

prof. Jarosław Szymański

Wydział Architektury i Wzornictwa

Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku

Recenzja w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego

Panu dr. Wojciechowi Wesółkowi

Podstawa formalna

Recenzję napisałem na podstawie decyzji w sprawie powołania mojej osoby na recenzenta w postępowaniu o nadanie stopnia doktora habilitowanego Panu dr. Wojciechowi Wesółkowi na podstawie uchwały nr 06/2024 Rady Dyscypliny Artystycznej Akademii Sztuk Pięknych im. Eugeniusza Gepperta we Wrocławiu z dnia 28 listopada 2024 roku.

Materiały przekazane do recenzji

Przedstawione do recenzji materiały to:

- autoreferat,
- portfolio z lat 2008–2024,
- informacje o posiadanych dyplomach, stopniach artystycznych,
- informacje o zatrudnieniu w jednostkach artystycznych,
- informacje o wykazywaniu się aktywnością naukową i artystyczną oraz projektami realizowanymi w więcej niż jednej uczelni,
- informacje o osiągnięciach dydaktycznych, organizacyjnych oraz popularyzujących naukę lub sztukę,
- wykaz osiągnięć projektowych – artystycznych i naukowych.

Jako podstawę wszczęcia postępowania habilitacyjnego dr Wojciech Wesółek wskazał projekty wzornicze jednostek pływających:

- jachtu żaglowego (Legion 360 w wersji mieczowej),
- katamaranu motorowego (CX-42 POWER),

- jachtu motorowego (GT 44-CX SHARK).

Wyszkolenie i kariera zawodowa habilitanta

Kandydat ukończył Wydział Architektury Wnętrz i Wzornictwa Akademii Sztuk Pięknych im. Eugeniusza Gepperta we Wrocławiu w 2008 roku. Stopień doktora sztuk plastycznych w dyscyplinie sztuk projektowych uzyskał w 2016 roku, za pracę pt. *Pojazd elektryczny wykorzystujący energię światła słonecznego*. Promotorem pracy był prof. Jan Kukuła.

Jak czytamy w autoreferacie, habilitant projektuje obiekty pływające od 2008 roku, zaczął to robić już jako student. Zainteresowanie projektowaniem jednostek pływających zmieniło się w pasję, autor przestudiował setki projektów różnych łodzi. Zauroczyło go to złożone, wieloaspektowe działanie, w którym zanim wykorzystamy wyobraźnię, powinniśmy wykazać się pokorą i wytrwałością. Już w czasie jego studiów skontaktowali się z nim inwestorzy ze stoczni EM Yachts, proponując mu współpracę przy projektowaniu jachtu żaglowego Huzar 28. Tym sposobem swój pierwszy jacht Wojciech Wesołek zaczął projektować już pod koniec studiów. Wtedy też poznał inż. Tymona Butkiewicza, technologa budowy jachtów, który wprowadził go w tajniki tego trudnego zawodu. Od tego spotkania Wojciech Wesołek zaprojektował i brał udział w pracach badawczych blisko 30 jednostek pływających: jachtów jednokadłubowych, katamaranów, łodzi motorowych, statków technicznych, kajaków, desek SUP (Stand Up Paddleboarding) czy wreszcie domów na wodzie.

Poza prowadzeniem jednoosobowej pracowni projektowej w formule własnej działalności gospodarczej autor od 10 lat rozwija własną ścieżkę działalności B+R, projektując obiekty pływające we współpracy z jednostkami naukowymi Politechniki Wrocławskiej oraz Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu. Habilitant działa na styku inżynierii i sztuk wizualnych. Nie odpowiada w sposób jednoznaczny na pytanie, kim jest: artystą czy naukowcem? We wstępie do autoreferatu czytamy: „Możliwość korzystania z dwóch opcji jest zawsze lepsza niż z jednej. Tego nam zazdroszczą prawdziwi naukowcy, których poznałem”.

Ocena osiągnięcia artystycznego będącego przedmiotem postępowania habilitacyjnego

Habilitant jako przedmiot postępowania wskazał 3 projekty jednostek pływających. W części autoreferatu poświęconej omówieniu osiągnięć, o których mowa w ustawie, habilitant opisuje swoją metodykę pracy, a właściwie metodykę realizacji projektów B+R w jednostkach naukowych. Wszystko zaczęło się od realizacji koncepcji łodzi płaskodennej z przesuwną nadbudówką, opracowywanej wraz z zespołem Politechniki Wrocławskiej. Projekt doczekał się realizacji, ale satysfakcja projektanta płynęła nie tylko z faktu możliwości projektowania, budowy i testowania pływającej jednostki. Wynikała ona także z możliwości zdobywania nowych doświadczeń, w tym metodyki prowadzenia projektów badawczych realizowanych w interdyscyplinarnych zespołach. Te dobre doświadczenia autor postanowił przenieść na grunt macierzystej uczelni. W autoreferacie czytamy: „Dlatego wiedząc, że warto wyjść swojej ścieżce naukowej naprzeciw, nie dąsając się na biurokratyczne przeciwności losu, postanowiłem realizować działania B+R w Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu”.

Czytając tę część autoreferatu, wyczuwam ogromny optymizm i determinację autora. Fragmenty opisujące tryb pracy nad projektami mogą być zachętą dla wszystkich tych, którzy boją się realizacji badań projektowo-badawczych z udziałem jednostek naukowych dla zewnętrznych interesariuszy. Te, choć często bywają traumatycznym doświadczeniem walki z „przeregulowaną administracją”, mogą przynieść bardzo dobre efekty, co pokazują realizacje dr. Wojciecha Wesołka.

Pierwszym z projektów szczegółowo opisywanych w materiałach przekazanych do recenzji jest zwodowany w 2023 roku jacht żaglowy LEGION 360. Został zaprojektowany w ramach bonu na innowacje z udziałem ASP we Wrocławiu jako jednostki realizującej usługę badawczą. Kierownikiem zespołu był dr Wojciech Wesołek, a wspierał go inż. Tymon Budkiewicz.

Projekt jachtu realizowany był na bazie zaprojektowanego przez habilitanta dziesięć lat wcześniej jachtu VECTOR 10, co było, jak czytamy, „miłym powrotem do leciwego projektu”, ale też „okazją na wyrównanie z nim kilku rachunków”.

Habilitant pracę nad projektami rozpoczyna od analizy wszystkich zagadnień funkcjonalnych, technicznych i biznesowych. Zasadnicze decyzje podejmuje, wykorzystując rysunki grafiki wektorowej: rzuty, przekroje, widoki sylwety. Takie opracowania pokazuje zleceniodawcom i instytucjom dofinansowującym projekt. Po tym etapie następuje łączenie interesujących rozwiązań z kilku wariantów koncepcji, które

projektant zwykle przedstawia zainteresowanym. Najlepsze cząstkowe rozwiązania z poszczególnych koncepcji stara się połączyć w jedną spójną bryłę ostatecznego rozwiązania. Po akceptacji przechodzi do modelowania w programach 3D. Jak pisze, zdobyte doświadczenie i lata pracy pozwalają mu podejmować pewne decyzje samodzielnie. Gdy wszystkie założenia, badane jak, ergonomia technologia i osprzęt zaczynają tworzyć spójną całość, rozpoczyna się modelowanie z myślą o rozbiciu jej na poszczególne formy produkcyjne i programy do frezowania, niezbędne w produkcji prototypu jednostki.

Analizując prezentowane ilustracje przedstawiające poszczególne etapy rozwoju projektu, dostrzegam konsekwencję, spójność wszystkich elementów projektowanej jednostki. Mam przekonanie, że autor panuje nad wszystkimi fazami projektu, zna od podszewki konstrukcję jachtów i konsekwencje kształtowania bryły nadbudówki dla jego wyglądu, funkcjonalności, ale także parametrów nautycznych jednostki. Choć przestrzeń na kreację i oryginalność, tak cenioną przez projektantów, wydaje się minimalna, habilitant bardzo dobrze sobie radzi z takimi ograniczeniami i jak sam pisze – traktuje je raczej jako wyzwanie.

Zauważyłem też dbałość o detale, poszukiwania optymalnej formy w kolejnych wariantach jednostki, niuanse bardzo często pomijane przez projektantów jednostek pływających, którym na sucho uchodzą uproszczenia; wszak projektowanie jednostek pływających ma w sobie coś z projektowania samochodów i opływowe linie przysłaniają nam niedociągnięcia.

Jednym z ważnych zagadnień, które próbuje rozwiązać habilitant w projektowanej jednostce, jest jej przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zdroworozsądkowe rozwiązania spoczników, uchwytów, obrotowego stolika, przypinek czy poszerzonych wejść (akceptowalnych ze względów finansowych i produkcyjnych przez inwestora), mogą zwiększyć szanse osób z ograniczeniami ruchowymi kończyn dolnych na samodzielną i czynną obsługę kabestanów, toalety czy kambuza. Tym samym zwiększają ich szanse na czerpanie radości z pływania.

Zaprojektowana jednostka przeszła pozytywnie próby na wodzie. Zdaniem autora testy pozytywnie zweryfikowały wszystkie założenia projektowe, zarówno te dotyczące funkcjonalności, stylistyki, jak i nautyki.

Drugą jednostką wskazaną jako osiągnięcie projektowe podlegające ocenie jest sfinansowany z „Dolnośląskiego Bonu na Innowacje” projekt katamaranu motorowego CX-42 POWER, o długości 42 stóp. Za cały projekt jednostki odpowiedzialny był dr Wojciech

Wesołek. Jak wynika z opisu, najważniejszymi elementami tego projektu były: ergonomia pomieszczeń i pokładów, optymalizacja gabarytów kadłubów, analiza widoczności ze sterówki oraz nowa linia stylistyczna jednostki. Ze względu na ograniczone wymiary kadłubów w jednostce typu katamaran, istotnym założeniem było przeprowadzenie badań projektowych nad możliwością połączenia pokładów w całość umożliwiającą zabudowanie rufy w różnych wariantach funkcjonalnych. Tu, podobnie jak w przypadku pierwszej jednostki, projektant postępuje zgodnie z wypracowaną metodyką. Nieco schematycznie potraktowane są wnętrza, a przynajmniej ich wizualizacje. Robione są według obowiązującego schematu. „Zimny laminat kadłuba trzeba ocieplić drewnem, a dokładniej płytą laminowaną drewnopodobną lub fornirowaną”. Widzę wyraźną asymetrię w dopracowaniu zewnątrz i wnętrza jednostki. Jak rozumiem, zdecydował o tym ograniczony czas i może nadmiar problemów do rozwiązania przy samej bryle jednostki. Decyzje w zakresie wykończenia wnętrza pozostawia się zwykle inwestorowi, choć biorąc pod uwagę okoliczności, przewód habilitacyjny, budzi to mój pewien niedosyt. Brakuje także rozważań nad materiałem i kolorem zasuwanego dachu. Czarny dach na słońcu nagrzewa wnętrze, czarny kolor składanego poszycia dachu nie jest też najlepszym antidotum na, jak to określił autor, „ptactwo w porcie”.

Trzeci wskazany przez habilitanta projekt to jacht motorowy GT 44-CX (SHARK). Jest to najnowsza jednostka projektowana przez habilitanta i jak wynika z opisu, jest ona w trakcie budowy. Projekt realizowany jest jako komercyjne zlecenie bez zewnętrznych dotacji. Celem było wykonanie koncepcji funkcjonalnych i stylistycznych na bazie istniejącego już kadłuba. Habilitant, podobnie jak we wcześniejszych jednostkach, konsekwentnie realizuje kolejne etapy procesu projektowego. W autoreferacie czytamy o poszczególnych fazach projektu, w tym badaniach i pomiarach nowego stanowiska sternika. Szkoda, że nie pokazano w pracy żadnych materiałów ilustracyjnych z tych badań – nie wiemy, czy to analizy w oprogramowaniu 3D czy może coś więcej, testy w rzeczywistej skali na makiecie. Z pewnością byłby to arcyciekawy materiał nie tylko dla studentów wydziałów projektowych. Wizualizacje zamieszczone na ilustracjach 42, 43, 44 pokazują profesjonalnie dopracowane sylwetki z możliwymi wariantami kolorystycznymi. Te są spójne z bryłą i strukturą jednostki. Z pewnością powinny być dobrym przykładem dla producentów środków transportu, zwłaszcza pociągów, którzy zdaje się wciąż nie rozumieją faktu, że grafika i kolorystyka jednostki nie musi być w sprzeczności z logiką jej bryły i nie powinna

sprowadzać jej do postaci „regionalnego banału”. Ostatnie zdjęcia w tej części autoreferatu pokazują sceny z produkcji. Pozostaje mieć nadzieję, że jednostka niedługo będzie gotowa.

Z zainteresowaniem zapoznałem się z projektami wskazanymi przez habilitanta, zwłaszcza z tymi realizowanymi w reżimach projektów dotowanych przez jednostki zewnętrzne.

Z pewnością praca ta może wzbogacić wiedzę na temat specyfiki projektowania jednostek pływających. W nieco przeredagowanej formie może być interesującą pozycją dla studentów, nie tylko tych zainteresowanych projektowaniem tak specyficznych środków transportu. Literatura na ten temat w naszym kraju wydaje się nadal dosyć skąpa, choć z urzędu muszę przywołać wydawnictwa takich autorów z własnej uczelni, jak: prof. Andrzej Lerch, dr hab. Paweł Gelesz czy dr Magdalena Nowak. Z pewnością dzielenie się przez habilitanta doświadczeniami z pracy projektowej w realiach dotowanych projektów badawczych wzbogaca stan wiedzy w tej dyscyplinie.

Inne osiągnięcia projektowe i artystyczne kandydata

W portfolio doliczyłem się dwudziestu sześciu projektów zrealizowanych po uzyskaniu stopnia doktora. Przyznam, że najmniej interesujące wydają mi się domy na wodzie, które w swoich uproszczeniach nie różnią się od domów modułowych, których tak gwałtowny rozwój związany był ze zmianą przepisów budowlanych i pandemią Covid-19. Te projekty moim zdaniem nie wychodzą poza utarte schematy, zarówno w zakresie rozwiązań architektonicznych, jak i prezentacji. Doskonale rozumiem specyfikę realizacji projektów komercyjnych, ale skoro te projekty trafiły do portfolio na poziomie habilitacji, to warto by napisać o ich szczególnych cechach nieco więcej. Katalogowe opisy typu: „Dla miłośników klasycznych i sprawdzonych mebli IKEA mamy dobrą wiadomość. Wszystkie wnętrza naszego domu MINI 51 zostały zaprojektowane w taki sposób, aby można je było urządzić w waszym ulubionym sklepie meblowym”, sprawiają wrażenie wprost zaczerpniętych z prospektów reklamowych.

Zdecydowanie lepiej odbieram projekty jednostek pływających – jachtów, ale też tych specjalistycznych, jak pchacz śródlądowy na płytkiej wody, który jak wynika z opisu, został już zwodowany.

To, co traktujemy zwykle jako utrudnienie w projektowaniu, szczególne reżimy i wymagania techniczne, w tym wypadku dotyczące pchacza operującego na szczególnie płytkich wodach rzecznych, przyczyniło się do intrygującego rozwiązania. Już złożoność

samej struktury bryły jednostki sugeruje oryginalne podejście. W opisie czytamy, że „płacz ma zostać wykonany jako statek płaskodenny – trzyśrubowy z systemem balastowania, co w takiej konfiguracji nie występuje w tego typu statkach dostępnych na rynku”. Dalej czytamy, że: „Kolejne badania przemysłowe będą dotyczyły przede wszystkim projektowania, analiz, modelowania i eksperymentów laboratoryjnych oraz prezentacji i badań prototypu w warunkach operacyjnych”. Wydaje się, że kandydat czuje się znakomicie w sytuacjach bardzo precyzyjnie i rygorystycznie postawionych założeń. Im mniejsze pole manewru, tym z większą pasją rozwiązuje postawiony problem.

Kolejne projekty badawczo-rozwojowe, jak kontenerowiec rzeczny z 2018 roku czy prom bocznołowy Trzmiel, były wykonywane w ramach Miejskiego Programu wsparcia Partnerstwa Szkolnictwa Wyższego i Nauki oraz sektora Aktywności Gospodarczej w ramach programu MOZART. Należy mieć nadzieję, że takie projekty nie tylko przybliżą przedstawicielom biznesu specyfikę projektowania tego typu jednostek, ale także zaprezentują możliwości interdyscyplinarnych zespołów projektowych z tak różnych światów, jak politechnika i akademia. Habilitant dowodzi, że w pracy projektanta wzornictwa nie chodzi bynajmniej o powierzchownie rozumianą stylistykę jednostek. Tą z pewnością za chwilę zajmie się sztuczna inteligencja. Chodzi raczej o spójne i konsekwentne połączenie wymagań technicznych, funkcjonalnych i stylistycznych w jedną logiczną całość.

Bez wątpienia tej klasy opracowania wypełniają z nawiązką wymagania działań określanych jako badania i rozwój (B+R). Tym samym przyczyniają się do rozwoju danej dyscypliny i gospodarki kraju.

W portfolio przeważają projekty jednostek pływających, jest tam jednak także kilka projektów z innych obszarów: manipulator do sterowania robotami wielozadaniowymi, autonomiczny ciągnik rolniczy czy wreszcie projekt strony internetowej. Intrygujący jest projekt autonomicznego ciągnika rolniczego AGRIBOT, zrealizowanego dla firmy Agribot. Jak czytamy, prototyp jest w budowie i testach. W opisie projektu urządzenia sterującego robotem wielozadaniowym z 2016 roku widzimy jedno zdjęcie prototypu. To bardzo ciekawy materiał dla czytających takie opracowania – rozumiem bowiem, że większość z tych projektów jest lub była objęta tajemnicą handlową. To, co dla kandydata jest chlebem powszednim, dla czytelników, w tym młodych adeptów sztuki projektowania, może być nie tylko arcyciekawe, ale też pouczające. Cieszą takie zdjęcia, jak te z procesu prototypowania jednoosobowej deski do pływania SUP. Autor widzi w tych pozornie małych projektach

potencjał. Ich wdrożenia dostarczyły mu wiele radości i potwierdziły, że mogą być niszą, szansą dla małych firm produkcyjnych na wdrożenie własnych konkurencyjnych produktów. Z zaciekawieniem oglądałem to, co habilitant nazywa malarstwem projektowym – cykl siedmiu obrazów wykonanych techniką tradycyjnego malarstwa akrylowego bazującego na twórczości projektowej autora. W pracach tych widać nie tylko doskonały warsztat „malarstwa projektowego”, ale także pasję i radość tworzenia. Oglądając te prace, przypomniałem sobie Lebbeusa Woodsa, nieżyjącego już niestety amerykańskiego architekta, który zasłynął jako rysownik znany z niekonwencjonalnych i eksperymentalnych projektów. Jego projekty, choć raczej nierealizowane, uważane były za wizjonerskie. Mówił on: „Interesuje mnie to, jak wyglądałby świat, gdybyśmy byli wolni od konwencjonalnych ograniczeń. Chciałbym pokazać, co mogłoby się stać, gdybyśmy żyli według innego zestawu zasad”. Przedstawione w portfolio „malarstwo projektowe” dowodzi, że projektowanie ma dla habilitanta wymiar twórczy, a granice dyscyplin zacierają się. To rzadka i godna wyróżnienia postawa w środowisku projektantów.

Aktywność organizacyjna, popularyzatorska i dydaktyczna kandydata

Dr Wojciech Wesołek od 2008 do 2016 roku był asystentem, znanej w Polsce, Pracowni Projektowania Środków Transportu we wrocławskiej Akademii Sztuk Pięknych, prowadzonej przez prof. Wilhelma Semaniszyna. W 2016 roku, po uzyskaniu przez Wojciecha Wesołka stopnia doktora i odejściu profesora na emeryturę, Rada Wydziału powierzyła mu prowadzenie tej pracowni.

Pod okiem habilitanta studenci realizują projekty pojazdów poruszanych siłą mięśni, samochodów osobowych, transportu ciężkiego, obiektów pływających, ale także pojazdów i obiektów do gier komputerowych. Jak czytamy w autoreferacie, coraz więcej zadań realizowanych jest we współpracy z firmami z branży transportowej, takimi jak BMW czy Infiniti. Absolwenci pracowni prowadzonej wcześniej przez prof. Semaniszyna, a obecnie przez dr. Wesołka znajdują pracę w najlepszych firmach produkujących pojazdy w Polsce i Europie. Najstarsi, tacy jak Jacek Peplowski i Bogusław Paruch, pracują w Audi i BMW. Pierwszym studentem dr. Wojciecha Wesołka, który zdobył zatrudnienie w renomowanym studiu projektowym, był Mateusz Wowk, pracujący obecnie dla Lamborghini. Inni pracują dla Pininfarina czy Gelly. Nie sposób wymienić wszystkich absolwentów tej pracowni, którzy pracują w uznanych ośrodkach projektowych na świecie. Wielu z nich działa także w

Polsce. Projektują pociągi, tramwaje, jednostki pływające czy wreszcie tak popularne ostatnio drony. W autoreferacie moją uwagę zwracają opisy trybu pracy w pracowni prowadzonej przez kandydata, w tym refleksje na temat pracy zespołowej i świadomości dziedzictwa. Wesołek pisze: „Mimo rozmaitych problemów, jakie niekiedy powstają między studentami, zwracam naszym studentom uwagę, że dobre emocje podczas pracy służą wymianie doświadczeń i umiejętności. Chcę, aby kolejne roczniki były dla siebie wsparciem. Dlatego na wszystkich latach studiów pojawiają się często wspólne tematy”.

Dorobek tej pracowni można zobaczyć na stronie www.studio408.pl, którą dziesięć lat temu uruchomił kandydat i do dzisiaj zajmuje się jej animowaniem. Znajdują się tam zarówno prace archiwalne, jak i te najnowsze. Pomaga to zrozumieć nowym studentom pracowni, że są częścią większej wspólnoty, a dziedzictwo zobowiązuje.

Poza prowadzeniem pracowni kandydat prowadził przedmiot „komputerowe wspomaganie projektowania”. Obecnie zajęcia te prowadzi w formie warsztatów i wykładów z tematyki projektowania statków żeglugi śródlądowej oraz z zaawansowanych funkcji wspomagających projektowanie koncepcyjne i badania w programie 3dsMax. Poza działalnością dydaktyczną kandydat pełni wiele funkcji na macierzystym wydziale i prowadzi działalność popularyzującą jego dorobek. Koordynował kwerendę materiałów archiwalnych katedry, przygotowywał prezentacje multimedialne oraz filmy prezentujące projekty studentów i pracowników wydziału. Od 2021 roku zajmuje się gromadzeniem dokonań dydaktyków na potrzeby ewaluacji i POLONU. Pełnił funkcję członka Komisji Dyscyplinarnej ds. Dydaktyków, a obecnie jest sekretarzem Wydziałowej Komisji Wyborczej. Dr Wojciech Wesołek angażuje się również w opracowywanie procedur finansowania wniosków badawczych, a także prowadzi szkolenia dla studentów mające zwiększyć ich szanse na zdobywanie środków na granty badawcze. Przyszło mu też dbać o dziedzictwo projektowania środków transportu, zapoczątkowanego na macierzystej uczelni przez tak znakomitych projektantów, jak: Jan Krzysztof Meisner, Manfred Schulz, Wilhelm Semaniszyn czy Jan Kukuła.

Konkluzja

Przyznam, że ze szczególną atencją podchodzę do projektantów jednostek pływających, zwłaszcza tych, którzy „woduja” swoje jednostki – wdrażają je do produkcji i testują na wodzie. Jak specyficzna i trudna to branża, nikomu w tym gronie nie trzeba przypominać.

Same ograniczenia, szczególnie wymagające uwarunkowania prawne, no i woda, która sprawdzi nie tylko właściwości kadłuba, ale też wszelkie niedostatki projektowanej bryły, ożaglowania i wnętrza. Lata temu, najpierw jako student, a następnie asystent w Pracowni Projektowania Architektury Okrętów w gdańskiej ASP, miałem okazję słyszeć wypowiedziane przez prowadzącego pracownię inż. arch. Zbigniewa Wierzbickiego pouczenia zaczynające się od: „Przepis mówi, że...”. Słowa te mogły paraliżować studentów i pewnie paraliżują nadal niejednego projektanta zderzającego się z trudną materią projektowania jednostek pływających. Jednak dla utalentowanych, wytrwałych są wyzwaniem i inspiracją do rozwiązywania trudnych, pozornie niemożliwych do rozwikłania problemów projektowych. Do takich wytrwałych i ambitnych projektantów zalicza się dr Wojciech Wesołek. Swoją determinacją, pasją, a przy tym pokorą zaraża kolejne pokolenia młodych projektantów.

Podsumowując uważam, że osiągnięcia projektowe, dydaktyczne i popularyzatorskie Pana dr. Wojciecha Wesołka stanowią znaczący wkład w rozwój dyscypliny – zarówno w zakresie praktyki, jak i teorii projektowania. Jego dorobek w zakresie projektowania jednostek pływających zasługuje na uznanie. Projektowane przez niego i jego zespoły jednostki z powodzeniem mogą konkurować na poziomie międzynarodowym, przyczyniając się do rozwoju nie tylko tej gałęzi przemysłu, ale także całej gospodarki. Cenne doświadczenia z tego obszaru przekazywane studentom uczelni, w której wykłada, są – moim zdaniem – znaczącym wkładem w edukację i rozwój teorii projektowania wzornictwa przemysłowego, w tym w szczególności jednostek pływających.

Tym samym w konkluzji stwierdzam, że przedstawione mi do recenzji osiągnięcia projektowe spełniają wymogi zapisane w artykuale 219 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 roku, a moja opinia jest pozytywna.

prof. Jarosław Szymański

Gdańsk 03.02.2025

