

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Kapacita vzdušného prostoru
Jméno autora:	Bc. Kateřina Kozáčková
Typ práce:	diplomová
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	K621, Ústav letecké dopravy
Oponent práce:	Ing. Kryštof Navrátil
Pracoviště oponenta práce:	EXCALIBUR INTERNATIONAL HU Kft.

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

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

Splnění zadání <i>Jedním ze stanovených cílů bylo definovat požadavky na kapacitu v souvislosti s meziročním růstem a rozбором opatření. Zpracování tohoto cíle je z mého pohledu konstatováním faktů ze zdrojů bez vlastní definování požadavků, rozboru opatření a přínosu. Dále studentka jako cíl uvádí určení potenciálních možností kapacity vzdušného prostoru v případě, že odpadne omezení lidského faktoru. Zde se omezuje pouze na kapacitu mezi FL 300–410 za značně zjednodušených podmínek.</i>	splněno s většími výhradami
---	------------------------------------

Zvolený postup řešení <i>Pro zjednodušení modelu studentka do simulace nezahrnula proměnné, které by výsledek zcela jistě ovlivnily, jako například vliv počasí, typ letounu, vertikální pohyb letadel, traťová omezení, nouze. O výpovědní hodnotě a využitelnosti takového měření lze jen spekulovat.</i>	částečně vhodný
---	------------------------

Odborná úroveň <i>Velká část práce se věnuje teoretickému popisu současného stavu bez vlastní analýzy. Modelovaná situace je významně zjednodušená. Při psaní kapitoly o specifikách evropského provozu, pravděpodobně v důsledku vlastní chyby v překladu přejaté studie, zaměnila studentka miliardy za bilióny ve zmiňovaných statistikách.</i>	E - dostatečně
--	-----------------------

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce <i>Práce obsahuje větší množství stylistických a gramatických chyb.</i>	E - dostatečně
--	-----------------------

Výběr zdrojů, korektnost citací <i>Zdroje byly citovány korektně, práce se zdroji byla na velmi dobré úrovni.</i>	B - velmi dobře
---	------------------------

Další komentáře a hodnocení <i>Zajímavý výstup z provedené simulace by byl graf/statistika letadel, která musela měnit letovou hladinu a která kurz, popř. obojí. Vliv řešení konfliktů na letěnou trať, počet úhybných manévřů, hotspots. Přenos workload z ATCo na pilota. Ideální ASAS systém by zohledňoval i aktuální výkonnostní parametry a ekonomický dopad manévru na průběh letu, tzn. koho bude manévr „míň bolet“.</i>	
--	--

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Velká část práce se věnuje teoretickému popisu současného stavu (včetně výhledu) bez vlastní analýzy. Stanoveným cílem práce bylo určení potenciálních možností kapacity vzdušného prostoru v případě, že odpadne omezení lidského faktoru. Kapacita byla určena pouze mezi FL 300-410 za značně zjednodušených podmínek (nezohlednění vlivu počasí, typu letounu, vertikálních pohybů letadel, traťových omezení, nouzí). Dalším cílem bylo definovat požadavky na kapacitu v souvislosti s meziročním růstem a rozbořem opatření. Zpracování tohoto cíle je z mého pohledu konstatováním faktů ze zdrojů bez vlastní definování požadavků, rozboru opatření a přínosu.

Otázky k obhajobě:

- 1) Kolik úhybných manévrů muselo letadlo průměrně provést během simulace?
- 2) Prováděla úhybné manévry při řešení konfliktu pokaždé obě letadla? Popřípadě zvýhodňoval systém při řešení konfliktů letadla, která již jeden či více konfliktů provedla?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **E - dostatečně**.

Datum: 7.6.2019

Podpis:

