

ENR 1.6 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY A POSTUPY ATS

ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

1.6.1 PRIMÁRNÍ RADAR

1.6.1 PRIMARY RADAR

1.6.1.1 Radarové krytí

1.6.1.1 Radar Coverage

1.6.1.1.1 Radarové krytí primárního radaru v CTA PRAHA je zajištěno nad FL 85.

1.6.1.1.1 Radar coverage of primary radar in CTA PRAHA is ensured above FL 85.

1.6.1.1.2 Primární radary jsou umístěny na letištích BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov a PRAHA/Ruzyně.

1.6.1.1.2 Primary Radar sites are located at BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov and PRAHA/Ruzyně airports.

1.6.1.2 Aplikace radarových služeb

1.6.1.2 Application of Radar Services

Poznámka: Aplikace radarových služeb se vztahuje k poskytování služeb primárního i sekundárního radaru.

Note: Application of radar services is related to primary and secondary radar service provision.

1.6.1.2.1 Radarové služby se poskytují buď na základě rozhodnutí řídicího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

1.6.1.2.1 Radar services are provided either on the basis of the decision of the radar controller or on request of the pilot-in-command.

1.6.1.2.2 Radarová identifikace se provádí v souladu s postupy uvedenými v Hlavě 8 předpisu L 4444, s výjimkou postupu v 8.6.2.2.1 c), který není aplikován.

1.6.1.2.2 Radar identification is carried out in accordance with procedures mentioned in ICAO Doc 4444, Chapter 8, with the exception of procedure in 8.6.2.2.1 c), which is not applied.

1.6.1.2.3 Za účelem snížení četnosti spojení mezi pilotem a stanovištěm ATC ve směru letadlo-země se v letové informační oblasti FIR PRAHA ve všech případech, kdy je pilot informován frází "IDENTIFIKOVÁN" nebo "RADAROVÝ KONTAKT", automaticky vynechává hlášení poloh.

1.6.1.2.3 In order to reduce air-ground communication between the pilot and the ATC unit in all cases when the pilot is informed by the phrase "IDENTIFIED" or "RADAR CONTACT", he/she automatically omits position reporting while flying in FIR PRAHA.

1.6.1.2.4 Ve FIR LKAA se aplikuje snížené minimum 3 NM radarového rozstupu založeného na systémech ATS do FL285 včetně a nad FL285 se aplikuje minimum horizontálního radarového rozstupu 5 NM.

1.6.1.2.4 The minimum horizontal radar separation within LKAA FIR is 3 NM at FL 285 or below and 5 NM above FL 285.

1.6.1.2.5 V prostorech radarového krytí jsou poskytovány tyto radarové služby:

1.6.1.2.5 The following radar services are provided in radar coverage areas:

- navigační pomoc,
- zajišťování radarových rozstupů,
- radarové monitorování,
- radarové vektorování,
- informace o význačném provozu a
- informace o provozu.

- navigation assistance,
- radar separation,
- radar monitoring,
- radar vectoring,
- essentials traffic information and
- traffic information.

1.6.1.2.6 Pilotovi letadla, který je vektorován radarem na kurs konečného přiblížení na jiný prostředek než radar, se při ohlášení usazení, kdy končí radarové vedení letadla, nepředává fráze "RADAROVÁ SLUŽBA SKONČENA" a informace o poloze se předává pilotovi pouze na jeho žádost.

1.6.1.2.6 An aircraft vectored by radar on to pilot interpreted final approach aids shall not be informed by the phrase "RADAR SERVICE TERMINATED" whenever pilot reports establishing at which time radar vectoring is terminated and information about position is provided on the pilot's request only.

1.6.1.2.7 Doplňkové služby

1.6.1.2.7 Supplementary Services

Radarové stanoviště za normálních okolností poskytuje radarové služby letadlům jako integrální součást mateřského stanoviště a to v maximální možné míře tak, aby vyhovělo provozním požadavkům. Tyto služby ovlivňuje mnoho faktorů, jako například zátěž řídicího, radarové krytí a možnosti přehledových zařízení, proto radarový řídicí určuje možnost poskytování nebo pokračování v poskytování radarových služeb podle aktuální situace.

