



České vysoké učení technické v Praze
 Fakulta dopravní - Ústav letecké dopravy
 Horská 3, 128 03, Praha 2
 e-mail: hanakle1@fd.cvut.cz, sochavla@fd.cvut.cz

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojiích

Studijní obor: Provoz a řízení letecké dopravy

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student: Bc. Martina Liptáková

Název: Sledování letové způsobilosti jiných než složitých letadel s pomocí modelu STAMP

Hodnocení závěrečné práce:

Práce není v rozporu s metodickým pokynem ČVUT (link) Je dodržen rozsah práce (min. 55 stran)

Zadání je splněno a každý bod zadání má jasný odraz ve zpracované práci

	Kritéria hodnocení diplomové práce	Body
1.	Splnění zadání formálně i odborně. (0 – 30) Hodnoceno je také splnění stanoveného cíle práce a celkové vypracování s ohledem na zadané téma. Excelentně splněné zadání může být ohodnoceno maximálním počtem bodů. V poměru rozsahu části v zadání, která není zcela vhodně či úplně zpracována, je hodnocení odpovídajícím způsobem sníženo.	28
2.	Úroveň teoretické části a využití dostupné literatury. (0 – 30) Posuzována je relevantnost teoretické části k zadání, rozsah rešerší a systematické uspořádání zjištěných poznatků. Převažuje-li doslovné převzetí textů, hodnocení je sníženo až o 15 bodů (za předpokladu dodržení autorských práv). Důvodem pro snížení celkového hodnocení je dále nedostatečný výběr teoretických poznatků, literatury a zdrojů.	25
3.	Rozsah realizačních prací (SW, HW), aplikovaných vědomostí a znalostí, úroveň metodologického zpracování a závěrů práce. (0 – 30) Celkem 30 bodů může být uděleno za velmi komplexní a bezchybnou práci vhodnou k publikování. Tento aspekt se posuzuje zejména z hlediska významu pro obohacení teoretických poznatků a má praktický význam. Obzvláště pozitivně je hodnoceno vytvoření modelu, SW produktu a též technická realizace, validovaný provozní postup nebo metodika. Za drobné metodologické nedostatky je hodnocení sníženo až o 5 bodů. Nekonzistentnost zpracování s teoretickými východisky a nejasný či ne zcela odborný metodologický přístup vede ke snížení minimálně o 15 bodů. Další snížení hodnocení lze udělit za nedostatečnou diskusi k závěrům.	25
4.	Formální náležitosti a úprava práce (úroveň psaní, označení struktury textu, grafy, tabulky, citace v textu, seznam použité literatury apod.). (0 – 10) Hodnoceny jsou formální náležitosti z pohledu dodržení pravidel o psaní, atributů závěrečných prací, tj. formátování textu, struktury práce, seznamu použité literatury, vybavenosti bakalářské práce grafy a tabulkami, způsobu citování. Za nedodržení jednotlivých pravidel je sníženo maximální hodnocení o 2 body za každý nerespektovaný atribut. Rovněž za výskyt gramatických chyb, překlepů a nevhodné stylistiky a terminologie se snižuje hodnocení o 2–4 body. V práci by se měla objevovat pouze standardní odborná terminologie a to zejména v jazyce práce (je třeba hodnotit schopnost vyjadřovat se technickým jazykem – 2 body), grafy jsou tvořeny dle standardních zásad (2 body) a stejně jako tabulky jsou opatřeny legendou, vše je je v nich čitelné (2 body), jsou dodržena citační pravidla dle ISO690 a ISO690-2 (2 body).	8
5.	Celkový počet bodů	86

Komentář:

Pokud potřebujete větší prostor pro posudek, přiložte Vámi vytvořený posudek k tomuto formuláři jako přílohu.

Cíle stanovené v zadání diplomové práce byly splněny.

Teoretické znalosti jsou na dobré úrovni a jsou v práci vhodně využity. V některých případech jsou v práci použity nepřesné formulace nebo slangové výrazy, které se používají v oblasti údržby letadel. Ne vždy je dodrženo jednotné názvosloví, jako například u pojmenování příloh nařízení Komise (EU) č.1321/2014, "Část/Part 66". Při zpracování diplomové práce bylo využito značné množství vhodně zvolených zdrojových dokumentů.

Analýza současného systému posuzování letové způsobilosti je správně zpracována a jsou přesně popsány její limity i nedostatky. Popsání oblát zachování letové způsobilosti letadel s pomocí metody STPA poukazuje na podrobné seznámení se s problematikou a její správné pochopení. V práci je podrobně zpracována analýza vzájemných vztahů i odpovědností mezi jednotlivými subjekty zabývajícími se zachováním letové způsobilosti letadel a následně je popsáno mnoho možných nebezpečí a jejich důsledků. Ne vždy jsou identifikována ta nejvhodnější omezení ani všechna možná omezení, ale detailní rozbor všech možných řešení zřejmě překračuje rámec této práce. Doporučení vycházející z analýzy jsou popsána srozumitelně a jistě by vedla k přesnějšímu určení rizikových letadel i když ne všechna jsou v současné době snadno proveditelná.

Práce je vhodně strukturována a byla dodržena pravidla psaní závěrečných prací. Citace i odkazy na použité zdroje jsou uváděny správně. Obrázky i grafy jsou vhodně označené a popsány.

Celkové hodnocení úrovně vypracování:

	A (výborně)	B (velmi dobře)	C (dobře)	D (uspokojivě)	E (dostatečně)	F (nedostatečně)
Počet bodů:	100 - 90	89 - 80	79 - 70	69 - 60	59 - 50	< 50
		X				

pozn.: prosím uveďte komentář odůvodňující hodnocení.

Diplomovou práci hodnotím výše uvedeným klasifikačním stupněm B a práci doporučuji k obhajobě.

Otázky k obhajobě:

1. Jakým způsobem by se dále řešil popisovaný soubor scénářů, ze kterých plynou nebezpečí? Kdo a co by musel udělat, aby bylo eliminováno konkrétní nebezpečí nebo událost? Uveďte příklad jednoho z popsaných scénářů, nejlépe takového, který nespadá pod KRE.

Jméno a příjmení: Ing. Jiří Ďuk

Organizace: Úřad pro civilní letectví České republiky

Podpis:

Datum: 04. 06. 2023