

最新船舶正午报告燃油每日结算时候开始的 船舶实习报告(模板5篇)

在经济发展迅速的今天，报告不再是罕见的东西，报告中提到的所有信息应该是准确无误的。通过报告，人们可以获取最新的信息，深入分析问题，并采取相应的行动。下面是我给大家整理的报告范文，欢迎大家阅读分享借鉴，希望对大家能够有所帮助。

船舶正午报告燃油每日结算时候开始的篇一

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，能批量修理和改装了xx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。

船舶正午报告燃油每日结算时候开始的篇二

市海事处：

在海事处的指导下，在镇党委、政府的领导下，我镇船舶安全生产工作2011年全年无水上交通安全责任事故。根据[2012]4号文件要求，对我镇水上安全生产工作进行了逐项对照自查。现将自查情况汇报如下：

一、组织机构落实情况

我镇成立了由镇长任组长，分管领导为副组长，安办主任、安办干部为成员的船舶安全检查小组对我镇的所有客渡船、自用船、渔船进行彻底的安全大检查。

二、自查的内容

- 1、建立的安全生产责任制，签定的责任书。
- 2、建立的事故应急救援预案。
- 3、组织签单发航员、船员进行安全学习的内容、会议记录、安全检查台帐、签单发航资料。
- 4、查看了客渡船上的救生设备、机械设备以及船员证件、船主手续。
- 5、客渡船是否按要求发航签单、人货混装、超载行驶、冒雾发航。
- 6、检查了全镇所有自用船、渔船的证件，是否载客。

三、自查结果

渡口码头不规范，由于道路没有硬化，在雨季给乘客带来生命安全的隐患；发现个别乘客未佩戴救生设备；红土地村一只渔船证件未年审。

四、处理意见

由于码头安全隐患整改需要的资金较多，加之镇上没有专项资金，需要海事处和上级相关部门给予大力的帮助支持才能解决规范码头的困难。对没有要求乘客佩戴救生设备的船主进行了安全教育并立即进行纠正，要求其必须严格执行航行安全“双百”政策。对没有手续的渔船限定一个月之内办好一切所有手续。

船舶正午报告燃油每日结算时候开始的篇三

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：首先画的是舳龙骨肘板的放样图，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。

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度斜接管。斜接管的难度比正接管难多了，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。但是做工方法与正接管大同小异，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，它不像正接管那样好配合了。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，装陪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！

船舶正午报告燃油每日结算时候开始的篇四

实习目的是，通过船舶轮机员相关工作岗位实习使我了解以后再船舶轮机员相关工作岗位工作的特点、性质，学习体验船舶轮机员相关岗位工作的实际情况，学习与积累工作经验，

为以后真正走上船舶轮机员相关工作岗位做好岗前准备。

同时通过船舶轮机员相关工作岗位的实习，熟悉实际工作过程的运作体系和管理流程，把自己所学船舶轮机员工作岗位理论知识应用于实际，锻炼船舶轮机员工作岗位业务能力和社交实践能力，并在工作中学习船舶轮机员相关工作岗位的新知识，对自己所学的知识进行总结并提升，以指导未来在船舶轮机员相关工作岗位的学习重点和发展方向。

船舶正午报告燃油每日结算时候开始的篇五

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“romeisnotbuiltinoneday”需要的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。

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。