

ČINOVNÍCI

Sportovní komisaři

Miloslav REGNER – hlavní sportovní komisař
MVDR. Lubomír SVOBODA – sportovní komisaři
Pavel NEDVĚD – sportovní komisař

Pozorovatelé a delegáti

Ing. František ROSICKÝ – bezpečnostní delegát

Hlavní činovníci

Miroslav HOŠÁK – ředitel
Tomáš BLAŽEK – asistent ředitele
Ing. Lubor HOLZER – činovník pro bezpečnost
Aleš RADOMĚŘSKÝ – hlavní technický komisař
Ing. Jarmila FTÁČKOVÁ – hlavní časoměřič
Ing. Jiří PŘEROVSKÝ – vedoucí dispečinku
Miroslav ŠNÁBL – vedoucí tratě
Petr ZACHAR – hlavní pořadatel
Karel DUBOVÝ – činovník pro styk se soutěžícími
Dušan PÓČ – hlavní činovník pro styk s tiskem
MUDr. Daniel BĚLOV – hlavní lékař
PORS plus, s.r.o. – zpracování výsledků

PROGRAM XXV. VALAŠSKÉ RALLY 2006

Začátek a konec seznamovacích jízd

Datum: 30. března 2006 (čtvrtek)

Čas: od 08:00 do 18:00 hodin

Oficiální vývěska rally

Místo: vestibul hlavního vstupu do budovy MěÚ

Valašské Meziříčí

Administrativní přejímka

Datum: 30. března 2006

Čas: 14:00 až 21:30 hodin

Místo: Autocentrum LUKÁŠ Valašské Meziříčí

Technická přejímka vozidel

Datum: 30. března 2006

Čas: 14:30 až 22:00 hodin

Místo: Autocentrum LUKÁŠ Valašské Meziříčí

Kontrola a značení mechanických částí

Datum: 30. března 2006

Čas: 14:00 do 22:00 hodin

Místo: Autocentrum LUKÁŠ Valašské Meziříčí

Kontrola hluku a katalyzátorů

Datum: 30. března 2006

Čas: 14:00 do 22:00 hodin

Místo: Autocentrum LUKÁŠ Valašské Meziříčí

Zveřejnění předběžné startovní listiny

Datum: 31. března 2006

Čas: 13:30 hodin

Místo: oficiální vývěska rally

Zveřejnění oficiální startovní listiny

Datum: 31. března 2006

Čas: 14:00 hodin

Místo: oficiální vývěska rally

Předání vozidel do UP před startem

Datum: 31. března 2006

Čas: nebude zřízeno – pouze startovní zóna – vjezd

Místo: Poláškova ul. Valašské Meziříčí (příjezd ke startu do rally)

Předání vozidel do UP po ukončení I. etapy a

II.etapy

Datum: 31. března 2006

Čas: ihned po dojezdu do cíle I.etapy

Místo: Autocentrum Lukáš Valašské Meziříčí

Datum: 01. dubna 2006

Čas: ihned po dojezdu do cíle II.etapy

Místo: Autocentrum Lukáš Valašské Meziříčí

Start rally

Datum: 31. března 2006

Čas: 16:55 hodin (pro první vozidlo)

Místo: prostor startovní rampy před budovou MěÚ

Kontrola přeskupení

Datum: 31. března 2006

Čas: 19:26 hod. (pro první vozidlo)

Místo: prostor startovní rampy před budovou MěÚ

Cíl I. etapy rally

Datum: 31. března 2006

Čas: 23:12 hodin (pro první vozidlo)

Místo: prostor startovní rampy před budovou MěÚ

Zveřejnění neoficiálních dílčích výsledků I. etapy

Datum: 01. dubna 2006

Čas: 09:40 hodin

Místo: oficiální vývěska rally

Zveřejnění startovního pořadí a startovních časů pro II. etapu

Datum: 01. dubna 2006

Čas: 09:40 hodin

Místo: oficiální vývěska rally

Start II. etapy rally

Datum: 01. dubna 2006

Čas: 10:40 hodin (pro první vozidlo)

Místo: prostor startovní rampy před budovou MěÚ

Kontrola přeskupení

Datum: 01. dubna 2006

Čas: 13:43 hod. (pro první vozidlo)

Místo: prostor startovní rampy před budovou MěÚ

Cíl II. etapy rally

Datum: 01. dubna 2006

Čas: 17:08 hodin (pro první vozidlo)

Místo: prostor startovní rampy před budovou MěÚ

Datum a čas závěrečné kontroly

Datum: ihned po dojezdu 01. dubna 2006

Místo: prostor mechanické dílny – Autocentrum LUKÁŠ Valašské Meziříčí – Bynina

Zveřejnění předběžných konečných výsledků

Datum: 01. dubna 2006

Čas: 18:30 hodin

Místo: oficiální vývěska rally

Zveřejnění oficiálních konečných výsledků rally

Datum: 01. dubna 2006

Čas: 19:00 hodin

Místo: oficiální vývěska rally

Vyhlášení výsledků – rozdělení cen

Datum: 01. dubna 2006

Čas: od 16:56 hodin

Místo: prostor startovní rampy před budovou MěÚ

SKUPINY, TŘÍDY

Mistrovství České republiky – Rally Super Série

- vozy A8 nad 2000 ccm včetně WRC
- vozy VK nad 1600 ccm
- skupina S (bez ohledu na objemovou třídu)
vozy, které po čtyřletém prodloužení pozbyly homologaci FIA (s možností maximálních úprav pro skupinu A a s bezpečnostními prvky, restriktory a hmotností podle současně platných předpisů) a vozy s národní homologací

Regionální přebor Moravy

Skupina N:

Objemové třídy:

- N1 do 1400 ccm
- N2 1401 – 1600 ccm
- N3 1601 – 2000 ccm
- N4 nad 2000 ccm

Skupina A:

Objemové třídy:

- A5 do 1400 ccm
- A6 1401 – 1600 ccm (včetně S 1600)
- A7 1601 – 2000 ccm (včetně A7-VK a D9)
- A8 nad 2000 ccm (včetně WRC)
- Vozy homologované jako Kit Car s objemem 1401 až 1600 ccm mohou být přijaty, pokud budou plně odpovídat článku 255.6.2 „Váhy“ Přílohy J

Třída D9:

vozidla s dieselovým motorem v provedení podle platných předpisů FIA s možností maximálně povolených úprav do skupiny A. Vozy třídy D9 budou hodnoceny ve skupině A (třída A7).

Pohár České republiky v rally 2006

- SA – třída 1: do 1400 ccm
- SA – třída 2: nad 1400 do 1600 ccm
- SA – třída 3: nad 1600 do 2000 ccm
- SA – třída 4: nad 2000 ccm
- HA – třída 1: do 1000 ccm
- HA – třída 2: nad 1000 do 1300 ccm
- HA – třída 3: nad 1300 do 1600 ccm
- HA – třída 4: nad 1600 ccm
- V – třída 1: do 1600 ccm
- V – třída 2: nad 1600 ccm
- V – třída 3: Škoda
- V – třída 4: Diesel

UZÁVĚRKY SILNIC A RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKY

RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKA: Hostašovice – Jasenice – Perná – Lešná – Poruba – Vysoká

Pořadí rychlostní zkoušky: 1, 4

Délka rychlostní zkoušky: 13,48 km

Termín: 31. března 2006

Požadovaná uzávěra komunikace pro veřejný provoz: od 16:40 hodin do 22:45 hodin

Doba průjezdu rychlostní zkouškou:

První průjezd: od 17:40 hodin do 19:40 hodin

Druhý průjezd: od 20:36 hodin do 22:30 hodin

Poznámka: Otevření komunikace mezi jednotlivými průjezdy **nebude povoleno**.

RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKA: Hustopeče nad Bečvou – Hranické Loučky – Špičky – Hluzov

Pořadí rychlostní zkoušky: 2, 5

Délka rychlostní zkoušky: 10,37 km

Termín: 31. března 2006

Požadovaná uzávěra komunikace pro veřejný provoz: od 17:00 hodin do 23:00 hodin

Doba průjezdu rychlostní zkouškou:

První průjezd: od 18:02 hodin do 20:00 hodin

Druhý průjezd: od 20:58 hodin do 22:50 hodin

Poznámka: Otevření komunikace mezi jednotlivými průjezdy **nebude povoleno**.

RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKA: Klokočí – Hrabůvka – Radíkov – Uhřínov – Milenov

Pořadí rychlostní zkoušky: 3, 6

Délka rychlostní zkoušky: 11,75 km

Termín: 31. března 2006

Požadovaná uzávěra komunikace pro veřejný provoz: od 17:20 hodin do 23:20 hodin

Doba průjezdu rychlostní zkouškou:

První průjezd: od 18:31 hodin do 20:31 hodin

Druhý průjezd: od 21:27 hodin do 23:15 hodin

Poznámka: Otevření komunikace mezi jednotlivými průjezdy **nebude povoleno**.

RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKA: Hustopeče nad Bečvou – Nemetice – Zámrský – Kelč – Komárovice –

Klade-ruby

Pořadí rychlostní zkoušky: 7, 9, 11

Délka rychlostní zkoušky: 13,36 km

Termín: 01. dubna 2006

Požadovaná uzávěra komunikace pro veřejný provoz: od 10:30 hodin do 17:50 hodin

Doba průjezdu rychlostní zkouškou:

První průjezd: od 11:27 hodin do 13:00 hodin

Druhý průjezd: od 13:13 hodin do 14:45 hodin

Třetí průjezd: od 16:12 hodin do 17:40 hodin

Poznámka: Otevření komunikace mezi jednotlivými průjezdy **nebude povoleno**.

RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKA: Paršovice – Lhota – Hlinsko – Nové Dvory

Pořadí rychlostní zkoušky: 8, 10

Délka rychlostní zkoušky: 14,71 km

Termín: 01. dubna 2006

Požadovaná uzávěra komunikace pro veřejný provoz: od 11:17 hodin do 17:00 hodin

Doba průjezdu rychlostní zkouškou:

První průjezd: od 12:17 hodin do 14:00 hodin

Druhý průjezd: od 15:16 hodin do 17:00 hodin

Poznámka: Otevření komunikace mezi jednotlivými průjezdy **nebude povoleno**.

Dodržením základních pokynů pořadatelů a příslušníků Policie ČR přispějete k vlastní bezpečnosti a zároveň k bezpečnosti soutěžních posádek. Za mimořádné pochopení děkuje organizační výbor rally.

!!! Rally každý přihlíží na vlastní nebezpečí!!!!

PRŮBĚH XXV. VALAŠSKÉ RALLY

Výměna jízdních výkazů v průběhu rally _

Jízdní výkazy budou měněny v kontrolních přeskupeních mezi RZ 3 - 4 a 9 – 10 (ČK 3A a 9A)

Způsob startu do rychlostní zkoušky

Start do RZ bude proveden v souladu s čl. 14.5 Standardních propozic FAS AČR. Start do RZ bude prováděn pomocí elektronických ručičkových startovacích hodin umístěných na startu RZ v zorném poli jezdce a spojených s fotobuňkou pro zjištění předčasných startů. Fotobuňka je umístěna 40 cm za startovní čarou ve výšce 0,5 m (+5 cm). Vozidlo musí být při startu postaveno tak, aby jeho přední část byla na úrovni startovní čáry. Jízdní výkaz časoměřič vrátí posádce až v minutě startovní procedury.

Činnost startéra

30 sekund	– ukáže na startovacích hodinách
15 sekund	– ukáže ruční tabulkou „15“
10 sekund	– ukáže ruční tabulkou „10“
5 sekund	– ukáže na startovací hodiny, jejichž sekundová ručička postupně odměří posledních 5 sekund jednu po druhé se současným zvukovým signálem hodin
START	– ihned po uplynutí posledních 5 sekund

Předčasný příjezd

Předčasný příjezd do cíle I. etapy je povolen a rovněž tak je povolen předčasný příjezd i do cíle II. etapy.

Popis trati

Druh povrchu jednotlivých etap a sekcí:

I.etapa	69% asfalt 31% penetrační vozovky a místní komunikace
II.etapa	59% asfalt kvalitní 41% penetrační a lesní vozovky

Označení činovníků

Vedoucí jednotlivých stanovišť budou označeni takto:

vedoucí RZ	– MODRÁ vesta s visačkou vedoucí RZ
zástupce vedoucího RZ	– ČERVENÁ vesta s visačkou zástupce vedoucího RZ
vedoucí kontrol	– ŽLUTA vesta
traťový komisař RB a BB	– SVĚTLE ZELENÁ vesta se symbolem BLESKU
pořadatelé	– ZELENÁ VESTA s nápisem POŘADATEL.

Z bezpečnostních důvodů budou na trati zřízeny následující retardéry:

RZ 1; 4 Hostašovice – Vysoká	1 – umělý(letiště), 2 – přírodní
RZ 2; 5 Hustopeče nad Bečvou – Hluzov	1 – umělý, 1 – přírodní
RZ 3; 6 Klokočí – Milenov	3 – přírodní, 0 - umělý
RZ 7; 9; 11 Hustopeče nad Bečvou – Kelč	3 – přírodní, 0 - umělý
RZ 8; 10 Paršovice– Nové Dvory	1 – umělý; 2 – přírodní

Rozhodčí faktů

Budou zveřejněni na oficiální vývěsce v souladu s čl. 149 c) Mezinárodních sportovních řádů FIA. Za nesprávné projetí retardéru mohou sportovní komisaři udělit penalizaci podle svého uvážení.

Systém Super rally

Každá posádka, která odstoupila v průběhu I. etapy může do 2. etapy startovat. Za každou neodjetou RZ včetně té, ve které posádka odstoupila, obdrží časovou penalizaci stanovenou připočítáním 5 minut k nejlepšímu dosaženému času v příslušné třídě na dané RZ. Není-li možné tímto způsobem penalizaci stanovit, určí náhradní čas sportovní komisaři. Odstoupení posádky za poslední RZ bude považováno za odpadnutí v této poslední RZ se všemi důsledky pro penalizaci.

Možnost nového startu se nevztahuje na posádky, které byly sportovními komisaři vyloučeny.

Posádka, která odstoupí v průběhu II. etapy rally bude penalizována stejným způsobem jako v I. etapě a

bude zahrnuta do celkové klasifikace rally pod podmínkou, že vozidlo po odstoupení předá přímo do UP. O každé posádce se předpokládá, že bude startovat do II. etapy rally. Posádka, která nechce v rally pokračovat, musí své odstoupení oznámit řediteli rally nejpozději do začátku zasedání sportovních komisařů po I. etapě. Soutěžící, kteří hodlají znovu nastoupit na start, musí vozidlo opravit v servisním parkovišti a nejpozději jednu hodinu před startem II. etapy je po technické kontrole odevzdat do uzavřeného parkoviště.

Uzavřená parkoviště a protesty v Poháru ČR

Pro vozidla Pohár ČR v rallye platí stejná pravidla pro uzavřené parkoviště a pro technické protesty jako pro ostatní vozidla XXV. Valašské rally.

HISTORIE VALAŠSKÉ RALLY

Valašská rally. Od jejího zrodu uplyne v letošním roce čtvrt století. Napíše tak pětadvacátou kapitolu své bohaté historie. Historie, která přinášela jak slzy štěstí a radosti, tak , jak už to k jakémukoliv sportovnímu odvětví patří, i slzy zklamání a bolesti. V pomyslných řádcích historie Valašky, jak svou valašskou automobilovou soutěž její příznivci důvěrně nazývají, se lze dočíst o vynikajících sportovních výsledcích a o skvělých automobilových zážitcích. Mohli bychom v nich však najít i slova popisující dramatické okamžiky, kdy člověk a technika nebyli v souladu a divákům se nabízely obrazy, z nichž, jak se říká, šel až mráz po zádech. Ale fanoušci motoristického sportu ví, že jak hokeji patří bodyčky, k boxu direkty, ke skoku na lyžích dramatické pády, tak k automobilové rally by se jen těžko obešly bez adrenalinových chvil napětí jak vše dopadne prostě patří.

Valašská rally, která po dvě desetiletí nacházela zázemí na různých místech metropole Valaška, ve Vsetíně, se za dobu své existence vypracovala z podniku regionální úrovně až po jeden z nejvýznamnějších závodů Mezinárodního Mistrovství České republiky v automobilové rally a dnes tak patří do elitní společnosti národních šampionátů. Diváci se zpočátku na Valašce těšili na průjezdy škodovek různých speci-fikací včetně legendární "stotřicítky". Pamětníci si jistě vzpomenou i na žigulíky, trabanty a další, dnes již exotikou zvánějící stroje. Přesto již tenkrát i tato vozidla absolvovala trasy, jejichž úseky mnohdy vedly i po velmi obtížných a technicky náročných místech. A ne jinak je tomu i v posledních letech, kdy trať Valašské rally zavedla posádky na náročné úseky nejenom v Beskydech a Javornících, ale i do podhůří Je-seníků a na řadu dalších zajímavých míst. Jen ty vozy jsou již jaksí o něčem zcela jiném.

Při pohledu do čtyřadvacetileté historie Valašky objevíme v jejích některých kapitolách i několik svým způsobem výjimečných a zajímavých podniků. Zde jsou fakta. V roce 1990 se Valašská rally poprvé jela jako celostátní mistrovský podnik, který byl tehdy zařazen do kalendáře Mistrovství České a Slovenské federativní republiky. O několik let později, respektive v roce 1998, poprvé Valaška nahlédla do Evropy. Její výsledky totiž byly započítávány nejen do pomyslné tabulky republikového mistrovství, ale také do klasifikace Zóny střední Evropy. Evropou pak zcela Valašská rally načichla 1. května 2004, kdy v den vstupu republiky do Evropské unie byla součástí společné rally pořádané se slovenským Matadorem Púchov. Šlo o rally zařazenou do seriálu Mistrovství Evropy, jejíž jedna celodenní etapa se jela na Vsetín-sku. To však nebyla v historii Valašky první spolupráce se Slováky. V roce 1993 byla valašská automobi-lová rally prezentována jako podnik Mistrovství ČR a slovenského šampionátu. Čtyři rychlostní zkoušky se tehdy jely v okolí Púchova. Další ze zajímavostí je skutečnost, že v roce 2000 byla součástí vsetínského závodu i rally historických vozidel.

Namísto však bude jedna zajímavost, o které zejména fandové motoristického sportu nejmladší generace mnohdy neví. Valašské rally jako takové předcházely dva ročníky automobilové soutěže, které se uskutečnily v roce 1980 a 1981. Jednalo se tehdy o zimní automobilovou soutěž, která nesla název O štít Únorového vítězství. V roce 1980 vyšla z klání nejúspěšněji dvojice Pavel Valoušek – Karel Jirátko jedoucí s vozidlem Š 130 RS. O rok později se stejným autem dosáhla na palmu vítězství posádka Omelka – Dopita.

Postupně vzrůstající význam Valašské rally přitahoval na její tratě nejenom přední domácí jezdce. Z nich jmenujme například Václava Blahnu, Pavla Siberu či pro Valašku legendární posádku Ladislav Křeček – Jan Krečman, která svými čtyřmi vítězstvími drží rekord v počtu premiantství. Valašku několikrát úspěšně absolvoval i Roman Kresta, který se v loňském roce se ctí potýkal s nástrahami rychlostních zkoušek světového šampionátu, nebo údajující mistr České republiky a vítěz čtyřladvacáté Valašky Václav Pech. Na startu stále víc populární Valašské rally se však postupem doby začali objevovat i zahraniční posádky. A to ne jenom ze sousedního Slovenska a Polska, ale i z Maďarska, Ruska, Velké Británie, Ukrajiny, Itálie, Chorvatska a Francie.

Spolu s kvalitou soutěžních posádek rostla i kvalita vozidel. A tak se i Valašská rally mohla pyšnit tím, že na jejím startu se objevily vozidla nejenom předních světových producentů, ale i specifikace WRC. Tedy auta nejvyšší světové technické úrovně. A nutno podotknout, že i pro některá z nich nebyly nástrahy valašských rychlostek k překonání.

Dominantním prvkem na trati Valašské rally se v posledních letech stala rychlostní zkouška obecně situovaná mezi Vsetín, Valašskou Bystřicí a Bystřičku. Její délka je přibližně třicet kilometrů a soutěžním posádkám nabízí vše, co má správná rychlostka obsahovat. Sjezdy, výjezdy, horizonty, vracáky, asphalt i šotolinu. Prostě patnáct minut tvrdé náročné práce se vším všudy. Však si na ní v minulosti vylámala zuby i nejedna z předních posádek. Sami jezdci a jejich mitfárové tento úsek označili za Valašskou bombu či Valašské Waterloo, za jeden z nejtěžších a nejnáročnějších rychlostních testů v České republice. A za-hraniční jezdci se zkušenostmi z evropských klání? Podle mnohých z nich by v Evropě šlo obdobnou rychlostní zkoušku jen těžko najít. I to hovoří o významu a postupném vývoji Valašské rally víc než jasně.

Výše uvedené podtrhuje i zájem diváků o dění na Valašské rally. Těch se v posledních letech podél rychlostních zkoušek postavilo vždy několik desítek tisíc. A obrovský zájem o Valašku projevují i sdělovací prostředky, které tak napomáhají nejen k popularizaci automobilového sportu a Valašské rally mezi širokou veřejností, ale i k propagaci a zviditelnění valašského regionu.

Jak již bylo uvedeno, po dvě desetiletí byla Valašská rally spojována se Vsetínem. Zázemí ji mimo jiné poskytl bývalý Závodní klub MEZ Vsetín, ČSAD Vsetín, Masarykovo gymnázium Vsetín, dům kultury, hotel Vsacan a jednou i vsetínská radnice. Okolnosti však přiměly pořadatele hledat nové zázemí. A to přišlo v podobě Městského úřadu ve Valašském Meziříčí, jehož představitelé velkoryse nabídli pomocnou ruku. Od té doby, díky jejich nevšednímu zájmu a pochopení, roste i společenská úroveň automobilové soutěže na Vsetínsku, která nese název Valašská rally.

Organizace tak náročné a významné soutěže by se neobešla i bez pochopení a pomoci řady organizací a institucí a spousty dobrovolníků. Za dosavadní spolupráci proto patří dík obecním a městským úřadům, orgánům státní správy a samosprávy, policistům, zdravotníkům, hasičům, příslušníkům armády. Valašská rally by se neobešla ani bez pochopení řady podnikatelských subjektů. Všem těmto, i mnoha dalším patří hluboké uznání a poděkování. Bez jimi projeveného přístupu by nebylo možné dnes již věhlasnou Valašskou rally připravovat. Lze si jen přát, aby i nadcházející čtvrtstoletí se neslo ve stejném duchu. Tak tedy ještě jednou, vám všem srdečné díky!