

Recenzja została zlecona w związku z Uchwałą nr 6/2024 Rady Dyscypliny Artystycznej Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu z dnia 28.11.2024 o powołaniu Komisji Habilitacyjnej w postępowaniu habilitacyjnym w dziedzinie sztuki, w dyscyplinie sztuki plastyczne i konserwacja dzieł sztuki dr Wojciecha Wesołka

Ocena dorobku artystycznego, naukowego, dydaktycznego i organizacyjnego oraz wskazanego osiągnięcia powstała w oparciu o złożoną przez habilitanta dokumentację w postaci:

- wykazu osiągnięć artystycznych habilitanta, stanowiących znaczny wkład w rozwój dziedziny sztuki w dyscyplinie sztuki plastyczne i konserwacja dzieł sztuki
- danych wnioskodawcy
- autoreferatu
- portfolio projektów
- oświadczenia o odmowie nadania stopnia doktora habilitowanego z dnia 8 lipca 2019
- dyplomu uzyskania stopnia doktora

1. Informacje o habilitancie

Wojciech Wesołek związany jest z Akademią Sztuk Pięknych im. Eugeniusza Gepperta we Wrocławiu, z Wydziałem Architektury Wnętrz i Wzornictwa. W 2008 roku ukończył studia magisterskie, stopień doktora sztuk plastycznych w dyscyplinie sztuk projektowych uzyskał w 2016 roku. Tematem pracy, pod opieką prof. Jana Kukuły był „Pojazd elektryczny wykorzystujący energię światła słonecznego”. Zatrudniony jest w macierzystej uczelni jako pracownik naukowo-dydaktyczny. Od 2008 roku jako wykładowca, prowadził Komputerowe Wspomaganie Projektowania, następnie do roku 2016, jako asystent prof. Wilhelma Semaniszyna w Pracowni Projektowania Środków Transportu. Po uzyskaniu stopnia doktora w 2016 roku, będąc już adiunktem, prowadzi zajęcia samodzielnie, z możliwością dyplomowania.

Habilitant specjalizuje się w projektowaniu obiektów pływających, łącząc praktykę projektową z działalnością badawczo-rozwojową (B+R). W dorobku projektowym habilitanta znajduje się około 30 różnorodnych jednostek pływających – od jachtów żaglowych i motorowych po statki techniczne, kajaki, deski SUP oraz domy na wodzie. Jego prace obejmują zarówno projekty komercyjne, jak i koncepcyjne, z których wiele doczekało się realizacji, a inne, jak wskazuje autor, pozostają objęte klauzulą poufności do czasu budowy. W działalności naukowej habilitant współpracował z Politechniką Wrocławską, gdzie brał udział w projekcie łodzi płaskodennej z przesuwaną nadbudówką. Jak sam wskazuje, to doświadczenie rozwinęło jego umiejętności zarządzania projektami oraz organizacji zespołu oraz przeniesienie zdobytych, nowych umiejętności na grunt Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu. Poszerzane doświadczenie w zakresie realizacji projektów objętych zewnętrznym dofinansowaniem, pozwala na zdobywanie zaufania organizatorów konkursów oraz daje możliwości realizacji innowacyjnych projektów i rozwijać ścieżkę zawodową w zakresie B+R, co warto podkreślić, również przy zaangażowaniu macierzystej uczelni. W dokumentacji znajdujemy opis działań związanych z organizacją i realizacją projektów badawczo-rozwojowych oraz prowadzoną działalnością gospodarczą od 2013 roku. Od 2021 roku habilitant organizuje spotkania informacyjne dla sektora gospodarczego, omawiając finansowanie badań ze środków UE, tworzenie wniosków, budżetowanie, harmonogramy i plany badań. W swojej praktyce zrealizował cztery

projekty finansowane przez Wrocławskie Centrum Akademickie, ukierunkowane na tworzenie nowych produktów i usług dla lokalnych firm. Ponadto cztery projekty w ramach programu „bon na innowacje”, dotyczące innowacyjnych jednostek pływających, z czego trzy projekty były prowadzone przez dra Wesołkę jako kierownika B+R.

2. Ocena autoreferatu oraz wskazanego osiągnięcia zgodnie z art. 219 ust. 1. pkt 2c Ustawy.

Tytuł osiągnięcia: *Projekty wzornicze jednostek pływających:*

1. *jacht żaglowy (Legion 360 w wersji mieczowej)*
2. *katamaran motorowy (CX-42 POWER)*
3. *jacht motorowy (GT 44-CX SHARK)*

Opis zakresu przeprowadzonych prac w ramach wskazanego osiągnięcia:

1. Projekt wzorniczy jachtu żaglowego **Legion 360** w wersji żaglowej (2021). Wkład habilitanta polega na przeprowadzeniu badań wirtualnych i pomiarów w celu opracowania planów pokładów jednostki pływającej w 2 wariantach (wersja mieczowa i kilowa). Opracowanie założeń wstępnych dla kadłubów tych jednostek, badania funkcjonalności i ergonomii w poszczególnych pomieszczeniach, propozycja układu lin i manipulatorów w sterówce, opracowanie stylistyki dla nowej linii jachtów, wybór materiałów wykończenia wnętrza i zewnątrz. Przygotowanie propozycji poszerzenia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Dokumentacja grantu. Współautorem projektu odpowiedzialnym za nautykę i techniczne przygotowanie jachtu do produkcji jest mgr inż. Tymon Butkiewicz.

