

勘测实训报告(实用5篇)

在当下这个社会，报告的使用成为日常生活的常态，报告具有成文事后性的特点。那么，报告到底怎么写才合适呢？下面是小编带来的优秀报告范文，希望大家能够喜欢！

勘测实训报告篇一

实习地区的交通位置和自然地理状况（附交通位置图）、实习的任务、目的、要求、人员的组成及实习时间等。

首先简述实习地区出露的地层及分布的特点，然后按地层时代自老至新进行地层描述。分段描述各时代地层时应包括分布和发育概况、岩性和所含化石、与下伏地层的接触关系、厚度等（附素描图）。

描述各种岩体的岩石特征、产状、形态、规模、出露地点、所在构造部位以及含矿情况。

概述实习地区在大一级构造中的位置和总的构造特征，分别叙述实习区的褶皱和断裂。

褶皱：褶皱名称（如玉皇山向斜），组成褶皱核部地层时代及两翼地层时代、产状、褶皱轴向、褶皱横剖面及纵剖面特征。

断层：断层名称、断层性质，上盘及下盘（或左右盘）地层时代，断层面的产状，断层。

阐述褶皱与断裂在空间分布上的特点。

根据地层的顺序、岩性特征、接触关系、构造运动情况、岩浆活动过程等说明本区地质历史上有那些阶段。每阶段有那些事件和特征。

包括外动力地质现象。

说明实习后的体会、感想、意见和要求。

报告中文字要工整，图件要美观。报告应有封面、题目、写作者专业、班级、姓名、写作日期等。并进行装订。

勘测实训报告篇二

一、了解公路测量队的组队、测设准备、公路视察及前站工作。

二、实地参加公路选线、测角、水准断面、桥涵、调查、内业各组的工作，并掌握各作业组的基本训练。

三、学习路线而布局的基本方法，了解路线方案比较的方法，公路路线线形的概念，进一步加深课堂所学勘测知识。学习公路各种曲线的敷设方法，基本能掌握各类地形、地物下曲线的运用和测设。

四、熟悉测工的工作方法，并进行测工的基本训练。

五、通过实习，达到理论联系实际，进一步理解和掌握基础知识。培养我们的综合运用本专业理论知识和实践动手能力，以及独立判断的处理问题和工程设计的能力。实习任务：初测是两阶段设计第一阶段（初步设计阶段）的外业勘测工作。初测的目的是根据计划任务书确定的修建原则和路线基本走向，通过现场对各有价值方案的勘测，从中确定采用的路线，搜集编制初步设计文件的资料。

初测的任务则是要对路线方案作进一步的核实落实，并进行导线、高程、地形、桥涵、路线交叉和其他资料的测量、调查工作、进行纸上定线和有关的内业工作。

公路道路定测，即定线测量，是指施工图设计阶段的外来勘测和调查工作。其具体任务是：根据上级批准的初步设计，具体核实路线方案，实际标定路线或放线，并进行测量详细和调查工作。

20xx年12月27日，我们交通规划与管理专业开始了为时两周的道路勘测实习报告，下午三点我们准时来到基础实验大楼来领取仪器。在每个小组长检查完仪器后，我们在李教授的带领下，来到了语音大楼旁。李教授给我们指出了每个小组路线的起点以及起点旁边的一个已知高程的水准点。在确定起点后，李老师又带领几个同学指出了每个小组路线的终点以及终点附近的'水准点，并且将我们每个小组路线的走向都大致规定了。由于所修建的公路是三级公路，我们综合考虑了道路修建时不能拆迁建筑物等因素，初步定出了路线的第一个交点，也是这条路线的一个实交点。由于路线较短，所以定交点时我们采用的是目测，从起点根据路线大致走向，在菁园门口的长下坡处以视线大致为直线方向，综合考虑路线与两旁建筑物以及从这条直线转向图书馆的路线的关系，我们确定出了第一个交点的位置，并用记号笔作上标记，在后续的测量中如有问题还可加以修正。12月28日，我们组的主要工作是定出我们小组路线的第二个交点和进行基x测量工作以及测量角度。由于我们小组共有九名组员，为了合理安排工作与节约时间，我们分成了两个小组。一组定出第二个交点，另一组测基xx[]我们这一小组由三人组成，一人操作水准仪，记录计算一人，剩下一人则负责立花杆。基x的主要工作是设置临时水准点并进行交点高程的测量。基x测量采用不低于s3级的水准仪，采用一组往返测量。

