年12月17日接到上船的通知□xx年12月18日下午来到x区xx码头。次日凌晨，船舶接受了生产任务，船要离港了，从此开始了我的首次航行之旅。

一是在校出发前，校方高度统一思想，各级领导认真策划，科学计划，动员部署，将此次航程中人员的分组、船员的职能、人身的安全及伙食保障等后勤工作进行了严密的统筹，确保了我们见习生安全顺利、圆满完成此次航程任务；二是船舶开进前，船员们在会议室召开了航前会，并且在老船员的帮带下还检查了驾驶室的所有设备。例如：照明设备、助航设备（雷达、测深仪、交直流舵机等）。对于我，船上的设施、人员、轰隆隆的发动机声以及嗡嗡的汽笛声，以前这些只是在课堂上学习时脑海中想象的画面，如今就在我的眼前，如此之近，如此之亲切，而且我还成为了船只“安检员”，做好了船舶蓄势待发前的所有准备工作，可以毫不掩饰地说：初上船，内心颇有几分激动，能够贴身实际，亲身体验，自己内心也满满都是自豪感。三是航程过程中，以老带新，作用发挥明显。上船第一天，大副和几个水手正在对消防器材进行检查，几个工人正对一些过期的消防器进行更

换和换剂。在海船上这些工作一般是三副做，我们毕业后首先要做的就是三副的工作，三副职责中重要的一项就是“管理全船消防设备、器材和火警报警设备，定期养护、检查和换剂，使其处于良好的技术状态，灭火器应注明检验和换剂日期，禁止将消防器材移作他用，管理并熟练地操作固定式灭火系统，保持管系和分路阀的铭牌、标志鲜明”，我虽不忘自己职能，但对于一名未有实践的毛头孩子来说，在他们面前我就是个“门外汉”，见在旁观望的我，还不时给我指点一番。一名大副的工作态度关系到整个船在遇到火灾时的应变能力甚至船员的安危，看到他的悉心，他的谨慎，他的认真，使我受益匪浅，同时他们更换设备的流程也深深扎根于我的脑海，这就是不言不语的传帮带。

一是组织安全演练，紧密贴近实战要求，培育应急处理能力。航行期间我们实习生参加了船上的消防救生、溢油、白酒槽罐车泄露演习，紧密贴近事故案件的不可预测性，积极搞好以实战为背景的演练工作，培育船员航行中的应急反应能力，实施预案操作，各施其责，以此降低安全事故的发生。在消防救生演习时，船舶悬挂“uy”旗，驾驶室发出一阵乱钟后五短声，标志着上甲厨房失火。随后船长立即进入驾驶室进行指挥，轮机长到机舱值守并报告泵及其他设备正常。船员按应急布署携带各自灭火器材赶赴现场。现场大副向船长报告火场、火情、火种及人员到达情况并通告水龙头放水和对火场进行扑救。船长命令在灭火过程中注意安全。值守人员向驾驶室报告人员得到疏散，乘客无慌乱现象，秩序正常。接着现场大副向驾驶室报告：经观察火场无燃烧现象。驾驶室发出一长声解除警报，各船员收拾灭火器具到位。随即其它演习也相继圆满完成。二是积极识别船标及导航设备，准确把握内在含义。航行期间，我切身地体会到航标及导航设备对航行的重要影响，也许一个不小心，一个不注意，疏忽大意，就造成违反航行规则，甚至引发严重后果。比如，在经过巴东大桥时，一艘散装船以很小的速度在我船前方航行，明显影响了我船的前进速度，我纳闷，为什么不超车呢？值班驾驶员告诉我，原来那是在警戒区域，是不允许超船的。

