

Szanowni Czytelnicy

Zainaugurowaliśmy nowy rok akademicki. W szeregi Akademii Morskiej wstąpiło 971 studentów.

Uroczystej immatrykulacji u podnóża Wałów Chrobrego przyglądały się rodziny studentów i mieszkańcy miasta. Najlepszych spośród tegorocznych kandydatów wyróżniono dyplomami gratulacyjnymi. Wręczono również promocje doktorskie oraz odznaczenia państwowe i resortowe pracownikom uczelni. I właśnie doktorantom Akademii Morskiej poświęcamy w bieżącym numerze Akademickich Aktualności Morskich najwięcej miejsca.

Na szczególne podkreślenie zasługuje też rola Kompanii Honorowej Akademii Morskiej w Szczecinie. Tę prestiżową funkcję pełni kilkudziesięciu studentów z różnych lat i kierunków studiów. Zawsze na stanowisku, perfekcyjnie przygotowani, o nieskazitelnym wyglądzie, będący wzorem sumienności i dyscyplinowania



stanowią prawdziwą elitę wśród studenckiej braci. Składam na Ich ręce najszczerze gratulacje i podziękowania za zaangażowanie i trud wkładany w godne reprezentowanie uczelni i propagowanie tradycji wychowania morskiego.

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia pragnę w imieniu swoim i całej Redakcji AAM złożyć Państwu najserdeczniejsze życzenia zdrowia i pogody ducha i aby ten czas spędzony w gronie najbliższych nappełnił Wasze serca spokojem i radością. Niech błogosławieństwo Bożego Dzieciątka towarzyszy Wam na co dzień, a szczerze i najpiękniejsze bożonarodzeniowe życzenia spełniają się w każdym momencie. Życzę Państwu, aby Nowy 2016 rok niósł ze sobą szczęście i pomyślność.

Redaktor Naczelny
prof. dr hab. inż. Bernard Wiśniewski

W numerze

Inauguracja Roku Akademickiego 2015/2016 w Akademii Morskiej w Szczecinie 3 października 2015	2
Nagrody dla... ..	4
Vivant Doctores!	5
Doktorat z wyróżnieniem	9
Finał plebiscytu na Mistrza Mowy Polskiej	10
Wizyta delegacji z Państwowej Akademii Morskiej z Batumi w Gruzji	11
Centrum Analizy Ryzyka Eksploatacji Statków	12
Uroczyste otwarcie Centrum Badania Paliw, Cieczy Roboczych i Ochrony Środowiska	14
Nasza Kompania Honorowa	16
Spotkanie partnerów projektu ESABALT	19
Poligon testowy dla dronów	20
O działalności Biblioteki Głównej Akademii Morskiej w Szczecinie	22
Sukces chóru na Malcie	25
Świat Moby Dicka	26
Jachtem „Stary” do Narwiku i na Spitsbergen	28



Nasza Kompania Honorowa

Wspomnienie	30
Otwarte mistrzostwa Akademii Morskiej w ergometrze wiosłarskim	31
Rowing Crew na Wielkiej Wiosłarskiej	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:

Kampol Sp. z o.o.
71-417 Szczecin, ul. Felczaka 17

Zespół redakcyjny:

Bernard Wiśniewski – Redaktor Naczelny
Barbara Tatko
Teresa Jasiunas
Paulina Mańkowska
Adriana Nowakowska

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:



fot. M. Bielecki

INAUGURACJA ROKU AKADEMICKIEGO W AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE

Tradycyjnie już uroczystości rozpoczęły się 2 października na Cmentarzu Centralnym, przy pomniku poświęconym „Tym, którzy nie powrócili z morza”.



Uroczystości rozpoczęły się ustawieniem wokół pomnika szpaleru studentów z płonącymi pochodniami. Dokładnie o godzinie 18.00 rozległ się głos dzwonu okrętowego, na którym „wybito szklanek”. Prowadzący rozkazał wprowadzenie sztandaru Akademii oraz kompanii reprezentacyjnej. Orkiestra 8 flotyli Marynarki Wojennej ze Świnoujścia uświetniła uroczystości. Przy dźwiękach hymnu narodowego podniesiono na maszcie banderę Polskiej Marynarki Handlowej.

Prowadzący odczytał apel pamięci, wymieniając wykładowców i absolwentów Szkoły Morskiej, którzy oddali swoje młode życie w obronie naszych morskich granic w czasie II wojny światowej. Wymienił też nazwiska tych, którzy z naszego grona odeszli oraz tych, którzy pełniąc swoje codzienne obowiązki, nie powrócili do swych bliskich.

Na zakończenie na płycie pomnika delegacje Akademii Morskiej, przedsiębiorstw morskich oraz związków zawodowych i organizacji branżowych złożyły kwiaty i zapaliły znicze. Na zakończenie orkiestra zagrała popularną melodię „Mo-

rze, nasze morze”. Wyprowadzono sztandar i kompanię reprezentacyjną. Tym akcentem uroczystości przy pomniku zakończono.

Uroczystości inauguracyjne przy pomniku dla nowo przyjętych studentów mają dwa ważne aspekty.

Pierwszy, to aspekt oddania hołdu tym ludziom morza, którym okrutny los nie pozwolił dopłynąć do portu przeznaczenia. Niezależnie od miejsca tragedii, obszaru morza czy oceanu, niezależnie od rodzaju statku czy zajmowanego stanowiska, w symbolicznym tym pomniku zawarliśmy nazwiska i naszą pamięć o tych, którzy oddali swoje życie. Oddajemy hołd ludziom, dla których żeglowność i uprawianie morza było naturalną potrzebą.

Drugim aspektem jest to, aby uświadomić młodym ludziom wstępującym w zawód marynarza, że żywioł morza nie jest ani wrogi, ani przyjacielski, ale jest bezwzględny i wymaga od marynarza ciągłego napięcia jego uwagi, aby nie zostać pokonanym. Żywioł morza i oceanów nie pozwala się lekceważyć i nie ma tu znaczenia, czy dzieje się to na Bałtyku czy na Pacyfiku. Odkąd trwa żegluga i tak długo,

jak będą pływały statki po morzach i oceanach, zdarzają się i będą się zdarzały katastrofy morskie. Doskonalsze techniczne statki, doskonalsze środki łączności oraz czujniejsze służby ratownicze mogą jedynie ograniczyć obfite żniwo, jakie zbierają morskie katastrofy.

W dniu 3 października o godzinie 11.00 rozpoczęły się uroczystości u podnóża Wałów Chrobrego. Ustawiono pododdziały studentów pierwszego rocznika. Orkiestra wprowadziła sztandar uczelni i kompanię reprezentacyjną Akademii. Prowadzący ceremoniał złożył raport Rektorowi, który dokonał przeglądu pododdziałów. Przy dźwiękach hymnu narodowego wciągnięto na maszt banderę Polskiej Marynarki Handlowej.

Następnie przemówienie inauguracyjne wygłosił rektor Akademii prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Stanisław Gućma, który w swoim wystąpieniu podkreślił stałą dbałość o rozwój uczelni tak, aby kształcić na najwyższym poziomie, zachowując doskonałą jakość badań naukowych. Wykonywane przez Akademię badania nie są to projekty odkładane na półkę, lecz badania stosowane i wdrażane w gospodar-

2015/2016

3 października 2015



fot. T. Kwiatkowski

ce morskiej Polski oraz Unii Europejskiej. Akademia Morska w Szczecinie odegrała bardzo ważną rolę przy pracach koncepcyjnych gazoportu w Świnoujściu. Zespoły naszych naukowców uczestniczyły także w pracach projektowych modernizacji toru wodnego Szczecin-Świnoujście. W dalszym ciągu swego wystąpienia Rektor oświadczył, że nasza uczelnia ma uprawnienia habilitacyjne na Wydziałach Nawigacyjnym i Mechanicznym oraz posiada uprawnienia doktoryzowania w trzech dyscyplinach. W tym roku akademickim rozpoczyna procedury otrzymania uprawnień do nadawania stopnia naukowego doktora nauk technicznych na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Morskiego.

Rektor, zwracając się do studentów nowo przyjętych, podkreślił: „Przed wami wielka szansa – możliwości zdobycia pięknego, ale też trudnego zawodu. Sukces w życiu zawodowym wymagać jednak będzie dużego wysiłku, pracy, poświęcenia, ale i zapału”.

Kolejnym punktem programu była immatrykulacja nowo przyjętych elewów oraz złożenie ślubowania na sztandar

uczelni delegowanych z każdego pododdziału studentki i studenta. Po ślubowaniu orkiestra zagrała „Gaudeamus igitur”.

W wystąpieniach okolicznościowych zaproszonych gości dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Żeglугi odczytała list od wiceminister w Ministerstwie Infrastruktury prof. Doroty Pyć. Wystąpił też Wojewoda Zachodniopomorski Marek Tałasiewicz, składając Akademii gratulacje oraz życzenia dalszych sukcesów dla dobra Polski Morskiej.

Z kolei tradycyjnie już podczas inauguracji roku akademickiego wręczono promocje doktorskie oraz odznaczenia państwowe i resortowe, medale Edukacji Narodowej, medale za długoletnią służbę oraz inne odznaczenia i nagrody. Srebrną Odznakę Gryfa Zachodniopomorskiego w uznaniu dla zasług dla Pomorza Zachodniego otrzymało Stowarzyszenie Absolwentów Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie (tzw. „Śledziolapy”). Odznakę w imieniu stowarzyszenia odebrał z rąk wojewody prezes inż. kpt. ż.w. Anatol Magdziak.

Na zakończenie uroczystości przy dźwiękach orkiestry przedelfowały po-

dodziały ze sztandarem uczelni i kompanią reprezentacyjną na czele przed trybuną honorową, na której stały władze i senat uczelni oraz zaproszeni goście.

Po godzinie 12.00 odbyło się w gmachu uczelni spotkanie rodziców nowo przyjętych studentów z dziekanami poszczególnych wydziałów, którym udostępniono też do zwiedzania uczelnię i gabinety dydaktyczne. W sali senatu spotkali się zaproszeni goście z władzami uczelni, wystąpił chór Akademii Morskiej. Wykonał kilka tematycznych morskich pieśni. Należy też zaznaczyć, że nasz akademicki chór pod dyktando pani Sylwii Fabiańczyk-Makuch odnosi coraz częstsze sukcesy w występach nie tylko na terenie naszego kraju, ale także za granicą.

W nowym roku akademickim 2015/2016 na Akademii Morskiej uruchomiono nowe specjalności: 1) żeglarstwo morskie, 2) eksploatacja systemów bezzałogowych, 3) eksploatacja siłowni jachtów motorowych, 4) eksploatacja portów jachtowych, 5) eksploatacja terminali kontenerowych.

Na zakończenie jeszcze kilka cyfr. Ogółem w Akademii Morskiej w Szczecinie naukę pobiera 4100 studentów łącznie na wszystkich wydziałach i specjalnościach. W naszej uczelni z roku na rok zwiększa się liczba studentów zagranicznych z takich państw jak Białoruś, Rosja, Ukraina, a nawet jeden student z Uzbekistanu. Nabór na studia niestacjonarne jeszcze trwa.

Na rok akademicki 2015/2016 przyjęto:

- Wydział Nawigacyjny: 471 osób, w tym 100 dziewcząt oraz 26 studentów obcokrajowców.
- Wydział Mechaniczny: 141 osób, w tym 3 dziewczęta oraz najwięcej obcokrajowców z Ukrainy.
- Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu: 266 osób, obcokrajowcy to studenci z Ukrainy i Białorusi (dane cyfrowe uzyskałem od rzecznika prasowego Akademii).

Zakończyły się uroczystości inauguracyjne, a zaczęła się ciężka i systematyczna nauka dla dobra Polski Morskiej.

Wiktor Czapp

Nagrody dla...



Tradycją już jest, że podczas uroczystości inaugurującej nowy rok akademicki wśród podniosłej atmosfery, współpracowników i studentów, a także tłumnie zgromadzonych szczecinian wręczane są odznaczenia i nagrody dla wyróżniających się w codziennym trudzie na rzecz uczelni, nauki, badań.

MEDAL KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ

- 1) dr hab. inż. Lucjan GUCMA, prof. AM – IIRM
- 2) dr inż. st.of. Wiesław JUSZKIEWICZ – IIRM
- 3) dr hab. inż. Paweł ZALEWSKI – CIRM
- 4) dr inż. st.of.mech. Tadeusz BORKOWSKI – IESO
- 5) dr inż. st.of.mech. Tomasz TUŃSKI – IESO
- 6) dr Sylwia FABIAŃCZYK-MAKUCH – SWFiS
- 7) mgr Magdalena GUNIA – SNJO
- 8) mgr Krzysztof MASTALERZ – SNJO

ZŁOTY MEDAL za DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

1. prof. dr hab. inż. Andrzej STATECZNY – WN/IG
2. mgr inż. Dariusz STACHOWIAK – WN/INM
3. dr hab. Kazimierz WINNICKI – WIET
4. dr kpt. ż.w. Krzysztof WOŚ – WIET
5. mgr inż. Czesław WIZNEROWICZ – WM/KFiCH
6. Ryszard ADAMSKI – WM/IPNT
7. mgr Stanisława WOLSKA – BG
8. Jan GRUDZIEŃ – AT
9. Róża JESZKE – AG
10. Danuta KOTER – AG
11. Wiesława ZDZIARSKA – AG
12. Ryszard ZDZIEBŁOWSKI – AG

SREBRNY MEDAL za DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

- 13) dr hab. inż. Izabela KOTOWSKA – WIET
- 14) dr inż. Bogusz WIŚNICKI – WIET
- 15) dr inż. Jacek ŁUBCZONEK – WN/IG
- 16) Krzysztof JEMIELITA – AG

BRAZOWY MEDAL za DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ

- 17) dr inż. Tomasz DUDEK – WIET
- 18) dr inż. Anna WOLNOWSKA – WIET
- 19) dr inż. Robert JASIEWICZ – WM/IESO



zdjęcia: T. Kwiatkowski

Vivant Doctores!

Do jednych z podstawowych zadań Akademii należy kształcenie wysoko wykwalifikowanych pracowników, w szczególności dla potrzeb gospodarki morskiej, żeglugi międzynarodowej i śródlądowej oraz transportu, wyposażając ich w wiedzę ogólną i specjalistyczną.

W zakresie szkolenia uczelnia jest zobowiązana utrzymywać standardy międzynarodowe, krajowe i innych dokumentów wynikających z postanowień Konwencji STCW i ratyfikowanych przez Polskę.

Podczas tegorocznej inauguracji roku akademickiego dyplomy doktora nauk technicznych uzyskało 7 osób. Niektórzy z nich na prośbę Redakcji AAM opowiedzieli nam o sobie i podzielili się planami na przyszłość.

DR PAWEŁ BURDZIAKOWSKI obronił dysertację pt. *Metoda wykorzystania danych obrazowych pochodzących z pojedynczej niemetrycznej kamery cyfrowej do wyznaczenia trajektorii autonomicznej platformy latającej* na Wydziale Nawigacyjnym AM.

T.J. Proszę powiedzieć: gdzie Pan pracuje, na jakim stanowisku?

P.B. Jestem żołnierzem zawodowym, służbę swoją pełnię w Szefostwie Techniki Morskiej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych RP na stanowisku specjalisty, gdzie zajmuję się zabezpieczeniem technicznym okrętów Marynarki Wojennej RP. Działalność naukowo-badawczą prowadzę na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej w Katedrze Geodezji, gdzie jestem wykładowcą przedmiotów fotogrametria lotnicza i satelitarna oraz termowizja i fotogrametria cyfrowa.

T.J. Jakie badania naukowe Pan prowadzi?