勘测实训报告篇三

实习的任务：

初测是两阶段设计第一阶段（初步设计阶段）的外来勘测工

作。初测的目的是根据计划任务书确定的修建原则和路线基本走向，通过现场对各有价值方案的勘测，从中确定采用的路线，搜集编制初步设计文件的资料。

初测的任务则是要对路线方案作进一步的核实落实，并进行导线、高程、地形、桥涵、路线交叉和其他资料的测量、调查工作、进行纸上定线和有关的内业工作。

公路道路定测、即定线测量，是指施工图设计阶段的外来勘测和调查工作。其具体任务是：根据上级批准的初步设计，具体核实路线方案，实际标定路线或放线，并进行测量详细和调查工作。实习目的：

a)了解公路测量队的组队、测设准备、公路视察及前站工作□

b)实地参加公路选线、测角、水平、断面、桥涵、调查、内业各组的工作，并掌握各作业组的基本训练。

c)学习路线而布局的基本方法，了解路线方案比较的方法，公路路线线形的概念，进一步加深课堂所学勘测知识。学习公路各种曲线的敷设方法，基本能掌握各类地形、地物下曲线的运用和测设□ d)熟悉测工的工作方法，并进行测工的基本训练。

e)完成实习报告。

1、时间安排：大四第一学期第3~8周，前2周为内业，之后为外业。

2、实习指导老师：陈建新

3、实习地点：长安大学太白山实习基地

实习内容：

因为人数较多，而仪器和时间的安排受限，所以为满足实习要求，我们全班被分成5个组，每组分别负责选线组，中桩组，水平组，横断组，地形组这5个主要组的工作，每1天半轮换一次，并交接仪器工具，以下将按我第三小组的任务分配顺序进行说明。 1， 水平组。

满足测设与施工所需要的水准基点。水平组分为中平组和基平组。中平组根据已设置的水准基点测量路线上每个中桩的地面高程。基平组主要设立水准基点，并测量其高程。

为了更全面的理解水平组的各项任务和仪器操作，我们组内又分为两组，分别进行水平组和基平组的工作，但是由于水平测量必须在建立在前两组的工作之上，所以我们前一部分时间都是在等待选线组和中桩组，大约第一天下午时分，我们也正式开始了我们的工作。

首先是路线水准点也就是**bm**点的设置，在这点上我们遇到了很多问题，先是因为选线的方向不清，所以无法准确判定路线的走向，也就无法确定水准点的位置，在选线组进行了一部分工作之后我们才确定了几个水准点，但是指导老师说，我们犯了一个很严重的错误。因为并没有好好理解指导手册上的内容，所以我们在测水准点的高程时，采用了顺序的方法，就是通过上一个水准点来测量下个水准点的高程，但是老师指出，整个路线上的水准点的等级应该都是一样的，这种测量的方法会使得水准点的等级越来越低，所以行不通。在咨询了老师和看书之后，我们终于找到了正确的方法。即从水准点旁边的国家水准点引出水准点的高程，用这种方法我们确定了几个水准点之后，准备开始中平的测量。

中平的测量一般是以两相邻水准点为一测段，从一个水准点开始，逐个测定中桩的地面高程，直至闭合于下一个水准点上。在每个测站上，除了传递高程，观测转点外，应尽量多地观测中桩。相邻两转点间所观测的中桩，称为中间点，其读数为中试读数。

2/横断组

我们第二个接手的组是横断组，横断组的任务是测量各中桩垂直于路中线方向的地面起伏情况，并绘制横断面图，为路基设计，计算路基土石方数量及施工放样提供依据。

横断的工作相对简单，具体说来分为三个方面。

1直线段

直线段的测量最为简单，因为直线段横断面的方向与该段路中线垂直。我们使用的仪器是方向架，是一个下面为尖杆，上面为两个固定成直角并刻有n,s方向的木条，最上面为一个可转动方向的短木条。在直线段测量时只需将方向架置于预测的直线段中桩上。方向架上有两个互相垂直的固定片，用其中一个瞄准该直线上其他任一中桩，则另一个指向为该中桩的横断面方向。