A radar unit normally operates as an integral part of the parent unit and provides radar service to aircraft, to the maximum extent practicable, to meet the operational requirement. Many factors, such as radar coverage, controller workload and equipment capabilities, may affect these services, and the radar controller shall determine the practicability of providing or continuing to provide radar services in any specific case.

1.6.1.2.8 Primární radar (PSR) a sekundární přehledový radar (SSR) mohou být použity v kombinaci nebo samostatně pro poskytování letových provozních služeb.

1.6.1.2.8 The primary surveillance radar (PSR) and the secondary surveillance radar (SSR) may be used separately or together to provide Air traffic services.

1.6.1.3 Porucha radaru

1.6.1.3 Radar failure

1.6.1.3.1 Dojde-li k poruše radarového zařízení, postupuje radarový řídicí podle předpisu L4444, Hlava 8, ustanovení 8.8.4.

1.6.1.3.1 In the event of radar failure the radar controller proceeds in accordance with ICAO Doc 4444, Chapter 8, para 8.8.4.

1.6.1.4 Ztráta spojení

1.6.1.4 Radio Communication Failure

1.6.1.4.1 Dojde-li ke ztrátě spojení ve směru země-letadlo, je velitel letadla, které bylo řízeno radarem, povinen vrátit se co nejdříve na původní trať a pokračovat podle vlastní navigace.

1.6.1.4.1 In the event of ground-to-air communication failure the pilot-in-command of the aircraft controlled by radar is obliged to return to the original track as soon as possible and to resume his own navigation.



1.6.2 SEKUNDÁRNÍ PŘEHLEDOVÝ RADAR (SSR)**1.6.2.1 Provozní postupy****1.6.2.1.1 Povinnosti velitele letadla**

Velitel letadla, které vstupuje do řízeného vzdušného prostoru ze sousední letové informační oblasti, musí udržovat v činnosti odpovídač s kódem nastaveným podle pokynů předcházejícího střediska řízení letového provozu až do doby, než bude přidělen nový kód (přidělování kódů viz. odstavec ENR 1.6 para 2.4).

1.6.2.2 Postupy v případě poruchy palubního odpovídače SSR

1.6.2.2.1 V případě poruchy palubního odpovídače SSR, ke které dojde po vzletu, může velitel letadla očekávat, že příslušné stanoviště řízení letového provozu učiní opatření k pokračování letu na první letiště zamýšleného přistání v souladu s letovým plánem. Po přistání musí velitel letadla zajistit, aby byl palubní odpovídač uveden do provozuschopného stavu.

1.6.2.3 Postupy při ztrátě rádiového spojení a protiprávního činu

1.6.2.3.1 V případě ztráty rádiového spojení musí velitel letadla nastavit odpovídač SSR na mód A kód 7600.

1.6.2.3.2 V případě protiprávního činu velitel letadla nastaví odpovídač SSR na mód A kód 7500.

1.6.2.4 Rozdělení a přidělování kódu SSR

1.6.2.4.1 Rozdělení a přidělování kódů SSR se v České republice uplatňuje v souladu s postupy uvedenými v dokumentu The European Secondary Surveillance Radar Code Management Plan (EUR Doc 023) a jeho příloze SSR Code Allocation List for the ICAO EUR Region (CAL), jež podrobně popisují požadavky, které musí státy ICAO EUR regionu splňovat, aby vyhověly ustanovením European Basic Air Navigation Plan (EUR ANP) (Doc 7745, Volume I) a the European Facilities and Services Implementation Document (EUR FASID) (Doc 7754, Volume II).

