

38 I ŠTEVILKA

REVIJA KORPORACIJE HIDRIA
ZIMA 2021

HIDRIA



KAZALO

SKUPAJ ZA SKUPNO PRIHODNOST 4–19

- MI SMO PRIPRAVLJENI
- Z NOVO INVESTICIJO GREMO ODLOČNO V E-MOBILNOST PRIHODNOSTI
- ELEKTRIKA JE NEPREKLICNO TU, DIZLI SE KLJUB TEMU ŠE DOLGO NE BODO POSLOVILI
- KOBOTI – ROBOTI, KI JIH UPRAVLJA ČLOVEŠKA ROKA
- S STROJNIM UČENJEM OPTIMIRAMO PROIZVODNJO
- KAKO BOMO V PRIHODNOSTI RAZVIJALI NOVE IZDELKE

V DRUŽBI NAJBOLJŠIH 20–35

- VOLKSWAGNOV E-KOMBI DLJE TUDI ZARADI HIDRIINE VRHUNSKE TEHNOLOGIJE
- NAJNOVEJŠI BMW-JEV E-SKUTER S HIDRIINIM GLAVNIM OKVIRJEM
- ŽE DANES ZA LADIJSKE POGONE PRIHODNOSTI
- RAZVOJ LADIJSKIH MOTORJEV JE TREBA AKTIVNO SPREMLJATI
- HIDRIINIM INOVATORJEM NAJVEČ PRIZNANJ ZA INOVATIVNOST
- TUDI PRI ELEKTRIFIKACIJI DOSTAVNIKOV PUŠČAMO POMEMBEN PEČAT
- PRIPRAVLJENI SMO NA OBZORJE EVROPA!



USTVARJALNA ZAVZETOST 36–49


- USPEŠNO SE SOOČAMO S SODOBNIMI KADROVSKIMI IZZIVI
- EKIPA JE VSE
- DIJAKE PRIPRAVLJAMO NA PRIHODNOST
- OD NEKDAJ SI PRIZADEVAMO VZGAJATI IN RAZVIJATI ODLIČNE VODJE
- POSTALI SMO STRATEŠKI RAZVOJNI PARTNER PROJEKTA »INŽENIRKE IN INŽENIRJI BOMO!«
- VELIKO MI POMENIJO KLIMA IN LJUDJE
- POMAGAMO BOLNIKOM Z MOŽGANSKIMI POŠKODBAMI

AKTIVNA POZORNOST 50–61

- DELAMO, TRENIRAMO IN SE RAZVIJAMO
- HIDRIA, HVALA ZA PODORO
- KO VIDIŠ OTROŠKI SMEH IN VESELJE, JE VSE POPLAČANO
- MUSKONTI MESECA SE PREDSTAVIJO



MI SMO PRIPRAVLJENI

A futuristic, dark-colored car is shown from a rear perspective, parked at a charging station at night. The car's rear lights and the charging station's interface are illuminated with a bright blue glow. The background is a dark sky with bokeh light effects, suggesting a starry or city-night atmosphere. The car is positioned centrally, with two charging stations visible on either side.

Hidria je v sklopu praznovanja svojega 50-letnega obstoja izvedla številne aktivnosti, s katerimi je počastila vlogo in prispevek vseh zaposlenih, ki so v polstoletnem razvoju družbe s svojo predanostjo, znanjem, inoviranjem in predvsem sodelovanjem doprinesli k temu, da je danes pripravljena na postopno transformacijo produktnega portfelja, s ciljem prispevati k trajnostnim modelom izrabe energije. Obletnica in prispevek, ki so ga družbi dali naši nekdanji in zdajšnji sodelavci, je hkrati tudi zaveza k odličnemu nadaljnjemu razvoju Hidrie. Pravzaprav bomo k prej omenjeni transformaciji produktnega portfelja v Hidrii odločno prispevali še naprej.

KOMENTAR GLAVNEGA DIREKTORJA HIDRIE BOJANA GANTARJA

FOTO: ROBERT ZABUKOVEC, ISTOCK



V Hidrii smo že danes prisotni z visoko učinkovitimi rešitvami v segmentu dizelskih motorjev, to je z inovativnim sistemom za hladni zagon motorja s svečko s senzorjem tlaka. V segmentu visokotlačnih aluminijastih odlitkov vstopamo na področje elektromobilnosti, prav tako z okvirji motociklov. Naše rešitve na področju aksialnih ventilatorjev so že del energetsko visoko učinkovitih toplotnih črpalk. Predvsem pa smo s svojimi rotorskimi in statorskimi lamelami in paketi že vrsto let, na osnovi že prejetih nominacij pa v prihodnje še bolj, nepogrešljivi del elektrificiranih vozil ključnih svetovnih blagovnih znamk. In prav za namen slednjega smo v sklopu praznovanja 50. obletnice ob prisotnosti najvišjih predstavnikov oblasti in lokalne skupnosti postavili tudi temeljni kamen za nov visokotehnološki Center za razvoj in izdelavo ključnih delov elektromotorjev za hibridna in električna vozila, v katerem bomo v drugi polovici leta 2023 začeli proizvajati navedene izdelke.

Izpostavljena transformacija dela produktnega portfelja je nuja, ki nam jo narekujejo globalno segrevanje okolja in posledično tudi tržne razmere. Obenem pa je to ena naših velikih priložnost za nadaljnjo uspešno rast in razvoj. A sama transformacija mobilnosti, h kateri bomo z novimi produktnimi rešitvami intenzivno prispevali tudi mi, gledano iz širšega vidika ne bo dovolj. Trenutni zagon na področju e-mobilnosti namreč vidim tudi kot neke vrste globalni sporazum, tako imenovani »new deal«, in sicer na dveh nivojih. Poleg že omenjenega prispevka k postopnemu prehodu

v brezogljicho družbo ta transformacija lahko izrazito prispeva tudi k relativno visoki gospodarski rasti. Slednja je zaradi vodenih monetarnih politik in intenzivnega vbrizgavanja likvidnosti v vse gospodarske pore, k čemur je pristopila večina razvitih ekonomij, kot načinu reševanja pokoronske gospodarske situacije, nujno potrebna.

A za dolgoročno okoljsko vzdržen model potrebujemo še veliko več od tega. Potrebujemo zelene primarne vire energije ter prispevek posameznikov in skupnosti k zmanjševanju porabe energije. Ne glede na to, da tu pridemo do paradoksa, saj z zmanjševanjem porabe in potrošništva na splošno ne prispevamo h gospodarski rasti in torej delujemo v nasprotju s prej omejenimi potrebami monetarne politike zadnjih let, bo Hidria zgradila nov visokotehnološki center, upoštevajoč najvišje standarde energetske učinkovitosti in samooskrbe. Proizvodnja v njem bo potekala po tako imenovanem načelu Industrije 4.0, z visoko avtomatiziranimi, učinkovitimi, za okolje in zaposlene varnimi in prijaznimi ter digitalno povezanimi in vodenimi procesi.



Trenutni zagon na področju e-mobilnosti vidim kot neke vrste globalni sporazum, tako imenovani »new deal«.

V Hidrii moramo in bomo tudi v prihodnje v najširšem možnem spektru stremeli k vzdržnemu razvoju družbe. K temu bomo, tako kot že številne generacije zaposlenih pred nami, ki smo jim iskreno hvaležni za njihov prispevek k rasti in razvoju družbe, z dobrimi poslovnimi rezultati izrazito prispevali tudi letos. Na koncu gre zahvala vsem deležnikom, ki so in še vedno prispevajo k uspešnemu razvoju Hidrie. Predvsem pa gre največja zahvala vsem našim sodelavkam in sodelavcem.

Z NOVO INVESTICIJO **GREMO ODLOČNO V E-MOBILNOST** PRIHODNOSTI

AVTOR: ERIK BLATNIK, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC





*S svojimi prebojnimi inovacijami
pomembno soustvarjamo
zeleno mobilnost prihodnosti.*



V Hidrii vedno radi ponosno poudarimo, da odločno soustvarjamo e-mobilnost prihodnosti. Leta 2022 bomo zato v Spodnji Idriji začeli graditi nov, 40 milijonov evrov vreden visokotehnološki center za razvoj in izdelavo ključnih delov elektromotorjev za hibridna in električna vozila, ki bo začel delovati sredi leta 2023. Temeljni kamen zanj smo skupaj s predsednikom Vlade Republike Slovenije Janezom Janšo že položili in tako napovedali nadaljnji uspešen razvoj naše inovativne korporacije.

Hidria že 50 let uspešno deluje in se razvija v vse bolj dinamičnem globalnem gospodarskem okolju. S svojimi prebojnimi inovacijami pomembno soustvarjamo zeleno mobilnost prihodnosti. Smo eden ključnih globalnih razvojnih dobaviteljev statorskih

Kaj je Misija GREMO

Gre za odločno sodelovanje 10 najvidnejših članov/podjetij ACS, Slovenskega avtomobilskega grozda (Domel, Hidria, Iskra Mehanizmi, Kolektor, LTH Castings, SIJ Acroni, TAB, Talum, TPV in Unior) v močno in pomembno iniciativo ter po vzoru Evropske unije, ki so podali pobudo za oblikovanje misije na področju zelene mobilnosti. S tem partnerji uvajajo nov pristop k razvoju in sodelovanju slovenskega gospodarstva z znanostjo in državnimi institucijami, saj na ta način lahko zagotavljajo celovit pilotni projekt z usklajeno podporo različnih ministrstev za oblikovanje novega modela inoviranja in umestitve naše države med inovacijsko naprednejše v evropskem prostoru.



Janez Janša, predsednik Vlade Republike Slovenije

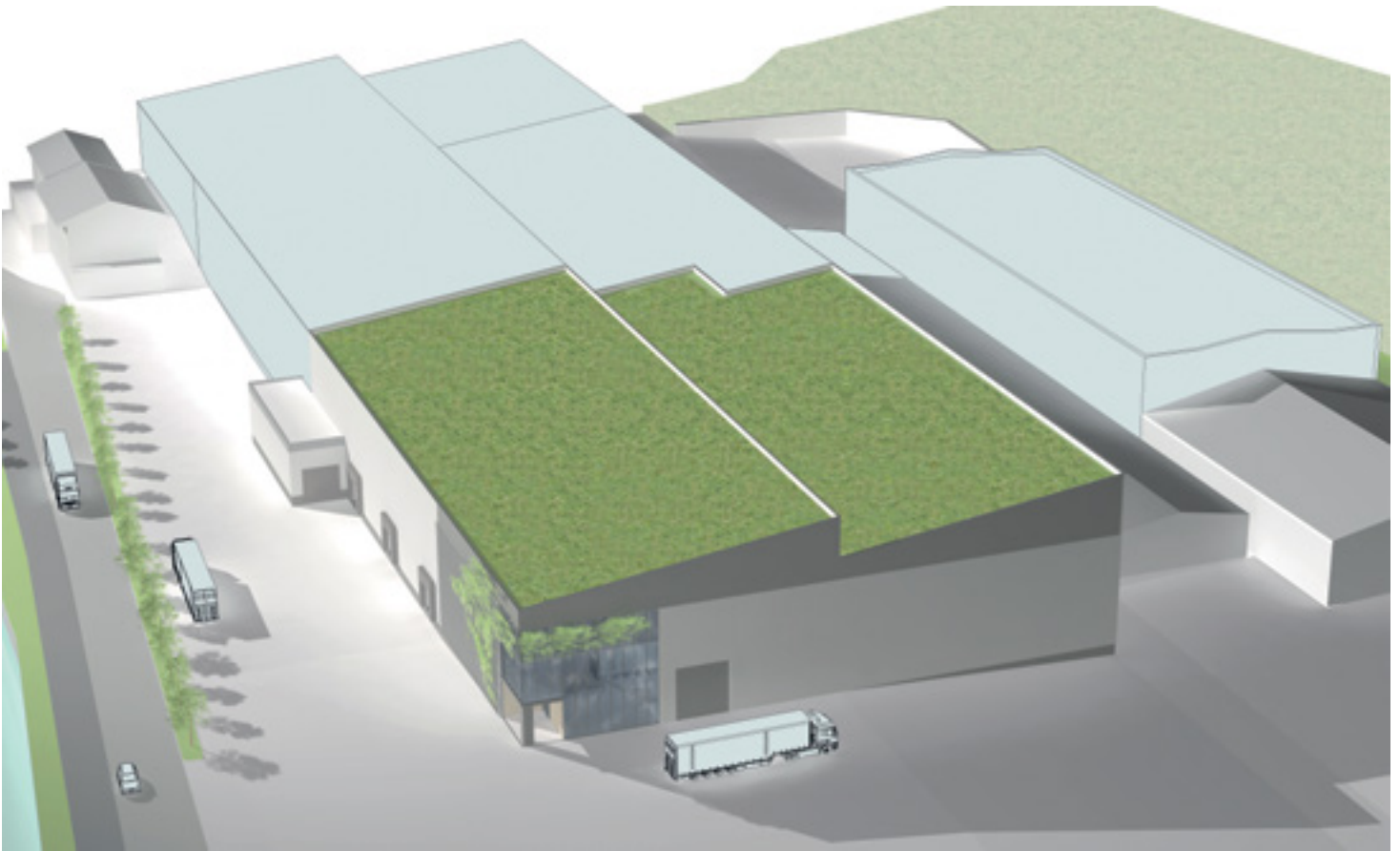
»Čestitke za te dosežke, za ambiciozne načrte, za nov projekt, za katerega temeljni kamen smo položili. Prepričan sem, da se bo tukaj za nami v naslednjih letih in desetletjih ustvaril velik del ne samo slovenske, ampak tudi evropske moderne prihodnosti. Prihodnost hitrejšega razvoja Slovenije je v takšnih investicijah, kot je ta. Električna mobilnost je dejstvo. Hidria je to pravočasno spoznala in je na to pripravljena.«

in rotorskih paketov za pogonske elektromotorje hibridnih in električnih vozil, katerih prodaja vztrajno raste.

Na podlagi svojih rastočih kompetenc smo že sklenili številne dolgoročne pogodbe z največjimi globalnimi proizvajalci vozil, za kar potrebujemo nove proizvodne kapacitete za izdelavo ključnih delov elektromotorjev. Prihodnje leto bomo zato v Spodnji Idriji začeli graditi visokotehnološki digitalizirani center za razvoj in proizvodnjo statorskih in rotorskih paketov za najsodobnejša e-vozila prihodnosti. V njem bo v drugi fazi projekta svoje mesto našel tudi center za konstruiranje in izdelavo orodij.

Na površini skoraj dveh nogometnih igrišč, to je na 15 tisoč m², bo zajemal najsodobnejše prostore z avtomatizirano in robotizirano digitalno podprto tehnologijo po načelu Industrije 4.0. Postopoma bomo zaposlili 100 novih visoko usposobljenih sodelavcev. Ti bodo ustvarjali proizvode, ki bodo ob ciljni prodaji 100 milijonov evrov občutno presežali 100 tisoč evrov dodane vrednosti na zaposlenega. V korporaciji investicijo ocenjujemo na 40 milijonov evrov. Iz nove tovarne bodo od leta 2023 najprej prihajali ključni deli elektromotorskih hibridnih pogonov za vozila znamk BMW in Mercedes.

Proizvodnjo bomo na novi lokaciji zagnali sredi leta 2023. Investicija je prvi od misije vzpostavljanja inovacijske platforme za zeleno mobilnost GREMO (GREen MObility) slovenske avtomobilske dobaviteljske industrije v okviru ACS, Slovenskega avtomobilskega grozda. Z njim v načrtovanem partnerstvu s slovensko vlado v okviru Načrta za okrevanje in odpornost najpomembnejša avtomobilska podjetja v Sloveniji s preko tremi milijardami evrov investicij v prihodnjih petih letih zagotavljajo transformacijo in nadaljnjo rast slovenske avtomobilske dobaviteljske industrije, ki že danes pomeni preko 10 odstotkov BDP-ja in kar več kot 20 odstotkov slovenskega izvoza. Ciljamo pa predvsem na prebojne inovacije s področja elektromotorskih pogonov, zalogovnikov energije, baterij in ekstra lahkih materialov.



Iz nove tovarne bodo od leta 2023 najprej prihajali ključni deli elektromotorskih hibridnih pogonov za vozila znamk BMW in Mercedes.



Nova proizvodna lokacija bo zaposlenim ponujala sodobna in prijazna delovna mesta. Prav tako bo zeleno naravnana, saj je celoten projekt zasnovan s ciljem maksimalnega zniževanja škodljivih emisij.

ELEKTRIKA JE NEPREKLICNO TU, DIZLI SE KLJUB TEMU ŠE DOLGO NE BODO POSLOVILI

AVTOR: MILOŠ MILAČ, FINANCE, FOTO: JURE MAKOVEC

Celoten intervju novinarja Miloša Mlača z glavnim direktorjem Hidrie Holding dr. Iztokom Seljakom je bil prvič objavljen 2. oktobra 2021 na spletni strani časnika Finance. V nadaljevanju objavljamo del intervjuja, ki je bil ta vikend najbolj brano besedilo omenjene medijske hiše.



Leta 2007, v zlati dobi dizelskih motorjev, ste me v Frankfurtu nekoliko šokirali s trdno prepričanostjo o prihodnosti hibridov. Danes velja, da ste imeli povsem prav. Od kod takšna vizija?

V tistem obdobju sem delal magistrsko nalogo na šoli IEDC na Bledu, ki je analizirala prihodnost pogonov v avtoindustriji v Evropi do leta 2030 v razmerah pomanjkanja fosilnih goriv in prevlade pogonov brez izpustov. Naloga je s pomočjo znanstvenega pristopa in s poglobljenimi intervjuji z vodilnimi razvojniki iz ključnih podjetij avtoindustrije jasno pokazala, da bo zaradi zaznanega trenda klimatskih sprememb in zaostrovanja okoljske zakonodaje sledila tranzicija v natanko takšni dinamiki, kakršni smo pričali danes. Predvideli smo, da bo po letu 2015 začela teči postopna hibridizacija, po letu 2020 pa intenzivna elektrifikacija. Na teh napovedih smo tudi postavili smernice naše strategije in z njo nam je uspelo doseči tako veliko rast.

Hibridi in priključni hibridi so danes del ponudbe vsake znamke. Kaj pa jutri, katere tehnologije bodo prevladale?

V naši viziji leta 2006 smo predvideli, da bo prehod tehnologij potekal postopoma. Najprej s hibridizacijo, od mehkih do polnih hibridov, in pozneje do priključnih hibridov in električnih avtov s sočasno izgradnjo potrebne infrastrukture. Že takrat smo priključne hibride ocenili kot tranzicijske. Zdaj se ti približujejo vrhuncu z električnim dosegom leta 2023 okoli 150 kilometrov, po letu 2025 pa bomo prišli do točke, ko bo ta tehnologija začela postopoma ugašati. Zgolj zaradi tega, ker bo vse manj smiselno razvijati, izdelovati in vgrajevati dva pogona sočasno – klasičnega in električnega. Proces bo pospešil tudi upad cen baterij in posledično električnih avtomobilov.

Podobno napoved je v našem intervjuju dal podpredsednik podjetja ZF Otmar Scharrer, omenjal je tudi manjšo uporabo redkih zemelj v baterijah in motorjih.

Z ZF tesno sodelujemo, tudi zato imamo na prihodnost enake poglede. Tematika redkih zemelj pa je izredno obsežna. Naj omenim le, da so redke zemlje v zadnjih letih močno dražje, težava je tudi velika odvisnost Evrope od teh virov, ki prihajajo predvsem iz Kitajske in drugih celin. Premiki so res tektonski. Lahko rečem, da se bo v prihodnjih desetih letih v avtoindustriji spremenilo več kot prej v 120 letih.

Razvoj novih tehnologij najbrž zahteva tudi primerne kadre. Imate takšne, kje jih boste iskali?

