



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

MANAGEMENT ANALÝZY RIZIK AUTOMOBILOVÝCH SOUTĚŽÍ

MANAGEMENT OF RISK ANALYSIS IN RALLY RACING

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. PETRA PILNÁ

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

doc. Ing. ALEŠ VÉMOLA, Ph.D.

BRNO 2015

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Ústav soudního inženýrství
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Petra Pilná

který/která studuje v **magisterském navazujícím studijním programu**

obor: **Řízení rizik firem a institucí (3901T048)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Management analýzy rizik automobilových soutěží

v anglickém jazyce:

Management of risk analysis in rally racing

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Diplomová práce se zabývá stanovením rizik rallye závodů a návrhům postupů k jejich snížení. Teoretická část je věnována právní definici rallye závodů a vymezení pojmů bezpečnost, skupinové chování, motivace lidského chování a komunikace při řešení konfliktů. Dále zde budou popsány a vysvětleny použité metody analýzy rizik. Analytická část obsahuje finanční, časový a rozhodovací plán rallye závodu. Metody analýzy rizik, uvedené v teoretické části, jsou využity v analytické části práce a jejich pomocí stanoveny nejrizikovější oblasti. Cílem práce je navrhnout opatření, která jsou reálně schopna snížit samotný vznik rizika či jeho dopady. Nutností pro správné určení a definování opatření je znovu provedení analýz i se zahrnutím návrhů. Závěr obsahuje souhrnné hodnocení i s odhadem reálných možností úspěchu navrhovaných opatření.

Cíle diplomové práce:

Pomocí vybraných metod analýzy rizik určit nejvíce rizikové oblasti rallye závodů a na základě výsledků analýz stanovit opatření směřující ke snížení vzniku či dopadu těchto rizik.

Seznam odborné literatury:

FORST, Michal. Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží. 1. vyd. Brno: CPRESS, 2014. 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4.

NOVOTNÝ, Pavel a Miloš SKOŘEPA. Rallye: kniha o automobilových soutěžích. 1. vyd. Praha: Olympia, 1979, 221 s., obr. příl.

KRÁLÍK, Jan. Automobilové a motocyklové závody. Vyd. 1. V Praze: Paseka, 2012, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3.

VYDRA, Pavel. Rallye Bohemia. Vyd. 1. Praha: Computer Press, 2002, 136 s. ISBN 80-7226-741-8.

VYDRA, Pavel, Hubert PROCHÁZKA a Bronislav RŮŽIČKA. Rally Šumava: od roku 1964 po současnost. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, 192 s. Auto-moto-hobby. ISBN 80-251-0758-2.

DOLEŽAL, Jan, Pavel MÁCHAL a Branislav LACKO. Projektový management podle IPMA. 2., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2012, 526 s. ISBN 978-80-247-4275-5.

SVOZILOVÁ, Alena. Projektový management. 2., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2011, 380 s. ISBN 978-80-247-3611-2.

TICHÝ, Milík. Ovládání rizika: analýza a management. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2006, xxvi, 396 s. ISBN 80-7179-415-5.

HAIMES, Y. Y.: Risk modeling, assessment and management. John Wiley and sons, 2004, ISBN 0-471-48048.

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2014/2015.

V Brně, dne 24.10.2014

L.S.

doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.
Ředitel vysokoškolského ústavu

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá stanovením rizik rallye závodů a návrhům postupů k jejich snížení. Teoretická část je věnována právní definici rallye závodů a vymezení pojmů rallye, rizika a také zde budou popsány a vysvětleny použité metody analýzy rizik. Obsahuje také část věnovanou historii rallye závodů ve světě a v ČR. Analytická část obsahuje časový plán rallye závodu. Metody analýzy rizik, jsou využity v analytické části práce a jejich pomocí stanoveny nejrizikovější oblasti. Cílem práce je navrhnout opatření, která jsou reálně schopna snížit samotný vznik rizika či jeho dopady.

Abstract

This diploma thesis deals with the determination of risk in rally races and suggests methods to reduce them. The theoretical part is devoted to the legal definition of rally races and terms of rallye, risk and in addition there will be described and explained the methods used in the risk analysis. It also includes part devoted to the history of rally racing in the world and in Czech Republic. The analytical part includes time plan of rally race. Risk analysis methods mentioned in the theoretical part, are used in the analytical part. The aim is to propose measures that are actually able to reduce the risk in itself, or its impacts.

Klíčová slova

Rallye, Management, FAS ČR, riziko, riziková analýza

Keywords

Rally, management, risk, risk analysis

Bibliografická citace

PILNÁ, P. *Management analýzy rizik automobilových soutěží*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2015. 118 s. Vedoucí diplomové práce doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne

.....

podpis diplomanta

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat zejména své rodině za podporu a tolerování víkendů strávených na tratích rychlostních zkoušek. Dále pak bych ráda poděkovala svému vedoucímu panu doc. Ing. Aleši Vémolovi, Ph.D. za vedení práce a čas strávený konzultacemi. Poděkování patří i autoklubu, bez jejichž rad a informací by tato práce možná ani nevznikla.

OBSAH

1	ÚVOD.....	8
2	RIZIKO A ANALÝZA RIZIKA	9
2.1	Riziko a základní pojmy analýzy rizik	9
2.2	Analýza rizika.....	10
2.3	Způsoby snižování rizika.....	11
3	MANAGEMENT RALLYE.....	13
3.1	Právní rámec rallye v ČR.....	13
3.2	System soutěží v ČR.....	16
3.2.1	<i>Mistrovství ČR v rally</i>	18
3.2.2	<i>Rallysprint série</i>	19
3.3	Organizační struktura	21
3.4	Časový plán činností.....	28
4	ČESKÁ STOPA V HISTORII RALLYE.....	29
4.1	Pionýrské období automobilového soutěžení	30
4.2	Nejslavnější rallye světa	33
4.3	Meziválečné období a poválečná podoba závodů	36
4.4	Automobilové soutěže v Čechách a na Moravě	38
5	VÝVOJ RALLYE V ČÍSLECH	49
5.1	Vybrané soutěže a jejich charakteristika	50
5.1.1	<i>Mezinárodní mistrovství České republiky v rally</i>	50
5.1.2	<i>Rallysprint série</i>	65
5.2	Srovnání vybraných soutěží	75
5.2.1	<i>Mezinárodní mistrovství České republiky v rally</i>	75
5.2.2	<i>Rallysprint série</i>	77
5.3	Smrtelné nehody v průběhu rallye.....	79

6	VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO PROBLÉMU	83
7	CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO SOUBORU	84
8	INTERPRETACE ZKOUMANÝCH DOTAZNÍKOVÝCH DAT	86
9	VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ A IDENTIFIKACE RIZIK	94
10	ANALÝZA RIZIK Z POHLEDU ORGANIZÁTORA.....	96
11	NÁVRHY NA OPATŘENÍ A DOPORUČENÍ	104
12	ZÁVĚR	107
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	108
	SEZNAM OBRÁZKŮ	110
	SEZNAM TABULEK	110
	SEZNAM GRAFŮ	111
	SEZNAM PŘÍLOH	112

1 ÚVOD

In rally and in life, every second counts.

„V rallye i v životě se počítá každá sekunda.“

(autor neznámý)

Úvodní citát přesně vystihuje kouzlo a podstatu rallye soutěží i života. V minulosti byly rallye opravdovou výzvou a zkouškou charakteru a odolnosti nejen člověka, ale hlavně stroje. Tisíce kilometrů dlouhé tratě vedoucí přes poušť či sněhem a ledem zaváté hory. Boj sám se sebou a se svou vůlí vydržet a dokázat dojet do cíle. To vše a mnohem více je rallye. Současná podoba rallye si zachovala podstatu souboje, jen již nejde o boj člověka s vlastní vůlí, ale jezdců mezi sebou. Také se značně zkrátila a přidala na rychlosti. Při rallye nevíte, co se stane příští sekundu. Není čas plánovat, jste jen vy a auto. A cokoliv v tomto spojení se může pokazit. To je riziko, se kterým usedá každý jezdec do závodního auta a přijíždí na start rychlostní zkoušky.

Organizační výbor má tedy nelehký úkol. Zabezpečit dostatečný prostor a komfort v servisní zóně, aby bylo řádně postaráno o vůz. A také zajistit, aby tratě, po kterých se jezdec řítí, byly co nejvíce bezpečné. K tomuto zabezpečení patří i zajištění uzavření komunikací pro běžnou silniční dopravu, zpomalení příliš rychlých úseků, stanovení průjezdních kontrol a mnohem více. Koho rallye vždy přitahovala, jsou diváci. Ať už se jedná o automobilové nadšence, kteří obdivují moderní technikou „nadupaná“ auta, tak fanoušky rallye jako královny automobilového sportu, který se koná pod širým nebem.

Tato práce se věnuje činnosti organizačního výboru, který se transformuje do ředitelství rallye při samotném soutěžním dni. Cílem je co nejpřívětivějším způsobem přiblížit krásu tohoto sportu laikovi, který o rallye slyšel pouze v souvislosti s tragickými událostmi či Rallye Dakar. Poodhalíme tak trochu tajemna, a seznámíme se s fungováním a povinnostmi organizačního výboru. Pomocí metod analýzy rizika budou stanoveny ta nejvíce kritická, kterým by měla být věnována pozornost. Na tyto rizika budou stanoveny návrhy pro jejich řešení, či alespoň snížení pravděpodobnosti jejich vzniku.

2 RIZIKO A ANALÝZA RIZIKA

Každý člověk vnímá riziko jiným způsobem. Co pro jednoho je nepřekonatelné riziko, které by nikdy nebyl ochoten podstoupit, může pro druhého naopak znamenat výbornou příležitost, ať už se jedná o investici, či třeba sport. Proto je třeba důkladně a přesně vymezit rozsah, kdy je riziko ještě únosné a od jaké míry vzniká nutnost hledat opatření nebo cesty jak se mu vyhnout. Podstatným se tedy stává i definování samotného rizika, co to slovo vlastně představuje a jak se dá případně měřit či zjistit.

