

ESUO izobrazba započela je 31. siječnja u zimsko godišnje doba. Prošlo je osam tjedana od početka, tako da su predavači i polaznici u prostorijama Hrvatskog inženjerskoga saveza dočekali i proljeće.

– Kroz to vrijeme dogodilo se puno lijepih stvari – naglasio je prof. dr. Nedjeljko Štefanić – izobrazba je pri samome kraju, a polaznici su naučili i utvrdili cijeli spektar znanja potrebnih za europsku i svjetsku certifikaciju zvanja kojim se u praksi bave – održavanjem tehničkih sustava i industrijskih pogona. Pri tome su se susreli s najsuvremenijim tendencijama i tehnologijama koje su temelj galopirajuće Industrije 4.0. Tako je prof. Štefanić uspoređivao norme iz serije ISO 9000 s Lean-om te je prenio zanimljive informacije i dojmove sa skupa G20 u Berlinu, koji j bio posvećen digitalizacijom proizvodnje.

Zadnji dan u ovome tjednu protekao je u znaku važnosti ključnih pokazatelja uspješnosti održavanja (KPI) koje su inženjeri Tomislav Turk i Damir Škrinjar svaki u svom tematskom području potkrijepili primjerima iz svoje prakse – jedan na primjeru praćenja zastoja linija za pakiranje, a drugi na primjeru raspoloživosti vozila javnog prijevoza i pripadajućih pokazatelja prema normi EN 15341.

U drugom dijelu konzultanti iz firme B4B Tihomir Havoj i Mirko Slovjak predstavili su nadogradnje SAP-a tako da prati cijeli životni vijek tehničkog sustava. Razvila se aktivna i živa diskusija polaznika, koji su većinom korisnici SAP modula, pa je bilo vrlo zanimljivo čuti niz otvorenih pitanja s kojima se susreću u svakodnevnom radu. Prikazane su nove aplikacije za SAP EAM, kao što su upravljanje linearnom imovinom LAM, Work Clearance Management, (WCM) povezan s dozvolama za rad, te usavršena aplikacija Mobile Asset Management (MAM) koja je na tragu Industrije 4.0.

Ovaj tjedan izobrazbe posebno je obilježila terenska nastava. Naime, dipl. ing. Damir Škrinjar održao je praktično predavanje na Remizi u Zagrebu i proveo polaznike izobrazbe kroz radionice ZET-a, kroz tramvaje, jarke ispod šina i tramvaja, između tramvaja rastavljenih na sastavne dijelove... Rijetko se inženjeri i menadžeri tehničkih struka susreću s takvim metalnim grdosijama od 40 tona te mogu razgledati njihova podvozja, mehaničke prijenose, sustave kočnja, motore...

S održateljima ispod 40-tonskoga tramvaja

Autor Krešimir Brandt

Petak, 24 Ožujak 2017 14:06

Kada, uobičajeno, pomislimo na zagrebački tramvaj, asocijacija je suvremeno, lijepo dizajnirano šinsko vozilo koje jurca gradom. Međutim, stvarnost je znatno zamršenija. Tramvajski promet ujedinjuju tri zasebne cjeline s nebrojenim tehničkim sustavima i podsustavima. To su tramvajska kola, sustav tračnica s križištima, skretnicama, srcištima i građevinskim temeljima, te sustav napajanja. Svaki je složen na svoj način. Tramvajska kola imaju mehaničke, električne, elektronske, informatičke, pneumatske tj. hidraulične komponente, a druga dva sustava brojnim tehničkim rješenjima omogućuju pretvaranje izmjenične u istosmjernu struju i obrnuto, napajanje energijom i kretanje, skretanja na križanjima, vraćanje dijela nepotrošene el. energije iz tramvaja u kabel za napajanje... Sve to prate displeji s informacijama za vozače, putnike na stanicama, sustav komunikacije s putnicima i naplate karata, GPS sustav, komunikacija vozača s dispečerima i interventnim jedinicama...

Pitanja je bilo toliko, da bi ing. Škrinjar mogao na njih odgovarati tri dana, samo kada bi to bilo moguće.



S održavateljima ispod 40-tonskoga tramvaja

Autor Krešimir Brandt
Petak, 24 Ožujak 2017 14:06