2. Projekt wzorniczy katamaranu motorowego **CX-42 POWER** (2023). Wkład habilitanta polega na przeprowadzeniu badań wirtualnych i pomiarów w celu opracowania planów pokładów jednostki pływającej w 2 wariantach zabudowy pokładu głównego (symetryczna i asymetryczna) z dostosowaniem do możliwości zastosowania dachu miękkiego i twardego. Opracowanie założeń wstępnych dla kadłubów tej jednostki, badania funkcjonalności i ergonomii w poszczególnych pomieszczeniach, wstępne propozycje układu wyświetlaczy i manipulatorów w sterówce, opracowanie stylistyki dla katamaranu, wybór materiałów wykończenia wnętrza i zewnątrz. Dokumentacja grantu.

3. Projekt wzorniczy jacht motorowego **GT 44-CX SHARK** (2024). Wkład habilitanta polega na przeprowadzeniu badań wirtualnych i pomiarów w celu opracowania planów pokładów jednostki pływającej, opracowanie alternatywnych założeń dla kadłuba tej jednostki, badania funkcjonalności i ergonomii w poszczególnych pomieszczeniach, wstępna propozycja układu wyświetlaczy i manipulatorów w sterówce, opracowanie nowej stylistyki dla jachtu, wybór materiałów wykończenia wnętrza i zewnątrz. Nadzór autorski nad opracowaniem technicznym i przygotowaniem do produkcji.

W ocenianym materiale habilitant prezentuje swoją ścieżkę zawodową w projektowaniu jednostek pływających, poczynając od fascynacji planami katamaranów w okresie studiów, po wieloletnie doświadczenie w branży oraz działalność badawczo-rozwojową (B+R). Jego rozwój zawodowy rozpoczął się od współpracy ze stoczną EMYachts przy projekcie jachtu Huzar 28, co było punktem wyjścia do kariery w projektowaniu różnorodnych jednostek pływających, w tym jachtów, łodzi motorowych, katamaranów, a także domów na wodzie. Autor podkreśla interdyscyplinarny charakter swojej pracy, łącząc funkcjonalność z estetyką. Wskazuje na kluczową rolę współpracy z inżynierem Tymonem Butkiewiczem, co umożliwiło mu efektywne przechodzenie od projektowania wizualnego do aspektów technicznych. Znaczną część swoich doświadczeń zawodowych autor poświęcił działalności B+R, zdobywane w ten sposób kompetencje pozwalają mu nie tylko na rozwój w zakresie projektowania, ale również na zarządzanie dużymi projektami i zespołami badawczymi. Dr Wesołek krytycznie ocenia bariery biurokratyczne w środowisku naukowym, ale jednocześnie docenia wartości płynące z połączenia nauki i sztuki. Wskazuje na unikalność swojej pozycji zawodowej, która umożliwia czerpanie korzyści z obu dziedzin. Zauważa także, że dobrze zrealizowane projekty B+R zwiększają szanse na kolejne finansowania, co sprzyja rozwojowi

zawodowemu i budowaniu zaufania w środowisku naukowym i projektowym.

Habilitant w swoim autoreferacie przedstawia szczegółową metodykę projektowania jachtów i statków, opisując proces od etapu wstępnych badań do realizacji końcowego produktu. Praca nad projektem zaczyna się od zbierania danych, takich jak wywiady z inwestorem czy badania ankietowe, które są fundamentem dalszego projektowania. Autor podkreśla wagę analiz wstępnych, takich jak pomiary 2D oraz testy ergonomiczne, które pozwalają na stworzenie funkcjonalnych koncepcji, bazujących na geometrycznych i matematycznych przesłankach. W początkowej fazie projektowania, autor korzysta z rysunków wektorowych oraz modeli 3D, co umożliwia szybsze przekształcanie koncepcji w wizualizacje. Oprócz tego, wprowadza analizę gabarytów przestrzeni, co jest pomocne w dalszym etapie projektowania. Po doprecyzowaniu koncepcji następuje etap bardziej zaawansowanego modelowania 3D, który obejmuje konsultacje z inżynierami, testowanie rozwiązań oraz nanoszenie poprawek mających na celu poprawę funkcjonalności i estetyki. Po zakończeniu etapu projektowania 3D, projekt trafia do produkcji, a autor zaznacza, że realizacja budowy jachtu może odbiegać od początkowych założeń. Często projektant ma ograniczony wpływ na ten etap, co wiąże się z koniecznością adaptacji do rzeczywistych warunków. Istotnym elementem metodyki autora jest znajomość aktualnych przepisów prawa oraz wymagań związanych z konkursami grantowymi, co jest niezbędne w procesie pozyskiwania finansowania na badania. Autor szczególnie podkreśla znaczenie prostoty i przejrzystości w pisaniu wniosków grantowych, skierowanych do urzędników, którzy nie mają specjalistycznej wiedzy o branży. W tekście autoreferatu znajdujemy też zasadę 6R (Refuse, Reduce, Reuse, Recover, Recycle, Rethink), którą stosuje w swojej pracy projektowej dr Wesołek. Zasada ta odnosi się do zrównoważonego rozwoju, efektywności w wykorzystaniu zasobów oraz ochrony środowiska, a także stanowi podstawę jego podejścia do projektowania bardziej ekologicznych i ekonomicznych rozwiązań. Metodyka autora jest dobrze przemyślana i opiera się na doświadczeniu oraz pragmatyzmie. Podkreślenie znaczenia wstępnych analiz, iteracyjnego podejścia do projektowania 3D i konsultacji z inżynierami świadczy o solidnym przygotowaniu do realizacji projektu. Zasada 6R wprowadzona do procesów projektowych jest również wartościowym uzupełnieniem, które nie tylko zwiększa efektywność, ale także wspiera odpowiedzialne podejście do ochrony środowiska.

Projekt jachtu żaglowego Legion 360 został zrealizowany w ramach „bonu na innowacje”. Zespół pod kierownictwem dr Wojciecha Wesołka i mgr inż. Tymona Butkiewicza stworzył jacht o nowoczesnej stylistyce, dużej funkcjonalności i ergonomicznych rozwiązaniach. Projekt rozpoczął się w 2020 roku i, mimo trudności związanych z pandemią, zakończył się sukcesem w 2023 roku. Całość projektu została przeprowadzona na uczelni, jacht zaprojektowany został zgodnie z określonymi założeniami, które obejmowały m.in. połączenie nowoczesnej formy z funkcjonalnością, dużą ilością przestrzeni wewnętrznej oraz dobrą ergonomią. Dodatkowo, w wymaganiach projektu, należało skupić się na dostosowaniu jednostki do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową.

„Bon na innowacje” to forma wsparcia dla przedsiębiorców, którzy chcą realizować nowe pomysły na produkty lub usługi, ale potrzebują pomocy w przeprowadzeniu niezbędnych badań czy obliczeń. System ten umożliwia uzyskanie dofinansowania na usługi badawcze, które następnie zostaną refinansowane przez instytucję pośredniczącą, taką jak PARP. W przypadku projektu Legion 360, proces ten obejmował realizację podstawowych badań nautycznych, obliczeń parametrów żagli, koncepcji wzorniczej oraz przygotowanie modelu 3D jachtu. Została również opracowana dokumentacja do frezowania CNC, co umożliwiło dalszy rozwój produkcji jachtu w wersji docelowej.

Po zakończeniu projektu badawczo-rozwojowego, który trwał około 1,5 roku, przyszedł czas na realizację jachtu w formie produkcyjnej. Kolejnym etapem było stworzenie bardziej rozbudowanej wersji jednostki (V1250), która miała zaoferować jeszcze większą przestronność. Na tym etapie konieczne było zastosowanie nowych form, dostosowanych do większej jednostki, co wiązało się z optymalizacją procesu produkcji. Pomimo początkowych trudności związanych z czasem realizacji, model Legion 360 okazał się sukcesem, przyciągając uwagę inwestorów, którzy zdecydowali się na jego produkcję. Finalny efekt łączy nowoczesną stylistykę z ergonomią, zapewniając wygodę i funkcjonalność na wodzie. Na potrzeby osób z niepełnosprawnością wprowadzono dodatkowe uchwyty, przystosowane wejścia oraz mechanizmy umożliwiające poruszanie się po jachcie bez konieczności używania wózka, co stanowiło jedno

z ważniejszych innowacyjnych rozwiązań tego projektu.

Projekt CX-42 POWER to katamaran motorowy o długości 42 stóp, stworzony dzięki finansowaniu z programu „Dolnośląski Bon na Innowacje”. Krótki czas realizacji oraz budżet pozwoliły na przeprowadzenie podstawowych badań wzorniczych, precyzyjne określenie wymiarów przestrzeni na pokładach oraz opracowanie stylistyki, która stanowiła punkt wyjścia do dalszych prac inżynierskich. Autor projektu pełnił rolę głównego odpowiedzialnego za jego realizację, a sama koncepcja powstała w ramach usługi badawczej na uczelni. Projektowanie katamaranu wymagało wielowątkowego podejścia, ponieważ jednostki tego typu mają specyficzną strukturę. Ważnym elementem było przemyślane podejście do kadłubów, umożliwiające optymalizację przestrzeni. Tworzenie planów pokładów musiało uwzględniać różne osie przestrzeni i ich wzajemne powiązanie, z dodatkową korekcją w przestrzeni między kadłubami. Projektowanie jednostki motorowej, w odróżnieniu od żaglowej, daje większą swobodę aranżacyjną, gdyż nie trzeba rezerwować przestrzeni na maszt.

Kluczowe aspekty projektu CX-42 POWER to ergonomia pomieszczeń, optymalizacja gabarytów kadłuba oraz dbałość o stylistykę. Projektowany katamaran miał pomieścić przestronny apartament dla dwóch osób w jednym kadłubie (z łazienką i prysznicem), a w drugim kadłubie zaplanowano przestrzeń dla czterech osób (lub dwóch par), co dawało komfort użytkowania. Jednocześnie ograniczona szerokość jednostki wymagała kreatywnego podejścia do zagospodarowania przestrzeni, w tym wykorzystania przestrzeni wiszącej nad wodą, czyli przestrzeni między kadłubami. Dzięki temu udało się zapewnić odpowiednią szerokość w miejscach, gdzie zaplanowano łóżka. Na górnym pokładzie zaplanowano sterówkę, aneks kuchenny, miejsce do siedzenia, a także przestrzeń do opalania na dziobie. Dodatkowo przewidziano możliwość transformacji leżanek na dziobie w dwie ławki z stolikiem, co miało nie wpływać na funkcjonalność przestrzeni pod pokładem. Te rozwiązania pozwalają na uzyskanie podobnego komfortu, jak w większych katamaranach (o długości 50 stóp), przy zachowaniu ograniczonego rozmiaru jednostki. Katamaran zaprojektowano z myślą o spełnieniu oczekiwań klientów przy niskim budżecie, co stanowi ważną przewagę konkurencyjną tego projektu.