Při přípravách rallye závodů se nejvíce pracuje právě s riziky. Absolutně nejlepším řešením by bylo všechna eliminovat na naprosto bezvýznamnou míru. Bohužel již z podstaty rychle jedoucího silného vozu po mnohdy nerovném povrchu, vyplývá řada rizik, která ať chceme či ne, nemůžeme tak úplně ovlivnit a eliminovat.

2.1 RIZIKO A ZÁKLADNÍ POJMY ANALÝZY RIZIK

Jako riziko můžeme označit v podstatě cokoliv, co chápeme jako vystavení nepříznivým okolnostem, či jako nejistou negativní událost popřípadě ohrožení. Definice rizika existuje velmi mnoho, pro všechny společné však je spojení pravděpodobnosti a očekávaného výsledku. Pro účely práce použijeme chápání rizika jako možnosti, že s určitou pravděpodobností dojde k události, jež se liší od předpokládaného stavu či vývoje¹. Na základě této definice pak můžeme využít pro stanovení hodnoty rizika následující vzorec:

$$\text{Hodnota rizika} = \text{Pravděpodobnost} \times \text{Dopad}^2$$

Přičemž pravděpodobnost je hodnota, že ten konkrétní případ nastane a dopad značí hodnotu případných následků.

Rizika mají i svou klasifikaci, dle toho, jaký je zdroj rizika. Rozlišujeme tedy dynamické (změny v okolí subjektu, jedná se například o politiku a ekonomiku), statické

¹ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 48

² DOLEŽAL, Jan, Pavel MÁCHAL a Branislav LACKO. 2012. *Projektový management podle IPMA*. 2., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 526 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4275-5. s. 85

(přírodní nebezpečí), spekulativní (existence nebezpečí neúspěchu spolu s nadějí na opak), čisté (pouze možnost ztráty nebo zisku)³.

Analýza rizik má vlastní základní pojmy, se kterými se při ní pracuje. Jedním z nich je *aktivum*, což je všechno co má nějakou hodnotu která může být působením hrozby snížena. Můžeme si pod tím představit například nemovitost, peníze, informace a podobně. Základem je hodnota aktiva, založená na objektivním či subjektivním posouzení důležitosti pro subjekt. Dalším pojmem je *hrozba*, představující sílu, událost, aktivitu nebo i osobu, mající nežádoucí vliv na bezpečnost nebo způsobuje škodu. Dopad hrozby odvozujeme od způsobených ztrát a zahrnujeme do něj i náklady na znovuobnovení a odstranění následků. *Zranitelnost* představuje nedostatek, slabinu nebo stav, který lze využít ke způsobení škody. Hodnotí se dle dvou faktorů; citlivosti (náchylnost k poškození) a kritičnosti (jak je aktivum důležité pro subjekt). Jakékoliv návrhy na zmírnění hrozby, včetně její eliminace, je označováno jako *protiopatření*. Posuzujeme, nakolik tato opatření snižují účinky hrozby v poměru s náklady na ně. Výsledná opatření, která jsou přijata, by měla být určitým kompromisem⁴.

2.2 ANALÝZA RIZIKA

Existují kroky, které jsou platné obecně pro jakoukoliv analýzu rizik. Všeobecně totiž jsou totiž jednotlivá rizika velmi provázaná nebo se vyskytují v kombinacích. To je důvodem rozdělení postupu analýzy na pět základních kroků. Nejprve stanovíme hranici analýzy rizik a dle ní rozdělíme aktiva na ta, která nebudou zahrnuta do analýzy a která ano. Poté se přistupuje ke stanovování hodnoty aktiva (většinou na základě velikosti případné škody či ztráty) a tyto aktiva se dle předem zvolených vlastností seskupují. V dalším kroku jsou identifikovány hrozby přicházející v úvahu a jejich analýza vlivu na skupiny aktiv. Důležité je taktéž stanovení pravděpodobnosti nastání určitého jevu⁵.

³ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 78

⁴ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 52

⁵ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 57

Rozlišujeme dva základní přístupy k vyjádření veličin využitých v analýze rizik, a to kvalitativní a kvantitativní. *Kvantitativní metody* založené na matematických výpočtech jsou velmi náročné na provedení a následné zpracování výsledků. *Kvalitativní metody* naopak velmi závisí na kvalifikovaném odhadu pravděpodobnosti vzniku jevu. Tyto metody jsou rychlejší, na druhou stranu, ale i více subjektivní⁶.

Analýza rizik, provedená v kapitole 10 této práce, je provedena v rámci kvalitativních metod. Tyto mohou totiž nejlépe vystihnout různorodost rizik spojených s automobilovými rallye soutěžemi. Hodnotící tabulky pro pravděpodobnosti a dopady, stejně jako identifikační a kvantifikační tabulky, jsou převzaty z metody RIPRAN⁷ a upraveny dle potřeb autora práce.

2.3 ZPŮSOBY SNIŽOVÁNÍ RIZIKA

Známe celkem čtyři nástroje pro snižování rizika. Vhodnost použití toho kterého nástroje, je dána charakteristikou rizika a náklady na dosažení snížení či eliminace rizika. Samozřejmě nelze všechna rizika kategorizovat a použít na ně některý z nástrojů. V takovém případě je potřeba se spolehnout na vlastní úsudek a zkušenosti⁸.

	Vysoká pravděpodobnost	Nízká pravděpodobnost
Vysoký dopad	vyhnutí se riziku, redukce	pojištění
Nízký dopad	retence a redukce	retence

Tabulka 1: Způsoby snižování rizika⁹

Retence nebo také zadržetí rizika je jakýsi tichý souhlas, či trpění, existence rizika. Jedná se nejspíše o nejběžnější metodu, jak jsou řešena rizika. Retenci je vhodné využít zejména tam, kde jsou nízké náklady dopadu. I v případě, kdy existuje vysoká pravděpodobnost výskytu, ale dopad má jen nízký účinek, znamená retence úsporu nákladů.

⁶ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 67

⁷ DOLEŽAL, Jan, Pavel MÁCHAL a Branislav LACKO. 2012. *Projektový management podle IPMA*. 2., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 526 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4275-5. s. 90

⁸ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 86

⁹ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 86

Pozor však na určitý stereotyp chování, kdy se retence využívá bezhlavě na všechna rizika, i ta která vyžadují jiný přístup¹⁰.

Nástroj *redukce* se dá použít dvěma způsoby a to jako odstranění příčiny vzniku rizika nebo snížení důsledků rizika. Mezi způsoby jak odstranit příčinu vzniku patří například transfer rizika uzavíráním dlouhodobých smluv. Diverzifikace je naopak způsob snižující dopady rizik, a spočívá v rozložení rizika mezi více subjektů. Avšak diverzifikace může být i zdrojem nových rizik v případě, že není dostatečně promyšlena a připravena¹¹.

Speciální, ale historicky nejstarší forma snižování rizika je *pojištění*. V dnešní době je pojištění jakousi alternativou k vytváření rezerv na škodné události. Nespornou výhodou je volnost kapitálu, který není vázán na účtu. Nevýhodou je však snaha pojišťoven vyplatit co možná nejméně z možného plnění (snížení například o spoluúčast), popřípadě událost přímo z plnění vyloučit¹².

Mezi spíše negativní způsoby řešení rizik je *vyhýbání se riziku*. Krátkodobě může tento způsob být přínosný, avšak z dlouhodobého hlediska by se rizika určená k vyhýbání měla vyřešit jinou cestou¹³. Ať chceme, či ne, rizika jsou nedílnou součástí lidské činnosti a proto se jim nelze plně vyhnout. Minimálním řešením by mohlo být preventivní vybudování rezerv, pro případ vzniku negativních dopadů jakékoliv činnosti.

¹⁰ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 88

¹¹ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 89,107,109

¹² RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 113

¹³ RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 115

3 MANAGEMENT RALLYE

Pro celou práci je důležité vymezit si význam slova rallye. Původně latinské sloveso realligare znamenající „znovu spojit“, přešlo do francouzštiny jako rallye¹⁴ a to následně do anglické verze – rally¹⁵. Dnes lze ve slovníku nalézt i význam závod zdatnosti a vytrvalosti, což je přesné vyjádření prvních velkých automobilových soutěží. Vůbec poprvé bylo použito ve spojení s automobilovými závody v roce 1911, kdy se měli účastníci závodu shromáždit v cílovém městě Monte Carlo, dostala soutěž název Rallye.

Management rallye je komplexní činnost probíhající kontinuálně, od jednoho závodu ke druhému. Jakmile jsou rozdány poháry za právě dokončený závod, pozvolna startují přípravy toho příštího. A jak zjednodušeně vysvětlit, co management rallye obsahuje? V autě jsou vždy dva – ten, co řídí, a druhý starající se o to, aby první nezabloudil... a úkolem organizátorů je, aby se ti dva pohybovali po trati rychlostní zkoušky a diváci měli dobrý, avšak bezpečný výhled na celé dění. Toto tvrzení v sobě ukrývá čtyři klíčové oblasti, kterým je třeba se věnovat, a jsou to: soutěžící, pořadatel, občané společně s obcemi, a diváci. Těmto všem, a i mnoha dalším, je třeba věnovat při přípravách závodu pozornost.

Kapitola podrobněji pojednává zejména o hlavních činnostech a povinnostech nutných k tomu, aby mohly být na konci toho všeho předány poháry vítězným posádkám. Musíme však podotknout, že prostředí rallye soutěží je velmi konkurenční. Každý organizátorský tým má své metody, jak vyjednat nejlepší možný kompromis pro uskutečnění soutěže. Aby nedošlo k poškození organizačního týmu, budou podrobněji vysvětleny pouze obecně povinné náležitosti, vycházející z legislativy či sportovních řádů.

