

Szanowni Czytelnicy

Z ogromną satysfakcją można podsumować rok 2014. Był niezmiernie pracowity dla wszystkich zatrudnionych w Akademii, ale i obfitujący w sukcesy. O nich bardzo klarownie mówił JM Rektor w przemówieniu inauguracyjnym rok akademicki.

Na naszej uczelni powstał prototyp zintegrowanego źródłowego symulatora nawigacyjnego. Utworzono Europejskie Centrum Kształcenia Morskiego dla potrzeb całej Europy i Ośrodek Szkoleniowy Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu. Pracownicy naukowo-dydaktyczni uczestniczą w studiach projektowych wspomagających ważne inwestycje, jak np. koncepcja gazoportu w Świnoujściu oraz w badaniach wdrażanych w gospodarce morskiej Polski i Unii Europejskiej. Pracują m.in. przy projekcie EURATOM, Marine Power czy InnoShip. Biorą udział w pracach organizacji międzynarodowych (IMO) i krajowych, w konferencjach (TST, Gren Cities), w spotkaniach (Design Thinking Week 2014, Hypack). W październiku otwarta internetowa wystawa, przygotowana przez Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego wspólnie z Muzeum Narodowym, jest nowatorska i adresowana do ogółu społeczeństwa.



Kadra naukowa uczelni powiększyła się o profesorów zwyczajnych – Janusza Grabiana i Zenona Zwierzewicza, którym gratuluję.

Podpisano kilka umów o współpracy, m.in. z Politechniką Katalońską, Porozumienie z Polską Grupą Energetyczną. Akademia otrzymała tytuł Lidera kooperacji nauki i biznesu oraz Konika Morskiego.

Za opracowanie systemu NAVDEC zespół WN został wyróżniony Zachodniopomorskim Noblem. Słowa uznania kieruję do studentów, którzy zdobywają laury w sporcie – pływaniu, wioślarstwie, koszykówce, siatkówce – w kołach naukowych i chórze.

Chociaż za oknem szaro i pochmurno, to marzy mi się, by – jak to drzewiej bywało – spadł w te święta śnieg, by słońce zaiskrzyło feerią iskier w białym puchu i miasto okryło się bielą. A nawet gdyby pogoda płała figle, to zachęcam do marzeń przy choince, którą rozświetlą lampki i rozbłyszcą różnobarwne bombki. Wszystkim życzę optymizmu, radości i pomyślnych dni w Nowym Roku 2015.

Redaktor Naczelny
prof. dr hab. inż. Bernard Wiśniewski

W numerze

Navigare necesse est, vivere non est necesse!	2
Odznaczenia w roku akademickim 2014/2015	4
In memoriam „Trzymającym wieczną wartość”	5
Vivat Professor!	6
Telematyka Systemów Transportowych TST'14	7
Centrum Innowacji operatorem Laboratorium „Zielona Energetyka”	7
Zmiana Redaktora Naczelnego	
Zeszytów Naukowych	8
67 sesja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) w Londynie	9
Design Thinking Week 2014	10
Warsztaty Hypack	15
Nawigacja w Muzeum Narodowym	16
Biuro Karier z ofertą dla studentów	18
Tandemy Językowe w Akademii Morskiej w Szczecinie	20
Pływające uczelnie morskie	22
Chór Akademii Morskiej w Szczecinie wyśpiewał II miejsce w Irlandii	26
Akademia Morska współtworzy łódź z napędem hybrydowym	27
Załoga AM w Szczecinie najlepsza na omegach	27



Mistrzostwa Akademii Morskiej w pływaniu	28
Debiut wioślarzy Akademii Morskiej w Wielkiej Wioślarzkiej	29
Mistrzostwa Akademii Morskiej w Ergometrze Wioślarzskim	30
In memoriam	31
Pożegnanie	32

Akademickie Aktualności Morskie

Magazyn Informacyjny Akademii Morskiej ISSN 1508-7786

Adres redakcji:
Akademia Morska
ul. Starzyńskiego 8, 70-506 Szczecin
tel. 91/48 09 645
e-mail: bw@am.szczecin.pl
b.tatko@am.szczecin.pl
www.aam.am.szczecin.pl

Druk:
Volumina.pl Daniel Krzanowski,
71-063 Szczecin, ul. Ks. Witolda 7-9

Zespół redakcyjny:
Bernard Wiśniewski – Redaktor Naczelny
Barbara Tatko
Teresa Jasiunas
Katarzyna Biniak

Opracowanie graficzne, skład:
Tomasz Kwiatkowski

Redakcja przyjmuje teksty wyłącznie w formie elektronicznej, zastrzega sobie prawo skracania i adiacji tekstów oraz zmiany ich tytułów. Nie zwraca materiałów niezamówionych. Autorzy publikacji zamieszczanych w magazynie nie otrzymują honorariów, akceptują ukazanie się artykułów w wersji drukowanej i elektronicznej.

Nakład: 350 egz.

Nasza okładka:



Inauguracja 2014/2015
Fot. Tomasz Kwiatkowski

Nowy rok akademicki 2014/2015 rozpoczynamy w roku obchodów 25-lecia wolnej Polski. Czas, w którym budowaliśmy naszą demokrację i społeczeństwo obywatelskie, był okresem realizowania aspiracji edukacyjnych Polaków oraz rozwoju szkolnictwa wyższego. Uczelnie po 1989 roku stały się jednym z filarów polskich przemian.

*Prof. Lena Kolarska-Bobińska
Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego*

Navigare necesse est, vivere non est necesse!

Uroczyste rozpoczęcie roku akademickiego 2014/2015 odbyło się 27 września u podnóża Akademii na Wałach Chrobrego. Tradycyjnie już przysze „wilki morskie” w nienagannym szyku przemaszzerowały na ulicę Jana z Kolna.

Rektor prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Stanisław Gucma w serdecznych słowach zwrócił się do gości, którzy zaszczylicili swoją obecnością inaugurację, a szczególnie do zgromadzonych studentów i licznie przybyłych szczecinian:

- Szanowny Panie Sekretarzu Generalny IMO,
- Szanowna Pani Minister Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju,
- Szanowna Pani Minister Stały Przedstawiciel RP do IMO,
- Wasze Magnificencje,
- Drodzy Goście,
- Członkowie społeczności akademickiej,
- Drodzy studenci pierwszego roku Akademii Morskiej w Szczecinie!

Inauguracja roku akademickiego w Akademii Morskiej w Szczecinie ma swoją wieloletnią tradycję. Najważniejszą częścią rozpoczęcia roku akademickiego jest IMMATRYKULACJA, po której następuje włączenie młodych ludzi w poczet studentów. Składają oni ślubowanie i od tego momentu stają się częścią naszej społeczności akademickiej.

Rozpoczynamy dzisiaj nowy rok akademicki 2014/2015. To wyjątkowa chwila dla wszystkich studentów i pracowników naszej uczelni. Dziś ponad 1000 (tysiąc!)

młodych ludzi rozpoczyna studia w naszej Akademii Morskiej.

Cieszymy się, że wybraliście właśnie tę uczelnię – nie tylko jedną z najlepszych uczelni morskich w Europie, ale też jeden z najnowocześniejszych ośrodków szkoleniowych marynarzy na świecie.

Akademia Morska w Szczecinie pielęgnuje tradycję edukacji morskiej realizowaną przez szczecińskie szkoły morskie od 1947 roku. W zeszłym roku obchodziliśmy jubileusz 50-lecia powołania pomaturalnej Państwowej Szkoły Morskiej, będącej kontynuatorką legendarnej Szkoły Morskiej przy Alei Piastów.

Po połączeniu jej z Państwową Szkołą Rybołówstwa Morskiego powstała Wyższa Szkoła Morska, która w 2004 roku otrzymała nazwę Akademii Morskiej w Szczecinie.

W ciągu tych lat szczecińska uczelnia wykształciła tysiące marynarzy: kapitanów żeglugi wielkiej, oficerów nawigatorów, mechaników okrętowych i specjalistów gospodarki morskiej.

W uczelni kultywowane są elementy romantyki morza. Polski szlachcic, a równocześnie angielski oficer i pisarz Joseph Conrad powiedział, że:

„morze rzuca na ludzi czar na całe życie i przykuwa ich do siebie (...) morze, którego fale w nieustającym nigdy wysiłku dźwigają się, opadają, i nikną, by powstać znowu – to wierny obraz walczącej ludzkości (...).”

Czynnik ludzki nadal jest najważniejszy, zgodnie z conradowską zasadą, że ze

wszystkich statków na widnokręgu, bliższych i dalekich, każdy jest dowodzony przez człowieka, bez którego najpiękniejsza jednostka jest rzeczą martwą, unoszącą się bez celu na wodzie.

Obecnie kształcimy studentów na dziewięciu kierunkach i trzydziestu pięciu specjalnościach na studiach inżynierskich i magisterskich oraz w trzech dyscyplinach na studiach doktoranckich.

Dla potrzeb szkolnictwa morskiego i ciągłego podnoszenia kwalifikacji absolwentów uczelni prowadzimy m.in.: unikalne na świecie Centrum Inżynierii Ruchu Morskiego, Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego, Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich, jedyne w Europie Środkowej Europejskie Centrum Szkolenia LNG oraz nowy Ośrodek Szkoleniowy Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu, który wdraża nowoczesne metody szkoleniowe dla pracowników sektora rybackiego.

Rybaczy, marynarze, a także żeglarze są szkoleni w ośrodku zgodnie z najnowszymi przepisami europejskimi. Tym samym Polska ma jeden z silniejszych rybackich ośrodków edukacyjnych w Europie.

Dysponujemy doskonałym zapleczem dydaktycznym, ponad dziewięćdziesięcioma laboratoriami, a nauka odbywa się na najnowocześniejszych symulatorach oraz na statku szkolno-badawczym „Nawigator XXI”.

Na naszej uczelni powstał prototyp zintegrowanego śródlądowego symulatora nawigacyjnego, na którym szkolić się



fot. T Kwiatkowski

będą kapitanowie żeglugi śródlądowej. Stale dbamy o intensywny rozwój uczelni, tak by kształcić na najwyższym poziomie, zachowując doskonałą jakość badań naukowych.

W większości są to badania stosowane, wdrażane w gospodarce morskiej Polski i Unii Europejskiej.

Bardzo ważną rolę odegraliśmy przy pracach koncepcyjnych gazoportu w Świnoujściu. Uczestniczyliśmy w studiach projektowych, teraz wspomagamy inwestycję na etapie projektów szczegółowych i konsultacji w czasie budowy.

Również według naszej koncepcji przebudowany został port promowy w Ystad.

Uczestniczymy w wielu ważnych projektach europejskich. Naukowcy szczecińskiej Akademii Morskiej pracują m.in. przy projektach „EURATOM” czy „InnoShip”, którego celem jest redukcja emisji gazów spalinowych ze statków i portów.

Tworzymy Europejskie Centrum Kształcenia Morskiego dla potrzeb całej Europy. Zrobiliśmy już pierwszy krok w tym kierunku – na uczelni istnieje: Centrum Inżynierii Ruchu Morskiego, Europejskie Centrum Szkolenia LNG, Centrum Naukowo-Badawcze Analizy Ryzyka Eksploatacji Statków oraz budowane Centrum Eksploatacji Morskich Elektrowni Wiatrowych, które zlokalizowane będzie w nowej siedzibie Wydziału Mechanicznego przy ul. Willowej, uzyskanej dzięki przychylności pana Prezydenta Piotra Krzystka.

Drodzy Studenci!

Witam Was przy Wałach Chrobrego – najpiękniejszym miejscu Szczecina. Za chwilę rozpoczęcie w murach naszej uczelni kolejny etap swojej edukacji. Myślę, że najważniejszy. Jako studenci Akademii Morskiej staniecie się częścią środowi-

ska ludzi morza. Przed Wami wielka szansa – możliwość zdobycia pięknego zawodu.

Kończąc szczecińską morską Alma Mater możecie już po kilku latach dowodzić statkiem, nadzorować pracę maszyn statku, być menedżerami w przedsiębiorstwach związanych z eksploatacją floty i portów. Dyplomy Akademii Morskiej w Szczecinie są uznawane na całym świecie.

Wasz sukces wymagać będzie jednak niewątpliwie wysiłku i pracy, poświęcenia i zapału. Będzie Wam to również potrzebne przy wykonywaniu przyszłych zawodowych obowiązków.

Na każdej inauguracji cytuję maksymę Plutarcha – greckiego filozofa moralisty: *Navigare necesse est, vivere non est necesse!* – *Żeglowanie jest koniecznością, życie nią nie jest!*

Ta myśl będzie Wam towarzyszyć przez całe studia. Nie zapominajcie o niej podczas pracy na morzach i oceanach całego świata oraz w całym Waszym dorosłym życiu.

Nasi absolwenci zdobywają więc zawód nie tylko piękny, uświęcony tradycją, ale i romantyczny.

Zapewniam Was, że Akademia zrobi wszystko, by nie zawieść Waszych oczekiwań.

Życzę Wam sukcesów, satysfakcji z wyboru naszej uczelni, realizacji najskrytszych pragnień i młodszej pasji w dążeniu do założonego celu.

Waszym Rodzicom i Wychowawcom dziękuję za wysiłek i trud w wychowaniu i przygotowaniu Was do studiów. Mogą Państwo być dumni ze swoich dzieci.

Pracownikom uczelni wszystkich wydziałów i ośrodków życzę dalszej wytrwałości w realizacji stojących przed nami zadań. Serdecznie dziękuję wszystkim za dotychczasowy owocny wkład w rozwój naszej szczecińskiej morskiej uczelni.

■ Kolumna studentów z poczem sztandarowym na czele



ODZNACZENIA W ROKU AKADEMICKIM 2014/2015

Medal Komisji Edukacji Narodowej

- dr inż. Jarosław MYŚKÓW
- dr inż. Marcin SZCZEPANEK
- dr Piotr BORKOWSKI
- mgr Janusz KŁOSIŃSKI

Medal Złoty za Długoletnią Służbę

- dr inż. st.of.mech. Tadeusz BORKOWSKI
- mgr Grażyna MECHTA
- mgr inż. Krzysztof MALEC
- Elżbieta WOJCIECHOWSKA

Medal Srebrny za Długoletnią Służbę

- dr inż. Grzegorz KIDACKI
- mgr inż. Janusz MAGAJ
- mgr Dorota ZUJEWSKA-KOZAK
- Wiesław ROSZATYCKI
- Robert WIERZGACZ

Medal Brązowy za Długoletnią Służbę

- dr inż. Katarzyna KĘDZIERSKA
- dr inż. Małgorzata SZYSZKO

Odznaka „Zasłużony Pracownik Morza”

- mgr inż. Ryszard BOBER
- mgr inż. Roman RYBAK

Srebrna Odznaka Honorowa Gryfa Zachodniopomorskiego

- dr Piotr BORKOWSKI

Wręczono dyplomy nowo nominowanym doktorom i doktorom habilitowanym.



zdjęcia T Kwiatkowski

Nagrodę ministra za całokształt dorobku naukowego odbiera prof. dr hab. inż. Bernard Wiśniewski



Z okazji obchodzonego Światowego Dnia Morza i wizyty Sekretarza Generalnego IMO Pana KOJI SEKIMIZU należy przypomnieć, że światowa i polska flota, dowodzona jest również przez absolwentów naszej uczelni, zaś Akademia Morska w Szczecinie uczestniczy w działaniach IMO odnośnie tworzenia nowych konwencji międzynarodowych.



IN MEMORIAM „TRZYMAJĄCYM WIECZNĄ WACHTĘ”

W wigilię inauguracji – 26 września – kadra naszej Akademii i studenci pamięcią otaczają wszystkich tych, którzy nie powrócili z morza, zbierając się pod pomnikiem „Tym, którzy nie powrócili z morza” na Cmentarzu Centralnym. Studenci z pochodniami utworzyli krąg ognia wokół pomnika. Po wybiściu szklanek ceremonię poprowadził kmd. por. Dariusz Stachowiak, a Apel Poległych kmd. por. Marek Szelest. W głębokim zamyśleniu wysłuchano Wystąpienia Conradowskiego kpt. ż.w. Józefa Gawłowicza.

