# 2024年装配实训报告总结(三篇)

来源：网络 作者：紫竹清香 更新时间：2024-06-04

*装配车间总结报告装配车间工作心得一实习期间，我在工厂的atm装配车间生产部门主要从事于简单装配产品。我被安排在该部门的一个小组工作，该部门有主管1名，领班1名，技术员1名，qc人员2名，atm装配人员30名左右。(1)了解过程起初，刚进入车...*

**装配车间总结报告装配车间工作心得一**

实习期间，我在工厂的atm装配车间生产部门主要从事于简单装配产品。我被安排在该部门的一个小组工作，该部门有主管1名，领班1名，技术员1名，qc人员2名，atm装配人员30名左右。

(1)了解过程

起初，刚进入车间的时候，车间里的一切对我来说都是陌生的。车间环境还算不错材料摆放整齐，卫生也比较干净。使我感觉到员工素质还是不错的。即将在这里的两个星期有所期待。第一天进入车间开始工作时，所在小组的组长给我安排工作任务，分配给我的任务是简单的小部件组装。我按照技术员教我的方法，运用操作工具开始学着组装部件。在组装的同时注意操作流程及有关注意事项等。实习的第一天，我就在这初次的工作岗位上组装小部件，同时慢慢熟悉车间的工作环境。

作为初次到厂的我来说，对厂的了解以及对工作单位各方面情况的了解都是不足的。一开始我对车间里的各项规章制度，安全生产操作规程及工作中的相关注意事项等都不是很了解，于是我便阅读实习单位下发给我们的员工手册，向小组里的员工同事请教了解工作的相关事项，通过他们的帮助，我对车间的情况及atm柜员机等有了一定的了解。车间的工作实行白班，工作时间段为：早上8：00至早上11：45中午13：15至下午17：30。车间的所有员工都必须遵守该上、下班制度。

(2)摸索过程

对车间里的环境有所了解熟悉后，工作期间每天按时到厂上班，上班工作之前先到指定，地点等待领班集合员工开会强调工作中的有关事项，同时给我们分配工作任务。明确工作任务后，则要做一下工作前的准备工作，于是我便到我们小组的工具存放区找来一些工作中需要用到的相关工具和材料配件。若在装配期间遇到问题或困难要及时告知领班、工程师，让他们帮助解决出现的问题，领班、工程师通过部件的调节让组装出的产品恢复正常，符合检验的要求。

经过两个星期的学习我了解到h22外包机柜的组装。

1.先由底座的固定和小部件的组装（如连杆，销块，插销等）

2.在固定好的底座上安装保险柜和侧柜

4.侧柜门、上机柜后壳、人员验收

在工作期间有些部件的组装难度较大。我便向小组里的员工同事交流，向他们请教简单快速的组装方法与技巧。运用他们介绍的操作方法技巧慢慢学着组装这有难度的部件，同时在组装中选择适合的工具，也有利于提高工作的效率。

实习期间，我对车间的整个atm装配流程有了一个较完整的了解和熟悉。虽然实习的工作与所学专业有所不同。但实习中，我拓宽了自己的知识面，学习了很多专业以外的知识，甚至在书本难以学到的东西。

此次实习，我学会了运用所学知识解决处理简单问题的方法与技巧，学会了与员工同事相处沟通的有效方法途径。积累了处理有关人际关系问题的经验方法。通过实习，让我在工厂磨练了下自己，也锻炼了下意志力，训练了自己的动手操作能力，提升了自己的实践技能。积累了社会工作的简单经验，为以后各车间实习也打下了一点基础。

**装配车间总结报告装配车间工作心得二**

为了掌握通用量检具的使用方法；根据装配车间的实际装配情况，掌握配工艺的特点及工装的设计，总成出厂的检测，我来到了xx公司的装配车间进行实习。

2、在发动机旋转方向不变的情况下，使汽车能倒退行驶；

3、利用空挡，中断动力传递，使发动机能够启动、怠速，便于变速器换挡或进行动力输出。它主要是齿轮和轴组成，通过不同齿轮组构成，通过切换不同的齿轮组，来实现齿比的变换。作为分配动力的关键环节，变速箱必须有动力输入轴和输出轴两大件，加上构成变速器的齿轮。动力输入轴与离合器相连，从离合器传递过来动力直接通过输入轴传递给齿轮组，驾驶中切换不同的齿轮比达到不同的动力传动效果。

实习期间，员工正在装配手动变速箱。我从装配流水线按流程走下来，在离壳部装工位上我发现压入工装可以伸缩，把那个工装拆开了，内部有个弹簧和顶部有个可以摇晃的半球形铁块，工装受力后球形铁块可以在小范围内改变受力方向。在变速器壳体部装中定位销，主控制轴处的线性轴承，衬套，油封，机油导管等都是过盈配合，压入深度靠工装保证。

差速器允许左右两边的驱动轮以不同转速运行，汽车转弯时，差速器分配动力，导致内侧轮转速减小，外侧轮转速增加。差速器两端压入轴承，图纸中轴承外圈与离合器壳体过盈配合，操作中，变速器壳体内加调整垫片，导致轴承外圈和孔过盈量减小，壳体的锥轴承孔都加工到尺寸上偏差，轴承外圈用手可以轻易扳出，属于过渡配合，上线装配后，员工用指针式力矩扳手卡住齿轮轴匀速旋转，测试差速器旋转时力矩大小，调整选择合适垫片。到了输入轴部装工位，前轴承内圈、齿轮轴套和轴装配时属于过盈配合，压入时紧一点但能压到位是允许的，太松导致齿轮沿轴向滑动。同步器的摩擦面呈锥形，带有螺纹槽，在直齿和圆盘的立齿相接触之前，提前进行摩擦，将转速大的一方的能量传递给转速较小的一方，到达转速同步，保证换挡正常。输出轴部装和输入轴部装差不多，三、四、五档从动齿轮与输出轴装配属过渡配合，师父指点我去查找弦齿厚，我对比了那两对配合尺寸进行验证，在热后车间有批三档从动齿轮，内花键过大，原因是员工拉花键第一次拉小，重拉后m值偏大，以后热前有内花键m值超差的产品要暂时隔开，根据实际装配情况评估，再采取相应方案解决。输入轴和输出轴的部装有些零件要涂少量齿轮油，孔和轴的油孔大致对齐，变速箱工作时，齿轮油流动润滑和均衡温度。

换挡滑轨分组件和控制轴的部装。这个工位要确保拨叉与拨叉轴相对应，控制轴组件零件不能漏装。现场有个别换档滑轨焊接不到位，拨叉开裂等，长时间换档滑块会脱落，拨叉断裂，装配时要检查零件外形。总装轴类部件，总装好后要上下拨动换挡杆，倒档转换臂，观察倒档各部位是否装配到位，有无卡滞现象。这个工位工作量比较繁重，流水线上经常有零部件堆压在这，影响装配速度，建议该工序任务重新合理分配，把惰轮和惰轮轴组装，螺纹涂胶等部分操作前移。

总装变速器壳体，导油槽卡在变速器壳体的槽中，检查结合面无毛刺，划痕等，涂1—3mm厚连续不断裂的密封胶。离合器壳体放入磁性塞，打入定位销，在15分钟内把变速器壳体结合离合器壳体，交叉预紧4个螺栓，逐序紧固。总装控制机构，控制壳体面涂适量密封胶，拨动拨块挂空挡，沿着定位销压入变速器壳体侧面，交叉拧紧带胶螺栓，其中两个孔是通孔，对应的两个螺栓既涂螺纹胶又凃密封胶，确保两通孔不漏气，依次装配其它零件。

气密性检测，先用堵塞堵住气孔，用密封工装压入到差速器两端的油封，用弹性卡板夹紧。密封轴端是圆台，小头可以套入油封，大头通不过油封，取下油封，密封轴上涂满了亚米加润滑脂。不合格产品浸水法检测返修；合格产品加入一定量的齿轮油后压入油封保护套，进入实验台架。

台架实验，主要是检测各档换档手感，噪音，倒车灯开关，限位器功能。定位压紧变速器，连接好倒车灯开关插头，在台架上体验了下换档手感，分别在两个转速下，工艺要求是一百次，实际操作中比较少，最少要求五十次换挡，齿轮磨合到位，换挡才可靠。变速器总成，行车吊起合格品放在油箱上部，松开油塞放油，装配通气管，通气帽，定位销等小零件，安装离合器分离缸组件，定位好离合器液压管线，组装分离拨叉组件，分离轴承等。我观察了齿轮油，机油油箱里有很多杂质，循环使用中的过滤网不能完全过滤掉杂质，进入减速箱后，对齿轮啮合，使用寿命等有影响，建议装配线要保持干净，定期清理过滤网上的杂物，装配的样机注入新的齿轮油。后期我跟师傅学习单独装配和维修。在线上有少量不合格产品会在返修台上返修，5/r档换挡不灵活，换挡噪音大等情况比较常见，拆机前先要试着手动换挡，进一步确定具体有哪些问题，熟悉了变速器内部结构，根据反馈问题对应相关机构，师傅教我返修了台5/r档换挡异常的变速器，先把相关零件逐个取下，每取一个，就试着换挡，感觉有大的变化就换新的零件再测试，检查所有零件直到找出问题，有些可疑零件被直接替换，造成一定浪费，建议可疑零件单独放好，进行下检测、评估再判断是否报废。在学习返修中，我们遇上很多问题都不能确定，有时甚至多次返修都找不出原因，部分零件解体时没有专用拉马，在批量生产时要提前考虑到返修工装问题，使用的有些零件质量不能完全保证装配要求，这个对成品合格率有比较大的影响，控制好散件的质量对装配很重要。

装样机是比较有挑战性的任务，我跟师父装了jw5f18h，它在jw5f18的基础上改变部分零件，查看并打印配料清单，清洗零件，每个部件组装到变速器总成，都凭着以往经验和基本常识来试装，在安装过程中不懂的地方要停下来摸索，查看临时图纸，比对尺寸，特别要防止漏装，装配输出轴时改变了5/r档结构，在输入轴部装好后却旋转不动5/r档同步器，检查零件装配完全正确，考虑间隙过小，师父开始找可以调整的相关尺寸，同步器齿毂面有个台阶比较高，车去对同步器影响不大，齿毂也容易用三爪卡盘装夹定位，拿去热后硬车，输入轴重新部装。装机是比较繁琐的工作，它需要耐心，积极探索，每个细节都要认真操作，有些问题可能是多个零件的影响叠加导致，注重小的细节，确保每个零件都合格是关键。

在装配车间，我对减速器的构成，各部件作用有较深刻的认识，在每个工位先观察，后自己动手装配再拆卸，犯了不少错误，如小垫片的漏装，同步器没有看识别槽，方向装反等，有机会自己试着拆一台返修减速器，来加深印象，装样机比较困难，以后还要跟着师父们多看，多积累经验，不懂就问，才能很好走上自己的岗位，为经纬公司发展，为自己的进步而努力。

**装配车间总结报告装配车间工作心得三**

为了掌握通用量检具的使用方法；根据装配车间的实际装配情况，掌握配工艺的特点及工装的设计，总成出厂的检测，我来到了xx公司的装配车间进行实习。

2、在发动机旋转方向不变的`情况下，使汽车能倒退行驶；

3、利用空挡，中断动力传递，使发动机能够启动、怠速，便于变速器换挡或进行动力输出。它主要是齿轮和轴组成，通过不同齿轮组构成，通过切换不同的齿轮组，来实现齿比的变换。作为分配动力的关键环节，变速箱必须有动力输入轴和输出轴两大件，加上构成变速器的齿轮。动力输入轴与离合器相连，从离合器传递过来动力直接通过输入轴传递给齿轮组，驾驶中切换不同的齿轮比达到不同的动力传动效果。

实习期间，员工正在装配手动变速箱。我从装配流水线按流程走下来，在离壳部装工位上我发现压入工装可以伸缩，把那个工装拆开了，内部有个弹簧和顶部有个可以摇晃的半球形铁块，工装受力后球形铁块可以在小范围内改变受力方向。在变速器壳体部装中定位销，主控制轴处的线性轴承，衬套，油封，机油导管等都是过盈配合，压入深度靠工装保证。

差速器允许左右两边的驱动轮以不同转速运行，汽车转弯时，差速器分配动力，导致内侧轮转速减小，外侧轮转速增加。差速器两端压入轴承，图纸中轴承外圈与离合器壳体过盈配合，操作中，变速器壳体内加调整垫片，导致轴承外圈和孔过盈量减小，壳体的锥轴承孔都加工到尺寸上偏差，轴承外圈用手可以轻易扳出，属于过渡配合，上线装配后，员工用指针式力矩扳手卡住齿轮轴匀速旋转，测试差速器旋转时力矩大小，调整选择合适垫片。

到了输入轴部装工位，前轴承内圈、齿轮轴套和轴装配时属于过盈配合，压入时紧一点但能压到位是允许的，太松导致齿轮沿轴向滑动。同步器的摩擦面呈锥形，带有螺纹槽，在直齿和圆盘的立齿相接触之前，提前进行摩擦，将转速大的一方的能量传递给转速较小的一方，到达转速同步，保证换挡正常。输出轴部装和输入轴部装差不多，三、四、五档从动齿轮与输出轴装配属过渡配合，师父指点我去查找弦齿厚，我对比了那两对配合尺寸进行验证，在热后车间有批三档从动齿轮，内花键过大，原因是员工拉花键第一次拉小，重拉后m值偏大，以后热前有内花键m值超差的产品要暂时隔开，根据实际装配情况评估，再采取相应方案解决。输入轴和输出轴的部装有些零件要涂少量齿轮油，孔和轴的油孔大致对齐，变速箱工作时，齿轮油流动润滑和均衡温度。