W odniesieniu do stylistyki, projektant zaproponował trzy opcje: współczesną, sportową oraz klasyczną motorową w nowoczesnym wydaniu. Po analizach, ostateczny wybór stylistyczny koncentrował się na połączeniu nowoczesności z siłą dynamicznych linii, co miało podkreślić charakter motorowej jednostki. Inwestorzy zwrócili uwagę na możliwość dostosowania pokładów w zależności od wariantów zagospodarowania przestrzeni. W tym kontekście zaplanowano również miejsce na sprzęt do sportów wodnych oraz interesującą opcję opuszczenia burt przy rufie, co ma umożliwić łatwiejsze korzystanie z wody. Projekt uwzględnia również rozwiązania dotyczące dachu. Zdecydowano się na możliwość jego modyfikacji, oferując opcję dachu twardego z możliwością zamontowania klimatyzacji w strefie sterówki, oraz możliwość stworzenia częściowo otwartego dachu. Zastosowano także panele fotowoltaiczne, uwzględniając ich rozkład na dachu, co miało zwiększyć efektywność energetyczną jednostki. Ważnym wyzwaniem było opracowanie stylistyki katamaranu w kontekście wcześniejszych realizacji (takich jak CX-450), gdzie autor projektował dla tego samego inwestora (Corthinx). Ostateczna stylistyka CX-42 POWER okazała się bardziej świeża i odmienna, w porównaniu do wcześniejszych projektów. W wyniku tych prac powstały interesujące linie, które będą kontynuowane w większych projektach dla tego samego inwestora. Jak wskazuje habilitant, CX-42 POWER stanowi uzupełnienie portfolio o jednostkę niskobudżetową, co umożliwia dalszą współpracę z innymi klientami. Dzięki swojemu niewielkiemu rozmiarowi, katamaran jest również bardziej elastyczny w zakresie transportu, co sprawia, że może trafić do firm czarterowych i mniej zamożnych klientów. Mimo to, projekt wiąże się z pewnymi wyzwaniami, takimi jak zmienne gospodarcze i polityczne, które mogą wpłynąć na dalszą realizację projektu. Prace przygotowawcze do produkcji trwają, a autor projektu, bazując na wcześniejszych doświadczeniach, pozostaje ostrożny w przewidywaniu pełnej realizacji.

Ostatni na liście wskazanego osiągnięcia, projekt **GT 44-CX (SHARK)** to jednokadłubowy jacht motorowy, powstający w stoczni Corthinx przy wsparciu inwestora zewnętrznego, Flandria Yachts. Jest to projekt komercyjny, realizowany w stosunkowo szybkim tempie, biorąc pod uwagę standardy branży jachtowej. Historia tego projektu jest nietypowa, ponieważ bazuje na wcześniej zaprojektowanym, ale

niewykorzystanym kadłubie, który pierwotnie miał służyć jako szybka łódź turystyczna w Chorwacji. Kadłub GT 44-CX był pierwotnie zaprojektowany do innych celów, jednak po jego ukończeniu i zaprzestaniu realizacji pierwotnego projektu, inwestorzy zdecydowali się wykorzystać go do nowego jachtu. Wymagało to znacznych modyfikacji, zarówno w zakresie konstrukcji, jak i wyglądu zewnętrznego. Zlecone zostały ponowne badania techniczne, a także opracowanie nowych koncepcji stylistycznych, które miałyby dostosować istniejący kadłub do nowego celu użytkowego. Pierwotnie zaprojektowane wnętrze okazało się nieodpowiednie – kadłub był zbyt niski, aby umożliwić wygodną zabudowę kuchni, łazienki czy innych elementów użytkowych. Nadbudówka byłaby zbyt wysoka i nieproporcjonalna w stosunku do reszty jachtu. Jednym z kluczowych elementów modyfikacji projektu było zaprojektowanie nowego pokładu, który w pierwotnej wersji nie miał żadnej funkcji użytkowej. Po przemyśleniu koncepcji i uwzględnieniu sugestii inwestorów, zapadła decyzja o rozbudowie jachtu, uwzględniając przestronną kuchnię, grill, strefę do biesiadowania oraz zmianę jednostek napędowych – zamiast silników pokładowych zastosowano zaburtowe jednostki napędowe. Zmiana ta umożliwiła stworzenie nowego układu kokpitu z obszerną kanapą w kształcie litery C i stolikiem, co poprawiło funkcjonalność jachtu. Nowa koncepcja projektu uwzględnia także podwyższenie burt, co istotnie zmniejszyło optycznie ciężar nadbudówki i ułatwiło zabudowę kokpitu. Zastosowano metodę klejenia pokładu z burtami w nietypowych miejscach, ponadto, zoptymalizowano położenie stanowiska sternika, które teraz spełnia wymogi przepisów dotyczących widoczności, a także umożliwia wygodne przejście w zaplanowanych ciągach komunikacyjnych. Wnętrze jachtu na dolnym pokładzie zostało zaplanowane z myślą o wygodzie użytkowników – zlokalizowano tam odpowiednie łóżko oraz łazienkę z osobnym prysznicem i toaletą, co spełnia minimalne wymagania komfortu określone przez inwestora. Jacht wyposażony jest w przestronną kuchnię, grill i przestrzeń do biesiadowania pod dachem, co sprawia, że jest to jednostka przeznaczona do dłuższych rejsów, z naciskiem na wygodę. Projekt GT 44-CX (SHARK) to także powrót autora do projektowania jednokadłubowych jachtów motorowych, praca wymagała kreatywnego podejścia do istniejącego kadłuba, który początkowo nie spełniał wymogów użytkowych. Spontaniczność tego projektu, polegająca na przekształceniu gotowego kadłuba w nowoczesny jacht była, jak wskazuje autor, źródłem twórczej radości i inspiracji, co prowadziło do przeprowadzenia interesujących badań ergonomicznych. Habilitant wskazuje, że projekt ma spory potencjał rynkowy, zarówno w zakresie czarteru, jak i sprzedaży prywatnym klientom. Dzięki swojemu sportowemu charakterowi, rozbudowanej funkcjonalności i elastyczności w dostosowaniu do indywidualnych potrzeb klientów, GT 44-CX (SHARK) może trafić do szerokiej grupy odbiorców. Ze względu na posiadane cechy stylistyczne oraz funkcjonalne, jacht ma także szansę zdobyć popularność wśród różnych grup wiekowych, od młodszych, poszukujących jachtu sportowego, po starszych, szukających komfortu i elegancji.

