

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Možnosti zavedení IFR provozu pro potřeby letecké záchranné služby v ČR
Jméno autora:	Bc. Michaela Mlezivová
Typ práce:	diplomová
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	Ústav letecké dopravy
Oponent práce:	Ing. Tomáš Duša
Pracoviště oponenta práce:	GNSS Centre of Excellence, z.s.p.o.

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	náročnější
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadanie práce je vychádza z aktuálnych potrieb a trendov v Európe. Ide o náročnejšiu tému, ktorá je viac alebo menej úspešne riešená aj v iných krajinách Európy, dotýka sa súkromných prevádzkovateľov, ktorí často krát neradi prezrádzajú detailné informácie a reálne skúsenosti.	

Splnění zadání	splněno s menšími výhradami
<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>	
Študentka splnila zadanie práce veľmi dobre. Všetkých 5 bodov zadania bolo splnených, avšak rozsah hlavného bodu „Možnosti zefektívnení súčasného provozu letecké záchranné služby v ČR“ by si zaslúžil väčšiu pozornosť a rozsiahlejšie rozpracovanie. Taktiež s niektorými závermi, ktoré študentka vyslovila sa nedá úplne súhlasiť.	

Zvolený postup řešení	 vynikající
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
Postup riešenia bol zvolený správne. Práca je zahájená analýzou súčasného stavu v ČR z prevádzkového ale aj predpisového pohľadu, ďalej analýza zahraničných skúseností okolitých štátov a skúseností s realizáciou medzinárodných implementačných projektov, ktoré slúžia ako inšpirácia pre návrh nového riešenia uplatniteľného v prostredí ČR.	

Odborná úroveň	C - dobře
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
Práca má dobrú odbornú úroveň. Vytkol by som ale pár podstatných bodov. Nehomogénne používanie termínu LZS a HEMS a VZZS a názvov ako: Swiss Air-Rescue Rega, REGA Ltd., REGA, Švýcarská Rega. Neodborné alebo nesprávne používanie termínov ako napr. „kódování postupů SBAS“, „IFR provoz v nekontrolovaném prostoru“. Niektoré skratky nie sú preložené alebo sú preložené nesprávne, niektoré dokonca v zozname skratiek uvedené nie sú. Niektoré fakty sú uvedené nesprávne, alebo sú použité zastarané podklady – napr. rozmiestnenie prevádzkovateľov od 1.1.2017 ako je uvedené na obrázku 2 nie je zatiaľ platné a aktuálne a nebolo ani v čase odovzdania DP, Nariadenie Komisie (EU) č. 1178/2011 (viď. vysvetlenie ďalej). Niektoré vety sú príliš komplikované a nedostatočne vysvetlené, napr. „Navigace po trati je založena na GNSS/RAIM, s vyžadovanou funkčnosťou RF (radius to fix) a baro- VNAV, IRU a zdvojené prijímače GNSS, FMS, ADS a autopilotní systém.“ Definície v kapitole 5 – PinS a RNP 0.3 nie sú úplne dostatočne a pochopiteľne vysvetlené. Celý úvod kapitoly 5 je po odbornej stránke veľmi nedostatočný.	
Niektoré závery, ktoré autorka uviedla sú v rozpore s analýzou ktorá bola v predošlých častiach bola realizovaná. Nie je mi jasné čo viedlo autorku k záveru „S výhľadom na zavedení IFR letů by z hľadiska bezpečnosti bylo vhodné, vybavit vrtulníky také autopilotními systémy podporujícími nízkorychlostní manévrování“ keď výsledky zmieňovaného projektu HEDGE hovoria že „postupy je možné zalétnout manuálně bez spuštěného autopilotního režimu“ a prečo uvažuje o rýchlostiach pod 60kt keď analyzované projekty používali rýchlosti MAX do 70kt IAS v úseku konečného priblíženia?	

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce**A - výborně**

Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.

Práce je textově spracovaná příjemne a čtivo, pútavo, a aj na neodborne zameraného čitateľa môže pôsobiť kvalitne. Texty prekladané z angličtiny sú preložené s citom, vlastnými slovami a lexikálne správne.

Práce by si zaslúžila väčší rozsah v hlavnej kapitole č. 6 „Možnosti zefektívnení súčasného provozu letecké záchranné služby v ČR“

Výběr zdrojů, korektnost citací**B - velmi dobře**

Vyjáďte 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.

Použitá zdroje boli zvolené správne, avšak niektoré nariadenia Európskej Komisie boli použité v neaktuálnom znení. Napr. Nariadenie Komisie (EU) č. 1178/2011 bolo niekoľko krát aktualizované a posledné znenie tohoto nariadenia (EU) č. 2016/539 z 6. apríla 2016 práve pojednáva o problematike výcviku personálu v súvislosti so zavádzaním PBN.

Čo sa týka citácií, tie sú označené správne, ale uviedol by som snáď len drobné počudovanie nad tým, že všetky citované zdroje sú uvedené s rovnakým dátum, t.j. ako keby celá práca bola spísaná v jeden deň 25.11.2016.

Další komentáře a hodnocení

Vyjáďte 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.

-

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Celkovo sa jedná o dobrú a podarenú prácu. Téma je nanajvýš aktuálna aj v súvislosti s aktuálne bežiacim projektom v ČR v rámci ktorého by malo dôjsť k publikovaniu prvého PinS postupu v ČR na letisku LKPR. Autorkine návrhy na zefektívnenie prevádzky HEMS v ČR by si zaslúžili precíznejšie prepracovanie a naviazanie na praktické a ekonomické možnosti v ČR.

Otázky:

1. Čo vás viedlo k záveru „S výhľadom na zavedení IFR letů by z hlediska bezpečnosti bylo vhodné, vybavit vrtulníky také autopilotními systémy podporujícími nízkorychlostní manévrování“ keď výsledky zmieňovaného projektu HEDGE hovoria že „postupy je možné zalétnout manuálně bez spuštěného autopilotního režimu“ a prečo uvažujete o rýchlostiach pod 60kt keď Vami analyzované projekty používali rýchlosti MAX do 70kt IAS v úseku konečného priblíženia?
2. Pri spracovávaní Vašej práce ste komunikovala s pilotmi HEMS. Aké sú ich užívateľské skúsenosti a názory na využívanie prostriedkov nočného videnia (Night Vision Goggles) v praxi?
3. V úvode píšete že ste komunikovala s prevádzkovateľmi zahraničných HEMS. Aké boli ich reakcie a ústretovosť k poskytovaniu informácií?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **B - velmi dobře**.

Datum: 13.1.2017

Podpis:

Ing. Tomáš Duša