

Pogovor z mag. Antonom Stuškom

Janez TUŠEK

Spoštovani mag Stušek, ob vašem visokem jubileju vam v imenu revije Ventil iskreno čestitamo in želimo veliko zdravja, zadovoljstva pri delu in plodnega sodelovanja tudi v bodoče.

Ob tej priliki bi vam radi zastavili nekaj vprašanj, da naši bralci bolje spoznajo vaše bogato znanstveno, strokovno in drugo delo.

Ventil: Prosim, na kratko opišite vašo mladost in okoliščine, ki so pogojevale odločitev za poklic na tehničnem področju. Kateri poklici so bili v tistem času »moderni« med mladimi in med vašimi sovrstniki?

A. Stušek: Rojen sem bil 14. januarja 1932 v Prapretnem pri Trbovljah. Oče je bil železničar in mati gospodinja. Po nekaj letih smo se preselili na Blanco pri Brestanici, tako da sem osnovno šolo v času nemške

okupacije končal tam in nadaljeval z meščansko šolo v Krškem. Končal sem jo po osvoboditvi, leta 1946 v nižji gimnaziji. Po izrazito delavskem poreklu, predhodniki so bili rudarji, drugi moški člani družine, tudi po materini strani, pa vsi rudarji ali železničarji, sem bil že vnaprej določen za tehniški poklic. Bil je čas obnove domovine po 2. svetovni vojni in začetka industrializacije dežele, tako da so bili tehniški poklici takrat »moderni«. Odločil sem se torej za tehniško

strojno šolo v Ljubljani in jo kot vojaški štipendist leta 1949 končal v Zagrebu. Po triletnem delu v Vojaško-tehničnem inštitutu v Beogradu (VTI) sem nadaljeval s študijem strojništva na takratni Tehniški visoki šoli v Beogradu. Po končanju prvega letnika pa sem se potem prepisal na Fakulteto za strojništvo v Ljubljani in študij končal leta 1959.

Podiplomsko specializacijo iz strojništva sem opravil v ZDA. Formalni podiplomski študij strojništva pa na Fakulteti za strojništvo v Zagrebu, kjer sem leta 1970 magistriral s temo: Elektrohidravlični servovalnik.

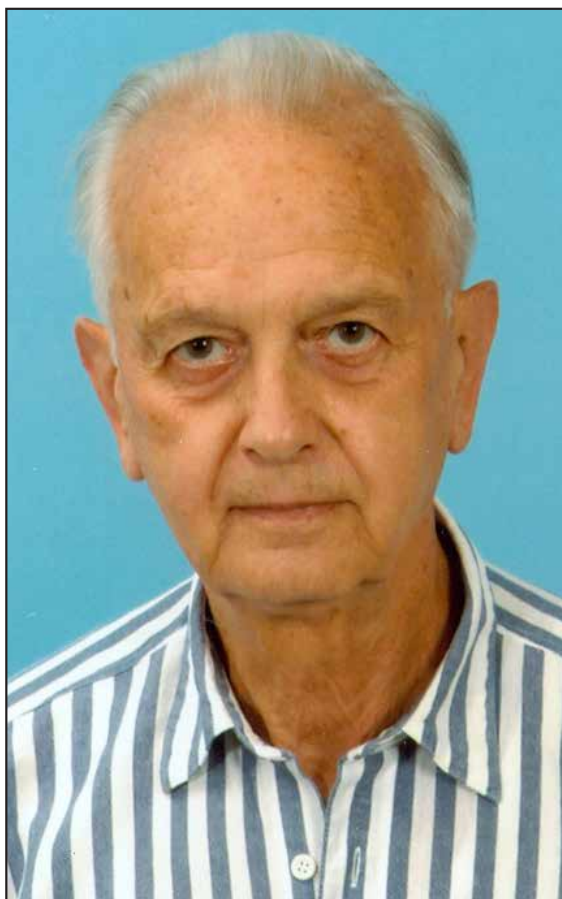
Ventil: Kakšen je bil takrat študij strojništva? Ali se je močno razlikoval od današnjih študijskih vsebin?