Podsumowując. Przedstawione do oceny osiągnięcie w postaci projektu trzech jednostek pływających stanowi o wysokich kompetencjach zawodowych habilitanta. Jednostki o odmiennym charakterze konstrukcyjnym, funkcjonalnym i stylistycznym, realizowane były wedle różnych założeń i uwarunkowań inwestorskich. Te aspekty dodatkowo pokazują umiejętność dostosowania się do różnych realiów związanych z realizacją projektów. Z autopsji wiem iż uczestnictwo w grantach badawczych, szczególnie w roli kierownika prac badawczo-rozwojowych, wymaga od projektanta dużej elastyczności i łączenia różnych kompetencji, często wykraczających poza te stricte projektowe. To ważne w mojej ocenie doświadczenia, wpisujące się w obecne oczekiwania inwestorskie, szczególnie docenić należy wkład dr Wesołka w rozwój i realizację tego typu przedsięwzięć w macierzystej jednostce naukowej. Tekst autoreferatu przedstawia ponadto refleksje autora dotyczące jego projektów z ostatnich lat, które obejmują m.in. jachty, deski SUP, kajaki oraz domy na wodzie. Wskazuje on na dużą satysfakcję płynącą z realizacji innowacyjnych rozwiązań, które łączą aspekty estetyczne, funkcjonalne i ekologiczne. Autor podkreśla znaczenie współpracy z inwestorami oraz konieczność dostosowywania projektów do wymagań rynku, a także regulacji prawnych. Zwraca uwagę na wyzwania związane z biurokracją i trudnościami finansowymi, ale również na zadowolenie z osiągniętych rezultatów, takich jak wprowadzenie efektu prac do produkcji.

3. Ocena dorobku projektowego

Habilitant przed uzyskaniem stopnia doktora wykazał się dużą wszechstronnością, realizując projekty szeroko pojętego wzornictwa przemysłowego, w szczególności w zakresie jednostek pływających. Jego dorobek obejmuje projektowanie jachtów motorowych i żaglowych, takich jak Motor Yacht 26m czy Huzar 42, gdzie zajmował się zarówno stroną funkcjonalną, jak i estetyką wnętrza oraz kadłubów. Prace te, często były realizowane we współpracy z firmami i uczelniami. Habilitant opracował również projekty koncepcyjne dla pojazdów elektrycznych, gier komputerowych oraz infrastruktury specjalistycznej, czego przykładem jest koncepcja przyczepy medycznej.

W ocenianym przedziale czasowym, obejmującym realizację po uzyskaniu stopnia doktora, habilitant podjął się szeregu projektów wzorniczych, głównie w dziedzinie projektowania jednostek pływających i innych produktów związanych z wodnymi środkami transportu. W ramach tych działań przeprowadził liczne badania wirtualne, pomiary, opracował plany pokładów, kadłubów i wnętrza jednostek pływających, koncentrując się na funkcjonalności, ergonomii oraz estetyce projektów. Prezentowane projekty dotyczą jachtów, katamaranów, domów pływających oraz innych, innowacyjnych rozwiązań. Wszystkie prace, realizowane po uzyskaniu stopnia doktora, obejmują kompleksowe podejście do projektowania, które obejmuje zarówno badania wirtualne, jak i rzeczywiste pomiary. W każdym przypadku autor skupia się na aspektach funkcjonalności, ergonomii, a także na stylistyce jednostek, dbając o komfort użytkowników oraz ich dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Ten ostatni aspekt, był jedną z kluczowych wytycznych w projekcie jachtu Legion 360. Kierując projektami B+R, autor odpowiada za opracowanie planów pokładów, badań funkcjonalnych, projektowania wnętrza oraz dobór materiałów. Wszystkie projekty są realizowane we współpracy z innymi specjalistami, jak np. mgr inż. Tymon Butkiewicz, który odpowiada za aspekty inżynieryjne i nautyczne. Pośród niemal 30 realizacji, w załączonym materiale znaleźć można takie, które zostały już wdrożone, takie, które są przygotowane do produkcji, jak i te, które pozostały na etapie koncepcyjnym.

Wśród wdrożonych lub przygotowanych do produkcji jednostek pływających są:

1. Jacht żaglowy Legion 360 (2021)
2. Jacht motorowy GT 44-CX SHARK (2024)
3. CX-50 Power (katamaran motorowy, 2024)
4. IKAJAK (kajak śródlądowy jednoosobowy, 2023)
5. I80S (Jacht żaglowy 2022)
6. V 1245 (jacht żaglowy, 2021)
7. Pchacz Rzeczny. Pchacz śródlądowy na płytce wody (2020)

Projekty koncepcyjne:

1. Katamaran motorowy CX-42 POWER (2023)
2. Navishipproject. Domy na wodzie 20 m² oraz 80 m² (2022)
3. POLKON. Dom modułowy 51 m² oraz 84 m² (2021)
4. CX-12T. Katamaran motorowy (2019)
5. CX-550. Katamaran żaglowo-motorowy (2019)
6. RAT 120. Jacht motorowy (2018)
7. Kontenerowiec rzeczny (2018)
8. Trzmiel. Prom bocznokołowy (2018)
9. ODRA 1. Statek pasażerski (2017)
10. ORION 210. Jacht motorowy (2017)
11. SEA CAMPER. Pływający camper motorowy (2017)
12. WW 43. Jacht żaglowy (2016)

Projekty zakończone prototypami:

1. Deska SUP jednoosobowa (2022)
2. AGRIBOT. Autonomiczny ciągnik rolniczy (2018)
3. MANIPULATOR. Urządzenie sterujące robotem wielozadaniowym do prac budowlanych (2016)

Inne realizacje:

1. STUDIO408.pl, strona internetowa pracowni (2022)
2. POLKON. Budowa bazy danych, projekt logotypu i skład materiałów graficznych (2021)
3. Malarstwo projektowe - seria grafik inspirowanych własnymi projektami (2016-2019)

Każdy z projektów posiada własne indywidualne cechy, nie ograniczające się jedynie do różnic stylistycznych. Po części wynika to z charakteru prowadzonych prac. Działania badawczo-rozwojowe, mają w założeniu być innowacyjne, wprowadzając do założeń innowacje w zakresie technologii, sposobu użytkowania, optymalizacji produkcji itd. Śledząc opisy projektów zawarte w dokumentacji możemy się o tym tylko przekonać. Pośród zaprezentowanych realizacji, korzystając z roli recenzenta, pozwalam sobie na własne, być może nieco subiektywne odniesienie się do wybranych prac. W mojej ocenie na szczególne wyróżnienie zasługuje, określony jako osiągnięcie projektowe w przewodzie habilitacyjnym jacht Legion 360. Wdrożony projekt dwóch nieco różniących się konstrukcyjnie czarterowych jednostek żaglowych, realizowany był przy udziale funduszy europejskich we wrocławskiej ASP. Habilitant sprostął założeniom projektu, uwzględniając poszerzenie dostępności produktu dla osób z niepełnosprawnością ruchową, projektując jednostkę o prostej, lapidarnej linii, kryjącej w swoim wnętrzu przestrzenną, dobrze doświetloną mesę, kambuz, szeroką łazienkę, umożliwiającą wjazd wózkami oraz 3 wygodne kajuty. Warstwa stylistyczna jachtu jest również jego niezaprzeczalną zaletą. Właściwości nautyczne Legionu 360 są, jak pokazują testy są także jego mocną stroną. Za ten projekt należą się autorowi brawa. Będąc posiadaczem patentu żeglarskiego i skromnych doświadczeń sprzed lat, korzystałem z rozwiązań pamiętających lata 70te ubiegłego wieku. Możliwości i funkcjonalności nowych jednostek, które prezentuje habilitant, pozostawały jedynie w strefie marzeń dla użytkowników Omeg, kabinowych Fok czy Orionów, do których sam się zaliczam. Tym bardziej, z zachwytem patrzę na współczesne komfortowe i bardzo wydajne jednostki, pozwalające cieszyć się jeszcze bardziej pełnią żeglugi. Prezentowany Legion spełnia moim zdaniem większość wymagań stawianych dobremu śródlądowemu jachtowi żaglowemu.

Interesującym doświadczeniem w zakresie metodologii projektowo-testowej są prace badawcze habilitanta związane z platformami modeli desek SUP, pozwalające na optymalizację procesu budowania prototypów. Warto tu podkreślić wykonanie prototypu deski i własne testy w warunkach wodnych. Uwagę zwraca projekt koncepcyjny jachtu motorowego RAT 120, zdobywca Millenium Yacht Design Award 2018 w kategorii profesjonalnej. Odważna recyklingowa stylistyka, zdecydowanie wyróżnia ten projekt spośród ogólnie przyjętych standardów i stanowi nowe spojrzenie na problem wykorzystania zużytych materiałów. Nie jestem pewien, czy najlepszym wyborem są sugerowane w procesie powstawania nowych jednostek, miejsca odzysku surowców. Budowanie nowych, nadal ekskluzywnych, choć inaczej inaczej jednostek w pobliżu biednych cmentarzy statków u wybrzeży Bangladeszu, Indii czy Pakistanu, rodzi pytania natury etycznej, dotyczące wykorzystania między innymi taniej siły roboczej. Ten wątek wykracza jednak poza ocenę samego jachtu. Interesującym, wartym uwagi jest cykl obrazów wykonanych techniką tradycyjnego malarstwa akrylowego, bazującego na własnej twórczości projektowej. Twórcza interpretacja własnego dorobku stawia w tym miejscu Wojciecha Wesołka zdecydowanie w roli artysty, pokazując jednocześnie dobry warsztat rysunkowy.

Wszystkie projekty cechuje zresztą ciekawa warstwa graficzna, wskazująca na dobrze opanowany warsztat programów do wizualizacji. Na tle projektów jednostek pływających, nieco mniej innowacyjnie moim zdaniem wypadają projekty domów dla Navishipproject. O ile realizacje mieszkaniowe dla firmy POLKON osadzone są na lądzie i dostosowane są do otoczenia, o tyle te "pływające" już mniej. Być może jest to zbyt dosłowne przeniesienie tych samych parametrów i rozwiązań, między innymi standardowego przeszklenia, czy wyposażenia wnętrza, do środowiska, w którym oczekivalibyśmy nieco więcej wyszukanych detali, nawiązujących do życia na wodzie.