Upamiętniającą uroczystość zakończyło złożenie kwiatów przez delegację ludzi morza i zapalenie zniczy dla „Trzymających wieczną wachtę”.



zdjęcia M. Bielecki



TYTUŁ NAUKOWY PROFESORA DLA PRACOWNIKA WYDZIAŁU MECHANICZNEGO

Vivat Professor!

Serdecznie gratulujemy awansu naukowego i życzymy dalszej owocnej pracy naukowej!

W dniu 14.08.2014 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bronisław Komorowski nadał tytuł naukowy profesora nauk technicznych dr. hab. Zenonowi Zwierzewiczowi, który jest pracownikiem naukowo-dydaktycznym Zakładu Automatyki i Robotyki Instytutu Elektrotechniki i Automatyki Okrętowej na Wydziale Mechanicznym Akademii Morskiej w Szczecinie, specjalizującym się w teorii sterowania automatycznego w zastosowaniach do systemów morskich (w szczególności automatycznego sterowania statkiem).

KILKA SŁÓW O PROFESORZE
DR. HAB. ZENONIE ZWIERZEWICZU

W roku 1978 jako „świeżo upieczony” mgr matematyki Zenon Zwierzewicz rozpoczął pracę na stanowisku asystenta w Zakładzie Matematyki ówczesnej Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Równolegle do prowadzonych zajęć dydaktycznych podjął badania naukowe w zakresie matematycznej teorii sterowania automatycznego – działo matematyki będącym podstawą teoretyczną nowoczesnej automatyki i robotyki. Efektem tych badań była praca doktorska pt. *Metody teorii gier różniczkowych oraz ich zastosowanie do ilościowej i jakościowej analizy nieliniowych systemów sterowania*, obroniona w 1986 r. przed Radą Wydziału Elektrycznego Politechniki Szczecińskiej. Korzystając z rozległych możliwości aplikacyjnych teorii sterowania, zainteresował się kwestią wykorzystania poznanych metod teoretycznych do rozwiązywania zagadnień występujących w technice morskiej, a przede wszystkim w nawigacji. Jednym z zagadnień był problem optymalizacji sterowania statkiem w procesie unikania kolizji w relacji z drugim ruchomym obiektem. Badania prowadzone w tym zakresie spotkały się z dużym zainteresowaniem innych ośrodków, a w szczególności zespołu naukowego z Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow w Niemczech, który



fot. archiwum prywatne

■ **Profesor Zenon Zwierzewicz odbiera nominację z rąk Prezydenta RP, 6 XI 2014 r.**

pracował wtedy nad zblizoną tematyką. Podjęta współpraca zaowocowała stażem naukowym w Niemczech, którego efektem było przygotowanie i obrona rozprawy habilitacyjnej pt. *Methods of mathematical control theory and their applications to some optimization problems of modern marine navigation*, w dyscyplinie automatyka i robotyka. Obrona dysertacji odbyła się w 1994 r. na Uniwersytecie Rostockim.

W 1995 r. awansował na stanowisko profesora nadzwyczajnego WSM, będąc nadal zatrudniony w Zakładzie Matematyki, Instytutu Matematyki Fizyki i Chemii, Wydziału Mechanicznego. W tym okresie Jego zainteresowania ewoluują w kierunku sterowania systemami (elektro)mechanicznymi lub – operując bardziej współczesną terminologią – mechatronicznymi. Był jednym z promotorów utworzenia na Wydziale Mechanicznym AM kierunku studiów „mechatronika”. W 2010 r. przeszedł do Zakładu Automatyki Okrętowej (obecnie Zakład Automatyki i Robotyki) Instytutu Elektrotechniki i Automatyki Okrętowej, gdzie aktualnie pracuje.

W okresie 2002–2007 był zatrudniony równolegle na Wydziale Informatyki Poli-

techniki Szczecińskiej, gdzie wypromował dwóch doktorów. Jeden z nich, Pan Piotr Borkowski, zatrudniony został na Wydziale Nawigacyjnym AM, w Instytucie Technologii Morskich.

Profesor Zenon Zwierzewicz jest autorem wielu publikacji w zakresie teorii sterowania automatycznego systemami. Prezentował wielokrotnie swoje osiągnięcia na prestiżowych międzynarodowych konferencjach i sympozjach naukowych. Prowadzone przez niego badania, obok prac ściśle teoretycznych, dotyczą opracowywania specjalizowanych algorytmów sterowania obiektami pływającymi. Jest autorem m.in. monografii pt. *Metody i algorytmy w systemach automatycznego sterowania statkiem*.

Warto wiedzieć, że nowo mianowany Profesor jest rodowitym szczecinianinem, którego „placem zabaw” okresu wczesnej i późniejszej młodości były szczecińskie Wały Chrobrego i ich okolice. Zainteresowania i hobby, którym poświęca swój wolny czas, to lektura książek, głównie z zakresu psychologii oraz historii rozwoju nauki i techniki, a także wędrówki piesze i rowerowe.

Andrzej Stefanowski

14 MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA NAUKOWA

Telematyka Systemów Transportowych TST'14

W dniach 22 – 25 października 2014 roku odbyła się 14 Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Telematyka Systemów Transportowych TST'14”.

Konferencja TST organizowana jest cyklicznie przez Wydział Transportu Politechniki Śląskiej, Polskie Stowarzyszenie Telematyki Transportu oraz Komitet Transportu Polskiej Akademii Nauk. Podstawowym celem konferencji jest promocja nowoczesnych rozwiązań z zakresu telematyki, systemów informacyjnych oraz systemów zarządzania transportem.

Konferencja rozpoczęła się 22 października br. w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, a następnie była kontynuowana w Ustroniu. Odbywała się w czterech sesjach tematycznych: drogowej, kolejowej, morskiej i lotniczej.

Tematyka konferencji odnosiła się do takich zagadnień jak: inteligentne systemy transportowe, systemy bezpieczeństwa

i zarządzania w transporcie, telematyka w logistyce, telematyka w zarządzaniu kryzysowym i ratownictwie, urządzenia stosowane w pojazdach i urządzenia teletransmisji, ekonomia i polityka transportowa oraz wielu innych.

Sesję morską wypełniły głównie prezentacje pracowników Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie: dr. hab. inż. Zbigniewa Pietrzykowskiego prof. nadzw. AM, dr. Piotra Borkowskiego, dr. inż. Mariusza Dramskiego, dr. inż. Witolda Kazimierskiego, mgr inż. Izabeli Bodus-Olkowskiej i mgr Anny Wójcik. Poruszone w referatach zagadnienia dotyczyły:

- sieciowego modelu optymalizacji drogi w transporcie,
- wymiany danych żeglugowych pomiędzy użytkownikami systemów VTS i RIS,
- adaptacyjnego systemu stabilizacji kursu statku,
- koncepcji hierarchicznej fuzji danych

hydrograficznych na potrzeby produkcji map PortENC,

- schematu procesów wnioskowania we wstępnej identyfikacji sytuacji nawigacyjnej w transporcie morskim.

Tematyka związana z transportem morskim uzupełniona została prezentacją dr. hab. inż. Adama Weintrita prof. nadzw. AM w Gdyni (sesja morska) oraz prezentacjami posterowymi dr. hab. inż. Jacka Januszewskiego prof. nadzw. AM w Gdyni, dr. inż. Ryszarda Wawrucha i dr. Jolanty Joszczuk-Januszewskiej.

Zakwalifikowane referaty zostały wydane drukiem:

- w wydawnictwie Springer CCIS,
- w czasopiśmie naukowym „Archives of Transport System Telematics” (ISSN),
- w materiałach konferencyjnych jako streszczenia (ISBN).

Izabela Bodus-Olkowska
Zbigniew Pietrzykowski

CENTRUM INNOWACJI OPERATOREM LABORATORIUM „ZIELONA ENERGETYKA”

13 października 2014 r. pomiędzy Akademią Morską w Szczecinie, reprezentowaną przez JM Rektora prof. dr. hab. inż. kpt. ż.w. Stanisława Gucmę a Centrum Innowacji Akademii Morskiej w Szczecinie Sp. z o.o., reprezentowaną przez Prezesa Zarządu Konrada Frontczaka, podpisana została umowa na Operatora Laboratorium „Zielona Energetyka”.

Umowa ta dotyczy wyboru podmiotu, który będzie prowadził prace polegające na komercyjnym wykorzystaniu należącego do uczelni Laboratorium „Zielona Energetyka” (LZE) i w celu umożliwienia realizacji prac badawczych na zlecenie podmiotów zewnętrznych na zasadach komercyjnych w obszarze prowadzenia badań nad jakością energii produkowanej ze źródeł odnawialnych i wykonywania na zasadach komercyjnych usług zleconych o pokrewnym charakterze.

Innowacyjność Laboratorium polega na połączeniu poszczególnych systemów energetycznych, zwłaszcza prądnic, i ba-

daniu ich wzajemnego oddziaływania na produkowaną i przesyłaną energię. Jego przewagą jest także Mobilna Stacja Diagnostyczna, którą można prowadzić badania „na miejscu”, a więc tam, gdzie usytuowane są elektrownie wiatrowe (!).

Rozwiązanie, w którym to nie uczelnia publiczna, ale podmiot zewnętrzny obsługuje i zarządza infrastrukturą badawczą jednostki naukowej, jest ciągle czymś nowym w Polsce. W regionie zachodniopomorskim takie podejście nie było dotychczas stosowane. Ma ono jednak wiele plusów, do których należy zaliczyć m.in. szybszą oraz sprawniejszą obsługę zainteresowanego wykorzystaniem potencjału laboratoriów przedsiębiorcy. Uważamy, że budowane infrastruktury badawcze powinny wspierać nie tylko rozwój nauki, ale także posiadać wartość dla polskiego przemysłu.

Przykładowe usługi LZE:

- terenowe badania warunków pracy urządzeń produkujących energię i ocena ich stanu technicznego (mobilna stacja diagnostyczna),

- badania dotyczące tworzenia i stosowania nowych algorytmów pracy prądnicy pierścieniowej,

- badania poprawy jakości generowanej energii elektrycznej,

- badania wpływu zakłóceń elektromagnetycznych na nowoczesne metody sterowania,

- badania zagadnień związanych z synchronizacją i rozdziałem mocy czynnej i biernej,

- badania wpływu zakłóceń ze strony prądnic i przekształtników energoelektronicznych (THD),

- badania niezawodności działania wyłącznika zwarcowego,

- badania wskazań przekładników prądowych i napięciowych,

- badania wpływu zakłóceń elektromagnetycznych pochodzących od bliskich sieci niskiego napięcia,

Wybór operatora został przeprowadzony w procedurze przetargowej na podstawie art. 701 Kodeksu cywilnego.

Konrad Frontczak

Zmiana Redaktora Naczelnego Zeszytów Naukowych

Zeszyty Naukowe wydawane były od lutego 1973 roku jako czasopismo naukowe Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Na początku zamieszczano w nich po kilkanaście artykułów związanych z gospodarką morską, publikowano też prace habilitacyjne i doktorskie. Tematyka rozszerzała się, obejmując m.in. zagadnienia nautyczne, eksploatacji statku, eksploatacji siłowni okrętowych. Ukazywały się również materiały przygotowywane na sympozja i konferencje. Od 2004 roku po zmianie nazwy są wizytówką Akademii Morskiej w Szczecinie. Od 2008 roku wychodzą w nowej szacie i formacie (A4). Do numeru 13(85) redaktorem naczelnym ZN był prof. dr hab. inż. Bernard Wiśniewski, a od numeru 14(86) do 39(111) dr hab. inż. Zbigniew Matuszak prof. AM. Dzięki operatywności redaktora naczelnego i sprawnej organizacji zamieszczane artykuły miały dobry poziom, co zostało zauważone i odnotowane w rankingach. Od numeru 40(112) obowiązki redaktora naczelnego przejął dr inż., II of. mech. okr. Leszek Chybowski.

Aby Czytelnikom AAM przybliżyć osobę nowo mianowanego redaktora naczelnego, poprosiłam Go o rozmowę.

AAM: Jest Pan Doktor młodym naukowcem, chociaż mającym już niemałe doświadczenie. Proszę powiedzieć, jak Pan przyjął propozycję Rektora, kiedy proponował objęcie funkcji redaktora naczelnego Zeszytów Naukowych AM.

L.Ch.: Przyjęcie stanowiska redaktora naczelnego *Zeszytów Naukowych Scientific Journals Maritime University of Szczecin* jest dla mnie wielkim zaszczytem i wyróżnieniem. Nie pełniłem dotychczas funkcji redaktora naczelnego, miałem natomiast możliwość współuczestniczyć w procesie redakcyjnym, m.in. jako członek Rady Naukowej kwartalnika *Industrial Monitor – Produkcja i Utrzymanie Ruchu* oraz recenzent czasopisma *International Journal of Materials and Product Technology*. Dołożę wszelkich starań, aby utrzymać wysoki poziom merytoryczny ZN. Do wysokich notowań periodyku przyczynił się istotnie poprzedni redaktor naczelny – dr hab. inż. Zbigniew Matuszak, któremu serdecznie dziękuję za wkład w rozwój i promocję Zeszytów Naukowych.

AAM: Stanowisko redaktora naczelnego naukowego czasopisma jest prestiżowe, ale i bardzo odpowiedzialne. Jakie ma Pan plany, które mogłyby wpłynąć na podniesienie atrakcyjności kwartalnika?

L.Ch.: Jeśli chodzi o plany względem redakcji ZN – cel jest właściwie jeden: zależy mi na kontynuowaniu dzieła mojego poprzednika i ustawicznej poprawie pozycji kwartalnika w rankingach polskich i zagranicznych, a zarazem przyciągnięciu znanych autorów z całego świata. Docelowo będziemy zmierzać do umieszczenia Zeszytów na prowadzonej przez Institute



foto. archiwum

of Scientific Information w Filadelfii liście czasopism ISI, czyli na tzw. liście filadelfijską. W tej bazie czasopism indeksowane są najbardziej uznane periodyki naukowe z całego świata. Jest to bardzo ambitny cel, którego osiągnięcie może potrwać nawet kilka lat. Na pewno jednak jest w zasięgu naszych możliwości. Obecnie jesteśmy w fazie reorganizacji Rady Naukowej czasopisma, którą już teraz rozszerzyliśmy o wybitnych specjalistów z branży morskiej z krajów takich jak Finlandia, Niemcy, Chorwacja, USA, Norwegia, Japonia czy Chiny. W trakcie przygotowania jest strona internetowa kwartalnika, a także podjęliśmy szereg działań promocyjnych. Innych szczegółów na razie nie chciałbym zdradzać, poczekajmy na efekty.

AAM: Proszę powiedzieć naszym Czytelnikom kilka słów o sobie.

L.Ch.: Jestem absolwentem Wydziału Mechanicznego WSM w Szczecinie, studiów podyplomowych w zakresie zarządzania projektami badawczymi oraz rządowego programu stażowo-szkoleniowego Top 500 Innovators Science-Management-Commercialization realizowanego na Uniwersytecie Stanforda w USA.

Od 2005 roku pracuję w Akademii Morskiej w Szczecinie, w Instytucie Eksploatacji Siłowni Okrętowych. Prowadzę zajęcia z eksploatacji mechanizmów okrętowych dla studentów AMS oraz dla uczniów Policealnej Szkoły Morskiej. Zajmuję się badaniami z zakresu niezawodności, bezpieczeństwa i oceny stanu systemów technicznych, w tym głównie efektywnej eksploatacji układów energetycznych w aspekcie profilaktyki uszkodzeń, ochrony środowiska i optymalizacji zużycia energii.

AAM: Dopowiem. Posiada Pan wieloletnie doświadczenie w pracy na morzu jako oficer mechanik okrętowy w siłowniach wielozadaniowych statków oceanotechnicznych i do badań sejsmicznych oraz masowców i kontenerowców. Jest Pan też współtwórcą opatentowanego wynalazku.

L.Ch.: To prawda, ponadto aktywnie uczestniczę w pracach eksperckich dotyczących finansowania projektów B+R przez Komisję Europejską oraz Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.

W tym miejscu Redakcja pragnie podziękować Panu Profesorowi Zbigniewowi Matuszakowi za dobrze układającą się współpracę, a Panu Doktorowi Leszkowi Chybowskiemu dziękuję za rozmowę.

Teresa Jasiunas



67 SESJA KOMITETU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO (MEPC) W LONDYNIE

W październiku, w siedzibie głównej IMO (International Maritime Organization) w Londynie, odbyła się 67 sesja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (Marine Environment Protection Committee, MEPC). W obradach, w ramach delegacji polskiej w charakterze eksperta, uczestniczyła mgr inż. Marta Barańska – pracownik Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Akademii Morskiej w Szczecinie, członek Krajowej Sekcji ds. Ochrony Środowiska Morskiego, działającej w Ośrodku ds. IMO przy Polskim Rejestrze Statków SA z siedzibą w Gdańsku.



Komitet Ochrony Środowiska Morskiego bierze udział w pracach IMO przy opracowywaniu nowych instrumentów, zajmuje się opracowaniem poprawek do Konwencji MARPOL i podległych jej kodeksów oraz wdrażaniem i ujednolicaniem międzynarodowych przepisów w następujących tematach:

- zagadnienia związane z ochroną środowiska dotyczące jednostek pływających po wodach polarnych (Kodeks Polarny),
- system oczyszczania wód balastowych (Konwencja BWM, 2004),
- ochrona przed zanieczyszczeniem powietrza ze statków (Załącznik VI MARPOL 73/78),
- wytyczne do Konwencji o bezpiecznym złomowaniu statków (Konwencja HKC, 2009).

Podczas londyńskiej sesji Komitet IMO zaakceptował m.in. przepisy ochrony środowiska, które zawarte są w roboczej wersji Kodeksu Polarne (Międzynarodowego Kodeksu Bezpieczeństwa dla Statków Pływających po Wodach Polarnych) oraz poprawki do MARPOL (Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki). Ponowne rozpatrzenie powyższych odbędzie się w maju 2015 roku podczas 68 sesji MEPC w Londynie. W przypadku przychylnej opinii ekspertów prognozuje się, że Kodeks Polarny wejdzie w życie już w styczniu 2017 roku.

Pozostałe zagadnienia i efekty 67 sesji



MEPC zostaną przedstawione w dniach 18–19 grudnia 2014 r. podczas zebrania Krajowej Sekcji MEPC w Gdańsku.

Miło jest nam poinformować, że kadra naukowo-dydaktyczna Akademii Morskiej aktywnie uczestniczy w działaniach i pracy Międzynarodowej Organizacji Morskiej.



Marta Barańska

zdjęcia: materiały organizatora

AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE WSPÓŁORGANIZATOREM Design Thinking Week 2014



Zdjęcia: materiały organizatora

Kiedy ostatnio brałeś(aś) udział w kreatywnej pracy zespołowej, zajmując się czymś ważnym, co nie dotyczyło wyłącznie ciebie i twoich najbliższych? No właśnie. Część sobie odpowie, że w przedszkolu, część – że w harcerstwie, w podstawówce, większość zapewne odpowie, że nie pamięta. W dniach 20–24 października br. ponad tysiąc osób w 11 miastach Polski wyzwoliło w sobie potencjał kreatywności, łamało schematy i współpracowało z innymi, by osiągnąć wspólny, nadrzędny cel.

Wydarzenie, o którym mowa, to ogólnopolski festiwal Design Thinking Week 2014. Organizatorem głównym festiwalu jest Stowarzyszenie Top 500 Innovators, współorganizatorem i patronem honorowym – Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, partnerami – NCBiR, Ambasada USA w Polsce i Stanford Center for Professional Development (Stanford University), patronami medialnymi – designthinking.pl, Portal Mam Startup oraz Portal Innowacji (PARP), zaś sponsorem srebrnym firma KIC InnoEnergy. Szczegółowe informacje na temat organizatorów lokalnych i wydarzeń zrealizowanych w poszczególnych miastach partnerskich zestawione zostały w tabeli 1.

Festiwal jest przykładem rozproszonego wydarzenia, powołanego do życia

w bardzo krótkim czasie, w którym inicjatywa Stowarzyszenia Top 500 Innovators oraz wsparcie MNiSW było motorem do podjęcia lokalnych działań oddolnych przez poszczególnych organizatorów. Dopracowanie strategii wydarzenia w kolejnych latach przyczyni się istotnie do uzyskania wymiernych efektów nadchodzących festiwali, w tym do promocji zachowań kreatywnych wśród Polaków, implementacji rozwiązań przydatnych dla społeczeństwa oraz zacieśniania relacji pomiędzy ośrodkami badawczymi, edukacyjnymi, organizacjami publicznymi a biznesem.

DESIGN THINKING JAKO DROGA DO INNOWACJI

Ale po co to wszystko? Kraje skandynawskie, Holandia, Belgia, Wielka Brytania, USA czy Kanada w procesie edukacyjnym kładą bardzo duży nacisk na praktyczne aspekty, w tym dużą liczbę projektów realizowanych przez uczniów i studentów w ramach zajęć prowadzonych w systemie uczenia się poprzez rozwój umiejętności praktycznych LbD (ang. Learning by Developing lub Learning by Doing) oraz kształcenia problemowego PBL (ang. Problem Based Learning lub Project Based Learning) [1, 3]. Wykorzystywanie m.in. myślenia

projektowego (design thinking) pozwala uczestnikom zwiększyć pewność siebie i rozwinąć kompetencje do twórczego rozwiązywania problemów, które we współczesnym technologicznie rozwiniętym społeczeństwie stają się kluczowymi [6].

Współczesny ekspert, inżynier czy specjalista nie tylko musi posiadać wiedzę zawodową, ale ma wiedzieć, jak z niej korzystać [2, 3]. Design thinking to świetne narzędzie pozwalające rozwiązywać problemy w życiu zawodowym i prywatnym, a przede wszystkim wszędzie tam, gdzie istotny jest człowiek (ang. Human Centered Design). Przykłady aplikacji metodyki zostały zaprezentowane podczas Webinarium „How to Help Stimulate Innovation in Poland”, które dostępne jest w sieci Internet [4].

No dobrze, a więc czym jest tytułowy design thinking? To w skrócie pewien usystematyzowany sposób podejścia do tworzenia, rozwijania i weryfikowania pomysłów, poczynawszy od zdefiniowania problemu, dostrzeżenia różnych możliwości związanych z tym problemem, zgromadzenia różnych pomysłów i koncepcji (np. w wyniku burzy mózgów, zastosowania metody kapeluszy myślowych de Bono) [2], testowania, oceniania i redefiniowania pomysłów/problemów, aż po zbudowanie i przetestowanie (ewaluację) prototypów [3].

Tabela 1. Statystyki festiwalu Design Thinking Week 2014

Miejsce	Organizator	Wydarzenie	Przedstawiciel organizatora	Liczba uczestników
Polska	Stowarzyszenie Top 500 Innovators; Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego; Stanford Center for Professional Development (Stanford University)	Ogólnopolska organizacja festiwalu	Joanna Pniewska – koordynator- ka festiwalu	nd.
Białystok	Grupa MMY	Warsztat „DESIGN YOUR THINKING”	Jolanta Koszelew	2 x 35 osób
	Wydział Mechaniczny Politechnika Białostocka	Warsztaty z Design Thinking	Izabela Senderacka	2 x 35 osób
Bydgoszcz	SHOPA – Design Thinking Workspace	Warsztaty Wystawa prac	Radosław Ratajczak	4 x 25 osób
Częstochowa	Wydział Inżynierii Mechanicznej i Informatyki, Wydział Inżynierii Środowiska i Biotechnologii, Politechnika Częstochowska	Wykład o filozofii i podstawach metody DT Warsztaty Design Thinking	Krystyna Malińska Przemysław Postawa	45 osób
Gdańsk	Politechnika Gdańska	Warsztat dla młodych meto- dyków Warsztaty dla studentów Konferencja zamykająca Wystawa prac	Sławomir Ostrowski	15 osób 25 osób 100 osób
Katowice	Koło Naukowe Zarządzania Menedżer, Uniwersy- tet Ekonomiczny w Katowicach; firma SWIFT	Warsztaty „Design thinking – proces tworzenia genialnych produktów i usług” Uczestnictwo w webinarium na konferencji zamykającej	Mateusz Góra Łukasz Szczepny	kilkadziesiąt osób
Kraków	Fundacja Laboratorium Innowacyjności i Kreatywności (Creative Cracow)	Konferencja otwierająca Warsztaty popołudniowe Warsztaty dla dzieci Projekt DT	Mirosława Długosz	70 osób 4 x 35 osób 20 osób 20 osób
Łódź	DT4U – Design Thinking Workspace	Prelekcja Warsztaty Wystawa prac	Dorota Kamińska	100 osób 20 osób
Poznań	Wydział Inżynierii Zarządzania, Politechnika Poznańska; RECODED	Warsztat	Magdalena Graczyk-Kucharska	50 osób
Szczecin	Studenckie Koło Naukowe Innowatora „Ordo ex Chao”, Akademia Morska w Szczecinie	Warsztaty „CHALLENGE Your DESIGN THINKING” Uczestnictwo w webinarium na konferencji zamykającej	Dorota Idziaszyk Leszek Chybowski	2 x 26 osób
Warszawa	Stowarzyszenie Top 500 Innovators	Warsztat Warsztat	Agnieszka Banrowska	50 osób 50 osób
Wrocław	Fundacja IDEA TANK	Warsztat Design Thinking	Łukasz Libersbach	25 osób
	Instytut Immunologii i Terapii Doświadczalnej im. Ludwika Hirszfelda, PAN	Wykład o filozofii i podstawach metody DT Warsztaty Design Thinking	Jolanta Łukaszewicz	45 osób 45 osób
Razem: 11 miast	16 organizatorów lokalnych 3 organizatorów ogólnopolskich	25 warsztatów 3 wystawy prac 3 seminaria / prelekcje 2 konferencje	25 warsztatów 3 wystawy prac 3 seminaria / prelekcje 2 konferencje	> 1000 uczestników

CZY TO MA PRAKTYCZNE ZASTOSOWANIE?

Metodyka ta jest wykorzystywana i rozwijana przez firmy takie jak Cloud Design, Concordia Design, Touch Ideas, IDEO, DT Warsaw, DT Poznań, Pro Design, MyNoodle czy Institute for the

Future, które opracowują innowacyjne rozwiązania na potrzeby swoich zleceńodawców. Na design thinking opiera się również funkcjonowanie interdyscyplinarnych przestrzeni pracy kreatywnej na uczelniach. Przykłady takich przestrzeni przedstawiono w tabeli 2. Pośród










wymienionych znajdują się dwie polskie uczelnie techniczne, w tym Politechnika Łódzka, która dodatkowo wprowadziła do programu nauczania na Wydziale Mechanicznym obowiązkowe zajęcia warsztatowe design thinking na studiach I stopnia.

Tabela 2. Przykłady polskich i zagranicznych przestrzeni kreatywnych na uczelniach

Rok założenia	Miasto	Uczelnia	Przestrzeń kreatywna	Współpraca z innymi jednostkami	Strona www
2004	Stanford	Stanford University, USA	Hasso Plattner Institute of Design at Stanford (d.school)	Ścisła współpraca z siostrzaną jednostką w Poczdamie	http://dschool.stanford.edu/
2007	Poczdam	Universität Potsdam, Niemcy	Hasso-Plattner-Institut, School of Design thinking (d-school)	Ścisła współpraca z siostrzaną jednostką w Stanford	http://www.hpi.uni-potsdam.de/d_school/
2008	Espoo	Aalto University, Finlandia	A? Design Factory (ADF)	Członek Global Design Factory Network	http://www.aaltodesignfactory.fi/
2010	Szanghaj	Aalto University, Finlandia Tongji University, Chiny	Aalto-Tongji Design Factory (ATDF)	Członek Global Design Factory Network	https://www.facebook.com/aaltotongjidesignfactory http://sinofinnishcentre.org/beta/?lang=en
2012	Melbourne	Swinburne University of Technology, Australia	Swinburne Design Factory (SDF)	Członek Global Design Factory Network	http://www.swinburne.edu.au/design/design-factory/ http://sdf.org.au/#idfw
2012	Santiago	Duoc UC, Chile	Duoc Design Factory (DDF)	Członek Global Design Factory Network	http://www.duoc.cl/design-factory/
2013	Bydgoszcz	Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy	SHOPA – Design Thinking Workspace	Współudział organizacyjny w Design Thinking Week 2014	http://shopa.utp.edu.pl/
2014	Łódź	Politechnika Łódzka	DT4U - Design Thinking Workspace	Współudział organizacyjny w Design Thinking Week 2014	https://www.facebook.com/DT4U.LODZ/ http://dt4u.pl/

Design thinking wpłynęło istotnie na powstanie, rozwój i zdobycie rynku przez produkty wielu przedsiębiorstw takich jak: Amazon, Apple, Coca-Cola, Converse, FedEx, General Electric itd. Przykłady wykorzystania tej metodyki w różnych zastosowaniach zarówno dla odbiorców sektora prywatnego, jak i jednostek administracji (tabela 3).

Tabela 3. Przykładowe aplikacje metodyki design thinking

Zleceniodawca	Realizator / współwykonawca	Zagadnienie	Źródło
Apple 	IDEO	Rozwój projektu myszy komputerowej dla komputera Macintosh Lisa	[9]
Fabbrica d'Armi Pietro Beretta 	Design Factory, Aalto University	Poprawa bezpieczeństwa podczas polowań.	[8]
Boeing 	IDEO	Oznakowanie zajętości toalet w samolotach. Opracowanie oświetlenia okien samolotów.	[5]
Browar Łomża 	Touch Ideas, Polska	Identyfikacja wizualna piwa „Łomża Niepasteryzowane”, podstawa z półkami do ekspozycji piwa, pierwszy na polskim rynku karton "fridge pack"	[11]
North Face 	IDEO	Rozszerzenie strefy odbiorców produktów o rynek chiński	[5]
LEGO 	Cloud Design, Polska	Opracowanie opakowania LEGO (finał konkursu SCA Challenge w Brukseli)	[7]
Rząd Peru 	IDEO	Przebudowa systemu edukacji państwa	[5]
Shimano 	IDEO	Opracowanie projektu prostego roweru spacerowego dla osób dorosłych	[12]
UNESCO, organizacje międzynarodowe 	IDEO, Design Factory Aalto University, d.school Stanford University	Poprawa dostępu do wody pitnej w Indiach i Afryce	[5,8]



DESIGN THINKING WEEK



SZCZECIN NA MAPIE DT WEEK

W organizacji festiwalu Design Thinking Week 2014 brała udział Akademia Morska w Szczecinie z udzielonym patronatem JM Rektora AM. 21–22 października Studenckie Koło Naukowe Innowatora „Ordo ex Chao” zrealizowało warsztaty CHALLENGE your DESIGN THINKING, natomiast w dniu 23 października członkowie koła wzięli udział w webinarium prowadzonym przez specjalistów ze Stanford University [10].

Podczas warsztatów CHALLENGE your DESIGN THINKING prowadzonych przez opiekunów koła, cztery zespoły 6-osobowe miały za zadanie znalezienie rozwiązań dla dwóch przykładowych problemów społecznych: jak przekonać dzieci do jedzenia warzyw i owoców oraz jak pomóc seniorom w korzystaniu z Internetu. Szczegółowy opis rozwiązań znajduje się na stronie Koła Innowatora <http://ordoexchao.am.szczecin.pl/>.

W skład zespołów weszli studenci szczecińskich uczelni, w tym Akademii Sztuki, Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego oraz Akademii Morskiej w Szczecinie, a także uczniowie szkoły podstawowej, gimnazjum, pracownicy szczecińskich uczelni, przedsiębiorcy, seniorzy oraz pracownicy instytucji społecznych.

Wszyscy warsztatowicze podczas wspólnej zabawy doskonalili umiejętności współpracy w zróżnicowanym zespole oraz przekonali się poprzez działanie, że kreatywność nie zna granic, wieku ani płci, trzeba jej tylko pozwolić „wydostać się na światło dzienne” i działać „pod prąd”, wbrew powszechnie przyjętym i nierzadko uwielbianym schematom.

Wspomniane wyżej webinarium pt. Over and Underthinking: The Case Against Design Thinking koncentrowało się na metodach doboru sposobu myślenia w zależności od przedmiotu i zakresu analizy. Stanowiło ono część ogólnopolskiej inicjatywy Design Thinking Week 2014 i prowadzone było przez profesorów z Uniwersytetu Stanforda – Marka Schara



oraz Jeremiego Sabola. W wirtualnym seminarium wzięli udział pracownicy sfery nauki i biznesu oraz doktoranci i studenci z całej Polski [10].

REASUMUJĄC

Zrealizowane w Akademii Morskiej w Szczecinie warsztaty przyczyniły się istotnie do integracji różnych środowisk, w tym studentów z czterech szczecińskich uczelni. Wydarzenie pomogło również w promocji AM i upowszechnieniu metodyki design thinking, a także potwierdziło, że metodyka ta umożliwia wypracowanie ciekawych rozwiązań dla problemów społecznych. Ponad wszystko jednak warsztaty ujawniły ludzką potrzebę do współpracy i pochylenia się nad czymś istotnym społecznie.

Oczywiście AM weźmie udział w festiwalu Design Thinking Week 2015, a uczestnicy będą pracować na realnych problemach naszej lokalnej społeczności, wzorując się na sukcesie organizatorów z Poznania, którym udało się zapewnić wdrożenie tegorocznych rozwiązań na terenie ich miasta. Ponieważ celem festiwalu jest pobudzenie kreatywności i wskazanie sposobu jej rozwijania poprzez rozwiązywanie rzeczywistych problemów. Celem warsztatów nie jest, jak niektórzy błędnie rozumują, promowanie aspektów dietetycznych w żywieniu dzieci czy szkolenie informatyczne dla seniorów. Zamiarem nie jest również szkolenie z design thinking, bo to jedynie narzędzie pozwalające dotrzeć do celu. Narzędzie tak intuicyjne, naturalne i podstawowe, że na co dzień często z niego korzystamy, nie zdając sobie z tego sprawy.

ZASTRZEŻENIE PRAWNE

Wszystkie chronione symbole, oznaczenia, nazwy i znaki towarowe oraz za-

strzeżone znaki towarowe są na mocy prawa własnością ich odpowiednich właścicieli, a zostały przytoczone w niniejszym materiale wyłącznie w celach informacyjnych w oparciu o ogólnie dostępne źródła internetowe i literaturowe.

Leszek Chybowski
Dorota Idziaszczyk

Materiały źródłowe

1. Chybowski L., Idziaszczyk D., Siła programu. *Forum Akademickie* 12/2013, s. 47–49.
2. Chybowski L., Idziaszczyk D., Studenckie Naukowe Koło Innowatora „Ordo ex Chao” uruchomione. Strona SKN Innowatora „Ordo ex Chao”. Strona internetowa: <http://ordoexchao.am.szczecin.pl/pisza-o-nas/47-kolo-uruchomione>, dostęp 06.04.2014.
3. Chybowski L., Idziaszczyk D., Czy design thinking jest przydatny w kształceniu inżynierów? *Systemy Wspomagania w Inżynierii Produkcji, Inżynieria Systemów Technicznych* (red. Milewska E., Żabińska I.). Monografia, PA NOVA, Gliwice 2014, 43–55.
4. How to Help Stimulate Innovation in Poland. Webinarium, Stanford Center for Professional Development. strona internetowa: <https://www.youtube.com/watch?v=6WjAZXXtrOc>, dostęp: 10.11.2014.
5. Ideo, an innovative design company – 60 Minutes Jan. 06, 2013. Strona internetowa: <https://www.youtube.com/watch?v=Gyk6vYfKMI4>, dostęp: 10.11.2014.
6. Kaźmierkowski M., Kształcenie inżynierów w systemie PBL. *Forum Akademickie* 09/2013, s. 30–31.
7. LEGO - finał konkursu SCA Challenge. *Cloud Design*. Strona internetowa; dostęp: 10.11.2014.
8. Lyytikäinen V., A! Aalto University, Design Factory. Prezentacja i wykład podczas wizyty studyjnej „Nauka dla Gospodarki – efektywne zarządzanie badaniami naukowymi i komercjalizacja wyników prac badawczych”. Aalto University, Helsinki, 27.11.2013.
9. Mouse for Apple Share. First production mouse for Lisa and Macintosh. Strona internetowa: <http://www.ideo.com/work/mouse-for-apple/>, dostęp: 10.11.2014.
10. Over and Underthinking: The Case Against Design Thinking. Webinarium, Stanford Center for Professional Development. Strona internetowa: <https://www.youtube.com/watch?v=FvTu-3K9ZMrI>, dostęp: 10.11.2014.
11. Serafiński B., Design Thinking w Łomży. *Business Services Brief* 10 (144)/2011. <http://www.touch-ideas.com/PDF/design-thinking-Lomza.pdf>, dostęp: 10.11.2014.
12. Shimano – mniej znaczy lepiej. Strona internetowa: <http://designthinking.pl/shimano-mniej-znaczy-lepiej/>, dostęp: 02.09.2013.



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Narodowe Centrum
Badań i Rozwoju



Stanford Center for
Professional Development

MAM
STARTUP

DESIGN
THINKING

www.pi.gov.pl

Warsztaty Hypack

W dniach 13–15 października 2014 r. w budynku Instytutu Geoinformatyki odbyły się warsztaty z zakresu pracy w oprogramowaniu firmy HYPACK.

Hypack jest jednym z najbardziej znanych i najpowszechniej stosowanych na świecie pakietów oprogramowania hydrograficznego. Zawiera narzędzia m.in. do zbierania danych batymetrycznych, korygowania sondaży czy tworzenia i edycji Elektronicznych Map Nawigacyjnych. O możliwościach programu świadczyć może liczba korzystających z niego na świecie użytkowników, która obecnie przekracza już ponad 4000.

Szkolenie spotkało się ze sporym zainteresowaniem ze strony studentów oraz pracowników instytucji publicznych związanych z hydrografią. Uczestnicy, którzy wzięli udział w warsztatach, mieli możliwość wysłuchania wykładów na temat edycji i modelowania danych z sondy jedno- i wielowiązkowej oraz sonaru bocznego, a także tworzenia i aktualizacji komórek elektronicznej mapy nawigacyjnej. Rangi wydarzeniu dodawał fakt, że



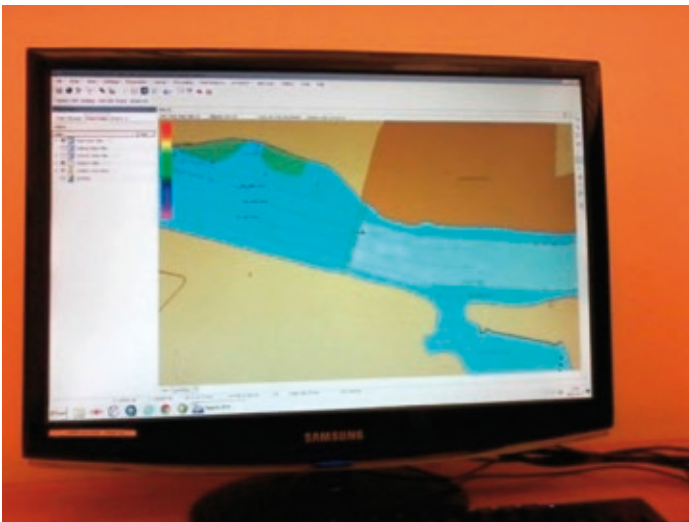
fot. archiwum organizatora

szkolenie było prowadzone przez samego założyciela i prezesa firmy Hypack Inc – Pata Sandersa.

W trakcie ostatniego dnia warsztatów przewidziano zajęcia laboratoryjne, pod-

czas których można było zdobyć praktyczną wiedzę na temat zastosowania pakietu Hypack.

Izabela Bodus-Olkowska



- Uczestnicy mieli możliwość wysłuchania wykładów na temat edycji i modelowania danych z sondy jedno- i wielowiązkowej oraz sonaru bocznego, a także tworzenia i aktualizacji komórek elektronicznej mapy nawigacyjnej.

Sprostowanie

Na prośbę p. Dyrektora Biblioteki Głównej AM podajemy, że artykuł pt. „Pudełko złotej rybki”, zamieszczony w AAM nr 3, s. 28, napisali pracownicy Działu Gromadzenia i Opracowania Zbiorów BG AM.

Wydać się może dziwne, że w nazwie wystawy poświęconej nawigacji morskiej brak słowa morze. Pozorny paradoks mija, gdy uświadomimy sobie, że morze nie udziela ludziom żadnych wskazówek nawigacyjnych. Woda jest dookoła taka sama. Na pełnym morzu w dzień widoczność ograniczona jest linią horyzontu. Jedynym drogowskazem jest Słońce (...). W nocy gdy niebo jest zachmurzone i brakuje Księżyca, każdy kierunek jest jednakowo dobry lub jednakowo zły. Statek skazany jest na morskie prądy, które wiodą go w nieznane.

Tomasz Budzan

Nawigacja w Muzeum Narodowym

4 października 2014 r. została otwarta wystawa *Od kompasu słonecznego do systemu DECCA – historia hiperboli w nawigacji w Muzeum Narodowym przy Wałach Chrobrego*.

AAM: *Jak powstała idea powołania Centrum Nauki w Szczecinie?*

Lucjan Gućma (dyrektor Instytutu Inżynierii Ruchu Morskiego): Idea pochodzi od śp. profesora Jerzego Stelmacha, prekursora i ojca szczecińskich centrów nauki i twórcy wystawy Eureka. W 2010 roku zostałem zaproszony do Rady Programowej Centrum Nauki w Szczecinie, nazwanej roboczo „Muzeum Fal”, i tam miałem zaszczyt poznać tego wielkiego uczonego. Szansą na urzeczywistnienie naszych marzeń był ogłoszony konkurs w 2012 r. przez MNiSW pod nazwą „Ścieżki Kopernika”, gdzie wspólnie z dr. Tomaszem Budzanem, kierownikiem Oddziału Morskiego Muzeum Narodowego w Szczecinie, przygotowaliśmy projekt w konsorcjum Akademia Morska – Muzeum Narodowe w Szczecinie, który szczęśliwie wygrał jako jedyny z naszego województwa.

Celem projektu miało być stworzenie niekonwencjonalnych modułów zajęć, rozbudzenie w młodzieży ciekawości i chęci pogłębiania wiedzy, a także zainteresowania młodych ludzi kwestiami nauki. Postanowiliśmy zrobić coś innego niż większość beneficjentów, tj. wykłady dla młodzieży i udział w laboratoriach.

Mieliśmy jednak świadomość, że za otrzymaną kwotę będzie bardzo ciężko zreali-

zować ten pomysł. Stąd też podjęliśmy rozmowy z naszym partnerem, tj. Autocomp Management, który przyłączył się do projektu, wspierając nas swoim doświadczeniem w zakresie budowy symulatorów morskich.

Program „Ścieżki Kopernika” miał na celu zachęcić młodzież do zgłębiania tajników wiedzy oraz pokazać lokalnym społecznościom, w jaki sposób odkrycia naukowe wpływają na codzienne życie.

W każdym województwie został nagrodzony tylko jeden projekt, w którym naukowcy z popularyzatorami nauki spoza uczelni mieli zrealizować niekonwencjonalne i autorskie programy zajęć, wykorzystując zaplecze badawcze jednostek naukowych, laboratoriów, aparatury badawczej, zbiorów bibliotecznych i eksponatów naukowych.

AAM: *Uwieńczeniem tych dwóch lat pracy było uroczyste otwarcie wystawy pt. „Od kompasu słonecznego do systemu DECCA – historia hiperboli w nawigacji”.*

Lucjan Gućma: Tak, efekt naszych działań mogą Państwo zobaczyć już od 4 października br. w gmachu głównym Muzeum Narodowego w Szczecinie.

Tomasz Budzan (kierownik Oddziału Morskiego Muzeum Narodowego w Szczecinie): To, co zostało pokazane w ramach wystawy, jest w najwyższym stopniu regionalne i stworzone w Szczecinie, jedyne co zostało zakupione – to podzespoły komputerowe i projektory.

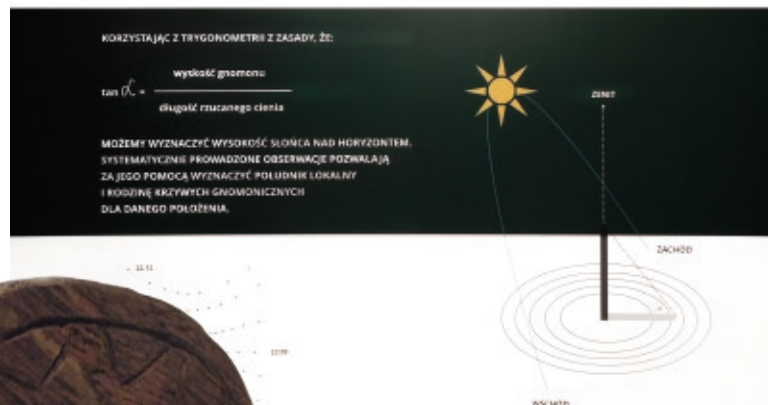
Wojciech Drożdż (wicemarszałek województwa): Wystawa ta świadczy o po-

tencjale szczecińskim w zakresie spraw morskich, potencjale Akademii Morskiej, Muzeum Narodowego i szczecińskich technologii firmy Autocomp Management. Jest to namiastka tego, co chcemy zaprezentować w niedalekiej przyszłości w Centrum Nauki, które będzie bazowało na morskości Szczecina i morskości Pomorza Zachodniego. Ta wystawa jest zaczątkiem stałej współpracy.

AAM: *Co zatem możemy zobaczyć w sali ekspozycyjnej?*

Lech Karwowski (dyrektor Muzeum Narodowego w Szczecinie): Na wystawie prezentowane są dwa rodzaje obiektów: muzealia oraz symulatory czynności nawigacyjnych. Najważniejszym jest drewniany dysk pochodzący z XI w., który w literaturze przedmiotu interpretowany jest jako kompas słoneczny. Odnaleziony on został przez ekipę prof. Władysława Filipowiaka w 2000 roku na Wolinie.

W sali ekspozycyjnej znajdują się także odbiorniki radionawigacyjne systemów nawigacji hiperbolicznej przekazane z Akademii Morskiej dla Muzeum (Decca, Navigator, Omega, Loran) oraz współczesny kompas słoneczny i mapy nawigacyjne. Istotnym elementem ekspozycji są symulatory czynności nawigacyjnych. Na wielkim ekranie pojawiać się będzie dziób łodzi Wikingów oraz zarys horyzontu, zaś na przenośnym tablecie symulowane będzie działanie kompasu słonecznego. Urządzenie pozwoli na wirtualną żeglugę po otwartym morzu z zadaniem odnalezienia określonego miejsca w sposób



■ **Dysk drewniany odkryty w Wolinie przez prof. Władysława Filipowiaka. W literaturze przedmiotu interpretowany jako kompas słoneczny. Obiekt pochodzi z XI wieku**



identyczny, jak wykonywali to ówczesni Wikingowie.

Innym symulatorem jest symulator nieistniejącego obecnie, a niegdyś bardzo popularnego odbiornika radionawigacyjnego Decca Navigator MK 24 działający równolegle z pierwszym, który odbiera wirtualny sygnał z łańcucha nadajników systemu DECCA. Za pomocą takiego odbiornika można na specjalnie przygotowanej mapie określać pozycje jednostki.

AAM: System nawigacyjny Decca Navigator działał w latach 1947–2001, jak na tamte czasy podawał dokładną pozycję nawigacyjną. Wcześniej pozycję określano na podstawie technik astronawigacyjnych – za pomocą sekstantu czy chronometru.

Lucjan Gućma: System łączący kilka komponentów: trójwymiarowy obraz świata, nowoczesne i niestosowane dotychczas w symulatorach morskich sterowanie za pomocą tabletu oraz wyświetlanie sytuacji nawigacyjnej na mapie z rzutnika. W praktyce wygląda to następująco: wybieramy scenariusz, na tablecie zaznaczamy dokładną datę i model matematyczny wykreśla trajektorię Słońca na kompasie słonecznym (hiperbolę), a monitor wyświetla panujące w tym dniu warunki. Przygotowany w taki sposób kompas może posłużyć do określania południa słonecznego. Ta wirtualna żegluga po otwartym morzu pozwoli na oddanie realizmu wybranej sytuacji.

Tomasz Budzan: Ekspozycja pozwala poznać zbiór faktów i pojęć związanych z powierzchnią Ziemi i pozornym ruchem

Słońca nad horyzontem. W praktycznym wymiarze ma prowadzić do umiejętności samodzielnego wyznaczenia kierunków świata na podstawie cienia gnomonu rzuconego przez Słońce.

AAM: Jaki jest wkład Pana zespołu w ten projekt?

Lucjan Gućma: Zbudowaliśmy modele matematyczne niezbędne do działania symulatora składającego się z dwóch stanowisk nawigacyjnych, które dzieli ponad tysiąc lat. Jeden to interaktywny symulator kompasu słonecznego Wikingów wykorzystujący Słońce do określania kierunków, będący obecnie w zbiorach Muzeum Narodowego. Drugi moduł modelu matematycznego to nieistniejący już system nawigacyjny określania pozycji Decca Navigator. Sam symulator został wykonany przez naszego podwykonawcę i partnera biznesowego Autocomp Management.

Na wystawie wykorzystane zostały również urządzenia historyczne, znajdujące się w naszych uczelnianych zbiorach, jak np. odbiorniki do systemu Loran C, Transit, Omega i inne.

AAM: A rewolucyjny akcent tego systemu to ...

Lucjan Gućma: Wydaje mi się, że po raz pierwszy na świecie został połączony system słoneczny wykorzystywany przez Wikingów z systemem hiperboli. Ponadto zasymulowany kompas słoneczny Wikingów odtworzony na tablecie działa ze środowiskiem trójwymiarowym. Warto też wspomnieć, że włączony system DECCA (system lokalnego pozycjonowania) działa na podobnej idei, jak kompas słoneczny, to jest: wykorzystuje hiperbolę jako linię pozycyjną.

Lech Karwowski: Budujemy nową koncepcję muzeum morskiego, która nie ma pokazywać tylko obiektów historycznych, ale podobnie do muzeów nauki ma umysłować, jak to działa.

Tomasz Budzan: ...możliwość wcielenia się w wikinga sprzed tysiąca lat, ponieważ wystawie towarzyszy bogaty program edukacyjny dla uczniów na różnych poziomach kształcenia. To także nowa filozofia tworzenia interaktywnych wystaw. Obiektom historycznym towarzyszą modele pozwalające zrozumieć dane zjawiska. Najpierw tłumaczymy, jak działa kompas słoneczny, potem dajemy urządzenie multimedialne z takim kompasem i mówimy: Płyn!

Dziękuję za rozmowę. EGG

Biuro Karier z ofertą dla studentów



fol. T.Kwiatkowski

Biuro Karier Akademii Morskiej w Szczecinie, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pracodawców, zorganizowało w dniach 26–27.11.2014 r. szkolenie pn. „Komunikacja w miejscu pracy z uwzględnieniem aspektu międzykulturowego”.

Omawiany materiał został dostosowany do charakteru pracy przyszłych absolwentów uczelni i obejmował m.in:

- specyfikę komunikacji z perspektywy miejsca pracy absolwenta Akademii Morskiej,
- komunikację niewerbalną i efekt pierwszego wrażenia,
- bariery w skutecznej komunikacji,
- komunikację w zespole wielokulturowym, zawierającym liczne przykłady zachowań w pracy w środowisku międzynarodowym,
- zasady aktywnego słuchania i efektywnego zadawania pytań.

Podczas licznych ćwiczeń studenci mogli zaobserwować, w jaki sposób prawidłowo reagować na krytykę oraz jak udzielać jej prawidłowo, aby osiągnąć zamierzony cel. Uczestnicy szkolenia pracowali w niewielkich grupach, prezentowali wyniki swojej pracy na forum, dzięki czemu mogli przedyskutować, czy dane rozwiązanie problemu jest najlepszym i wysłuchać opinii innych.

Poruszane podczas szkolenia zagadnienia miały na celu ukształtowanie wśród uczestników umiejętności dobrej komunikacji, co zdecydowanie wpisuje się w wymagania stawiane absolwentom przez przyszłych pracodawców, dla których najważniejszym kryterium stosowanym przy zatrudnianiu absolwenta uczelni są jego kompetencje osobiste i interpersonalne. Jest to kryterium wymieniane przez 32% badanych firm. Na kolejnym miejscu znajdują się kompetencje intelektualne i akademickie, które wskazuje 25% badanych firm. Wśród najważniejszych kompetencji absolwentów uczelni pracodawcy na pierwszym miejscu wymieniają efektywną komunikację, stanowiącą uniwersalną umiejętność każdego absolwenta, bez względu na rodzaj ukończonej uczelni.

Uczestnicy szkolenia wysoko ocenili przydatność zdobytych informacji pod względem podnoszenia własnych kompetencji. Wszyscy studenci potwierdzili, iż w przyszłości będą korzystać ze szkoleń organizowanych przez Biuro Karier.

Katarzyna Erlichowska

Spotkania z pracodawcami

FIRMA HARTMANN REEDEREI

27 października 2014 r. w Auli Łaskiego (budynek główny AM) w godzinach przedpołudniowych odbyło się spotkanie studentów naszej uczelni z firmą Hartmann Reederei. Prezentacja została zorganizowana przez Biuro Karier. W spotkaniu uczestniczyło ok. 200 osób, głównie studenci transportu morskiego oraz liczna grupa osób z Wydziału Mechanicznego. Prezentację poprowadził szef działu personalnego – Pan Jens Grassmann. Początek spotkania dotyczył struktury organizacyjnej firmy, obszaru działalności oraz projektów rozwoju floty, które będą realizowane w najbliższej przyszłości. Po-

nadto przedstawił perspektywy podjęcia pracy i praktyki w Hartmann Reederei oraz odpowiadał na pytania studentów.

Justyna Cejrowska

FIRMA DEEP BV

W dniu 18 listopada 2014 r. Akademia Morska w Szczecinie miała zaszczyt gościć przedstawicieli holenderskiej firmy DEEP BV pracującej w branży hydrograficznej i geofizycznej. Firma Deep BV Hydrography and Geophysics powstała w Amsterdamie w 1997 roku. Realizuje



projekty hydrograficzne i geofizyczne na całym świecie.

Spotkanie rozpoczęło się w budynku Instytutu Geoinformatyki przy ul. Żołnierskiej 46 od prezentacji profilu nauczania na kierunku hydrografii oraz sprzętu hydrograficznego stanowiącego wyposażenie jednostek badawczych Akademii: Navigatora XXI oraz Hydrografa XXI.

Grono studentów miało również szansę zaprezentować indywidualne prezentacje związane z hydrografią i pracami offshore. Studentom prezentującym ww. tematykę przedstawiciel przyznał nagrody.

Wystąpili m.in.:

- Łukasz Etsel II NAW z tematyką związaną z pomiarem gradiometrem;
- Patrycja Pietrzak III OFF Pojazdy ROV;
- Jakub Wabiński IV GiK Projekt badań rurociągu za pomocą Subbottom profiler;
- Paweł Popczyński MGR Porównanie rozdzielczości sonaru skanującego i holowanego.

Następnie zaprezentowano symulatory i sprzęt dydaktyczny w budynku przy Wałach Chrobrego. Natomiast w auli Łaskiego odbyła się prezentacja firmy Business Manager.

Vincent Riekerk przedstawił profil firmy, jej zakres merytoryczny oraz terytorialny. Renata Bartłomiejska (absolwentka AM z kierunku pomiary hydrograficzne i oznakowanie nawigacyjne) nakreśliła



fol. archiwum firmy Cargotec

sylwetkę hydrografa – przyszłego pracownika firmy oraz przedstawiła kilka praktycznych aspektów pracy hydrografa.

W spotkaniu uczestniczyło blisko 140 studentów Akademii.

Podsumowaniem wizyty było podpisanie przez Prorektora ds. Morskich dr. inż. kpt. ż.w. Andrzeja Bąk listu intencyjnego o współpracy Akademii z firmą DEEP BV.

Aleksandra Nowak

ZAKŁAD HIAB FIRMY CARGOTEC

Pracownicy Zakładu Hiab firmy Cargotec Poland Sp. z o.o. zaprezentowali 25 listopada 2014 r. nowy program stażowy

„Akademia Sourcingu”, skierowany do wszystkich osób chcących rozpocząć karierę zawodową w dziale zakupów tej firmy. Wśród audytorium liczącego ponad 90 osób znaleźli się przede wszystkim studenci z kierunku zarządzanie i inżynieria produkcji oraz logistyki. Podczas spotkania, które zostało zorganizowane w budynku przy ul. Szczercbowej, przedstawiono założenia programu oraz specyfikę pracy w dziale. Studenci mogli poznać zakres obowiązków oraz plusy pracy w sourcingu w Zakładzie Hiab, odpowiadającym za 230 dostawców, którzy dostarczają razem ok. 17 000 różnych komponentów do budowy żurawi.

Katarzyna Erlichowska

Tandemy Językowe w Akademii

W poniedziałek 1 grudnia 2014 r. w Klubie Pod Masztami odbyło się pierwsze spotkanie w ramach międzyuczelnianych Tandemów Językowych. Spotkanie zorganizowane zostało przez Dział ds. Obcokrajowców i Wymiany Międzynarodowej oraz Studium Nauki Języków Obcych Akademii Morskiej w Szczecinie we współpracy z Wydziałem Filologicznym Uniwersytetu Szczecińskiego.

IDEA...

Pomysł zaczął się od tego, że zastanawialiśmy się, jak studenci rosyjskojęzyczni Akademii Morskiej mogą poprawić swoją znajomość języka polskiego – mówi Magdalena Markiewicz, kierownik Działu ds. Obcokrajowców i Wymiany Międzynarodowej. Tym bardziej że – jak zauważyła Magda Kosińska ze Studium Nauki Języków Obcych – nie tylko o znajomość polskiego chodziło. W naszej codziennej pracy obserwujemy, jak studenci z Ukrainy, Białorusi i Rosji zmagają się z opanowaniem języka polskiego. Ich problemy językowe przekładają się później na kłopoty z opanowaniem morskiego języka angielskiego. Problem został zdefiniowany, pozostało wymyślić formę zajęć. Magdalena Markiewicz: *Chcieliśmy, żeby to nie były kolejne zajęcia w klasie, przy tablicy, ale coś, co bardziej wciągnie studentów i zachęci do samodzielnej nauki, szczególnie pracy nad umiejętnościami komunikacji. Zastanawialiśmy się, czy może zrobić giełdę wymiany tak, by oni też mogli komuś pomóc w nauce rosyjskiego?* W ten sposób pojawił się partner ze strony Uniwersytetu Szczecińskiego, czyli Wydział Filologiczny. W Instytucie Filologii Słowiańskiej studenci uczą się języka rosyjskiego i – jak się okazało – bardzo im zależy na tym, żeby mieć kontakt z żywym językiem. Dziekan Wydziału Filologicznego prof. dr hab. Ewa Komorowska: *Bez wątpienia największą wartością tego przedsięwzięcia jest – w przypadku naszych studentów – stworzenie warunków do naturalnej komunikacji z użytkownikami języka rosyjskiego.* Jak zauważyła dr Izabela Pietrzyk zastępca dyrektora Instytutu Filologii Słowiańskiej: *Część młodzieży to studenci*



Zdjęcia: Michał Maksymiec

■ Na początku spotkania studenci siedzieli jeszcze osobno...

I roku, którzy rozpoczęli naukę języka rosyjskiego od zera. Od prawdziwego zera, gdyż jeszcze dwa miesiące temu byli, w pewnym sensie, analfabetami – nie znali alfabetu cyrylicy, nie potrafili pisać ani czytać. Niekiedy powoduje to blokadę komunikacyjną, przez którą ciężko się przedrzeć nawet najbardziej doświadczonemu nauczycielowi.

... I WYKONANIE

Na czym zatem polegają Tandemy Językowe? To sprawdzona metoda nauki języków, w której uczestnicy mają okazję pomagać sobie wzajemnie w nauce języków obcych. W tym przypadku studenci zagraniczni (AM) mieli ćwiczyć język polski, a studenci polscy (US) język rosyjski. Spotkania miały być organizowane w atrakcyjnej formule, a tematyka kon-

wersacji wiązać się z zainteresowaniami studentów. Jak wyglądało to w praktyce? *Naturalność stwarzanej przez Tandemy Językowe sytuacji: rozmowa wśród rówieśników, możliwość nawiązania nowych relacji, poznania studentów innej uczelni spotkała się z pozytywną reakcją uczestników pierwszego spotkania – podsumowała Magda Kosińska, kierownik Studium Nauki Języków Obcych. WSZYSTKO BYŁO EKSTRA! – napisał ogromnymi literami jeden ze studentów Akademii Morskiej w Szczecinie, odpowiadając krótko na kolejne pytania ankiety sprawdzającej wrażenia młodzieży z pierwszego spotkania w ramach polsko-rosyjskich Tandemów Językowych. Spotkanie dokonało „cudu odblokowania” – nad stołami panował wesoły gwar i wybuchał wspólny śmiech. Szczegóły rozmów, tudzież powody zbiorowej wesołości zna tylko młodzież. Or-*

Morskiej w Szczecinie



- ... jednak już po chwili zrobiło się bardziej międzynarodowo

organizatorzy zadbali, aby kadra siedziała w odległości uniemożliwiającej podsłuchiwanie. Nawet z daleka było jednak widać przełamanie lodów, wymianę numerów telefonów i zaproszeń na Facebooku.

W pierwszym spotkaniu wzięło udział łącznie 30 studentów Akademii Morskiej i Uniwersytetu Szczecińskiego. Opisując spotkanie, oddajmy głos uczestnikom (na podstawie opinii studentów wyrażanych w ankietach i rozmowach z wykładowca-

mi): *Według mnie, tandemy językowe to super sprawa. Nawiązałam nowe kontakty. Czekam na więcej takich spotkań* ♦ *Super pomysł! Udany sposób na kontakt z żywym językiem. Nie mogę się doczekać następnego spotkania* ♦ *Bardzo fajne spotkanie. Rozmowy prowadzone na luzie. Osoby mówiące słabo po rosyjsku nie czuły tremy ani presji* ♦ *Wszystko ok* ♦ *Moglibyśmy jeszcze razem pośpiewać.* Również zdaniem Magdy Kosińskiej: *Studenci zasmakowali w atmosferze delikatnie moderowanej rozmowy*

(narzucone tematy, które były rozlosowane) oraz karnie reagowali na bicie dzwonu AM, który oznajmiał każdorazową zmianę języka i grupy.

CO DALEJ?

Po pierwszym spotkaniu zgłosiło się kilku studentów zainteresowanych współpracą przy organizacji następnych tandemów – ich sugestie na pewno będą wysłuchane. Już teraz pojawiły się pomysły studentów, by wraz z wiosną urozmaicić formułę, na przykład wspólnymi wycieczkami po Szczecinie. *A jeśli nie byłem na pierwszym tandemie, to już nie mogę dołączyć? Czy jeszcze mogę?* (Maciek, I rok IFS). Tak Maćku, możesz, zapraszamy. Zapraszamy również pozostałych studentów zagranicznych Akademii Morskiej. Kolejne Tandemy Językowe już w styczniu, a potem mniej więcej raz w miesiącu do końca roku akademickiego. A w przyszłości może Tandemy dla wszystkich studentów Akademii z językiem angielskim czy hiszpańskim?

Ewa Cerebież-Tarabicka
Monika Pach-Sadowska

Wszystkich zainteresowanych ofertą zapraszamy do odwiedzenia naszego działu (pok. 101, 102 budynek AM przy Wałach Chrobrego, international.am.szczecin.pl).

Tandemy Językowe wpisują się w tegoroczną ofensywę językową w Akademii Morskiej w Szczecinie. Innymi jej elementami są szkolenia językowe organizowane przez Studium Nauki Języków Obcych, a także możliwość zdawania egzaminów TOEIC z języka angielskiego. Opłata za egzamin to tylko 25 zł (wyższą opłatę za wystawienie certyfikatu wnosi się tylko, jeżeli jest się zadowolonym z wyników egzaminu).

Dział ds. Obcokrajowców i Wymiany Międzynarodowej zajmuje się dwoma obszarami:

- pozyskiwania kompleksowej obsługi i udzielania wsparcia studentom zagranicznym,
- zachęcania oraz ułatwiania studentom i pracownikom Akademii Morskiej w Szczecinie udziału w dydaktycznej działalności międzynarodowej (ERASMUS+ i nie tylko).



Pływające uczelnie morskie

Do twardego marynarskiego zawodu od lat zaprawiały uczniowie szkoły morskiej stare „skrzydlate” żaglowce – „Lwów”, „Dar Pomorza”, a obecnie „Dar Młodzieży” – jeszcze w eksploatacji. Twarda służba pod żaglami wyrabia w młodych kandydatach na marynarzy hart i odporność fizyczną, uczy szybkiego refleksu, nie pozwala na lekceważenie groźnego żywiołu, jakim jest i na zawsze pozostanie morze. Te pływające szkoły pod żaglami są najpiękniejszym rozdziałem naszej polskiej historii morskiej. Nie można jednak nie doceniać innych jednostek szkolnych, które przez dziesiątki lat służyły młodzieży, która chciała swoje zawodowe życie związać z morzem.

Pod koniec lat 60. XX w. pojawiły się trudności w wyszkoleniu dla Polskiej Marynarki Handlowej nowej kadry marynarzy specjalistów na poziomie liceum morskiego. Istniały dwa ośrodki szkoleniowe: Gdynia i Szczecin, realizujące ten poziom edukacji. Władze ministerialne postanowiły obu liceom morskim przydzielić dwa wycofane ze służby, odpowiednio zmodyfikowane, statki towarowe.

Liceum szczecińskie w 1973 roku otrzymało dawną bazę rybacką „Kaszuby”. Statek ten nie był trudny do przystosowania na pływającą szkołę. Jako baza rybacka dysponował pomieszczeniami dla ponad 200 osób załogi, miał szpital, świetlicę, salę kinową. Kabiny marynarskie przeznaczono więc na internat dla uczniów. Na międzypokładach urządzono sale wykładowe i zaplecze gospodarczo-socjalne. Statek nie miał możliwości wypłynięcia z portu – był stacjonarnym hulkiem. Jako pływające liceum ochrzczono go nazwiskiem kapitana Konstantego Maciejewicza, pomalowano na biało i przycumowano przy Wałach Chrobrego w Szczecinie.

Rok szkolny 1973/1974 szczecińskie Liceum Morskie rozpoczęło więc już na pokładzie „Kapitana K. Maciejewicza”. Stary weteran służył szkole wiernie do końca lat siedemdziesiątych. Później liceum przeniosło się do lądowego budynku w Policach, a w 1985 r. zaprzestało całkowicie działalności. Z kolei była jego siedzibę sprzedano do Szwecji na złom. Po statku pozostał tylko pomnik maszt, który – obecnie wyremontowany – oczekuje, by wrócić na swoje stare miejsce,



■ m/s „Kapitan Ledóchowski”

fot.archiwum

przy wjeździe do Szczecina, gdzie cieszył oczy i witał turystów przyjeżdżających do naszego miasta

Statek „Kapitan K. Maciejewicz” został zbudowany przez stocznnię Bremen Vulkan w Bremen jako statek pasażersko-towarowy dla francuskiej Compagnie Generale Transatlantique. Wodowanie odbyło się 27 listopada 1929 roku pod nazwą „Wisconsin”.

W grudniu 1941 roku został zajęty przez władze Stanów Zjednoczonych w Los Angeles i zatrudniony jako pomocniczy transportowiec wojska. Mógł w tym czasie zabierać około 500 pasażerów. W listopadzie 1945 roku statek zwrócono francuskiemu armatorowi. Pod jego banderą pływał do 1947 roku.

20 września 1951 roku statek ten zakupił Centromor dla Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni. Przez polską załogę został przejęty w porcie Le Havre i zmienił nazwę na „Fryderyk Chopin” oraz port macierzysty na Gdynię.

W 1954 roku statek ten został przekazany do PPDiUR „Dalmor”, ponownie zmienił nazwę na „Kaszuby” i został przeznaczony na dalekomorską bazę rybacką. W grudniu 1957 roku przekazany został do PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, zatrudniony na łowiskach Morza Północnego jako baza dla floty łowczej.

26 czerwca 1973 roku statek przejęła Polska Żegluga Morska w Szczecinie z przeznaczeniem na stacjonarną szkołę

morską. Zaczumowano go przy nabrzeżu Wałów Chrobrego. Pierwszym komendantem szkoły został mianowany kpt. ż.w. Andrzej Huza, a statek zmienił kolejno raz nazwę na „Kapitan K. Maciejewicz” i był eksploatowany jako szkoła do 1981 roku. Zanim został złomowany, zdjęto mu nadbudówkę ze śródokręcia, którą ustawiono na terenie Jachtklubu Pogoń, gdzie służyła jako pomieszczenie klubowe do 2013 roku, a więc przez kolejne 32 lata, po czym została złomowana. Natomiast przedni maszt razem z bumami, z inicjatywy ówczesnego dyrektora Muzeum Narodowego prof. Władysława Filipowiaka, ustawiono na trasie zamkowej, na wjeździe do Szczecina.

18 kwietnia 1982 roku statek „Kapitan K. Maciejewicz” na holu opuścił Szczecin. Został odprowadzony do stoczni złomowej Landskrona w Szwecji. Liceum Morskie zostało zakwaterowane w gmachu w Policach.

Rok później niż Szczecin, czyli w 1974 roku gdyńskie Liceum Morskie otrzymało statek „Edward Dembowski”. Statek ten musiał ulec bardziej gruntownej przebudowie. Był zwykłą jednostką towarową, a poza tym miał w przyszłości utrzymać możliwość wypływania w morze na szkolenia praktyczne. Na nim także międzypokłady wykorzystano na pomieszczenia, dodatkowo zbudowano kabiny dla 160 uczniów i 25 osób załogi (wśród której byli wykładowcy) oraz łazienki i inne

pomieszczenia gospodarczo-socjalne. Ładownię dziobową pozostawiono jako ćwiczebną dla praktyki sztauerskiej.

Po rejsie próbnym, 27 września 1974 roku, „Edward Dembowski” rozpoczął nową szkoleniową karierę. Cumował w porcie gdyńskim w Basenie Prezydenta.

Statek ten zbudowała stocznia Eriksbergs Mekaniska Verkstads w Göteborgu w Szwecji jako „Sven Salen” dla armatora Sven Salena. Wszedł do eksploatacji 16 stycznia 1941 roku. Pod banderą szwedzką pływał do 1954 roku. W 1954 r. zakupiły go Polskie Linie Oceaniczne i zmieniły mu nazwę na „Edward Dembowski”.

Zatrudniony został w czarterze Chipolbrok na linii do Chin. W kwietniu 1957 roku był pierwszym polskim statkiem, który przeszedł Kanał Sueski po jego odblokowaniu po wojnie izraelsko-egipskiej.

W lipcu 1972 roku statek wszedł na skały w okolicy Bombaju w Indiach. Po prowizorycznej naprawie wrócił do Gdyni. W kraju armator przeznaczył go do kasacji. Jednak decyzja została zmieniona i statek został przystosowany w Gdańskiej Stoczni Remontowej na siedzibę Liceum Morskiego. Zaczumowany został do nabrzeża Pomorskiego w Basenie Prezydenta – w przeciwieństwie do „Kapitana K. Maciejewicza” ten statek wychodził w morze na zajęcia szkolne, a pierwszą ładownię wraz z osprzętem ładunkowym pozostawiono do ćwiczeń dla uczniów.

W 1984 roku zapadła decyzja sprzedania statku na złom. Popłynął o własnych siłach do portu Santander w Hiszpanii do stoczni złomowej.

Inna sytuacja wytworzyła się w wyższym szkolnictwie morskim. Oficerowie musieli być szkoleni na najnowocześniejszym sprzęcie i obeznani z nowoczesnymi mechanizmami. Konieczne stało się dysponowanie przez Wyższe Szkoły Morskie nowoczesnymi statkami. Takie jednostki budowała już od 1969 r. Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego jako produkt eksportowy dla Związku Radzieckiego. Statki typu B 80 wykazywały wysokie walory użytkowe. Na szczeblu ministerialnym zapadła więc decyzja, że dwa kolejne statki zostaną przeznaczone dla polskiej bandery.

Pierwszy statek podniósł banderę w lipcu 1974 r. i otrzymał nazwę „Antoni Garnuszeński”. Przeznaczony był dla gdyńskiej uczelni. Drugi statek „Kapitan Ledóchowski” został oddany do eksploatacji w lutym 1975 r. szczecińskiej WSM.



■ m/s „Antoni Garnuszeński”

<http://www.shipspotting.com>, Michael Neidig

Te piękne statki z wyglądu przypominały „pasażery”. Mogły pomieścić około 170 osób: 112 studentów, 12 wykładowców i 50-osobową załogę stałą. Obie jednostki wyposażone były jak na owe czasy w najnowocześniejszy sprzęt nawigacji satelitarnej, antykolizyjne radary, echosondy, najnowsze systemy Omega i Decca. Siłownie tych statków były całkowicie zautomatyzowane. Statki posiadały własne urządzenia przeładunkowe. Co najważniejsze, posiadały podwójny mostek i podwójne kabiny nawigacyjne – dla oficerów prowadzących statek i szkoleniowe dla studentów. Podobnie zbudowana była siłownia. Statki te posiadały wysoki standard pomieszczeń mieszkalnych, były wyposażone w szpital pokładowy, basen pływacki, salę gimnastyczną, bibliotekę i czytelnikę. Miały daleki zasięg pływania – do 10 tys. Mm. Jednostki te były tak pomyślane, aby spełniały rolę szkoleniowo-eksploatacyjną. W swoich trzech ładowniach przewoziły drobnicę, zarabiając w ten sposób częściowo na swoje utrzymanie, dając zarazem możliwość praktyki sztauerskiej i ładunkowej studentom.

Hartujące, wydęte żagle „Daru Młodzieży” oraz nasycone elektroniką i automatyką „Garnuszeński” i „Ledóchowski” – dwa odległe światy z różnych epok – zapewniały dla biało-czerwonej bandery kadry sprawnych ludzi morza oraz doskonale i wszechstronnie wyszkolonych oficerów.

Po kilku latach eksploatacji przez PLO w Gdyni statku „Antoni Garnuszeński” oraz przez PŻM w Szczecinie statku „Kapitan Ledóchowski” okazało się, że statki te nie potrafią zarobić na swoje utrzymanie. Armatorzy podupadali ekonomicznie i nie chcieli dalej utrzymywać kosztownych statków. W końcu na szczeblu mini-

sterialnym zapadła decyzja o sprzedaniu nierentownych statków. Skończyła się też na nich edukacja.

W 1989 roku m/s „Antoni Garnuszeński” został sprzedany armatorowi chińskiemu Ocean Shipping Co. Zmienił nazwę na „Zhe Ying”. Rząd Chińskiej Republiki Ludowej przeznaczył go dla Szkoły Morskiej Jimei Navigation Scholl. W 1992 roku zmieniono mu ponownie nazwę na „Yu Mei”. W kwietniu 1998 roku statek sprzedano na złom do Indii.

Pod polską banderą m/s „Kapitan Ledóchowski” wykonał 67 podróży. Perypetie tego statku z wejściem do eksploatacji opisał ówczesny rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie mgr kpt. ż.w. Eugeniusz Daszkowski w biuletynie Stowarzyszenia Absolwentów Szkół Morskich nr 3 z 1995 roku.

Statek ten także został sprzedany do Chin armatorowi Jiangsu Marine Shipping. Przekazanie statku nastąpiło 21 lipca 1988 r. Zmieniono mu nazwę na m/s „Zheng He” i zarejestrowano pod banderę panamską. Po dwóch latach eksploatacji statek przekazano do China Ocean Shipping Co. i podniósł banderę Chińskiej Republiki Ludowej.

W 1991 roku ponownie zmienił banderę na St. Vincent & The Grenadines. W roku 1998 statek wrócił pod banderę chińską. W roku 1999 zmienił nazwę na „Yu Ying”. W czerwcu 2012 roku został wykreślony z rejestru C.C.S. – dalsze losy statku nie są znane.

Wyższe uczelnie musiały się zadowolić starymi, mocno wyeksploatowanymi stateczkami instrumentalnymi, przebudowanymi z wycofanych z eksploatacji trawlerów rybackich, tzw. „ptaszków”, żartobliwie przez studentów nazywanych „rzygaczami”.



fot.archiwum

Szczecin posiadał statki o nazwie „Azymut” (ex. „Słowik”) oraz „Nawigator” (ex. „Pingwin”). Gdynia dysponowała statkami „Zenit” (ex. „Puszczyc”) oraz „Horyzont” (ex. „Puchacz”).

Pierwsza z inicjatywą budowy nowego statku już w 1993 roku wystąpiła szczecińska uczelnia. Inicjatorem był ówczesny rektor tej uczelni prof. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak i prorektor dr inż. st. of. pokł. Jerzy Kosiński, pod kierownictwem którego powołany został roboczy komitet budowy statku szkolno-badawczego. Rozpoczęto rozmowy dla pozyskania sponsorów. Koncepcję techniczną statku opracował w grudniu 1994 r. i ofiarował ją jako dar dla naszej WSM znany szczeciński konstruktor-okrętowiec Jerzy Piskorz-Nałęcki. Projekt techniczny opracowano w Biurze Navicentrum we Wrocławiu pod kierownictwem mgr. inż. Jana Jarosza. Dokumentację techniczną zatwierdził PRS w czerwcu 1995 r. Protektorat nad budową objął ówczesny prezydent RP Aleksander Kwaśniewski.

Statek jest wykorzystywany do szkolenia studentów oraz do badań naukowych. W podróże szkolne zabiera 11 członków załogi stałej, 30 studentów oraz 8 wykładowców lub naukowców. Statek posiada wyposażenie na miarę XXI wieku i stąd wzięła się jego nazwa „Nawigator XXI”, jako kontynuatora starego „Nawigatora”.

Przetarg na budowę statku wygrała Gdańska Stocznia Remontowa im. Józefa Piłsudskiego. Stępkę położono

14 marca 1997 r., a wodowanie odbyło się 24 maja 1997 r. Matką chrzestną została Jolanta Kwaśniewska, żona prezydenta RP. Podniesienie biało-czerwonej bandery na statku odbyło się 30 stycznia 1998 r. w Szczecinie przy nabrzeżu Wałów Chrobrego. W trakcie uroczystości, w swoim przemówieniu, ówczesny rektor WSM Szczecin prof. dr kpt. ż.w. Stanisław Gucma powiedział: „M/s Nawigator XXI jest statkiem naszych marzeń, ma przed sobą do spełnienia dwa zadania: szkolenie oficerów marynarki handlowej i rybackiej oraz prowadzenie prac badawczych na wodach Bałtyku”.

Posiadany uprzednio przez WSM 45-letni statek szkolno-instrumentalny m/s „Nawigator” został wycofany z eksploatacji w grudniu 1997 r. Nie spełniał już wymaganych od niego warunków bezpieczeństwa i praktyk dla studentów. Statek złomowano.

Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, idąc w ślady Szczecina, również z powodu konieczności wycofania ze służby morskiej swojego „Horyzonta” zleciła budowę nowego statku, któremu nadała imię „Horyzont II”, jako kontynuatora tej nazwy. Budowę statku z ramienia stoczni prowadził inż. Z. Zwoliński, a z ramienia armatora – pierwszy jego kapitan, kpt. ż.w. Julian Witkowski. Wodowanie jednostki odbyło się 22 czerwca 1999 r. w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Podniesiono biało-czerwoną banderę na nowym „Horyzoncie II” 26 kwietnia 2000 r. w Gdyni przy Nabrzeżu Pomorskim.

Matką chrzestną statku została ówczesna prezes NBP Hanna Gronkiewicz-Waltz.

Na nowym statku mogą być prowadzone wszystkie rodzaje praktyk morskich studentów i uczniów szkół morskich. Statek wyposażony jest w najnowszej generacji urządzenia nawigacyjne, posiada obszerną centralę manewrowo-kontrolną w nowoczesnej automatycznej siłowni. Zapewnia wysoki standard pomieszczeń mieszkalnych i socjalnych dla 16 osób załogi stałej oraz 41 pracowników naukowych i studentów.

W swojej historii uczelnie morskie miały też inne statki. W 1949 r. wycofano z eksploatacji jako nierentowny s/s „Beniowski” – statek pasażerski żeglugi przybrzeżnej. Zamieniono go na hulk przeznaczony dla ówczesnej Szkoły Jungów Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. Statek stał zacumowany w porcie w Gdyni. Kabin pasażerskie zamieniono na internat, a na pokładach spacerowych wybudowano sale wykładowe. W służbie tej był do roku 1954, a następnie został pocięty na złom.

Gdynia eksploatowała statek rybacki „Jan Turlejski” i w pewnym okresie także szkuner żaglowy „Janek Krasicki”. W Szczecinie do dyspozycji stał trawler rybacki „Łużyca” oraz jacht należący do PŻM – „Tramp”. Z kolei Wydział Rybactwa Akademii Rolniczej w Szczecinie oraz Technikum Rybołówstwa Morskiego w Świnoujściu mogły korzystać z nowoczesnego trawlera rybackiego „Rybak Morski”.



<http://www.dmyc.ie>

■ Czteromasztowiec „Juan Sebastian de Elcano”

Żaglowiec „Juan Sebastian de Elcano” jest szkolnym statkiem Akademii Morskiej Marynarki Wojennej Hiszpanii. Wraz z columbijską siostrzaną „Esmeraldą” należy do największych żaglowców otaklowanych jako szkuner.

Projekt kadłubów wykonali inżynierowie ze stoczni Echevarrieta y Larrinaga w Kadyksie i w tej stoczni został też zbudowany. Omasztowanie i takielunek ożaglowania jest dziełem inż. Charlesa Ernesta Nicholsona – współwłaściciela brytyjskiej firmy Camper & Nicholson.

Stępkę pod kadłub żaglowca „Juan Sebastian de Elcano” położono 24 listopada 1925 roku, ale wodowanie odbyło się dopiero 5 marca 1927 roku. Przekazanie żaglowca armatorowi nastąpiło 28 lutego 1928 roku, a do służby morskiej żaglowiec wszedł 17 sierpnia 1928 roku.

„Juan Sebastian de Elcano” jest żaglowcem czteromasztowym. Nazwy masztów nie są nazywane zwyczajowo: fok, fokgrot, tylny grot i bezan, lecz noszą nazwy czterech wcześniejszych hiszpańskich szkolnych żaglowców. Fokmaszt to „Blanca”, pierwszy grotmaszt to „Almansa”, drugi grotmaszt to „Asturias”, a bezanmaszt to „Nautilus”. Wszystkie maszty są jednakowej wysokości i mierzą po 48,7 m od pokładu. Maszty Almansa i Asturias niosą takie same żagle. Bom na Nautilusie jest dłuższy niż bomy na trzech pozostałych masztach. Maszt urejonny nosi marsel dolny i marsel górny, a powyżej bramsel. Ten typ ożaglowania nazywamy czteromasztowym szkunerem

bramslowo-marslowym. Pokład główny tego żaglowca został podzielony na trzy pokłady studniowe oraz dwie nadbudówki liverpoolskie (ten rodzaj nadbudówek pojawił się w XIX wieku na żaglowcach budowanych w stoczni w Liverpoolu – stąd ich nazwa).

Według danych dowództwa Marynarki Wojennej załoga tego żaglowca liczy 226 osób, w praktyce jednak pływa na nim 250–300 osób załogi.

Patron żaglowca to Juan Sebastian de Elcano (1476–1526), żeglarz-odkrywca, który opłynął kulę ziemską. Brał udział jako oficer w wyprawie Ferdynanda Magellana w 1519 roku. Wielu członków załogi ekspedycji zmarło z powodu różnych chorób, zginęło w walkach z tubylcami albo spoczęło na dnie morza. Gdy Magellan zginął z rąk tubylców na jednej z wysp na Filipinach, Elcano jako jedyny oficer, który pozostał przy życiu, objął dowództwo nad żaglowcem „Victoria” – ostatnim z pięciu żaglowców, które wyruszyły z Hiszpanii. W roku 1522 Elcano wrócił do hiszpańskiego portu Sanlucar de Barrameda.

Żaglowiec ten jest bardzo intensywnie eksploatowany. Do 2001 roku dziesięć razy opłynął kulę ziemską. Zawijał do 130 portów w 60 krajach świata. Często uczestniczył w Tall Ships Races. W 1976 roku brał udział w regatach z okazji 200-lecia uchwalenia deklaracji niepodległości Stanów Zjednoczonych. Brał też udział w 1988 roku w dwusetnej rocznicy osadnictwa w Australii.

Podczas Tall Ships Races dla uczczenia 500 rocznicy pierwszej wyprawy Kolumba do Ameryki pełnił funkcję żaglowca flagowego. W 1997 roku uczestniczył w Operacji Żagiel w Osace w Japonii.

Statek został zwodowany w 1927 roku w stoczni Echevarrieta y Larrinaga Kadyks – Hiszpania. Jest otaklowany jako czteromasztowy szkuner marslowy.

Żaglowiec „Juan Sebastian de Elcano” podnosi banderę hiszpańską, którą zdobi godło państwowe – Korona Królewska nad herbami Kastylii, Leon, Aragonii i Nawarry. W owalnej tarczy pośrodku widnieje herb królewskiej dynastii Burbonów–Andegawenów. Po bokach tarczy herbowej dwie kolumny symbolizujące Słupy Heraklesa, z owiniętą wokół nich szarfą z łacińskim napisem „Plus ultra” – wciąż dalej.

Aflaston-galion – połączana postać – rzeźba, która przedstawia kobietę w koronie mającą u stóp godło Leon – stojącego lwa. Żaglowiec posiada swój herb, który pokazuje kulę ziemską z napisem „Primus circumdistime” – pierwszy wokół świata. Na żaglowcu, do koła sterowego przymocowana jest miedziana tabliczka z napisem: „Escuela de Guardias Marinas” – Szkoła Oficerska Marynarki Wojennej.

Żaglowiec – niekwestionowany władca mórz i oceanów – stanowi ucieleśnienie dostojności i szlachetności kształtów. Tchnie duchem wszelkiej przygody, przemierza dalekie morza i oceany, walczy z silnymi wiatrami i wysokimi falami.

Wiktor Czapp

Chór Akademii Morskiej w Szczecinie wyśpiewał II miejsce w Irlandii



fot. Archiwum chóru



Chór Akademii Morskiej w Szczecinie pod dyrekcją Sylwii Fabiańczyk-Makuch sukcesem rozpoczął rok akademicki i sezon artystyczny 2014/2015. Wrócił z Międzynarodowego Festiwalu Chóralnego w Derry w Irlandii Północnej, gdzie zajął II miejsce. Jest to kolejna wygrana szczecińskiego chóru na muzycznej mapie europejskich wydarzeń kulturalnych. Przed przyjazdem do Irlandii Północnej 40-osobowy zespół zwiedzał stolicę Irlandii – Dublin i wziął udział w niezwykle twórczych warsztatach wokalnych prowadzonych przez wybitnego irlandzkiego artystę – kompozytora, aranżera, założyciela charyzmatycznej grupy wokalnejs „Anuna” – Michaela McGlynnna. Szczecińscy śpiewacy mieli okazję poddać się niekonwencjonalnym ćwiczeniom z emisji głosu, artykulacji i interpretacji wybranych utworów. Jednym z ciekawszych i jak okazało się później, bardzo przydatnych doświadczeń, było wspólne śpiewanie i przeżywanie utworu z... zamkniętymi oczami.

Po pobycie w Dublinie Chór Akademii Morskiej przeniósł się na północną część wyspy – do miejscowości Derry, gdzie w dniach 23–26 października br. odbywał się konkurs chóralny. W festiwalu wzięło udział ponad siedmiuset chórzystów, w tym zespoły z Estonii, Czech, Niemiec, Słowenii, Anglii, Walii, Irlandii. Szczeciński zespół wykonał m.in. „Psalm 107 – morski” M. Jasińskiego, „Ave Maris Stella” P. Jańczaka, muzykę dawną M. Zieleńskiego. W czasie prezentacji konkursowej nie obyło się bez przygód. W trakcie wykonywania „Psalmu 107” na sali niespodziewanie zgasło światło. Ten niecodzienny incydent trwał oko-

ło trzech minut. Pani dyrygent nie przerwała dzieła, więc zespół w ciemnościach zakończył utwór. Warsztaty z irlandzkim kompozytorem okazały się niezwykle pomocne...

Jury pod przewodnictwem norweskiego profesora R. Ras-mussena, zgodnie z regulaminem konkursu, przyznało tylko trzy nagrody. Pierwsze miejsce zajął akademicki Chór University of Primorska ze Słowenii, drugie – szczeciński Chór Akademii Morskiej, a trzecie – Kammerchor Alumni Heidelberg z Niemiec.

Oprócz uczestnictwa w festiwalu chórzyci z Polski udzielili wywiadu dla BBC, wzięli udział w koncercie zaproszonej gwiazdy – słynnej londyńskiej grupy „Sweengle Singers”, zwiedzili malowniczo położoną miejscowość Derry oraz przepiękne klifowe wybrzeże atlantyckie z nietypowymi rzeźbami skalnymi i niezwykle widokami. Każdy z członków Chóru AM spotykał się z bardzo miłym przyjęciem gospodarzy festiwalu, a także samych mieszkańców miasta.

Grzegorz Kozłowski

Akademia Morska współtworzy łódź z napędem hybrydowym

Akademia Morska razem ze stoczną w Turcji planuje zbudowanie łodzi, która będzie wykorzystywać odnawialne źródła energii, będzie z napędem hybrydowym: słoneczno-wiatrowo-elektrycznym. Uruchomienie i pierwszy rejs jednostki ma się odbyć na Morzu Marmara w 2016 r.

Konsorcjum Akademii Morskiej, Politechniki Warszawskiej i spółki Autocomp Management otrzymało dofinansowanie w wysokości miliona euro na realizację projektu. Powstanie zatem całkowicie nowy typ lekkiej jednostki hybrydowej – łódź, która będzie jednocześnie przykładem kierunku rozwoju napędów i kadłubów jachtów tego typu w najbliższych 20 latach.

Nasza uczelnia opracuje system sterowania i nawigacji, turecka stocznia Milper w Tuzli zbuduje kadłub i napęd, spółka Autocomp Management stworzy układy konwersji i zarządzania energią, natomiast zespół z Politechniki Warszawskiej pracować będzie nad źródłami energii – ekologicznymi akumulatorami.

Kilkunastometrowy jacht dla około 6-osobowej załogi zbudowany zostanie z nowoczesnych materiałów kompozytowych i napędzany będzie alternatywnie przez odnawialne źródła energii. Kluczowym napędem jachtu będzie siła wiatru działająca na żagle. Ze względów bezpieczeństwa oraz potrzeby zapewnienia pełnej mobilności w porcie i akwenach, gdzie nie można żeglować i gdzie wskazana jest zerowa emisyjność (np. centra miast), dodatkowym napędem będzie wydajny silnik elektryczny zasilany hybrydowo – ogniwami słonecznymi, turbinami wiatrowymi oraz wirnikowymi układami odzyskującymi energię z fal. Zgromadzona energia będzie przechowywana w przyjaznych środowisku, elektrycznych ogniwach litowych o wysokim stopniu sprawności.

Układy zasilające oparte na energii odnawialnej składać się będą m.in. z aktywnych paneli słonecznych. Zapewnią one energię potrzebną zarówno dla napędu, jak i innych elementów jachtu, np. systemów nawigacyjnych. Panele będą dostosowane

do struktury łodzi i odporne na warunki morskie, będą mogły być eksploatowane bez konserwacji i czyszczenia dzięki zastosowaniu powłoki tlenku tytanu. Zapewnią energię potrzebną do poruszania się z prędkością 5 węzłów na godzinę. Produkcja energii przy dobrych warunkach słonecznych zajmie ok. 2 godzin do osiągnięcia pełnej pojemności akumulatorów.

Koncepcja budowy jachtu zakłada też pozyskiwanie energii z wiatru. Wówczas jednostka będzie mogła osiągnąć prędkości do 7 węzłów.

Projekt powstanie w ramach programu Era Net Transport. W jego ramach funkcjonuje międzynarodowe konsorcjum zrzeszające jednostki finansujące badania naukowe w dziedzinie transportu, takie jak ministerstwa, agencje rządowe oraz organizacje badawcze. W skład konsorcjum wchodzi 24 podmioty z 18 krajów – z Polski to Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.

epr/ gma/

źródło: www.naukawpolsce.pap.pl

Załoga AM w Szczecinie najlepsza na omegach

W organizowanym przez JachtKlub AZS Wyścigu Omeg 2014 zwyciężyła załoga Akademia Morska Szczecin „Unibaltic”. Był to pierwszy wyścig, w którym studenci Wydziałów Nawigacyjnego i Mechanicznego brali udział na własnej, uczelnianej łódce.

W zawodach wzięło udział kilkunastu zawodników na 7 omegach. Załogę AM Szczecin „Unibaltic” tworzyli Tomasz Adamski, Filip Kowalczyk i Jacek Wemer. Ten ostatni jest doświadczonym regatowcem i jednocześnie opiekunem oraz szkoleniowcem naszych studentów-żeglarzy. Na co dzień trenują na terenie AZS na jeziorze Dąbie.

Jacek Wemer był wiosną tego roku także organizatorem kursu na żeglarza i sternika jachtowego dla studentów AM. Byli kursanci są członkami zwycięskiej załogi regat.

Własna omega służy studentom AM w Szczecinie od ubiegłego roku. Wspierając rozwój żeglarstwa akademickiego, absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, prezes i współzałożyciel firmy „Unibaltic” Arkadiusz Wójcik przekazał ją uczelni.

Regaty odbyły się 11–12 października 2014 r. na Jeziorze Dąbskim.



BB

fot. archiwum



MISTRZOSTWA AKADEMII MORSKIEJ W PŁYWANIU

13.11.2014 r. na pływalni AM odbyły się pierwsze zawody o mistrzostwo uczelni dla studentów uprawiających pływanię rekreacyjnie, niezrzeszonych w Klubie Uczelnianym AZS.