3.1 PRÁVNÍ RÁMEC RALLYE V ČR

Většina automobilových sportovních soutěží a závodů je konaná pod záštitou Autoklubu České republiky (dále jen AČR). Pro takovéto podniky platí bez výjimek povinnost postupovat dle Mezinárodních sportovních řádů vydaných FIA (dále jen MSR) a

¹⁴ Oficiální názvy soutěží budou v textu této práce respektovány, v běžném textu jsou dodržována pravidla českého pravopisu, tudíž bude užito francouzského tvaru – rallye.

¹⁵ TEJNOR, Antonín. 1962. Několik odborných názvů ze světa motorů. *Naše řeč* [online]. (45) [cit. 2015-05-14]. ISSN 0027-8203. Dostupné z: <http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=4892>

jejich verzí upravenou pro jednotlivé země¹⁶. U nás se jedná o Národní sportovní řády (dále jen NSŘ) včetně příloh a Standardní propozice pro jednotlivé druhy soutěží a závodů. Vydáváním těchto závazných dokumentů je pověřena Národní sportovní autorita (dále jen ASN), která je v České republice reprezentována sportovní komisí Federace automobilového sportu AČR (dále jen FAS AČR)¹⁷.

Důležitým právním předpisem je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „silniční zákon“), který v § 25 upravuje režim tzv. zvláštního užívání pozemních komunikací. Přesněji § 25 odst. 6 písm. e) tohoto zákona pak uvádí, že „Zvláštním užíváním dálnice, silnice a místní komunikace je pořádání sportovních, kulturních, náboženských, zábavních a podobných akcí, jestliže by jimi mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost silničního provozu“¹⁸. Rallye svou podstatou naplňují výše uvedenou zákonnou definici a pořadatel proto musí získat povolení pro zvláštní užívání komunikace.

Povolení nutná k realizaci rallye vydává příslušný silniční správní úřad, kterým je dle § 40 silničního zákona¹⁹:

- obec s rozšířenou působností ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací a ve věcech silnic, s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo orgán kraje v přenesené působnosti,
- krajský úřad pro podnik vedoucí přes více než jeden územní obvod obce s rozšířenou působností a ve věcech silnic I. třídy,
- Ministerstvo dopravy pro podnik vedoucí přes více než jeden územní obvod kraje.

Vydání povolení je dále podmíněno získáním souhlasu vlastníka dotčené pozemní komunikace. V případě silnic II. a III. třídy rozhoduje kraj, pokud tyto leží na jeho území.

¹⁶AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola A, podkapitola 2 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

¹⁷ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola A, podkapitola 1 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

¹⁸ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů* 21. 2. 1997. § 25 odst. 6 písm. e) Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

¹⁹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů* 21. 2. 1997. § 40 Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Dalším, kdo vydává souhlas, jsou obce, a to v případě místních komunikací na jejím území. Posledním, kdo má právo vydat souhlas je fyzická či právnická osoba v případě, že se jedná o účelové komunikace. Samozřejmostí je i vyjádření souhlasu příslušným orgánem Policie ČR²⁰.

Dalším důležitým dokladem je rozhodnutí o povolení uzavírky silnice a rozhodnutí o nařízení objížďky, které dle § 24 silničního zákona²¹ vydává příslušný silniční správní úřad (viz text výše). Náležitosti žádostí i rozhodnutí jsou uvedeny v § 39 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zejména se jedná o přesné vymezení uzavírky s uvedením vzdálenosti v kilometrech a metrech a také dobu, na kterou se silnice má uzavřít. Součástí také musí být návrh objízdných tras a jméno člověka odpovědného za organizování akce²².

Každá žádost o povolení zvláštního užívání obsahuje mimo předepsané náležitosti také mnoho příloh. Tyto přílohy jsou velmi důležité, jelikož se jedná o popis konkrétních opatření i s jejich zobrazením pomocí mapy či nákresu. Minimálně jsou přiloženy návrhy objízdných tras uzavřených komunikací, přechodné dopravní značení, vyřešení parkování vozidel diváků, zajištění průjezdnosti tras pro složky integrovaného záchranného systému (zejména výjezdních tras z uzavřených částí závodní tratě pro hasiče, sanitní vozy, bezpečnostní a organizační vozidla), plán zajištění dopravní obslužnosti obce - přesun autobusových zastávek a jejich přístupnosti pro občany²³.

Pokud se ještě zdržíme u silničního zákona, v § 25 odst. 2 výslovně stanovuje, že „povolení ke zvláštnímu užívání nezbavuje uživatele povinnosti k náhradám za poškození nebo

²⁰ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů* 21. 2. 1997. § 40 Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

²¹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů* 21. 2. 1997. § 24 Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

²² Vyhláška č. 104/1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů* 23. 4. 1997. § 39 Dostupné z: <https://portal.gov.cz/>

²³ AUTOKLUB ČR. *Manuál pro obce – rally 2014* [on line]. [cit. 2015-05-15]. Str. 8 Dostupné z: <http://www.autoklub.cz/dokument/4321-manual-pro-obce.htm>

*znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace*²⁴. Termín a způsob uvedení komunikace do původního stavu musí být uvedeny ve vydaném povolení ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace. Většinou se však úklid provádí bezprostředně po skončení závodu na dané trati. Jestliže došlo ke škodám na veřejném či soukromém majetku, zajistí se fotodokumentace a zápisy z nahlášení škod v průběhu závodu.

Obce, skrze které vede trať rychlostní zkoušky, by měly důkladně konzultovat s pořadatelem očekávané počty diváků, s důrazem na jejich věkovou strukturu a charakter regionu, ve kterém se podnik koná. Je velmi pravděpodobné, že mnozí diváci přicházející k trati budou posilněni alkoholem, aby se mohlo předejít budoucím problémům například s poškozením majetku či výtržnostmi a podobně, měla by obec zvážit využití možnosti dle § 13 zákona č. 379/2005 Sb., vydat obecně závaznou vyhlášku, kterou lze regulovat konzumování alkoholu na území dotčené obce²⁵.

Vraťme se nyní na skok k závodníkům a k jejich vozům. Pro rallye závody jsou vozy speciálně upravené, s tím, že tyto úpravy musí splňovat podmínky a nároky kladené na jejich výbavu. Jedná se zejména o bezpečnostní prvky – rám chránící posádku při havárii, bezpečnostní odpojení elektrické energie a hasícího systému v kabině vozu i mimo něj, přenosný hasicí přístroj a další specifika²⁶. Přesné požadavky jsou stanoveny Národními sportovními řády, vydanými FAS AČR a metodice Ministerstva dopravy č. j. 4/2007-150-METO/1. Závodníci, tj. jezdci a spolujezdci v případě rallye, se mohou zúčastnit soutěží pouze, jestliže vlastní platnou mezinárodní a národní licenci vydanou FAS AČR.

3.2 SYSTÉM SOUTĚŽÍ V ČR

Historie jakéhokoliv závodění na našem území se začala výraznějším písmem psát až ve třicátých letech 20. století. Z počátku převažovaly motocyklové závody ať už okruhové, či jiným způsobem pojaté, z důvodu lepší dostupnosti motocyklů pro veřejnost. Přesnější historii

²⁴ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů* 21. 2. 1997. § 25 odst. 2) Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

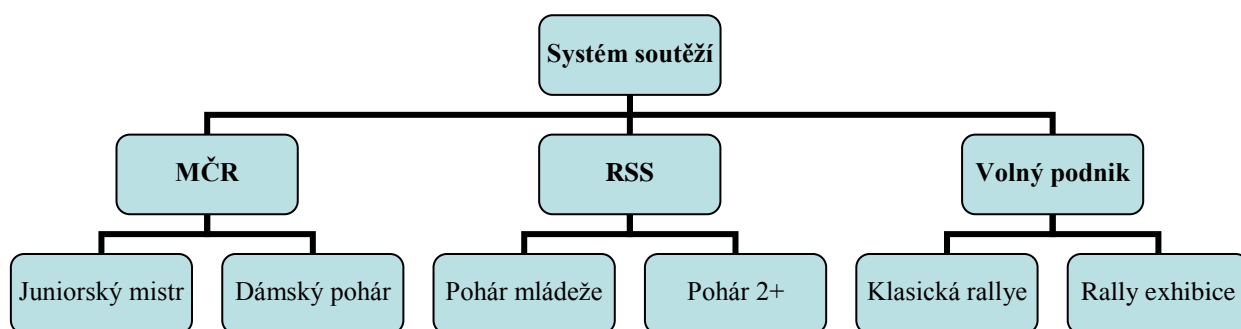
²⁵ Zákon 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů

²⁶ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola E [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

a významnými závody, které se konaly a některé dodnes konají na území České republiky, se zabývá kapitola 4.4 této práce. Nelehkým obdobím pro automobilismus byla padesátá léta 20. století, a to díky politickému režimu a celkovému poválečnému nedostatku. Současná podoba rallye u nás začala krystalizovat v šedesátých, potažmo sedmdesátých letech minulého století, kdy vzniklo mnoho podniků, které jsou součástí republikového mistrovství dodnes.

Dnešní podoba základního rozdělení automobilových rallye soutěží u nás je na vícedenní (více etapové) a jednodenní (jedno etapové, nebo také sprinty). Přičemž více etapové soutěže jsou zařazeny do seriálu Mistrovství České republiky v rally (dále jen MČR) a pro jednodenní soutěže je nově vypsaná Rallysprint série (dále jen RSS), jako nástupce Mistrovství České republiky ve Sprintrally. V letošním ročníku tvoří Mistrovství republiky celkem 6 podniků a Rallysprint sérii 5 závodů pořádaných po celém území republiky²⁷.

