

**OCENA DOROBKU
TWÓRCZEGO, NAUKOWEGO I DYDAKTYCZNEGO**

DR WOJCIECHA WESOŁKA

**SPORZĄDZONA W ZWIĄZKU Z POSTĘPOWANIEM O
NADANIE STOPNIA NAUKOWEGO DOKTORA HABILITOWANEGO
WSZCZĘTYM PRZEZ RADĘ DYSCYPLINY ARTYSTYCZNEJ
AKADEMII SZTUK PIĘKNYCH IM EUGENIUSZA GEPPERTA
WE WROCŁAWIU**

dokonana przez prof. Andrzeja Lercha,
emerytowanego profesora
Wydziału Architektury Wnętrz i Wzornictwa
Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku,
aktywnego dydaktyka akademickiego
Wydziału Architektury, Inżynierii i Sztuki
Sopockiej Akademii Nauk Stosowanych

Luty 2025

1. WPROWADZENIE

Profesor Marek Adamczewski, wielokrotnie nagradzany za swoje projekty i realizacje wzornicze, napisał niegdyś, że *„Tworzony produkt zawsze musi być rzeczą piękną i mądrą. Innych projektować nie wolno.”* Zaprezentowane przez pana Wojciecha Wesołka do recenzowania materiały są ilustracją tej tezy i jego postawy jako projektanta wzornictwa przemysłowego – a także jako pedagoga, realizującego w procesie dydaktycznym to przesłanie.

Stosowane przez doktora Wojciecha Wesołka sformułowania w Autoreferacie – *„Początek tej przygody....”,* albo *„...w oczekiwaniu na radość projektowania”,* ale też *„...elementy badań, ergonomii, technologii...”* sygnalizują nam nie tylko człowieka pasjonata, „zakochanego” w sztuce projektowania, ale i rzetelnego badacza, szukającego adekwatnych rozwiązań projektowych, zarówno w sferze funkcjonalnej jak i technologicznej. To zadanie – zwłaszcza, na niedużych jednostkach pływających – np. na jachtach, jest niezwykle trudnym wyzwaniem dla projektanta wzornictwa.

Zaprezentowane w portfolio projekty i realizacje, pokazują niezwykle wrażliwość estetyczną doktora Wojciecha Wesołka w kształtowaniu zarówno bryły całej nadbudówki, jak i detali ją współtworzących. Pokazują też, że jego twórcza aktywność nie dotyczy tylko obiektów mobilnych – choć one stanowią zdecydowaną dominantę w jego twórczości, ale że realizuje się twórczo również w sferze „2D” – w tym w grafice użytkowej.

Otrzymane materiały obrazują jak niezwykle aktywną osobowość posiada pan Wojciech Wesołek, a jego dychotomia zawodowa: dydaktyka i projektowanie, w praktyce wzajemnie się przenikają, tworząc nowe wartości poznawcze, prowadząc go do nowych obszarów aktywności – o czym wyraźnie pisze w swoim Autoreferacie.

Szkoda, że w otrzymanym Portfolio i w Autoreferacie, jest tak mało „klasycznych” rysunków 2D, a te które są zamieszczone, są mało czytelne oraz prawie całkowity brak przekrojów pionowych. Ułatwiłoby to ocenę układu przestrzennego prezentowanych jednostek pływających.

2. OCENA AKTYWNOŚCI ZAWODOWEJ

Ocenę aktywności i dokonań zawodowych doktora Wojciecha Wesołka opracowałem na podstawie przygotowanych przez niego i otrzymanych z ASP do recenzji następujących materiałów:

1. Informacji o osiągnięciach artystycznych....;
2. Informacji o aktywności artystycznej;
3. Informacji o współpracy z otoczeniem społecznym i gospodarczym;
4. Informacji o nagrodach za działalność naukową/artystyczną;
5. Wykazu publikacji artykułów w czasopiśmie naukowych.....;
6. Wykazu udziału w imprezach artystycznych prezentując własne prace i umiejętności;
7. Wykazu osiągnięć dydaktycznych.....;
8. Portfolio 2008 – 2024;
9. Autoreferatu.