Hidria danes z 2.300 zaposlenimi in okoli 300 milijoni evrov letne prodaje dosega 60 tisoč evrov dodane vrednosti na zaposlenega, kar je bolje od slovenskega povprečja v tej panogi, a še občutno

prenizko. Novi center pa bo z le 100 ljudmi ustvaril 100 milijonov evrov letne prodaje, kar pomeni dodano vrednost občutno čez 100 tisoč evrov na zaposlenega. Takšni cilji pomenijo, da potrebujemo usposobljene kadre na različnih področjih, kar neposredno prinaša zahtevo po drugačnem izobraževalnem sistemu. Današnji ni primeren. Zaposleni morajo v tako sodobnem podjetju danes obvladati od digitalizacije, algoritmov, elektrike do mehanike in drugih danes povezanih znanj. Zaposlene zato učimo sami, nismo le delodajalci, ampak opravljamo tudi izobraževalno vlogo. Nujno je tesnejše povezovanje šol, fakultet in industrije.



Premiki so res tektonski. V prihodnjih desetih letih se bo v avtoindustriji spremenilo več kot prej v 120 letih.

Kako resna grožnja je danes kriza zaradi covid-19, ste pripravljene na morebitne nove ukrepe?

Od šok terapije marca lani smo se ogromno naučili. Ob tem lahko rečem, da se je slovenska industrija v prvem valu izkazala boljše od zahodnoevropskih. V trenutku,

ko so drugi dobavitelji ustavljali stroje, so se kupci na nas lahko popolnoma zanesli. Med prvim valom smo lahko delali zaradi naših nadstandardnih zaščitnih ukrepov, grozdov petih ali šestih ljudi, ki so delali skupaj, ustvarili smo sledljivost, preprečili stike med grozdi ... Danes grožnje zaprtja ne pričakujem več, smo pa na vse ukrepe dobro pripravljene.

In kakšna, kako velika in uspešna bo Hidria leta 2030?

Do konca desetletja se bomo usmerjali k izdelkom, ki bodo prispevali k ničelnim izpustom. Obenem bomo razogljčili tudi naše proizvodne procese. S temi ukrepi pa bomo postopoma dosegli dodano vrednost na zaposlenega v industriji zahodne Evrope, to je prek 100 tisoč evrov. Cilj za leto 2030 je preseči to vrednost.



Nismo le delodajalci, ampak opravljamo tudi izobraževalno vlogo. Zato je nujno tesnejše povezovanje šol, fakultet in industrije.

Katerih delov po letu 2030 ne boste več izdelovali?

Če mislite na dizelske tehnologije, vam moram odgovoriti, da bomo tudi po tem letu še vedno za prvo vgradnjo in poprodajo izdelovali sisteme za hladni zagon dizelskih motorjev. Verjetno pa bomo takrat še edini na trgu v tem segmentu. Te sisteme bomo izdelovali predvsem za tovornjake in avtobuse, težko mehanizacijo in ladijski promet. Med proizvajalci osebnih avtomobilov bo dizelske motorje, poveza-

ne z hibridi, še naprej izdeloval Daimler.

Dizelski motor torej ostaja aktualen, se pa seli iz osebnih avtov v delovne stroje in na morje.

Tako je. Ta hip dobave za dizelske motorje pri nas pomenijo 50 milijonov evrov na leto, kar je 15 odstotkov celotne prodaje. Na tej ravni bodo vztrajale še do leta 2025, nato pa bodo počasi začele upadati. Namesto njih v Tolminu razvijamo rešitve za hibridne bencinske motorje, električna kolesa ...

KOBOTI – ROBOTI, KI JIH UPRAVLJA ČLOVEŠKA ROKA

AVTORJA: BOŠTJAN TUŠAR IN KLEMEN PREŠERN, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC

Kobot je beseda, ki je slovar slovenskega knjižnega jezika (še) ne pozna. Pa se bo to moralo kmalu spremeniti. Koboti postajajo del našega vsakdana in vse pomembnejša konkurenca robotom in človeškim rokam. Sodeč po raziskavah se bodo razvili s skoraj 20-kratno napovedano rastjo v naslednjih nekaj letih in 300 milijard evrov vrednim trgom v 2023. V naši korporaciji zato postajajo vse bolj pomemben del proizvodnje in sodelavec človeku.

ZAKAJ KOBOT IN NE ROBOT

Kobot (ang. »cobot«) je skrajšano ime za kolaborativnega robota, ki sicer ni robot, mu je pa podoben, a vseeno z nekaj razlikami. Glavna je ta, da kobota med delovanjem upravlja človek, medtem ko robot deluje samostojno. Vprašali bi se, čemu potem sploh potrebujemo kobote, pri katerih mora stalno sodelovati človek, če pa bi nalogo lahko opravljal samostojen robot. Razlogov je lahko več, včasih je za odločitev dovolj že to, da kupec zahteva manipulacijo izdelka v določeni fazi s prisotnostjo človeka. Kobot je lahko tudi cenejši.

Potem je tu še prostorska stiska. Tam, kjer je prostor v proizvodnji zelo omejen in si ne moremo privoščiti pravega robota z ograjami, uporabimo kobota s 360-stopinjskim varnostnim senzorjem. Zelo pomemben razlog je tudi univerzalnost. Kobota lahko uporabimo za več različnih opravil v določenem okolju. Pri tem so njegove nastavitve praviloma precej enostavnejše in hitrejše, saj lahko kobota sleherni operater le v nekaj urah pripravi za novo delovno operacijo. Prav tako kobote uporabljamo tudi tam, kjer je proces manipulacije z izdelki tako dinamičen, da ga ni mogoče popolnoma podpreti z avtomatiziranim

robotom in zato potrebujemo tudi sodelovanje človeka.

RAZLIČNE VRSTE KOBOTOV ZA RAZLIČNE OPERACIJE

Koboti se s pridom uporabljajo tam, kjer lahko izboljšamo ergonomijo dela, denimo zaradi prelaganja težjih izdelkov, pa tam kjer so toksični pogoji, v postopkih varjenja, vijačenja, v strojnih delavnicah in podobno. Operacijam primerno je treba izbrati kobote z ustreznimi parametri glede nosilnosti, hitrosti in dosega. Med karakteristike pri izbiri modela pa upoštevamo še vgrajeno senzoriko, zadostitev varnostnim standardom in nenazadnje proizvajalca, med katerimi so uveljavljena podjetja, kot so Universal Robots, Kuka, Fanuc ali Yaskawa.

POMEMBNA POMOČ ČLOVEKU IN NJEGOVA RAZBREMENITEV

Te dni mineva dve leti od postavitve prvega kobota v Hidrii. Odločitev za postavitve ni bila enostavna, glede na to, kakšne izdelke proizvajamo in kakšne dodatne možnosti avtomatizacije imamo poleg že vpeljanih tehnologij. Kljub temu smo s kobotom podprli pomemben projekt, kjer



z njim namesto z ljudmi zapakiramo za več kot 300 ton rotorskih paketov na leto. Seveda se to sliši veliko, a priložnosti olajšati delo ljudem s koboti je še ogromno. Zato v prihodnje upamo na še več podobnih projektov, kjer bi koboti namesto človeka opravljali težko fizično prelaganje kosov, naši sodelavci pa bi imeli več časa za kakovosten pregled izdelkov.

S tem bomo občutno dvignili produktivnost, kakovost in raven proizvodnje ter pomembno pripomogli k varnejšemu de-

lovnemu okolju. Izdelki namreč postajajo vse večji in kompleksnejši, zahteva po kakovosti vse strožja, zato moramo naše zaposlene razbremeniti težkih bremen in narediti njihova delovna mesta človeku prijaznejša. Tako planiramo vpeljavo sodelujočih robotov tudi v na-

šem novem, visokotehnoškem Centru za razvoj in izdelavo ključnih delov elektromotorjev za hibridna in električna vozila, kjer se bodo večinoma proizvajali taki izdelki. Dodatno pa tudi na drugih projektih, kjer denimo trenutno ročno manipuliramo s tiskanimi elektronskimi vezji.



V Hidrii en kobot namesto ljudi zapakira za več kot 300 ton rotorskih paketov na leto.



S STROJNIM UČENJEM OPTIMIRAMO PROIZVODNJO

AVTOR: BOŠTJAN TUŠAR, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC

Okrog leta 1960, ko je bilo že slutiti, da bodo računalniki spremenili svet, so jih številni zanesenjaki poskušali uporabiti kot pomoč pri reševanju tistih izzivov, pri katerih imamo preveč različnih možnosti ali neznank, da bi jih lahko vpisali v računalnik kot fiksen algoritem. Rodil se je pojem strojno učenje oz. »machine learning«. Že dalj časa ga uporabljamo tudi v Hidrii in s tem pomembno izboljšujemo naše proizvodne procese.

MAT ČLOVEKU

Najodmevnejši primeri strojnega učenja iz tega obdobja so bili šahovski programi. Ker ima igra šaha že po treh potezah 121 milijonov možnih nadaljnjih kombinacij, je več kot očitno, da vseh možnih kombinacij za ugoden izid igre ne moremo vnaprej vpisati v

računalnik. Zato so programerji oz. matematiki z računalnikom poskušali posnemati človeške možgane, ki pri reševanju tovrstnih problemov delujejo tako, da iz izkušenj oz. že znanih dejstev poskušajo sklepati vnaprej na podlagi nekih naučenih pravil.





S strojnim učenjem danes prepoznavamo vsebine slik, neželeno pošto, napovedujemo gibanje cen materialov ali pa v proizvodnih procesih že vnaprej zaznamo zastoj stroja in nekakovostne izdelke na koncu proizvodne linije.

Računalnik si lahko privoščiti shraniti skoraj nepregledno množico podatkov ali že znanih dogodkov/dejstev iz preteklosti, iz katerih nato skuša izveči neke zakonitosti, formule. Če je teh podatkov dovolj in so zakonitosti dokaj »trdne«, potem imamo dober model strojnega učenja. Računalnik bo lahko na tak način zelo dobro napovedal, kaj se bo zgodilo v naslednjem trenutku.

Podobno je, ko s pametnim avtomobilom zapeljemo prehitro preblizu prometnemu znaku STOP. Takrat nas računalnik na to opozori oz. samodejno ustavi, čeprav mu v spomin nismo vpisali vseh možnih fotografij znakov STOP. Računalnik iz preteklih podatkov o zaviranjih voznikov izlušči zakonitost, da se avtomobil ustavi (skoraj) vedno, ko se približa določeni sliki, ki jo kamera zazna kot skupek barvnih točk, ki ga naši možgani prepoznajo kot znak STOP.

UPORABNO?

Seveda in to zelo. Igra šaha in avtonomna vozila nista edini področji, kjer strojno učenje lahko pokaže svojo moč.

Danes ga uporabljamo za različne namene, z njim denimo prepoznavamo vsebine slik ali neželeno pošto, napovedujemo gibanje cen materialov. Prav tako nam je v pomoč v proizvodnih procesih, bodisi v vnaprejšnjem napovedovanju zastoja stroja bodisi pri nekakovostnih izdelkih pred koncem proizvodne linije.

STROJNO UČENJE V HIDRII

Že pred leti smo v Hidrii s pomočjo matematičnega modeliranja poskušali napovedati, pod kakšnimi pogoji na primer livarski stroj ne sme delovati, saj bi to z določeno verjetnostjo pomenilo, da izdelek ne bo ustrezal končni kontroli kakovosti. Takrat smo to zakonitost

napovedovali z 68-odstotno verjetnostjo, kar ni dovolj natančno, da bi se človek ali stroj na podlagi tega odločil stroj ustaviti in/ali izdelek zavreči. A se nismo ustavili pri tem. Razvijali smo naprej.

V letošnjem letu smo tako zaključili projekt strojnega učenja na visoko tehnološkem Optymusu PSG, sistemu za hladni zagon dizelskega motorja, ki ima vgrajeno elektronsko vezje s senzorjem tlaka. Ta inovativni izdelek med delovnim procesom za seboj pusti več kot 1200 različnih parametrov. Ekipa Hidriinih strokovnjakov je s pomočjo strojnega učenja in v sodelovanju s podjetjem COMCOM izluščila 30 parametrov, ki najbolj vplivajo na tolerančna odstopanja končnega izdelka.



Zaradi strojnega učenja se v proizvodnih procesih lahko prihrani veliko časa in materiala.

S tem smo natančno določili vzroke, ki v proizvodni liniji povzročajo prevelika odstopanja v kakovosti. Danes jih s pomočjo izluščenih parametrov zaznavamo in vizualiziramo v realnem času. Ker imamo na tem proizvodnem področju popolno kontrolo omejeno na zelo majhen odstotek končnih izdelkov, smo veliko časa in materiala prihranili tudi s posodobljenim matematičnim modelom, ki smo ga pridobili s pomočjo strojnega učenja. Ta nam okoli 20 odstotkov »negotovo dobrih« izdelkov, ki bi jih sicer zavrgli, z veliko zanesljivostjo opredeli kot dobre in kot take usmeri v odpremo kupcem.



POVZETEK RAZMIŠLJANJA PROF. DR. TOMAŽA KATRAŠNIKA,
UNIVERZA V LJUBLJANI, FAKULTETA ZA STROJNIŠTVO

KAKO BOMO V PRIHODNOSTI RAZVIJALI NOVE IZDELKE

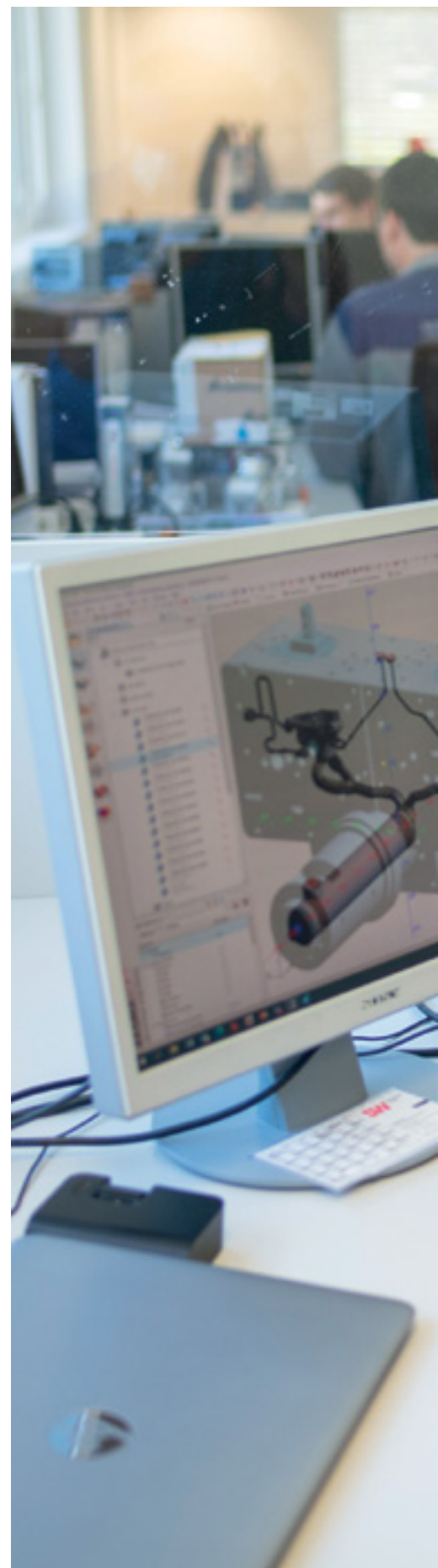
FOTO: ROBERT ZABUKOVEC, ISTOCK

Digitalizacija in virtualizacija sta dva ključna pojma, ki bosta zelo zaznamovala bližnjo in predvsem daljno prihodnost. To ne pomeni, da sedaj ne delamo v digitalnem svetu, pomeni pa, da se bodo funkcionalnosti digitalnih orodij pomnogoterile in poglobile. Kakšen natančno bo ta prihodnji, bolj digitaliziran svet, ne ve nihče, se pa že nakazujejo smernice področij, ki bodo v prihodnosti skoraj gotovo doživela digitalni razcvet oziroma vodila v korenito digitalno preobrazbo inženirskih področij.

Največji ponudniki programske opreme se že pripravljajo na korak, ko bo brezšivno in znotraj enotnega interaktivnega sistema omogočeno digitalizirati in integrirati vse postopke od začetnih odločitev vodilnih za razvoj izdelka z določenimi atributi preko vseh raziskovalno-razvojnih nalog do interakcij z dobavitelji in virtualizacije izdelovalnih

ter proizvodnih procesov do razgradnje izdelkov. Prav ta celoviti pristop edini omogoča jasen pregled nad celotnim procesom razvoja izdelka in celovitim vplivom izdelka, ki je ključnega pomena za doseganje trajnostnega razvoja.

Takšna digitalna orodja v določeni meri že ponujajo in bodo v prihodnosti ponujala mnogo več





V novi digitalni paradigmi razvoja izdelkov bo treba resnično udejaniti na znanju temelječo družbo, od zaposlenih v proizvodnji preko inženirjev do vodilnih.

funkcionalnosti, ki omogočajo optimizacijo vseh procesov s ciljem doseganja inženirskih mej, ničnosti napak in seveda poljubne več-kriterijske optimizacije izdelkov. Eden izmed ključnih gradnikov tega procesa je popolna in brezšivna povezljivost virtualnih orodij, deljenje baz podatkov, uporaba ustreznih metapodatkov in komunikacijskih protokolov ter še mnogo več. Z napredno interakcijo mehanistično osnovanih orodij in umetne inteligence se tako približujemo avtonomnemu razvoju.

Že v trenutnem času smo priča napredkom pri avtonomnem odkrivanju materialov, kjer se z interakcijo

fizikalnih modelov, podatkovnimi bazami in množičnimi eksperimenti, ki so v zaprtem krogu orkestrirani z umetno inteligenco, namerava bistveno pospešiti razvoj novih materialov. Končna vizija tega procesa je natančno in virtualno sintetiziranje novih materialov z ozirom na določene lastnosti materialov ob preiskovanju potencialov celotnega periodnega sistema.



Z napredno interakcijo orodij in umetne inteligence se približujemo avtonomnemu razvoju.

Takšna sprememba paradigme odkritij novih materialov in interakcija z modeli za snovanje izdelkov odpira trenutno še neslutene možnosti. Pri tem pa se je treba zavedati, da navedeno znatno presega mehanske



preračune lastnosti izdelkov, ampak se nanaša tudi in predvsem na izračun vseh sklopljenih transportnih, reakcijskih in mehanskih fenomenov ter torej izračun zmogljivosti in staranja izdelkov, zgrajenih iz velikega števila heterogeno porazdeljenih materialov, kot so na primer baterije in gorivne celice ter številni drugi kompleksni izdelki.

Dodatno bodo v to zanko vključeni tudi modeli izdelovalnih orodij, ki bodo omogočali modeliranje vpliva vseh izdelovalnih procesov in procesnih parametrov ter materialnih lastnosti na lastnosti in zmogljivosti izdelka. Tako bo možno sklopljeno optimirati uporabljene materiale, izdelovalne procese in želene lastnosti izdelka, kar je ključno za približevanje inženirskemu mejam.

Popotovanje v prihodnost digitalizacije pa se tukaj še ne konča. Sledi sklopitev vseh modelov, ki se nanašajo na proizvodnjo z arhitekturnimi modeli stavbe oz. tovarne in vseh instalacij ter energetskih sistemov in materialnih tokov. Takšni sistemi bodo omogočili, da bo tovarna popolnoma virtualizirana. Ta proces je ključen za dovolj hitre prilagoditve na trgu in učinkovit razvoj trajnostnih izdelkov. Trenutni sistem, kjer se poenostavljeno povzeto podajo zahteve za stavbo in njeno funkcionalnost, nato pa sledi projektiranje, inženiring in izgradnja, namreč ne omogoča doseganja navedenih ciljev.

Korenito prenovljeni in sklopljeni procesi razvoja bodo omogočali, enako kot pri digitalizaciji izdelka in sistema, interakcije med vsemi domenami, kar pomeni, da bo na pregleden način med snovanjem tovarne možno spreminjati zahtevane karakteristike izdelka in izdelovalne ter proizvodne procese, ki se bodo takoj odražali na zasnovi celotne tovarne. Z obogateno in navidezno resničnostjo bo možno preveriti tudi vse ergonomске zahteve in procese ter izobraziti kader v popolnoma virtualnem okolju.

V tem prihodnjem digitalnem svetu bo možno doseči mnogo več kot sedaj. Skoraj popoln bo tudi nadzor. Digitalni zanesenjak vidi neslutene možnosti, a je vreden tudi razmislek o potencialnih pasteh. Na koncu nikakor ne želim nasprotovati trendu digitalizacije, ki ga tudi sam soustvarjam, ampak raje o izzivih. Treba je razmisliti, kakšne kompetence bodo potrebne v prihodnosti, pri tem pa ne mislim zgolj na kompetence tehnikov, ampak tudi vodilnih, če ne želimo, da digitalizacija po nalogu »največjih« zgolj vodi procese pri »majhnih«. Treba se je vprašati tudi, kako se bomo v tem

sklopljenem, res visokotehnološkem svetu izkazali Slovenci, da ne bomo zgolj dali na voljo prostora, fizične tovarne, virov in še česa.

Menim, da so specifični odgovori zelo zapleteni, pogled iz dovolj široke perspektive pa zelo enostaven. V tej novi digitalni paradigmi razvoja izdelkov bo treba resnično

udejanjiti na znanju temelječo družbo. A ne bo dovolj znanje, ki bo krasilo dobrega uporabnika orodij, ker bo vedno težje tekmoval s svojim, vedno boljšim digitalnim dvojčkom, ampak tisto, ki bo omogočilo razvoj še nepoznanega in nečesa, kar presega sposobnosti konkurence, ki ne bo več zgolj humana, ampak tudi digitalna. In to velja za vse od tehnikov do vodilnih. Smo pripravljeni?



Z obogateno in navidezno resničnostjo bo možno preveriti vse ergonomске zahteve in procese ter izobraziti kader v popolnoma virtualnem okolju.

OPOMBA: Celoten članek prof. dr. Tomaža Katrašnika je objavljen v posebni knjigi, izdani ob 50-letnici Hidrie. V njej smo poleg zgodovine in razmišljanj strokovnjakov našli tudi zanimive izjave glavnih akterjev in pomembne časopisne članke iz bogate polstoletne zgodovine naše korporacije.



VOLKSWAGNOV E-KOMBI DLJE TUDI ZARADI HIDRIINE VRHUNSKE TEHNOLOGIJE



AVTOR: ERIK BLATNIK, FOTO: WWW.VW.COM

Avtomobilski proizvajalci bodo letos in v prihodnjih letih na trg lansirali kar nekaj zanimivih in atraktivnih modelov e-vozil. Med njimi je Volkswagnov električni kombi ID. Buzz, ki bo vseboval znanje naše korporacije. Zagotavljali mu bomo ključne dele e-kompresorja, katerega osnovni namen je hlajenje kabine in baterijskega sistema, s tem pa tudi doseganje daljših razdalj vozila z enim polnjenjem.

Le kdo se ne spomni legendarnega kombija T2, imenovanega tudi Bully, ki je od konca 60-ih in v 70-ih prejšnjega stoletja kraljeval na svetovnih cestah in brezpotjih? Z njim so se vozili popotniki, znani glasbeniki, umetniki, filmski ustvarjalci, igralci, družine, delavci, obrtniki, direktorji, skratka bilo je to vsestransko vozilo za vsestranske opravke. Pra-

va legenda. Zdaj prihaja na trg njegov mlajši, električni brat ID. Buzz. VW ga bo začel prodajati z letom 2022, temelji pa na vizualni podobi legendarnih modelov T. In Hidria je tudi tu zraven!

Znanje, izkušnje in kompetentnost naših strokovnjakov so na podlagi preteklih referenc prepričale nemškega avtomobilskega



Elektromobilnost in rešitve povezane z njo za Hidrio predstavljajo izjemen potencial.



velikana, da je naši slovenski korporaciji zaupal izdelavo ključnih delov elektromotorja, ki omogoča nemoteno delovanje e-kompresorja v vozilu. Ta potniški kabini zagotavlja primerno klimatizacijo in s tem udobje. Še pomembneje pa je, da tako med vožnjo kot med polnjenjem hladi kritične komponente pogonskega sklopa električnih vozil – baterije. Zagotavljanje ustrezne temperature baterije pa je zelo pomembno za doseganje njene daljše življenjske dobe, hitrosti polnjenja in dosega vozila z enim polnjenjem.

ID. Buzz stoji na Volkswagnovi platformi z delovnim naslovom MEB, ki jo uporabljajo njihova električna vozila, med njimi tudi »vroča« superšprtnik Porsche Taycan in športno namensko/terensko vozilo – SUV Audi e-Tron. Električna vozila bodo v priho-

dnjih letih vse pogostejša tako na slovenskih kot svetovnih cestah. Rast tega segmenta bo po napovedih strokovnjakov precej



Električna vozila bodo v prihodnje vse pogostejša.

hitrejša od načrtovane, k čemur je pripomogla tudi globalna pandemija covid-19. Ali drugače povedano, kar je bilo pred časom pandemije načrtovano za realizacijo leta 2030, se zdaj prenaša v čas okoli leta 2025.

To pomeni hitrejšo rast deleža električnih vozil kot smo pričakovali. Strokovnjaki napovedujejo, da bo v EU že letos 15 odstotkov vseh vozil električnih. Elektromobilnost in rešitve povezane z njo za Hidrio predstavljajo izjemen potencial, saj ima korporacija na tem področju ogromne izkušnje in številne pomembne reference. V naslednjih letih zato pričakujemo občutno rast in razvoj tehničnih rešitev na tržnem segmentu tako imenovane e-mobilnosti.



CESTNI DIRKAČ PREIZKUŠA MEHKOHIBRIDNI FORD TRANSIT CUSTOM

TUDI PRI ELEKTRIFIKACIJI DOSTAVNIKOV **PUŠČAMO** **POMEMBEN PEČAT**

AVTOR: PRIMOŽ MAKUC, FOTO: ANDRAŽ MARTINŠEK

Elektrifikacija je v polnem razcvetu. Na trgu se občutno povečuje število osebnih avtomobilov, ki v sebi skrivajo popolnoma ali delno električno tehnologijo. Podobnemu razvoju smo priča tudi v segmentu dostavnih vozil. Teh je vedno več. Kmalu jih bo možno kupiti v hibridni in blagohibridni v različici, prav tako pa tudi v polnoelektrični specifikaciji. Brez Hidrie tudi v tem segmentu ne gre.

Kar me najbolj čudi, je le to, da se proizvajalci vozil za elektrifikacijo dostavnikov niso oddoločili že prej. Prav dostavna vozila oziroma kombiji imajo namreč največ prostora, ki bi ga lahko izrabili za vgraditev baterije in elektromotorja.

Elektrifikacija vozil sicer ni novost sodobnega časa, je pa res, da je Fordov dostavnik Transit Custom prvi priključni hibrid, ki je bil deležen masovne proizvodnje. Del te zgodbe je tudi naša korporacija, ki je bila v projekt vpeta že od vsega začetka.

V prototipni fazi je namreč Ford izdelal dvajset dostavnikov, ki so jih različna angleška podjetja testirala in z njimi prevozila več kot 240 tisoč testnih kilometrov. Hidria je tako k vpisu v zgodovino pripomogla s komponentami, ki so sestavni del elektromotorja tega priključno-hibridnega dostavnika. V drugi polovici naslednjega leta bosta Transit in Tourneo Custom s hibridno tehnologijo na voljo tudi v Sloveniji.

Napredni pogonski sistem ne bo značilen samo za dostavno verzijo, temveč tudi za bolj družinsko naravnani Tourneo Custom. Slednji ni več primeren samo za številčne družine, ampak se jih poslužujejo tudi bolj aktivni pari in posamezniki. Na precej enostaven način omogoča konverzijo v bolj blago počitniško različico, za kar se lahko zahvalimo premičnim in odstranljivim posameznim sedežem v drugi in tretji vrsti.

Za povrh vsega so prav v ta avanturističen namen pri Fordu dodali nov paket opreme – Active, ki pripomore k temu, da vozilo res izsto-



E-mobilnost dobiva pravi pospešek tudi pri dostavnikih.

pa. Robusten izgled odbijačev v kontrastni barvi je pri Fordu trend zadnjih nekaj let. Kljub temu da so dostavna vozila precej toga za oblikovanje, je Fordu uspelo predstaviti drugačno oblikovanje z izrazitim svetlobnim podpisom LED. Transit in Tourneo Custom v tem

res izstopata in ju preprosto ne morete zgrešiti.

Odlično zgodbo pa nadaljujejo tudi v notranjosti, kjer niso prav nič špartanski. Oblazinjenje sedežev je v kombinaciji usnja in blaga, pri izvedenki Active je to še bolj posebno. Za voznika so poskrbeli z vsemi sodobnimi asistenčnimi sistemi ter multimedijским sistemom



SYNC, ki je v »lebdечи« postavitvi na sredini armaturne plošče. Za razkošje in udobje seveda niso prikrajšani potniki v drugi in tretji vrsti, kjer je prostora res ogromno. Drugo vrsto sedežev je možno tudi obrniti in na ta način dobite vsestransko konferenčno postavitvev.

Fordov kombi pa je poseben tudi na področju vožnje. Izbirni mehanski diferencial z omejenim zdrsom izboljša oprijem, kar je primerno za bolj odročne in spolzke kraje. Ta je ob kombinaciji s paketom Active zaogotovo pika na i. Koristen je tudi sistem za stabilizacijo priklopnika. Ko ta zazna vijuganje ali zanašanje prikolice, samodejno zmanjša hitrost in s tem naredi vleko bolj nadzorovano. Dodatno pa sistem za prilagodljiv nadzor tovora prilagodi elektronski nadzor stabilnosti glede na skupno težo v samem kombiju.

Vsekakor je pohvalno, da se elektrifikacija ne dogaja zgolj pri osebnih avtomobilih, ampak so je deležni tudi dostavniki. Priključnim hibridom se bodo pri Fordu v naslednjem letu globalno pridružili tudi polno električni dostavniki in z največjo radovednostjo se bomo posvetili tudi njim. E-mobilnost namreč dobiva pravi pospešek in Hidria je na tem segmentu že vrsto let eden najpomembnejših soustvarjalcev inovativnih in prebojnih tehnologij in izdelkov prihodnosti.

NAJNOVEJŠI BMW-JEV E-SKUTER S HIDRIINIM GLAVNIM OKVIRJEM

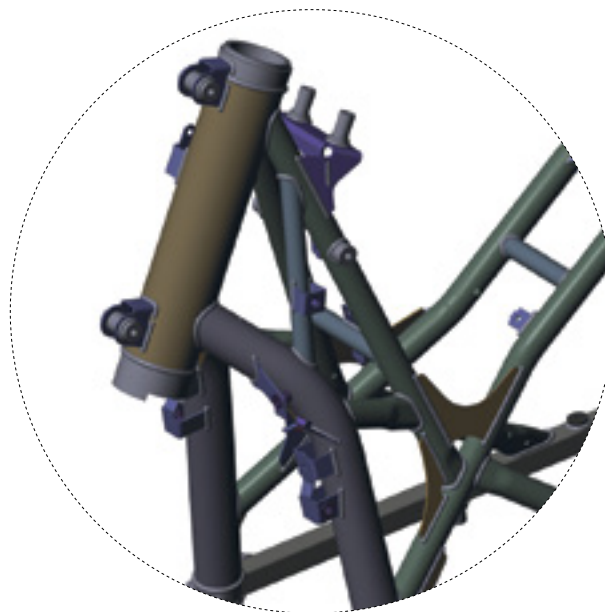
AVTOR: ERIK BLATNIK, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC

S prihodnjim letom bo priznani nemški proizvajalec premijskih avtomobilov in motociklov BMW začel prodajati svoj najnovejši električni skuter z delovnim naslovom Definition CE 04. Gre za edinstveni motocikel, ki mu ni para. Naša korporacija bo zanj proizvajala celoten glavni okvir in tako temu urbanemu posebnosti zagotavljala trdnost in okretnost.





Gre za tehnološko izjemno zahteven izdelek, zgrajen iz več kot 80 delov.



V nemškem BMW-ju svoj električni skuter z delovnim naslovom Definition CE 04 opisujejo kot urbani motocikel za ljudi, ki imajo trdna stališča in želijo sporočiti. Motocikel se tako oblikovno kot konceptualno precej razlikuje od skuterjev, ki smo jih bili vajeni do zdaj. Z geslom »priklopljen na življenje« urbanemu vozniku omogoča povezavo med analognim in digitalnim svetom, saj je ta edinstveni dvokolesnik hkrati prevozno in komunikacijsko sredstvo. S svojim električnim pogonom, zasnovano in inovativnimi rešitvami povezovanja pa si prizadeva na novo opredeliti segment skuterjev.

BMW-jevemu e-skuterju bomo zagotavljali visokokakovostne glavne okvirje. Ti v enem okvirju združujejo funkcije vseh treh – prednjega, glavnega in zadnjega okvirja. Gre za tehnološko izjemno zahteven izdelek, zgrajen iz več kot 80 delov. Našim vrhunskim inženirjem pa je uspelo! Vse to smo združili v izjemen izdelek, ki bo izdelan z dvema novima robotskima varilnima celicama in obdelan v novem CNC obdelovalnem centru, trenutno največjem v Hidrii. Za to investicijo smo namenili več kot pol milijona evrov, ter za industrializacijo in razvoj projekta vložili več kot štiri tisoč ur dela.

S tem poslom še dodatno utrjujemo svoj položaj enega najpomembnejših dobaviteljev okvirjev za nemški BMW, kar je izredna referenca in kompetenca na zahtevnem avtomobilskem in motociklističnem tržišču. Poleg tega s tem projektom vstopamo tudi v pomemben segment izdelave električnih motociklov prihodnosti. V BMW-ju namreč verjamejo, da se razvoj e-mobilnosti ne bo zauzavil le pri avtomobilih in skuterjih, ampak bodo v prihodnje električni tudi športni motocikli. S tem pa se nam odpirajo tudi nove priložnosti, saj smo že zdaj z inovativno proizvodnjo ključnih delov pogonskih elektromotorjev prisotni v mnogih najprestižnejših električnih vozilih sveta.

ŽE DANES ZA LADIJSKE POGONE PRIHODNOSTI

AVTORJI: DR. BOŠTJAN BERGINC, PETER URŠIČ IN ERIK BLATNIK,
FOTO: ARHIV HIDRIE

Sistem za merjenje tlaka
med zgorevanjem
velikih ladijskih motorjev

V Hidrii ne sokreiramo le zelenih avtomobilov prihodnosti, pospešeno transformiramo tudi ladijski promet. Ta je velik porabnik goriva, v ozračje pa izpušča ogromne količine škodljivih emisij, kot sta CO₂ in NOx. Zato smo razvili poseben izolacijski ojačevalnik ISOAMP, ki skupaj z mednarodno nagrajenim senzorjem tlaka Hidria Optymus PSG tvori celovit in robusten sistem za merjenje tlaka med zgorevanjem velikih ladijskih motorjev. S tem ladjam omogočamo bistveno nižjo porabo goriva in pomembno zmanjšujemo škodljive izpuste.

V elike čezooceanke dnevno porabijo tudi do 200 tisoč litrov goriva. Prostornina samo enega valja je 100 litrov. Moči teh motorjev pa se gibajo od nekaj MW do približno 100 MW. Za primerjavo, avtomobilski motorji imajo običajno štiri valje, skupno prostornino valjev dva litra in moč okoli 0,1 MW. Zato ne preseneča, da ladijski promet v naravo sprošča ogromne količine strupenih in za zdravje škodljivih izpustov. Naša inovativna in prebojna rešitev, ki je nastala na podlagi mednarodno nagrajenega sistema za hladni zagon dizelskega motorja s senzorjem tlaka Optymus PSG, to radikalno izboljšuje. Izolacijski ojačevalnik ISOAMP namreč omogoča zanesljivo merjenje tlaka in zaprtozančno kontrolo zgorevanja gori-

va v velikih ladijskih motorjih. S tem se pomembno zmanjša poraba goriva in izpusti škodljivih NOx. Letni prihranki za eno veliko ladjo pa se merijo v milijonih evrov.



Okolijska zakonodaja se je do nedavnega ukvarjala predvsem s cestnim potniškim prometom, zdaj prihajajo na vrsto delovni stroji, vlaki, ladje, generatorji elektrike.

pomembno je dejstvo, da je naš senzor tlaka v ISOAMPU v dobri meri že pripravljen tudi na vodik, ki je najbolj obetavno alternativ-

Bistvena prednost naše rešitve, ki ji je Gospodarska zbornica Slovenije podelila tudi srebrno priznanje na tradicionalnem Dnevu inovativnosti, je cena in robustnost celotnega merilnega sistema. Nekateri ladijski motorji namreč uporabljajo izjemno drage laboratorijske senzorje tlaka s pripadajočimi nabojnimi ojačevalniki. Pri takih rešitvah pa je poleg visoke cene lahko težava tudi v robustnosti. Zelo pomembno je dejstvo, da je naš senzor tlaka v ISOAMPU v dobri meri že pripravljen tudi na vodik, ki je najbolj obetavno alternativ-

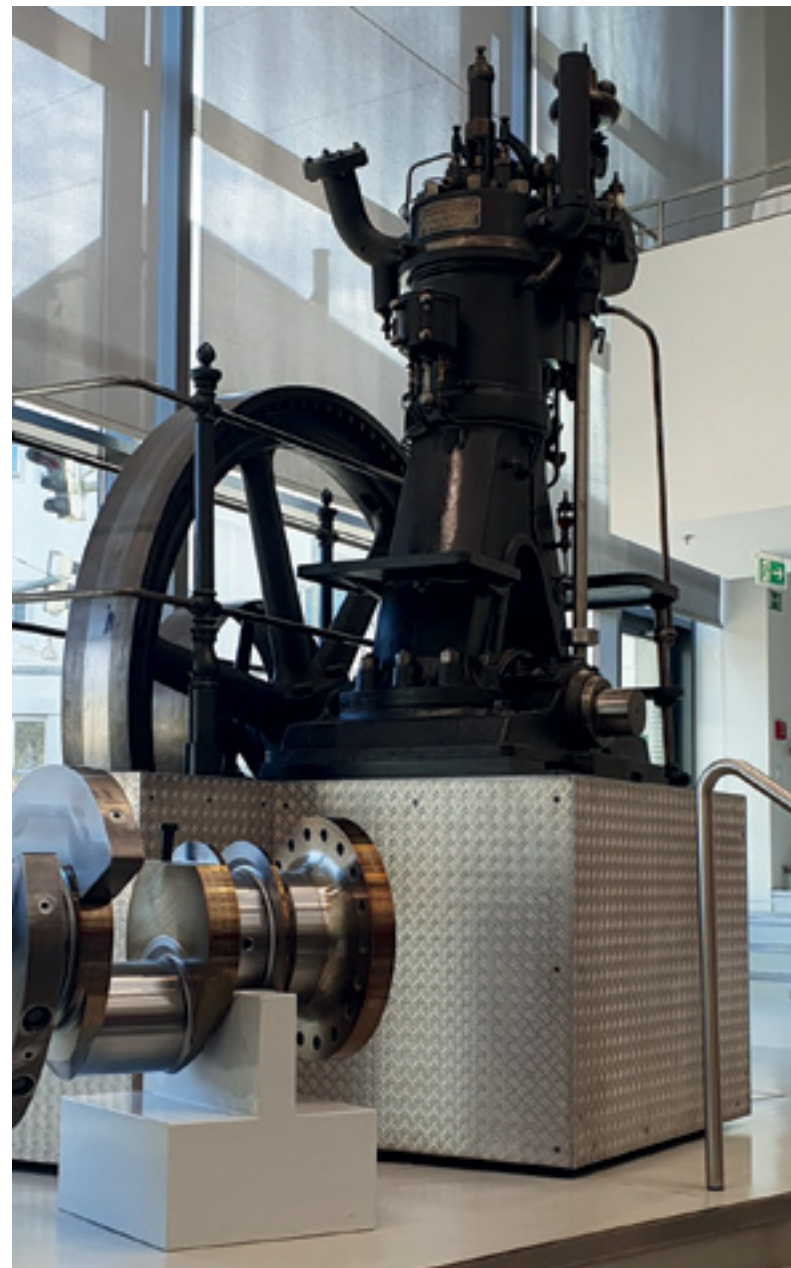


no gorivo za ladijski prevoz. Njegovo izgorjevanje je povsem neškodljivo, saj je edini stranski produkt vodna para. A pri tem je treba poudariti, da je vodik ekološko nevtralen gorivo le ob pogoju, da pri proizvodnji ne povzročamo nobenih škodljivih vplivov na okolje.

Za naš ISOAMP se že aktivno zanimajo praktično vsi proizvajalci motorjev na notranje zgorevanje. Pri tem izstopajo predvsem izdelovalci večjih motorjev do 20 valjev in s prostorninami valjev do 100 litrov. Okolijska zakonodaja se je do nedavnega ukvarjala predvsem s cestnim potniškim prometom, zdaj pa se je začela osredotočati tudi na delovne stroje, vlake, ladje, generatorje električne energije in podobno. Razvojno zato sodelujemo s finskim podjetjem Wärtsilä s proizvodnjo motorjev blizu nas, v Trstu, podjetjem MTU v lasti Rolls-Roycea, Caterpillarjem in drugimi. Naš trenutno največji partner in kupec pa je podjetje MAN Energy Solutions, ki je del koncerna Volkswagen. V tej pomembni nemški skupini smo za-

radi številnih let zelo uspešnega sodelovanja že pridobili velik ugled in zaupanje.

Prepričani smo, da velikih motorjev na notranje zgorevanje še dolgo ne bo mogoče nadomestiti z električnimi motorji. Ti bodo prevladovali predvsem v avtomobilih, medtem ko bodo veliki klasični motorji še vedno poganjali stroje in ladje ter proizvajali elektriko še desetletja po tem, ko v avtomobilih motorjev na notranje zgorevanje ne bo več. Bodo pa ti veliki motorji zaradi enormnih potreb po količini energije za čezoceanske ladijske prevoze gnani na vodik, ki je tudi edina realna alternativa sedanjim tekočim ladijskim gorivom. Priložnosti za naš nov inovativni izdelek zato ne bo zmanjkalo. Nasprotno, število kupcev, ki bi ga imeli vgrajenega v svojih ladijskih motorjih, je iz dneva v dan več.



INTERVJU Z NEKDANJIM POMORCEM, ZDAJ VODJO PROJEKTNE PISARNE V HIDRII, SAŠO BACKERJEM

RAZVOJ LADIJSKIH MOTORJEV JE TREBA AKTIVNO SPREMLJATI

AVTOR: ERIK BLATNIK, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC, OSEBNI ARHIV SAŠA BACKERJA





Saša Backer se je že leta 1992 zaradi želje po spoznavanju sveta in različnih kultur odločil za delo na ladji. Odplul je novim dogodivščinam in izkušnjam naproti. Kot pomorec strojnik je bil na ladji zaposlen pet let, na svojo zadnjo plovbo, pravi ji tudi poročno potovanje, pa se je podal le tri dni po poroki, in to sam. S sodelavci in prijatelji v Hidrii se ob kavi rad spominja teh edinstvenih časov. Zanimive zgodbe je zaupal tudi za našo revijo.

Kakšno delo ste opravljali na ladji?

Po zaključeni srednji šoli za ladijskega strojnega tehnika sem najprej opravil t. i. asistenturo. To pomeni, da sem se eno leto spoznaval z delom na ladji, v mojem primeru s strojem oz. pogonskim motorjem. Pri tem sem občasno opravljal najbolj črna in umazana dela, čistil kolektor zraka, lovilne prekate goriva, olj in podobno. Po končanem izpitu za 3. častnika stroja pa sem prevzel odgovornost za ladijski kotel, uparjalnik izpušnih plinov, cevovode, ventile in vse črpalke, ki jih je na ladji okoli 26, uporabljajo pa se za hlajenje, uravnavanje balastnih tankov, pitne vode in sanitarij.

Izjemno odgovorno delo. Kako denimo poteka delovni dan na ladji?

Na avtomatiziranih ladjah je urnik relativno normalen, od osmih do šestnajstih s 24-urnimi dežurstvi na vsake tri dni. Na polavtomatiziranih ladjah pa smo se trije menjali na vsake štiri ure, 24 ur na dan, vsak dan. Delovanje ladijskega motorja in vsega, kar je z njim povezanega, mora biti pod stalnim nadzorom. Potem so tu še dela v luki, ko je ladja zasidrana in se na njej opravljajo večji posegi. Takrat lahko delo poteka neprekinjeno tudi 23 ur skupaj, denimo za servis enega cilindra glavnega motorja.

Zelo dinamično in na čase tudi izjemno stresno. Kakšen človek moraš biti za tovrstno delo?

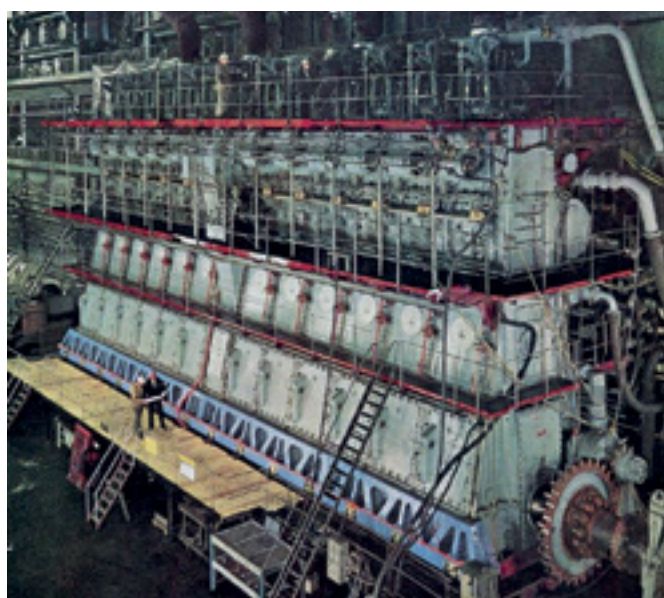
Predvsem osebno stabilen in razumevajoč do sočloveka. Posadka namreč šteje okoli 20 ljudi, ki od šest do devet mesecev skupaj živijo in dihaajo na 180 do 220 metrov železja. Ob tem lahko tudi do 50 dni ne vidijo kopnega, kar je psihološko zelo obremenjujoče. Na ladji je skoraj nemogoče reči »to ni moje delo«. Vsaka okvara mora biti odpravljena, saj drugače lahko sledi najbolj črn scenarij in resna grožnja našemu preživetju. Delo v stroju poteka tudi pri + 52 °C ter nagibanju ladje do 25° v eno stran, skupaj tudi do 50° v obe smeri. V takih pogojih je težko hoditi, kaj šele delati.

Tudi zanimivih anekdot ob takem delu ne zmanjka. Nam zaupate kakšno?

Ne, teh pa na ladji res ne zmanjka. V 90-ih, ko mobilna telefonija še ni bila razvita, smo imeli na ladji zaposlenega radiotelegrafista in smo novice iz sveta dobili pretipkane na papirju. A le, ko je imel on čas. Za smrt Fredija Mercurija sem izvedel šele en mesec po njegovi smrti. Časopis Primorske novice pa smo z dolgim zamikom dobivali le v nekaterih pristaniščih in potem brali, kaj se je pri nas v Sloveniji dogajalo pred dvema, tremi meseci.



Hidria prepoznava potrebo po osebni rasti sodelavcev in na tem področju dobro deluje.



Nikoli pa ne bom pozabil obiska nekega starejšega slovenskega para v Vancouvru, kjer so nam postregli s tipičnim kosilom, lososom na več načinov. Mož je vse nas vprašal, če bomo ob tem spili kozarček vina. Seveda smo mu pritrdili in ga je šel iskati v kuhinjo. Medtem ga je žena opozorila, da mu je zdravnik dejal, da lahko spije le en kozarec na dan. Pa je možakar prišel iz kuhinje kar s polnim pivskim vrčem vina in pritrdil zdravnikovem nasvetu. O velikosti kozarca pa ni bilo govora.

V Hidrii ste zaposleni že enajsto leto. Zakaj ravno naša korporacija?

Pred tem sem bil 11 let zaposlen v drugem podjetju v komerciali za prodajo avtomobilskih rezervnih delov, a je družba žal propadla, zato sem v tem segmentu iskal nove izzive. Našel sem Hidrio in vztrajal kljub temu, da so mi nekateri medtem ponujali višje plače.



Na ladji moraš biti osebno stabilen in razumevajoč do sočloveka.

Danes vem, da sem izbral pravilno. S časom sem tudi spoznal, da naša korporacija prepoznava potrebo po osebni rasti sodelavcev in na tem področju dobro deluje.

Zdaj Hidria vstopa tudi v ladijski svet. Kako lahko maksimalno izkoristi priložnosti v tem segmentu?

Vemo, da je ladijski prevoz eden od najcenejših. Kljub trenutnim podražitvam goriva bo ostal aktualen še naprej. Treba bo še dodatno skrajšati čas transporta od luke do luke. Zato

bodo proizvajalci poizkušali z izboljšavami na tem področju. Razvoj ladijskih motorjev je zato treba aktivno spremljati. Glede na svetovne zahteve po znižanju ogljičnih odtisov, omejitvah izpustov, porabi goriv, verjamem, da bo še veliko izzivov s strani proizvajalcev. Tu pa lahko svoj del pomembno odigra naša korporacija.



Kot nekdanji pomorec-strojnik poznate specifikke ladijskih motorjev. Kaj svetujete kolegom iz Hidrie Advancetec, ki so s sensoriko vstopili na to področje?

Ladijski motorji še vedno delujejo z nizkimi obrati. Glavno gorivo je mazut, ki mora biti segret vsaj na 40 °C, da postane tekoč in se ga brižga v glavni pogonski stroj s 120° C. S sensoriko je na tem področju možno še kaj izboljšati. Tu je še izkoriščanje izpušnih plinov in separatorsko ločevanje nečistoč/vode iz goriva. Seveda pa ne smemo zanemariti tudi manjših dizelskih motorjev, ki se uporabljajo kot pomožni generatorji na čezoceanskih ladjah, za vlačilce, ribiške kočice oz. večje jahte kot glavni pogonski motor. Povsod tu znanje Hidrie lahko pomembno pomaga pri izboljševanju izkoristkov motorja in zmanjševanju izpustov.



Zdaj v morju uživam na drugačne načine.

Vas še kdaj zamika morje, ogromni oceani in neskončne plovbe, ali ste raje na kopnem?

Ne morem si predstavljati, da bi še »tolkel« morje, kot radi rečemo na ladji. Na srečo lahko zdaj v morju uživam na drugačne načine.

Vsekakor pa bi bilo zanimivo, in to je tudi moj cilj, doživeti plovbo s križariko in teden ali dva preživeti na odprtem morju, na veliki ladji, kjer drugi delajo, ti pa počivaš. Za konec pa še ena zanimivost. Ko sem zaključil kariero pomorca, me je mlad sovaščan vprašal za nasvet glede pomorskega dela in dela na ladji. Ta »mladenič« je danes dekan na Fakulteti za pomorstvo in promet v Portorožu, prof. dr. Peter Vidmar.

HIDRIINIM INOVATORJEM NAJVEČ PRIZNANJ ZA INOVATIVNOST

AVTOR: IVAN KOSMAČ, FOTO: GOSPODARSKA ZBORNICA SLOVENIJE IN ARHIV HIDRIE

Na Dnevu inovativnosti, ki ga vsako leto prireja Gospodarska zbornica Slovenije – GZS so naši inovatorji prejeli največ nagrad. Zlato priznanje za najboljšo inovacijo v Sloveniji so dobili za Elektronsko komutirani ventilator EC R18 BIG-R. Kot glavni prijavitelji oz. soprijavitelji pa smo osvojili še tri srebrna priznanja.

Med zlatimi priznanji je bila Hidriina inovacija Elektronsko komutirani ventilator EC R18 BIG-R. Z njo pomembno prispevamo k zmanjšanju globalnega

segrevanja. V primerjavi s konkurenčnimi ventilatorji naš BIG-R dosega do 20 odstotkov boljšo energetsko učinkovitost, v življenjski dobi pa zagotavlja do 5000 kg manj emisij CO₂. Big-R ventila-





tor odlikuje tudi modularna zasnova inverterja in programabilen uporabniški vmesnik, patentirana termična bariera, ki omogoča delovanje ventilatorja do ekstremnih temperatur. FW MOTION skupaj z vgrajenimi senzori vibracij in temperatur omogoča diagnostiko delovanja in preventivno vzdrževanje. Z MODBUS RTU ter brezžično komunikacijo NFC pa je zagotovljena polna povezljivost ventilatorja s sodobnimi in z Industrijo 4.0 skladnimi napravami KGH.

Kot glavni prijavitelji smo osvojili tudi srebrno priznanje za inovacijo Izolacijski ojačevalnik za pretvorbo signala senzora tlaka – ISOAMP. Ta omogoča uporabo mednarodno nagrajenega sistema za hladni zagon dizelskega motorja s senzoriko tlaka Hidria PSG Optymus pri praktično vseh motorjih z notranjim zgorevanjem. Pri tem je Hidriina ekipa razvojnikov sledila zahtevam proizvajalcev velikih ladijskih motorjev, ki zahtevajo galvansko ločitev senzora od motorja in obenem tokovni izhodni signal (4–20 mA). ISOAMP je analogno vezje, ki z veliko natančnostjo in pod vsemi obratovalnimi pogoji pretvori napetostni izhodni signal PSG v tokovni izhodni signal ter po-

skrbi tudi za galvansko ločitev teh signalov. ISOAMP je vgrajen v robustno, popolnoma vodotesno ohišje, ki zagotavlja zelo dolgo življenjsko dobo v zahtevnih pogojih delovanja.

Inovacija IQwood – Stroj za mozničenje masivnih lesenih sten pa predstavlja inovativni stroj, ki omogoča masivno proizvodnjo

mozničenih masivnih lesenih sten, in sicer pod lastno blagovno znamko IQwood. S tem bo podjetje postalo eno izmed največjih ponudnikov tovrstnih visokotehnoloških lesenih izdelkov v Evropi.

Pri tretji srebrni inovaciji Industrializacija nove generacije EFI-P pa je Hidriina inovacijska ekipa razvila unikatno avtomatizirano montažno linijo za sestavo relejev, ki so ključna komponenta zaščitnih

stikal. Gre za varnostni izdelek z zelo zahtevnimi karakteristikami delovanja. Avtomatizirana linija omogoča kontrolo vseh komponent izdelka z izjemno visoko stopnjo ponovljivosti. Za našo korporacijo inovacija pomeni pomembno referenco v elektroindustriji, s tem smo v tej panogi prvič zgradili avtomatizirano linijo za potrebe čiste sobe.



Za priznanja na nacionalni ravni se je potegovalo 41 najboljših inovacij iz vse Slovenije. Podeljenih je bilo 9 zlatih, 31 srebrnih ter 1 posebno priznanje za inovacijski izziv – inovacije, ki rešujejo izzive covid-19.

PRIPRAVLJENI SMO NA OBZORJE EVROPA

AVTOR: ROK PODOBNIK, FOTO: ISTOCK



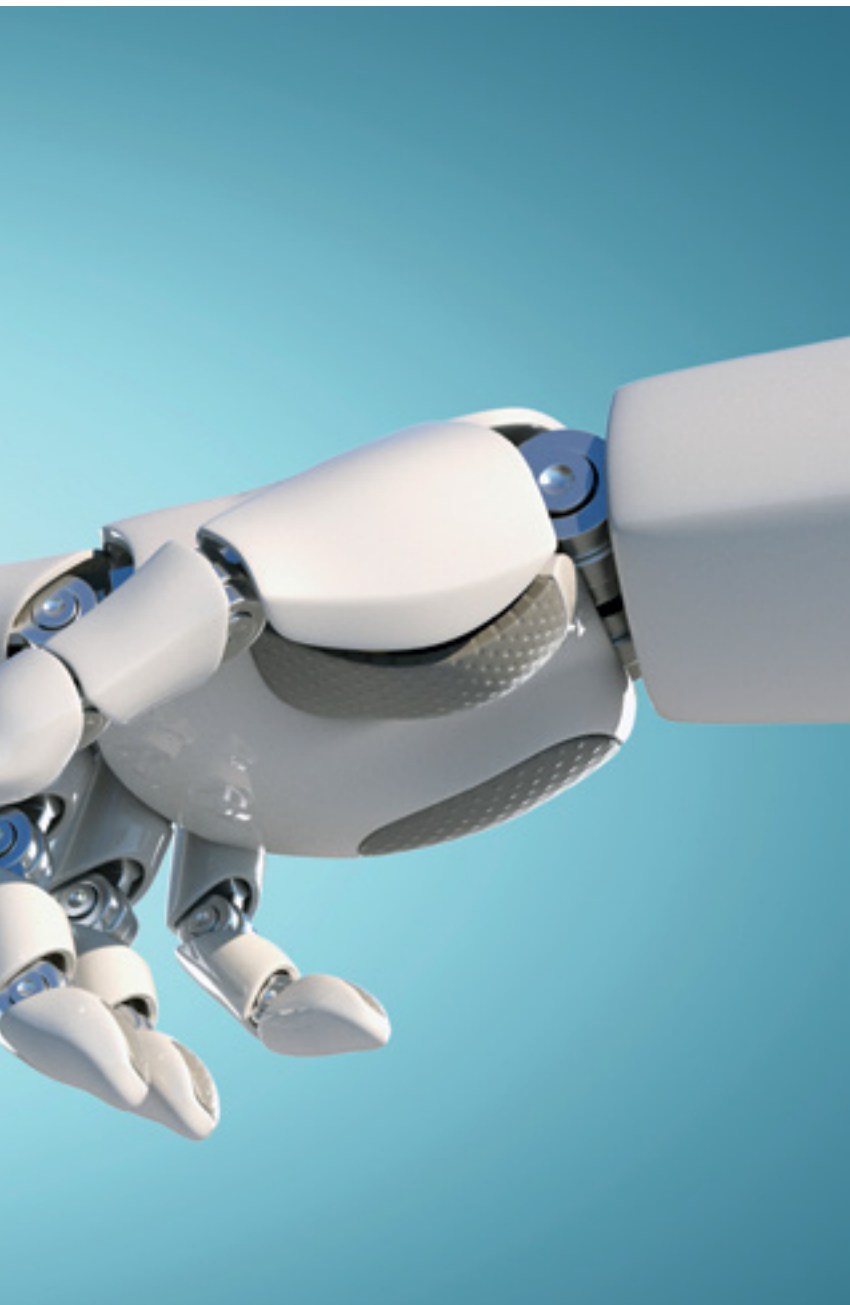
S sodelovanjem v programih EU za razvoj in inovacije imamo že dolgoletne izkušnje, v prvem leta 2008. Še posebej uspešni smo bili v programu Obzorje 2020, kjer smo sodelovali v kar štirih mednarodnih projektih – FACTS4WORKERS, LightMe, SOPHIA in COMBILASER. Slednjega smo tudi uspešno koordinirali. Prihaja pa Obzorje Evropa z največ sredstvi do zdaj, zato se s projekti EU že veselimo novih partnerstev.

V začetku leta 2021 je EU v javnost posredovala prve podatke o razpisih iz novega okvirnega programa Evropske unije za raziskave in inovacije, imenovanega Obzorje Evropa (Horizon Europe). Potekal bo med letoma 2021 in 2027. Skupna vrednost finančnih sredstev, namenjenih raziskovalno razvojnim aktivnostim bo največja do zdaj. Zanje bo namenjenih kar 95,5 milijarde evrov. S programom se želi EU uspešno soočiti z globalnimi okoljskimi, tehnološkimi, demografskimi in podobnimi izzivi sodobnega sveta ter zagotoviti močan steber evropske industrijske konkurenčnosti podjetij.

V okviru Obzorja Evropa se v Hidrii nameravamo osredotočiti predvsem na projektne pobude in poiskati razvojne priložnosti

v različnih mednarodnih partnerstvih. Tako bomo sodelovali pri razvoju inovativnih in prebojnih rešitev na področjih elektrifikacije vozil, razvoja komponent za baterijske sisteme električnih in hibridnih vozil, razvoja novih proizvodnih procesov in uvajanja rešitev Industrije 4.0. Pa tudi pri razvoju naprednih tehnologij varjenja ter uvajanja novih lahkih kovinskih materialov v proizvodnjo.

Prve razpise v okviru Obzorja Evropa pričakujemo poleti, izbrani projekti pa bi se začeli izvajati januarja prihodnje leto. Hidriina projektna pisarna že od lanske jeseni intenzivno pripravlja prve projektne prijave za spopad s konkurenco, ki predstavlja najboljše, kar Evropa premore na področju znanstvenega in indu-



Naša projektna pisarna že od lanske jeseni intenzivno pripravlja prve projektne prijave za spopad s konkurenco.



Naša korporacija je v vseh letih delovanja širom Evrope, v Bruslju, spletla močne bilateralne vezi. Povezave uspešno negujemo tudi preko članstva v ključnih evropskih združenjih, kot so CLEPA (Združenje evropskih avtomobilskih dobaviteljev), EARPA (Evropsko združenje avtomobilskih razvojnih inštitutov, kjer sodelujemo preko Razvojnega centra SiEVA), EGVIA (Evropsko združenje za zelena vozila) in ERTRAC (Evropska tehnološka platforma za cestni promet). Preko sodelovanja v evropskih projektih smo se tesno povezali z največjimi evropskimi institucijami, med katerimi so najpomembnejši inštitut Fraunhofer (Nemčija), IK4 Research Alliance (Španija), univerza v Sheffieldu in univerza Brunel (obe v Veliki Britaniji), italijanski inštitut za tehnologijo IIT (Italija) ter razvojni center Virtual Vehicle in liverski inštitut ÖGI (oba v Avstriji).

strijskega razvoja in inovacij. Z vrhunskimi partnerji sestavljamo konzorcije, v okviru katerih bomo kandidirali na razpisih. Kako huda je konkurenca na tem področju, kaže delež uspešnih prijav, ki so v povprečju le 15-odstotno uspešne.

A tudi trud, vložen v pripravo vsebin, nikoli ni zaman. Med pripravo projekta med člani konzorcija, ki jih je v projektu povprečno 10 do 15 in predstavljajo najboljše od najboljšega v Evropi, prihaja do izmenjave različnih znanj in izkušenj. To pa vsakega od partner-

jev dvigne na višji nivo razumevanja problematike. Hkrati nam priprava prijave nudi tudi vpogled v znanja in kompetence partnerjev, razumemo smeri razvoja

in s tem krepimo naše kompetence. Najpomembneje pa je, da se v času priprave med sodelujočimi stkejo izjemne povezave z vrhunskimi raziskovalci, na katere se lahko obrnemo tudi pri reševanju tekoče problematike. O napredku in uspešno pridobljenih projektih,

v kar ne dvomimo, vas bomo obveščali v prihodnjih številkah revije Hidria.



Med člani konzorcija pride do izmenjave različnih znanj in izkušenj.

KADROVSKI KOMENTAR DIREKTORJA HIDRIE ANDREJA REJCA

USPEŠNO SE SOOČAMO S SODOBNIMI KADROVSKIMI IZZIVI

FOTO: ROBERT ZABUKOVEC IN ISTOCK



V zadnjem kvartalu letošnjega leta, polnega izzivov, priložnosti in uspehov na vseh področjih, lahko že dobro ocenimo prehojeno pot. Zaradi izjemno visokih naročil je imela tudi Hidriina služba za področje kadrov veliko dela s pridobivanjem dodatnih sodelavcev, predvsem v proizvodnji. Ko gre za sodelavce iz tujih držav, je treba poskrbeti za precej administrativnih postopkov, istočasno pa tudi iskati nastanitve.

Letos je bila nekoliko povišana tudi stopnja bolniških odsotnosti. To tematiko redno naslavljamo in skozi mnoge aktivnosti delujemo v smeri, da bi bolniške odsotnosti minimizirali s preventivo. V letu 2022 kot dodaten ukrep zato uvajamo še vzpostavitev sistema zavarovanj za hitrejši dostop do specialističnih pregledov vseh zainteresiranih sodelavcev in tako našim zaposlenim omogočamo zdravo in varno delovno okolje. V tem letu smo naredili tudi precejšen korak pri nagrajevanju, kar je pozitivno. To področje smo dodatno sistemsko uredili, poenotili principe, poleg tega pa namenili višje mase tako za fiksne kot variabilne dele plač.

Zopet lahko več aktivnosti izvajamo tudi na ključnih področjih razvoja in izobraževanja kadrov. Poudarek dajemo ponovni obuditvi Hi-

driine akademije vodenja. Ta je po 13 letih letos znova zaživela. 17 naših mladih potencialnih bodočih vodij se skozi različne vsebine in nujno potrebne vodstvene veščine kali za vodenje v prihodnosti. Intenziteto izobraževanj vseh oblik, tako internih kot eksternih, moramo nadgrajevati v prihodnjih letih, saj so nam omejitve, ki so prišle skupaj s covidom-19, precej zmanjšale možnosti njihovih izvedb.



S podjetji v naši okolici končno ubiramo skupen pristop, ki vsem zagotavlja še večji uspeh.

tos praznuje že 50-letnico delovanja. Predpogoj za to so že v osnovi znanja in izzivov željni novi zaposleni, ki pa jih na tehničnem področju po celotni Sloveniji primanjkuje. Da bi te razmere v prihajajočih letih izboljšali, se intenzivno povezujemo z izobraževalnimi ustanovami v lokalnih okoljih, v katerih delujemo. Prizadevamo si,

Konstantna nadgradnja kompetenc vseh sodelavcev pa je zagotovo eden od ključnih pogojev za nadaljnji uspešen razvoj Hidrie, ki le-



da bi skupaj s šolami že pri osnovnošolskih vzbudili zanimanje in strast za tehnične poklice ter tako imeli čez nekaj let dovolj strokovnjakov za tehnično najzahtevnejše izzive.

Za obvladovanje izzivov smo se še bolje povezali z nekaterimi podjetji v okolici. Izmenjujemo si znanja in izkušnje ter končno ubiramo skupen pristop, ki nam vsem zagotavlja še večji uspeh. Osnova za to je bila postavljena že v začetku epidemije covid-19, ko je bilo skupno usklajevanje ukrepov res zgledno. In zakaj novi ko-

ronavirus omenjam šele na koncu? Zato, ker z optimizmom verjamem, da se koronakriza, ki je, kot že omenjeno, v skoraj dveh letih prinesla ogromno kadrovskih izzivov, počasi res bliža koncu.

Jesen in zima bosta sicer še vedno prinašali določene ovire, ki pa smo jih v Hidrii doslej z ustrežno zavzetostjo in doslednostjo pri ukrepih uspešno obvladovali. Veselimo pa se že obdobja, ko bomo lahko polno pozornost še bolj posvetili razvojnim kadrovskim tematikam in covid-19 ne bo več tako zelo pomembna točka na naših dnevnih redih.



*Optimistično verjamem,
da se koronakriza, ki je v skoraj
dveh letih prinesla ogromno
kadrovskih izzivov, počasi
res bliža koncu.*



INTERVJU Z DR. PETROM BALOHOM, STROKOVNJAKOM ZA VODITELJSTVO

EKIPA JE VSE

AVTOR: TONJA BLATNIK, FOTO: OSEBNI ARHIV, ISTOCK



Dr. Peter Baloh je partner v E2grow, podjetju, ki je plod slovenskega znanja in hkrati eno izmed le treh Gallupovih partnerskih podjetij na svetu. Da je to svojevrsten dosežek, priča dejstvo, da Gallup že 80 let zaseda vodilno mesto med organizacijami na področju raziskav in psihologije dobrega vodenja in zavzetosti.

Kaj se dogaja na trgu dela? Kakšni so večji premiki, trendi?

V zadnjem letu se dogajata dva izjemna tektonska premika. Ljudje so močno začeli zahtevati smiselnost dela. Prvič v 60 letih raziskav o organizacijah in vodenju je organizacija Gallup ugotovila, da ljudje želijo ne le zaposlitev, temveč dobro zaposlitev. Da želijo človeško interakcijo in smisel, ne le transakcijske odnose in plačo konec meseca. Delo od doma je bil katalizator prebujenja in v ZDA in Zahodni Evropi namerava kar 40 odstotkov ljudi dati odpoved, 64 odstotkov od njih tudi če ne bi imeli pogodbe z novim delodajalcem.

Drugi, ki je deloma povezan s prvim, deloma pa s povečano zahtevnostjo in pričakovanji kupcev ter nesporno enim – globalnim – trgom, pa je, da se je začela vojna za ljudi. Edine rešitve, s katerimi lahko na svetu uspemo, so vrhunske. Prve, najinovativnejše, najbolj dodelane. Za to potrebujemo najboljše strokovnjake, in-

ženirje, informacijske tehnologe, izobražene upravljavce modernih strojev. Teh ljudi pa kronično primanjkuje.

Oba trenda sta za ambiciozne delodajalce tudi izjemna priložnost. Če lahko ponudimo vizijo, rast, poslanstvo in predvsem visoko učinkovito, v ljudi usmerjeno kulturo, najboljše vrhunske kadre lažje privabimo.



Nove generacije zaposlenih želijo biti del ekipe, ki jih bo popeljala do stopničke na olimpijskih igrah.

Številna podjetja se soočajo s pomanjkanjem kadrov v proizvodnji. Kaj opažate vi?

Tudi za proizvodna delovna mesta se vedno dobi ljudi, če je podjetje dobro.

To vidimo v ambicioznih proizvodno-razvojnih organizacijah, s katerimi aktivno delamo. Je pa ključno, da proizvodnja ni obravnavana ločeno od ostalega dela podjetja. Se morajo pa komunikacija vizije, uspehov, smiselnosti produktov in doprinosa osebe, pa razvoj človeka in kakovostna interakcija namesto transakcijskih pogovorov preseliti tudi na



Običajni poklici dobivajo dodatni sloj zahtevnosti in specializacije.



Dr. Peter Baloh

linijo. Nič drugače ni kot pri ostalih delovnih mestih v podjetju. Ekipa je vse.

Kako bo avtomatizacija vplivala na karijerne možnosti – ali bomo morali vse znati, vedeti več? Bo še prostor za enostavno delo? Ali se bodo vsled tega rojevali novi poklici?

Zagotovo se zahtevnost in vsebina potrebnih znanj širi. Katera bomo potrebovali v proizvodni liniji, ko bodo sodelovali koboti, ki jih žene umetna inteligenca? Katera potrebujejo informacijski tehnologi, da razvijejo nove informacijske rešitve? Katera znanja potrebujejo vodje za res dobro vodenje? Običajni poklici dobivajo dodatni sloj zahtevnosti in specializacije, predvsem zaradi velikih možnosti hibridnega dela. Poznam operaterja posebnih strojev, ki jih uporabljajo v le 48 podjetjih na svetu. Z njimi ima sklenjene tudi 10-letne pogodbe o storitvah, ki jih zaradi napredka tehnologije, možnosti nastavljanja fizičnih paramet-

rov na daljavo od pandemije naprej izvaja kar na daljavo. Pred tem je opravil povprečno med 70 in 90 potovanji na leto.

Kaj prinašajo novodobne generacije v svet posla, dela? Kako naj jih delodajalci navdušijo, zadržijo, privabijo?



Začela se je vojna za ljudi, zato lahko uspemo le z vrhunskimi rešitvami.

Prinašajo posebna pričakovanja. Smiselnost zaposlitve, priložnost za razvoj, zahtevo po odgovornosti. Željo po tem, da spremenijo svet ali pa vsaj vplivajo nanj. Neomejenost z lokalnim okoljem. Zahtevo po tem, da vodja vrhunsko vodi posameznike in ekipo. Zahtevo po hibridnem delu in zahtevo po tem, da vodja vidi njihove odlike ter da na njih gradi.

Zahtevo po modernih, kakovostnih sodelovalnih rutinah, v katere padejo. Prinašajo tudi veliko mero netolerance do vsega nasprotnega. Če povem v športnem žargonu, želijo biti del ekipe, ki jih bo popeljala na stopničke na olimpijskih igrah. Želijo okolje in kouča (vodjo), ki jih bosta pomagala zgraditi do te mere, da bodo soustvarili ekipni uspeh.

KOMENTAR RAVNATELJICE GIMNAZIJE JURIJA VEGE IDRIJA KARMEN VIDMAR O SODELOVANJU

DIJAKE PRIPRAVLJAMO NA PRIHODNOST

FOTO: ERIK BLATNIK IN ROBERT ZABUKOVEC



Ob častitljivi 120. obletnici prve slovenske realke se je smiselno zazreti v njeno bistvo in se vprašati, kam naj nas vodi šolski sistem v prihodnosti. To, da je bila prva slovenska realka ustanovljena ravno v Idriji, ni bilo naključje, ampak rezultat večstoletnih prizadevanj Idrijčanov, ki so želeli svojim otrokom ponuditi odlično izobrazbo. Seveda pa je bilo to dejanje tudi odraz potreb tedanjega rudnika živega srebra po visoko usposobljenem tehničnem kadru in zmožnosti sodelovanja šolstva, gospodarstva in tedanjih lokalnih oblasti.



Ker pri vrhovni cesarski oblasti priprošnje in argumenti niso zalegli, je Idrija sama zmogla narediti korak naprej. Ustanovila je svojo lastno mestno realko, ki jo je prvih sedem let financirala občinska oblast z zajetno finančno podporo rudnika. Še več, kot učni jezik so uvedli slovenščino, kar je bilo v tistem času napredno in drzno dejanje. Tudi kasneje, ko je realka postala javna šola, so imeli nadarjeni otroci iz revnejših rudar-

skih družin možnost, da so se izobraževali, saj je bilo ustanovljeno podporno društvo, ki je zbiralo finančna sredstva.

Vse to nas mora navdajati s ponosom, hkrati pa nuditi zgled tudi za prihodnje rodove. Srčno upam in verjamem, da v Idrijčanih še vedno živi ta duh, ki se ne želi vdati usodi, ki jo pišejo drugi. Da obstaja volja za korak naprej, za prebojna in drzna dejanja tudi na po-



dročju izobraževanja. Pomembno je, da se slišimo, da se zavedamo drug drugega v tem prostoru, predvsem pa, da ni nič od tega, kar imamo, samoumevno in večno, saj lahko v vsakem trenutku, ko prenehamo negovati tradicijo, izgubimo tudi svojo prihodnost. To, da skupaj zmoremo več, je neizpodbitno dejstvo.

Zato ima šola sodelovanje z gospodarstvom v svojem genomu. Brez rudnika ne bi bilo realke. Dandanes si ne moremo predstavljati kakovostnega strokovnega izobraževanja na področju strojništva in mehatronike brez izdatne pomoči lokalnega gospodarstva. Sodobno opremljeni strojni delavnici, računalniške učilnice, 3D-skener in 3D-tiskalnik so temelj sodobnega izobraževanja, ki so ga deležni naši dijaki. V največji meri poskušamo slediti potrebam gospodarstva in dijake pripraviti na delovne procese, ki tečejo v največjih podjetjih v našem okolju.

Želimo si, da bi bilo izobraževanje naših dijakov še bolj fleksibilno, da bi čim lažje sledili potrebam. Zato smo s podporo lokalnega gospodarstva, Hidrie, Kolektorja, Ete, OC IMP Klima, ebm-papst ter Gospodarske zbornice Slovenije in ACS, slovenskega avtomobilskega grozda, poslali na Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport predlog, ki bi v poklicnem izobraževanju z dodatnim strokovnim usposabljanjem dijake v štirih letih pripeljal do dveh poklicev, mehatronika-operaterja in oblikovalca kovin ali pa mehatronika-operaterja in elektrikaarja, odvisno od potreb po kadrih v gospodarstvu. Upamo, da bodo naš

dobro pripravljen in utemeljen predlog pristojni na ministrstvu in na Centru za poklicno izobraževanje temeljito proučili in dokazali, da je tudi v izobraževanju možno izpeljati prebojne rešitve.

Gospodarstvo torej izjemno podpira strokovno izobraževanje, poleg tega pa se zaveda tudi vloge splošnega izobraževanja. Zato nudi podporo šoli pri ustvarjanju pogojev za krepitev ustvarjalnosti, podjetnosti, inovativnosti, družbene odgovornosti, digitalne pismenosti, odgovornosti do sočloveka in okolja. Vse to s ciljem, da bodo znali mladi takrat, ko bo prišel njihov čas, poiskati odgovore na številna vprašanja, ki družbo zaradi klimatskih sprememb, globoke socialne neenakopravnosti in vprašanj, ki se nanašajo na sobivanje v digitaliziranem svetu, v katerega se je rodila današnja mladina, danes postavljajo v skoraj brezizhoden položaj.



V največji meri poskušamo slediti potrebam gospodarstva in dijake pripraviti na delovne procese, ki tečejo v največjih podjetjih v našem okolju.

Zato si na naši šoli dovolimo, da dijake spodbujamo h kreativnosti, timskemu delu, odgovornosti za lasten uspeh ali neuspeh, jim damo možnost popravljanja napak ter jim pomagamo načrtovati delo in učenje. Na tak način jih pripravljamo na življenje v prihodnosti, kajti ta bo takrat, ko diplomirajo, povsem drugačna, kot si jo zamišljamo danes. Skupaj se zavedamo, da moramo dijake pripraviti na različne vrste prihodnosti, saj je svet dela postal raznolik, vsak dan se rojevajo novi poklici ter potrebe po novih veščinah in znanjih. Samo znanje, ki se razvija, pa bo lahko spremenilo svet.

OD NEKDAJ SI PRIZADEVAMO VZGAJATI IN RAZVIJATI ODLIČNE VODJE

AVTORICI: TANJA KENDA IN TJAŠA PERVANJA, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC

Vodenje danes postaja kompleksen izziv. Zahteva tudi mnogo znanja in veščin. V Hidrii se tega že dolgo dobro zavedamo. Akademija mladih ima zato pri nas bogato preteklost. Pred desetletjem smo pričeli pri sodelavcih mlajše generacije iskati in razvijati vodstvene potenciale. Kar nekaj od njih jih je danes na vodilnih položajih.

Letos smo v Akademijo mladih povabili 17 sodelavk in sodelavcev, ki imajo oziroma izražajo interes za vodenje in smo v njih obnem prepoznali vodstveni potencial. S tem jim omogočamo dostop do čim več znanja in kompetenc za bodoče naloge, izzive in vloge. Naša želja je, da večkrat oni izzovejo akademijo, kot ta njih. Želimo, da odnesejo več, kot so pričakovali. Program Hidriine akademije je zato sestavljen iz več modulov, kjer odkrivamo nove dimenzije voditeljstva in krepimo s tem povezane kompetence.

Na izobraževalnih srečanjih naši bodoči voditelji kažejo visoko motiviranost, proaktivnost, pozitivno energijo in drznost. V sodelovanju z njimi želimo razviti novo generacijo poslovnih voditeljev, ki bodo znali stopiti iz povprečja. Akademija je zelo prilagodljiva in usmerjena v sodoben način delovanja, kjer moramo biti tako posamezniki kot podjetja agilni. Vsebine prilagajamo tudi glede na želje in potrebe udeležencev. Osnovno vodilo pa so potrebe Hidrie in naša vizija, kako morajo na dolgi rok delovati novodobni vodje.

Najboljši slog ali način vodenja namreč ne obstaja. Edino kar šteje, je poznavanje in obvladovanje

različnih stilov vodenja. Sodobni vodja postaja mojster za sproščanje in aktivacijo človeških potencialov. Na pot tega raziskovanja je skupino mladih v eni izmed delavnic popeljal trener Miha Bavec iz podjetja Transformacija. Prisluhnili so tudi psihologu dr. Aleksandru Zadelu, ki jim je skozi praktične primere odpiral nove dimenzije in razmišljanja o čustveni inteligenci pri vodenju, pa



Pri usposabljanju mladih vodij upoštevamo tudi potrebe Hidrie in našo vizijo, kako morajo na dolgi rok izgledati novodobni vodje.

tudi sicer. Spoznali so, da vodja brez razvite čustvene inteligence ne more biti uspešen. Marjana Laibacher Rogelj, strokovnjakinja za celovite in manj konvencionalne rešitve na področju razvoja vodij in transformacij organizacijske kulture, pa jim je pojasnila organizacijsko kulturo za 21. stoletje.

Ob vsem so najbolj neprecenljive izkušnje in znanja, ki jih udeleženci prejemajo prav od svojih vodij in najvišjega vodstva, to je članov poslovnega odbora Hidrie. Vsi se z veseljem pridružijo srečanjem in našim bodočim vodjem prenašajo nasvete in vodstvene skrivnosti iz svoje bogate poslovne kariere.





Vodenje je storitvena dejavnost. Vodja daje posamezniku ali skupini to, kar posameznik ali skupina potrebuje. Vodja se torej obnaša v skladu s cilji, ki jih ima in ne v skladu s trenutnim razpoloženjem, lastnimi muhami in odzivi na vedenje drugih okoli njega.

dr. Aleksander Zadel,
specialist klinične psihologije



**Razviti želimo
novo generacijo
poslovnih voditeljev,
ki bodo znali stopiti
iz povprečja.**

POSTALI SMO STRATEŠKI RAZVOJNI PARTNER PROJEKTA »INŽENIRKE IN INŽENIRJI BOMO!«

AVTOR: ERIK BLATNIK, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC





V Hidrii se zavedamo izjemnega pomena inženirskih poklicev za razvoj naše korporacije. Ker želimo mlade spodbujati k aktivnemu odločanju za tovrstno delo, smo postali strateški partner projekta »Inženirke in inženirji bomo!«, ki že desetletje navdušuje mlade za tehnične poklice.

S strateškim sodelovanjem v projektu »Inženirke in inženirji bomo!« želimo spodbuditi razvoj talentov in navduševanje mladih za ustvarjalnost v tehniških poklicih in za inovativnost, ki bosta vodili k dvigovanju dodane vrednosti in konkurenčnosti. S projektom krepimo tudi zavedanje enakosti med spoloma in medgeneracijsko povezanost. Skupaj z ostalimi izjemnimi, inovativnimi ter trajnostno naravnanimi podjetji in izobraževalnimi institucijami, ki so pristopila k projektu, iščemo najboljše od najboljših in pomembno povezujemo gospodarstvo z mladimi, izjemnimi talenti.

V projekt, ki mlade spodbuja, da se vprašajo, v čem so dobri, kaj jih veseli in kaj okolje potrebuje, je v desetletju delovanja vstopilo že preko 70 organizacij. Projekt je preko različnih dogodkov do zdaj naslovil že več kot 5.600 mladih. Med njimi je bila lani tudi naša sodelavka dr. Špe-

la Bolka, ki se je na tekmovanju Inženirka leta 2020 uvrstila med deset najboljših inženirk v Sloveniji, kot vodja projekta Hidria Bond pa je istega leta zmagala na natečaju Ameriške gospodarske zbornice Slovenija (AmCham Slovenija) Best of the Best.

Projekt »Inženirke in inženirji bomo!« pomembno



Interes za tehnične in naravoslovne poklice se med mladimi iz leta v leto povečuje. Za to je zaslužen tudi projekt »Inženirke in inženirji bomo!«.

dopolnjujeta tudi Slovenski KVIZUM in KAM-bi. Prvi je kviz, s katerim želimo doseči večino Slovencev in utrjevati samozavest ter prepoznavnost Slovencev kot naroda inženirjev, inovatorjev in pionirjev. Drugi pa je aplikacija, namenjena srednješolcem, ki se še odločajo

za študij. Deluje tako, da mladi z vprašalnikom preverijo ujemanje svojih kompetenc s posameznimi inženirskimi profili in na spletu spoznajo posameznike v podjetjih ali drugih organizacijah, ki opravljajo ta poklic. Vse z namenom, da mladim kar se da približamo zanimiv svet tehničnih poklicev in inoviranja.

INTERVJU Z DR. TEREZIO KOVAČIČ, RAZVOJNO INŽENIRKO V HIDRII LAMTEC

VELIKO MI POMENIJO KLIMA IN LJUDJE

AVTORICA: HELENA PREGELJ TUŠAR, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC

Dr. Terezija Kovačič se je s Hidrio srečala že kot štipendistka. Leta 2012 se je po uspešno zaključenem dodiplomskem študiju zaposlila kot razvojna inženirka v Hidrii Lamtec, kjer se osredotoča predvsem na področje tlačnega litja rotorjev. Letos je z zagovorom disertacije z naslovom Opredelitev termodinamičnih pogojev strjevanja Al99,7 na električne lastnosti rotorja zaključila podiplomski študij in postala doktorica znanosti s področja metalurgije.

Je bila Hidria, glede na to, da ste s podjetjem sodelovali že v času študija, logična izbira za zaposlitev?

Tako je. Bila je logično nadaljevanje. V prvem letniku študija metalurgije sem postala štipendistka Hidrie in v podjetju opravljala tudi redno prakso. Tako sem navezala stik s sodelavci, začutila klimo v podjetju. Tudi tema mojega diplomskega dela je bila povezana s Hidrio. Po diplomi sem se želela hitro zaposliti, saj sem v Hidrii videla možnost za nadaljnji razvoj. Po zaključenem študiju imaš neke predstave, določeno znanje. V realnosti pa potem ugotoviš, da se je treba stalno učiti, nadgrajevati svoje znanje, se prilagajati okolju.

Kaj vas pri delu najbolj navdihuje?

Zelo veliko mi pomenijo klima in ljudje. To je ena točka. Druga pomembna stvar pa je to, kaj dejansko delaš, v kolikšni meri lahko s svojimi idejami pripomoreš k rešitvam, k premikom naprej. To dvojje se mi zdi zelo pomembno. Pri svojem delu lahko navdih najdem tudi v sami tehniki, v fizikalnih zakonih, mimo katerih tudi v razvoju ne moremo. Navdih je, če neko stvar izpelješ boljše kot

na primer pred dvema letoma. Navdihuje me tudi to, da se pri delu nekaj naučiš, da narediš korak naprej in se na koncu počutiš uspešno v ekipi, ki je skupaj dosegla cilj.

Imate občutek, da lahko Hidria in vi kot del njene ekipe spreminjate svet na bolje?

Vsekakor. Razvijamo komponente za avtomobilsko industrijo. Skupaj z našimi kupci lahko prispevamo k bolj ekološko naravnanim rešitvam. Zagotovo je tak primer sistema za hladni zagon dizelskega motorja s senzorjem tlaka Optymus PSG, ki ga izdelujejo v Hidrii v Tolminu. Tudi večina izdelkov, ki jih razvijamo v naši

poslovni enoti – rotorjev in statorjev – je pozneje vgrajenih v avtomobile, ki so hibridi, mehki hibridi ali celo električna vozila. Pod črto je za okolje to zagotovo bolje. Na ta način lahko Hidria prispeva k boljšemu svetu in manjšemu onesnaževanju.

Inovativnost je zapisana v DNK Hidrie. Kako to občutite pri svojem delu?

Hidriin sistem nas spodbuja in od nas tudi pričakuje, da razmišljamo inovativno. Vsako leto je treba

”
Hidria nas spodbuja in od nas tudi pričakuje, da razmišljamo inovativno.



oddati določeno število novih predlogov. Tudi sicer v razvoju vsakodnevno razmišljamo, kako bi kakšno stvar izpeljali bolje, jo nadgradili, poiskali novo idejo. To je konstanten proces. Mislim, da je dobro, da kot ekipa, pa tudi kot posameznik stremiš k stalnim izboljšavam, tako v poslovnem, kot tudi v zasebnem življenju.

Po vašem mnenju Hidria nudi možnosti za razvoj zaposlenim ne glede na razlike?

Mislim da. V Hidrii sem se zaposlila kot mlada ženska, takoj po študiju. Malce netipično je, da ženska dela v razvoju, v tehničnem poklicu. V Sloveniji morda to niti ni tako nenavadno, s strani naših kupcev pa sem večkrat slišala vprašanje, kako se kot ženska najdem v čisto tehničnem poklicu. Sama se v podjetju zelo dobro počutim. Ne spo-

mnim se niti ene slabe izkušnje, ki bi jo imela zato, ker sem ženska. Tudi če sem kdaj slišala kakšno opazko, sem jo najbrž preslišala.

S katerimi izzivi se trenutno spodate?

Pred nami so velikopotezni projekti, ki bodo zelo pomembni za našo poslovno enoto, pa tudi za Hidrio v celoti. Uspešna industrializacija teh projektov, na katero se trenutno osredotočamo, bo za poslovanje podjetja predstavljala velik in zelo pomemben korak. Industrializacija je zelo širok pojem. Izdelke, ki jih razvijemo, moramo vpeljati v proizvodnjo, jo nato nadgrajevati in izboljševati. Vse več se osredotočamo tudi na robotizacijo in avtomatizacijo procesov. Poskrbeti moramo, da vsi procesi tečejo, so tehnično brezhibni, da imamo v ozadju urejen sistem. Kupci imajo namreč vse večje zahteve po sledljivosti, sistematičnosti.



Potrebno se je stalno učiti, nadgrajevati svoje znanje, se prilagajati okolju.





POMAGAMO BOLNIKOM Z MOŽGANSKIMI POŠKODBAMI

AVTORJI: DR. NIKA PUŠENJAK DORNIK, CENTER ZA KOGNITIVNE ZNANOSTI JEZIKA UNIVERZE V NOVI GORICI, IN ERIK BLATNIK

Hidrio smo v poletno-jesenskem obdobju uspešno zaključili projekt JERA za pomoč bolnikom z možganskimi poškodbami. V raziskavi, s katero so strokovnjaki iz Centra za kognitivne znanosti jezika, Fakultete za humanistiko Univerze v Novi Gorici preverjali sposobnost razumevanja stavkov v slovenskem jeziku, so sodelovali tudi Hidriini sodelavci. Za to smo jim izjemno hvaležni.

Zudeležbo Hidriinih sodelavcev na testiranju sposobnosti razumevanja stavkov v slovenskem jeziku je namreč korporacija pomembno pripomogla k zbiranju podatkov, s katerimi bodo znanstveniki bolje razumeli, kako zdrava populacija razume in se odziva na kompleksne stavke. Partnerstvo med Centrom za kognitivne znanosti jezika in Hidrio je zelo pomembno, saj se v okviru Univerze v Novi Gorici odvija kar nekaj projektov, ki za uspešno dokončanje potrebujejo vključenost uspešnih podjetij. Projekt JERA je tovrsten primer dobre prakse, ki utira pot nadaljnjemu sodelovanju

med Univerzo in podjetjem. Zbrani podatki bodo služili pri delu s posamezniki z možganskimi poškodbami ter tistim, ki trpijo zaradi posledic možganske kapi in različnih bolezni, ki prizadenejo razumevanje govora. Rezultate bomo lahko uporabili tudi v znanstvenih raziskavah, denimo pri

analizi jezikovne kompleksnosti, ki je posledica obdelave določene skladenjske strukture. To vedenje pa omogoča vpogled v proces razčlenjevanja in razumevanja stavkov. Prav tako bomo s pridobljenimi podatki lahko na novo osvetlili nekatera stara jezikoslovna in filozofska vprašanja, kot so, kako otrok osvoji materni jezik, kako delujejo večjezični možgani ali kako se jezikovno zaznavanje spreminja v času.



Hidria je pomembno pripomogla k zbiranju podatkov, s katerimi bodo znanstveniki bolje razumeli, kako zdrava populacija razume in se odziva na kompleksne stavke.

Odziv Hidriinih zaposlenih na testiranje je bil izjemen, kar kaže na to, da je Hidria podjetje, ki se zaveda pomena družbene odgovornosti in svojega vpliva na družbo. Zato je Center

za kognitivne znanosti jezika korporaciji v znak zahvale podelili tudi posebno plaketo, s katero se je zahvalil za možnost testiranja Hidriinih zaposlenih. Korporacija se je s predstavniki Univerze v Novi Gorici tudi dogovorila, da bomo na podobnih projektih v prihodnje še sodelovali.

Odziv Hidriinih zaposlenih je bil izjemen, kar kaže, da se korporacija zaveda pomena družbene odgovornosti in svojega vpliva na družbo.

DELAMO, TRENIRAMO IN SE RAZVIJAMO

AVTOR: ERIK BLATNIK, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC, ISTOCK

Tudi kovidno leto 2021 je dodobra zarezalo v delovanje klubov. Številne omejitve in prekinitve tekmovanj so pustile posledice, predvsem na mladih športnikih. A v klubih in športnih društvih kljub temu optimistično zrejo naprej, saj mladi športniki lahko zdaj s pogoji PCT (prebolel, cepljen, testiran) vsaj trenirajo in se razvijajo. Vodilne v športnih klubih in društvu, ki jih podpiramo v Hidrii, smo zato vprašali, kako gledajo na preteklo sezono, kje vidijo izzive in kašen razvoj načrtujejo.





SAŠO KAVČIČ,
DIREKTOR IN VODJA TRENERJEV V KOŠARKARSKEM KLUBU HIDRIA



MLADIM IGRALCEM JE TREBA DATI ČAS IN BITI POTRPEŽLJIV

Pretekla sezona je minila v znamenju prekinitev in omejitev. Uvod v sezono je sicer veliko obetal, a se je kolesje našega kluba jeseni žal popolnoma zaustavilo. Konec pomladi smo tako že začeli priprave na novo sezono, ki upamo, da bo izpeljana do konca. Uspelo nam je zadržati jedro članske ekipe, hkrati pa ni bilo osipa pri mlajših selekcijah.

Kljub temu lahko danes rečemo, da je covid-19 in vsi ukrepi, ki so bili z njim povezani, negativno vplival na razvoj našega kluba in športnikov. Igralci so bili izven pogona kar lep čas, tako da še danes niso na pravem nivoju. Nekako se kar pozablja, da vse selekcije niso imele pravih treningov in tekem v zadnjem letu dni. Predvsem mladim igralcem je treba dati čas in biti z njimi nekoliko bolj potrpežljiv.

Pri tem ugotavljamo, da v tem času zagotovo nismo napredovali. Vidi se, da so igralci fizično slabše pripravljene kot pretekla leta. Pri mlajših selekcijah smo v zaostanku tudi glede nekaterih košarkar-

skih vsebin, ki upamo, da nam jih z dobrim treningom uspe nadoknaditi.

A ne glede na to smo vsi v klubu pozitivno naravnani. Že na prvem srečanju članske ekipe v Modri dvorani v Idriji se je zbralo veliko število gledalcev, ki so lahko spremljali lepo športno prireditev. To nam daje tudi motivacijo za delo v klubu. Lepo je, da lahko igralci tisto, kar vadijo in pilijo na treningih med tednom, pokažejo gledalcem na tekmah ob sobotah.

Še vedno je sicer kup protikoronskih ukrepov, ki jih pred dvema letoma ni bilo, a se s tem ne obremenjujemo. Pomembno je, da lahko igramo in treniramo. Članska ekipa ne skriva ambicij po napredovanju v višji rang tekmovanja. Letošnji sistem na izločanje je zagotovo atraktiven in verjamem, da bo dvorana na odločilnih tekmah pokala po šivih. Veseli smo, da se je klubu letos pridružilo ogromno novih članov. Združeval bo kar 150 otrok, s katerimi bomo imeli trenerji zagotovo veliko dela.



MITJA TALJAT,
PRESEDNIK NOGOMETNE ŠOLE HIDRIA TOLMIN



NAŠ CILJ JE TUDI VZGOJA ZDRAVIH IN POZITIVNIH MLADOSTNIKOV

S preteklo sezono smo glede na razmere lahko zadovoljni. Uspešni smo zadržati članstvo na podobnem nivoju kot pred epidemijo. Ob koncu sezone smo tudi uspešno obeležili 100. obletnico obstoja kluba. Vztrajanje pri izvajanju načrtanih aktivnosti kljub vsem omejitvam in ohranjanje članstva ter kontinuitete vadbe je bil v lanskoli sezoni v Nogometni šoli Hidria Tolmin tudi prioritetni cilj.

A so, podobno kot na ostale dejavnosti, tudi na delovanje naše nogometne šole vplivale zdravstvena situacija in epidemiološke omejitve. Po zelo slabi izkušnji spomladi 2020 smo se kasneje precej bolj prilagodili razmeram in začeli »sobivati« s covidom-19. Fantje so postopoma ujeli zaostanek v vadbenem procesu iz pomladi 2020 in se zdaj normalno razvijajo dalje. Treninge smo pozimi, v obdobju največjih omejitev, kombinirali tudi z delom na daljavo. Tako nogometaši kot njihovi starši so ta način dela večinoma sprejeli pozitivno, čeprav se vsi zavedamo, da je to lahko le delni nadomestek za treninge in tekme na igrišču.

Težko je ocenjevati realno stanje, a na splošno omejitve zagotovo niso pomagale nogometašem in otrokom pri njihovem razvoju. Občutek imamo, da smo glede na ostale klube v tem času delali relativno bolj in primerjalno napredovali. Bo pa to dejansko pokazal šele čas. Veliko stvari je bilo v tem obdobju odvisnih tudi od vsakega otroka posebej in spodbujanja njegovih staršev.

Računamo, da so dnevi najhujših omejitev in negotovosti za nami. Prepričani smo, da bo športno udejstvovanje mladih vnaprej potekalo bolj ali manj nemoteno. To je tudi edino pravilno. Mladi potrebujejo tako gibanje v prostem času kot sistematični razvoj in trening specifičnih gibalnih sposobnosti. Hkrati pa tudi druženje in tekmovanje s svojimi vrstniki.

Zato se želimo čim prej vrniti v ustaljene vzorce delovanja, da o epidemioloških omejitvah ne bo več treba razmišljati na način kot v času covid-19. Potem se bomo spet lahko na polno posvetili procesu dela in optimalnemu razvoju posameznikov znotraj nogometne šole. Poleg nogometnega razvoja je naš cilj tudi vzgoja zdravih in pozitivno naravnanih mladostnikov, ki bodo kos izzivom današnjega sveta. Zagotovo pa bo virus covid-19 predstavljal izkušnjo, ki bo otrokom in staršem ostala v spominu tudi v prihodnje. Želim si, da bi iz tega potegnili pozitivne zaključke in se v čim večji meri začeli zavedati moči lažnih novic ter glede strokovnih vprašanj zaupati relevantnim medijem in strokovnjakom.



MIHA REBOLJ,
PREDESEDNIK HOKEJSKEGA DRUŠTVA HIDRIA JESENICE



HOKEJISTI SE MORAMO ZNATI PRILAGODITI RAZLIČNIM SITUACIJAM

V preteklem letu smo bili zaradi zaščitnih ukrepov primorani ustaviti veliko večino naših športnih aktivnosti in tekmovanj tako, da kljub dobrim rezultatom nismo uspeli zaključiti zaključnih bojev na ledenih ploskvah za naslov državnih prvakov v sezoni 2019/2020. Le v članski kategoriji smo uspeli izvesti veliko večino treningov ob takrat veljavnih pogojih. Pri mlajših kategorijah smo morali biti vseeno nekoliko bolj inovativni, zato smo tudi ustrezno prilagodili naše aktivnosti. Trenerji mlajših kategorij so uporabljali aplikacije AVK za stalno komunikacijo s fanti ter jim preko posebnih programov pripravljali tedenske usmerjene programe treningov za ohranjanje in krepitev dobre fizične priprave. Na srečo je hokej šport prilagajanja. Hokejisti se moramo znati prilagoditi različnim situacijam na in izven ledene ploskve. Zato smo uspeli premagati tudi ta izziv, za katerega iskreno upam, da se nikoli več ne ponovi.

Zaradi krnitve procesa športne vadbe je upravni odbor društva sklenil, da starše otrok v obdobju neizvajanja vadbe oprostimo plačila vadbine, saj smo razumeli stisko in zahteven čas, v katerem smo se vsi znašli. Tudi vir sponzorskih sredstev se je poleg manjšega priliva iz prej omenjenega naslova vadbine okrnili, zato je bilo v finančnem smislu društvo precej prizadeto. Kljub vsemu smo v začetku maja uspešno pričeli z letnimi pripravami v novo sezono, v mesecu juniju izvedli vedno dobro obiskani poletni kamp v mladinskem letovišču Pineta blizu Novigrada v hrvaški is-

tri ter že na koncu julija pričeli s treningi na ledeni ploskvi Športne dvorane Podmežakla. Pred kratkim smo uspešno izvedli tudi hokejsko šolo, v katero smo privabili več kot 30 novih nadobudnih hokejistov. Vpis v jeseniško hokejsko šolo poteka celo leto, zato smo vsakič veseli novih obiskov in prijav.

Naše športne aktivnosti so bile zaradi epidemije brez dvoma močno omejene, vendar smo v HD Hidria Jesenice zdaj povsem osredotočeni na mnoge prihodnje izzive. Zavedamo se, da je kovidna kriza močno stopila na polje športa tako v finančnem kot širšem družbenem smislu, zato bomo z inovativnimi in sodobnimi marketinškimi pristopi povečali zanimanje za naše delo ter vpis otrok v našo hokejsko šolo. Postati želimo prepoznani kot stabilno društvo, v katerem je prostor za otroke in starše, ki si želijo zdrav ter vsestranski osebni in športni razvoj.

Vzpostavljanje odnosov z otroki in mladostniki je naša prioriteta, zato bomo še naprej krepili našo vlogo v regiji kot društvo, ki svoje delo opravlja strokovno, ki s sodobnimi pristopi razvija samozavestne in zdrave hokejiste ter skrbi za okolje usmerjenega hokejskega ter vseživljenjskega razvoja. Želimo utrditi vodilni položaj jeseniške hokejske šole, izkoristiti velik kadrovske potencial, sodobno športno infrastrukturo ter tudi bolj samozavestno izkoriščati dane prilžnosti v profesionalnem članskem hokejskem svetu.



Matic Grošelj je bil pred leti tudi moštveni kolega Tadeja Pogačarja.

INTERVJU Z NEKDANJIM POKLICNIM KOLESARJEM IN INŽENIRJEM STROJNIŠTVA MATICEM GROŠLJEM

HIDRIA, **HVALA ZA PODPORO**

AVTOR: ERIK BLATNIK, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC

Koliko kilometrov letno prevozite z vašim avtomobilom? 10 tisoč, 20 tisoč, več? No, naš sodelavec, nekdanji poklicni kolesar moštva Ljubljana Gusto Santic, 25-letni Matic Grošelj, jih je v profesionalni karieri 30 tisoč na leto. In to le s kolesom. Kljub temu je uspešno opravil študij strojništva in se lani zaposlil v Hidrii, kjer dela kot merilec v našem laboratoriju za mehansko-fizikalne meritve.

Koliko časa ste že povezani s Hidrio?

S Hidrio sem povezan že relativno dolgo, približno devet let. V njej pa sem se zaposlil konec leta 2020. Pred tem sem v korporaciji delal kot študent in prejemal štipendijo.

Zakaj ste se odločili zanjo?

Lani sem zaključil svojo poklicno športno pot kolesarja. Kljub temu sem ves ta čas v Hidrii delal tudi kot študent v laboratoriju za materiale in tehnologije, ki deluje pod okriljem Inštituta za materiale in tehnologije. Delo je bilo zelo zanimivo, polno novih izzivov, zato odločitev za zaposlitev tu ni bila težka.

Kaj vam nudi pri vašem razvoju?

Hidria mi je že do zdaj dala veliko in prepričan sem, da mi bo tudi še v prihodnje. Rad se učim in se soočam z različnimi izzivi. Poleg tega pa so mi v korporaciji omogočili tudi prilagajanje športne in študijske prakse. Rad imam željo po napredovanju in to me žene naprej.



Hidria mi je omogočala prilagajanje športnega življenja s študijsko in štipendijsko prakso.



Pred sedmimi leti ste se začeli ukvarjati s kolesarstvom. Bili ste član slovenske reprezentance in kot poklicni kolesar ste vozili v Kolesarskem društvu Rog (zdaj Ljubljana Gusto Santic), vaš moštveni kolega je bil Tadej Pogačar, dvakratni zmagovalec Tour de France. Kolesarstvo ostaja vaš najljubši šport. Kako usklajujete ti dve področji, šport in delo v Hidrii?

Pred delom v Hidrii sem življenje povsem podredil športu in študiju. Usklajevanje je bilo zelo naporno. Poleg izpolnjevanja študijskih obveznosti sem moral opraviti še veliko količino treninga. Letno sem s kolesom prevozil v povprečju 30 tisoč kilometrov. Zdaj, ko sem zaposlen v Hidrii, se mi je življenje povsem spremenilo. Po opravljenem delu pridem domov in se takoj odpravim na trening. Vanj vključujem različne športe od kolesarstva, teka, do teka na smučeh in hoje. To se mi obrestuje. Razlika je le v tem, da grem zdaj sproščeno na trening in v tem zares uživam. Prav tako sem začel aktivno pomagati pri treniranju mladih v Tekaško smučarskemu klubu Idrija, ki ga sponzorira tudi Hidria. Imajo namreč velik razvojni potencial.

Eden izmed vaših vzornikov je tudi idrijski kolesar Jan Tratnik, brez katerega, pravite, v športu ne bi bili tam, kjer ste bili. Kaj ste se naučili, kar zdaj s pridom izkoriščate pri poklicni karieri? In obratno, kaj vam je Hidria dala, da ste boljši v športu?

Pri športu sem se naučil predvsem discipline. Čas za trening je bil namenjen le temu. Prav tako je bilo pri študiju. Hidria me je pri tem vselej podpirala in mi omogočala prilagajanje športnega življenja s študijsko in štipendijsko prakso. Danes lahko rečem le hvala, Hidria!

Zdi se, da na katerokoli amatersko tekmovanje se prijavite, posežete po najvišjih mestih. Na letošnjem Maratonu Franja ste bili na 156-kilometrski kolesarski dirki drugi, na ekstremnem, 50-kilometrskem gorskem teku HG trail pa ste gladko zmagali. Radi zmagujete?

Sem tekmovalen. Vedno, ko grem na dirko ali tekmo, dam od sebe svoj maksimum. Ker tekmujem sproščen, rezultati pridejo sami od sebe. Rad imam vse športe in lahko rečem, da bom v prihodnje na tekmah zagotovo še zmagoval.

Je takšna miselnost nujno potrebna za doseg najvišjih ciljev in preboj med najboljši?

Velika večina ljudi ima težave, ker ne zaupa sama vase in to je napaka. Sam grem na vsako tekmo z mislimi, da dam od sebe, kar se da najboljši. Izgleda, da se mi ta miselnost obrestuje, saj vedno posegam po najvišjih mestih.

Kaj bi svetovali mladim, ki se še odločajo za svojo poklicno pot?

Mladim bi rad povedal le to: Hidria je pravi naslov. Dobrodošli!



V prihodnje bom zagotovo še zmagoval.

POGOVOR S SODELAVCEM IN DOBRODELNEŽEM FIKRETOM AVDIČEM – FIČOM

KO VIDIŠ OTROŠKI SMEH IN VESELJE, JE VSE POPLAČANO

AVTOR: ERIK BLATNIK, FOTO: ROBERT ZABUKOVEC

Fikret Avdić – Fičo, nabavnik za vzdrževanje v naši jeseniški lokaciji, je v Hidrii zaposlen peto leto. Službo v naši korporaciji je dobil ravno na svoj rojstni dan. »To je bil poseben znak,« pravi, saj ji še vedno ostaja zvest. Tako kot svoji dobrodelnosti, zaradi katere vsako leto na morje odpelje otroke iz socialno ogroženih družin.

S svojo dobrodelnostjo tudi vi izboljšujete svet. Kdaj ste začutili potrebo po pomoči šibkejšim?

Verjetno vse pride z leti, tako tudi moj notranji čut do šibkejših. V otroških letih sem bil zadovoljen z malimi rečmi oziroma darili, ki smo jih dobili enkrat do dvakrat na leto. Sedaj je to precej drugače,

nekateri otroci dobijo na dan toliko daril kot naša generacija letno. Vseeno pa je še vedno okoli nas veliko otrok v stiski, samo opazimo jih ne. Kaj jim kupiti, kaj jim podariti? Menim, da je še vedno najlepše oditi na morje s sovrstniki in doživeti nepozabna druženja, ki si jih zapomniš za vse življenje.



V dobrodelnih akcijah sodelujete predvsem s športniki, ki za vsakoletne dražbe donirajo svoje športne rekvizite in drese. Kakšni so njihovi odzivi?

Na začetku sem imel pomisleke, kaj bo, se bo kaj prodalo, bo dovolj za nekaj otrok, da vidijo morje. Vsako leto smo poskušali izboljšati in dodati kaj novega. Odzivi so bili in so še vedno na presenetljivo visokem nivoju, tako pri športnikih kot pri končnih kupcih artiklov. Mislim, da imajo vsi skupaj precej zaupanja do same akcije, ker otroci dejansko res odidejo na obalo, denar pa se ne porabi za nič drugega, namenjen je njim.

Bi katerega posebej izpostavili?

V dobrodelni akciji so sodelovali športniki z vsega sveta in donirali svoje športne artikle. Lani se nam je prvič pridružila legenda ruskega hokeja Sergei Mozyakin. Opisal bi sodelovanje z družino Kostelić. Med vožnjo na treninge na avstrijske ledenike sta mi Janica in Ivica puščala podpisane štartne številke kar na bencinskem servisu na Hrušici, kjer sem jih pozneje prevzel. Zaupajo nam in v našo dobrodelno akcijo.

Koliko otrok in mladih je zaradi vas že doživelo lepe trenutke?

V vseh teh letih je odšlo na morje res veliko otrok. Žal mi je vsakega, ki ni dobil možnosti za desetdnevni oddih v Pineti v Novigradu na Hrvaškem. V veliko pomoč mi je seveda Zveza društev prijateljev mladine Jesenice ter neponovljivi humanitarni Max bar. Sicer pa vsako leto nekdo priskoči na pomoč pri akciji in ponudi roko kot fotograf, prevzemnik dresov, model za fotografiranje dresov, organizator kampanj na Facebooku in podobno. Veliko nas je.

Kaj vas pri dobrodelnosti izpolnjuje?

Notranje zadovoljstvo, duševni mir, da si storil nekaj dobrega za otroke, ki so v danem trenutku prikrajšani zaradi materialnih dobrin. Ob vsem trudu pri sami akciji je vse poplačano, ko otroci prispejo v letovišče. Ta občutek je enostavno nekaj, za kar je vredno početi take stvari v življenju.

Kako pa na vaše aktivnosti gledajo sodelavci? Se vam je že kdo pridružil pri zbiranju sredstev?

Veliko mi jih čestita in stisne roko. Pravijo, da je vse, kar delam, hvala vredno. Letos se jih je kar nekaj ponudilo, da mi bodo naslednje leto priskočili na pomoč pri zbiranju športnih artiklov.

Ste že razmišljali, da bi dražbo nadgradili tudi s kakšno drugo dobrodelno akcijo ali ostajate pri preverjenem modelu zbiranja sredstev z rekviziti športnikov?

Seveda sem. Imam pa res še eno veliko željo za naše otroke. Otroško letovišče Pineta v Novigradu je zelo staro, hišice dotrajane. Tiste, v katerih bivajo otroci, so stare več kot 50 let. Letos naj bi Občina Jesenice sicer zagotovila sredstva za obnovo treh hišic, imajo jih pa 15. Zato bom poskusil pridobiti sredstva za obnovo vsaj ene hišice in naredil vse, da mi uspe.



IGOR KEŠINA

Resen možakar, ki mu je v očeh moč opaziti lesket navihanega mladeniča. Njegova nonšalantna drža in prelesten stas izkazuje njegovo brezskrbnost in osebnost takoj, ko pristopimo k njemu in z njim spregovorimo par besed. Z malo sreče lahko ob njem začutimo njegovo latentno človeško toplino, ki je ne razdaja za vsako ceno.



MIHA REZAR

Zagotovo je sodelavec, ki pozna največ vicev. Občasno so tudi smešni (smeš).



MAJA NUČIČ

Fikret je človek, ki ga krasi marsikateri talent, med drugim skuha najboljšo kavo in v prostem času na teniških igriščih pometa z vso okoliško konkurenco. O njegovih neoporečnih zmagah poslušamo na dnevni ravni in skrbi me, da nam nekoč pobegne v profesionalne vode. Njegovo odsotnost z dela je takoj zaznati, najprej že na parkirišču, kjer ni njegove bleščeče rdeče strele in potem v pisarni, ker predvsem on s svojo pozitivno naravo in zalogo bolj ali manj okusnih vicev skrbi za vedno dobro klimo. Če vprašate mene, bi vsako delovno okolje moralo imeti svojega Fikreta.



GODBENIKI MALO DRUGAČE

MUSKONTI MESECA SE PREDSTAVIJO

AVTORICA: SONJA BENČINA, FOTO: ARHIV GODBENEGA DRUŠTVA RUDARJEV IDRİJA, ROBERT ZABUKOVEC

Godbeno društvo rudarjev Idrija, katerega generalni sponzor je že vrsto let Hidria, se je skozi leta izkazalo za pravcati inkubator idej. Do razmaha svetovnega spleta in družabnih medijev so te ostale zamejene na Prelovčevo 1, kjer v Idriji vadijo godbeniki. Zdaj pa vsake toliko kakšna prikaplja tudi v svet. Ena bolj posrečenih je akcija Muskont meseca, ki poteka od leta 2018. Doslej je predstavila že 42 muskontov. A jih v društvu, verjeli ali ne, še zdaleč ni zmanjkalo. Za vas smo tokrat naredili naključen izbor. Vse ostale pa si vsak mesec lahko ogledate na Facebook profilu Godbenega društva.



**NIVES KOŽELJ BIZJAK – VINES,
KLARINET, ČLANICA GODBE OD 2003**

Idrijska plehmuska je poleti na počitnicah in občutek imamo, da si jih nihče ni bolj zaslužil kot naša Nives. Vedno nasmejana rdečelična klarinetistka je namreč zadolžena za najtežje primerke, ki jo kličejo ob vseh mogočih urah, najraje tik pred nastopom, in se pozanimajo o urniku ali temperaturi, včasih pa si zaželi tudi daljše psihoterapevtske obravnave. Poleg tega so se čisto potihoma nanjo zgrnile praktično vse obveznosti, za katere nihče ne ve in jih nihče ne vidi: priprava raznovrstnih tisočerihih malenkosti pred in po koncertu, papirji, sezname, opravičila, malica. Nives vse to obvlada, nikoli ne jamra in zdi se tudi, da se nikoli ne utruji! Morda je krivo, da je dolgo časa živela zraven transformatorja, ampak dejstvo je, da na vsakem dogodku in dogodku po dogodku ostane do konca, če je treba, pa potem še razvozi nesamostojne člane (tj. člane, ki ne morejo sami stati) po domovih. V znak hvaležnosti idrijska plehmuska Nives piše beneficirano delovno dobo.



**ANDREJ LAZAR – MUŽAKAR,
POZAVNA, ČLAN GODBE OD LETA 1986**

Najbrž bo med bralci še kdo začudeno pogledal in rekel: »Kako pozavna?« Andrej je namreč pred par leti končno poprijel za instrument, ki mu je bil od malih nog najbolj pri srcu, in pustil svoje klarinetistične dneve za sabo. Njegova ognjeno oranžna griva tako odslej ne koraka več v prvi, marveč prej v zadnji vrsti. In kljub temu, da se v njej sedaj skriva tudi že kak siv pramen, je še ravno tako opazna. Stanovalka doma starejših občanov je Andreja na budnici leta 2018 takole pobarala: »Mužakar, a ste vi z Irske al' je to od pomaranč?« Odgovora na to vprašanje ne vemo, se nam pa zdi, da bi lahko imel kake tuje korenine, saj nekatere besede vztrajno naglašuje po svoje. Kdo, povejte nam, pa še reče nožu nuž? Čeprav ta nuž potem zelo spretno vihti v dobrobit plehmuskarskih želodčkov. A kdo bi mu zameril take malenkosti, ko pa je eden najbolj plodnih plehmuskontarjev! Pri tem mislimo seveda na to, da je svoje glasbene gene uspešno prenesel naprej in h godbi pripeljal vse tri svoje otroke, ki blestijo vsak v svoji sekciji. Žena Jožica pa ima lahko nekaj časa zase in vsi smo veseli.



POLONA TROHA KLEINDIENST,
FLAVTA, ČLANICA GODBE OD 1990. ALI 91. (»NARED BEL NA PRBLIŽNU,« JE REKLA
POLONA, PO POKLICU ARHITEKTKA, KO SMO JO POVPRASALI O TEM PODATKU.)

Z eno besedo: Polona je unikat. Tako kot vsi člani plehmske. Je pa zagotovo edina flautistka, ki se je v devetdesetih na vaje s kanomeljskega Razpotja vozila z mopedom. Zagotovo je edina kandidatka, ki se jo pokliče, kadar v idrijskem kava baru 3x3 kak petek zvečer ostane pozabljen kovček s flavto. Zagotovo je edina kockarka – ja, kljub temu, da je njena mama zdravnica, je Polona podlegla kockarskemu virusu, ki je na godbeniškem tekmovanju podrl kar nekaj članic –, ki zna s šestimi kockami vreči minimum 5 pik. A smo že povedali, da je arhitektka? Zagotovo še ne ve, da je v njeni bližnji do srednji prihodnosti prehod s flavte na nizka trobila. Zagotovo je ena tistih godbeniških mam, katere naraščaj (en tolkalist in ena pozavnistka) se je vsak mesec meril ob podboj kuhinjskih vrat, da bi videl, kdaj že lahko pride k plehmski. To jima je zdaj že uspelo. Zagotovo pogrešamo njen pozitiven in sproščen značaj, kadar manjka na pripravah. Zagotovo se je ob prebiranju tega sestavka malo pojezila, a smo jo nazaj kupili s prejšnjim stavkom.



KRISTINA NELI LAMPE,
ALT SAKSOFON, ČLANICA GODBE OD 2015

Kristina Neli je bila januarja 2015 žrtev hude zarote. Takrat še ne tako navdušeni nad igranjem saksofona se zagotovo še sanjalo ni, da sta za njenim hrbtom njena ata Davorin in stric Dame, tudi že muskont meseca, enostavno sklenila, da bo punca šla k plehmski. Njeni izgovori, da tam nikogar ne pozna in da za pleh nikakor nima časa, so izginili že po enem tednu, saj jo je sekcija saksov takoj posvojila. Mislimo celo, da smo jo plehmskarji z dirigentom Domnom vred celo prepričali, da je glasba lahko njen poklic. Dve leti pozneje je že uspešno opravila sprejemne izpite in se vpisala na Konzervatorij za glasbo in balet Ljubljana. Tam je vztrajno vadila z namenom, da bi v bližnji prihodnosti dosegla svoje sanje postati profesionalna glasbenica. Zdaj pa je gospodična že na Akademiji! Ponos nad tem, kako talentirano glasbenico imamo v svoji sredi, pa godbeniki radi pokažemo tako, da z njo na čelu odigramo kakšno skladbo.

Naši Kristini se je torej življenje v zadnjih šestih letih, odkar se bolj poglobljeno posveča glasbi, povsem spremenilo. Sekciji saksov pa tudi. Njen perfekcionizem jih namreč žene, da imajo po pripravah res vse pogričano. Stric in ata pa je nič več ne silita na vaje. Sama namreč pravi, da vsak konec tedna komaj čaka, da se iz Ljubljane vrne v Idrijo, doma odloži kovček, prihiti k plehu in zaigra z nami.



**BLAŽ DEŽELA – DEŽELC, HERIPOTER,
BAS KLARINET, ČLAN GODBE OD LETA 2001**

Blaž ne more biti drugega kot muskont februarja 2020, saj je tega leta ob koncu meseca po dolgih štirih letih ponovno praznoval svoj rojstni dan. In če človek izbere, da se rodi na tako redek datum, to pomeni, da bodo vse njegove življenjske odločitve nekoliko nenavadne. To dokazuje že njegova izbira inštrumenta, ki pa sicer lepo sledi plehmuskarski strategiji v sekciji klarinetov: nižja postava pomeni krajši klarinet in obratno. Po tej logiki ima Blaž najdaljšega. Zraven pa očitno sodi tudi kup mehanskih težav, saj le redke vaje minejo, ne da bi Deželc v roke prijel izvijač in se namesto zapleteni bas figuri raje malo posvetil servisiranju inštrumenta. Poleg glasbe in športa, pri katerem blesti predvsem v badmintonu, Blaža v življenju navdušujejo vsakovrstne živali. In živali čutijo njegovo ljubezen, pa naj bo to švicarski hrošček, ki je nad Blažem izlil svoje navdušenje, ali beograjski potepuški pes, ki je skoraj šel z nami nazaj domov. Če živali ni v bližini, pa je za bližnje srečanje včasih dovolj že njihov kakec. Tako je to: če za rojstni dan nagaziš na 29. februar, lahko kar pričakuješ, da boš kdaj nagazil še na kaj drugega. Smo pa veseli, da je plehmuska nagazila nanj.



**MIHA KENK,
TROBENTA, ČLAN GODBE OD 2001**

Miha je najstarejši član črnovrške izpostave godbe in kljub temu, da na vaje prihaja od najdlje, je družina Kenk, takozvana The Kenk Gang, med najbolj rednimi udeleženci. In gotovo ima tu prste vmes tudi Miha. Naj vas navihani nasmešek ne prelisiči: fant je skrajno resen, zanesljiv in odgovoren. Vodja njegove sekcije pravi, da je mož besede. »Besede?« porečete, »Kako, saj je fant tako redkobeseden!« Vabljeni, da se naslednjič odpravite z nami na kakšno gostovanje; vas bomo na avtobusu posedli zraven Mihata, pa boste videli, koliko ima povedati! Še najraje o kolesarskem klubu MBK Črni Vrh, v katerem tekmuje, med vajami pa se s sotrobentači spušča v globoke pogovore o ustnikih in tehnikah igranja. In če boste naše vabilo na potep sprejeli, potem vas bomo še prosili, da Mihata ob povratku opomnite, naj svoje kovčke v avtobus pospravi zadnji. V Črnem Vrhu bomo namreč najprej odložili Kenke, pa da ne bomo imeli spet spektakla, ko Miha ves rdeč prelaga prtljivo, mlajši član družine pa zgrožen vije roke: »Sramota, sramota!«

USPEHI KENDOVEGA DVORCA



AVTORICA: HELENA PREGELJ TUŠAR, FOTO: TADEJA PAVŠIČ IN HELENA PREGELJ TUŠAR

KENDOV DVOREC S KOKTAJLOM SECRET GARDEN ZMAGAL V PARIZU



poznane in dostopne na dosegu roke. Kljub svoji preprostosti se povežejo v izviren koktajl, ki navduši z izjemno svežino, aromo in rustikalnim okusom," pripoveduje Tadeja Pavšič, avtorica koktajla Secret garden. "Priznanje mi pomeni osebno potrditev in prepoznanje tega, kar zame pomeni kreativnost, ki sem jo lahko skozi ustvarjanje tega koktajla izrazila. To so zaupanje v idejo z dovolj podpore, znanja, svobode in hkrati tudi omejitvev pri njenem razvoju, pogum za izvedbo in ne nazadnje sodelovanje vseh udeležениh."

Odzivi tistih, ki so Secret garden že imeli priložnost poskusiti, so bili odlični. Zato ga bo Kendov dvorec prihodnje leto v času svežega timijana in malin vključil v svojo ponudbo.

Kendov dvorec je osvojil najvišjo lovoriko na mednarodnem tekmovanju Cocktail Trophy Competition 2021, ki je v organizaciji Relais & Châteaux potekalo v Parizu. Zmagovalni koktajl je bil razglašen 16. novembra na spletnem svetovnem kongresu Relais & Châteaux.

Namen tekmovanja, h kateremu so bili povabljeni člani Relais & Châteaux z vsega sveta, je bilo ustvariti nov, izviren in trajnosten koktajl iz lokalnih sestavin. Kendov dvorec je v koktajlu Secret garden, ki ga je pripravila Tadeja Pavšič, združil Kendov jabolčni sok, pripravljen iz jabolk z vrta Kendovega dvorca, sveži timijan, sveže maline, cvetlični med, ki ga v svojem čebelnjaku na Cerkljanskem skupaj s svojim očetom prideluje glavni kuhar Klavdij Pirih, in gin Monkey 47.

Relais & Châteaux že 25 let zapovrstjo podeljuje priznanja ekipam, ki ščitijo, oživljajo in krepijo bogastvo in raznolikost našega planeta in njegovih dobrin. "Podelitev priznanj je priložnost izkazati čast izjemnim posameznikom in ekipam, ki posebej umetnost življenja in filozofijo Relais & Châteaux. Koktajlu Secret garden je bilo odličje podeljeno po uradnem testiranju v Parizu. Strokovna žirija želi s priznanjem nagraditi vaš talent in vizijo. Čestitamo vam za inovativen recept," je v svojem pismu Tadeji Pavšič in ekipi Kendovega dvorca zapisal predsednik Relais & Châteaux Philippe Gombert.

"Navdih za koktajl Secret garden smo našli sredi čudovitega vrta, ki obdaja Kendov dvorec. Premišljeno smo izbrali sestavine, ki so nam



MICHELINOV VODNIK PRIPOROČA RESTAVRACIJO KENDOVEGA DVORCA



Ekipa Kendovega dvorca se je jeseni razveselila še enega odličnega priznanja. Restavracija Kendovega dvorca s kuharjema Klavdijem Pirihom in Francijem Pivkom je prejela Michelinov krožnik "Michelin plate 2021", priznanje za odlično kulinariko, skrbno pripravljeno iz svežih sestavin. Kendov dvorec se je tako ponovno uvrstil med 53 najboljših slovenskih restavracij po izboru uglednega kulinaričnega vodnika Michelin Guide. Priznanje je na dogodku v Cankarjevem domu v Ljubljani v imenu Kendovega dvorca sprejela vodja hotela Helena Pregelj Tušar.

*Kuharja Kendovega dvorca
Klavdij Pirih in Franci Pivk*



*Vodja hotela Kendov dvorec
Helena Pregelj Tušar
na dogodku Michelin Guide
s kolegom iz Relais & Châteaux
hotela Grad Otočec*

IZJEMNO LETO

Leto, ki se izteka, ekipi Kendovega dvorca ne bo ostalo v spominu le po visokih priznanjih, pač pa tudi po rekordni zasedenosti v poletnih mesecih in številnih obnovitvenih delih. V novo sezono, ki se je po osemmesečnem zaprtju začela 1. julija, je Kendov dvorec vstopil z osveženo podobo. Mogočno poslopje nekdanje Kendove domačije je v pomladnih mesecih doživelo prenovno fasade, oken in terase v

eni od suit. Jeseni so se dela nadaljevala s celostno prenovo kuhinje, ene od največjih sob s kopalnico ter velikih oken ob vstopu v restavracijo. Poletje je zaznamovala najvišja zasedenost v četrstoletni zgodovini Kendovega dvorca. Osebjem je sredi cvetočega vrta, ki navduši vsakogar, v enajstih skrbno urejenih sobah in restavraciji, ki slovi po odlični kulinariki, sprejelo goste iz kar štiridesetih držav.

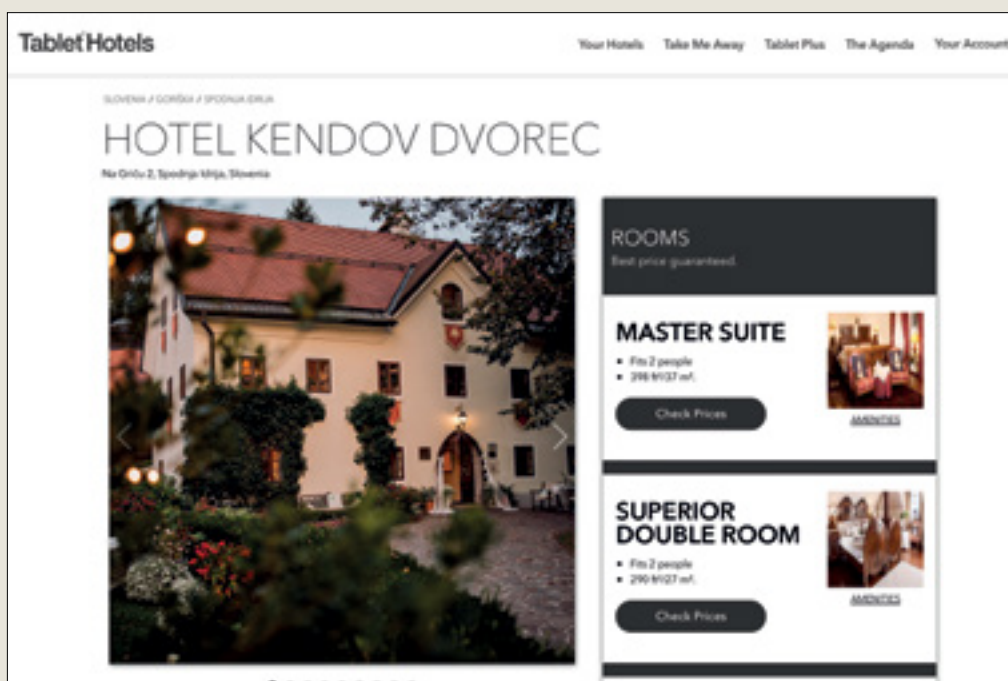





KENDOV DVOREC UVRŠČEN MED TABLET HOTELS, HOTELSKI DEL VODNIKA MICHELIN GUIDE

Kendov dvorec se je uvrstil na Tablet Hotels, hotelski del vodnika Michelin Guide. Kendov dvorec je eden od le dveh hotelov v Sloveniji, ki jih priporoča Tablet Hotels.

Za razliko od Booking.com in drugih podobnih portalov, na katerih se lahko predstavijo vse nastanitve, se na Tablet Hotels uvrstijo samo

luksuzni in butični hoteli, ki jih izbere strokovna komisija. Za Kendov dvorec je uvrstitev med Tablet Hotels veliko priznanje, hkrati pa bo predstavitev na tem portalu povečala vidnost na spletu ter v Spodnjo Idrijo še dodatno privabljala goste, ki iščejo edinstvene butične hotele.



| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------------|------------|------------------------|--|---|---|-----------------------|---|----------------------|---|---------------------------------------|------------------------|---|---------------------------------------|--------------------------------|
|  | | | | | AVTOR: MATJAZ HLADNIK | VOJAŠKI OBRAMBNI NASIP | ZELENA VRTNA RASTLINA | MAVRAH | KOVANEC ZA 5 ENOT |  | SELJENJE, MIGRACIJA | PREDEL. OBMOČJE | INTERNET, OMREŽJE | ODPRTA UČI, ZAPRTA MOLČI | NATANČEN VZOREC MERE ALI UTEŽI |
| | | | | | DELEŽ PADLIH ŠTUDENTOV V LETNIKU | | | | | FOKSTROT | | | | | |
| | | | | | SOPOROČEVALEC | | | | | | | | | | |
| | | | | | 23. GRŠKA ČRKA | | | | | | | | | | |
|  | LISTNATO DREVO Z BELIM LUBJEM | VARUH REDA | INGRID BERGMAN | PODSTREŠ-NA IZBICA STARA PLOŠČINSKA MERA | | | | REŠEVALNE SANI, AKI EROSOVI KRILATI DEČKI | | | | | IVAN LOTRIČ AMERIŠKI PISATELJ HEMINGWAY | | |
| OTOČJE PRI PULI | | | | | | BESEDILO AMERIŠKI FILMSKI IGRALEC GABLE | | | | | JAZ | POŠEVNA VEZAVA TKANINE | | | |
| KOST V PRSNEM KOŠU | | | | | NEKDANJI RUSKI VLADAR GL. MESTO GRČIJE | | | | PODARITEV, DONIRANJE | TV ZASLON ZOFKA KVEDER | | | | | |
| EDGAR DEGAS | | | MENIČNO POROŠTVO | | | | | ODMEV, ODZVOK | | | | | | NA ZRAKU NAJBOLJ OBSTOJNA KOVINA (Sm) | KIOSK |
| KRPA, FLIKA | | | | | | | | STRUJA | | | STISNJENA DLAN RDEČA POLJSKA CVETLICA | | | | |
| TRETJI PROGRAM RADIA SLOVENIJA | | | | ČASOVNI ROK PRVO IME NOGOMETAŠA MARADONE | | | | | | ŽIVILSKI DELAVEC ŽIVAL V PAJČEVINI | | | | | |
| POMOČ: AVAL ETALON JETRNİK LATEN | IGRALKA KURYLENKO | EDINA HČI | NAŠA PEVKA (NECA) | | | | | NAJEMNO TURISTIČNO STANOVANJE ANJA RUPEL | | | | | | | |
| ORIANA FALLACI | | | SLIKAR IN GRAFIK ŠUBIC | | | | RAČJI SAMEC | | | | | UDAREC Z NOGO, BRCA | ANDREA FLEGO MNOŽINSKI OSEBNI ZAIMEK | | |
| MLAJŠE OBDOBJE ŽELEZNE DOBE | | | | | NAJSVETLEJŠA ZVEZDA NA NEBU VENO TAUFER | | | | | | PESEM SREČKA KOSOVELA | | | | |
| PALICA IZ GLOGOVEGA LESA | | | | | | | | ZIMZELENA RASTLINA S TROKRPIMI LISTI | | | | | | | |
| REK IZ ZAČETNIH ČRK V VERZIH | | | | | | | | TRNATO DREVO, ROBINIJA | | | | | | | |

Zahvaljujemo se vsem bralkam in bralcem revije Hidria, ki ste nam poslali kupone z geslom nagradne križanke, ki je bila objavljena v 37. številki.

Pravilno geslo nagradne križanke v 37. številki revije Hidria se glasi: **NIČ NAS NE ZAUSTAVI, MI GREMO NAPREJ.** In kdo je imel tokrat največ sreče pri žrebu?

Gospod **Silvo iz Idrije** prejme glavno nagrado Kendovega dvorca, ki mu poklanja **kosilo ali večerjo za dve osebi.** Nagrajenec lahko nagrado izkoristi do 30. avgusta 2022 z obvezno predhodno najavo na telefonski številki 05 37 25 100.

Nagrajenci/-cu iskreno čestitam!

Bralki ali bralcu, ki bo do 30. aprila 2022 poslal priloženi kupon s pravilnim geslom tokratne nagradne križanke na naslov: Hidria Holding d. o. o., podružnica Spodnja Idrija, Spodnja Kanomlja 23, 5281 Spodnja Idrija, s pripisom »Za nagradno križanko«, bo Kendov dvorec prav tako podaril kosilo ali večerjo za dve osebi.

Veni ovojnici lahko pošljete tudi več kuponov hkrati.

KUPON 38



Ime in priimek: _____

Naslov: _____

Pošta in poštna številka: _____

Davčna številka: _____

Rešitev križanke:

Pravilno rešitev nam lahko sporočite tudi po elektronski pošti, na naslov: **info@hidria.com.**

Povezani oblikujemo prihodnost.

Za nami je 50 let zanesljivosti,
inovativnosti in odličnosti.
Zremo v naslednjih 50 let razvoja,
kreativnosti in sodelovanja.

Revija Hidria izdaja: Hidria Holding d.o.o., Nazorjeva 6a, 1000 Ljubljana,
podružnica Spodnja Kanomlja 23, 5281 Spodnja Idrija.

Revijo brezplačno prejmejo vsi zaposleni v družbah korporacije Hidria, vsa gospodinjstva
v občini Idrija, poslovni partnerji, stipendisti in drugi zainteresirani partnerji.

Odgovorni urednik: Erik Blatnik

Uredniški odbor: Erik Blatnik, Tanja Kenda, Tonja Blatnik, Rok Podobnik, Boštjan Tušar,
Renato Leoni, Robert Zabukovec

Urednik fotografije: Robert Zabukovec

Naslovnica: Kreiramo prihodnost, foto: Robert Zabukovec

Fotografije: Robert Zabukovec, Erik Blatnik, Andraž Martinšek, Dean Dubokovič,
Anne-Claire Héraud, Arhiv Hidrie, iStock

Naslov uredništva: Spodnja Kanomlja 23, 5281 Spodnja Idrija, Slovenija

Spletni naslov: www.hidria.com
Na spletnih straneh Hidrie najdete vse dosedanje številke revije Hidria.


Oblikovna zasnova in oblikovanje: Meta Žebre

Tisk: NONPAREL d.o.o.

Naklada: 6.350 izvodov

Želite brezplačno prejemati revijo Hidria?

Revijo Hidria brezplačno prejemo vsi zaposleni v Hidriinih družbah ter vsa gospodinjstva v idrijski občini. Radi jo prebirajo tudi naši poslovni partnerji.
Če revije še ne prejimate, pa bi jo v prihodnje želeli, nam pišite na naslov Hidria Holding d. o. o., podružnica Spodnja Idrija, Spodnja Kanomlja 23,
5281 Spodnja Idrija, s pripisom »Za revijo Hidria« ali po elektronski pošti na naslov: info@hidria.com.



*So poti, ki vodijo v nove kraje,
so poti, na katerih se marsikaj doživi,
so poti, ki vodijo v nova spoznanja
in so poti, ki vodijo v srca ljudi.
Vesel božič in srečno novo leto!*

Horta 50^{LET}
1971-2021

Imamo Vizijo. Poznamo Pot.