1.6.2.4.2 Diskrétní kódy

Stanoviště ATS přidělují diskrétní kódy SSR pouze v módu A z následujících skupin:

Tranzitní kódy / Transit codes	1401 - 1477
	5170 - 5177
	6620 - 6637
Lokální kódy / Local codes	3301 - 3377
	4320 - 4337

1.6.2.4.3 Kódy SSR pro zvláštní účely

Pro stanovené účely letu se používají následující kódy:

Kód módu A Mode A Code	Přiděluje/nastavuje Assigns/sets	Účel Purpose
0000	technik engineer	pozemní zkoušky odpovídačů SSR (viz AIP ENR 1.6 para 2.5) ground test of SSR transponders (see AIP ENR 1.6 para 2.5)
0040	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety za účelem pátrání a záchrany letadel search and rescue flights
0041 - 0044	stanoviště ATS ATS unit	lety za účelem pátrání a záchrany letadel search and rescue flights
0045	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety pro záchranu lidského života human life rescue flights
0046 a / and 0047	stanoviště ATS ATS unit	lety pro záchranu lidského života human life rescue flights

1.6.2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)**1.6.2.1 Operating Procedures****1.6.2.1.1 Pilot-in-command duties**

A pilot-in-command of aircraft entering controlled airspace from an adjacent FIR shall operate the SSR transponder with the Code according to the instructions of preceding control centre unit a new Code is assigned (Code assignment see ENR 1.6 para 2.4).

1.6.2.2 Procedures for SSR Transponder Failure

1.6.2.2.1 In case of SSR transponder equipment failure after take-off the pilot-in-command may expect that appropriate ATC unit shall endeavour to provide for continuation of the flight to the aerodrome of first intended landing in accordance with the flight plan. The pilot-in-command shall ensure after landing that the SSR transponder will be restored to normal operation.

1.6.2.3 Radio Communication Failure and Unlawful Interference Procedures

1.6.2.3.1 In case of radio communication failure the pilot-in-command of the aircraft equipped with a SSR transponder shall operate the transponder on Mode A, Code 7600.

1.6.2.3.2 In case of unlawful interference the pilot-in-command of the aircraft shall set the SSR transponder to Mode A, Code 7500.

1.6.2.4 Allocation and Assignment of the SSR Codes

1.6.2.4.1 Allocation and assignment of SSR codes in the Czech Republic is applied in accordance with the procedures presented in the document The European Secondary Surveillance Radar Code Management Plan (EUR Doc 023) and its Attachment, SSR Code Allocation List for the ICAO EUR Region (CAL), detailing the requirements to be met by the States of the ICAO EUR Region to comply with the provisions of the European Basic Air Navigation Plan (EUR ANP) (Doc 7745, Volume I) and the European Facilities and Services Implementation Document (EUR FASID) (Doc 7754, Volume II).

1.6.2.4.2 Discrete codes

ATS units assign the discrete SSR codes in Mode A from following groups:

1.6.2.4.3 SSR codes for special purposes

The following SSR codes are used for designated flight purposes.

Kód módu A Mode A Code	Přiděluje/nastavuje Assigns/sets	Účel Purpose
0050	stanoviště ATS ATS unit	výsadekové lety parachute flights
0052 a / and 0053	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety vrtulníků Policie ČR ve dne flights of helicopters of the C.R. Police during the day
0054 a / and 0055	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety vrtulníků Policie ČR v noci flights of helicopters of the C.R. Police during the night
0056 a / and 0057	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety letadel ŘLP ČR za účelem letového ověřování Calibration/verification flights of the ANS C.R. aircraft
1000	stanoviště ATS ATS unit	indikační kód Módu S Mode S conspicuity code
2000	pilot / stanoviště ATS pilot / ATS unit	lety, které jsou předmětem poskytování ATS v případě, že stanoviště ATS pokyny týkající se nastavení kódu nevydalo (viz AIP ENR 1.6 para 2.4.5) flights which are subject to ATS provision in the absence of ATS instructions related to code setting (see AIP ENR 1.6 para 2.4.5)
7000	pilot / stanoviště ATS pilot / ATS unit	lety, které nevyužívají ATS, za účelem zlepšení detekce vhodně vybaveného letadla (viz AIP ENR 1.6 para 2.4.6) flights not receiving ATS, in order to improve the detection of suitably equipped aircraft (see AIP ENR 1.6 para 2.4.6)
7776	technik engineer	pozemní monitorovací odpovídače SSR, případně pozemní zkoušky odpovídačů SSR (viz AIP ENR 1.6 para 2.5) ground monitoring transponders, potentially ground test of SSR transponders (see AIP ENR 1.6 para 2.5)
7777	technik engineer	pozemní monitorovací odpovídače SSR ground monitoring transponders

1.6.2.4.4 Letadlo vybavené odpovídačem SSR musí mít za letu odpovídač v činnosti. Odpovídač SSR musí odpovídat na dotazy v módu A a C.