P.B. Moje zainteresowania naukowe koncentrują się na fotogrametrii z plat-



fot. T. Kwiatkowski

■ Od lewej: Przemysław Kowalak, Krzysztof Marcjan, Rafał Gralak, Paweł Krause, Mirosław Wielgosz.

form bezzałogowych, a w szczególności z platform latających. Fotogrametrię z lotniczych platform bezzałogowych definiuję jako nowe narzędzie do wykonywania pomiarów, łączące możliwości wykonywania pomiarów fotogrametrycznych naziemnych, lotniczych, a nawet suborbitalnych. Aktualnie pracuję nad budową bezzałogowego statku latającego (BSL) z przeznaczeniem do nalotów fotogrametrycznych i pozyskiwania danych teledetekcyjnych opartego na elektronice typu COTS. COTS (z ang. *commercial of the shelf*) to gotowe produkty dostępne na rynku handlowym, wytwarzane są dla ogółu. Amatorskie drony latające, które dostępne są już powszechnie w sklepach z elektroniką, oraz duży popyt na te produkty umożliwił ich gwałtowny rozwój technologiczny. Platformy te, głównie

wykorzystywane są przez amatorów do filmowania z powietrza, mogą stanowić znakomite źródło danych do badań naukowych, a jednocześnie same mogą stanowić obiekt badań.

Bojowe bezzałogowe platformy latające są szeroko używane przez wojsko oraz przez inne instytucje rządowe, gdyż minimalizują przy tym straty w ludziach na teatrach działań wojennych. Systemy bezzałogowe bezsprzecznie stają się znaczącą siłą na teatrach działań. We współczesnych działaniach wojennych dane obrazowe pochodzące z platform bojowych stanowią jedno z podstawowych informacji rozpoznawczych o przeciwniku lub sytuacji na teatrze. To działania wojenne umożliwiają nieustanny rozwój systemów rozpoznawczych, dzięki czemu możliwy jest ciągły postęp technologiczny

w zakresie bezzałogowców i technik pozyskiwania danych obrazowych. Co pewien czas technologie wojskowe docierają na rynek amatorski i stają się dostępne dla wszystkich, umożliwiając przy tym dalszy postęp badań naukowych.

T.J. Co nowatorskiego jest w Pana pracy doktorskiej i czy badania są wykorzystywane w praktyce, w przemyśle?

P.B. Jak zauważyłem w swoich badaniach, fakt wykorzystania nawigacji satelitarnej jako jednego z podstawowych źródeł informacji o położeniu platformy bezzałogowej ogranicza wykorzystanie takiej platformy do miejsc, gdzie sygnał radiowy nadawany przez satelity systemu jest odbierany przez odbiornik zainstalowany na platformie. Sytuacja taka determinuje te miejsca do przestrzeni otwartych, gdzie możliwa jest radiowa widzialność sygnału z satelitów systemu nawigacyjnego. Przestrzenie znajdujące się we wnętrzach budynków, pod ziemią, pod wodą uznać można za niedostępne dla platform bezzałogowych wykorzystujących jako podstawowy system nawigacyjny system nawigacji satelitarnej. Platformy tego typu narażone są na zniknięcie sygnału systemu satelitarnego, zmiany charakterystyki wywołane czynnikami zewnętrznymi, silne zakłócenia oraz celowe działanie szczególnie w stosunku do platform przenoszących uzbrojenie.

Na większości platform mobilnych instaluje się pojedyncze niemetryczne kamery cyfrowe w celu wsparcia pracy operatora w trybie telesterowania. Operator analizuje obraz i dane docierające z sensorów pokładowych, następnie podejmuje decyzję i wydaje komendy do wykonania przez platformę. Na platformach nie instaluje się kamer metrycznych do celów nawigacyjnych, do transmisji obrazu dla operatora. Obecność pojedynczych kamer na wszelkiego typu platformach skłania do wykorzystania danych z nich pochodzących. Tego typu sensory są często jedynymi na pokładach niewielkich telesterowanych platform latających ze względu na swoją niską wagę i cenę, a dane pozyskiwane są wystarczające dla operatora.

Jak się okazało w toku badań, dane pochodzące z pojedynczej i niemetrycznej kamery są wystarczające do wyznaczenia trajektorii przemieszczania się takiej platformy. Można w ten sposób wspierać nawigację takiej platformy w środowisku, w którym nie ma ona dostępu do sygnału nawigacji satelitarnej bądź główny system



zdjęcia: T. Kwiatkowski

nawigacyjny jest czasowo niedostępny. Podczas badań opracowałem metodę wykorzystania danych obrazowych pochodzących z pojedynczej i niemetrycznej kamery do wyznaczenia trajektorii z przeznaczeniem dla bezzałogowych platform latających.

Metoda ta nie ogranicza się oczywiście tylko do wsparcia nawigacji platform bezzałogowych. Może być wykorzystana do korekcji lub stabilizacji położenia własnego dowolnej platformy. Podczas badań zauważyłem też pewną prawidłowość i cechę, którą określiłem mianem stabilności odwzorowania trasy. Zakłócenia systemu satelitarnego i gwałtowny spadek dokładności, objawiający się zmianą współrzędnych geograficznych, może być eliminowany, wykorzystując dane obrazowe. Dzięki opracowanej metodzie istnieje możliwość eliminowania takich odchyłeń pozycji, a opiera się na faktycznym rejestrowaniu przesunięcia platformy względem terenu rejestrowanym przez kamerę. Potencjalnie metoda umożliwia implementację, np. w popularnych smartfonach i eliminowanie niedokładności modułów nawigacji GPS instalowanych w tych urządzeniach, dzięki odczytowi danych obrazowych z kamery tych urządzeń. Zatem można stwierdzić, że metoda, którą opracowałem, zaimplementowana w smartfonie umożliwiłaby prowadzenie nawigacji w sklepie (w budynku, w galerii handlowej) przy użyciu urządzenia, które posiada już prawie każda osoba, co oceniam jako bardzo nowatorskie rozwiązanie, z dużym potencjałem rynkowym.

T.J. Jakże ma Pan zainteresowania i hobby?

P.B. Działalność naukowa, jaką prowadzę, wprost wywodzi się z zainteresowań i hobby. Jeszcze jako młody chłopak zachłysnąłem się światem fotografii i modelarstwem. To na kole fotograficznym udało mi się zgłębić tajniki tej pięknej sztuki. Zajęcia w modelarni nauczyły mnie kultury technicznej i zainteresowały inżynierią. Po ukończeniu studiów w Akademii Marynarki Wojennej, na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego wiedza inżyniera pozwoliła mi otwarcie spojrzeć na moje zainteresowania. Wtedy to zadałem sobie pytanie, czy moje hobby i zainteresowania mogą stać się podłożem do badań naukowych? Studia doktoranckie na Wydziale Nawigacyjnym Akademii Morskiej w Szczecinie oraz profesorowie, których spotkałem na swojej drodze, pozwoliły mi odpowiedzieć na to pytanie. To właśnie fotogrametria i teledetekcja z platform bezzałogowych łączy te dwie dziedziny zainteresowań, które mogą dalej rozwijać.

DR RAFAŁ GRALAK

również na Wydziale Nawigacyjnym uzyskał stopień doktora nauk technicznych, broniąc pracy *Metoda zobrazowania informacji nawigacyjnej z wykorzystaniem rozszerzonej wirtualności do wspomagania manewrowania statkiem na akwenie ograniczonym*.

T.J. Proszę o kilka słów o sobie i swojej pracy.

R.G. W lutym tego roku skończyłem 35 lat. Od urodzenia mieszkam w Szczecinie. Aktualnie zatrudniony jestem jako pracownik naukowo-dydaktyczny na stanowisku adiunkta w Centrum Inżynierii Ruchu Morskiego na Wydziale Nawigacyjnym w Akademii Morskiej w Szczecinie. Moim „królestwem” i poligonem badawczym jest nowoczesny symulator manewrowy statku. Przez okres działalności naukowej byłem autorem szeregu publikacji naukowych i analiz z zakresu bezpieczeństwa nawigacji na rzecz państwowych oraz zagranicznych podmiotów gospodarki morskiej. W ostatnich kilku latach z powodzeniem brałem czynny udział naukowy w procesie budowy morskiej części Gazoportu LNG w Świnoujściu oraz pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m.

T.J. Co nowatorskiego zasługuje na podkreślenie w Pańskim doktoracie?

R.G. W swojej pracy doktorskiej opracowałem metodę prezentacji informacji nawigacyjnej, opartą na trójwymiarowym zobrazowaniu graficznym, prezentowym w rzucie dwuwymiarowym oraz dokonałem oceny wpływu jej zastosowania na bezpieczeństwo nawigacji statków. Proponowana metoda zobrazowania wykorzystuje proces wirtualizacji rzeczywistej sytuacji nawigacyjnej statku w technologii rozszerzonej wirtualności, z elementami informacji manewrowych jednostki na akwenie ograniczonym. Poprzez pojęcie wirtualizacji rozumie się możliwie bezzwłoczne, dwuwymiarowe odwzorowanie rzeczywistej sytuacji nawigacyjnej na ekranie urządzenia elektronicznego z wykorzystaniem trójwymiarowych, geometrycznych modeli jednostki i akwenu wraz z ich pełną interakcją. Jedną z nowości systemu z zaimplementowaną metodą jest funkcja pozwalająca nawigatorowi na umieszczenie w dowolnym punkcie w przestrzeni wokół statku (również poza statkiem) do pięciu wirtualnych kamer jednocześnie. Dzięki takiemu rozwiązaniu nawigator uzyskuje pełny obraz aktualnej sytuacji nawigacyjno-manewrowej, bez względu na warunki pogodowe. System w opracowanej metodzie może znaleźć zastosowanie m.in. podczas manewrów zespołów holowniczych w wąskich kanałach Portu Szczecin lub statków w basenie Gazoportu LNG.

T.J. Plany na przyszłość...

R.G. Połączenie posiadanej wiedzy z zamiłowaniem do nowoczesnych tech-



nologii w tematyce zobrazowania informacji, np. mieszanej rzeczywistości, pozwala mi realizować się w obszarze projektowania i wykorzystania tego typu systemów w niszowym sektorze morskim. Uzupełnieniem pasji zawodowych są hobby prywatne w postaci zamiłowania do motoryzacji oraz szeroko pojętej mechaniki.

DR MARCIN KOŁODZIEJSKI

bronił swojej rozprawy doktorskiej na Wydziale Mechanicznym na temat *Analiza metody obsługiwanego zarządzanego niezawodnością pędników azymutalnych platformy pływającej*.

T.J. Jest Pan związany z naszą Akademią, od kiedy?

M.K. Jestem absolwentem Wydziału Mechanicznego Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie na kierunku mechanika i budowa maszyn o specjalności eksploatacja siłowni okrętowych. W czerwcu 1994 roku z wynikiem bardzo dobrym ukończyłem studia i uzyskałem dyplom magistra inżyniera mechanika okrętowego. W tym samym roku rozpocząłem pracę na jednostkach wspomagających eksploatację dna morskiego (*offshore*). W 1999 roku uzyskałem dyplom starszego mechanika. Od 2000 roku jestem zatrudniony w firmie Prosafe Offshore, początkowo jako pierwszy mechanik, a od 2002 roku na stanowisku starszego mechanika. W ciągu dwudziestu jeden lat kariery zawodowej pracowałem na jednostkach pozycjonujących dynamicznie, początkowo na jednostkach wspomagających pracę nurków saturacyjnych, a od 2000 roku na platformach o zmiennym zanurzeniu. Zawodowo zajmowałem się również wdrażaniem

komputerowych systemów utrzymania ruchu klasy CMMS. Uczestniczyłem w implementacji systemu utrzymania ruchu opracowanego na podstawie metody RCM na trzech platformach znajdujących się w eksploatacji oraz na nowo budowanych jednostkach. Prowadziłem badania naukowe, których efektem jest 13 artykułów związanych głównie z zagadnieniami niezawodności, eksploatacji siłowni jednostek pozycjonujących dynamicznie, uszkodzeń pędników oraz z obsługiwaniem zarządzanym niezawodnością (RCM).

T.J. Jaki problem starał się Pan rozwiązać w swoim doktoracie?

M.K. W rozprawie doktorskiej przedstawiłem analizę wpływu zastąpienia systemu obsługi planowo-zapobiegawczej pędników azymutalnych platformy pływającej obsługiwaniem zarządzanym niezawodnością (RCM – *Reliability Centered Maintenance*) na wybrane wskaźniki niezawodnościowe na podstawie wyników badań empirycznych. Stwierdziłem, że w dostępnej literaturze brak jest prac i publikacji traktujących o rezultatach wprowadzenia RCM w miejsce tradycyjnych systemów eksploatacji, w szczególności pomijano aspekt niezawodnościowy. W rozprawie przeprowadziłem analizę wpływu wprowadzenia RCM na rozkłady uszkodzeń. Przeprowadzone badania wykazały małą skuteczność RCM w zapobieganiu uszkodzeniom modelowanym rozkładem wykładniczym. Wskazało to na konieczność minimalizowania wpływu tych uszkodzeń na funkcję wykonywaną przez obiekt poprzez ukierunkowanie strategii eksploatacyjnej na skutki i konsekwencje uszkodzeń (tzw. *Failure Management*).



T.J. Czego dotyczy nowatorskie spojrzenie?

M.K. Uczestniczyłem w implementacji systemu RCM na nowo budowanych jednostkach. Analizy RCM po raz pierwszy prowadzone były bez historycznych danych dotyczących uszkodzeń. Wyniki badań rozkładów uszkodzeń będące przedmiotem rozprawy pozwoliły na lepsze poznanie wpływu zastosowania metody RCM na niezawodność urządzeń. Strategia eksploatacyjna w odniesieniu do uszkodzeń modelowanych rozkładem wykładniczym została ukierunkowana na zminimalizowanie skutków i konsekwencji tych uszkodzeń.

DR MIROSŁAW WIELGOSZ

powiększył grono doktorów Wydziału Nawigacyjnego, obroniwszy dysertację pt. *Domena statku w ocenie bezpieczeństwa żeglugi*.

T.J. Proszę o parę słów o sobie...

M.W. Urodziłem się 20 czerwca 1959 r. w Szczecinku, woj. Zachodniopomorskie. Od 1961 r. mieszkam w Szczecinie, gdzie uczyłem się w szkole podstawowej (1966–1974) i Technikum Mechanicznym (1974–1979). W latach 1979–1985 studiowałem w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie na kierunku transport morski, którą ukończyłem z wynikiem dobrym, uzyskując tytuł magistra inżyniera nawigatora morskiego. Od 1982 r. jestem żonaty, mam dwoje dzieci – córkę Katarzynę (ur. 1987) i syna Artura (ur. 1998).

T.J. ... o przebiegu Pańskiej pracy zawodowej.

M.W. Od początku 1986 r. rozpocząłem pracę w Polskiej Żegludzie Morskiej w Szczecinie, początkowo na stanowisku starszego marynarza, a następnie na kolejnych stanowiskach oficerskich do stanowiska starszego oficera pokładowego. W roku 1994 r. zdałem egzamin i uzyskałem stopień kapitana żeglugi wielkiej. Od roku 1999 pracowałem w charakterze pracownika kontraktowego agencji pośrednictwa dla marynarzy, gdzie do połowy roku 2005 byłem zatrudniony na stanowiskach starszego oficera i kapitana statku. Pod koniec 2005 r. podjąłem pracę w Urzędzie Morskim w Szczecinie i pracowałem jako z-ca Głównego Inspektora Bezpieczeństwa Żeglugi – do połowy lutego 2007 r. W lutym 2007 r. rozpocząłem pracę w Akademii Morskiej w Szczecinie na stanowisku starszego wykładowcy, gdzie pracuję do chwili obecnej na Wydziale Nawigacyjnym w Instytucie Nawigacji – Zakład Ratownictwa i Ochrony Żeglugi.

T.J. Jaki ma Pan dorobek naukowy?

M.W. Tu mogę wymienić: 11 publikacji naukowych – są to artykuły, 2 pozycje książkowe, których jestem autorem lub współautorem. Mam 3 zgłoszenia patentowe, w tym 2 międzynarodowe i jedno krajowe oraz udział w 2 projektach badawczych.

T.J. Pańskie zainteresowania naukowe?

M.W. Moje zainteresowania naukowo-

-badawcze związane są ściśle z kierunkiem studiów i pracą zawodową. Wymienię tu: elektroniczne systemy nawigacyjne; bezpieczeństwo żeglugi; optymalizację trasy statku; optymalizację ruchu statków.

T.J. Czego dotyczyła Pańska rozprawa doktorska?

M.W. Praca polegała na wyznaczeniu domen statków na akwenach ograniczonych z uwzględnieniem wybranych czynników (wielkości i prędkości statków) i wyznaczeniu zależności między nimi.

Przez domeny rozumiane są obszary wokół statku, jakie nawigatorzy chcą utrzymać wolne od innych obiektów (domena deklaratywna), a następnie utrzymują wolne od innych obiektów (domena efektywna). Alternatywnym określeniem domeny jest strefa bezpieczeństwa statku.

W drodze badań z udziałem doświadczonych nawigatorów – ankietowych oraz unikalnych badań symulacyjnych w laboratorium ECDIS wyznaczono domeny deklaratywne i efektywne. Jako elementy nowości należy podkreślić:

- wykonanie opisu matematycznego domeny jako elipsy z uwzględnieniem wpływu wielkości i prędkości statku na jej kształt i wielkość;
- wyznaczenie matematycznej zależności między domeną deklaratywną a efektywną (opisano zależność w postaci równania), co pozwala na podstawie deklarowanych odległości wyznaczyć rzeczywiste odległości mijania statków).

T.J. Jakie są Pańskie osiągnięcia?

M.W. Otrzymałem odznaczenie „Zasłużony Pracownik Morza”, nagrodę Rektora AM – zespołowa nagroda I stopnia za działalność naukowo-badawczą (2009 r.).

Najbardziej jednak ucieszyłem się z nagrody Zachodniopomorskie Noble 2013 w dziedzinie nauk o morzu, którą otrzymał nasz zespół pod kierunkiem dr. hab. inż. Zbigniewa Pietrzykowskiego, prof. AM za *Opracowanie i wdrożenie systemu NAVDEC do bezpiecznego prowadzenia obiektu pływającego*.

T.J. A hobby?

M.W. Oczywiście nawigacja elektroniczna, nowoczesne technologie w żegludze.

Wszystkim Panom Doktorom dziękujemy za rozmowę, życząc dalszych sukcesów na niwie naukowo-badawczej, w pracy zawodowej i życiu osobistym.

Teresa Jasiunas

Doktorat z wyróżnieniem

Dnia 17 listopada 2015 roku w Sali Senatu Akademii Morskiej w Szczecinie odbyła się publiczna obrona rozprawy doktorskiej mgr. inż. Waldemara Kostrzewy pt. *Analiza uszkodzeń systemów chłodniczych jednostek rybackich*.

Z Akademii Morskiej w Szczecinie promotorem pracy był dr hab. inż. Cezary Behrendt, prof. nadzw., a promotorem pomocniczym dr hab. inż. Katarzyna Gawdzińska, prof. nadzw., zaś recenzentami: prof. dr hab. inż. Bogusław Zakrzewski z Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie i dr hab. inż. Marcin Ślęzak z Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie

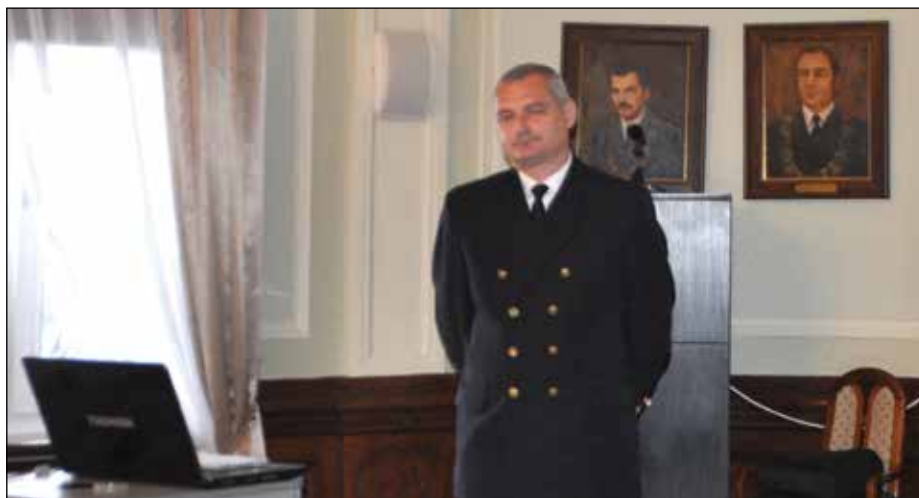
Rada Wydziału Mechanicznego AM przyjęła publiczną obronę rozprawy doktorskiej, podjęła uchwałę o jej wyróżnieniu i nadała mgr. inż. Waldemarowi Kostrzewie stopień naukowy doktora w dziedzinie nauk technicznych, dyscyplinie budowa i eksploatacja maszyn w specjalności siłownie okrętowe.

P.M. Proszę przybliżyć Czytelnikom AAM stopnie drabiny edukacyjnej, po których się Pan wspinał.

W.K. W roku 1989 ukończyłem Technikum Mechaniczne, uzyskując dyplom technika mechanika pojazdów samochodowych. W latach 1989–1994 byłem studentem Wydziału Mechanicznego Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie.

Praktykę zawodową mechanika okrętowego zdobywałem na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej. Od 1994 roku pracuję w Instytucie Nauk Podstawowych Technicznych Akademii Morskiej w Szczecinie jako pracownik naukowo-dydaktyczny, gdzie prowadziłem zajęcia z przedmiotów: mechanika techniczna, podstawy konstrukcji maszyn oraz przez ostatnich kilkanaście lat – komputerowe wspomaganie projektowania CAD.

Od początku mojej pracy w Akademii Morskiej interesuję się tematyką CAD/CAM. Doświadczenie praktyczne w tej dziedzinie uzyskałem, współpracując z wieloma biurami projektowymi, związanymi głównie z branżą morską, co zaowocowało założeniem w 2000 roku w Akademii Morskiej Autoryzowanego Centrum Szkoleniowego ATC, które przeszkoliło ponad 3000 osób z zakresu posługiwania się programem AutoCAD.



fot. A. Nowakowska

P.M. Od kiedy i dlaczego interesuje się Pan dziedziną, którą zwieńcza doktorat?

W.K. Ponieważ tematyka komputerowego wspomaganie projektowania CAD znajduje bardzo szerokie zastosowanie w wielu dziedzinach, moje umiejętności i doświadczenie wykorzystywano wielokrotnie przy realizacji projektów badawczych i dydaktycznych realizowanych na naszej uczelni, w tym projektów współfinansowanych przez Unię Europejską z Instrumentu Finansowego Wspierania Rybołówstwa.

Podczas pracy w jednym z takich projektów (rok 2004): *Opracowanie wytycznych do modernizacji jednostek rybackich w aspekcie zmniejszenia nakładów energetycznych i oddziaływania na środowisko* zapoznałem się z problemami eksploatacji systemów chłodniczych, ich budową i występującymi uszkodzeniami, ważnością tych systemów dla pracy kutrów rybackich oraz zagrożeniami, jakie niosą ich uszkodzenia dla środowiska.

Proces projektowania komputerowego dla większości ludzi kojarzy się jedynie z tworzeniem dokumentacji technicznej. Jednakże w dzisiejszych czasach proces ten wymaga tworzenia często bardzo zaawansowanych modeli 3D wraz z ich wiarygodnym opisem technicznym. Modele takie umożliwiają pozyskiwanie informacji o parametrach fizycznych, dzięki nim potrafimy przeprowadzać testy antykolizyjne, które stanowią bogate źródło wszelkich informacji niezbędnych w procesie projektowania.

Aby stworzyć wiarygodny model, oprócz zależności geometrycznych należy przypisać mu wszelkie dostępne informacje techniczne i eksploatacyjne – często

zaczepnięte z obiektów podobnych. Ze względu na ważność tych problemów, w ramach wspomnianego projektu podjęto się stworzenia bazy danych jednostek rybackich, zawierającej wszelkie dostępne informacje o ewidencjonowanych obiektach. Był to początek gromadzenia danych badawczych, które po dalszej analizie, finalnie przerodziły się w pracę doktorską.

P.M. Komu i czemu mogą posłużyć wyniki Pańskich badań?

W.K. Praca jest w dużej mierze odpowiedzią na zapotrzebowania armatorów i firm związanych z rybołówstwem morskim odnośnie modernizacji jednostek w świetle przepisów i zaleceń Unii Europejskiej i stanowi pierwsze kompleksowe opracowanie dotyczące uszkodzeń systemów chłodniczych jednostek rybackich. Dzięki współpracy z armatorami w trakcie uzupełniania i wprowadzania informacji o ich jednostkach do bazy danych wyniki proponowanej analizy mogą znaleźć zastosowanie przy sporządzaniu wytycznych eksploatacyjnych dla załóg tych jednostek oraz mogą być wykorzystywane przez okrętowe biura konstrukcyjne sporządzające projekty modernizacji lub budowy nowych jednostek.

P.M. Jakie ma Pan plany naukowe na przyszłość? Czy będzie Pan kontynuował rozpoczęte prace?

W.K. Praca ma charakter otwarty, a rozwój badań będzie kontynuowany i skoncentrowany na konsekwentnym zbieraniu danych dotyczących uszkodzeń i ich analizie, zwłaszcza na jednostkach rybackich, na których będą instalowane nowe rodzaje systemów chłodniczych niespoty-

kane jeszcze w polskiej flocie. Planowane jest rozbudowanie bazy danych o modele elementów systemów chłodniczych wraz z przypisaniem im parametrów technicznych i eksploatacyjnych. Modele te posłużą do prognozowania uszkodzeń w celu ich ograniczenia lub wręcz zapobiegania im oraz wiarygodnie określa przyczyny ich powstawania. W przyszłości planowane jest ponadto stworzenie programu ekspertowego, umożliwiającego ocenę jakości systemów chłodniczych rzeczywistych jednostek rybackich i wpływu ich eksploatacji na środowisko morskie.

P.M. Jak nowatorstwo Pańskiej pracy ocenili recenzenci? Które z ich uwag wykorzystał Pan bądź planuje wykorzystać?

W.K. Recenzenci zwrócili uwagę na kilka aspektów pracy, m.in. na to, że na jednostkach były zbierane dane rzeczywiste, które po wprowadzeniu do bazy danych umożliwiają wszelkie analizy statystyczne z uwzględnieniem wszelkiego rodzaju kwerend, na możliwość zaimplementowania zastosowanej analizy przy sporządzaniu wytycznych eksploatacyjnych dla załóg jednostek rybackich, a także wykorzystywanie wyników tej analizy przez okrętowe biura konstrukcyjne, co niewąt-

pliwie może przyczynić się do poprawy jakości pracy systemów chłodniczych na tych jednostkach. Zwrócono uwagę na sklasyfikowanie i usystematyzowanie (po raz pierwszy) uszkodzeń systemów chłodniczych przez podział ich na 7 kategorii głównych oraz uzupełnienie zastosowanej w pracy analizy diagramu Ishikawy o wagi poszczególnych przyczyn, co pozwoliło wartościować przyczyny mające wpływ na dane uszkodzenie i zastosować tę metodę po raz pierwszy w stosunku do analizy uszkodzeń systemów chłodniczych jednostek rybackich. Na pewno będę chciał wykorzystać w dalszej pracy cenną uwagę prof. Bogusława Zakrzewskiego odnośnie możliwości zastosowanie wskaźnika TEWI (czyli całkowitego równoważnika tworzenia efektu cieplarnianego) do oceny całych siłowni kutrów rybackich. Wiem, że takie badania są już prowadzone w Europie dla przemysłu samochodowego. Ponieważ wszystkie urządzenia na kuterach rybackich, które wykorzystują energię elektryczną, wpływają pośrednio na tworzenie się efektu cieplarnianego poprzez emisję CO₂ w trakcie wytwarzania tej energii, zasadnym więc wydaje się określenie analogicznego wskaźnika do oceny całych siłowni kutrów rybackich.

P.M. Za co została wyróżniona Pańska praca?

W.K. Mogę jedynie powoływać się na pozytywne opinie recenzentów odnośnie oryginalnego opracowania istotnego zagadnienia naukowego, którym jest ocena prawdopodobieństwa uszkodzeń systemów chłodniczych na jednostkach rybackich na podstawie zebranych danych oraz ich wpływu na ochronę zdrowia ludzi i środowiska. Myślę, że wybór tematyki jest trafny i aktualny, a poruszane zagadnienia są interesujące z punktu widzenia inżynierskiego, mając jednocześnie wartość praktyczną dla armatorów i firm związanych z rybołówstwem morskim.

P.M. Czego Panu życzyć w roku 2016 i czego Pan życzyłby studentom?

W.K. W nadchodzącym roku życzyłbym sobie i wszystkim pracownikom przede wszystkim większego zainteresowania prowadzonymi na naszej uczelni badaniami ze strony przemysłu związanego z gospodarką morską, a dla studentów możliwości czynnego udziału w takich badaniach i docenienia ich umiejętności nabytych podczas studiów na naszej uczelni przez potencjalnych pracodawców.

Paulina Mańkowska

FINAŁ PLEBISCYTU NA MISTRZA MOWY POLSKIEJ

Po eliminacjach w dniu 15 czerwca na Zamku Królewskim w Warszawie zaproszono finalistów plebiscytu na najlepiej mówiących Polaków do Chorzowa w dniu 21 września na galę finałową. Gościny udzielił finalistom Leszek Mikos, laureat z roku 2014, właściciel hotelu *Best Western Premier* w Katowicach, niedaleko Chorzowskiego Domu Kultury, gdzie odbyła się uroczystość. Dziesięciu nominowanych miało na wystąpienie tylko po 2 minuty.

Nasz laureat, kpt. ż.w. Józef Gawłowicz w dziedzinie prozy zacytował morski epizod z noweli Gombrowicza *Zdarzenia na Brygu Banbury*:

„Pierwszy oficer za niewielką opłatą zgodził się odstąpić mi swojej kajuty. Ale wkrótce morze zaczęło się wzdymać i napadła mnie choroba morska z taką siłą, o jakiej dotychczas nigdy nie słyszałem. Oddałem morzu wszystko, co miałem do oddania, i jęczałem, będąc próżny jak pusta butelka i nie mogąc zadośćuczynić żądaniom żywiołu, który domagał się jeszcze, jeszcze.. W udręce fizycznej i mo-



foto: T. Kwiatkowski

ralnej, z powodu nieznośnej czczości pożałem kołdrę, poduszkę i roletę, ale żadna z tych rzeczy nie pozostała we mnie dłużej niż na sekundę. Pożałem jeszcze pościel i bieliznę pierwszego oficera, którą miał w kuferku, znaczoną literami B.B.S. – lecz i to było w wym wewnątrz gościem jedynie”.

Kolejny cytat z twórczości tego pisarza nie oszczędzający artystów:

„Pianista dosiadłszy Brahmsa galopował. Galopował z towarzyszeniem orkie-

stry i po krótkiej chwili nikt już na sali nie wiedział, co jest grane, bo doskonałość artysty nie pozwoliła skupić się na Brahmsie, a doskonałość Brahmsa odwracała uwagę od artysty”.

Z poezji Gawłowicz zacytował fragment opisu pewnego księdza z *Pana Tadeusza*:

„Miał on nad prawym uchem, nieco wyżej skroni płachtę wyciętej skóry na szerokość dłoni i w brodzie ślad niedawny lancy lub postrzału – ran tych nie doznał pewnie przy czytaniu mszału”. Chodzi oczywiście o ks. Robaka – Jacka Soplicę.

O sobie kapitan Gawłowicz powiedział, że pływał na statkach trzy lata dłużej niż kapitan „Titanica” (z tym, że nikogo nie utopił) oraz że od siedmiu lat pracuje w dziale promocji Akademii Morskiej w Szczecinie. Po obradach jury wydało werdykt: 1. Magdalena Zawadzka, 2. Piotr Hankus, 3. Grzegorz Miecugow. Finaliści, którzy nie znaleźli się „na podium”, otrzymali jednak na własność biało-czerwone szarfy „Mistrza Mowy Polskiej” z prawem ich publicznego prezentowania. **TJ**

Wizyta delegacji z Państwowej Akademii Morskiej z Batumi w Gruzji

W dniach 13–14.11.2015 r. naszą uczelnię odwiedziła trzyosobowa delegacja z Państwowej Akademii Morskiej z Batumi w Gruzji (Batumi State Maritime Academy).



Zdjęcie (fot. A.Soboń)

■ Delegacja z Batumi State Maritime Academy i przedstawiciele Akademii Morskiej w Szczecinie (od lewej: dr inż. kpt. ż.w. Andrzej Bąk, prof. nadzw. AM – Prorektor ds. Morskich, Magdalena Markiewicz – kierownik Działu ds. Obcokrajowców i Wymiany Międzynarodowej, Teona Dzeladze – koordynator Projektów Międzynarodowych i Certyfikacji w BSMA, prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Stanisław Gućma – Rektor AM, Irakli Katsadze – Główny Prorektor BSMA, Mamuka Baramidze – kierownik Biura Rektora BSMA, dr inż. II of. mech. okr. Piotr Treichel – Prorektor ds. Nauczania)

Podczas spotkania z władzami Akademii i dziekanami wydziałów omawiane były możliwości współpracy przede wszystkim w zakresie edukacji i wymiany osobowej, zarówno kadry, jak i studentów. Obie strony zainteresowane były również wspólnym aplikowaniem o środki do programu ERASMUS+, który umożliwia współpracę z krajami nienależącymi do Unii Europejskiej.

W dalszej części wizyty goście zwiedzili laboratoria i symulatory wydziałów Nawigacyjnego i Mechanicznego. Największe wrażenie zrobiła na nich trójtorowość procesu nauczania prowadzonego przez naszą Akademię, która zakłada nauczanie teorii oraz jej weryfikację poprzez zajęcia praktyczne na symulatorach i praktyki odbywane w warunkach autentycznych, tj.

na pokładzie statku czy w firmie z sektora TSL. Delegacja z BSMA zwiedziła również nasz Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego, gdzie zainteresowanie wzbudziły przede wszystkim kursy z obsługi łodzi zrzutowej oraz kursy bezpieczeństwa pracy na wysokościach dla pracowników turbin wiatrowych. Kolejnym punktem wizyty było spotkanie z pracownikami Studium Nauczania Języków Obcych oraz z Działem Nauczania i Certyfikacji.

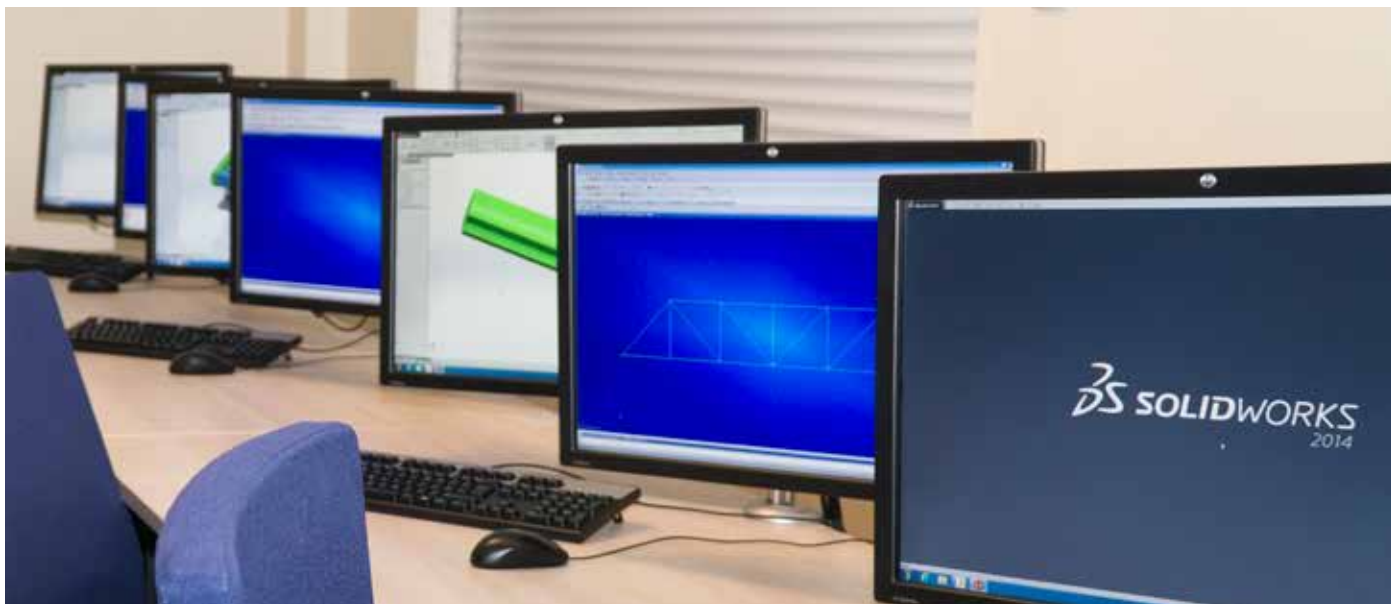
Goście dopytywali o nasze sprawdzone metody efektywnego nauczania języków obcych i dzielili się swoimi spostrzeżeniami w tym zakresie. Ostatnim punktem wizyty było zwiedzanie statku szkoleniowo-badawczego Nawigator XXI, na którym być może kilkoro studentów BSMA rocznie odbywać będzie praktyki morskie.

Wizyta przebiegła w partnerskiej atmosferze i wszystko wskazuje na to, iż w niedługim czasie Akademia Morska w Szczecinie rozpocznie współpracę z Akademią Morską z Batumi.

Państwowa Akademia Morska z Batumi – Batumi State Maritime Academy kształci ok. 2000 studentów rocznie na dwóch wydziałach: Morskim (nawigacja; mechanika okrętowa; elektryka okrętowa; zarządzanie transportem morskim) oraz Biznesu i Zarządzania (logistyka w transporcie morskim; zarządzanie portami; turystyka, bankowość). Kampus uczelni jest położony nad samym brzegiem Morza Czarnego, w samym centrum Batumi.

Magdalena Markiewicz

CENTRUM ANALIZY RYZYKA EKSPLOATACJI STATKÓW



fot. T. Kwiatkowski

Centrum ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu w transporcie morskim, jak również bezpieczeństwa na obszarach portowych Bałtyku.

Centrum powstało w wyniku realizacji projektu Akademii Morskiej w Szczecinie. Jest to jedyny tego typu ośrodek badawczy w kraju. Realizuje:

- badanie pasów ruchu statków na trasach żeglugowych, torach podejściowych, kanałach portowych;
- badanie strumieni ruchu statków na trasach żeglugowych, torach podejściowych, kanałach portowych w aspekcie ich parametrów techniczno-eksploatacyjnych;
- badanie strumieni transportu ładunków ze szczególnym uwzględnieniem ładunków niebezpiecznych na trasach żeglugowych, torach podejściowych, kanałach portowych;
- badanie tras żeglugowych w zakresie ich dostosowywania do strumieni ruchu statków;
- badanie potencjalnych skutków kolizji statków lub statku z budowlą hydrotechniczną, w tym z infrastrukturą *off-shore* i rurociągami podwodnymi;
- badanie potencjalnego obszaru skażenia ekosystemu będącego efektem kolizji statku;
- określenie metodą symulacyjną

zakresu technicznego uszkodzenia statku będącego efektem kolizji;

- określenie metodą symulacyjną zakresu technicznego uszkodzenia budowli hydrotechnicznej, w tym infrastruktury *off-shore* i rurociągu podwodnego;
- optymalizację portowych urządzeń hydrotechnicznych;
- określenie rozkładu błędów człowieka w różnej grupie zawodowej;
- planowanie akcji ratunkowej i usuwania skutków awarii.

Centrum Analizy Ryzyka Eksploatacji Statków realizuje prace badawcze oraz zlecone w zakresie bezpieczeństwa na morzu, obszarach portowych i obiektów *off-shore*. Wyposażone zostało w siedem nowoczesnych specjalistycznych urządzeń badawczych, oprogramowanie analityczne oraz urządzenia wspomagające prezentację i archiwizację wyników prac badawczych.

System IWRAP MK składa się ze stacji roboczej i specjalistycznego oprogramowania. Jest narzędziem, które pozwala na oszacowanie poziomu ryzyka manewrujących statków na danym akwenie. Na

podstawie intensywności rozkładu ruchu system pozwala skutecznie ocenić i oszacować liczbę kolizji i wejść na mieliznę i innych zdarzeń niepożądanych w ciągu badanego okresu czasu w określonym obszarze nawigacyjnym. Ocena ryzyka nawigacyjnego za pomocą tego systemu jest oparta o informacje otrzymane z systemu AIS (Automatic Identification System – Systemu Automatycznej Identyfikacji Statków), co pozwala na znacznie dokładniejszą analizę.

System GOLDSIM wykorzystuje do analizy danych wejściowych metodę Monte Carlo. Metoda wykorzystywana jest do modelowania złożonych, rzeczywistych systemów oraz oceny ryzyka występującego w tych systemach. Elastyczność systemu, oparcie na graficznej symulacji prawdopodobieństwa oraz wyspecjalizowane moduły wspierające modelowanie w zakresie transportu masowego umożliwiają budowę modelu „systemu totalnego”, opisującego interakcje i zależności pomiędzy poszczególnymi czynnikami, mającymi wpływ na każdego rodzaju zagrożenia środowiskowe w tym transportu wodnego, zarówno morskiego i śródląd-

dowego. W kontekście prowadzonych przez Centrum badań naukowych nad ryzykiem eksploatacji obiektów pływających i budowli hydrotechnicznych, system wykorzystywany jest do wyznaczania funkcji gęstości prawdopodobieństwa, zwłaszcza zdarzeń rzadkich spotykanych w transporcie wodnym poprzez zastosowanie metody Monte Carlo. Dzięki niemu możliwe jest prowadzenie analiz dotyczących eksploatacji portów i floty i tworzenie na ich podstawie regulacji prawnych pozwalających między innymi na obniżanie poziomu ryzyka umożliwia również symulowanie zdarzeń przyszłych na potrzeby wnioskowania z zarejestrowanych zdarzeń historycznych.

System DNV PHAST jest systemem do analizy i zarządzania ryzykiem w przypadku wycieku i rozprzestrzeniania się substancji z różnego rodzaju zbiorników w tym statków przewożących ładunki ciekłe (np. gazy skroplone). Umożliwia obliczenie ilości początkowego wycieku, rozprzestrzeniania się substancji w trakcie wycieku do atmosfery i wody, umożliwia określenie stopnia mieszania się i rozcieńczania substancji z powietrzem oraz jego skutków toksycznych i palnych. System zawiera szeroki zakres modeli wycieków (wyciek i pęknięcie linii na krótkim lub długim rurociągu, katastrofalne pęknięcia, awarie zaworów bezpieczeństwa, zawalenie się pokrywy zbiornika, wyciek oparów do atmosfery, wyciek oparów w nadbudówce) i rozprzestrzeniania się substancji palnych, wybuchowych i toksycznych.

System ESRI składa się z urządzeń, oprogramowania oraz baz danych, wśród których wymienić można: ArcInfo – kompleksowy system tworzenia, gromadzenia, aktualizowania, analizowania, tworzenia map oraz wizualizacji danych w środowisku GIS; Nautical Solution – umożliwia zarządzanie dużą ilością danych, tworzenie standaryzowanych morskich baz danych i map. Oparty jest na platformie GIS. Moduł pozwala w szczególności na tworzenie: elektronicznych map nawigacyjnych w formacie S-57 zatwierdzonym przez Międzynarodową Organizację Hydrograficzną, jak również map papierowych oraz innych map i planów według potrzeb użytkownika; Mapping & charting – umożliwia wysokiej jakości wizualizację danych w zobrazowaniach przestrzennych i dostarczenie map kartograficznych z zwizualizowanymi procesami transportowymi realizowanymi w danej organizacji.

System NASTRAN wykorzystuje Metodę Elementów Skończonych (MES) do przeprowadzania analiz dotyczących procesów niszczenia (np. kadłuba statku, budowli hydrotechnicznych). Pozwala na analizę zjawisk dynamicznych, szybkozmiennych oraz silnie nieliniowych, z nieliniowościami pochodzącymi od zastosowanych materiałów, dużych przemieszczeń, zagadnień kontaktowych oraz problemów wielkoskalowych o milionach stopni swobody (DOF). System zapewnia wiele różnorodnych metod odwzorowawczych umożliwiających użytkownikowi dowolne manipulowanie obiektem w aspekcie geometrii i odwzorowania siatki. Złożony wieloelementowy model może zostać wyświetlany za pomocą metod, takich jak np.: linie konturowe, pole ograniczające oraz przezroczystość. Wizualizacja gotowego obiektu może być prezentowana w trybie równoległym oraz perspektywy wirtualnej. System pozwala na wykonanie trójwymiarowych modeli za pomocą takich funkcji jak: modelowanie zakrzywień, modelowanie powierzchni, modelowanie brył, rozciąganie, wyciąganie, przycinanie i obracanie.

System SOLID WORKS umożliwia modelowanie systemów technicznych w oparciu o zaawansowane narzędzia do analizy cyklu życia systemu technicznego, umożliwiające przeprowadzenie badań w zakresie wpływu produktu na środowisko naturalne podczas jego wytwarzania, eksploatacji i likwidacji. Wpływ na środowisko oceniany jest według takich czynników jak „śląd węglowy” oraz „całkowita ilość zużytej energii”. SolidWorks Simulation Professional poszerza swoją funkcjonalność o analizę ruchu. Jest to nowa, sekwencyjna metodyka budowania symulacji. Symulacja składa się z serii zadań, które zostają wykonane według ściśle określonych przez nas zdarzeń. Mogą to być informacje z sensorów takich jak VDR bądź inne zdefiniowane zadania, np. poszczególne pozycje statków tuż przed kolizją. Zadania obsługują nie tylko ruch komponentów, ale mogą sterować włączaniem i wyłączaniem wiązań między komponentami biorącymi udział w ruchu. Analiza ruchu opartego na zdarzeniach, dzięki swojemu sekwencyjnemu charakterowi, to idealne rozwiązanie w procesie analizy skutków kolizji statków lub kolizji statku z elementem brzegowym.

System AIS składa się ze stacji centralnej oraz specjalistycznego oprogramowania spełniającego międzynarodowe wymagania i regulacje dotyczące syste-

mów AIS (*Automatic Identification System* – Systemu Automatycznej Identyfikacji Statków), m.in. IMO, IEC, SOLAS. Służy do monitorowania ruchu statków na wybranym akwenie oraz do archiwizacji otrzymywanych informacji celem ich późniejszej analizy. System wykorzystywany jest do tworzenia map elektronicznych z wieloma danymi nawigacyjnymi m.in. obiektami z radarów, pozycjami statków, wektorami obiektów pływających. System wyposażony jest w funkcję predykcji pozwalającą na ocenę sytuacji nawigacyjnej pod kątem bezpieczeństwa manewrowania statków na wybranym akwenie.

Uzupełnieniem aparatury badawczej jest oprogramowanie analityczne:

STATISTICA jest zaprojektowana do pracy w różnorodnych środowiskach badawczych – wszędzie tam, gdzie zespół analizuje wspólne dane i korzysta z zalet pracy grupowej. Oprogramowanie umożliwia: efektywną pracę grupową, współdzielenie wiedzy i współpracę użytkowników, łatwe i szybkie pobieranie danych z zewnętrznych źródeł danych, z możliwością ich przetwarzania na serwerze (bez tworzenia lokalnej kopii przetwarzanych danych), automatyczne monitorowanie danych, automatyczne reagowanie, rozpowszechnianie danych oraz wygodne administrowanie systemem.

ITEM wykorzystywany jest do ilościowej oceny i zarządzania ryzykiem, a w szczególności do identyfikacji zagrożeń i głównych czynników tych zagrożeń, integracji ich na osi czasu, wskazanie sekwencji zdarzeń, określenie prawdopodobieństwa porażki, rankingu zagrożeń i analiza wrażliwości. Wykorzystuje m.in. metodologię Drzewa zdarzeń do graficznej prezentacji logicznych interakcji i prawdopodobieństwa wystąpienia czynników usterek i innych zdarzeń w systemie.

Budowa centrum ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu w transporcie morskim, jak również bezpieczeństwa na obszarach portowych Bałtyku (w tym m.in. nowo budowanego portu zewnętrznego w Świnoujściu). Zastosowane technologie przy budowie centrum promują na polskim rynku najlepsze rozwiązania technologiczne spełniające polskie i europejskie przepisy oraz normy, między innymi w zakresie ochrony środowiska.

Paulina Mańkowska

na podstawie: www.innoam.pl

www.zielonaenergetyka.eu

www.maritimerisk.eu

Uroczyste otwarcie Centrum Badania Paliw, Cieczy Roboczych i Ochrony Środowiska



zdjęcia: T. Kwiatkowski

Od października br. w naszej uczelni działa nowe laboratorium innowacyjnych badań. Centrum Badania Paliw, Cieczy Roboczych i Ochrony Środowiska jest pierwszym w Polsce laboratorium z takim wyposażeniem.

Prowadzone tam będą badania m.in. dla podmiotów eksploatujących maszyny z branży morskiej i lądowej oraz firm i instytucji działających w zakresie ochrony środowiska, pozwalające na poszerzenie wiedzy na temat paliw, olejów i innych cieczy eksploatacyjnych maszyn.

W ramach inwestycji przeprowadzono remont i przebudowę pomieszczeń na potrzeby laboratorium oraz zakup nowoczesnej aparatury badawczo-rozwojowej. W efekcie na Wydziale Mechanicznym przy ul. Willowej powstało nowoczesne laboratorium umożliwiające prowadzenie innowacyjnych badań: nad emisją spalin

po spalaniu paliw pochodzenia roślinnego, biopaliw, LNG; nad jakością rozpylenia paliw i odpadów ropopochodnych; nad skutecznością oczyszczenia wód zaolejonych; problematyką tribologiczną w eksploatacji.

Działalność centrum pozwala uczelni na wykorzystanie jej potencjału badawczego przez podmioty gospodarcze w zakresie poprawy i zmiany stosowanych rozwiązań technologicznych. Akademia Morska w Szczecinie jest jedną z nielicznych jednostek naukowo-badawczych w Polsce, która posiada potencjał merytoryczny do prowadzenia badań w zakresie diagnostyki oraz oceny stanu technicznego silników i układów hydraulicznych

maszyn, a także płynów eksploatacyjnych. Daje również możliwość rozwoju dziedziny badań naukowych w zakresie paliw i cieczy roboczych, przy wykorzystaniu odpowiedniej aparatury badawczej do prowadzenia kompleksowych badań naukowych w tym zakresie. Natomiast w skali kraju i Europy podwyższa stopień konkurencyjności regionu – przyczynia się do tworzenia, patentowania i komercjalizacji nowych, innowacyjnych rozwiązań technologicznych. Tym samym może być źródłem budowania przewagi konkurencyjnej podmiotów branży morskiej, transportu lądowego, przemysłu oraz przewagi energetycznej. Najbliższe laboratorium

realizujące badania w zakresie analizy paliw i olejów oraz powiązanej z nimi diagnostyki urządzeń to Laboratorium DNV w Oslo.

NOWOCZESNE SPECJALISTYCZNE URZĄDZENIA BADAWCZE

Powstały w Akademii Morskiej w Szczecinie jedyny tego typu ośrodek badawczy w kraju wyposażony jest w 8 nowoczesnych specjalistycznych urządzeń badawczych oraz niezbędne wyposażenie umożliwiające realizację:

- badań i prac badawczych dotyczących określenia obecnego i prognozowania stanu paliwa lub innych cieczy roboczych oraz ich optymalnego wykorzystania – np. badanie czy paliwo jest bezpieczne i jaki jest jego skład; wskazywanie czy jest ono adekwatne do potrzeb i wymagań poszczególnych maszyn i urządzeń; badanie emulgowania oleju (czyli np. czy nie ma w nim zbyt dużo wody, czy należy go oczyścić, czy nadaje się jeszcze do pracy) oraz określanie jego właściwości smarnych, identyfikowanie stopnia zużycia i korozji poszczególnych elementów silników i układów hydraulicznych.

- badania odpadów ropopochodnych i ich składu, tj. w szczególności odpadów powstających w procesie oczyszczania paliw i olejów oraz powstających w wyniku wód zaolejonych. Pozwoli to określić najskuteczniejszą metodę ich utylizacji.

Zakupiony do laboratorium sprzęt wart jest ponad 2 200 000 złotych, najdroższym z nich jest aparat do określania liczby cetanowej oraz analizator wielkości, kształtu i liczby cząstek.

Przykładowe stanowiska badawcze:

1. Analizator kształtu, wielkości i liczby cząstek – urządzenie pozwala na zaawansowane pomiary wielkości cząstek i kształtu cząstek w zakresie pomiarowym



od 0,5 mikrometrów do kilku milimetrów.

2. Chromatograf gazowy z detektorem płomieniowo-jonizacyjnym – do oznaczania składu paliw (skład węglowodorowy, zawartość estrów kwasów tłuszczowych w biopaliwach, zawartość tlenowych związków organicznych). Aparat umożliwia detekcję zarówno związków organicznych, jak i nieorganicznych.

3. Aparat do oznaczania pochodnej liczby cetanowej – wykonuje precyzyjny pomiar opóźnienia zapłonu w opatentowany sposób, który jest następnie przeliczany automatycznie na liczbę cetanową. Aparat ma zastosowanie do wszystkich typów olejów napędowych oraz ich mieszanin włączając, biopaliwa i produkty zawierające dodatki poprawiające liczbę cetanową. Liczba cetanowa jest podstawową miarą jakości spalania oleju napędowego. Większa liczba cetanowa oznacza mniejsze opóźnienie zapłonu i lepszą jakość spalania.

4. Aparat do automatycznego miareczkowania potencjometrycznego – do oznaczania liczby kwasowej i zasadowej. Aparat umożliwia określenie ilości związków kwaśnych w paliwie, które mogą być przyczyną przyspieszonego zużycia aparatury wtryskowej silnika.

5. Aparat do oznaczania temperatury płynięcia i mętnienia – umożli-

wia oznaczanie temperatury płynięcia i mętnienia w ultraniskich temperaturach poniżej -90°C . Oznaczanie temperatury mętnienia pozwala na określenie temperatury, w jakiej parafinowe składniki produktu mogą wytrącać się, co może być przyczyną zatykania instalacji rurowych i filtrów lub pogarszania się własności użytkowych w przypadku olejów. Temperatura płynięcia jest tą najniższą, w jakiej produkt płynie. Informacja ta ma szczególne znaczenie w odniesieniu do produktów, które muszą być wypompowane po okresie przechowywania.

6. Półautomatyczny aparat do badania własności demulgujących olejów i cieczy roboczych – do pomiaru czasu rozdziału emulsji.

7. Miernik do pomiaru wilgotności oleju elektroizolującego – do określania stopnia zawilgocenia olejów i smarów.

8. Automatyczna destylarka – oznaczanie składu frakcyjnego produktów naftowych oferująca najwyższą precyzję wykonywania destylacji atmosferycznej.

9. Ultraszybka kamera – do analizy rozpylenia strugi paliwa w silnikach z zapłonem samoczynnym.

10. Aparat do oznaczania korozji – umożliwia badanie korodującego działania olejów transformatorowych i innych w zakresie od temperatury otoczenia do 250°C .

Bogna Bartkiewicz



Projekt realizowany był w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego (1.2.2 Infrastruktura B+R). Jego budżet to prawie 4 mln złotych. Badania planowane do wdrożenia przez Akademię Morską w Szczecinie wpisują się w jej misję i strategię i jednocześnie dotyczą technologii priorytetowych wskazanych w Narodowym Programie Foresight 2020.



Kompania honorowa istnieje od początku powstania pierwszej szkoły morskiej w Szczecinie. Wykonuje w imprezach uczelnianych, jubileuszowych, marynistycznych, m



Na dzień dzisiejszy Kompanię Honorową AM tworzy około czterdziestu studentek i studentów wszystkich wydziałów uczelni. Studenci – uczestnicy kompanii – godnie promując uczelnię, są wzorem zaangażowania, sumienności i zdyscyplinowania oraz właściwego propagowania tradycji wychowania morskiego, łącząc proces nauczania z nieobowiązkowymi zajęciami związanymi z reprezentowaniem uczelni w składzie Kompanii Honorowej. Uczestniczą również aktywnie w rozśławianiu Akademii Morskiej w Szczecinie poprzez udział w targach edukacyjnych w kraju i za granicą, a także w spotkaniach z młodzieżą szkół ponadgimnazjalnych, przedstawiając ofertę dydaktyczną Akademii.

st. chor. szt. rez. Andrzej KRYSIAK
Dowódca Kompanii Honorowej



Zdjęcia: archiwum kompanii,
T. Kwiatkowski

zadania dla uczelni oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Pododdział do tej pory uczestniczył wielokrotnie w paratach na prośbę władz miejskich oraz instytucji związanych z morzem.



5 LAT W SZEREGACH KOMPANII HONOROWEJ

Redakcji AAM udało się porozmawiać ze studentką pierwszego roku studiów doktoranckich na Wydziale Mechanicznym – **Elwirą Kałkowską**, będącą najdłużej w składzie Kompanii Honorowej, na temat tego zaszczytnego miejsca, które zajmuje.

P.M. Jak trafiła Pani do składu kompanii?

E.K. Podczas mojej pierwszej inauguracji roku akademickiego ogromne wrażenie wywarło na mnie wystąpienie kompanii. Zamarzyłam, by znaleźć się w jej szeregach. Jeden z wykładowców poradził mi, bym śledziła aktualne wydarzenia na stronie internetowej. Zrządzeniem losu akurat odbywała się rekrutacja, bez namysłu wpisałam się zatem na listę chętnych do udziału w niej. Wyznaczonego dnia pojechałam na plac przy ul. Żołnierskiej, gdzie odbywały się „eliminacje”. Chorąży pokazał nam co robić i grupa-



mi przemaszerowywaliśmy przez plac. W tym przemarszu od razu widać było, kto się nadaje. Ja byłam w grupie szczęśliwców, do których chorąży nie miał uwag. Mnie i kilku innym osobom kazał przejść na bok, wtedy nie wiedzieliśmy jeszcze co to oznacza. Dopiero, gdy nam pogratulował, zrozumiałam, że moje marzenie właśnie się spełnia.

P.M. Jak wspomina Pani swoje pierwsze wystąpienie?

E.K. To był niemały stres! Pierwszy raz wystąpiłam na inauguracji na swoim drugim roku studiów. Z Kutna oddalonego o jakieś 500 kilometrów od Szczecina przyjechali moi rodzice i ciocia – dla nich też było to wielkie wydarzenie. Wszystko udało się znakomicie, a później było już tylko lepiej.

P.M. Czy te wystąpienia na uroczystościach są dla Was stresujące?

E.K. Poziom przygotowania nas przez chorążego jest wystarczający do tego, abyśmy byli spokojni, że wszystko uda się perfekcyjnie. Musimy jeszcze zadbać o to, by wyglądać identycznie – pas ma być zapięty u każdego na tej samej wysokości – między drugim a trzecim rzędem guzi-

ków, dyskretny makijaż, brak kolczyków, u chłopców – brak jakichkolwiek śladów zarostu. Treningi i liczne próby (najczęściej o 7 rano) nie przygotowują nas jednak do każdej sytuacji. Dwa lata temu, podczas uroczystości rozpoczęcia roku akademickiego był upalny dzień, a my przez dwie godziny w ciemnych mundurach staliśmy na baczność, dwie dziewczyny z kompanii zemdlały. To są sytuacje, których nie sposób przewidzieć i one mogą stanowić czynnik stresujący.

P.M. A zdarzają się jakieś wpadki? Sytuacje śmieszne?

E.K. Tak, ale tylko na próbach! (śmiech). Najczęściej ktoś tupnie podczas komendy „baczność”, kiedy tupać nie należy. Mnie osobiście raz przydarzyła się zabawna sytuacja podczas warty przy pomniku „Tym, którzy nie powrócili z morza”. Mała dziewczynka dostała od swojej mamy znicz do postawienia pod pomnikiem. Dziewczynka zaś postawiła go pod moimi nogami. Ludzie zaczęli się śmiać. To dobrze, że jednak nie mi był on poświęcony (śmiech).

P.M. Od jakiegoś czasu zajmuje Pani szczególne miejsce w kompanii...

E.K. Od około trzech lat należę do pocztu flagowego. Stanowią go trzy osoby niosące flagę Polski, która podczas uroczystości inauguracyjnej i Święta Szkoły wciągana jest na maszt. W kompanii jest jeszcze 3-osobowy poczet sztandarowy, niosący sztandar szkoły. Pozostali to tzw. oddział, czyli studenci ustawieni w szyku.

P.M. Podczas jakich uroczystości można Was zobaczyć?

E.K. Głównie szkolnych i jubileuszowych, związanych z instytucjami morskimi. Co roku uczestniczymy w obchodach rocznicy zatonięcia promu „Jan Heweliusz”, w Święcie Szkoły i oczywiście inauguracji roku akademickiego. Obchodzimy Dzień Flagi Narodowej 2 maja i pełnimy wartę honorową podczas Święta Zmarłych na Cmentarzu Centralnym oraz przy pomniku „Tym, którzy nie powrócili z morza”. Okolicznościowo występujemy też na pogrzebach osób związanych z uczelnią i morzem. Moim marzeniem jest, by kompania honorowa wzięła udział... podczas mojego ślubu.

P.M. Tego życzymy Pani z całego serca! Dziękuję za rozmowę.

Paulina Mańkowska

SPOTKANIE PARTNERÓW PROJEKTU ESABALT



Dnia 2 października 2015 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie odbyło się kolejne (trzecie) spotkanie robocze projektu ESABALT (Enhanced Situational Awareness to Improve Maritime Safety in the Baltic) realizowanego przez partnerów z Finlandii, Szwecji i Polski.



fot. T. Kwiatkowski

■ Na zdjęciu osoby uczestniczące w spotkaniu (od lewej): dr inż. Paweł Banaś (AM), Philippe Ghawi (SSPA, Szwecja), Justyna Stojek (AM), dr inż. kpt. ż.w. Piotr Wołęjsza (AM), Sarang Thombre (FGI, Finlandia), Olli Seppälä (Furuno, Finlandia), dr hab. inż. Zbigniew Pietrzykowski, prof. AM.

Projekt posiada status projektu flagowego w Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR – *Strategy for the Baltic Sea Region*) i został dodany do Planu Działania w tej Strategii ogłoszonym w czerwcu br., o czym pisaliśmy już w poprzednim numerze AAM.

Głównym celem projektu ESABALT jest opracowanie studium wykonalności systemu ostrzegania przed zagrożeniami dla wszystkich jednostek pływających po Morzu Bałtyckim, który obejmowałby system monitorowania ruchu statków w czasie rze-

czywistym, system obserwacji środowiska morskiego oraz system zapobiegania wypadkom morskim, w tym kolizjom statków.

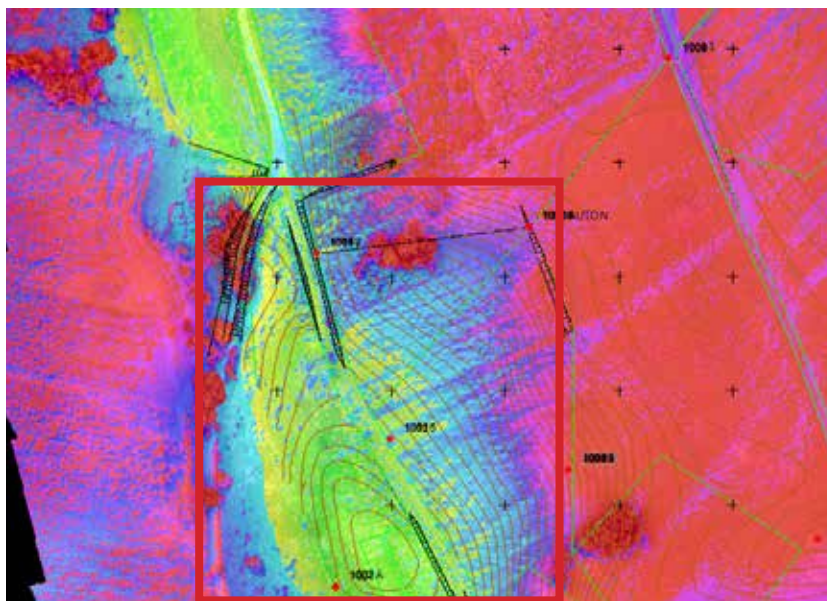
Podczas spotkania omówiono dotychczasowe wyniki prac nad projektem, w tym wyniki analizy możliwości spełnienia przez system stawianych mu wymagań systemowych i użytkownika. Równie ważna była dyskusja nad kontynuacją projektu prowadząca do realizacji w pełni działającego systemu.

Zbigniew Pietrzykowski

Poligon testowy dla dronów

Bezzałogowe Systemy Latające (ang. *Unmanned Aerial System* – UAS) z miesiąca na miesiąc cieszą się coraz większym zainteresowaniem ze względu na ich szerokie zastosowania.

Drony nadają się idealnie do opracowywania materiałów promocyjnych firm marketingowych, jednak najczęściej wyniki ich pomiarów w postaci ortofotomap i *Numerycznych Modeli Terenu* wykorzystuje się w dziedzinach powiązanych z geodezją. Studenci Koła Naukowego Geodezji i Kartografii „Metiri” postanowili podążać za nowinkami technicznymi i założyli pierwszą w Polsce, położoną na tak zróżnicowanym terenie, bazę kalibracyjną dla dronów. Prace przeprowadzono w dniach 19.06–20.06.2015 r. w Kaliszu

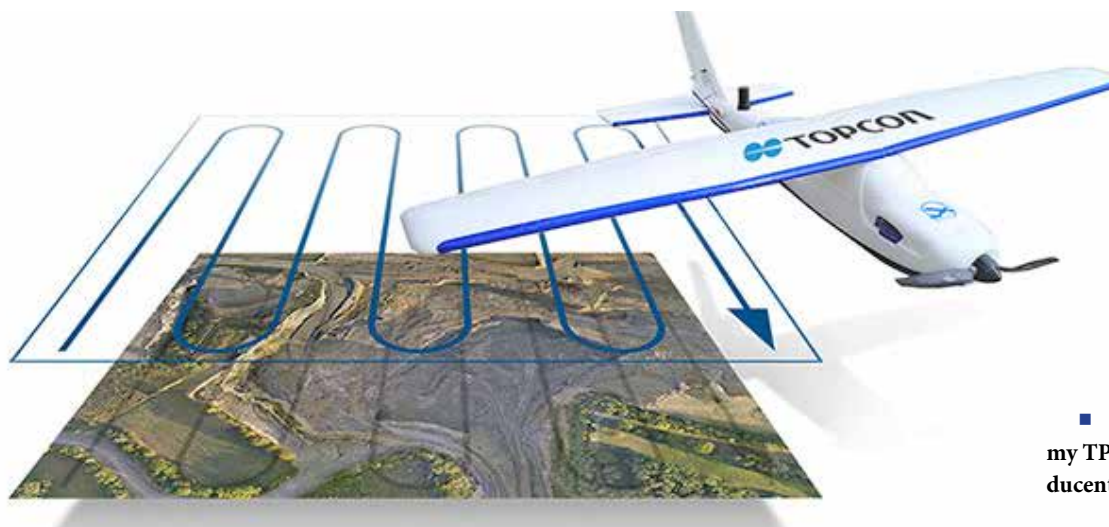


Obszar poligonu testowego dla dronów (wewnątrz prostokąta) na tle ukształtowania terenu, przedstawionego za pomocą numerycznego modelu pokrycia terenu

Pomorskim (powiat drawski). Prace rozpoczęły się od wywiadu terenowego, dzięki czemu możliwy był wybór optymalnego obszaru do założenia osnowy geodezyjnej (fotopunktów). Zgodnie z geodezyjną i fotogrametryczną sztuką punkty osnowy powinny być łatwo identyfikowalne z ziemi i powietrza, a jednocześnie trwale zastabilizowane w terenie. Dodatkowo lokalizacja powinna dać możliwość bezpośredniego pomiaru i widoczności na sąsiednie punkty. Każdy uczestnik wyjazdu założył własny punkt poprzez wybór

odpowiedniego miejsca, wykopanie dołu oraz posadowienie znaku geodezyjnego wraz z podcentrem. Po wykonaniu wszystkich czynności fotopunkty zostały pomierzone za pomocą odbiornika GNSS-RTK South S82. Studenci zapoznali się z zasadą pomiaru, ustawieniami i konfiguracją urządzenia. W następnym

dniu zostały wykonane pomiary fotopunktów za pomocą tachimetru elektronicznego, w wyniku czego wyznaczono w sposób niezależny ich współrzędne. Prace prowadzono pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych. Poligon obejmuje dziesięć punktów zlokalizowanych na różnych wysokościach, deniwelacje terenu dochodzą do 30 m. Punkty rozłożone są równomiernie na obszarze około 300 x 400 m, co jest dobrym obszarem do wykonania pojedynczego nalotu dronem, na jednej baterii.



■ Topcon Sirius Pro firmy TPI (źródło: strona www producenta)



■ Po lewej – studenci Koła Naukowego „Metiri” podczas pomiarów

■ Po prawej – obszar objęty nalołem – ortofotomapa opracowana na podstawie ponad 300 zdjęć z systemu Sirius Pro. Rozdzielczość terenowa 3 cm. Punkty poligonu testowego zaznaczono czerwonymi kółkami

Baza kalibracyjna (poligon testowy) umożliwia m.in. dokładne wyznaczenie elementów orientacji wewnętrznej kamer pomiarowych, takich jak: stała kamery, położenie punktu głównego zdjęcia oraz może być wykorzystana do określania parametrów dystorsji obiektywu. Najciekawsze jednak zastosowanie to ocena dokładności ortofotomap i numerycznych modeli terenu (NMT) powstałych w oparciu o zdjęcia pozyskane z dronów.

Do pierwszych testów zaproszono firmę TPI dysponującą jednym z najnowocześniejszych i najdokładniejszych dronów na świecie. Dokładności te uzyskuje się dzięki połączeniu doskonałego samolotu fotogrametrycznego produkcji niemieckiej z subcentymetrowym odbiornikiem GNSS RTK firmy Topcon. Firma TPI znana jest na polskim rynku już od 25 lat i dostarcza sprzęt pomiarowy wraz z oprogramowaniem m.in. dla następujących sektorów: geodezja, rolnictwo precyzyjne, budownictwo.

Użyty w badaniach system Topcon Sirius Pro dzięki unikatowemu rozwiązaniu poprawek do środków rzutów ze stacji bazowej GNSS RTK umożliwia uzyskanie dokładności porównywalnych z pomiarami naziemnymi. Jednocześnie otrzymujemy ortofotomapę i NMT o wysokiej dokładności i szczegółowości (pojedynczych centymetrów) bez konieczności stosowania naziemnych punktów kontrolnych (fotopunktów). Utworzona w wyniku nalołu i przetwarzania ponad 300 zdjęć ortofotomapa miała rozdzielczość terenową 3 cm. Rozdzielczość ta zależy przede wszystkim od wysokości lotu oraz parametrów wykorzystanej kamery. W przypadku systemu Sirius użycie punktów kontrolnych (fotopunktów) nie jest wymagane, a w naszym eksperymencie zostały one wykorzystane jedynie jako punkty kontrolne (tzw. Control Points) do weryfikacji dokładności tego rozwiązania (co zostanie szerzej przedstawione w przygotowywanym materiale do-

tyczącym dokładności dronów). Niestety, podczas wykonywania nalołu na poligon testowy w Kaliszu Pomorskim aura była niesprzyjająca ze względu na ciągłe opady atmosferyczne. Studenci spodziewali się, że w wyniku opracowania ortofotomapa będzie mało czytelna, a uzyskana dokładność nie będzie zadowalająca. Miłym zaskoczeniem był czas uzyskania zdjęć, bowiem całkowity proces wraz z nalołem trwał około 30 minut.

Studenci zakładając osnowę i uczestnicząc w naloce, zgadzają się ze sformulowaniem, że drony to przyszłość nie tylko dla geodezji. UAS umożliwiają pomiar terenów trudno dostępnych i wbrew pozorom naloł oraz opracowanie danych nie zabiera zbyt dużo czasu, jest też coraz bardziej zautomatyzowane. A to, do czego obecnie możemy wykorzystać zdjęcia z dronów, zależy tylko i wyłącznie od własnej pomysłowości i kreatywności.

**Monika Metynowska,
Grzegorz Stępień**

O DZIAŁALNOŚCI BIBLIOTEKI GŁÓWNEJ AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE DZIEJE SIĘ, DZIEJE...



fot. T. Kwiatkowski

Biblioteka Akademii Morskiej również przeszła transformację, szczególnie intensywnie zaczęła rozwijać się po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, wykorzystując fundusze pomocowe. Dzięki nim powstała w 2005 roku Czytelnia Multimedialna wyposażona w nowoczesny sprzęt komputerowy. Ostatnie 10 lat to okres przełomowy dla świadczenia usług informacyjnych. Zmieniły się narzędzia i metody, zmienili się użytkownicy i bibliotekarze, ale nie zmieniła się typologia czytelników w bibliotece akademickiej. W dalszym ciągu obsługiwani są pracownicy uczelni, studenci i doktoranci. Oczekują oni informacji szybkiej, szczegółowej, precyzyjnej i konkretnej. Wymagają dostępu do najnowszych osiągnięć wiedzy.

W 2010 r. dzięki kolejnemu programowi UE biblioteka wzbogaciła się o nowoczesny system biblioteczny Aleph. System jest wiodącym zintegrowanym systemem bibliotecznym na światowym rynku automatyzacji, jest przyjazny użytkownikom, posiada intuicyjne interfejsy oraz zdecydowanie ułatwia pracę czytelnikom i bibliotekarzom. Komfort pracy bibliotekarzy i szybkość w obsłudze użytkowników nabrały rozmachu. Dla większości

z nich podstawową informacją jest elektroniczny katalog biblioteki wyposażony



w szereg możliwości wyszukiwawczych. Dzisiaj możliwa jest realizacja zamówień czytelniczych praktycznie od ręki, szybkość i możliwość wyszukiwania oraz zdalnego zamawiania potrzebnych publi-

kacji jest możliwa z każdego komputera, także z tych będących poza zasięgiem sieci uczelnianej. Czytelnik ma możliwość zrobienia kolekcji publikacji skonfigurowanej według wybranych przez siebie kryteriów, np. chronologii wydawniczej, języka publikacji, słów kluczowych i przesłanie tak zrobionego zestawienia na swoją skrzynkę pocztową, ponadto o każdej wypożyczonej publikacji i o jej zwrocie powiadamiany jest drogą mailową.

Dzięki projektowi na potrzeby studentów i pracowników AM zakupiono wiele elektronicznych baz o zawartości typowo morskiej, m.in. bazę z dokumentami Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Nowoczesność staje się normą, w holu biblioteki władze uczelni zainstalowały Infoboxy z dostępem do Internetu, dzięki którym użytkownicy mają możliwość zdalnego zamawiania książek poza godzinami otwarcia placówki.

Dzisiaj bibliotekarzowi niezbędna jest znajomość obsługi komputera, oprogramowania, Internetu, ponieważ elementy te stanowią narzędzia warsztatu informacyjnego. Współczesny użytkownik biblioteki staje się bardziej anonimo-

wy niż dotychczas, oczekuje on jedynie wskazówki do dalszego samodzielnego wyszukiwania potrzebnych materiałów. W tym celu biblioteka stworzyła pod adresem www.bg.am.szczecin.pl domową stronę internetową, na której zamieszcza wiele cennych informacji, m.in. o elektronicznych źródłach naukowych i bazach danych. Na stronie znajduje się instrukcja dotycząca tworzenia bibliografii załącznikowej potrzebnej studentom piszącym prace dyplomowe oraz dostęp do szkolenia bibliotecznego on-line dla studentów I roku. Cyklicznie zamieszczane są nowości wydawnicze zakupione przez bibliotekę. Z myślą o studentach założone zostało biblioteczne konto na Facebooku, które cieszy się ogromną popularnością.

Chlubą biblioteki jest zrealizowanie dzięki projektowi UE platformy udostępniającej zdigitalizowane zbiory biblioteki pn. BIBLIOTEKA CYFROWA. „ŚWIAT MORSKICH PUBLIKACJI”, która jest

pierwszą w Polsce branżową biblioteką cyfrową o tematyce morskiej. Biblioteka cyfrowa aktualnie posiada ok. 2000 zdigitalizowanych publikacji.

W bibliotece organizowane są cykliczne spotkania z przedstawicielami firm oferujących bazy danych, skierowane do pracowników naukowo-dydaktycznych i studentów. Prezentują oni nowe elektroniczne bazy dostępne on-line, zachęcając do testowania ich zasobów i możliwości. Po zasięgnięciu opinii o testowanych bazach wśród kadry naukowej biblioteka stara się o zakup najbardziej odpowiadających potrzebom środowiska naukowego uczelni. Od kilku lat do dyspozycji naszych użytkowników są m.in. takie bazy jak EBSCO ELSEVIER I SPRINGER.

W celu zapoznania z najnowszymi publikacjami światowej literatury naukowej organizowane są w bibliotece wystawy książek naukowych z możliwością zakupu z rabatem. Każda prezentacja jest szeroko

reklamowana poprzez imienne zaproszenia władz, plakaty reklamowe wydawców oraz maile skierowane do pracowników i studentów AM.

Biblioteka w różny sposób stara się zachęcić użytkowników do korzystania z jej zasobów i agend. W czytelnich obowiązuje wolny dostęp do zbiorów, których fragmenty można samodzielnie skanować na dwóch profesjonalnych skanerach.

Oprócz pracy zawodowej na rzecz środowiska akademickiego uczelni bibliotekarze Akademii Morskiej wielokrotnie angażowali się w różnego rodzaju akcje, m.in. wspólnie z bibliotekarzami szczecińskich bibliotek naukowych zbierają fanty i książki na rzecz szczecińskich hospicjów, zarówno dla dorosłych, jak i dla dzieci.

Międzynarodowy Dzień Dziecka był okazją do zaproszenia dzieci z zaprzyjaźnionego przedszkola „Żagielek”. Pracownicy biblioteki czytali bajki, urządzili

*Transformacja bibliotek naukowych w Polsce
nabrała tempa pod koniec lat 80. XX w., a lata dziewięćdziesiąte
przyniosły prawdziwy przełom w dostępie do źródeł.
Z dotychczasowych skarbnic drukowanych książek i czasopism
biblioteki zaczęły przeobrażać się w elektroniczne zasoby wiedzy.*



fol. K. Kuzian

konkurs plastyczny do przeczytanych opowiadań oraz częstowali kupionymi przez siebie słodyczami. Zaproszono też nieco starsze dzieci – dzieci pracowników AM, dla których przygotowano ciekawe edukacyjne strony internetowe, udostępniono Czytelnię Multimedialną i oprowadzono po bibliotece i jej magazynach. Corocznie dla wszystkich chętnych organizowane są w ramach Tygodnia Bibliotek wycieczki po Bibliotece AM.

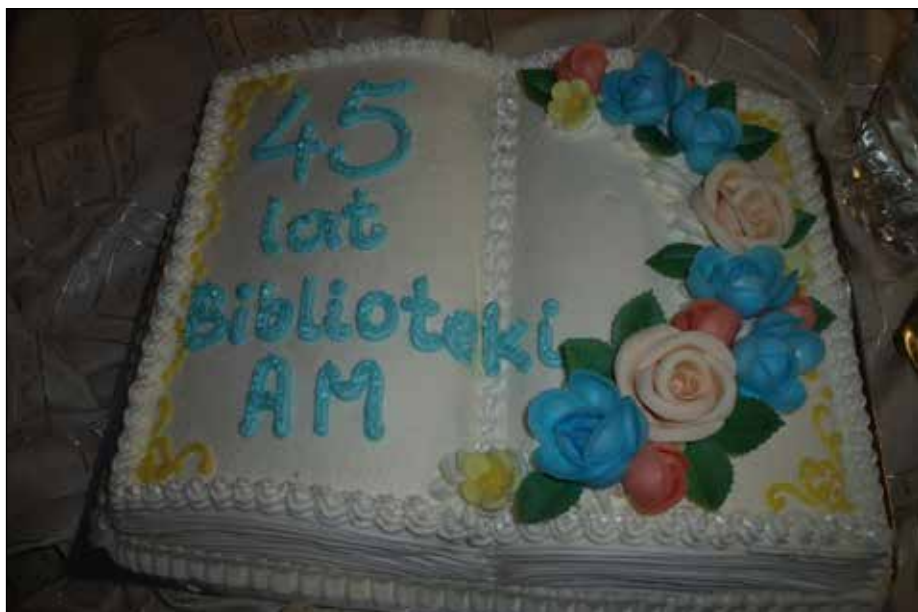
Z okazji Święta Akademii Morskiej w 2014 roku zaproszono uczniów z wiejskiej szkoły w Lubczynie. Dzieci były w planetarium, zobaczyły jak wygląda praca na symulatorach morskich, później zwiedziły bibliotekę.

W ramach Tygodnia Bibliotek organizujemy również dla studentów i pracowników wiele atrakcji. Było częstowanie ciastem upieczonym przez bibliotekarki, pokazywanie hobby pracowników biblioteki, np. fotografii artystycznej, wyrobów dekoracyjnych zrobionych metodą Tiffany'ego i wiele innych. W bieżącym roku, z czego jesteśmy ogromnie dumni, bo zdobyliśmy I nagrodę w Ogólnopolskim Konkursie Bibliotek, zorganizowaliśmy zabawę „Escape Room” oraz uczelniany konkurs „Mistrz Ortografii”. Zabawa w Escape Room odbiła się szerokim echem w lokalnych i ogólnopolskich mediach. Wszyscy biorący w niej udział byli zachwyceni. Dużą popularnością cieszyło się także dyktando, w którym zmierzli się studenci i pracownicy AM.

Pracownicy obecni wyszli również z inicjatywą zaproszenia z okazji 45-lecia biblioteki swoich emerytowanych pracowników. Spotkanie przygotowano bardzo rzetelnie, jednocześnie niezwykle rodzinnie i ciepło. Opowiadaniom, wzruszeniom i radości ze spotkania było niezwykle dużo, o czym świadczą wpisy złożone w Księdze Pamiątkowej.

Dzieje się, dzieje... tak w skrócie można powiedzieć o działalności Biblioteki Akademii Morskiej w Szczecinie. Bibliotekarze oprócz działalności polegającej na jak najlepszej współpracy z pracownikami naukowo-dydaktycznymi i studentami AM starają się na wiele sposobów zaprezentować i zachęcić do korzystania z jej usług studentów i pracowników innych uczelni, uczniów i mieszkańców regionu. Wszystkim zainteresowanym mamy wiele do zaoferowania i wszystkich serdecznie zapraszamy.

**Bożena Górską,
Magdalena Urbaniak**



zdjęcia: K. Kuzian

Sukces chóru na Malcie



50-osobowy Chór Akademii Morskiej w Szczecinie pod dyktando dr Sylwii Fabiańczyk-Makuch zajął drugie miejsca w kategorii świeckiej i sakralnej podczas 22. Międzynarodowego Festiwalu Chóralnego na Malcie.



zdjęcia: archiwum chóru

Zespół zebrał bardzo pochlebne recenzje od członków jury, którzy szczególnie docenili muzykalność i wysoki poziom artystyczny. Międzynarodowy Festiwal Chóralny na Malcie należy do trudnych i wymagających wydarzeń sceny chóralnej, a organizowany jest przez Ministerstwo Turystyki Malty. Zwycięzcą festiwalu okazał się znakomity chór z Wielkiej Brytanii – Chantage

Choir London. W tegorocznych zmaganiach w Valletcie, stolicy Malty, od 26 października do 1 listopada uczestniczyło 26 chórów z 14 krajów. W jury zasiadło dziesięciu profesorów i znawców muzyki chóralnej, w tym znani kompozytorzy – Vytautas Miskinis (Litwa) i Paweł Łukaszewski (Polska).

Grzegorz Kozłowski

Świat Moby Dicka

W czerwcu 2015 roku odbyło się w Szczecinie czytanie Conrada na pokładzie ORP „Toruń” oraz żaglowca „Mercedes”. Odbiór tego spektaklu był pozytywny, więc szczecińscy miłośnicy marynistyki postanowili zrobić podobne na pokładzie brygu „Fryderyk Chopin” – dokonać czytania Melville’a.

W dniu 18 września br. na pokładzie żaglowca cumującego na Łasztowni powitano uczestników spektaklu i wręczono armatorowi żaglowca Panu Jackowi Kulczykiemu pastelę z widokiem brygu pod żaglami wykonaną przez warszawską artystkę Krystynę Guranowską-Stolarz oraz statuetkę ZLP. Czytanie odbyło się naprzeciwko nabrzeża w „Kubryku literackim” niebanalnej Starej Rzeźni. Podobnie jak wystawy w muzeach są dziś instalacjami czytanie było spektaklem słowno – muzycznym i zostało rozpoczęte Polonezem A-dur Chopina w wykonaniu pianisty Andrzeja Prusa-Wakulskiego i skrzypka Mirosława Kasperskiego. Całość to trzy relacje o twórczości Melville’a: Leszka Dembka, Róży Czerniawskiej-Karcz i niżej podpisanego a zakończenie zwieńczyły trzy wiersze Aleksandry Petruszewicz o Chopinie i romantyzmie morza. Każde kolejne wystąpienie przeplatane było utworami chopinowskimi: Nokturnem F-dur i mazurkami a-moll i b-dur.

W Akademii Morskiej przy Władach Chrobrego ozdabia klub „Pod Masztami” sugestywna kubistyczna rzeźba *Białego Wieloryba* zawieszona pomiędzy Alfą i Omegą. Autor *Moby Dicka* zapomniany pod koniec XIX wieku, przeżywa aktualnie światowy renesans czytelniczy. Wszystkie jego książki są literaturą wysokiej próby, zaś *Moby Dick* arcydziełem. Przypomnijmy założenia tej wielkiej powieści przedstawionej na spotkaniu – niniejszy szkic jest ich skrótem. Moby Dick – pasjonująca lektura zarówno dla marynarza, jak i dla wyrafinowanego smakosza literatury – jest równocześnie najpiękniejszą na świecie powieścią o urokach oceanu. Z drugiej strony smakosz znajdzie tam kopalnię dygresji i refleksji filozoficznych oraz aluzji zmuszających do przemyśleń. *Moby Dick* jest symbolem tragicznej walki człowieka



fol. T. Kwiatkowski

ze złem i alegorią ludzkiego losu. Autor uzupełnił całość wielowarstwowymi dygresjami niby to o wielorybach i sztuce połowów, ale bardziej o naturze ludzkiej i poplątanych rejsach życia. Opisy są typowe dla romantyzmu – jednak bardzo nowatorskie, dlatego Melville (a szczególnie ta jego powieść) nie starzeje się. Na początku jest życiowy wybór:

Imię moje: Izmael. Przed kilku laty – mniejsza o ścisłość jak dawno temu – mając niewiele czy też nie mając wcale pieniędzy w sakiewce, a nie widząc nic szczególnego, co by mnie interesowało na lądzie, pomyślałem sobie, że pożegluję nieco po morzach

i obejrzę wodną część świata. Taki mam właśnie sposób odpędzania splinu i regulowania krwiobiegu.

Melville odmalowuje niepowtarzalną atmosferę wielorybniczego portu, po którego ulicach snują się tacy jak on, żądni przygód młodzieńcy (powieść napisana jest w pierwszej osobie), a motywacje wyboru morskiej tułaczki są tyleż realistyczne co dowcipne:

Cóż stąd, że jakiś stary kutwa, szyper, rozkaże mi wziąć się za miotłę i zamieść pokłady? Cóż znaczy podobna zniewaga, jeśli się ją, powiedzmy, odważy na szali Nowego Testamentu? Zawsze, powtarzam,

wyruszać na morze jako marynarz, uparło się bowiem, żeby mi płacić za mój trud, podczas gdy – o ile słyszałem – pasażerom nigdy nie płaci się ani szeląga.

Nie może braknąć oczywiście opisów marynarskiej oberży:

W dalszym kącie izby widnieje ponury przybytek – szynkwasy – ordynarnie usiłujący wyobrazić łeb wielorybi. Stoi tam bowiem ogromna, łukowato wygięta kość szczękowa wieloryba, tak szeroko rozwartą, że dyliżans mógłby niemal pod nią przejechać. Wewnątrz widnieją odrapane półkizastawionestarymikałkami, butlami i flaszkami, a między tymi szczękami grożącymi błyskawicznym unicestwieniem krząta się drugi potępiony Jonasz (którym to imieniem w istocie go nazywają), mały, zawiędły staruszek, drogo sprzedając marynarzom, za ich własne pieniądze, delirium i śmierć.

Kiedy na początku XX wieku ponownie odkryto Melville'a wydając pośmiertnie nowelę *Billy Bud* i wznowiając inne jego dzieła, które niesłusznie zapomnianemu pisarzowi przyniosły wreszcie ogromną sławę, zwrócono uwagę na wartość tej twórczości. Po II wojnie światowej zrozumiiano wreszcie wielowarstwowe alegorie i powstało w 1947 roku międzynarodowe Stowarzyszenie Melvillistów a w 1957 roku francuska aktorka Martine Carol zaprosiła członków tej organizacji do swej rezydencji na Tahiti. Drugi raz Melvilliści spotkali się ponownie poza USA w roku 2007 w Szczecinie podczas zlotu wielkich żaglowców.

Melville był poetą rybaków. Rybak jest przecież najlepszym z marynarzy. Ten sam żywioł morski mu grozi, te same prawie musi mieć umiejętności – nawigacyjne to oczywiste, jedynie zamiast sztuki sztatuowania musi umieć poławiać ryby. Wielorybnik to pełnowartościowy człowiek morza – marynarz, rybak i łowca. Nantucketańczyk to taki rybak i łowca od pokoleń:

Jego bowiem jest morze: on nim włada, jak cesarze władają imperiami; inni żeglarze mają przez nie jedynie prawo przejazdu. Statki handlowe to ledwie przedłużone mosty, okręty wojenne to ledwie forty pływające, nawet piraci i korsarze, choć przemierzają morze jak rozbójnicy gościńce, przecie plądrują jedynie inne statki, inne fragmenty ładu.

Kapitanowi *Moby Dicka* autor poświęcił osobny rozdział Ahab, wprowadzając czytelnika w tajemnicę psychiki jednoosobowego dowódcy pływającej drużyny:

Przez kilka dni po wypłynięciu z Nantucket nie sposób było ujrzeć kapitana Ahaba na pokładzie. Oficerowie zmieniali się regularnie na wachtach i według wszelkich pozorów zdawali się być jedynymi dowódcami okrętu. Czasem tylko wybiegali z kajuty z rozkazem tak nagłym i stanowczym, iż stawało się jednak oczywiste, że sprawują rządy jedynie zastępczo. Tak, ich najwyższy pan i dyktator znajdował się tutaj, choć dotąd niewidzialny dla jakichkolwiek oczu, którym nie zezwolono przeniknąć do uświęconego ustronia kajuty.

Ponieważ rozważania niniejsze służą rozbudzeniu głodu czytelnika, wszystkie cytaty (oprócz ostatniego) przytoczono z pierwszego tomu. W dziewiętnastowiecznej budowie arcydzieła literackiego jest to rodzaj wprowadzenia – cały dramat rozegra się w dalszych 3/4 książki. Oczywiście sam dramat walki ze złem uosobionym w Białym Wielorybie będzie stopniowo narastał, w końcu kapitan Ahab „położy kreskę” na interesy kompanii, na życie załogi i własne, i trawiony obsesją zrobi wszystko, aby to uosobienie zła dopaść i zniszczyć. Aż do ostatnich rozdziałów: Pościgu dzień pierwszy, Pościgu dzień drugi i Pościgu dzień trzeci, w których kapitan Ahab, zwrócony ku wschodowi wypatrywał jak heliotrop słońca i białej zjawy, aby doprowadzić statek do niej i do dramatycznego końca.

Rozdział *Białość wieloryba* stanowi on odrębną całość jest wspaniałą, barokową kompozycją mitów i ballad, których głównym motywem jest straszny biały kolor, włącznie z wkomponowaną w tekst legendą o białym rumaku prerii. Odczytywałem ją studentom Akademii Morskiej dla testu i często odpowiadali, że to fragment z dzieła J.F. Coopera, a jeden powiedział, że to opis konia Winnetou. – Durniu – zareplikował bardziej czytany – Winnetou miał czarnego a nie białego rumaka...

Erudycję autora rozpoznamy również w przypisach. Oto uwaga autora o jednym z gatunków Lewiatana:

Kaszałot, podobnie jak i wszystkie odmiany Lewiatana, w przeciwieństwie jednak do większości innych ryb, płodzi swe małe bez względu na porę roku; po okresie brzemienności, który można prawdopodobnie określić na dziewięć miesięcy, wydaje na świat tylko jedno naraz, choć bywało, że w nielicznych znanych przypadkach zrodził Ezawa i Jakuba.

I jeszcze dwa polonica: *I tak właśnie owi goli Nantucketańczycy, ci morscy pułstelnicy, wylazłszy ze swego mrowiska na morza, zalali i podbili świat wód, jak ty-*

luż Aleksandrów; podzielili między siebie Atlantyk, Pacyfik i Ocean Indyjski, podobnie jak to trzy pirackie mocarstwa uczyniły z Polską (podkr. J.G.)

Pirackie mocarstwa to określenie pejoratywne, lecz biorąc pod uwagę co dla Ameryki uczynili Kościuszko i Pułaski sam Melville nie był obojętny wobec niewoli żadnego a w tym i naszego narodu. Jego umiłowanie wolności daje się zauważyć również w alegorycznym rozdziale *Ryba Przytrzymana* i *Ryba Wolna*. Rozdział ten kończą słowa:

Czym była w roku 1492 Ameryka, jeśli nie Rybą Wolną, na której Kolumb zatknął sztandar hiszpański znacząc ją tym proporcem w imieniu swego królewskiego Pana i Pani? Czym była Polska dla cara? (podkr. J.G.) Czym Grecja dla Turka? Czym Indie dla Anglii?

Na zakończenie cytaty z *Dziennika pisanego nocą* Gustawa Herlinga-Grudzińskiego, fragmentu z 1982 roku opublikowanego w paryskiej *Kulturze*:

Moby Dick Melville'a, powieść-mit. Można ją czytać wiele razy, za każdym razem odkrywając jakieś niedostrzeżone przedtem piękno. Taka jest płodność poetycka mitu, jeśli ręka pisarza potrafi go od początku ukazać w zarodku, a resztę pozostawić stopniowemu rozkwitaniu. Wszystko u Melville'a staje się poezją, wszystko służy jednej potężnej wizji, nawet pedantyczne rozdziały o gatunkach wielorybów, o sztuce ich połowu, o odmianach harpunów, o wytapianiu tranu, o wyżywieniu marynarzy. Wszystko jest równocześnie bajką, legendą, przypowieścią, alegorią i posuniętym do skrajności opisem realistycznym. (...). „Jestem synem morza i gwieździstego nieba”, mógłby wykrzyknąć Ahab w przedśmiertnym momencie triumfu i klęski.

Kapitan Ahab upolował dużo wielorybów, ale Białą Potwór zatopił w swej furii walki Ahaba, polujące na niego łodzie i roztrzaskał statek, po czym wszystko się zapadło i przeogromny całun morza rozciął znowu swe fale, tak, jak je toczył przed pięcioma tysiącami lat.

W zakończeniu Epilogu przemawia Izmael – jedyny ocalały z katastrofy: *Drugiego dnia ujrzałem okręt, który począł przybliżać się coraz bardziej i bardziej, aż na koniec mnie wyłowił. Była to błędnie krążąca „Rachel”, która, zawróciwszy w poszukiwaniu swych zagubionych dzieci, znalazła jeszcze jednego sierotę.*

Zamierzamy zaprosić Melvillistów ponownie do Szczecina w roku 2017.

Józef Gawłowicz

JACHTEM „STARY” DO NARWIKU I NA SPITSBERGEN



zdjęcia: Oksza

Dnia 30 października 2015 roku o godzinie 17.00 w Książnicy Pomorskiej odbyło się otwarcie wystawy porejsowej „Wyprawa Narwik 2015”.

Autorem wystawy jest jachtowy kapitan żeglugi wielkiej Maciej Krzeptowski – dowódca wyprawy.

Autorami fotografii są: Krzysztof Dokowski, Stanisław Dokowski, Ireneusz Jądzewski, Maciej Kępiński, Maciej Krzeptowski, Adam Krzykała, Marek Lipiński, Piotr Owczarski, Elżbieta i Timm Stützowie.

Opiekunami artystycznymi wystawy byli: Elżbieta i Timm Stützowie.

Na wystawę zaprosili: Prezydent Miasta Szczecina Piotr Krzystek, Dyr. Książnicy Pomorskiej Lucjan Bombolewski oraz Stowarzyszenie Żeglarski Szczecin – Piotr Owczarski.

Rejs „Narwik 2015” odbył się dla uczczenia 70-lecia żeglarstwa sportowego na Pomorzu Zachodnim oraz 75. rocznicy walk o Narwik w 2 wojnie światowej. Była to wyprawa szczecińskiej młodzieży na daleką północ za koło polarne. Trasa wiodła do archipelagu Svalbard i polskich stacji polarnych w Horsundzie, Petuniabukta i Calypso. Jej głównymi celami były port

Narwik i polskie stacje polarne na wyspie Spitsbergen. Młodzi żeglarze ze Szczecina popłynęli śladami żaglowców „Mariusz Zaruski” oraz „Zew Morza”, które w roku 1957 popłynęły ze Szczecina do Narwiku po ziemię z pola bitwy. Pobrana do urny ziemia została przekazana do Sanktuarium Matki Bożej na Krzeptówkach w Zakopanem. W rejsie tym żaglowce po raz pierwszy w dziejach polskiego żeglarstwa przekroczyły koło polarne.

W rejsie zorganizowanym w ramach Szczecińskiego Programu Edukacyjnego uczestniczyło 39 osób, w tym 23 uczniów szczecińskich szkół. W ciągu rejsu odbyło się 5 podmian załogi, każda zmiana to 8 członków załogi. Podmiany odbyły się w portach Skagen, Bergen i Narwik, w drodze powrotnej ponownie w Bergen oraz w porcie Haugesund.

W czasie pobytu w porcie Narwik młodzi żeglarze odwiedzili groby na cmentarzu wojennym w Hakrik, gdzie spoczywają polscy żołnierze polegli w walkach o Narwik w czasie 2 wojny światowej.

Młodzi żeglarze złożyli też wiązanek kwiatów z biało-czerwonymi szarfami w imieniu Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Szarfę do wiązanek kpt. Maciej Krzeptowski otrzymał w Szczecinie w czasie pożegnania jachtu u stóp Wałów Chrobrego. Kwiaty natomiast zakupiono na miejscu. Również wiązanek kwiatów z szarfami w kolorach narodowych zwodowano na pozycji, gdzie zatonął polski okręt „Grom”.

W trakcie rejsu uczestnicy poznawali przyrodę Danii, Norwegii, dopłynęli do Lofotów, wyspy Niedźwiedziej, Spitsbergenu i dziewiczych fiordów archipelagu Svalbard.

Rejs trwał 73 dni, przełynęli 4200 Mm, odwiedzili 16 portów Danii, Norwegii i Szwecji. W czasie pobytu w stacji polarnej Horsund przekazali tablicę pamiątkową ufundowaną przez Polską Żeglugę Morską upamiętniającą wkład armatora w powstanie tej placówki, której wyposażenie wozili statek „Ustka” ze Szczecina.

Organizatorami wyprawy były: Stowarzyszenie Żeglarski Szczecin, przy współpracy z Międzyszkolnym Euroregionalnym Ośrodkiem Sportowym, Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej, Wydział Oświaty Urzędu Miasta, Szczeciński Program Edukacji Wodnej i Żeglarskiej oraz Jacht Klub AZS w Szczecinie.

Wyprawę poprowadził doświadczony żeglarz jachtowy kapitan żeglugi wielkiej Maciej Krzeptowski. Jacht „Stary” należy do Jacht Klubu Akademickiego Związku Sportowego w Szczecinie.

Jacht „Stary” ma na swoim koncie wiele udanych wypraw. Nie sposób wymienić wszystkie. Przytoczę tylko najważniejsze: rejs oceaniczny wokół Ameryki Południowej z opłynięciem burzliwego przylądka Horn; wyprawa pod nazwą Antarctica odbyła się w 2002–2003 r.; wyprawa dookoła Ameryki Północnej przez przejście południowo-zachodnie Northwest Passage w latach 2006–2007; wyprawa Istandia 2009 dookoła Islandii.

Patronat nad rejsiem sprawował Prezydent Szczecina Piotr Krzystek.

Miasto też współfinansowało wyprawę. Rejs wspierali także: Zachodniopomorski Okręgowy Związek Żeglarski, Jacht Klub Polski w Szczecinie, Bractwo Wybrzeża, Klub Żeglarzy Samotników, Yacht Klub Rzeczypospolitej Polskiej ze Świnoujścia, Rotary CLUB Szczecin, Fundacja Pro Publico Mare z Polskiej Żeglugi Morskiej, firmy CALBUD i firma SHART oraz Poltramp Yard.

Dokładnie o godzinie 17.00 kpt. Maciej Krzeptowski jako gospodarz przywitał licznie przybyłych gości, w większości żeglarzy. Następnie poprosił Prezydenta Miasta Szczecina o otwarcie wystawy.

Po obejrzeniu zdjęć wszyscy przeszli do pomieszczenia piętro niżej, gdzie na siedząco wysłuchali kapitana Krzeptowskiego, który opowiadał o przebiegu, rejsu posiłkując się przeżroczami.

Kpt. Krzeptowski wręczył pamiątkowe plakietki sponsorom wyprawy.

Zostały wręczone dyplomy „polarnego chrztu morskiego” członkom załogi, którzy w czasie przekroczenia koła polarne poddali się tej pięknej tradycyjnej ceremonii żeglarskiej.

Po zakończeniu – jeszcze długo toczyły się rozmowy przy ciastkach i sokach owocowych. Oby takich imprez było więcej, a młode pokolenie żeglarzy poznawało uroki morza i żeglowania po nim.

Swoje wrażenia z wystawy opisał:
Wiktor Czapp



Nauczyciel ma wpływ na wieczność. Nie jest bowiem w stanie określić, gdzie kończy się jego oddziaływanie....

śp. mgr inż. Jolanta Sitarz

1 grudnia 1956 – 3 listopada 2015

Urodziła się dnia 01.12.1956 r. w Warszawie. W 1975 r. zdała maturę w Liceum Ogólnokształcącym w Siedlcach. Z końcem tego samego roku podjęła dalszą naukę w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie, którą ukończyła z wynikiem bardzo dobrym w 1980 r., uzyskując tytuł mgr. inż. nawigatora morskiego. W maju 1980 r. podjęła pracę zawodową na stanowisku starszego marynarza w Polskiej Żegludzie Morskiej. Od tej chwili Jolanta Sitarz zdobywała bogate doświadczenie zawodowe na statkach, co w 1981 r. zaowocowało uzyskaniem dyplomu oficera pokładowego III kl.

W tym czasie wyszła za mąż i urodziła dwie córki – Agnieszkę i Katarzynę. Od lutego 1988 r., za porozumieniem stron, została zatrudniona w Wyższej Szkole Morskiej jako nauczyciel akademicki

na stanowisku asystenta stażysty w Zakładzie Handlowej Eksploatacji Statku. Od marca 1996 roku pracowała jako wykładowca w Zakładzie Inżynierii Ruchu Morskiego, a następnie w Zakładzie Bezpieczeństwa Nawigacyjnego, w Instytucie Inżynierii Ruchu Morskiego.

Była osobą pogodną i lubianą, zarówno przez współpracowników, jak i studentów naszej Akademii. W niezależnych, corocznych ocenach wykładowców, których dokonują studenci, zajmowała bardzo wysokie pozycje wśród pracowników dydaktycznych Wydziału Nawigacyjnego.

Należy podkreślić Jej szczególne zaangażowanie i zasługi w wykształceniu i wychowaniu przyszłych kadr morskich. Poprzez swoje doświadczenie i rzetelność w wykonywaniu obowiązków oraz stawianie studentom wysokich wy-

magań przyczyniała się do podnoszenia poziomu ich nauczania. Od początku zatrudnienia w Akademii Morskiej brała czynny udział w wielu wydziałowych komisjach, zarówno rekrutacyjnych, jak i egzaminacyjnych. Przez wiele lat była także Rzecznikiem Dyscyplinarnym ds. Studentów.

W roku 1989, 1994 i 1995 otrzymała Nagrodę za działalność dydaktyczno-wychowawczą. W roku 1994 otrzymała Odznakę „Zasłużony Pracownik Morza”, a w 2004 r. Brązowy „Medal za Zasługi dla WSM”.

Odeszła wysoko ceniona przez społeczność akademicką, życzliwa osoba oraz doskonały, wymagający dydaktyk i cierpliwy wychowawca młodzieży. Niemal 29-letnia, wyróżniająca praca oraz osobisty autorytet, wywarły wpływ na obecny kształt naszej Akademii i losy wielu związanych z nią ludzi. Owoce tej pracy są i będą doceniane w trudnej i odpowiedzialnej służbie na morzu.

Pozostanie na zawsze w naszej pamięci.

Małgorzata Jankowska
Agnieszka Sitarz



OTWARTE MISTRZOSTWA AKADEMII MORSKIEJ W ERGOMETRZE WIOŚLARSKIM



zdjęcia: archiwum AZS

W dniu 1 grudnia 2015 r. w sali sportowej Akademii Morskiej odbyły się tradycyjne wyścigi na ergometrach wioślarskich o mistrzostwo AM. Jak co roku organizatorzy zaprosili uczniów z Ośrodka szkolno-wychowawczego dla dzieci słabosłyszących, którzy rywalizowali na 300 i 500 metrów. Studentki i studenci reprezentujący wioślarzy Rowing Crew rywalizowali na dystansie 1000 m, a absolwenci jako Rowing Crew Legends na dystansie 500 m. Dużą niespodzianką i miłym zaskoczeniem były zawo-

dy zaproszonych gości, które spotkały się z aplauzem ze strony studentów i pracowników uczelni: prezesa KU AZS AM dr. inż. Piotra Treichela, dziekana kpt. ż.w. Jaceka Frydeckiego i byłych prezesów KU AZS AM dr. inż. Zbigniewa Szozdy i dr. inż. Przemysława Rajewskiego. Na koniec odbył się wyścig pracowników SWFiS, w którym wzięli udział: mgr Wojciech Jaśkiewicz, mgr Artur Lipecki, mgr Norbert Marchewka i mgr inż. Ireneusz Nowak. Oto wyniki w poszczególnych konkurencjach:

Dziewczęta: 300 m

1. Maja Kruk 1;09,8
2. Monika Dylon 1;11,7
3. Jagoda Ugorowska 1;13,2

Chłopcy: 500 m

1. Damian Szyszkowski 1;40,3
2. Mateusz Pająk 1;42,3
3. Sebastian Salwa 1;47,8

Studentki waga lekka: 1000 m

1. Monika Kłos 4;02,2
2. Inga Kurmas 4;08,6
3. Kinga Kamińska 4;40,4

Studentki Waga normalna: 1000 m

1. Izabela Kamińska 3;47,3
2. Lilia Iskowa 3;49,3
3. Sylwia Straczuk 3;53,2

Studenci waga lekka: 1000 m

1. Fryderyk Grodecki 3;14,8
2. Krzysztof Pańczyk 3;19,0
3. Aleksander Florczak 3;24,7

Studenci waga normalna: 1000 m

1. Jan Kucera 3;00,5
2. Konrad Fałat 3;10,5
3. Maciej Nowikiewicz 3;12,7

Absolwenci AM: 500 m

1. Mateusz Dziechciarz 1;31,2
2. Dominik Górecki 1;33,2

KU AZS AM



Rowing Crew na Wielkiej Wioślarskiej



zdjęcia: archiwum AZS

W sobotę, 26 września, męska osada Rowing Crew 8+ miała okazję uczestniczyć w tegorocznej edycji Wielkiej Wioślarskiej o Puchar Brdy, w której wystartowała rekordowa liczba aż 35 osad w kategorii ósemek.

Piękna pogoda, tłumy bydgoszczan na mecie i wzdłuż trasy, mocne obsady – tak ogólnie można posumować wyniki tej edycji najstarszych bydgoskich regat.

Nasza osada Rowing Crew startowała w wyścigu otwartym ósemek akademickich o Puchar Prezesa Kujawsko-Pomorskiego Regionalnego Związku Towarzystw Wioślarskich na dystansie

2 km. Rywalizowaliśmy z WSG Bydgoszcz, AZS Szczecin, UTP Bydgoszcz, AZS Uniwersytetu Warszawskiego i AZS AGH Kraków.

Osadę Akademii Morskiej tworzyli:

Krzysztof Pańczyk, Fryderyk Grodecki, Sebastian Rudnik, Adrian Stępień, Michał Oklejak, Dariusz Watras, Michał Pawełczak, Aleksander Florczak i sternik Wiktoria Kula.

Norbert Marchewka

