



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 spojích

Studijní obor: Profesionální pilot

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student: Yana Savchenko

Název: Analýza šetřených událostí letounu Tecnam P2002JF na bázi systémového přístupu

Hodnocení závěrečné práce:

- Práce není v rozporu s metodickým pokynem ČVUT ([link](#)) Je dodržen rozsah práce (min. 35 stran)
- Zadání je splněno a každý bod zadání má jasný odraz ve zpracované práci

	Kritéria hodnocení bakalářské 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.	28
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.	27
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	91

Komentář:

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

Předkládána bakalářská práce je kvalitně zpracovaná. Autorka během studia nepochybně získala dostatek znalosti, které během tvorby práce dokázala využít. Metodika je vhodně zvolená a dobře popsána. Pro analýzu bylo vybráno osm nehod. Jako omezení práce je uveden nízký počet zpracovaných nehod, což je pro potřeby bakalářské práce naprosto pochopitelné, naopak by mohlo být výhodnější zpracovat ještě nižší počet avšak do větších podrobností. Diskuse je vedena v obecné rovině a plně nepodtrhuje hloubku práce.

Práce vychází z předpokladu, že letové postupy jsou vykonávány stylem popsaným v kapitolách 2.2 a 2.3, ačkoliv tento přístup je častý, nelze ho považovat za standard ve všeobecném letectví. Tento fakt ale podporuje autorčino zjištění nedostatků letových postupů. Závěry práce jsou platné. Jejich implementace, tak jak je uvedeno na konci kapitoly 6.9, je dosti problematická až nemožná. Navrhovaný checklist je velmi obecné povahy a nesouvisí přímo s typem letadla, není tak správně jej zahrnout do sekce normálních postupů. GAMA Specification No. 1 připouští podobné informace uvádět v sekci 10 bezpečnostní tipy. I tento přístup je však diskutabilní, protože checklist neobsahuje konkrétní hodnoty a bude nejednoznačně interpretován.

Je též potřeba si uvědomit, že zavedení nového postupu zvětšuje komplexitu systému a paradoxně i pravděpodobnost chyby, zejména přidávání checklistů může odvádět pozornost pilota od jiných úkonů. Přehnaná regulace a dogmatická snaha vyhnout se všem událostem nepovede ke zvýšené úrovni bezpečnosti civilního letectví.

Celkově práce poukazuje na skutečný problém a je možné na ni navázat při jeho řešení, proto práci považuji za velice přínosnou.

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.

Bakalářskou práci hodnotím výše uvedeným klasifikačním stupněm A a práci doporučuji k obhajobě.

Otázky k obhajobě:

Jakým způsobem bylo zvoleno osm reprezentativních nehod?

Body 2 až 5 navrženého checklistu neobsahují konkrétní hodnoty. Uveďte příklad hodnot, které byste stanovila pro vlastní potřebu? Na čem hodnoty závisí?

Považovala byste za vhodné řešení identifikovaného problému změnu ve výcviku pilotů nebo vzdělávací kampaň úřadu pro civilní letectví pro aktivní piloty?

Jméno a příjmení: Ing. Viktor Valenta

Organizace: ČVUT v Praze
Ústav letecké dopravy

Podpis: 

Datum: 30. 08. 2023