2.1. OCENA OSIĄGNIĘĆ W PRACY ARTYSTYCZNEJ

Pokazane w Portfolio projekty i realizacje – w sumarycznej ilości 47, pan Wojciech Wesołek podzielił na dwa okresy, z wyróżnieniem trzech projektów przedstawionych jako osiągnięcia artystyczne:

2.1.1. – 3 dzieła projektowe – w tym dwie realizacje, które uznał jako swoje osiągnięcia artystyczne, powstałe w latach 2021 do 2024;

2.1.2. - prace projektowe wykonane po uzyskaniu stopnia doktora – w praktyce jest to 26 projektów - w tym 10 wdrożonych do produkcji – seryjnej bądź w postaci prototypu, a także w sferze wirtualnej;

2.1.3. - prace projektowe wykonane przed uzyskaniem stopnia doktora, czyli do roku 2015 – w praktyce jest to 18 projektów – w tym 8 wdrożonych – dwa w sferze gier wirtualnych.

Wśród wszystkich zaprezentowanych projektów, zdecydowany prym wiodą projekty wzorniczo-architektoniczne – w tym gotowe do produkcji oraz – co jest swoistą walidacją, projekty wdrożone do produkcji, obiektów pływających. Czyni to doktor Wojciech Wesołek niewątpliwie projektowym gigantem w tej dziedzinie. Choć z nie wszystkimi jego koncepcjami architektonicznymi się zgadzam – np. z chaotyczną bryłą nadbudówki jachtu motorowego ORION 210. Ale, jak pokazuje bryła – gotowego do produkcji, a zaprojektowanego w 2014 roku, jachtu motorowego TENDER, doktor Wojciech Wesołek potrafi utrzymać dyscyplinę estetyczną i oczarować elegancką, wysublimowaną formą nadbudówki i jej wnętrza, w tak niekorzystnej - z punktu widzenia projektanta, przestrzeni jaką miał do dyspozycji.

Ad 2.1.3.

Jego twórcze osiągnięcia przed uzyskaniem stopnia doktora były niewątpliwie już oceniane, więc spróbuję swoje przemyślenia zawęzić do jego twórczości po tym fakcie.

Ad 2.1.2.

Doktor Wojciech Wesołek swobodnie porusza się - projektowo, w przestrzeni na jachtach żaglowych – jednokadłubowych lub na katamaranach, jak i na statkach z napędem mechanicznym, zarówno w kształtowaniu ich wnętrza, jak i form nadbudówek.

Szczególnie na jachtach żaglowych - na których ta „nadbudówka” tworzy właściwie niemal pokładowy ryzalit na śródkręciu, a pomimo tego potrafi on zaproponować kilka jej wersji posiłkując się zarówno formą jak i kolorem – jacht V1245 lub w szczególności – na gotowym do produkcji, jachcie 180S. Choć piękny projekt jachtu żaglowego WW43 z 2016 roku, posiada nie tylko świetnie zaprojektowane detale wyposażenia stricte żeglarskiego ale i bardzo interesującą nadbudówkę, o której już nie można powiedzieć że jest tylko „ryzalitem”.

Zaprezentowane katamarany z napędem mechanicznym ujawniają u pana Wojciecha Wesołka zupełnie inną wrażliwość estetyczną niż na jachtach żaglowych. Stosowana tu stylistyka i modelowanie nadbudówki jest kompatybilne z determinującymi częścią nadwodną kadłuba dwoma pływakami. Projektant wzornictwa nie ma właściwie na kadłubach pola do popisu – musi je jednak uwzględnić w procesie projektowania ostatecznej bryły statku i jego odbioru wizualnego. I pan Wesołek to znakomicie robi. Jest to widoczne zarówno na – będącym w trakcie realizacji, zaprojektowanym w 2024 roku katamaranie CX-50 POWER, jak i na nieco starszych projektach - z 2019 roku, CX-12T i CX-550. W mojej ocenie, szczególnie interesującym projektem – zarówno pod względem czystego układu funkcjonalnego

wnętrza jak i formy oraz kolorystyki i „rzeźbiarskiej faktury” całej bryły statku, jest CX-12T.

Zamykając przegląd fragmentu twórczości pana Wojciecha Wesołka dotyczącej statków dla których projektową determinantą jest transport ludzi, muszę wspomnieć też o jachcie motorowym RAT 120, zwycięzcą konkursu Millenium Yacht Design Award 2018. Tak jak projekt jest bardzo interesujący – poza kominem: na takich małych jachtach spaliny są wyprowadzane albo przez burty, albo przez pawęż rufową, tak dołączony opis budowy jest stekiem „ekologicznych” bredni i żadne towarzystwo klasyfikacyjne nie zgodziłoby się na zaproponowane materiały i technologię dla zbudowania i wyposażenia tego jachtu!

W Portfolio znalazły się trzy projekty architektoniczno-wzornicze statków śródlądowych, przeznaczonych do obsługi innych ładunków niż tylko człowiek. Są to KONTENEROWIEC RZECZNY z 2018 roku i PCHACZ RZECZNY – wdrożenie z 2020 roku. Tak jak na jachtach żaglowych kojarzących się z lekkością i z wiatrem, formy wzornicze wyposażenia pokładowego oraz architektoniczne ich nadbudówek, zaproponowane przez doktora Wojciecha Wesołka, wynikają z tych skojarzeń, tak na zaprezentowanych projektach statków „towarowych”, formy nadbudówek i wyposażenia pokładowego – na które miał designerski wpływ projektant, pochodzą z zupełnie innej rodziny kształtów. Nie tylko są one niejako pochodną form obsługiwanego ładunku – w projektach tych są to pchane barki lub przewożone kontenery, ale ich bryły niosą nam też emocjonalne przesłanie zainstalowanych na tych statkach mocy silników i „powagi” wykonywanego zadania: to nie jest relaks, ale ciężka praca. Bardzo wysoko oceniam przekaz architektoniczny obu projektów.

Trzeci z tych statków, PROM BOCZNOKOŁOWY z 2018 roku przewożąc zarówno ludzi jak i samochody, posiadając bardzo „agresywne” wzorniczo elementy jakimi są oba koła łopatkowe, wyzwolił w panu Wojciechu Wesołku, zupełnie inne konotacje wzorniczo-architektoniczne niż we wspomnianych wyżej statkach „towarowych”. Próbuje tu znaleźć wzorniczy kompromis pomiędzy „poważnym” wyrazem architektonicznym statku przewożącego towary – tu samochody, a lekką optycznie formą nadbudówki statku przeznaczonego dla transportu ludzi, wprzegając jednocześnie do jej kreowania wspomniane koła łopatkowe. Na załączonych w Portfolio rysunkach i wizualizacjach widać jak twórczo zmagał się z tym wzorniczym problemem – o czym zresztą wspomina w opisie tego projektu. Niestety wszystkie pokazane koncepcje architektonicznie posiadają jeden mankament: daszki na PB częściowo zasłaniają sternikowi widok ze sterówki przy podchodzeniu do pomostu z którego - i na który, wjeżdżają samochody. Najwyżej oceniam – pokazaną na stronie 57 Portfolio trzecią koncepcję architektoniczną – z zastrzeżeniem o daszkach na tej burcie. Forma tego *quasi* łuku łączącego oba dzioby jest tu najlepsza: nie jest nachalna – jest niemal funkcjonalna. Jestem zdecydowanym zwolennikiem – tak często cytowanej przez profesora Jerzego Ginalskiego, zasady: *form follow function*.

Jak widać z zaprezentowanych w Portfolio projektów, doktor Wojciech Wesołek, będąc „ucznem” profesora Jana Kukuły i prowadząc Pracownię Projektowania Środków Transportu, nie zapomina o swych „łądowych” korzeniach projektowych. Zaprezentowany przez niego - jako współautora, świetny projekt wzorniczy z 2018 roku, AUTONOMICZNEGO CIĄGNIKA ROLNICZEGO (zbudowano prototyp), zachwyca swoją funkcjonalną formą, prezentując ukrytą w nim dynamiczną siłę.

Wśród pozostałych zaprezentowanych projektów i realizacji, na uwagę zasługują jego osiągnięcia w „grafice użytkowej” - zarówno tej drukowanej jak i wirtualnej.

Ale zdecydowanie najlepiej odnajduje się pan Wojciech Wesołek jako twórca wzornictwa architektonicznego obiektów mobilnych. Jego wzornictwo tych obiektów jest adekwatne do zadań dla których wykonywania są przeznaczone i niosą wizualny tego przekaz.

Ad 2.1.1.

W Portfolio doktor Wojciech Wesołek wyodrębnił trzy projekty, które uznał za swoje osiągnięcia artystyczne i które stały się kanwą jego Autoreferatu. Są to: JACHT ŻAGLOWY LEGION 360 – wdrożony projekt z 2021 roku, KATAMARAN MOTOROWY CX-42 POWER – projekt koncepcyjny z 2023 roku oraz - będący w czasie pisania Autoreferatu w produkcji, JACHT MOTOROWY GT 44-CX – projekt z 2024 roku.

W swoim Autoreferacie, prezentując śródlądowy, mieczowy JACHT LEGION 360, bardzo szczegółowo i wnikliwie opisuje swoją twórczą drogę projektanta od wstępnej koncepcji, poprzez kolejne projektowe przybliżenia zarówno układu przestrzennego jaki i bryły oraz kolorystyki. Opisuje też – bardzo konkretnie, swoją drogę organizatora i zarządzającego projektem – publikując w tym fragmenty przekazywanych inwestorowi czterech raportów – z opisem i rysunkami, stanu zaawansowania projektu. Wiele „miejsca” w opisie tego jachtu, jak i w czasie rzeczywistym zajęły przeprowadzone badania ergonometryczne wnętrza, dotyczące również - a może w szczególności, użytkowania jachtu przez osoby niepełnosprawne ruchowo. Na szczególne podkreślenie zasługuje zastosowanie, przez doktora Wojciecha Wesołka w trakcie procesu projektowego i analiz przestrzennych oraz uzgodnień technicznych – z reguły zdalnych, z inwestorem, sferycznego modelu. Jak pisze: *„Panoramy sferyczne wnętrza i zewnątrz, realistycznie przedstawiają walory użytkowe jachtu, symulując przebywanie na pokładzie jednostki....”*. Oczywiście taki wirtualny spacer po projektowanym statku jest możliwy po zainstalowaniu w komputerze lub przeglądarce odpowiedniego oprogramowania systemu Viewer. Jacht został ukończony, zwodowany i opływany (walidacja projektu) w sierpniu 2023 roku, dzięki czemu zamieszczone w Autoreferacie zdjęcia zarówno z zewnątrz jak i – w szczególności wewnątrz, prezentują „prawdziwą” – przestronną przestrzeń salonu. Jest ona projektowo „czysta”, w spokojnej, beżowej tonacji kolorystycznej z ciemniejszymi – umbra palona (?), poziomymi płytami stołów i tapicerką. Na uwagę zasługuje koncepcja kolorystyczna kadłuba, korespondująca bielą skosu z bielą „nadbudówki”, a ciemny pas okien – niejako, odrywa nadbudówkę od pokładu, nadając jej optycznej lekkości.

Trzeci - uznany przez doktora Wojciecha Wesołka za swoje artystyczne osiągnięcie, zaprezentowany, a zaprojektowany w 2024 roku – i zrealizowany, projekt, jest to jednokadłubowy jacht motorowy GT 44-CX SHARK. Podobnie, jak miało to miejsce w przypadku JACHTU ŻAGLOWEGO LEGION 360, pan Wojciech Wesołek przeprowadził tu też badania wzornicze, prezentując kilka wersji zarówno konfiguracji bryły części nadwodnej tego jachtu, jaki jego wersji kolorystycznych, a także – jak pisze, *„...ciekawych badań ergonomicznych..”*. Z powodów o których już kilkakrotnie wspominałem, nie mogę wypowiedzieć się na temat układu funkcjonalnego tego jachtu, ale pokazana na wizualizacjach nadbudówka zachwyca – jak zwykle u doktora Wojciecha Wesołka, swoją adekwatną do funkcji obiektu formą: w przypadku szybkiego jachtu motorowego, optyczną zwiewnością, lekkością. Bryła nadbudówki na wizualizacjach wzorniczo zbudowana jest z funkcjonalnych ryzalitów – miejmy nadzieję, że tak to zostanie finalnie wykonane.

Natomiast drugi z prezentowanych w Autoreferacie projektów, czyli KATAMARAN CX-42 POWER, jako że jest to – w tym przypadku, statek z napędem mechanicznym, stanowi zupełnie inne wyzwanie projektowe dla dizajnera. Nie tylko z uwagi na układ przestrzenny pomieszczeń - dwa stosunkowo wąskie kadłuby i spoczywająca na nich obszerna nadbudówka, ale ma tu nieporównywalnie większe pole – w stosunku do jachtów żaglowych, do zaprezentowania swoich umiejętności i wrażliwości estetycznej w kształtowaniu wzorniczym nadbudówki. W projekcie tym doktor Wojciech Wesolek, przełamał paradygmat projektowy w kształtowaniu architektonicznym takich statków, poprzez zastosowanie wielopoziomowego pokładu głównego! Ale brak rysunków w 2D – rzutów i przekrojów, utrudnia rzetelną ocenę układu funkcjonalnego tego statku, zarówno w jego wnętrzach jak i na pokładzie otwartym. Choć bryła tego statku jest bardzo interesująca zarówno graficznie jak i przestrzennie, to zawiera trochę projektowych przekłamań lub niedopowiedzeń. Oto te moje spostrzeżenia i zastrzeżenia:

- pokład na rufie na wizualizacjach ciągnie się nieprzerwanie od burty do burty na poziomie nieomal wody (pewnie dla – w rozumieniu autora projektu, łatwego zejścia do wody, ale brak schodków lub drabinek – stałych lub ruchomych, do wejścia i wyjścia z niej), połączony kaskadowo z pokładem głównym spowodowałoby to, że katamaran miałby bardzo poważne problemy z płynięciem, ponieważ woda nie miałaby swobodnego przepływu: takie małe stateczki pływają z reguły z t. zw. trymem rufowym – t. zn. że rufa jest bardziej zanurzona niż dziób, zwłaszcza przy większych prędkościach;

- na rufie brak schodków umożliwiających zejście z poziomu pokładu łączącego oba kadłuby na ten rufowy „pomost”, *de facto* abstrakcyjny, ponieważ nigdy by tam nie mógł by być tak zainstalowany – na wizualizacjach ten uskok ma wysokość około 350mm, ale i tak jest on za niski z powodów jak wyżej: jego obniżenie w stosunku do poziomu pokładu głównego – choć jest to pomysł projektowo niezwykle ciekawy, musiałby być zweryfikowany na basenie modelowym;

- być może powinien on być „mobilny” i znajdować się w tym położeniu między kadłubami TYLKO w czasie postoju;

- na żadnej wizualizacji nie widać schodków umożliwiających zejście z pokładu głównego na tą obniżoną na rufie jego część z sofami do wylegiwania się;

- jak wynika z wizualizacji, w obu kadłubach autor przewidział po jednej kabinie dwuosobowej ze wspólnym szerokim łóżkiem, a zatem mogą na tym katamaranie pływać tylko – zaledwie, dwie pary małżeńskie: skoro jest tam pokazany m.in. natrysk, to wysokość w tym rejonie umożliwia zainstalowanie koi piętrowych;

- nie pokazał autor co ma być w pozostałej, rufowej części każdego z kadłubów – to na katamaranie są zbyt duże kubatury, aby w nich umieścić tylko to co szkicowo opisał autor na wizualizacji (z reguły tam są przedziały dla silników - siłownie): z uwagi na zainstalowanie pędników „zaburtowych”, uzyskana kubatura w każdym z pływaków/kadłubów, powinna być – w moim przekonaniu, podzielona grodziami na część rufową techniczną – o której pisze autor i na część bliżej śródokręcia, dostępną tymi samymi schodami co kabiny w części dziobowej kadłubów i przeznaczoną na dwie kabiny jednoosobowe - po jednej w każdym pływaku, lub dwuosobowe z kojami piętrowymi;

- brak rysunków i przekrojów, uniemożliwia weryfikację obu – niekonwencjonalnych, poprzecznych zejść – schodów, prowadzących do pokazanych dwuosobowych kabin – obawiam się, że kadłubowa, skośna obudowa dla tych schodów, wchodząc w ściany kadłubów poniżej wodnicy pływania, znacznie zaburzy opływ wody wokół kadłubów;

- po co są te poręcze w części dziobowej w rejonie przyburtowym, *de facto* niedostępne i nie funkcjonalne (skośnie w stosunku do pokładu) dla przebywających na dziobie ludzi, natomiast brak barierek – lub odpowiednich poręczy, od strony dziobu: tam będą się odbywały operacje związane z cumowaniem i obsługą kotwicy;

- pokład w rejonie dziobu i dojście do niego, znajduje się zagłębieniu stworzonym przez piękną i użyteczną formę nadbudowy nad kabinami: będzie się tam jednak zbierała woda;

- na wizualizacjach nie pokazał autor jak się przechodzi z rejonu salonu/sterówki przez przednią szybę na tą część dziobową.

Jak widać piękna bryła tego katamaranu obarczona jednak jest na wizualizacjach błędami „okrętowymi”! Choć nie o wszystkich tu wspomniałem. Szkoda, że ten projekt – jak sądzę, przed ostateczną jego edycją nie był konsultowany okrętowo ze wspomnianym wielokrotnie inżynierem Tymonem Budkiewiczem, prowadzącym techniczną stronę projektów pana Wesołka.

Pomimo tych moich uwag, na szczególne podkreślenie w twórczości pana doktora Wojciecha Wesołka, zasługuje niezwykła umiejętność znajdowania środków wyrazu artystycznego dla projektowanego obiektu, odpowiednich dla jego funkcji - jego wzornictwo jest adekwatne przeznaczeniu wyrobu.

A świadczą o tym również otrzymane nagrody i wyróżnienia, przyznawane mu od 2009 roku oraz zwycięstwa w konkursach – w tym w międzynarodowym konkursie Millenium Yacht Design Award 2018.

W podsumowaniu swojego Autoreferatu, pan Wojciech Wesołek, podobnie jak i na wcześniejszych stronach, podkreśla zasadność realizacji prac B+R, takich jakie przedstawił zarówno w Portfolio jak i w Autoreferacie, w jednostce naukowej, ponieważ dynamiczny rozwój technologii, umożliwia – jak pisze: „.....najbardziej ambitne i wzniosłe idee projektowe... obecnie wprowadzać w życie coraz mniej przeszkód technologicznych stoi nam na drodze w realizacji nawet ultra śmiałych projektów.....”

2.2. OCENA DZIAŁALNOŚCI NAUKOWEJ

Doktor Wojciech Wesołek jest nie tylko płodnym projektantem wzornictwa, ale bierze również czynny udział w naukowych konferencjach lub prezentacjach poświęconych nie tylko wzornictwu przemysłowemu – również poza własną uczelnią – w kraju i za granicą.

2.2.1. Przed uzyskaniem stopnia doktora, wziął czynny udział konferencjach i seminariach - wygłaszając prelekcje związane z wzornictwem przemysłowym, w czterech takich wydarzeniach: w roku 2009, w roku 2010 na Millenium Yacht Design Award w Carrarze we Włoszech i w dwóch w roku 2012. Po roku 2015 brał aktywny udział w trzech takich wydarzeniach – w dwóch w roku 2010 – w tym na Millenium Yacht Design Award w Carrarze we Włoszech i w roku 2019 niosąc kaganek wiedzy wzorniczej i uzasadniając na prezentacjach – również swoich projektów, rolę wzornictwa w przemyśle związanym z produkcją obiektów, których immanentną cechą jest mobilność.

2.2.2. Uczestniczy w pracach zespołów badawczych związanych z wzornictwem nie tylko „przemysłowym”, z reguły jako projektant, a badania te były współfinansowane – poza Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości lub Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, ze środków UE – i tak:

- w 2008 roku – gra typu MMOSG, we współpracy z Politechniką Wrocławską dla firmy Convert;

- w 2012 roku – łódź o specjalistycznym zastosowaniu - *de facto* łódź ratownicza, również we współpracy z PW dla firmy Raffan – zbudowano prototyp i przeprowadzono jego walidację;
- w 2015 roku – hybrydowy robot wielozadaniowy – autor pulpitu sterowniczego i interfejsu graficznego, też we współpracy z PW dla firmy Agribot – zrealizowano prototyp;
- w 2018 roku – adaptacja prototypu autonomicznego ciągnika rolniczego, we współpracy z macierzystą ASP, też dla firmy Agribot;
- w 2019 roku – katamaran żaglowo-motorowy – m.in. badania ergonometyczne, we współpracy z PW dla firmy Conthinx;
- w 2021 roku – jacht żaglowy dla firmy Investmax – w tym zespole pełnił również funkcję kierownika prac B+R, a projekt został wdrożony do seryjnej produkcji;
- w 2022 roku – jacht żaglowy dla firmy 180S, o poszerzonej dostępności dla osób niepełnosprawnych ruchowo – w tym zespole pełnił również funkcję kierownika prac B+R – m.in. przeprowadził specjalistyczne badania ergonometyczne – zarówno we wnętrzach jak i na pokładzie;
- w 2023 roku – niskoemisyjny motorowy katamaran hybrydowy dla firmy Conthinx – prace współfinansowane przez Dolnośląski Bon na Innowacje, w tym zespole pełnił również funkcję kierownika prac B+R, przeprowadzając w ramach projektu „...badania funkcjonalności i ergonomii w poszczególnych pomieszczeniach...”;

2.2.3. W latach 2015 do 2024 – również czynnie, uczestniczy w innych naukowych wydarzeniach lub badaniach – w sumie w pięciu, związanych z wzornictwem przemysłowym, m. in. np. w roku 2017 finansowane przez Wrocławskie Centrum Akademickie „Wzmocnienie potencjału projektowego firmy Navicentrum poprzez wdrożenie nowoczesnych usług projektowania wzorniczego”, lub w roku 2018 – też finansowane przez WCA, „Badania nad nowoczesnymi koncepcjami wzorniczymi.....”.

Prawie wszystkie zaprezentowane w Portfolio projekty, są wynikiem współpracy doktora Wojciecha Wesołka z sektorem gospodarczym, i są jego twórczą odpowiedzią na potrzeby przemysłu związanego z produkcją obiektów mobilnych. Zrealizowane, bądź wdrożone do seryjnej produkcji jego projekty, świadczą o rzetelności jego jako projektanta i badacza w dyscyplinie wzornictwo przemysłowe.

Jego publikacje w mediach – począwszy od pierwszych w 2006 (!) roku, poprzez pierwsze anglojęzyczne z roku 2009, aż do niemal współczesnych, emitowanych zarówno w formie drukowanych artykułów jak i prezentowanych w Internecie na portalu wwdesign.eu – jak np. „...Reinforcement of the design potential of Navicentrum through modern industrial design service implementation”, pokazują nie tylko jego drogę rozwoju jako projektanta, ale i - przede wszystkim, jako badacza zagadnień wzorniczych związanych z jego twórczą pasją, czyli z projektowaniem obiektów pływających.

2.3. OCENA DZIAŁALNOŚCI DYDAKTYCZNEJ

Swoją dydaktyczną przygodę, doktor Wojciech Wesołek, rozpoczął w 2008 roku, realizując się jako dydaktyk, zarówno w „macierzystej” pracowni Projektowania Środków Transportu, ale i prowadząc zajęcia z – tak niezbędnych współczesnemu projektantowi, wirtualnych środków przekazu swojej twórczości.

Prace studenckie – plansze i modele, są stale eksponowane w przestrzeni ogólnodostępnej uczelni, co niewątpliwie rozbudza wyobraźnię innych studentów. Jednym z nietuzinkowych przejawów jego dydaktycznej aktywności, jest założona przez niego i aktualizowana strona www.studio408.pl, która jest wirtualnym portfolio pracowni – ale o wiele większym zasięgu niż ścienna ekspozycja. Prezentuje w niej ciekawsze projekty semestralne, licencjackie i magisterskie, które pokazują szerokie spektrum zagadnień dizajnerskich: od projektowania wirtualnych gier, poprzez projekty środków transportowych - lądowych i wodnych, w tym i futurystycznych, aż do analizy stylistyki współczesnych samochodów – a nawet konkretnych producentów.

O dydaktycznych sukcesach doktora Wojciecha Wesołka, niech świadczy to, że wielu – twórczo rozbudzonych przez niego studentów, a później jego dyplomantów znalazło prace u tak znanych producentów samochodowych - lub w biurach związanych z tym przemysłem, jak Lamborghini, Pininfarina, Gelly lub Italdesign.

W załączonym Portfolio, doktor Wojciech Wesołek omawia swoją ścieżkę dydaktyczną, a właściwie ścieżki dydaktyczne, ponieważ stara się przekazać swoją wiedzę studentom, nie tylko w postaci korekt i dyskusji w trakcie realizowania zadań semestralnych, ale dzieli się swoją wiedzą – i to nie tylko, ze studentami również poprzez organizowanie, bądź współorganizowanie np. warsztatów kreatywnych – w 2019 dla studentów Politechniki Wrocławskiej, bądź w tym samym roku w firmie CORTHUNX w Chorwacji.

Bierze, od roku 2009, udział w 16 wystawach, targach, festiwalach i prezentacjach – także wirtualnych, pokazując zarówno – indywidualnie, swoje projekty jak i - w formule, wspólnie z projektami swoich studentów, tak w kraju jak i za granicą: w Mediolanie i w Carrarze, w Hamburgu i w Königsham, w Libercu, w Ułan Bator, w Palm Beach i w Fort Lauderdale.

Jak widać z tego krótkiego przeglądu działalności dydaktycznej doktora Wojciecha Wesołka, nie zamyka się on „w murach uczelni”, ale rozumie o wiele szerzej swoją misję dydaktyka, skierowaną również do „szerokich rzesz społeczeństwa”.

3. WNIOSEK

Biorąc pod uwagę dorobek twórczy, stanowiący wkład w rozwój wzornictwa, a w szczególności wzornictwa i architektury obiektów pływających, znaczący dorobek naukowy i dydaktyczny – a także organizacyjny kandydata oraz w celu stworzenia mu jeszcze lepszych warunków umożliwiających rozwijanie wzornictwa i architektury środków transportu, popieram wniosek doktora Wojciecha Wesołka o nadanie mu przez Akademię Sztuk Pięknych im. E. Gepperta we Wrocławiu - zgodnie z treścią Ustawy z dnia 14 marca 2003 roku „O stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule naukowym w zakresie sztuki” (Dz. U. nr 65, poz 595 z 2005 r. z późniejszymi zmianami), stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie sztuki w dyscyplinie sztuk plastycznych i konserwacji dzieł sztuki.