Aktuálně probíhající sezóna 2015 se poprvé nese v duchu nově nastoleného směru, kterým chce FAS AČR vést závody rallye. Snahou je, aby RSS byla otevřenější začínajícím jezdcům a MČR se účastnili již zkušenější jezdci. V obou sériích (RSS i MČR), jsou vypsané soutěže o dílčí tituly, jako například Dámský pohár, Juniorský mistr, nebo je zároveň ten samý podnik pořádán, jak pro soudobá vozidla, tak i pro historická. Pro každou soutěž zvlášť jsou vypsané třídy vozidel, které se rallye mohou účastnit a také způsob hodnocení a počty bodů pro dosažené umístění. Společné pro všechny podniky je maximální povolená průměrná rychlost 120 km/h na rychlostní zkoušce²⁸.



²⁷ Uvedené počty soutěží v MČR a RSS korespondují se známými údaji ke dni 15. května 2015. Může se ovšem stát, že dojde ke zrušení některého z podniků, a tedy ke změně počtu podniků v MČR či RSS.

²⁸ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola F [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

3.2.1 Mistrovství ČR v rally

Nejvyšší soutěží u nás je Mistrovství ČR v rally, na základě rozhodnutí FAS AČR, jsou všechny podniky původně zapsané jako Mistrovství ČR zároveň Mezinárodním mistrovstvím ČR (dále jen MMČR). Specifikum MMČR spočívá v tom, že výsledek se započítává všem přihlášeným posádkám bez ohledu na to, která ASN vydala licenci. Což znamená, že u nás mohou startovat zahraniční posádky v rámci celého MMČR a sbírat body za umístění. V souladu s předpisy FIA, je MMČR pojato jako soubor více etapových rallye s minimální délkou etapy 60 kilometrů. Aktuálně pro sezónu 2015 je republikové mistrovství složeno pouze ze dvoudenních závodů pořádaných výhradně na území České republiky. Určitou výjimkou je Barum Czech Rally Zlín, která si udržela své zařazení jednak jako podnik MČR, ale jako jediná se jede jako podnik Evropského mistrovství v rally (ERC 2)²⁹.

Organizování testovací jízdy pro odzkoušení nastavení vozu a stanovení startovního pořadí pro nadcházející „ostrý“ závod, označovaná jako tzv. shakedown, je pro jednotlivé podniky v rámci mistrovství povinné. Specifikem platným pro všechny závody a soutěže, jsou prioritní jezdci, kteří se mohou účastnit všech rallye na území ČR, vybráno namátkou je to například Jan Kopecký (Mistr republiky v rallye 2004, tovární jezdec Škoda Motorsport), Václav Pech jr. (mistr republiky v rallye 2015), Jaromír Tomašík (mistr republiky ve sprintrally 2015). Získání priority je pro rok 2016 podmíněno buď držením priority jezdce pro rok 2015 a dále prvních 10 jezdců z konečné klasifikace MČR 2015³⁰.

Bodové ohodnocení v jednotlivých rallye získávají jezdci umístění v samostatném pořadí M ČR za 1. až 15. místo, následovně:

²⁹ Barum Czech Rally Zlín. *Barum Czech Rally Zlín* [online]. [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://www.czechrally.com/>

³⁰ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola F, podkapitola 1.6 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

Umístění	Počet bodů	Umístění	Počet bodů
1.	30	8.	8
2.	24	9.	7
3.	19	10.	6
4.	15	11.	5
5.	12	12.	4
6.	10	13.	3
7.	9	14.	2
		15.	1

Tabulka 2: Hodnocení v jednotlivé rallye M ČR³¹

V rámci Mistrovství ČR je vypsán seriál o titul *Juniorský mistr ČR*, kterého se mohou účastnit automaticky všichni jezdci do 27 let věku, vlastníci licencí FAS AČR. Podmínkou pro vyhlášení juniorského mistra je minimálně 6 klasifikovaných jezdců v konečném hodnocení. Další podkategorií vyhledávanou v rámci M ČR je *Dámský pohár*, kterého se mohou zúčastnit všechny ženy, které jsou v přihlášce zapsány jako jezdkyňe a při rallye řídí vozidlo³². Kupodivu je Dámský pohár velmi oblíben a závodnice, které se ho účastní, svádí mnohdy litější boje o umístění než muži.

3.2.2 Rallysprint série

Nově pro sezónu 2015 je zavedena Rallysprint série (RSS) tvořená výhradně z jednodenních závodů, která nahrazuje do loňské sezóny pořádané Mistrovství republiky ve sprintrally. Zavedením této série byl nastaven návrat k modelu přívětivějšímu k začínajícím jezdcům. Hlavní důraz je zde kladen na vozy do objemu dva litry a podmínkou je pouze jedna poháněná náprava³³. To zároveň znamená, že celkově Rallysprint sérii nemůže vyhrát nikdo jiný a jednotliví vítězové budou vyhlášováni jednak v celkové klasifikaci, ale i pro každou třídu skupin vozů zvlášť. Zkrátka nepřijdou ani jezdci vlastníci auta se dvěma poháněnými nápravami (tzv. čtyřkolky), snahou AČR je umožnit start v podstatě všem vozům splňujícím

³¹ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola F, podkapitola 1.4 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

³² AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola F, podkapitola 7 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

³³ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola F, podkapitola 2.2 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

nároky na účast v MČR. Předpoklad pro uspořádání soutěže v rámci RSS je, že trvání soutěže včetně seznamovacích jízd (možnost se maximálně 3 průjezdy jednou RZ pro seznámení se s trati závodu, při běžném provozu na komunikacích a projetím všemi kontrolami, které jsou umístěny na trati, samozřejmostí je dodržování standartních předpisů pro jízdu na komunikacích) a vyhlášení výsledků nesmí trvat více než 48 hodin.

Celková délka všech rychlostních zkoušek, což je uzavřená část místních komunikací a silnic, pro kterou jsou vydána nutná povolení, viz kapitola 3.1, na které probíhá závod rallye a je náležitě označena a zabezpečena pořadatelem, je určena rozmezím 70 km až 90 km. Maximální délka jedné rychlostní zkoušky je 15 km s tím, že soutěž může být tvořena 3 až 5 různými RZ a jsou povoleny maximálně dva průjezdy jednou rychlostní zkouškou v rámci celé soutěže³⁴. Bodové zisky dle umístění v jednotlivých rallye, započítávané do celkového hodnocení série, je následující:

Umístění	Počet bodů	Umístění	Počet bodů
1.	25	6.	8
2.	18	7.	6
3.	15	8.	4
4.	12	9.	2
5.	10	10.	1

Tabulka 3: Hodnocení jednotlivých rallye Rallysprint série³⁵

Další novinkou pro sezónu 2015 v rámci závodů RSS, je možnost vypsání samostatné série pod názvem *Pohár 2+* pro vozidla nespĺňující podmínku pro start v RSS (pouze jedna hnaná náprava a objem do 2 litrů). Díky tomuto mohou pořadatelé nechat startovat všechny vozy a zejména ty divácky atraktivní, jako je skupina vozů WRC, včetně nových jako je Škoda Fabia R5, a nově i Porsche GT. Pro tento pohár je nutná mezinárodní licence jezdců i spolujezdců, podobně jako pro start v MČR. *Pohár mládeže v rallye* je taktéž vypsán v rámci závodů RSS, jako zdůraznění určení série pro začínající jezdce. Mohou se jej zúčastnit jezdci ve věku od 16 do 18 let se spolujezdci, kteří mají mezinárodní licenci. Mladí jezdci musí mít

³⁴ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola F, podkapitola 2 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

³⁵ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola F, podkapitola 2.4 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

národní licenci a být zapsáni v oficiálním seznamu³⁶. Co platí u obou typů soutěží, tedy u Mistrovství ČR v rally a Rallysprint série, je pravidlo, pokud se účastní jezdec s platnou mezinárodní licenci, tak je zahrnut do celkové klasifikace, ale neobdrží žádné bodové hodnocení.

3.3 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

Můžeme říci, že fungování autoklubu se dá rozdělit na dvě období, před a v průběhu pořádané rallye. Před závodem rallye je nejdůležitější zejména *organizační výbor*, který tvoří nejméně tři osoby s licenci ASN, v jehož čele stojí předseda. Zjednodušeně má za úkol přípravu a realizaci podniku včetně pořadatelských školení. Vyhledává vhodné komunikace pro vytvoření rychlostních zkoušek a shromažďuje potřebné dokumenty k žádosti o povolení a její následné podání. Další činností je oslovování potenciálních sponzorů, bez jejichž zejména finanční, ale i jiné pomoci, v dnešní době není možno rallye pořádat. Zpracovává i rámcový Bezpečnostní plán³⁷ a Organizační a provozní řád RZ³⁸. Organizační výbor je z převážné většiny složen z hlavních činovníků rallye, kteří zastávají klíčové funkce jak na ředitelství, tak na samotných rychlostních zkouškách. Nejvyšší činovníci musejí být vlastníky licence vydané ASN, která je platná jeden rok³⁹.

³⁶ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola F, podkapitola 8 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

³⁷ Hlavní dokumenty pro organizaci soutěže obsahující bezpečnostní opatření - od uzavírek, map objízdných tras, map přístupových tras pro sanitní vozy či hasiče, přes páskování, umístění retardérů na trati po umístění jednotlivých pořadatelů, radiobodů a diváckých míst.

³⁸ AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rally* [on line]. 2013. Kapitola 2.1.1 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/dokument/2042-bezpecnostni-manual-pro-rally.html>

³⁹ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola B, podkapitola 1 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>



Obrázek 2: Organizační struktura autoklubu pro závod (zdroj: vlastní zpracování)

Na první pohled se zdá být organizační struktura rozsáhlá a budí dojem přílišné závislosti na řediteli. Ve skutečnosti však pozice vedoucích či hlavních činovníků vykonávají vysoce zkušené lidi, kteří jsou ve většině běžných situací, které se v průběhu soutěže objeví, schopni rozhodnout sami, a o tomto rozhodnutí ředitele pouze informovat. Ředitel přímo rozhoduje o pozastavení, znovu odstartování či zrušení RZ, a to na základě informací poskytnutých pomocí komunikace na dané RZ a ve spolupráci s vedoucím této RZ.