A. Stušek: Po diplomi na STŠ sem najprej delal v Inštitutu za oborožitve VTI v Beogradu na Oddelku za mornariško opremo, predvsem na finomehaničnih napravah za vojaške ladje. Študij strojništva na fakulteti v Beogradu se je takrat delil na splošno strojništvo, letalstvo, vojaško tehniko in delno usmeritev na rečno ladjedelništvo, v Zagrebu je bilo poleg splošnega strojništva sorazmerno močno še ladjedelništvo. Medtem ko je bilo v Ljubljani strojništvo takrat v okviru Tehniške visoke šole združeno še s študijem elektrotehnike. Kot je bilo že rečeno, sem se osebno najprej, leta 1952, vpisal na študij strojništva v Beogradu, po enem letu, 1953, pa sem se prepisal na Fakulteto za strojništvo v Ljubljani, takrat še z enotnim študijskim programom.

Ventil: Kako ste pričeli s prvo službo, katera znanja, ki ste jih pridobili v času študija, so vam pri opravljanju prve službe prišla prav, katera nekoliko manj in katera sploh ne?

A. Stušek: Ko sem pričel delo kot tehnik v VTI, seveda o fini mehaniki s STŠ nisem imel nobenih informacij in je bilo potrebno vsa znanja pridobiti s študijem ob delu. Smo pa imeli zelo solidna znanja o mehaniki, strojnih elementih, materialih in tehniki risanja.

Pri začetku dela po študiju na FS v Inštitutu za ladjedelništvo v Zagrebu (Brodarski inštitut – BI) v Zagrebu pa so bile razmere zelo podobne. Znanja fine mehanike, avtomatike in



Mag. Anton Stušek

ladjedelnštva seveda na fakulteti nisem pridobil. O moji poznejši osnovni dejavnosti na področju hidravlike in pnevmatike pa smo v okviru predmeta Obdelovalni stroji le pridobili vsaj osnove področja. Zato pa so bila nadvse koristna znanja, pa tudi že nekaj praktičnih izkušenj, s področja konstruiranja, strojnih elementov, materialov (predvsem preskušanja), mehanizmov in regulacij, pa tudi tehnologije obdelave in obdelovalnih strojev ter organizacije dela. Znanja s področja energetike seveda niso bila neposredno uporabna za moje strokovno in raziskovalno delo, seveda so pa vseeno bila nadvse koristna za splošno tehniško kulturo in inženirsko delo.

Ventil: *Kaj je bilo odločujoče, da ste se podali na področje pnevmatike in hidravlike?*

A. Stušek: Bil sem vojaški štipendist z nadvse strokovnimi in človeškimi mentorji v Mornariško-tehničnem inštitutu, na področju strojništva zlasti polkovnik S. Kopljuč, u. d. i. s., na področju avtomatike I. Rojnik, u. d. i. el. Inštitut in Vojna mornarica še nista imela strokovnjakov za avtomatiko, hidravliko in pnevmatiko, ki pa so s takratno vojaško pomočjo ZDA, tudi z opremo za vojaške ladje, postali nujno potrebni. To je torej bila osnovna spodbuda za odločitev o poglobljenem študiju hidravlike in pnevmatike.

Študij literature, ki je bila že takrat na voljo v knjižnici FS, in spodbuda prof. F. Lobeta za študij in delo sta me dodatno prepričala o pravilnosti odločitve. Rezultat je bilo moje diplomsko delo s področja hidravlike pod mentorstvom prof. F. Lobeta z naslovom Aksialna batna črpalka s stoječim bobnom, ki je bilo ocenjeno z odlično oceno in nagrajeno s Prešernovo nagrado za študente leta 1959.

Pričetek dela v Brodarskem inštitutu pa je najprej obsegal temeljito študijo o uporabi hidravlike v ladjedelnštvu, ki je bila tudi strokovna tema takrat obveznega državnega izpita.

Ventil: *Že zelo zgodaj ste se vključili v Društvo inženirjev in tehnikov. Kaj je botrovalo tej odločitvi?*

A. Stušek: Da, uspešno strokovno in raziskovalno delo v BI-ju je hitro pripeljalo tudi do sodelovanja z zagrebško Fakulteto za strojništvo in ladjedelnštvo, na področju strojnih elementov s prof. E. Oberšmidom in avtomatike s prof. T. Šurino. To pa je bil tudi most za sodelovanje z industrijo na področju hidravlike (Prvomajska) in pnevmatike (Nikola Tesla in Rade Končar). V okviru Društva inženirjev in tehnikov je bila takrat oblikovana skupina za t. i. malo avtomatizacijo (v Sloveniji preimenovalo: cenena avtomatizacija), v katero sem se vključil kot predavatelj, vodja in prevajalec na tečajih in se-



Mag. Stušek in nekdanji sodelavec mag. Franc Resman v laboratoriju za flu-idno tehniko

minarjih iz pnevmatike in hidravlike, ki smo jih izvajali ob izdatni podpori in sodelovanju poznanih tujih podjetij, kot so: Festo, Herion, Vickers, Rexroth idr. S podobnim delom sem aktivno nadaljeval tudi po prihodu na FS v okviru Zavoda za tehnično izobraževanje v Ljubljani.

Ventil: *V bivši državi ste nekaj let službovali tudi v vojni mornarici. Prosim, nekoliko opišite to zgodbo. Za bralce revije Ventil, posebno za mlajše, bo to prav gotovo zelo zanimivo branje.*

A. Stušek: Kot sem že omenil, segajo prvi začetki dela za vojno mornarico že v čas mojega sodelovanja

v skupini za avtomatizacijo upravljanja z ognjem na ladjah v VTI v Beogradu. Bil sem vodja konstrukcije takšnega sistema za takratne eskortne rušilce (obseg dokumentacije okoli 1500 formatov A4). Do realizacije projekta zaradi spremenljivih vojaško-političnih razmer potem ni prišlo. Po študiju in začetku dela v BI v Zagrebu sem najprej opravil že omenjeno študijo uporabe hidravlike in elektrohidravlike na vojaških ladjah ter sodeloval pri zagonu vseh takšnih sistemov na rušilcu Split.

Leta 1963 sem opravil enoletno podiplomsko specializacijo na univerzi

v Missouriju v okviru tehnične pomoči ZDA s temo: Elektrohidravlični sistemi za obdelovalne stroje. Po povratku s specializacije smo v BI-ju pričeli z razvojem elektrohidravličnega krmiljenja (EH) na podmornicah. Bil sem sodelavec pri snovanju sistema krmiljenja, projektant elektrohidravličnega podsistema in glavni konstruktor vseh finomehanskih naprav sistema. To je bilo pionirsko delo v takratni Jugoslaviji, pri katerem sta sodelovali tovarni Prva petoletka (hidravlika) in Iskra-Elektromehanika iz Kranja (elektromehanski del sistema). Projekt je uspešno dokončan in sistem vgrajen na podmornice razreda Heroj. V letih 1968–1973, pred odhodom na FS v

Ljubljano, sem aktivno sodeloval na projektu podobnega že popolnoma avtomatiziranega sistema krmiljenja za nov razred podmornic z modelnimi preskusi nanovo zasnovanih podsistemov. Sočasno, z delnim prekrivanjem rokov realizacije, pa tudi na projektu podobnega sistema za elektrohidravlično krmiljenje hitrih površinskih vojaških ladij (raketna topovnjača), ki so še danes v opremi Hrvaške vojne mornarice.

Med temi velikimi projekti smo realizirali tudi interni projekt elektrohidravličnega pogona in krmiljenja generatorja valovanja v hitrem bazenu BI-ja, ki služi za preskušanje maritimnih lastnosti ladij.

Ventil: Katerega leta ste prišli v službo na Fakulteto za strojništvo in kaj je pogojevalo to vašo odločitev?

A. Stušek: Leta 1973. Najprej sem imel sporazumen dogovor, da pridem v službo v Iskro – Zavod za avtomatizacijo – v skupino za fluidno tehniko, za razvojne naloge s področja elektrohidravlike. Naknadno pa sem dobil povabilo za delo na FS (prof. Hlebanja, prof. Kuhelj st. in prof. Cvetaš). Sporazumno z vodstvom Zavoda za avtomatizacijo sem se torej zaposlil na FS kot višji predavatelj za predmet hidravlika in pnevmatika, ki sta ga že zasnovala prof. Hlebanja in kolega S. Grčar z Zavoda za avtomatizacijo. Odločitev je temeljila tudi na splošnem interesu za napredek razvoja hidravlike in pnevmatike v Sloveniji, vključno z uvajanjem področja v srednje strokovno izobraževanje in okrepitev dopolnilnega izobraževanja. Prihajal sem z bogatimi izkušnjami dopolnilnega izobraževanja v okviru ZSIT v Zagrebu, uvajanja študija tega področja na Višjo vojaško tehnično akademijo v Zagrebu in Višjo vojaško pomorsko akademijo v Splitu ter honorarnih predavanj na takratni Visoki tehniški šoli v Mariboru (ob mentorstvu prof. Cajhna s FE, Ljubljana).

Ventil: S katerimi problemi ste se srečevali pri organizaciji predavanj s področja pnevmatike in hidravlike?

A. Stušek: Seveda, najprej s še nedokončano utemeljitvijo strukture in vsebine predmeta Hidravlika in pnevmatika na višji in visoki stopnji študija. V začetku brez ustrezne domače literature, kakršnih koli učnih pripomočkov in laboratorijske opreme ter brez akademskih sodelavcev.

Ventil: Kako je bilo z opremljanjem laboratorijev, s pridobivanjem literature, z dodatnim izobraževanjem, kako se je razvijala stroka?

A. Stušek: Razumljivo, v začetku tudi brez potrebnih finančnih sredstev. Pozneje, ob razumevanju tujih podjetij, počasi pridobivanje učnih pripomočkov in priročne literature, potem pa tudi prvih šolskih kompletov, npr. za pnevmatiko ob razumevanju firme Festo. Sčasoma smo zasnovali in v sodelovanju s tovarno Kladivar – Žiri tudi izdelali komplet učnega pripomočka za hidravliko. Po nekaj letih smo uspeli oblikovati laboratorijsko enoto za fluidno tehniko in jo, ob sofinanciranju RSS in sklada za opremljanje raziskovalnih enot v okviru Združenja za fluidno tehniko pri GZS, potem uspeli opremiti tudi z ustrezno merilno opremo in univerzalnim preskuševališčem za hidravliko.

Je pa knjižnica FS solidno opremljena s tujo literaturo za obravnavano področje.

Razvoj stroke v Sloveniji je bil do 80. let preteklega stoletja bolj ali manj spontan. O študiju in srednjem strokovnem izobraževanju je bilo do sedaj že nekaj rečenega. Je pa do takrat tudi na proizvodnem področju nastalo kar nekaj uspešnih podjetij, med njimi npr. Kladivar – Žiri, TIO – Lesce, Litostroj – Ljubljana, TAM – Maribor, Železarna – Ravne idr. Takrat pa je bila ob iniciativi Združenja kovinske industrije pri GZS in gremijev za razvoj manj razvitih območij Slovenije zasnovana široka integralna raziskava o tehniško-tehnoloških in ekonomskih vidikih razvoja področja v Sloveniji, z upoštevanjem stanja v Jugoslaviji in svetu. Ekonomski del študije so opravili v Ekonomskem centru Maribor, nosilci tehniško-tehnološke analize pa so bili na FS z menoj kot vodjem raziskave, ki jo je sofinancirala tudi RSS. V dveletni raziskavi nas je samo na tehniško-tehnološkem delu sodelovalo nekaj nad 45 strokovnjakov iz vse Jugoslavije. Sklepno poročilo o raziskavi je podalo solidno oceno stanja ter nekaj osnovnih smernic za



Univerzalno preskuševališče za hidravliko UPH-1 v laboratoriju za fluidno tehniko FS

Razen učbenika za hidravliko, ki so ga izdelali na UM, povsem ustreznega učbenika še vedno nimamo.

razvoj področja v Sloveniji ob upoštevanju pomembnih vprašanj, kot so: organiziranost in vsebina proi-

zvodnje, raziskave in razvoj, izobraževanje na vseh stopnjah, standardizacija, terminologija, publicistika itd. Rezultati so bili: organizacija Združenja za fluidno tehniko na čelu z Odborom za fluidno tehniko (OFT) pri GZS, sprejem Sporazuma o skupnem sofinanciranju raziskav in opremljanju ustreznih laboratorijskih enot pri obeh fakultetah za strojništvo, oblikovanje ustreznega strokovnega društva za fluidno tehniko, ustanovitev strokovne revije Ventil ter iniciative za delo na področju rednega in dopolnilnega strokovnega izobraževanja, standardizacije in terminologije. Večina zastavljenih ciljev in nalog je bila v naslednjih letih uspešno izpolnjena. Med drugim smo postali tudi člani mednarodnega združenja za hidravliko in pnevmatiko CETOP.

Ventil: *Ste velik strokovnjak za pnevmatiko in hidravliko. Kakšno je stanje v slovenski strojni in drugi industriji na tem področju v primerjavi z industrijsko najbolj razvitimi državami?*

A. Stušek: Dajati takšne ocene je zelo nevhvaležno. Po navdušenju v 80. letih preteklega stoletja so ob gospodarsko-političnih spremembah in samostojni Sloveniji nastale velike spremembe. Mnoga podjetja so bila ukinjena ali so prenehala s proizvodnjo, tudi na tem področju. Tudi statistika CETOP-a ni več zanesljiva. Omembe vredna proizvodnja skupaj z razvojnoraziskovalnim delom je ostala le v tovarni Kladivar – Žiri, sedaj v lasti firme POCLAIN HYDRAULICS, in delno v tovarni TIO – Lesce. Je pa še nekaj deset podjetij, ki se ukvarjajo s proizvodnjo posameznih sestavin fluidne tehnike. Večino tržišča sicer zelo široke uporabe sistemov fluidne tehnike, pa obvladujejo tuja podjetja.

Ventil: *Tisti, ki vas poznamo, vemo, da je vaša velika »ljubezen« tudi terminologija, predvsem na tehničnem in strojniškem področju. Od kod vaša želja po skrbi, kar je zelo pohvalno, za lep slovenski jezik?*

A. Stušek: Prva motivacija na tem področju je bila potreba po prevajanju srbohrvaških in slovenskih strokovnih besedil že takoj po pričetku mojega strokovnega dela v VTI. Že tam sem bil takoj pritegnjen v delo

pri oblikovanju arhiva tehniške dokumentacije s konkretno nalogo oblikovanja arhiva risb in pisnih tehničnih dokumentov. Tudi po študiju in pričetku dela v BI v Zagrebu sem bil vključen v naloge kompleksne organizacije znanstveno-tehničnih informacij, vključno z ustrežno organizacijo arhiva tehnične dokumentacije in strokovne knjižnice. Z vključitvijo v delo skupine za malo avtomatizacijo pa sem po sili razmer sodeloval tudi pri pripravi in prevajanju gradiva za ustrezne tečaje in seminarje. Tako sem tudi po prihodu na FS nadaljeval s podobnim delom pri Zavodu za tehnično izobraževanje. Takoj sem se vključil tudi v delo ocenjevanja knjig pri Strojniškem vestniku, nekaj mandatnih obdobj pa sem sodeloval tudi v komisiji za knjižico na FS. Po oblikovanju centra za znanstveno-tehniške informacije na področju strojništva, ki ga je vodil mag. V. Jarc, sem aktivno sodeloval pri obdelavi tehniških informacij tudi v okviru sodelovanja z ustanovo FIZ-Tehnik v Frankfurtu in povezano s tem postal za nekaj let predsednik Skupnosti za znanstveno-tehniške informacije Slovenije, ki jo je takrat vodila prof. A. Kornhauser. V nadaljevanju je sledilo oblikovanje in vodenje revije Ventil, vodenje skupine za strojniško izrazoslovje pri ZSITS (uspešna izdaja Trijezičnega strojniškega slovarja) in končno pritegnitev v delo Komisije za slovenski tehniški slovar pri Inštitutu za slovenski jezik Frana Ramoviša pri ZRC SAZU.

Ventil: *Ste eden izmed snovalcev revije Ventil in njen odgovorni urednik v letih 1995 in 1996. Kaj je botrovalo ustanovitvi revije?*

A. Stušek: Prvi zametki revije so nastali že z občasnim izhajanjem Biltena OFT konec 80. in v začetku 90. let prejšnjega stoletja. Po dogovoru Združenja za fluidno tehniko in Društva za fluidno tehniko pa je leta 1995 pričela izhajati revija Ventil, najprej v založbi ZSITS, pozneje pa je uredništvo prevzela FS. Osnovni motiv in zasnova vsebine revije je bila potreba po informiranju širše strokovne skupnosti o stanju in razvoju fluidne tehnike doma in v svetu ob upoštevanju proizvodnje, raziskav in razvoja ter aktualnosti na področju vzdrževanja, izobraževanja, stan-

dardizacije, terminologije in drugih novosti na obravnavanem področju. Potreba je postala še posebej aktualna, odkar je zasnova Strojniškega vestnika izključno znanstvenoraziskovalno usmerjena in tiskana le v angleškem jeziku.

Ventil: *Na koncu pa še nekaj besed o vaših hobijih in aktivnostih v prostem času.*

A. Stušek: Razmere dela in življenja mi žal nikoli niso omogočale resnejšega ukvarjanja s športom in drugimi hobiji. V poštev sta prišla le kolesarjenja in pohodništvo, pozneje pa še planinarjenje in poleti plavanje in potapljanje na dah. Aparati za potapljanje nam takrat še niso bili dosegljivi – čeprav sem bil v BI udeležen tudi pri razvoju opreme za podvodne diverzante takratne vojne mornarice.

Ventil: *Prav na koncu pa še: ali je mogoče še kaj zanimivega iz vašega življenja, česar vas nismo vprašali in bi radi povedali našim bralcem?*

A. Stušek: Kaj posebno zanimivega ne bi imel povedati. Naj pa vseeno omenim izredno koristne strokovne, življenjske in delovne izkušnje, ki sem jih pridobil na študijskih praksah v rudniku bakra na Norveškem (za polarnim krogom, v kraju Sulitjelma) in v tovarni traktorskih pogonov v kraju Passau v Nemčiji (delo na montažnem traku in preskušanje) ter študijske in življenjske izkušnje in zanimiva doživetja na enoletni podiplomski specializaciji v ZDA. Tam sem imel tudi priliko precej podrobno spoznati stanje in organizacijo ameriške industrije fluidne tehnike (obisk prek 20 podjetij) ter študija in raziskav na področju strojništva (obisk okoli 10 tehničnih univerz in raziskovalnih inštitutov). Potrebno načrtnost, disciplino in varstvo pri delu pa sem poleg rudnikov in strojnih tovarn imel na samem začetku kariere priliko v živo spoznati s sodelovanjem pri preskušanju artilerijskega orožja in streliva na preskusnem poligonu VTI v Beogradu.

Ventil: *Mag. Stušek, prav lepa hvala za vaše odgovore in še enkrat iskrene čestitke ob vašem praznovanju.*

Prof. dr. Janez Tušek, FS Ljubljana

Mag. Anton Stušek – začeto delo nadaljujejo

Hitro je minilo teh 5 let, ko sem v reviji Ventil ob 75-letnici mag. Stuška v naslovu svojega zapisa pripisal: »nadaljevanje začetega dela«. Tedaj sem, seveda kot njegov naslednik na področju hidravlike in pnevmatike (HiP), podal nekaj svojih misli ob njegovem jubileju. Zdaj, pet let kasneje, ko sem že tudi sam upokojenec, pišem »začeto delo nadaljujejo«. S tem želim predvsem poudariti, da strokovno-znanstveno delo, ki ga je na področju HiP na Fakulteti za strojništvo (FS) v Ljubljani začel mag. Stušek, teče in se razvija dalje, zdaj že »pod taktirko« doc. dr. F. Majdiča. Upam, da je to mag. Stušku vsaj malo v veselje, saj nam je večini praviloma v zadovoljstvo, če se tudi po našem odhodu nadaljuje tisto, kar smo začeli. To praviloma pomeni, da smo začeli pravo stvar.

Mag. Stušek je svojo predavateljsko pot na FS v Ljubljani, in sicer na področju HiP, začel leta 1973. Zanimivo naključje je, da sem tudi jaz, ki sem ga na FS nasledil v letu 1994, začel svojo inženirsko pot prav na področju HiP, prav tako v letu 1973 kot vodja vzdrževanja HiP za področje celotne Železarne Jesenice, katere tradicijo nadaljuje podjetje Acroni. V tistem času je bil očiten splošni interes za napredek razvoja HiP v Sloveniji, tako v izobraževalni kot tudi v gospodarski sferi. Vzdrževalni oddelek HiP je bil v Železarni Jesenice ustanovljen leta 1970 prav na osnovi izrazitih potreb po napredku in izboljšanju strokovno-

sti na tem področju. Razlog za to so bile predvsem številne investicije, katerih stroji in postrojenja so večinoma vsebovala sisteme fluidne tehnike, in sicer predvsem pogonsko-krmilno hidravliko, pnevmatiko pa v manjši meri. Vrednosti teh sistemov so bile pretežno v območju 20 % do 40 % vrednosti celotnega posameznega stroja oziroma postrojenja. Tedanji vodilni kadri v gospodarstvu in izobraževalni sferi so potrebe po napredku fluidne tehnike dobro razumeli, še posebej, če to primerjamo z današnjo situacijo, in tudi dokaj pravilno ukrepali.

V tistih letih sorazmernega razcveta fluidne tehnike v Sloveniji sem tudi sam dolga leta sodeloval z Zavodom za tehnično izobraževanje v Ljubljani, ki je tudi na tem področju izvajal številna izobraževanja. Z mag. Stuškom sva bila tam dolga leta istočasno aktivna in se tako spoznala že v času, ko sem bil še »železar«. Tudi to je bila najbrž dodatna spodbuda, da sem prav pod njegovim mentorstvom opravil magisterij na področju dinamične problematike naprav pogonsko-krmilne hidravlike v železarstvu. Pri tem me je podprlo tudi takratno vodstvo Železarne Jesenice, kar tudi kaže na ugodno klimo za področje HiP v tistem času. Tedaj sploh še nisem razmišljal o delu na doktoratu s področja pogonsko-krmilne hidravlike in tudi ne o tem, da bi mag. Stuška nasledil na delovnem mestu. Dobro sodelovanje z njim v dolgih letih in sple-

ti okoliščin pa so privedli tudi do tega. Vsekakor je on pripomogel k temu, da sem predvsem hidravliko, ki sem se ji v prvem letu svojega dela v železarni skušal izogniti, pa mi (hvala bogu) ni uspelo, potem vzljubil in tako tudi po njegovi zaslugi ostal hidravličar.

Jeseni leta 1994 sva z mag. Stuškom začela na FS delati nekako »vzporedno« do njegove upokojitve. Zaradi obremenitev ob uvajanju predmetnikov nanovo ustanovljene visoke strokovne šole, svojega dela na doktoratu in organizacijskih sprememb predvsem na nivoju kateder se je delo v Laboratoriju za fluidno tehniko, ki ga je on ustanovil, nekaj let skromno razvijalo. V zadnjih osmih letih pa smo s pridobitvijo novih kadrov in projektov uspeli strokovno in znanstveno delo intenzivirati predvsem na področju pogonsko-krmilne hidravlike. Interes študentov za delo v tem laboratoriju je izredno velik, kar se odraža tudi v razmeroma številnih diplomah. Prav tako je sodelovanje z gospodarstvom v stalnem porastu, kar je tudi zasluga novega vodje laboratorija doc. dr. F. Majdiča.

Tako si upam reči, da delo na področju fluidne tehnike na FS tudi zdajšnja »3. generacija« kar dobro nadaljuje in se mag. Stušku ob njegovem jubileju za pionirsko delo na tem področju tudi iskreno zahvaljujemo.

Jože Pezdirnik

Znanstvene in strokovne prireditve

International Exposition for Power Transmission (IFPE 2014) – Mednarodna razstava pogonske tehnike

04.–08. 03. 2014
Las Vegas, ZDA

Informacije:

– www.ifpe.com

2013 NFPA Annual Conference
– Letna konferenca Ameriškega združenja za fluidno tehniko

05.–08. 03. 2013
Scottsdale, Arizona, ZDA

Informacije:

– www.nfpa.com/Events/Conferences-Annual.aspx

8th International Conference on Fluid Power Transmission and Control (ICFP) – 8. Mednarodna konferenca o fluidnotehničnem pogonu in krmiljenju

Nadaljevanje na strani 19