确定了横断面方向之后，我们会手拿花杆沿横断面方向寻找高差变化处，并在高差变化处立杆，用皮尺记录这个位置，这种方法也叫花杆皮尺法。

2圆曲线段。

圆曲线段的横断面方向为圆曲线半径方向，每一横断面方向均通过圆心。

勘测实训报告篇四

生产实习是学生将理论知识同生产实践相结合的有效途径，是增强学生的群众性观点、

劳动观点、工程观点和建设有x特色社会主义事业的责任心和使命感的过程。通过生产实习，使学生学习和了解xx铁路发

展史，培养学生树立理论联系实际的工作作风，以及生产现场中将科学的理论知识加以验证、深化、巩固和充实。并培养学生进行调查、研究、分析和解决铁路运输实际问题的能力，为今后继专业课的学习打下坚实的基础。通过生产实习，拓宽学生的知识面，增加感性认识，把所学知识调理化系统化，学到从书本学不到的专业知识，并获得本专业国内、外科技发展现状的最新信息，激发学生向实践学习和探索的积极性，为今后的学习，和将从事的技术工作打下坚实的基础。生产实习是与课堂教学完全不同的教学方法，生产实习可获得在书本不易了解和不易学到生产现场的实际知识，使学生在实践中得到提高和锻炼。通过两年的理论学习，自己的专业知识得到了进一步的提高，拓宽了视野，为了能将自己所学、所掌握的专业知识渗透到将来的工作中，我决定到呼和浩特铁路局包头客运段进行实习，学习现场知识，提高现场工作能力，将自己的专业知识带到工作现场，为现场工作出谋划策，将自己的所学用到实处。

呼和浩特铁路局包头客运段成立于1958年5月，是呼和浩特铁路局19个站段中唯一承担着全局旅客运输的单位。自己也一直从事列车服务工作，为了提高自己，我决心实习列车服务工作。

旅客运输的目的是为人们进行经济、文化等社交活动和包括提供必须的出行条件，是由列车长统一领导列车乘务工作，组织三乘职工抓好列车安全、服务、路风工作、对内行使管理权，组织乘务员认真落实旅客运输各项管理办法和规章制度，督促乘务员严格执行作业标准和作业过程，质量良好的完成旅客和行包的运输工作。列车服务工作要求具有丰富的铁路运输知识，具有较强的管理和沟通能力，妥善处理各种客运业务，完善班组管理，加强各工种工作配合，将铁路运输知识良好的贯穿运用于生产实际当中。

通过一段时间的岗位实习，使我将学到的理论知识，得到了很好的运用。列车上的实际学习是我人生中弥足珍贵的经历，

给我留下了精彩而美好的回忆。在这段时间里单位领导和同事给予了我足够的宽容、支持和帮助，让我充分感受到了领导们的广阔胸襟，感受到了包客铁路运输职工的豁达和真诚。也许有人会这样认为，乘务工作不外乎查票打扫卫生而已，是一种体力劳动。其实不然，通过岗位实习的工作的经历使我认识到要做好这份工作，并不容易，在实际的工作当中是要靠心灵去感受、体验，乘务工作是一种心灵艺术。记得在初次来到客运段工作时，我对直达特快列车、特快列车、快速列车、普通列车的认识仅仅局限于他的名字而已，对乘务工作的认识也只局限于表面，除此之外，便一无所知了。为了掌握高标准的乘务要求，除了巩固自己所学的专业课程之外，我还特地认真学习了客运规章，掌握乘务工作组的职责分工，和实际的工作标准和作业过程，了解了《呼和浩特铁路局服务质量标准》和《x客运服务质量标准》，通过学习为今后的工作打下了理论方面的基础，也为实习工作奠定了良好的基础。但是并不意味着光靠理论就可以干好乘务工作，理论也是必须经过实践来检验和巩固的，更重要的是还要学习如何与旅客交流和沟通。在实习期间内，我在领导和同事们的悉心关怀和指导下，通过自身的不懈努力，各方面均取得了一定的进步，但也有很多不足之处。