Zmíněný *ředitel rallye* před začátkem soutěže musí zajistit prohlídky všech RZ minimálně 3 měsíce před startem rallye a jmenovat hlavního činovníka pro bezpečnost. V průběhu rallye je zodpovědný za bezpečný průběh celého podniku a přijímání s tím souvisejících nezbytných rozhodnutí. Plní také povinnost informovat sportovní komisaře o všech závažných problémech. Pokud to vyžaduje situace je oprávněn uplatnit rozhodnutí Bezpečnostního delegáta o zrušení či pozastavení RZ. Řídí také hlavního lékaře a jeho zástupce. Jak již bylo nastíněno výše, nařizuje zastavení RZ, vyslání záchranných týmů, vyvěšení žlutých vlajek na RZ a v konečné fázi soutěže vydává pokyn ke vjezdu koncového vozidla na RZ⁴⁰.

Všeobecně platí, že *sportovní komisaři* nejsou žádným způsobem odpovědní za organizaci sportovního podniku. Z titulu své funkce jsou odpovědní pouze národní sportovní autoritě. Sportovní komisaři řeší veškerá porušování sportovních řádů, zvláštních ustanovení a jiných oficiálně vydaných pokynů, bez zbytečného odkladu. Například má pravomoc schvalovat opravy navrhané rozhodčími faktu, ukládat časové tresty a pokuty, vyhlášovat vyloučení, odložit závod z bezpečnostních či jiných důvodů a v neposlední řadě rozhoduje o zastavení celého závodu či soutěže⁴¹.

Dalším činovníkem pro bezpečnost je *bezpečnostní delegát*, který je do funkce jmenován Svazem rallye. Jeho povinnostmi před začátkem rallye jsou například účast na prohlídce všech RZ minimálně 1 měsíc před startem rallye včetně seznámení se s navrženými bezpečnostními opatřeními. Dále provádí kontrolu rámcového bezpečnostního plánu a případné připomínky zasílá pořadateli. Na žádost organizačního výboru se účastní školení pořadatelů. Kontroluje bezpečnost diváků při průjezdu a kontrole připravenosti všech rychlostních zkoušek v den soutěže, před startem každé RZ. Ve stanovišti STOP oznamuje zástupci vedoucího RZ zjištěný stav a případné požadované opatření. Má pravomoc také

⁴⁰ AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rallye* [on line]. 2013, Kapitola 2.1.2 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/dokument/2042-bezpecnostni-manual-pro-rallye.html>

⁴¹ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola B, podkapitola 3.2 a 3.3 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

podat návrh na zrušení či pozastavení RZ z bezpečnostních důvodů, přičemž o tomto okamžitě informuje ředitele rallye⁴².

Za veškerou administrativu, včetně všech oznámení, nese odpovědnost *tajemník*. Sestavuje seznamy přihlášených, které následně rozesílá hlavnímu časoměřiči a zpracovatelské skupině, vyvěšuje seznamy s udělenými časy pro administrativní a technickou přejímkou a v konečné fázi soutěže odesílá oficiální výsledky na sekretariát FAS AČR. Pokud to žádá situace, pomáhá řediteli s přípravou závěrečné zprávy ze soutěže⁴³.

Dalším z činovníků, kterého jmenuje přímo ASN, je *sekretář sboru sportovních komisařů*. Tento vede veškerou administrativu spojenou s fungováním sboru sportovních komisařů včetně předepsané dokumentace. Zajišťuje také u organizátora přípravu odpovídajícího pracovního prostředí pro komisaře. Náklady na ubytování a smluvní odměnu hradí organizátor podniku⁴⁴.

Hlavní činovník pro bezpečnost hlavní zodpovědnost před začátkem rallye má za vypracování Bezpečnostního plánu a Organizačního a provozního řádu RZ a navštívení všech rychlostních zkoušek s hlavním lékařem pro správné umístění lékařských služeb. V průběhu rallye pak musí být v trvalém spojení s ředitelem, hlavním lékařem a startem každé RZ, až už pomocí telefonu nebo rádia. V případě vzniku mimořádné události má povinnost se účastnit jejího šetření⁴⁵.

Dohled nad dodržováním startovních časů na jednotlivých RZ a samotné startování soutěžních posádek, zajišťují *časoměřiči v čele s hlavním časoměřičem*. Hlavní časoměřič musí být při závodu přítomen nejlépe na dispečinku, aby měl přehled o dění v celé soutěži. Jednotliví časoměřiči jsou přítomni na startu a stopce každé rychlostní zkoušky. Časoměřiči

⁴² AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rally* [on line]. 2013, Kapitola 2.1.4 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/dokument/2042-bezpecnostni-manual-pro-rally.html>

⁴³ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola B, podkapitola 3.6 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

⁴⁴ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola B, podkapitola 3.14 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

⁴⁵ AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rally* [on line]. 2013, Kapitola 2.1.3 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/dokument/2042-bezpecnostni-manual-pro-rally.html>

sdělují časy nebo výsledky pouze sportovním komisařům nebo přímo řediteli podniku, pokud tito nedají jiný pokyn⁴⁶.

Na činnost časoměřičů velmi úzce souvisí i *zpracovatelská skupina*. Ta musí v dostatečném předstihu před začátkem podniku, smluvně dohodnout s ředitelem rozsah sběru, způsob zpracování a distribuce dat. Tato smlouva se týká také vydávání neoficiálních, průběžných a oficiálních výsledků. Pro zpracovatelskou i časoměřičskou skupinu platí povinnost mít licenci vydanou ASN⁴⁷.

Kontrolu vozidel z hlediska dodržování technických a bezpečnostních předpisů provádí při technické přejímce *techničtí komisaři*. Na pokyn ředitele podniku či sportovních komisařů také provádí technické kontroly před, během nebo po skončení podniku. Pro svou činnost smí používat přístroje schválené nebo přijaté ASN. Sestavuje a následně nechává podepisovat soutěžícím protokoly o výsledcích kontrolní činnosti a předává tyto dokumenty hlavnímu sportovnímu komisaři⁴⁸.

Hlavním posláním *činnovníka pro styk se soutěžícími* je informovat soutěžící a stále s nimi spolupracovat. Přijímá od nich podněty a stížnosti, které pak předává ředitelství závodu. Vykonávat tuto pozici může pouze osoba vlastníci licenci ASN, jelikož její činnost vyžaduje dobré znalosti sportovních řádů. V průběhu závodu je řádně označen, nejlépe reflexní vestou s nápisem na zádech, a jeho fotografie je zveřejněna ve zvláštních ustanoveních či oficiální vývěsce⁴⁹.

Důležitým článkem zajišťujícím bezpečnost je *hlavní lékař*. Ten se podílí na přípravách bezpečnostního plánu a zajišťuje potřebný lékařský personál. Informuje také nemocnice a záchranné zdravotní služby v okolí konaných RZ a to nejpozději 16 dní před rallye. Zároveň i domlouvá konkrétní dispečerku na Krajské záchranné službě speciálně pro

⁴⁶ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola B, podkapitola 3.7 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

⁴⁷ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola B, podkapitola 3.8 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

⁴⁸ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola B, podkapitola 3.9 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

rallye, kvůli zajištění lepší kooperace při výjezdech k civilním případům. S ředitelem závodu také projíždí rychlostní zkoušky ve vozidle podobném sanitnímu, a určuje správné umístění těchto vozů v prostoru startu a cíle. V průběhu samotného podniku zajišťuje komunikaci s jednotlivými posádkami sanitních vozů a kontrolu jejich připravenosti. Pokud se stala nehoda, ale nebyla žádána asistence sanitního vozu, má za povinnost posádku tohoto vozu po skončení soutěže vyšetřit⁵⁰.

Vedoucí dispečinku má na starosti koordinaci sledovacího systému ONI a radiového spojení s jednotlivými RZ a radiobody na nich umístěnými. V případě ohlášení nehody přes systém ONI sleduje komunikaci s danou RZ a v případě nutnosti jednak zajistí přítomnost ředitele a přebírá komunikaci s RZ od určeného dispečera. Další povinností je mít u sebe telefon s bezpečnostním číslem, které mají posádky uvedeny v itinerářích a na které mohou v případě potřeby volat.

Výše uvedení činovníci jsou, až na výjimku časoměřičů, v průběhu soutěže přítomni na ředitelství či dispečinku. Přejdeme tedy k těm, co jsou přítomni na jednotlivých rychlostních zkouškách, a řeší operativní problémy na nich vzniklé. Tento přechod zajišťuje *vedoucí tratě*, který má na starosti zajištění připravenosti všech rychlostních zkoušek, jak s ohledem na plnění schváleného páskování a značení tratí, tak i zabezpečení diváků a pořadatelů na určených postech. Post tohoto činovníka sice není přímo dán MSŘ, ale jeho ustanovení se organizátorům doporučuje⁵¹.

Hlavní slovo na rychlostní zkoušce má *vedoucí rychlostní zkoušky (jinak také VRZ)*. Jeho stanoviště je na startu RZ, kde musí být přítomen minimálně 90 minut před startovním časem prvního soutěžního vozidla. Zodpovídá za zabezpečení rychlostní zkoušky pořadateli a také za plnění bezpečnostního plánu. Jedině vedoucí může na pokyn ředitele či dispečinku vyslat vozidlo k zásahu na RZ. Po skončení rychlostní zkoušky odpovídá za úklid tratě a jejího okolí, včetně vyházeného štěrku, bláta či sena (v případě retardérů) na komunikacích.

⁴⁹ AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. Kapitola B, podkapitola 3.10 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>

⁵⁰ AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rally* [on line]. 2013, Kapitola 3.1.6 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/dokument/2042-bezpecnostni-manual-pro-rally.html>

⁵¹ AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rally* [on line]. 2015, Kapitola 2.1.5 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: http://www.rally-safety.com/cze/files/2015_bezpecnostni_manual.pdf

Odpovídá také za to, že je jak on tak i všichni traťoví komisaři radiobodů a rozhodčí faktu (u retardérů) k dispozici na telefonu k podání případných vysvětlení sportovním komisařům⁵².