1.6.2.4.4 An aircraft equipped with the SSR transponder shall operate the transponder during the flight. The SSR transponder shall reply to mode A and C interrogations.

1.6.2.4.5 Vyjma letů využívajících kódů pro zvláštní účely pilot letadla, který je nebo zamýšlí být předmětem poskytování ATS, nastaví kód A2000, pokud stanoviště ATS, s nímž naváže spojení, nestanoví jinak.

1.6.2.4.5 Except for flights using special purpose codes, the pilot who is or intends to be receiving ATS, selects A2000 in the absence of other instructions related to code setting from ATS unit.

Poznámka: Nastavení A2000 se předpokládá u letů, jež např. vstupují do CTR, odlétávají z letišť v CTR nebo letišť AFIS, u kombinovaných letů VFR/IFR, neřízených letů využívajících služeb FIC apod.

Note: The setting concerned is assumed for flights, e.g. entering a CTR, departing from aerodromes in CTR or AFIS aerodromes, combined VFR/IFR flights, flights receiving ATS from FIC etc.

Stanoviště ATS rovněž může vydat instrukci letadlu k nastavení kódu A2000, nemá-li důvod vydat pokyn k nastavení diskretního kódu či jiného kódu pro zvláštní účely.

The ATS unit may also assign the code A2000 to the aircraft if there is no reason to assign a discrete code or another special purpose code.

1.6.2.4.6 Pokud pilot letu VFR nehodlá využívat poskytování ATS žádným ze stanovišť ATS v prostoru, kde není předmětem letového povolení (třída G a E), nastaví odpovídač na A7000.

1.6.2.4.6 When a VFR flight pilot decides not to make use of the ATS from any ATS unit within the airspace, where is no more a subject to an ATC clearance (class G and E), changes the transponder setting to A7000.

Stanoviště ATS rovněž může vydat instrukci letadlu k nastavení kódu A7000, přijalo-li od něj informaci o výše uvedeném záměru nevyužít poskytování ATS v předmětném vzdušném prostoru.

The ATS unit may also assign the code A7000 to the aircraft if the information from the pilot about his intention not to make use of the ATS in the airspace concerned has been received.

Poznámka 1: Poskytnutí jednorázové informace neřízenému letu, po níž pilot ukončí spojení, typicky pro FIC, nezakládá důvod pro instrukci ke změně kódu A7000, má-li ho letadlo nastaveno.

Note 1: A one-time information provision to an uncontrolled flight when the pilot terminates the connection afterwards, typically with the FIC, does not constitute a reason for the change or for an instruction to change the code A7000, if the aircraft has it selected.

Poznámka 2: Povinnost velitele letadla plynoucí z požadavků na poskytování ALRS tímto zůstává nedotčena (viz AIP ENR 1.2 para 2.1).

Note 2: The responsibility of the pilot-in-command arising from the ALRS provision requirements remains untouched (see AIP ENR 1.2 para 2.1).

1.6.2.4.7 Kód SSR přidělený stanovištěm ATS musí být letadlem udržován do ukončení letu nebo do instrukce stanoviště ATS vedoucí k jeho změně nebo k vypnutí odpovídače.

1.6.2.4.7 The SSR code assigned by ATS unit shall be maintained by the aircraft until termination of the flight or until the instruction of ATS unit is given to change the code or to switch off the transponder.

1.6.2.5 Postupy pro pozemní zkoušky odpovídačů SSR a protisrážkových systémů ACAS

1.6.2.5.1 Při provádění pozemních zkoušek odpovídačů SSR a systémů ACAS jsou pracovníci provádějící zkoušky povinni dodržovat níže uvedené postupy. Dodržování těchto pravidel umožní stanovištěm ATC udržet přehled o reálném letovém provozu a případně poskytovat informace letadlům vybaveným palubním protisrážkovým systémem ACAS.