Sprawność habilitanta w decyzjach związanych z projektowaniem graficznym odnajdziemy w projekcie CI dla POLKON oraz w realizacji i utrzymaniu strony internetowej prowadzonej w ramach dydaktyki

w prowadzonej pracowni.

Podsumowując, dorobek projektowy dra Wesółka jest bogaty, różnorodny, pokazujący sprawnego w różnych obszarach warsztatowego projektanta. Dominująca część jego dorobku, poświęcona jednostkom pływającym, jego udział w zespołach projektowych B+R, pozwala ocenić go jako profesjonalistę w tej dziedzinie, natomiast jego realizacje, szczególnie te wdrożone, uwiarygodniają jego kompetencje i zdobywane doświadczenie.

4. Ocena dorobku dydaktycznego, organizacyjnego, naukowego oraz popularyzatorskiego

Od października 2016 roku habilitant prowadzi Pracownię Projektowania Środków Transportu (pracownia dyplomująca). Jest autorem 4 recenzji prac magisterskich, ma na koncie 9 promotorstw prac magisterskich oraz 19 promotorstw prac licencjackich. Na bieżąco organizuje współpracę między Pracownią Projektowania Środków Transportu a studiem projektowym Infiniti w Wielkiej Brytanii oraz współpracę i transfer wiedzy z firmą Navishipproject. Na uwagę zasługuje fakt wykorzystania kontaktów zawodowych i chęć dzielenia się własnymi doświadczeniami przy realizacji zadań projektowych dla studentów.

Prowadzona przez dra Wesółka pracownia, zajmuje się szerokim zakresem projektów dotyczących pojazdów, od tych poruszanych siłą mięśni, przez samochody osobowe, transport ciężki, obiekty pływające, aż po pojazdy do gier komputerowych. W ramach edukacji studenci biorą udział w ćwiczeniach projektowych, obejmujących rysunek odręczny, modelowanie przestrzenne oraz komputerową animację. Współpraca z firmami transportowymi, takimi jak Infiniti czy BMW, stanowi istotny element kształcenia. Jak wskazuje habilitant, absolwenci znajdują zatrudnienie w firmach motoryzacyjnych, a niektórzy podejmują dalszą edukację lub pracę w uznanych studiach projektowych. Pracownia kładzie duży nacisk na rozwój umiejętności rysunkowych i projektowych, realizując różnorodne zadania, od transformacji istniejących pojazdów po projektowanie obiektów dla przemysłu rozrywkowego. Dużą rolę odgrywa także współpraca z firmami, które umożliwiają studentom pracę nad rzeczywistymi projektami, jak np. kontenerowce czy promy. Pracownia dysponuje stroną internetową, która stanowi platformę do dzielenia się projektami oraz integruje społeczność studencką. Co istotne, regularne przeglądy prac, organizowane na zakończenie semestrów, umożliwiają wymianę doświadczeń i opinii, a także pomagają młodszym rocznikom zapoznać się z pracami starszych kolegów.

W dorobku popularyzatorskim znajdują się wykłady i udział w konferencjach specjalistycznych. Znaleźć możemy takie pozycje jak:

- „Badania nad nowoczesnymi koncepcjami wzorniczymi promu bocznokołowego oraz innowacyjny kontenerowiec na rzekę Odrę - transfer wiedzy do studentów ASP". Emocje i pragmatyzm w projektowaniu środków transportu", Wrocław, Polska 2019
- „Prezentacja zwycięskiego projektu RAT 120". Konkurs Millenium Yacht Design Award 2018. Konferencja „Hybrid and electric propulsion", Carrara, Włochy, 2018
- „Prezentacja metod projektowania promu bocznokołowego dla firmy Navishipproject". Konferencja „Wielowymiarowość innowacji w gospodarce", Wrocław, Polska, 2018
- Uczestnictwo w XIX Dolnośląskim Festiwalu Nauki. „Między duchem a materią pośredniczy matematyka". Prezentacja osiągnięć projektowych studentów i dydaktyków Pracowni Projektowania Środków Transportu, 2019

Dr Wesółek brał udział w 2019 w rezydencji międzynarodowej w ramach projektu nr POWR.03.05.00-00-2021/17-00 pn. „Umieędzynarodowienie kształcenia, kompetentna kadra i nowoczesne zarządzanie gwarancją jakości i międzynarodowej obecności Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu" w firmie CORTHINX w Chorwacji. Nazwa rezydencji: „Rozwój kompetencji kadry Pracowni Projektowania Środków Transport poprzez działania międzynarodowe". W tym samym roku zrealizował warsztaty „Projektowanie koncepcyjne z wykorzystaniem metod cz. I i II - Design Thinking", w projekcie „Kompetentny Absolwent Wydziału Mechanicznego Politechniki Wrocławskiej", realizowanym w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja. Zajął się organizacją warsztatów kreatywnych dla studentów PWR na wrocławskiej ASP i przeprowadził je wraz z dr hab. Piotrem Jędrzejewskim i dr Piotrem Stockim.

Wojciech Wesołek ma w swoim dorobku również udział w międzynarodowych i krajowych imprezach artystycznych, polegający na prezentacji własnych prac i umiejętności. Są to między innymi:

- „Poland Boat Show 2023”, Prezentacja jachtu Legion 360 w wersji mieczowej na targach branżowych, Warszawa, Polska
- „Projektowanie dla Różności”, Wystawa dydaktyków i studentów w ramach Festiwalu Różność/Równość, Wrocław, Polska. Prezentacja własnych projektów domów, modułowych wykonanych podczas programu „Mozart” oraz studenckich prac semestralnych dotyczących tego samego tematu, 2023.
- „Nauka i sztuka - obszary wspólne”, wystawa naukowców i studentów katedry wzornictwa ASP we Wrocławiu na Politechnice Śląskiej w Gliwicach, Polska, Gliwice, 2018.
- „Prezentacja zwycięskiego projektu RAT 120”, konkurs Millenium Yacht Design Award 2018, Carrara, Włochy. Wystawa pokonkursowa (prezentacja projektu RAT 120 na planszach projektowych) i konferencja „Hybrid and electric propulsion”.
- „POLISH DESIGN. Tomorrow is today”, Wystawa designu, Mediolan, Włochy. Wystawa prac studentów i dydaktyków ASP we Wrocławiu (prezentacja własnych prac i skład materiału Pracowni Projektowania Środków Transportu prezentowanych na wystawie)", 2017.
- „3d - der, die, das", Wystawa prac studentów i dydaktyków katedry wzornictwa ASP we Wrocławiu, Niemcy, Königshain. Prezentacja własnych prac i wybór prac studenckich z Pracowni Projektowania Środków Transportu, prezentowanych na wystawie, 2017.

Wśród publikacji autorstwa habilitanta znaleźć można:

- Autor: Wojciech Wesołek, 2020, Publikacja opisu prac wykonanych podczas programu Mozart VI- „Badania nad nowoczesnymi koncepcjami wzorniczymi promu bocznokołowego oraz innowacyjny kontenerowiec na rzekę Odrę” w „Systemy wspomagania w inżynierii produkcji, vol9”, issue 1, s. 145–156, 2020. ISBN 978-83-952420-1-4, e-ISSN 2391-9361.
- Autor: Wojciech Wesołek, 2019, Publikacja opisów prac własnych i studenckich - „Wrocławska szkoła projektowania środków transportu. 1966-2018”, s. 126-135, 150-159, 166-167, 2020. ISBN 978-83-952420-1-4, ISBN: 978-83-66321-01-4.
- Autor: Wojciech Wesołek, 2017, Katalog wzornictwa - " Der, Die, Das 3D ", Akademia Sztuk Pięknych we Wrocławiu, Wrocław 2017, ISBN:978-83-65638-43-4, s. 156-163.

Wojciech Wesołek uczestniczy również w organizacji i ocenie wniosków badawczych. W 2018 roku brał udział w opracowaniu procedur finansowania wniosków badawczych na Wydziale Architektury Wnętrz, Wzornictwa i Scenografii, wrocławskiej ASP. Jest członkiem Wydziałowego zespołu ds. oceny wniosków badawczych. W 2017 roku był jednym z jurorów w konkursie na polski samochód elektryczny (organizator: Electomobiliti Poland). Otrzymał też Medal Iuvenes Wratislaviae, przyznany przez Wrocławski oddział PAN, za osiągnięcia naukowe w roku 2018

Podsumowując. Wojciech Wesołek to doświadczony dydaktyk, projektant i popularyzator wiedzy, aktywnie łączący teorię z praktyką. Jego działalność w Pracowni Projektowania Środków Transportu obejmuje promotorstwo wielu prac dyplomowych, organizację współpracy z międzynarodowymi firmami, takimi jak Infiniti czy Navishippproject oraz angażowanie studentów w realne projekty branżowe. Wesołek prezentuje swoje osiągnięcia na konferencjach i wystawach w Polsce i za granicą, a jego publikacje dokumentują zarówno badania, jak i praktyczne realizacje. Udział w międzynarodowych programach i organizacja warsztatów podkreślają jego zaangażowanie w rozwój metod projektowych oraz kształcenie młodych projektantów. Jego działalność wyróżnia się dbałością o transfer wiedzy między nauką a przemysłem.

5. Konkluzja

Dr Wojciech Wesołek wykazuje wyjątkowe połączenie podejścia artystycznego i naukowego w projektowaniu, co czyni go interdyscyplinarnym profesjonalistą w obszarze badawczo-rozwojowym (B+R). Jego dorobek obejmuje liczne projekty realizowane z dofinansowaniem zewnętrznym, w tym innowacyjne jednostki pływające oraz produkty dla przemysłu lokalnego. Sukcesy te świadczą o jego wysokich kompetencjach zawodowych oraz zdolności do dostosowywania się do różnych uwarunkowań inwestorskich. W roli kierownika B+R wykazuje się elastycznością i umiejętnością integracji różnorodnych kompetencji, wykraczających poza tradycyjne umiejętności projektowe.

Jako dydaktyk i popularyzator wiedzy, dr Wesołek wspiera studentów w realizacji prac dyplomowych oraz projektów branżowych we współpracy z sektorem biznesowym. Aktywnie prezentuje swoje osiągnięcia na konferencjach, wystawach oraz w publikacjach, podkreślając znaczenie transferu wiedzy między nauką a przemysłem. Dorobek habilitanta w pełni uwiarygadnia jego kompetencje oraz zasługuje na uznanie, jako istotny wkład w rozwój dyscypliny.

Ocena dorobku artystycznego uzyskanego po otrzymaniu stopnia doktora oraz ocena aktywności naukowej, artystycznej i dydaktycznej dr. Wojciecha Wesołka w trakcie postępowania o nadanie stopnia doktora habilitowanego pozwala mi stwierdzić jednoznacznie, że spełnia on wymogi określone w art.219 ust.1 pkt 2 ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki. Z pełnym przekonaniem wnioskuję o nadanie dr. Wojciechowi Wesołkowi stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie sztuki, w dyscyplinie sztuki plastyczne i konserwacja dzieł sztuki.

Michał Filipiak
Poznań 16.01.2025