Zástupce vedoucího RZ (jinak také ZVRZ) je přítomen na stanovišti Stop v cílové oblasti rychlostní zkoušky. Před samotným startem RZ kontroluje její připravenost, úplnost vybavení stanovišť a také zdvojené spojení cíl – stop a podává hlášení dispečinku. Po průjezdu bezpečnostního delegáta zodpovídá za splnění jeho případných připomínek. Řeší také nedojetí odstartovaného vozu do stanoviště Stop a toto ihned hlásí vedoucímu bezpečnosti RZ a zjišťuje informace od soutěžních posádek dojíždějících do stanoviště Stop. Po skončení zajišťuje odvoz materiálu a je taktéž k dispozici na telefonu pro potřeby podání vysvětlení sportovním komisařům⁵³.

Již zmíněný *vedoucí bezpečnosti RZ (jinak také VBRZ nebo BRZ)* zodpovídá za realizaci bezpečnostního plánu a v průběhu rallye je na startu spolu s VRZ. Hodinu před startem RZ projíždí její trať a kontroluje všechna bezpečnostní opatření. Provádí taktéž kontrolu připravenosti RZ, což znamená například spojení vysílačkami a telefony mezi stanovišti start – stop, přítomnost sanitních vozů a hasičů, spojení mezi radiobody a spojení start – dispečink. V průběhu soutěže zodpovídá za řádné sledování soutěžních posádek na trati a ve spolupráci s dispečinkem organizuje případné vyhledávání ztracených posádek. Při nutnosti výjezdu záchranných složek vyjíždí spolu s nimi a na místě organizuje činnost pořadatelů, zejména co se týče udržení diváků v potřebné vzdálenosti⁵⁴.

Zřízení postu *zástupce vedoucího bezpečnosti RZ* je doporučeno v bezpečnostním bodě, čímž je myšleno místo na RZ, kde budou k dispozici vozy záchranného systému. V případě potřeby jejich výjezdu má stejné povinnosti jako vedoucí bezpečnosti. Tento post se doporučuje obsadit, z důvodu možnosti rychlejšího zásahu v případě nehody a také

⁵² AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rally* [on line]. 2015, Kapitola 2.2.1 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: http://www.rally-safety.com/cze/files/2015_bezpecnostni_manual.pdf

⁵³ AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rally* [on line]. 2015, Kapitola 2.2.2 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: http://www.rally-safety.com/cze/files/2015_bezpecnostni_manual.pdf

⁵⁴ AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rally* [on line]. 2015, Kapitola 2.2.3 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: http://www.rally-safety.com/cze/files/2015_bezpecnostni_manual.pdf

ulehčení vedoucímu bezpečnosti, který by tak zůstal přítomen na startu RZ a mohl koordinovat činnost s dispečinkem⁵⁵.

V neposlední řadě jsou pro udržení bezpečnosti posádek, ale zejména diváků důležití *pořadatelé*. Tito jsou rozmístěni po trati RZ v určitých vzdálenostních intervalech, aby byla zajištěna uzavřenost tratě. Jejich hlavním úkolem je sledovat projetí posádek, a v případě nutnosti pomoc při jejich vyhledávání v okolí svého umístění. Dále také zabezpečuje pohyb diváků v pro ně vyznačených místech a nedovoluje jejich svévolný pohyb po trati. Pokud má problémy udržet diváky, má povinnost toto bezprostředně telefonicky oznámit vedoucímu bezpečnosti a ten v případě nutnosti rozhodne o pozastavení RZ. Pořadatelé musejí projít školením, které zajišťuje organizátor ve spolupráci s bezpečnostním delegátem.

3.4 ČASOVÝ PLÁN ČINNOSTÍ

Veškerá činnost spojená s rallye se musí řídit sportovními řády (mezinárodními i národními) a Standardními propozicemi vydanými FAS AČR pro jednotlivé disciplíny. Neoficiálně začíná příprava dalšího ročníku soutěže jen pár dnů po ukončení toho současného. Organizační výbor musí zhodnotit proběhlý ročník a rozhodnout zda bude v činnosti pokračovat a uspořádá soutěž i v dalším roce. V případě, že pokračuje, začíná se s pozvolnou přípravou zhruba 2 měsíce od vyhodnocení ukončeného závodu.

Nejprve je nutné zkontrolovat úseky, které byly využity pro rychlostní zkoušky a popřípadě zkusit vytipovat i další, nové úseky, aby se soutěž oživila a zatraktivnila pro jezdce i diváky. Jak již bylo zmíněno, vypracují se žádosti o zvláštní užívání komunikace i s přílohami, a odevzdají se k projednání a odsouhlasení příslušným orgánům.

Další postup je více méně dán předpisy a nedodržení termínů znamená ve většině případů vyloučení podniku z kalendáře. Aby se toto nestalo, musí být nejméně 3 měsíce před startem odeslán návrh Zvláštních ustanovení a časového harmonogramu. Klíčové je odeslání předběžného Bezpečnostního plánu přesně do 41 dnů před startem podniku, pokud toto není splněno, dochází ke zrušení podniku.

V následující tabulce uvádíme přehled činností a termínů jejich plnění:

⁵⁵ AUTOKLUB ČR. *Bezpečnostní manuál pro rallye* [on line]. 2015, Kapitola 2.2.4 [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: http://www.rally-safety.com/cze/files/2015_bezpecnostni_manual.pdf

Harmonogram činností

Do startu zbývá:	Činnost
6 měsíců	počátek stavby tratí - sestavení a podání žádostí
3,5 měsíce	dokončení stavby tratí - všechna povolení vyřízena
3 měsíce	odeslání Zvláštních ustanovení a předběžného časového harmonogramu na FAS AČR
	prohlídka RZ ředitelem, hlavním bezpečnostním činovníkem a zástupcem Asociace jezdců
2 měsíce	zveřejnění schválených Zvláštních ustanovení na internetu
6 týdnů	zaslání Bezpečnostního plánu FAS AČR
1 měsíc	schválení Bezpečnostního plánu
	kontrola rychlostních zkoušek bezpečnostním delegátem
3 týdny	zveřejnění průvodce pro diváky a soutěžící online
16 dní	informování záchranných složek prostřednictvím hlavního lékaře
11 dní	uzavírka přihlášek
8 dní	zveřejnění startovní listiny
0 den	administrativní a technické přejímky, slavnostní start

Tabulka 4: Harmonogram činností (zdroj: vlastní zpracování)

4 ČESKÁ STOPA V HISTORII RALLYE

Dnešní podoba automobilových soutěží je výsledek přibližně století dlouhého, ale velmi dynamického, procesu krystalizace pravidel a podmínek jednotlivých disciplín. Tato kapitola je tedy věnována historii rallye, od naprostých počátků, kdy se o soutěžení či závodění mohlo průkopníkům automobilismu jen zdát. Přes setkání, která svým záměrem nebyla pořádána jako soutěžní, ke spolehlivostním jízdám obsahujícím i úsměvné zkoušky a nejrůznější testy. Skrze éru mnoha tisíc kilometrů měřících tratí, vedoucích závodníky nejen po cestách, ale přes zmrzlé a zasněžené Alpy i vyschlou a zrádnou poušť. Až po postupné vytěsnění amatérských jezdců, závodících pro radost, které hnal kupředu adrenalin ze soutěžení, touha po dobrodružství či, jak se říká, ukázat „že na to mají“, těmi profesionálními, za kterými stojí dodnes široký tým techniků, mechaniků, a celé zázemí automobilky.

Nejlepší strategií, jak se do všeho nezamotat a neztratit se v běhu času, je zaměření se buďto na osudy osob (jezdců, navigátorů či konstruktérů), vozů či soutěží. Cílem je přiblížit počátky automobilismu jako takového, přičemž soutěžení a závodění bylo jeho nedílnou součástí od vzniku prvních vozů poháněných pomocí motoru. Při tomto přiblížení významných událostí z procesu vzniku současné formy automobilových soutěží, se zaměříme na sledování sledovat české stopy, která, ač jsme rozlohou malý stát, byla překvapivě výrazná.

Bohužel postupem času došlo k útlumu českých jezdců, ale i těch pár, kteří se pravidelně účastní soutěží na světové či evropské úrovni, patří mezi špičku ve svých kategoriích.

4.1 PIONÝRSKÉ OBDOBÍ AUTOMOBILOVÉHO SOUTĚŽENÍ

Úplně první podnik považovaný za soutěž byl uskutečněn v roce 1887 na trati z Paříže do Versailles s jedním soutěžícím, který tuto trasu úspěšně zvládl. Tentýž rok podnikla cestu i paní Benzová, manželka německého konstruktéra Karla Benze. Cílem této cesty byla propagace práce jejího muže, i když se 100 km dlouhá cesta neobešla bez technických potíží, svůj cíl splnila na výbornou. Do zlaté knihy dálkových jízd se zapsal i náš první vůz, kopřivnický President. Průměrnou rychlostí 22 km/h absolvoval v roce 1889 cestu z Kopřivnice do Vídně⁵⁶.

Vůbec prvním organizovaným podnikem byla jízda Paříž – Rouen v roce 1894. Tohoto podniku se mohly účastnit samohyby jakékoliv konstrukce. Nejednalo se o rallye jako takovou, jízda neměla pevně stanovené žádné soutěžní prvky. Závodem se tato jízda stala jaksi náhodou, jakmile bylo odstartováno, účastníci začali mezi sebou soupeřit, kdo je rychlejší. Vítězným samohybem byla parní tříkolka, za níž byla přivěšena zadní polovina viktoriánského kočáru⁵⁷.

Prvotní důvod pořádání 60 mil dlouhé jízdy nazvané Emancipation Day Run z Londýna do Brightonu v roce 1896, byla oslava zrušení „Red Flag Act“ (tzv. „praporečného zákona“) omezujícího rychlost provozu na cestách. Původní rychlost povolená „cestovním lokomotivám“, jak byly různé samohyby v té době nazývány, byla 4 míle za hodinu (zhruba 6,5 km/h), nově po zrušení tohoto zákona byla navýšena na celých 14 mil za hodinu (zhruba 22,5 km/h). Jízda byla odstartována symbolickým zničením rudého praporku. Tyto jízdy jsou pořádány i v současnosti a v roce 2015 se pojede v pořadí již 119 závod. Jízdy se mohou účastnit pouze automobily vyrobené do roku 1904 včetně a je pořádán vždy první neděle v listopadu⁵⁸.

⁵⁶ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 15-16

⁵⁷ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 16

⁵⁸ The Royal Automobile Club. *Bonhams London to Brighton Veteran Car Run* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.veterancarrun.com/event-info>

Pro tyto a jim podobné soutěže se v průběhu vývoje závodů ustálilo označení „dálkové jízdy“, či později „cílové jízdy“. V začátcích automobilového soutěžení byly dálkové jízdy velmi oblíbené a jiné podniky se v podstatě nepořádaly. Jejich éra však skončila velmi náhle a bohužel tragicky. Poslední jízda konaná mezi městy Paříž a Madrid nebyla dokončena, jelikož na trati v úseku z Paříže do Bordeaux zahynulo při různých haváriích 8 lidí, mezi nimiž byli jak jezdcí, tak i mechanici a diváci⁵⁹.

Skutečným předchůdcem automobilových soutěží, který dal novodobým rallye jedno z jejich základních pravidel, můžeme označit podnik uspořádaný v roce 1900 v Anglii, nazvaný 1000 mil. Start byl v Londýně a trať byla vytyčena až vysoko na sever ostrova. Hlavním kritériem bylo dodržení předepsaných průměrných rychlostí mezi časovými kontrolami, což je pro rallye charakteristické dodnes⁶⁰.

Dalším z řady přispěvatelů k základním pravidlům moderní rallye byly tři ročníky soutěže konané mezi lety 1905 až 1907, známe pod názvem Herkomerovy jízdy. Závod byl pojmenován po svém zakladateli, jímž byl bavorský rodák Sir Hubert von Herkomer, který byl i autorem trofeje odlité z ryzího stříbra. Do závodu byly připuštěny pouze sériové automobily, další požadavky zejména na výbavu automobilů jsou z dnešního hlediska velmi úsměvné. Každý musel mít čtyři pohodlná sedadla, kryt motoru, blatníky a tři světla, dva na sobě nezávislé systémy brzd a horskou brzdu (pojistka pro výjezd do prudkého stoupání), signální zařízení a tlumič výfuku⁶¹.

Soutěžící museli projít třemi zkouškami, první se týkala pohodlnosti a vzhledu, dalšími dvěma byly závod do vrchu a v oboře. Obdivuhodný je zájem diváků, kterých se na závod v oboře dostavilo úctyhodných 150 000, do té doby nevídaný počet. Trať čekající na jezdce byly dlouhé celkem 937 km (rok 1095), v dalších letech pak 1647 km respektive 1818 km. Na tyto jízdy volně navázaly Jízdy prince Jindřicha v letech 1908 až 1910. Vítězným řidičem první Herkomerovy jízdy v roce 1905 byl Ing. Otto Hieronymus, později proslulý závodník a konstruktér mladoboleslavských vozů Laurin & Klement, s nimiž zaznamenal

⁵⁹ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 17

⁶⁰ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 17

⁶¹ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 19

mnoho významných úspěchů⁶². Herkomerova jízda se dočkala obnovy a to v roce 1997, od té doby je pořádána každé dva roky ve městě Landsberg am Lech. Jezdci se zájmem o účast v těchto jízdách však musí vlastnit vůz s datem výroby do roku 1930⁶³.

Dva obrovské úspěchy v roce 1908 zaznamenala mladoboleslavská automobilka Laurin & Klement. Prvním byla účast Ing. Hieronymuse na dálkovém závodě Petrohrad – Moskva. Závod jedinečný i tím, že se jednalo o jednu z posledních takto velkolepých dálkových jízd. Ing. Hieronymus vyhrál objemovou třídu, do které byl jeho vůz zařazen, a celkově se umístil na výborném pátém místě. Druhým úspěchem byla účast na jednom z nejtěžších závodů do vrchu konaném v Ries, kde se předvedl jezdec Alexandr Kolowrat. I zde se vůz značky L&K osvědčil na výbornou a dovezl spolehlivě svého řidiče na prvním místě⁶⁴.

Výborné uvedení českých vozů Laurin & Klement pokračovalo i v roce 1909, konkrétně na trati v pořadí druhé Jízdy prince Jindřicha. Soutěž rozdělená do šesti etap měřících v konečném součtu 1842 kilometrů, přičemž startovním městem byl Berlín a cílovým Mnichov. Vítězem se stal Alexandr Kolowrat, který dokázal porazit i daleko zvučnější jména tehdejšího závodního světa. Více zajímavé spíše byla jeho ukázka toho, že u automobilu není vždy rozhodující vysoký výkon, ale spíše celková koncepce, v čele s jízdními vlastnostmi a spolehlivostí. Výborné umístění zaznamenaly i čtyři vozy liberecké automobilky pojmenované RAF⁶⁵.

Mezi roky 1910 až 1914 se na evropském kontinentu doslova roztrhl pytel s nejrůznějšími automobilovými soutěžemi a závody. Nejčastěji se pořádaly dva typy soutěží. Prvním typem byly, na svou dobu, velkolepé okruhové soutěže, jejichž tratě měřily tisíce kilometrů. Druhým typem byl tzv. hvězdicové jízdy, pojmenované dle systému soutěže. Hvězdicové jízdy byly typické svými dvěma omezeními, za prvé to bylo zvolení cílového města pořadatelů, do kterého museli závodníci dojet. Druhou podmínkou byl den a přesně vymezená doba, například mezi 7 h až 18 h, v níž byli přítomni v cíli časoví kontroloři a

⁶² NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 21

⁶³ LASÍK, Jindřich. Herkomerova jízda - návrat starých časů. *Autokaleidoskop.cz* [online]. 2009 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.autokaleidoskop.cz/Historie/Herkomerova-jizda-navrat-starych-casu/>

⁶⁴ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 24

⁶⁵ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 22

podepsali jezdci výkaz. Výchozí, nebo také startovní, města společně s trasou a danými průjezdními kontrolami byla ve většině případů stanovena propozicemi soutěže. Závodník si pak vybíral trať dle svého uvážení, a pokud nebylo určeno v propozicích, volil si, kdy do soutěže odstartuje⁶⁶.

Heroická doba motorismu, jak je doba před první světovou válkou označována, byla nejspíše jednou z nejbouřlivějších v historii motoristického sportu. Automobily se s menším či větším úspěchem vydávaly na mnohdy i několik tisíc kilometrů dlouhé soutěže, jejichž tratě byly velmi často vedeny náročným a nevyzpytatelným horským terénem. Závody i soutěže, měly nemalý podíl na tom, že vývoj automobilu od samého začátku postupoval mílovými kroky. Toto období pokroku a vývoje bylo významnou měrou ovlivněno českými jmény, bez ohledu na to, zda se jednalo o velmi spolehlivá auta, talentovaní závodníci a konstruktéři⁶⁷. Není tedy pochyb, česká stopa je v tomto období velmi silná a dokonce bez jakékoliv nadsázky či dvojsmyslu můžeme říci, že v mnohých směrech dokonce udávala tón a byla vzorem ostatním.

4.2 NEJSLAVNĚJŠÍ RALLYE SVĚTA

Leden roku 1911 se do historie automobilového sportu zapsal velmi výrazným nesmazatelným písmem. Je to totiž termín konání vůbec první soutěže se slovíčkem rallye v názvu. V originále Rallye Automobile Monte Carlo, dnes oblíbený, avšak počasím nevyzpytatelný, a tratěmi technicky obtížnější závod, při kterém se i zkušenější jezdci často zapotí. Typická pro tuto rallye je velká atraktivnost pro diváky. Inspirací pro nejslavnější rallye světa byly hvězdicové jízdy, původně pořádané pro cyklisty s cílem v Monaku. Zakladatelem této soutěže je Alexandre Noghes, který díky Rallye Monte Carlo položil solidní základy pro vznik monacké Grand Prix. Realizace myšlenky na takto velkolepý závod jakým Monte Carlo bezesporu je, nebyla jednoduchá, ale zrodila se z ní soutěž, která byla sice překonána co do obtížnosti, nikoliv však co do věhlasu⁶⁸.

Peníze jsou vždy až na prvním místě a v případě rallye to platí dvojnásob. Osud či šťastná náhoda stála za nápadem uspořádat tento závod jako oživení zimní sezóny v luxusním

⁶⁶ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 24 - 34

⁶⁷ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 34

⁶⁸ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 35

středisku zábavy mocných. Byla předepsána průměrná rychlost 10 km/h a cíl byl stanoven na 28. ledna 1911 v Monte Carlu. K hvězdicové jízdě se startovalo z celkem 6 evropských měst a nejdelší trať měřící 1690 kilometrů startovala v Berlíně. Na zdolání této trati byl pořadatelé určen čas 7 dní a 2 hodiny. Přesná pravidla, či dokonce sportovní řády, rallye v té době ještě neměla a pořadí tedy určovalo pět velmi velkorysých, i velmi subjektivních, kritérií: průměrná rychlost, ujetá vzdálenost, počet osob ve voze, vybavení a elegance karosérie, stav vozidla v cíli⁶⁹.

Další ročník Rallye Monte Carlo byl velmi obtížný, svůj díl na tom měly jednak změny pravidel, ale i změna tratí, přidání startovních měst a nepříznivé počasí. Nejdelší trasa, měřící 3260 km, byla se startem v Petrohradu, a nejspíše vůbec poprvé v historii motosportu byly použity pneumatiky s hroty pro jízdu na sněhu či ledu. Ono to nebyly pneumatiky s hřeby v podobě, v jaké jsou známy využívány dnes, jednalo se o jakési kožené pásy pobité hřeby, které se nasazovaly na kola auta⁷⁰.