W szranki rywalizacji stanęło ponad 50 studentów i studentek reprezentujących poszczególne wydziały AM, którzy do zawodów przygotowywali się podczas zajęć obowiązkowych z wf. na pływalni, a także z zajęć fakultatywnych i rekreacyjnych. Wyścigi na dystansie 100 metrów odbyły się w kategorii kobiet



fot. archiwum organizatora



m-ce	WYNIKI KOBIET		WYNIKI MĘŻCZYZN
1.	Alicja Lewczuk 1:55,05	1.	Adrian Babij 1:09,21
2.	Karolina Łobaczewska 1:59,67	2.	Dawid Tubacki 1:09,46
3.	Anita Szcześniak 2:05,64		
Styl klasyczny			
1.	Magdalena Szalińska 2:40,59	1.	Kamil Rudziński 1:22,51
		2.	Michał Witkowski 1:22,73
		3.	Bartosz Frysiak 1:25, 81
Styl dowolny			
1.	Monika Augustyniak 1:13,32	1.	Paweł Chojnowski 0:59,90
2.	Hanna Zachęć 1:23,56	2.	Dawid Tubacki 1:02,42
		3.	Jakub Niedziejko 1:03,68
Styl grzbietowy			
1.	Alicja Lewczuk 1:55,05	1.	Adrian Babij 1:09,21
2.	Karolina Łobaczewska 1:59,67	2.	Dawid Tubacki 1:09,46
3.	Anita Szcześniak 2:05,64		
Styl klasyczny			
1.	Magdalena Szalińska 2:40,59	1.	Kamil Rudziński 1:22,51
		2.	Michał Witkowski 1:22,73
		3.	Bartosz Frysiak 1:25, 81
Styl dowolny			
1.	Monika Augustyniak 1:13,32	1.	Paweł Chojnowski 0:59,90
2.	Hanna Zachęć 1:23,56	2.	Dawid Tubacki 1:02,42
		3.	Jakub Niedziejko 1:03,68

i mężczyzn w trzech konkurencjach: stylem grzbietowym, klasycznym i dowolnym.

Licznie zgromadzeni kibice „zagrzewali” swoich kolegów i koleżanki do uzyskiwania jak najlepszych czasów. Po zakończeniu poszczególnych konkurencji zwycięska trójka stawała na podium, otrzymując pamiątkowe dyplomy i upominki.

Norbert Marchewka

Debiut wioślarzy Akademii Morskiej w Wielkiej Wioślarskiej

Wioślarze ósemki reprezentacyjnej Akademii Morskiej wyjątkowo wcześniej zainaugurowali sezon wioślarski 2014/2015. Podczas odbywających się 27.09.2014 regat Wielkiej Wioślarskiej na Brdzie w Bydgoszczy zawodnicy Rowing Crew rywalizowali w kategorii ósemek akademickich.

Już po raz dwudziesty trzeci odbyły się zawody Wielkiej Wioślarskiej w Bydgoszczy. Regaty z roku na rok przyciągają coraz większą ilość zawodników nie tylko z polskich klubów, ale także z zagranicznych. Wśród zawodników rywalizujących w ostatnią sobotę września na Brdzie znalazło się wielu mistrzów świata i Europy, medalistów Mistrzostw Polski, a także m.in. reprezentujący szczeciński AZS Konrad Wasielewski – Mistrz Olimpijski z Pekinu. W regatach wzięły udział również ósemki z Litwy i Niemiec, a ozdobą rywalizacji był wyścig osad uniwersyteckich z Oxfordu i Cambridge. W przeciwieństwie do kwietniowego, słynnego wyścigu The Boat Race, tym razem rywalizację wygrała ósemka Cambridge.

Wśród niespełna 30 osad znalazła się także ósemka reprezentacyjna Akademii Morskiej ze Szczecina. Lata ciężkiej pracy i sukcesów drużyny prowadzonej przez trenera Wojciecha Jaśkiewicza zaowocowały pierwszym zaproszeniem do tych prestiżowych regat. Pomimo początku okresu przygotowawczego oraz niedoborów kadrowych spowodowanych praktykami, a także wciąż trwającymi wakacjami udało się skompletować ósemkę na zawody. Nasi zawodnicy startowali



■ Reprezentacyjna osada Akademii Morskiej

zdjęcia: archiwum organizatora

w kategorii ósemek akademickich, gdzie za rywali mieli m.in. tegorocznych medalistów Mistrzostw Polski i Świata seniorów. Wioślarze Rowing Crew dzielnie walczyli o każdy metr na Brdzie. Serce i zaangażowanie wystarczyło do zajęcia trzeciego miejsca wśród ósemek akademickich. Miłym akcentem na mecie wyścigu był komentarz spikera prowadzącego zawody, który poinformował widzów, że symbol wioślarzy Akademii Morskiej (charakterystyczne wiosła i czaszka) są jedyne w swoim rodzaju i nie można ich spotkać u żadnej innej osady na świecie.

Po zawodach odbył się uroczysty bankiet z udziałem wszystkich zawodników rywalizujących tego dnia w Wielkiej Wioślarskiej. Ale i nie tylko, bo można też

było dostrzec m.in. Natalię Madaj i Magdalenę Fularczyk-Kozłowską, czyli srebrne medalistki z niedawno rozegranych w Amsterdamie Mistrzostw Świata w Wioślarstwie oraz prezesa Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich Ryszarda Stadniuka.

Niedziela była dniem powrotu do Szczecina. Początek roku akademickiego oznacza także zainaugurowanie okresu przygotowawczego do sezonu wioślarskiego. W tym roku jednak wyjątkowo nasi zawodnicy są bogatsi o ogromne doświadczenie, jakim był udział w Wielkiej Wioślarskiej w Bydgoszczy. Wypada żywić nadzieję, że dobre wyniki w nadchodzącym sezonie zaowocują kolejnym zaproszeniem na Wielką Wioślarską A.D. 2015.

Skład naszej ósemki:

- Sławomir ZIĘBAL
- Michał PAWEŁCZAK
- Mateusz DZIECHCIARZ
- Adrian STĘPIEŃ
- Jan KUCERA
- Vitalyi BUDZUL
- Krzysztof PAŃCYK
- Dariusz WATRAS

sternik: Michał KOVAC

trener: mgr Wojciech JAŚKIEWICZ.





zdjęcia: archiwum organizatora

Mistrzostwa Akademii Morskiej w Ergometrze Wioślarskim

Tradycyjnie w grudniu odbyły się otwarte Mistrzostwa Akademii Morskiej w ergometrze wioślarskim. 02 grudnia 2014 r. wystartowało 53 zawodników w kategorii kobiet i mężczyzn. Podczas uroczystego otwarcia uczciliśmy minutą ciszy pamięć śp. Grzegorza Nicewicza, który wielokrotnie zwyciężał wśród nauczycieli akademickich. Dalej to już wyścigi, najpierw uczniowie z ośrodka szkolnego dla dzieci słabosłyszących, którzy wystartowali na dystansie 500 m. Najlepszy wśród uczniów okazał się Kacper Mientki z wynikiem 1:44,7, a wśród uczennic Karolina Mieczkowska z wynikiem 2:06,2. Następnie do rywalizacji przystąpili studenci, rywalizując na dystansie 1000 m. Wśród kobiet w wadze lekkiej zwyciężyła Aleksandra Kosyk 3:53,2, II miejsce dla Moniki Kłos 4:06,7, III dla Inhy Kurmas z wynikiem 4:07,5. W wadze normalnej I miejsce dla Izabeli Kamińskiej 3:44,7, II miejsce zajęła Liliia Iskova 3:57,4, III dla Sylwii Starczuk 3:59,5. Wśród panów w wadze lekkiej zwyciężył Fryderyk Gro-



decki 3:09,3, II miejsce dla Miłosza Mośka 3:11,08, a III dla Krzysztofa Pańcyka z wynikiem 3:16,3. W wadze normalnej zwyciężył Jan Kucera, osiągając najlepszy wynik 3:00,3, II miejsce zajął Szymon Firmanty 3:02,5, a III miejsce Konrad Fałata 3:02,8. Gościnnie wystąpili byli reprezentanci klubu uczelnianego AZS AM,

wielokrotni medaliści Mistrzostw Polski w tej dyscyplinie: Elżbieta Boruń, Michał Klukowski z niepobitym do tej pory wynikiem 2:50,5. Mateusz Dziechciarz i Dominik Górecki. Gratulujemy osiągniętych wyników, dziękujemy kibicom za doping i zapraszamy za rok.

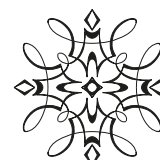
KU AZS AM

In memoriam

Żegnamy dziś Tych, którzy przekroczyli próg śmierci, by zaciągnąć wieczną wagę po swoim wysiłku, jaki włożyli w przeżycie wielu chwil tu na ziemi. Opuścili szeregi żywych w niespotykanej dotąd liczbie pracownicy AM. Jesteśmy Im wdzięczni, że byli z nami, że swoją osobowością i działaniem na trwałe wpisali się w naszych sercach i na kartach uczelni. Cześć Ich pamięci!

Janina Łupawka

Pracownik obsługi
Dział Administracyjno-Gospodarczy, emeryt
23.07.1929 – 15.12.2013



Monika Szostak

Pracownik Kwestury, emeryt
24.10.1935 – 07.03.2014

dr hab. Adam Łozowicki

Nauczyciel, profesor nadzwyczajny – WIET
Instytut Inżynierii Transportu
12.02.1946 – 17.05.2014

Maria Suchorska

Pracownik obsługi, emeryt
OD Podgórna
26.03.1936 – 05.07.2014

dr inż. Edward Kozak

Nauczyciel akademicki – WIET
Instytut Inżynierii Transportu, emeryt
15.05.1931 – 05.08.2014

mgr Ryszard Czarski

Pracownik administracji
Specjalista ds. promocji uczelni, emeryt
27.09.1938 – 23.09.2014

Tadeusz Ożóg

Pracownik inżynieryjno-techniczny
Laboratorium Siłowni Okrętowych, emeryt
01.08.1940 – 01.10.2014

mgr Teresa Woźniak

Pracownik administracji
Biuro Rektora, emeryt
11.09.1944 – 07.11.2014

Halina Jaškowiak

Pracownik obsługi SDM Korab, emeryt
14.10.1948 – 21.11.2014



Urszula Kitkowska

Pracownik obsługi SDM Korab, emeryt
18.04.1927 – 25.11.2014

MGR INŻ. KPT. Ż. W. ANDRZEJ FIDERKIEWICZ

Urodzony 9 maja 1939 r. w Warszawie, zmarł 2 października 2014 r. w Otwocku – przeżył 75 lat.

Wiadomość o odejściu naszego kolegi śp. Andrzeja Fiderkiewicza na wieczną wachtę została przyjęta z wielkim żalem i smutkiem przez kapitanów Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej oraz przez grono morskiej społeczności Szczecina i nie tylko Szczecina.

Żyliśmy nadzieją, że będziemy mogli Andrzeja powitać na wtorkowym spotkaniu naszej kapitańskiej organizacji, stało się jednak inaczej. Odszedł od nas na zawsze – dołączył do tych, którzy najdłuższą z wacht morskich już objęli, aktywny członek naszej kapitańskiej organizacji. Odszedł od nas człowiek o skromności wprost proporcjonalnej do własnych osiągnięć. Człowiek, który swoje przebogate życie zawodowe poświęcił morzu i pracy dla morza. Popularyzował polskie dokonania na morzach i oceanach świata.



Morską uczelnię ukończył w 1960 roku w Gdyni. Pracę zawodową rozpoczął na polskich statkach pod biało-czerwoną banderą. Przeszedł wszystkie szczeble marynarskiego wtajemniczenia do kapitana włącznie. Kiedy nabrał doświadczenia zawodowego, rozszerzył swoje wykształcenie o studia inżynierskie w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie, które ukończył w 1974 roku, kurs magisterski natomiast zrobił w 1986 roku w Szczecinie.

Umiłował też pracę z młodzieżą. Rozpoczął wówczas działalność dydaktyczną w szkolnictwie morskim. Dorywczo dowodził też statkami obcych armatorów, zdobywając doświadczenie zawodowe. Długo można by tu wyliczać Jego zawodowe osiągnięcia.

Każdy statek ma swój port przeznaczenia, a każdy marynarz ma swój ostatni rejs. Andrzejowi Dobry Bóg wykreślił ostatni kurs w tej ziemskiej żegludze do ostatniego portu, jakim jest cmentarz w Otwocku w rodzinnym grobowcu.

Andrzej odszedł, ale duch jego jest z nami. Przyjaciel umarł, ale przyjaźń trwa.

Drogi nam przyjacielu Andrzeju – wraz z pamięcią o Tobie pozostanie wśród nas szacunek dla Twojej twórczej pracy na rzecz polskiej biało-czerwonej bandery. Byłeś doskonałym dowódcą wielu morskich statków. Wyszkoliłeś wielu marynarzy, oficerów i kapitanów, którzy od Ciebie czerpali miłość do zawodu, sumiennosc, obowiązkowosc, odwagę i poświęcenie dla pracy na morzu i dla morza.

Andrzeju – dziękujemy Ci za Twój trud pedagogiczny, za niespożyty entuzjazm nauczania. Dziękujemy Ci za krzewienie kultury i wiedzy morskiej.

My, Twoi koledzy łączymy się w bólu z żoną Barbarą i Rodziną oraz z gronem Twoich przyjaciół.

Zapewniamy, że Cię zachowamy żywego w naszej pamięci.

W imieniu Kolegów Kapitanów Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej, społeczności morskiej Szczecina oraz swoim własnym żegnam Cię

Wiktor Czapp kpt. ż. w.

*„Człowiek żyje tak długo,
jak długo trwa pamięć o nim”*

PROF. DR HAB. INŻ. JERZY HONCZARENKO

W dniu 11 września 2014 r. zmarł po ciężkiej chorobie prof. dr hab. inż. Jerzy Honczarenko, pracownik Zakładu Automatyki i Robotyki Instytutu Elektrotechniki i Automatyki Okrętowej Akademii Morskiej w Szczecinie.

Profesor Jerzy Honczarenko rozpoczął pracę w Akademii Morskiej w Szczecinie 01.02.2012 roku na stanowisku profesora zwyczajnego. Realizował zajęcia dydaktyczne głównie na Wydziale Mechanicznym, wykładając studentom kierunku mechatronika wiedzę z przedmiotów: automatyka i robotyka; wstęp do mechatroniki; robotyka; podstawy automatyki i robotyki. Dla studentów Wydziału Inżynierjo-Ekonomicznego Transportu prowadził wykłady z automatyzacji i robotyzacji procesów produkcyjnych.

Urodził się 15 lipca 1941 roku w Zemborzycach koło Lublina. W roku 1965 ukończył



studia na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Szczecińskiej i rozpoczął pracę w Katedrze Mechaniki Technicznej, z którą był związany do przejścia na emeryturę.

W roku 1972 uzyskał stopień doktora nauk technicznych na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Szczecińskiej, zaś w roku 1985 – stopień doktora habilitowanego na Wydziale Mechanicznym Technologicznym Politechniki Warszawskiej. Tytuł naukowy profesora otrzymał w roku 1996.

Profesor był uznanym w kraju autorytetem. Opublikował ponad 200 prac naukowych, w tym dziesięć monografii i książek o zasięgu krajowym. Trzy z Jego publikacji zostały wyróżnione Nagrodą Ministra Edukacji Narodowej. Wiele lat współpracował z miesięcznikiem „Mechanik”.

Był członkiem Sekcji Podstaw Technologii Komitetu Budowy Maszyn PAN, Sekcji Robotyki Komitetu Automatyki i Robotyki PAN

oraz członkiem Polskiego Towarzystwa Mechaniki Teoretycznej i Stosowanej, a także Polskiego Stowarzyszenia Pomiarów, Automatyki i Robotyki POLSPAR.

W latach 2003–2014 Profesor związany był również z Politechniką Warszawską.

Profesor Jerzy Honczarenko krótko pracował w naszej Akademii. Dał się poznać jako człowiek życzliwy studentom i współpracownikom, o wysokiej kulturze osobistej, sumienny w wypełnianiu swoich obowiązków, otwarty na wyzwania, które pojawiły się w związku z podjęciem przez Niego pracy w Zakładzie Automatyki i Robotyki.

Śmierć profesora dr. hab. inż. Jerzego Honczarenki jest dla środowiska naukowego Akademii Morskiej, a także Szczecina i kraju wielką stratą. Odszedł od nas wybitny specjalista w dziedzinie automatyki, robotyki, mechatroniki, elastycznych systemów wytwarzania, sztucznej inteligencji, wychowawca kolejnego pokolenia inżynierów i naukowców.

Pozostanie w naszej życzliwej pamięci.

Andrzej Stefanowski