

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Využití VFR letišť s RNP APCH jako zálohy pro velká letiště
Jméno autora:	Tomáš Soporský
Typ práce:	diplomová
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	K621 – Ústav letecké dopravy
Oponent práce:	Ing. Ota Hajzler
Pracoviště oponenta práce:	Navігаční oddělení, Travel service a.s.

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání <i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	náročnější
--	-------------------

Splnění zadání <i>Posuďte, zda předložená závěrečná práce splňuje zadání. V komentáři případně uveďte body zadání, které nebyly zcela splněny, nebo zda je práce oproti zadání rozšířena. Nebylo-li zadání zcela splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně i příčiny jednotlivých nedostatků.</i> Vložte komentář.	splněno s většími výhradami
---	------------------------------------

Zvolený postup řešení <i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i> Vložte komentář.	částečně vhodný
---	------------------------

Odborná úroveň <i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i> Vložte komentář.	D - uspokojivě
---	-----------------------

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce <i>Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.</i> Vložte komentář.	C - dobře
--	------------------

Výběr zdrojů, korektnost citací <i>Vyjádřete se k aktivitě studenta při získávání a využívání studijních materiálů k řešení závěrečné práce. Charakterizujte výběr pramenů. Posuďte, zda student využil všechny relevantní zdroje. Ověřte, zda jsou všechny převzaté prvky řádně odlišeny od vlastních výsledků a úvah, zda nedošlo k porušení citační etiky a zda jsou bibliografické citace úplné a v souladu s citačními zvyklostmi a normami.</i> V diplomové práci je mnoho pasáží, které nejsou označeny žádnými odkazy na použitou literaturu. Součástí těchto pasáží jsou i tvrzení, která nejsou obecně známou informací, ale autor je nijak necitoval. Podobně je tomu i u některých obrázků. U některých podkapitol, je uveden odkaz až na samém závěru celé podkapitoly a tudíž není zřejmé, zda se odkazy vztahují pouze k poslednímu odkazu, nebo k celé části práce.	D - uspokojivě
--	-----------------------

Další komentáře a hodnocení <i>Vyjádřete se k úrovni dosažených hlavních výsledků závěrečné práce, např. k úrovni teoretických výsledků, nebo k úrovni a funkčnosti technického nebo programového vytvořeného řešení, publikačním výstupům, experimentální zručnosti apod.</i>	
--	--

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Zadané téma slibovalo zajímavou práci, která by mohla přinést vhléd do problematiky vybírání záložních VFR letišť pro „velká“ letiště. Bohužel jsem v práci narazil na několik bodů, které úroveň práce snižují. Rovněž výstupy práce jsou diskutabilní. K diplomové práci mám následující připomínky:

1. V celém textu není uvedeno, pro jaké typy letadel by se tento model provozu uvažoval. Nelze říci pouze IFR provoz, ale je nutné rozlišovat, zda jde o 737-800 nebo o Piper Cheyenne. Toto jsem v práci velmi postrádal. Pokud by toto bylo stanoveno, tak by závěry práce více vypovídaly reálnému provozu.
2. Hned v kapitole 1 nesouhlasím s některými úhly pohledu využití VFR letiště jako zálohy. Jediný relevantní argument je, že by IFR provoz z nějakého důvodu musel jednorázově použít VFR letiště a nemohl použít jiné plánované záložní letiště – toto by se zřejmě dalo aplikovat pouze u letadel GA a pro bussines aviation. Zároveň bych souhlasil s využitím při zhoršení počasí při VFR letu letounem, který není vybaven IFR přístroji, ale je vybaven pouze GNSS. Ovšem nesouhlasím s využitím letiště při teroristickém útoku na palubě letadla a s přistáním na VFR letišti z důvodu zdravotních problémů u cestujících. K řešení teroristických útoků na palubě letadla je nezbytná součinnost Policie ČR a to ne pouze územních odborů PČR, ale je nutné mít k dispozici speciální jednotky, jejichž dojezdový čas může velmi komplikovat řešení mimořádné události. Stejně tak je nutné si uvědomit, že pro cestujícího se zdravotními problémy musí záchranná služba přijet a pak ho následně dopravit na specializované pracoviště.
3. Kapitulu 1.2.1 bych rozdělil na safety a security důvody. V předloženém podání práce působí tato část chaoticky.
4. Pokud by VFR letiště mělo po nějakou dobu plnit funkci za „velké“ mezinárodního letiště a mohlo být legálně po tuto dobu plánovatelné, tak by muselo splňovat minimální požadované bezpečnostní a pohotovostní podmínky stanovené pro každý typ letadla. Opět narážím na to, že v práci není uvedeno, pro jaký typ provozu by tento model mohl fungovat.
5. Procedurální řízení na pojezdových plochách už se v historii ukázalo jako velmi nebezpečné a naráží na chybovost lidského faktoru. Jelikož je práce zaměřena na přistání za zhoršených povětrnostních podmínek, tak by ani kamery doplňující procedurální řízení zřejmě tento problém nevyřešily.
6. Problém vidím i v zajištění handlingových služeb – palivo a odbavení cestujících. Tento bod opět naráží na absenci typu provozu.
7. Velmi postrádám ekonomickou rozvahu. Vyjádření, že oproti zavedení osvětlení dráhy jsou ostatní náklady nenáročné, nedosahuje úrovně diplomové práce.

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **D - uspokojivě**.

Otázky:

1. Pro jaký provoz by bylo možné použití letišť Panenský Týnec a Přerov?
2. Jak si prakticky představujete dovážení paliva cisternami? Pokoušel jste se určit, jaká by byla intenzita provozu na dočasné záloze? Předpokládáte, že by se to dalo logisticky zvládnout?
3. Podrobně popište proces Vašeho rozhodování při výběru nejvhodnějšího VFR letiště jako zálohy. Jaké rozhodovací nástroje jste použil?

Datum: 9.1.2015

Podpis:

Ing. Ota Hájzler

