

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Vizualizace předpisu ICAO Doc 4444 pro výukové účely
Jméno autora:	Bc. Jakub Machuta
Typ práce:	diplomová
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	Ústav letecké dopravy
Oponent práce:	Ing. Jan Fousek
Pracoviště oponenta práce:	ŘLP ČR, s.p.

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	náročnější
Autor diplomové práce zvolil jako téma vizualizace předpisu ICAO Doc 4444 pro výukové účely. Zpracování takto rozsáhlého tématu je poměrně náročné, nicméně Bc. Jakub Machuta zpracoval toto téma velice dobře a profesionálně.	
Splnění zadání	splněno
Autor splnil zadání diplomové práce beze zbytku a jako výsledek této práce je soubor animací, které demonstrují postupy letištního řízení letového provozu. V textové části této práce jsou popsány postupy tvorby a zpracování těchto animací. Nedílnou součástí této práce je také návrh fiktivního letiště, na kterém jsou postupy demonstrovány.	
Zvolený postup řešení	správný
Postup řešení je správný a nemám k němu žádné připomínky.	
Odborná úroveň	A - výborně
Z odborného hlediska je práce na velmi dobré úrovni a opírá se o mezinárodní předpis ICAO Doc 4444. Jedinou drobnou výtka mám k situaci v animaci č. 6, viz otázky k obhajobě.	
Formální a jazyková úroveň, rozsah práce	A - výborně
Formální a jazyková úroveň plně odpovídá požadavkům DP. Rozsah byl zvolen vhodně a zpracované vizualizace zahrnují základní a nejčastěji se vyskytující situace v letištním řízení letového provozu.	
Výběr zdrojů, korektnost citací	A - výborně
K použitým zdrojům nemám žádné výhrady.	
Další komentáře a hodnocení	
Tato diplomová práce může být využita v praxi při výuce postupů ICAO Doc 4444. Díky grafickým podkladům a vytvoření fiktivního letiště se tato práce dá využít i jako šablona pro znázornění dalších situací a rozstupů na a v blízkosti letišť, které se do diplomové práce nevešly.	

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Bc. Jakub Machuta vytvořil soubor animací, které znázorňují postupy a rozstupy uvedené v ICAO Doc 4444. Přínos této práce hodnotím velice kladně, jelikož výsledný produkt může být použit k výuce postupů letištního řízení letového provozu. Využitím těchto vizualizací lze doplnit teoretickou výuku tohoto komplexního tématu.

Otázky:

1) Animace č. 6 fáze konečného přiblížení

Jako nápravné opatření při nedodržení rozstupů z důvodu turbulence v úplavu je zde uvedena změna typu přiblížení druhého letadla na vizuální přiblížení. Předpis v tomto případě hovoří o letadlech IFR provádějící vizuální přiblížení. Je možné tento postup aplikovat i v případě, že předcházející letadlo provádí jiné než vizuální přiblížení? Pokud ano tak za jakých podmínek.

2) Animace č. 7 standardní smíšený provoz

V závěru animace je situace, kdy z RWY 20 vzlétá B738/M (TVS1234) a následně ze stejné dráhy v opačném směru (RWY 02) vzlétá C525/L (DEVMB). Aplikuje se zde rozstup podle turbulence v úplavu, tak jak je uveden v ICAO Doc 4444, nebo to v tomto případě není nutné? A pokud ne tak proč?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **A - výborně**.

Datum: 5.6.2018

Podpis:

