



Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojiích

Studijní obor: Letecká doprava

POSUDEK VEDOUCÍHO BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Studenta: Daria Obieedkova

s názvem: KONCEPT ZAVEDENÍ „SUPERSEKTORU“ PRO CVSM PROSTOR

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.	25
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.	20
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.	18
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).	4
5.	Celkový počet bodů	67

Komentář:

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

* povinné pole (min. 500 znaků) Práce se týkala zajímavého tématu, které vyžaduje spojit množství informací z různých zdrojů, kdy je často velmi obtížné dohledat relevantní data, a to především co se týká položek nákladové báze při provozování letadel. Práce z mého pohledu má zbytečně rozsáhlé úvodní části, tj. kapitoly Rozdělení vzdušného prostoru, Letové provozní služby, ... které nic podstatného nepřinášejí a jsou vesměs výňatky z AIP a podobných předpisů. Co se týká metodické části, zde bych měl výhradu k tomu, že je problematické dělat nějaké obecnější závěry ze dvou OFP, nicméně chápu, že poskytly konkrétní reálný příklad. Na druhou stranu výpočty a analýzy, prováděné v další části práce, na základě Flight Planning and Performance manualu hodnotím jako metodicky zdařilé. Možná trochu ne úplně vhodně a srozumitelně studentka spojila dohromady dva nesouvisející koncepty "koncept SektorLess" a vlastní koncept motivování letu ve vyšších hladinách, řešený primárně v této BP. Na druhou stranu je dobré, že studentka se orientuje v budoucích trendech, které se aktuálně diskutují. To, co ale musím jednoznačně vytknout a z velké části ovlivňuje moje celkové hodnocení práce, je stylistická a gramatická stránka práce. Zde se podle mě dostáváme na samou hranici akceptovatelnosti práce, kdy veškerá odborná úroveň je degradována tím, že často není rozumět obsahové stránce vět. (A to je neporovnatelně lepší výsledek, než v jaké jazykové kvalitě mi byly jako vedoucímu práce předkládány dílčí části BP v průběhu jejího zpracování.) Je to o to nepříjemnější, že pokud studentka neovládá dostatečně český jazyk, mohla klidně práci psát v angličtině, jak studijní předpisy umožňují.

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.

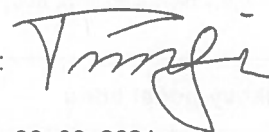
Bakalářskou práci hodnotím výše uvedeným klasifikačním stupněm D a práci doporučuji k obhajobě.

Otázky k obhajobě:

Jméno a příjmení: Ing. Stanislav Pleninger, Ph.D.

Organizace: ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Ústav letecké dopravy

Podpis:



Datum: 30. 09. 2021