- 1) Pokud nebyl stanovištěm ATC z provozních důvodů přidělen jiný kód, je pro pozemní zkoušky odpovídačů v módu A vyhrazen kód 0000. Pro otestování změny kódu je možné krátkodobě použít i kód 7776.
- 2) Při zkouškách probíhajících v CTR/MCTR si musí pracovníci provádějící zkoušky předem vyžádat povolení příslušné TWR/MTWR k provedení této zkoušky. Předmětem povolení je:
 - čas zahájení a předpokládaný čas ukončení zkoušky,
 - rozsahu hodnot módu C, které budou předmětem testu,
 - spojení pro případ, že příslušné stanoviště ATC bude v průběhu zkoušky požadovat její přerušení.
- 3) Při zkouškách probíhajících mimo CTR musí pracovníci provádějící zkoušky předem informovat PRAHA FIC v rozsahu údajů uvedených v bodě 2) a zároveň předat údaje o místě, kde bude prováděn test (na vyžádání FIC i zeměpisné souřadnice).

Poznámka: Požaduje se, aby zkoušky Módu A nebyly prováděny bez současné imitace hodnoty módu C s nastavením alespoň nadmořské výšky letiště nebo, je-li zkouška prováděna mimo CTR, minimální hladiny.

1.6.2.6 Radarové krytí

1.6.2.6.1 Radarové krytí SSR je zajištěno v celé CTA PRAHA nad 5000 ft AMSL.

1.6.2.7 Sekundární radary:

BUKOP, PÍSEK, PRAHA

Všechny radary jsou součástí multiradarové informace.

1.6.2.8 ACAS postupy

1.6.2.8.1 Odpovědnost při používání palubních protisrážkových systémů (ACAS) ve vzdušném prostoru České republiky.

Pokud se pilot na základě rady k vyhnutí poskytnuté protisrážkovým zařízením ACAS odchýlí od letového povolení nebo od pokynů řízení letového provozu, nenese služba řízení letového provozu odpovědnost za zabránění srážky až do okamžiku, kdy je průběh letu uveden opět do souladu s letovým povolením nebo instrukcemi řízení letového provozu.

1.6.3 Automatický závislý přehledový systém - vysílání (ADS-B)

1.6.3.1 Úvod

1.6.3.1.1 Palubní zařízení schopné funkce ADS-B OUT periodicky odesílá informace o identifikaci, poloze, rychlosti apod. Pro tyto účely se v Evropě využívá data link 1090 MHz Extended Squitter. Poloha letadla je určena palubními systémy pomocí GNSS.

1.6.3.2 Provozní postupy

1.6.3.2.1 Letadlo vybavené ADS-B umožňující vlastní identifikaci musí vysílat identifikaci letadla, jak je uvedena v poli 7 letového plánu ICAO nebo, pokud letový plán nebyl podán, poznávací značku letadla.

1.6.2.5 Procedures for Ground Tests of SSR Transponders and Airborne Collision Avoidance System

1.6.2.5.1 Technical personnel, when performing ground tests of SSR transponders and ACAS, are obliged to adhere to the procedures presented hereunder. This will allow ATC staff to be kept informed about the actual air traffic in the air and, if necessary, to provide information for the aircraft equipped with the anticollision system ACAS.

- 1) If for the operational purposes no other SSR Code has been assigned by an ATC Unit, for ground testing of SSR transponders Mode A Code 0000 shall be reserved. Code 7776 can be used for a short time to test code change.
- 2) If tests are carried out within a CTR/MCTR, the personnel performing the tests shall request in advance a clearance of appropriate TWR/MTWR to perform the test. Subject of clearance is:
 - time of beginning and estimated time of finishing the test,
 - extent of Mode C values to be tested,
 - contacts for the case that an appropriate ATC Unit requires the test interruption.
3. If the tests are carried out outside a CTR/MCTR, the personnel performing the test shall supply in advance PRAHA FIC with the data as given under Item 2) and herewith pass information about the location where the test is performed (on FIC request also the coordinates).

Note: It is required that ground tests of SSR transponders in Mode A be carried out simultaneously with imitation of Mode C value by setting at least aerodrome elevation or minimum level, if the tests are carried out outside CTR/MCTR.

1.6.2.6 Radar Coverage

1.6.2.6.1 Radar coverage of SSR is ensured in the whole CTA PRAHA above 5000 ft AMSL.

1.6.2.7 Secondary radars:

BUKOP, PÍSEK, PRAHA

All radars are part of multi radar information.

1.6.2.8 ACAS Procedures

1.6.2.8.1 Responsibility during Airborne Collision Avoidance (ACAS) operation within the airspace of the Czech Republic.

When a pilot deviates from an air traffic control clearance or instruction in response to an ACAS resolution advisory, the air traffic control service is not responsible for preventing collisions until the flight path is returned to the limits of air traffic control clearance or instructions.

1.6.3 Automatic dependent surveillance - broadcast (ADS-B)

1.6.3.1 Introduction

1.6.3.1.1 ADS-B OUT is a function on-board an aircraft that periodically transmits data such as identification, position, velocity and other information. The data link used for ADS-B messages in Europe is 1090 MHz Extended Squitter. The aircraft ADS-B position is derived from onboard GNSS based systems

1.6.3.2 Operating procedures

1.6.3.2.1 Aircraft equipped with ADS-B having an aircraft identification feature shall transmit the aircraft identification as specified in the field 7 of the ICAO flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration.

1.6.3.2.2 Systémy ATM zpracovávají a přehledové službě ATS prezentují pouze data vysílaná ze zařízení ADS-B verze 2, spárovaná s odpověďmi SSR a/nebo WAM.

1.6.3.2.2 ATM systems process and present to the ATS surveillance services only data broadcasted from ADS-B version 2, paired with responses from SSR and/or WAM.

1.6.3.3 Nouzové a pilnostní módy ADS-B

1.6.3.3 Emergency and/or urgency modes of ADS-B

1.6.3.3.1 Z důvodu technických omezení systémů ATM při zpracovávání dat ze zařízení ADS-B jsou přehledové službě ATS prezentovány pouze následující módy:

1.6.3.3.1 Due to ADS-B processing limitations by ATM systems, only the following ADS-B emergency modes will be presented to the ATS surveillance services:

- a) nouze,
- b) ztráta spojení,
- c) protiprávní čin.

- a) emergency,
- b) communication failure,
- c) unlawful interference.

Poznámka: Módy ADS-B "minimální palivo" a "sanitní let" nejsou přehledové službě ATS prezentovány.

Note: "Minimum fuel" and "medical" ADS-B modes are not presented to the ATS surveillance services.

1.6.4 Meteorologický radar

1.6.4 Weather radar

1.6.4.1 Krytí

1.6.4.1 Coverage

1.6.4.1.1 Krytí meteorologických radarů, které jsou využívány PRAHA ACC a PRAHA FIC pro poskytování informací o význačné oblačnosti je zajištěno v prostoru FIR PRAHA. Interval obnovy informace je 5 minut. Informace je k dispozici na příslušném stanovišti ATS s prodlevou 1 - 2 minuty po skončení měřicího cyklu meteorologického radaru.

1.6.4.1.1 The coverage by weather radars which are used by PRAHA ACC and PRAHA FIC to provide information about significant clouds is ensured in the area of FIR PRAHA. Update rate of information is 5 minutes. Information is available on appropriate ATS unit in 1 - 2 minutes after completion of the weather radar measurement cycle.

1.6.4.2 Aplikace služeb

1.6.4.2 Application of services

V prostoru krytí meteorologických radarů se poskytuje letová informační služba o význačném počasí. To kromě jiného znamená, že poskytnutí takové služby nezbavuje velitele letadla od jakékoli odpovědnosti, včetně přijetí konečného rozhodnutí týkajícího se navrhované změny letového plánu.

There is provided flight information service about significant weather in the area of weather radar's coverage. It means that a provision of that service does not exempt a pilot-in-command from whatever responsibility including an acceptance of the final decision concern a suggested change of a flight plan.

Tato služba se poskytuje pouze na základě rozhodnutí řídicího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

This service is provided only on base of air traffic controller's decision or on pilot-in-command's request.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank