**第一组 谢泰姜 8月25日 工作日志**

怀着热切的期望，揣着满心的好奇，我们在今天正式踏上“重卡未来之星训练营”的征程。时光正好，青春正盛，是时候开启人生的下一个传奇。

一天的课程，可谓干货满满，收获满满，其中最令人心潮澎湃、记忆犹新的是林总的《三一重卡的商业模式》。粗略一看，今日之重卡市场，三一可谓还是无足轻重的一个角色，但是在全新的商业模式下，三一重卡蕴藏着勃勃生机和强大的生命力。他就像孙悟空或者哪吒一样，以一种顽强地势头冲破层层阻碍，直到那无人到达的地方。三十万台不是梦，我们三一的目标从来不是做到国内第一，我们的愿景是要为中华民族贡献一个世界级品牌。

三一的昨天，已经辉煌地写在历史上；三一的今天，正在蓬勃地发芽生根；三一的明天，注定改变世界！

**第一组 谢泰姜 8月26 工作日志**

培训第二天，早上是比较轻松愉快的一门课，介绍抖音和拍摄技巧。抖音的确是当下比较火的一个短视频软件，以至于美国竟然要封杀它。从我个人来说，我其实是比较抵制抖音的。从一开始因为无聊而接触它我就发现了它的魔力，一刷就很难停下来，容易上瘾，这对我来说是难以接受的事情。

经过老师讲解，我终于明白了它魔力的来源。通过一套严密的算法，保证向你推送的东西大部分比较合你口味，让你越刷越上瘾。同时，我也知道了如何让自己的视频能有更高的播放量和点赞量，最重要的当然是视频要做得好，此外，还可以通过增加点赞评论转发使系统将它投向更多的观众。总得来说，收获不小。

**第一组 谢泰姜 8月27日 工作日志**

培训第三天，第一次走上生产岗位，实实在在地体验了一把车间工人的辛苦。或许手中的活也并不是很累，但是只不过站一早上，我的脚已经开始隐隐作痛，而工人们每天的工作时间接近12小时。想到这里，我不禁感慨，我们真是幸福的一代。我们父辈经历了吃饱都是问题的年代，更不要说生活的艰辛；我们这一代，从小娇生惯养，才提到车间两个字就怕了，许多人私下里也抱怨三一苦，三一累。我很好奇他们的价值观，轻松的工作千千万，为何要选择三一呢？既然选择了三一，又抱怨什么呢？或许是为了多赚点钱？或许是为了赚点资历？或许或许···

我始终相信“吃得苦中苦，方为人上人。”既想成功，又不肯付出努力，哪有那么好的事。最后一句话共勉：既然选择了远方，便只顾风雨兼程。

**第一组 谢泰姜 8月28日 工作日志**

培训第四天。上午去的岗位是吊装中后桥，工作量不是很大，但有一定危险系数，需要加倍小心，细心谨慎。

中桥吊装：需要使得安装孔朝向下方，故除吊环吊住两边外，还需要将钢丝绳从与安装面相反方向套住万向节，升起后直接放车即可；

后桥吊装：同样需要使安装孔朝下，但由于安装孔一面重量较大，其可自然朝下，故仅需在套住两边后，手抬住万向节位置，防止其向下旋转时与台架相碰，一定高度后，放手，放车。

外部支架安装：此工位主要安装车架外部一些支架，如挡泥板、尿素箱、ABS阀、减震器、限位块、储气筒、油箱、空滤、行车继动阀等支架。我主要安装的是挡泥板支架、减震器支架、ABS阀支架。需要注意的是孔较多，需认清孔位以及安装方向。

阀体安装：主要是驻车继动阀、中后桥ABS阀、两联体电磁阀、APU安装。同样需要注意的是安装位置和方向。

今天总共干了三个岗位，总得来说收获很多，极大满足了我的求知欲，虽然也挺辛苦，但也总有一股干劲，一种求知的欲望推着我往前走。加油，会成为更好的自己！

**第一组 谢泰姜 8月29日 工作日志**

今天不太开心，没能按照自己所想去了解更多的知识，而是更多的充当了“工人”这个角色。据说目前制造部缺少人手，我表示理解，但同时也希望领导们也能理解理解我们，不要把我们当成普通工人一样，可以尽量地满足我们的求知欲，让我们能对整个工厂、整个生产过程以及相关的卡车知识有更多的了解，而不是让我们“定”在一个工位，踏踏实实做一个工人，培训结束只知道拧螺栓。当然，我也希望我们的日志不要只是搞个形式主义，我们认真写完之后被当做垃圾扔在一旁。

今天在昨天的工位干了一早上和一下午，几个词形容：枯燥、无力、懈怠。该了解的已经了解的差不多，没有了昨天的干劲，一样的程序重复千百遍，恍若机器；想换岗位而不得，郁闷。

晚上终于换了个岗位，又恢复了之前的干劲，抓紧干完活之后，对工人师傅们一阵乱问，久旱逢甘霖，终于我又可以学点东西了。前桥吊杆及其支架安装：同样要注意安装方向与位置。

**第一组 谢泰姜 8月30日 工作日志**

今天继续吊杆和吊杆支架安装，后又被安排去吊桥，吊桥相对来说比较危险，但算是轻松一点的活。后又被安排前防护梁的分装以及车牌的安装，不是什么技术活，但有技巧，干久了也就能干得快。车牌安装需要较好的协调性，一只手拿枪，另一只手要拿四根铆钉以及车牌，将铆钉铆入时要注意将车牌抚平，以防止车牌凸起。

此外，借助空余时间，了解了前几个工位的一些状况，比如中桥和后桥吊装，传动轴安装以及其他小零部件安装，中桥、后桥吊装是个重活，技术活，一般人干不了。另外，制造工艺对安装有较大影响，如果同轴度得不到保证，将极大增加安装难度。

**第一组 谢泰姜 9月1日 工作日志**

今天发生了很多事，工厂效率提不高，大家都在找问题，我也谈谈自己的思考。排除一些不易改变的客观因素，从公司角度来说，希望员工充满干劲，积极完成工作；从工人角度说希望能有更好的待遇或者环境来提升自己的工作积极性。不管怎么说，从这几天我和工人们的交流中来看，他们大多对自己目前处境不满意，有的甚至牢骚满腹，更有甚者，甚至劝我们别来三一。我不知道工人的薪资与其他工厂来说是否更具有竞争力，但是工人们每天真的很累，一味地加班加点可能会适得其反，希望领导们做决定时也能多从工人角度考虑考虑，让工人心甘情愿，积极主动完成任务。另外，我也想说一说工学院的实习生的事，他们干的活虽说没有工人那么苦，但是也挺累的，而且工资太低了；另外，一样是三一工学院学生，有的去研究院或者质保，有的却在生产线上，而且还拿一样工资，这让人接受不了，所以那么多人辞职。

**第一组 谢泰姜 9月2日 工作日志**

今天很累，昨晚跑步太狠，把两只脚都跑伤了，现在走路都不想走。所以一开始还是干防撞梁分装、挡泥板支架安装、减震器辅助安装，后实在撑不住转去吊桥，没想到竟然一个人要吊里面，还要吊外面，要掉中桥，还要吊后桥，忙个不停，还好后面邹京辰来帮忙。但是脚伤进一步加重了。明天是干不了什么活了，这几天也没学到什么新知识。制造部领导反对频繁换岗，还声称换去换来不如别来，这我倒是不理解了。换岗会影响生产效率吗?会有影响，我觉得影响不大，相较于我们来此的目的而言，我觉得是可以接受的，相反，没了那点影响换来的就是我们学会了打个螺栓或者其他什么而已，就目前状况而言，的确如此。

**第一组 谢泰姜 9月3日 工作日志**

今天由于脚痛，干的活比较轻松，就是吊一下后桥。我了解到润滑的重要性，中间减速器和差速器部分要加整整11升润滑油，两边轮毂也要1升，如果加的少了或者没加，可能会急剧降低该桥的耐久性以及寿命，后果还是挺严重的。此外，我觉得加油的师傅其实是可以兼职干吊桥任务的，尤其是一个熟练的师傅，当然，需要积极主动的那种，像之前吊中桥那师傅就不行，趁早离职了还好，有时候等着桥你去催他的时候，他还不耐烦。所以，工作的态度很重要，去掉一些害群之马后，我们的效率反而不减反增，昨晚十点过就完成100台任务，的确了不起。

**第一组 谢泰姜 9月4日 工作日志**

今天脚好了一点，先去了解了一下减震器的安装。就重量来说其实还好，但是下面需要一根螺栓穿过减震器支架和减震器，将两者装配起来，奇妙的是，螺栓如果刚好能从后面的孔插进去，就不能刚好从后面的孔出来，而且误差还很大，需要以人力从下往上抬减震器克服这种误差。需要的力量真不是一般的大，反正我不行。这个问题应该是供应商的问题，他造的减震器两边的孔同轴度误差太大，引起太难装配的问题，希望后续能和供应商沟通，解决一下这个问题，让工人们装配时更加轻松省力。

**第一组 谢泰姜 9月5日 工作日志**

昨天草率了，看到减震器下边的孔对不上，就武断下结论是制造的问题，但总感觉不对劲。所以今天又去看了看，这才无奈发现，是设计问题。减振器下端支架中心孔位置不在下端支架的中心，导致装配时减震器略向右倾斜，以至于下端孔不在一条直线上，增加了装配难度。换句话说就是减震器下端支架设计短了点，就这么个问题。据工人说之前已经反映过，但依然如此，也不知为何。我理解要改一个已经生产过这么多的支架很麻烦，要走许多流程，但我觉得我们不应该因为这点麻烦就放弃修改，或许许多大问题都是从小问题开始的，只有我们发现一个，彻底解决一个，才能实现“卡车传递爱”的使命，才有与解放以及奔驰一拼的潜力。