三是积极以实地资源，科学统观，采取因地制宜办法，获取有利战位。青城山进出码头作业时，过往船只较多，保持好船舶移动的速度是关键。由于船舶移动时的惯性很大，加之，需要考虑航道宽度、水深、风向、水流、离泊、调头的操作确实具有一定的技术含量，学校老师曾经讲过：最能考验一名驾驶员实力的地方有两个：一是处理突发情况时的应变能力，二就是靠离泊时的操作指挥，一名好的船长能在最短的时间内用最有效的方法将船靠离码头，站在船舷边静静看着船只在船长的操纵下完美的完成了调头转向，让我赞叹不绝。

一系列安全工作。此次停航要对船舶进行除锈和电焊等保养维修工作。我们实习生也参加到除锈工作当中，我们都知道除锈是涂装施工的第一步，只有对钢材进行良好的表面处理，才能使涂层达到预期效果。除锈工作虽然辛苦，但在全船人员的共同努力下船舶得到了很好地维修。之后，我下了机舱，为的是了解机舱的设备，虽然我是驾驶类的学生，不过了解机舱的设施还是很有必要的。青城山有三台主机、三个螺旋桨、单舵；在机舱的第一感受是噪音大，油味重。值班轮机员给我重点介绍了压载水控制系统。为了对青城山的一些重要参数有进一步了解，我来到了驾驶台得知：青城山的呼号□j103607□船籍港：重庆；此次载重吨：1888吨；总吨：6028吨；净吨：3315吨；总长：112米；最大宽度：25.4米；型深：4.4米。二是积极清点、归拢、罗列船舱物资，及时做好相应物资器材的补给补充。检查各项配置是否符合有关规范和法规；是否经过中国船级社□ccs□认可和检验；配置类型和摆放位置是否正确；数量是否充足。三是严密管理，秩序井然，人员及各类船舱设施整体化一。船舶应严格制定应急布署表，且无论在何种紧急情况下，船员必须按照应急布署表行事，否则将无法正确处理紧急情况，甚至导致灾难。

第一次登上大船，第一次置身于茫茫大海之中，第一次看到长江口各种货轮的来来往往，第一次见证航标的魅力，这些都是一生难以忘怀的经历。实习，让我对于航海技术这个行业有了更深的情感，因而赋予了我更大的学习热情。实习，

开阔了我的眼界，对于自己的优点和不足，有了更深刻的认识。毫无疑问，此次实习是一剂加速融合剂。

一是尊重领导，团结同事，遵规守纪，从严要求。

在船上期间，我时刻从严从难要求自身，特别是上级领导三令五申强调的问题能做到坚决不犯，能遵守好船上的若干规定。其次，紧紧围绕同事、伙伴周围，一起谋事，较好做到了搞好内部团结，安全圆满完成了航行任务。虽然来回只有短短的十几天，但是我了解了船员的生活、船员的工作。特别是甲板部的船员们，吃苦耐劳、认真严谨的精神，都是值得我去学习的。船员的高素质：自觉排队、扶梯上左行右立等等，都已经让我觉得相形见绌。船员的勤奋、忍耐等精神，更是值得我去学习，而且是刻不容缓地学习。虽然船上生活空间有限，活动较少，生活相对比较枯燥，但是提前有了思想准备，加上航海心理学课程先前的指导，基本上能够适应船上的生活。或许是源于自身专业的原因，尽管很多人认为船上的工作既危险又枯燥，但经过这次实习，我却没有这样认为，我认为船上的生活依然可以丰富。只需要我们认真的做好每一件事，尽自己的职责，船上生活有很多值得学习的地方。

二是吃苦耐劳，善思善学，虚心求教，奋勇当先。

在实习期间，我工作积极主动、乐于学习、虚心求教，按照要求认真完成各项实习任务。日常生活中经常向船上有经验、有资力的船员请教，很快熟悉了本船结构，并适应了船上生活；可以独立完成值班任务，做到认真负责。通过多次演习，提高了自己对于突发事件的应变及处理能力。在驾驶台值班，向值班驾驶员学习，熟悉了驾驶台上各种仪器的使用操作方法。结合海上避碰规则，了解掌握了简单的避让方法，养成了不懂就问的好习惯。对待工作，我不怕苦、不怕累，勤于思考，勤于动手，热情积极，能够灵活运用自己的专业知识克服工作中遇到的实际困难。

三是誓师归来，安全顺利，感激之心，何以言谈。

最让我难忘的就是船上的生活。当了一回船员，真过瘾。感谢学院给我们创造的这次实习机会，经过了本次实习我更加坚定了自己的学习目标，对自己所学的专业也有更深的认识，我想以后我会更加重视专业课的理论学习，以便在以后的实践中得到灵活运用。实习带给我的不仅仅是经验，它还培养了我吃苦耐劳的精神和严谨认真的作风。它充实了我的知识，使我更加体会到这样一句话：“纸上得来终觉浅，绝知此事要躬行”。实践是检验真理的唯一标准，通过这次实习，我了解到很多工作常识，也得到意志上的锻炼，有辛酸也有快乐，这是我大学生活中的又一笔宝贵的财富，对我以后的学习和工作将有很大的影响。也通过亲自动手动脑明白了其实真实的工作才是我们最好的老师，很多东西都是要我们在工作中去了解学习和领悟的。

一是思想上不够集中统一。作为一名女孩子首次登船，自己在思想上或多或少有一种比男生更加刺激、更加憧憬、更加向往航程之旅的想法，较多留心两岸的山山水水，心态未能较好的平静下来，存有走马观花现象。

二是理论联系实际有差距。在船上操作期间，不能较好地将理论和实践相转化运用，有时候仅凭自己单方面的理解做事，过易出现简单问题复杂化情况；更有时候一味地按照理论进行操作，结合实体无法开展，抑扬顿挫，阴差阳错，搞得我束手无策。

三是自身能力发挥不明显。在自身专业职能上的操作运用还不够熟练，由于接触较少的的原因，或多或少存在生硬情形，存有拿不下的工作，怕尝试，怕失败，心理作用导致了外在的不成功，自身能力素质还待进一步的尝试拓展。

一是思想集中，高度统一。从实处出发，切实端正自己的思想心态，本着对自己爱好，自己专业，自身前途负责的态度，

把握实践机遇，丰富实践知识，提高内在能力，打下坚实基础，憧憬登高明天，放飞求真夙愿。

二是博学慎思，寻求媒介。在来年的学习中，自身必将更加注重于寻求理论和实践转换的媒介，使之更好更快地掌握理论和实践相转化运用的能力，不断磨砺自己敢拼搏、敢奋闯、敢追逐的不竭斗志。

三是作用发挥，在于实践。在下步的实践机遇中，自己应该更加注重于大胆尝试，养成多尝试，多总结，多归纳的良好习惯，紧紧联系自身的专业知识，做好相应的技能培训，够熟练、够稳健地掌握本职业务。

总而言之，此次实习令我受益匪浅，也希望通过总结能够使自己在实践中得到更多的成长与进步，为坚定自己要做一名优秀的航海技术人才的目标提供不竭动力。

船舶实训心得篇四

清楚一节的目的是高效堂的基础，也是十分重要的环节。因此教师在讲之前一定要提出明确的学习目标，这个目标既是对学生的要求也是教师在讲过程中的一个指向标。

其次是我所教授的数学学科方面的要求及需注意之处：

我在给学生讲的时候容易出现反复强调，一样的话不同重复的毛病。我在自我检讨后发现问题在于我太想把所有知识全部交给学生，并且太过于担心他们会犯错所以就一直重复强调，出现碎碎念的毛病，尤其是在学生独立思考的时候更不应该这样，这样容易打乱学生思路，影响到学生本身的解题思维，不利于他们数学思维的培养。

复习和新授是有很大区别的。我这节时复习，所以更注重的是学生对旧知识的深度理解而不能一味的强调基础和停留在

基础知识层面。教师在上扮演的应该是一个指导者，真正进行实践和探索的应该是学生，让学生有一个提升和拓展的空间。

所谓数学思维就是数学地思考问题和解决问题的思维活动形式。要想灵活的掌握数学，就得培养数学思维，条理清楚的数学“惯性”。如：我这节讲的是用一元一次不等式解决实际问题，在带领学生“审”应用题的时候我会带领他们圈出关键词助于思考，之后让他们养成这种习惯然后自己训练，在这个过程中老师提出我存在的问题是并非所有字都需要圈出，而是有选择性的圈。在这个过程中就无形的培养了学生的数学思维。

教师在堂上是一个引导者，学生才是主导者。学会把堂交给学生，让他们参与其中并动手实践，教师无需不断的讲解和演示，应让学生在说和做的过程中体会知识，了解不足，最后彻底明白和掌握。

今天的收获颇丰，故将老师的建议和个人的心得总结于此，望所有同学共勉！

船舶实训心得篇五

步出学校这个象牙塔，你就开始进入你的职业生涯了，也是一个脱离父母抚养走向自立，从此自己养活自己甚至养活家人的新开端。你必须全部摈弃原来学生时代的依赖心，滋生一种全新的责任心对自己、对家人、对社会的责任心。

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。

上船以后，晕船这一关是你必须克服的困难，对每一个远洋船员而言这都是必须经历的。大海大部分时间都会把船儿弄得像醉汉一样摇摇晃晃。你不能来一个船动你不动，这样你就很难克服了，而应该像老船员教导的那样去克服晕船，适应海上生活。当然也有天生不晕船的人，如果你也是，恭喜你！你天生是一个跑船的料。

除了注意安全，你还要学会干活、检修机器等基本功，学会当班如何处理机舱中出现的问题，如果处理不了，要知道马上向主管人员和轮机长报告。这些东西你都要学会，将来你是要靠这个吃饭的。也许你会说，我是把这个当作一项事业在做，也对，但一般**多是做到轮机长的时候才会有这种想法；如果你一开始就有这种想法，我要提前向你致敬，你将有可能成为我国远洋史上技术最牛的轮机长。

三管轮阶段

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

这个时候可以请教轮机长，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。三管轮阶段你要苦练自己的基本功，虽然学校里面都有安排实习，车、钳、焊都学过，但那时候基本上是闹着玩的，学的都是一些花拳绣腿，在船上没见到几个能够拿出来真刀真枪干几下的，基本上都还给老师了。到了船上工作后，你会经常用到这方面的技能，所以，你必须扎扎实实地去学好，免得麻烦别人，挨人家的白眼。这个阶段如果你能够遇上一个理论和实际动手能力很强，且喜欢指点、培训轮机员的老轨，那是你的幸运，能收到事半功倍之效。如果没有这么幸运，你就只能自我修行了。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“romeis 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。

二管轮阶段

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。

大管轮阶段

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。

轮机长阶段

恭喜你，终于做到轮机长了！

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。

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。

有人说：现代的文盲不是不识字的人，而是不学习的人。一个人只有不断地自我充电、自我提高，才能不被社会所淘汰。我们也只有不停地自我修炼，学习新知识，才能适应现代新型船舶的技术要求和时代赋予轮机长这一角色的新使命。

船舶实训心得篇六

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。三管轮阶段你要苦练自己的基本

功，虽然学校里面都有安排实习，车、钳、焊都学过，但那时候基本上是闹着玩的，学的都是一些花拳绣腿，在船上没见到几个能够拿出来真刀真枪干几下的，基本上都还给老师了。到了船上工作后，你会经常用到这方面的技能，所以，你必须扎扎实实地去学好，免得麻烦别人，挨人家的白眼。这个阶段如果你能够遇上一个理论和实际动手能力很强，且喜欢指点、培训轮机员的老轨，那是你的幸运，能收到事半功倍之效。如果没有这么幸运，你就只能自我修行了。

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。