（一）、明确了客运工作的概念和意义。通过学习和日常工作积累使我对铁路客运工作有了较深刻的认识和理解。记得第一次上车为旅客服务时，所有的一切对于我来说，既新鲜也处处存在挑战。不懂就学，是一切进步取得的前提和基础。在这段时间里我认真学习了关于乘务工作的相关资料和路局、客运段、车队关于客运工作的相关规定，再加上日常工作积累和师傅对我的悉心教导。现在我对乘务工作有了较为深刻的认识和理解，也意识到了乘务工作的重要性。我们的乘务工作，她不仅仅是检票整理卫生，更重要的是在旅途中为旅客提供舒适而又安全的服务，让旅客能体会到呼和浩特铁路局包头客运段的企业文化精神，让所有旅客了解包客人“一切只为您满意”的服务宗旨，让旅客能有一个称心、舒心的旅途，逐步实现了“让旅客走的了，而且走的好”。

（二）、明确了岗位技能，理论在岗位中得到运用。根据岗位职责和要求，我逐步理解到乘务员的主要工作任务是：1、负责对旅客的服务。2、满足旅客在旅途中的各种合理的要求。3、严把安全关，确保旅客的人身及财产安全。完成上述工作，使我认识到一个称职的乘务员不仅要有丰富的铁路运输知识及良好的语言表达能力、良好的沟通技巧，还应该有同志之间相互协作的精神。“我为人人，人人为我，互相帮助，互相支撑而又互相服务”，从这个角度去理解服务会让更多的人明白：“我在为别人服务的同时，别人也在为我服务，我在努力让别人开心的同时，别人也会尽力让我满意”，这将是多么美好的良性循环。我相信随着我工作经验的不断积累，用自己的专业知识指导实践工作，同时在工作中不断总结自己，鞭策自己，使自己早日成为一名优秀的乘务员，同时良好的运用所学的专业知识更高效的完成旅客运输任务。

（三）、客运工作要求列车服务人员具有较强的能力。乘务工作复杂而不单一，每天都面对形形色色的旅客，随时可能面临突发的各种应急状况，她需要我们掌握丰富的业务知识，同时又具备妥善处理各种问题的应急处置能力，两年办的学习生活使我掌握了丰富的专业知识，在实习期中，我充分运用专业知识解答旅客问询，使旅客更加明了当前国内外铁路发展；同时正确处理各种突发状况，得到了广大旅客及单位领导的认可。旅客进站后，有着各种各样的心理和需求，如何理解旅客的心理，满足旅客的需求，是我们搞好服务工作、创一流服务水平的关键。我们精心研究旅客的心理，尽力满足旅客的需求。比如旅客一进站，都争先恐后蜂拥而至的跑向车厢，其心理无非是想找一个好座位，把行李放到最安全的位置上。针对这种心理要求，我们首先站好门岗，请大家排好队上车，并及时宣传：“我们的列车是特快列车，有票有座位，请大家放心。”这样，消除了拥挤现象。我们在服务工作中还注意勤观察、勤流动、勤分析、勤询问，及时掌握旅客动态。客运服务工作，经常会遇到各种难题，除要求我们摸清旅客心理、排忧解难外，还需要我们迎难而上，多做工作，解除旅客忧郁心理，安定情绪，愉快旅行。

（四）、工作与学习要与时俱进□20xx年又是一个充满激情的一年，在今后的乘务工作中，我会继续学习专业知识，努力提高自身素质，克服不足。“学而不思则罔，思而不学则怠。”时代的发展瞬息万变，我应该边工作边学习边总结自己。坚持不懈的努力学习新的专业知识，并应用到实际的乘务工作中去。“他山之石，可以攻玉。”在以后的乘务工作中，我将不断地向老的乘务员学习，细心听取他们的教导，理论联系实际，从而使自己的业务水平和工作技能都得到提高。不断锻炼自己的胆识和毅力，提高自己解决实际问题的能力，并在工作过程中慢慢克服急躁情绪，切实提高自己的工作能力。随着改革的不断深入发展，旅客对列车服务工作的要求越来越高。要适应这个新形势，开创服务工作新局面，使优质服务更上一层楼，就需要我们永远把优质服务扎根于旅客的沃土之中。列车服务的奉献就在于让旅客高兴而来，满意而去。要把对事业的爱倾注于为旅客服务之中，让千百人微笑，让千百人满意。

四、实习结及体会

客运就是旅客运输，为旅客服务，旅客就是上帝，只有把“上帝”请到“家”，才有旅客运输收入。建立健全客运工作的服务理念和企业文化，使职工明确客运工作的重要性和企业形象的严肃性，培养职工维护企业形象的自觉性□xx铁路走过了艰难世纪的历程，在俗称“铁老大”的观念影响下，人们似乎觉得只要是在铁路工作就有了铁饭碗，致使工作处于低谷状态，客运人员业务素质不高、精神状态不佳、服务态度不好整个客运工作都很被动，尤其是公路与铁路开展竞争，铁路从各个方面都陷入了疲软状态。走近列车服务的工作岗位，我才真正了解了客运工作的现状，作为铁路客运最基层的工作者，其中的艰辛、复杂、处理问题的坚决、果断，并不是掌握了部分专业知识就能够做好的，他需要较高应变能力和与人沟通协调能力，及遇突发状况果断处理问题的能力，今年发生在呼铁局1814次列车，由于雪害列车晚点30多个小时，列车长带领全体乘务员战胜风雪赢得了全体旅客及

广大人民群众的赞许就是一个鲜活的例子。在实习过程中，发生在身边的真实事情就是数不胜数，记得在一次乘务工作中，2号车厢乘务员找到列车长称车厢内一女旅客突发心脏病已经昏迷不醒，情况十分危急，列车长冷静应对，先找到列车上的急救药箱，并迅速通知列车广播员利用广播寻找旅客中的医务工作人员，当时车厢超员百分之五十，空气不好，由于病人情况危急不宜移动，列车长安排工作人员将其扶到乘务室内，打开车窗，保证空气流动，不多时一从事医务工作的旅客赶到现场为旅客积极实施救治，并从准备好的药箱内为旅客找药、服药，在进行二十分钟的紧急救治后，旅客情况有所好转。但是列车医疗条件有限，列车长立即联系前方大站，要求准备救护车，一切准备就绪，列车安全抵达前方到站，医务人员上车将旅客安全接走，车厢内响起雷鸣般的掌声，看到眼前发生的一切，带给我太多的感触。随后乘务工作途径这个车站时，旅客送来了印有“真情列车、大爱无边。”的锦旗。小小的一面锦旗，浓缩了旅客的感激与谢意，是对我们铁路客运工作人员最高的褒奖。为旅客办实事、解难事在列车上已经蔚然成风。一次乘务中，车厢严重超员，列车员交接班都得利用站停时间从车下走，但乘务员仍然坚持给旅客送水，一遍一遍送下来，把衣服都湿透了但是他们依然坚持工作，他们用工作倾注了我们乘务员对旅客真挚深沉的爱。现场的客运工作比起教材中、电视中等新闻媒体报道中的相差甚远，短线列车与长线列车、夜间运行的列车与白天运行的列车、淡季运输与旺季运输等等，为现场提出了非常高的要求。经济的腾飞使国人逐步走向世界，她需要铁路运输业的迅速发展以适应当前日新月异的变化，呼和浩特铁路局的客运事业较南方铁路局来说还有很大的差距，就硬件设施来说就相差悬殊，为了弥补硬件不足，摆脱客运现状，真正进入优胜劣汰的市场竞争中，通过学习，我认为要做好以下几点：

（一）、服务管理质量第一步骤：强化学技练兵、业务知识达标。把提高职工的业务素质作为提高服务质量的坚实基础，制定业务学习安排长期规划，并把考试成绩纳入奖金分配。

人人背规、学规、用规。有效提高职工业务素质，使旅客问不倒、难不住。在学习客运规章的同时穿插铁路运输的专业知识学习，提高职工整体素质，树立良好的铁路客运形象，更方便、更直接的面对广大旅客，将当前我国铁路发展、客运形势、准确直接的传达到广大旅客当中。

（二）、服务质量管理第二步骤：改变服务态度、服务水x达标。服务是客运的重要工作，作为新形势下提高服务质量、强化市场的重要手段，“旅客至上”要始终贯穿在我们的服务中，一个微笑使旅客能感到家的感觉，并开展“假如我是一名旅客”活动，每人到列车当一名旅客，把自己的感受和需求写出来、讲出来，转换成旅客的感受，才能体会到旅客的需求，就是我们服务的标准。呼和浩特铁路局包头客运段提出的“一切只为您满意”的服务理念，切实反映当前客运工作的改革的紧迫性，急旅客所急，想旅客所想，旅客的需求是我们工作的出发点和切入点，满足旅客的需求与否是检验我们客运工作的标准。

（三）、服务质量管理第三步骤：塑窗口形象，微笑服务当头。列车服务是客运主要窗口，一个“微笑”、一句“您好”，都能体现出铁路的客运形象，列车乘务工作与旅客接触的工具是语言和面部表情。客运需要科学管理，全面提升服务质量、落实文明用语，杜绝服务忌语，做到将心比心、换位思考，履行承诺。以变应变特别是在列车上经常遇到伤、老、病等问题。根据不同情况以变应变，灵活服务。大量的实践使我们认识到，要想使客运服务工作真正做到高质量、高水x[]首先要使乘务员感到肩上的责任重大，其次要使每个乘务员认识到自己工作的好与坏直接影响到人民铁路的声誉，这就需要我们研究旅客心理，使客运服务工作得到社会承认，人们的理解。

（四）、客运的工作要创品牌、争一流。“诚心待客、热情服务”，在工作中不断挖掘旅客多方面的需求、不断创新自己的服务，增强服务特色，确立“一切为了满意旅客的需

求”的服务意识，吸引旅客以“真诚、优质、创新”感动旅客，使旅客真切感受到“人民铁路为人民”铁路品牌服务。

列车服务人员的奉献在于让旅客高兴而来，满意而去。要把对事业的爱倾注于为旅客服务之中，让千百人微笑，让千百人满意。

乘务员热爱了自己的工作，乐于为旅客吃苦。主动热情为旅客创造一个良好的旅行条件。增设了图书、扑克、象棋、超员凳、针线包、急救药品和零星旅行生活用品，对病、残、老、弱旅客重点照顾，找座位、送水，做软饭、特食等。对少数民族旅客进行特殊照顾，按民族风俗单炒单做。满足旅客需要。新的世纪，一流的设备，一流的形象，紧扣铁路改革的步伐，这就是时代的要求，生存的价值，铁路是国民经济的动脉，客运也是大动脉的重要部分，追赶潮头，创新自己的品牌，一流的服务，向国际服务标准化进军。我们学习的目的是将所学的理论知识转化成生产力，通过实习，通过切身的实践和感受，使我了解了我国铁路客运的实际情况，她需要我们的不懈努力推进铁路客运的发展，向先进地区学习、与世纪客运接轨是我们努力的方向。通过实习，挖掘出自己在综合运用专业知识和实际解决问题的能力需要进一步的提高，在今后的工作、学习和实践中，我还要继续深化自己的专业知识同时结合实际，良好的贯穿运用，指导自己的实际行动，为我国的铁路发展尽自己的微薄之力！

勘测实训报告篇五

实习地点：河北工业大学北辰校区

实习目的：学习选线、控制、定桩、水平、横断的基本操作方法。学习公路各种曲线的敷设方法，基本能掌握各类地形、曲线的运用和测设；学习全站仪的基本操作方法，用偏角法和坐标法放桩；设计路基设计表和转角一览表。测定地面之间的高差并进行闭合，测定中桩的高程；进行横断面的设计，

画出横断面图，并与设计高程结合，做出一系列的横断面图。

9月9号

上午去仪器室领取仪器，并进行了工作的大致安排，使每个同学中对各自的工作有了大概的了解，下午进行了各组的工作分工。我组先进行的选线工作。作为一个把握路线总体走向的工作，这项工作是十分的重要的，开始时我们组还有一些生疏，对于一些需要注意的问题还不太了解，所以请教了老师带我们一起做了选线的工作。包括起点在内一共选择了四个点，确定了路线的大概方向，并进行了交点角度和距离的测量，确定了分桩点，确定了曲线的要素，包括曲线半径、缓和曲线长度、切线长度、外距等，交给了中桩组，并对下一个选线组的工作进行了交代。

9月10号

上午由于第一组的中桩组还没有完成工作，我们组就跟随其他的组进行了一部分工作的学习，为后几天的工作做好准备。由于对中桩的不太了解，各小组之间的工作进度不太一样，加上我们组中桩内业没有提前准备，导致了中桩作业时发生了很大的麻烦。开始时，由于第二组选线组没有提供曲线要素的数据，发生了一点小摩擦，解决之后开始放桩。因为没有提前做好桩号里程的计算和桩点位置的确定，这一天的工作进度几乎为零。

9月11号

继续进行中桩作业，中桩作业好像成了一大技术上的难题，放的时候总感觉心里没底。我们组弯道数目比较多，共4个，路线也相对较长，计算量相对也是较大，工作进行的非常缓慢，组员的心里也是非常的焦急。我们组用的是偏角法放桩，就是将全站仪放在交点处，根据已经计算出来的角度和距离来确定桩的位置。这一天我们只放到了第三个弯道处。

9月12号

早晨早早的起床，本来是打算快点放完桩来尽快进行工作的交接，可是正好碰到了老师来检查工作，发现了我们组中的一些严重的问题。首先有一个弯道处的曲线要素计算出现了错误，导致这个弯道的重新测放。其次，我们组没有增设百米桩，又加了几个百米桩。晚上时终于完成了放桩的任务，但是还有内业工作没有完成。

9月13号

进行了工作的交接后，由于上一组的水平作业还没有做完，我们组只好耐心的等待，下午水平组工作完成，我们开始了水平工作。由于中桩时候的教训，我们组首先进行了总体工作的安排。先进行了水准点和转点的选取后才开始工作。开始时由于对水准仪的读数不太熟悉，工作进程稍微有点慢，下午只进行了基平工作的 $\frac{1}{3}$ ，晚上大家各自安排了自己的时间。

9月14号

工作进程开始加快，上午完成了基平工作，并进行了校核，误差在容许误差内，下午开始中平的测量，工作非常的顺利。

9月15日

上午完成了中平的工作，进行了误差的校核，并计算出了我组最后一个水准点的高程，交予了下一组。因为第四组的中桩工作还未开始，我组的横断工作也无法进行。下午和晚上的时间组员自行安排。

9月16、17日

由于天气和工作进度的原因，我组的工作无法进行，这两天

大家进行了一些数据的统计和汇总，并校核了交点坐标的误差，发现了交点坐标误差较大，并进行了一些改进的措施。

9月18日

上午天气放晴，由于中桩组还是没有完成工作，我们组只好先进行控制的作业。确定了控制点后开始进行控制点之间距离和角度的测量，下午一点时完成了工作，四点时老师召集所有的同学开了一次会，我们组进行了控制点角度和坐标的闭合，角度闭合误差为 $2' 16''$ ，在误差范围内，坐标闭合x方向误差0.47米，y方向没有误差，精度很高。

9月19日

今天是中秋节，很多同学回家团圆去了，我们组下午进行了横断的工作。横断工作相对来说比较简单，只是后面的横断面图内业比较复杂，下午完成了横断的外业工作。因为是中秋，晚上宿舍一起吃了团圆饭。

9月20、21、22号

我们组的外业工作已经全部完成，开始进行内业的工作和成果的完善，主要是横断面图、纵断面图，路基设计表、转角一览表、控制点坐标一览表、中桩坐标一览表等工作。

经验总结

通过这次的道堪实习，我发现了一些问题，包括实习内的和实习外的。首先学会了很多的东西，能够很清楚的认识到修建一条公路所需要的工作，学会了如何安排工作、如何放桩、如何进行水准的测量、误差的分析；其次，也认识到了一项工作的完成不仅需要技术上的要求，和其他组的合作也是必不可少的。另外，在工作前应先安排好工作，清楚自己该做什么，不要在工作时手忙脚乱。