换挡滑轨分组件和控制轴的部装。这个工位要确保拨叉与拨叉轴相对应，控制轴组件零件不能漏装。现场有个别换档滑轨焊接不到位，拨叉开裂等，长时间换档滑块会脱落，拨叉断裂，装配时要检查零件外形。总装轴类部件，总装好后要上下拨动换挡杆，倒档转换臂，观察倒档各部位是否装配到位，有无卡滞现象。这个工位工作量比较繁重，流水线上经常有零部件堆压在这，影响装配速度，建议该工序任务重新合理分配，把惰轮和惰轮轴组装，螺纹涂胶等部分操作前移。

总装变速器壳体，导油槽卡在变速器壳体的槽中，检查结合面无毛刺，划痕等，涂1—3mm厚连续不断裂的密封胶。离合器壳体放入磁性塞，打入定位销，在15分钟内把变速器壳体结合离合器壳体，交叉预紧4个螺栓，逐序紧固。总装控制机构，控制壳体面涂适量密封胶，拨动拨块挂空挡，沿着定位销压入变速器壳体侧面，交叉拧紧带胶螺栓，其中两个孔是通孔，对应的两个螺栓既涂螺纹胶又凃密封胶，确保两通孔不漏气，依次装配其它零件。

气密性检测，先用堵塞堵住气孔，用密封工装压入到差速器两端的油封，用弹性卡板夹紧。密封轴端是圆台，小头可以套入油封，大头通不过油封，取下油封，密封轴上涂满了亚米加润滑脂。不合格产品浸水法检测返修；合格产品加入一定量的齿轮油后压入油封保护套，进入实验台架。

台架实验，主要是检测各档换档手感，噪音，倒车灯开关，限位器功能。定位压紧变速器，连接好倒车灯开关插头，在台架上体验了下换档手感，分别在两个转速下，工艺要求是一百次，实际操作中比较少，最少要求五十次换挡，齿轮磨合到位，换挡才可靠。变速器总成，行车吊起合格品放在油箱上部，松开油塞放油，装配通气管，通气帽，定位销等小零件，安装离合器分离缸组件，定位好离合器液压管线，组装分离拨叉组件，分离轴承等。我观察了齿轮油，机油油箱里有很多杂质，循环使用中的过滤网不能完全过滤掉杂质，进入减速箱后，对齿轮啮合，使用寿命等有影响，建议装配线要保持干净，定期清理过滤网上的杂物，装配的样机注入新的齿轮油。

后期我跟师傅学习单独装配和维修。在线上有少量不合格产品会在返修台上返修，5/r档换挡不灵活，换挡噪音大等情况比较常见，拆机前先要试着手动换挡，进一步确定具体有哪些问题，熟悉了变速器内部结构，根据反馈问题对应相关机构，师傅教我返修了台5/r档换挡异常的变速器，先把相关零件逐个取下，每取一个，就试着换挡，感觉有大的变化就换新的零件再测试，检查所有零件直到找出问题，有些可疑零件被直接替换，造成一定浪费，建议可疑零件单独放好，进行下检测、评估再判断是否报废。在学习返修中，我们遇上很多问题都不能确定，有时甚至多次返修都找不出原因，部分零件解体时没有专用拉马，在批量生产时要提前考虑到返修工装问题，使用的有些零件质量不能完全保证装配要求，这个对成品合格率有比较大的影响，控制好散件的质量对装配很重要。

装样机是比较有挑战性的任务，我跟师父装了jw5f18h，它在jw5f18的基础上改变部分零件，查看并打印配料清单，清洗零件，每个部件组装到变速器总成，都凭着以往经验和基本常识来试装，在安装过程中不懂的地方要停下来摸索，查看临时图纸，比对尺寸，特别要防止漏装，装配输出轴时改变了5/r档结构，在输入轴部装好后却旋转不动5/r档同步器，检查零件装配完全正确，考虑间隙过小，师父开始找可以调整的相关尺寸，同步器齿毂面有个台阶比较高，车去0。1mm对同步器影响不大，齿毂也容易用三爪卡盘装夹定位，拿去热后硬车，输入轴重新部装。装机是比较繁琐的工作，它需要耐心，积极探索，每个细节都要认真操作，有些问题可能是多个零件的影响叠加导致，注重小的细节，确保每个零件都合格是关键。

在装配车间，我对减速器的构成，各部件作用有较深刻的认识，在每个工位先观察，后自己动手装配再拆卸，犯了不少错误，如小垫片的漏装，同步器没有看识别槽，方向装反等，有机会自己试着拆一台返修减速器，来加深印象，装样机比较困难，以后还要跟着师父们多看，多积累经验，不懂就问，才能很好走上自己的岗位，为经纬公司发展，为自己的进步而努力。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！