Ani všeobecný úspěch prvních dvou ročníků, nemohl ovlivnit nadcházející světové události. První světová válka si vyžádala přerušování pořádání této ikony rallye na dlouhých 12 let. Poválečný ročník, v pořadí třetí, se konal v roce 1924, v netradičním březnovém termínu. Na přežití a rozvoji soutěže do současné podoby má největší zásluhu syn Alexandre Noghese. V tomto ročníku bylo provedeno mnoho změn propozic, každý soutěžící si například mohl zvolit sám místo a čas startu, podmínkou však bylo dojet do Monte Carla 12. března 1924 mezi 8 a 18 hodinou. Soutěžící museli opravdu důkladně plánovat start, jakékoliv opravy, malé i zásadní museli zvládnout v celkovém čase, který si stanovili. Časomíra se pro tyto ani jiné účely nezastavovala⁷¹.

Desátý ročník konající se v roce 1931 byl prvním s českou účastí v této proslulé soutěži. Posádka ve složení dr. Rechziegel se spolujezdcem Čejkou, účastníci se s vozem Praga, startovala ze švédského města Umea a od cíle v Monte Carlu je dělila vzdálenost 3 736

⁶⁹ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 35

⁷⁰ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 37

⁷¹ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 40

km. Uvedení proběhlo ve velkém stylu, nebylo to sice vítězství, na to dodnes čekáme, ale v celkovém pořadí se umístili na skvělém dvanáctém místě⁷².

Nejtěžší trat' byla vždy se startem z Athén a v roce 1934 si tuto nelehkou cestu vybral při svém debutu na této soutěži, náš vynikající závodník Bohumil Turek s vozem značky Aero. Velmi náročnou trasu dlouhou 3 786 kilometrů zvládl ve své kategorii vozů do objemu 1100 cm³ ze všech nejlépe. Celkově dosáhl na deváté místo a s malou aerovkou budil už v průběhu závodu velký obdiv a zájem ostatních⁷³.

Poslední ročník konaný v roce 1939 před další válkou vynucenou pauzou v pořádání této rallye, znamenal taktéž velký úspěch pro český motosport. Z Athén se vydal na strastiplnou pouť Antonín Vitvar, jeden z našich nejúspěšnějších motocyklových závodníků. Na Rallye Monte Carlo debutoval s dvoudvéřovou čtyřsedadlovou limuzínou značky Jawa Minor. Ve své třídě do 750 cm³ se umístil na 8. místě, co ho však mohlo těšit více, byl získal první ceny v doprovodné soutěži pohodlí⁷⁴.

První poválečný ročník konaný v roce 1949 byl vůbec nejlepším pro české závodníky. Posádka Zdeněk Treybal a Ing. František Dobrý, kteří byli výbornými závodníky poválečné éry, se zúčastnili soutěže s vypůjčeným vozem britské výroby značky Bristol. Start si zvolili v Monte Carlu a trasa dlouhá 3 600 km posádku zavedla do Holandska a zpět do cíle směřovali zejména alpským terénem. V celkové klasifikaci skončili na vynikajícím třetím místě⁷⁵.

Podoba nejslavnější rallye světa se začala v padesátých letech výrazně měnit. Minula již doba, kdy patřila odvážným amatérským jezdcům. Stále vyšší rychlosti a větší zájem továren, jež si uvědomily, jak skvělou reklamou je úspěch v rallye, víc a víc znevýhodňovaly soukromé jezdce. Nezbytná několikátýdenní příprava továrních jezdců na tratích byla pro amatérské závodníky nemyslitelná. Dodnes platí, že vítězství v Rallye Monte Carlo není levné, ale i přes to se najde pár soukromých jezdců, kteří se zúčastní⁷⁶.

⁷² NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 43

⁷³ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 45

⁷⁴ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 49

⁷⁵ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 50

⁷⁶ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 51

Současná tvář Rallye Monte Carlo zcela podléhá požadavkům šampionátu Mistrovství světa v rallye, v jehož programu se objevuje jako úvodní závod celého ročníku od jeho založení v roce 1973. Soutěž je nyní rozdělena do čtyř etap. Každá etapa se dělí na jednotlivé rychlostní zkoušky měřících několik desítek kilometrů. Pravidelným účastníkem je od roku 2005 český soukromý jezdec Martin Prokop, aktuálně s vozem Ford Fiesta RS WRC⁷⁷.

Organizátoři se rozhodli v roce 1998 poprvé vrátit ke kořenům závodu a uspořádali první ročník Rallye Monte Carlo Historique. Závod se jede v původním stylu hvězdicových jízd, startovní města i tratě jsou obdobné jako při původních soutěžích pořádaných v minulém století. Stáří závodních vozů je pevně stanoveno a mohou se účastnit pouze ty automobily, které se soutěžily v původní Rallye Monte Carlo mezi lety 1955 až 1980⁷⁸. Česko opakovaně zastupuje tým ČK motosportu ve složení Karel Mach a Jan Bláha s vozem Škoda 130 RS. V roce 2016 se na trať této rallye chystá tým Czechs4monte s vozy Škoda 120S Rallye a Škoda 110 L Rallye⁷⁹.

4.3 MEZIVÁLEČNÉ OBDOBÍ A POVÁLEČNÁ PODOBA ZÁVODŮ

Obrovský rozmach automobilových silničních závodů byl symbolický pro období mezi dvěma válkami. Desítky automobilových značek byly známy jen díky závodům, což platilo i pro závodníky. Jako houby po dešti vyrůstaly autodromy, například Monza, silniční okruhy Nürburgring, Spa, Le Mans a také Brno. Pevné místo ve sportovním kalendáři i v podvědomí sportovní veřejnosti měla jako jediná Rallye Monte Carlo. Šance menších automobilových soutěží spočívala v tom, že ne každý mohl jezdit závody Grand Prix a ne každý si mohl troufnout na Rallye Monte Carlo⁸⁰.

Nejprve se vyvinuly dva typy – evropský (kontinentální) a anglický. V Evropě se pořád držel velké oblibě styl soutěží velmi podobný hvězdicovým jízdám na Monte Carlu, kde rozhodoval výkon jezdce a vozu. Automobily šplhaly do hor, jezdci jeli ve dne v noci cestou a v hodně případech spíše necestou. Anglické rallye naopak dávaly za dostiučinění

⁷⁷ *Martinprokop.com* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.martinprokop.com/team>

⁷⁸ AUTOMOBILE CLUB DE MONACO. *Rallye Monte-Carlo Historique*

⁷⁹ Czechs4monte.cz. PISTULKA, Ivan. *Czechs4monte.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://czechs4monte.cz>

⁸⁰ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 52

samotnému významu slova rally, tedy shromažďovaly vozidla v určitém místě a tam o celkovém pořadí rozhodovaly nejrůznější testy, některé z nich dnes můžeme shledat jako velmi úsměvné. V Anglii vlastně nemělo význam těch několik set mil ujetých do cíle, protože rozhodující byla například zkouška, kdo vymezený kilometr měřící úsek ujede nejpomaleji⁸¹.

Toto období dalo základ pro vznik nejslavnější britské soutěže RAC Rally. První ročník se konal v roce 1932. Soutěž ojedinělá tím, že do roku 1953 nebylo určováno individuální pořadí, startující obdrželi dle výkonu pouze zlaté, stříbrné či bronzové plakety⁸². Patří mezi nejstarší soutěže světového šampionátu a vyznačuje se velmi proměnlivým počasím a náročností tratí. Ve většině ročníků světového mistrovství byla zařazována jako poslední a rozhodovalo se v ní o konečném pořadí a titulu, jinak je tomu i v letošní sezóně⁸³.

Ve třicátých letech začali projevovat čím dál větší zájem o rallye i výrobci automobilů, při srovnání s dneškem to stále byl zájem velmi nepatrný. Tenkrát mohl vyhrát každý, kdo uměl dobře jezdit, měl kvalitní vůz a dostatek prostředků. Dnes se může vrcholných automobilových soutěží zúčastnit a hlavně se v nich dobře umístit jen profesionální jezdec, který je však pouze nejvíce viditelným ozubeným kolečkem složitého mechanismu, nazvaného realizační tým⁸⁴.

Soukromí závodníci byli donuceni opustit rallye zejména kvůli neúnosnému a neustálému navyšování nákladů. A to jen proto, že se rallye stala důležitým prostředkem reklamy. Čilý ruch na tratích rallye a celkově rozmach motosportu, který přinesla zejména třicátá léta, neměl dlouhé trvání. Druhá světová válka znamenala konec soutěží. A ještě dlouho po ní se automobilový sport těžce vzpamatovával⁸⁵.

Návrat po pauze vyvolané v pořadí druhou světovou válkou byl pro závodění a soutěžení až neuvěřitelně jednoduchý. Všechno zase začalo prakticky tam, kde to ve třicátých

⁸¹ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 52

⁸² NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 53

⁸³ ewrc-results.com. WANKA, Tomáš. *ewrc-results.com* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.ewrc-results.com/season.php>

⁸⁴ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 71

⁸⁵ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 70

letech skončilo. Startovní pole tvořili osvědčení jezdci na známých a soutěžemi protřelých vozidlech.auta ani po letech nepřišla o nic ze svého výkonu a nově vyrobené vozy byly pouze modifikacemi těch předválečných. Z dnešního hlediska zcela nepochopitelnými byla na počátku padesátých let dvacátého století vítězství i čtrnáct let starých vozů. Tvář rallye se však začala postupně měnit a vykryštovala v jednu z nejatraktivnějších součástí automobilového sportu⁸⁶. Padesátá léta byla zlatou érou dálkových závodů vedoucích přes území několika zemí ne-li přímo světadílů. Ke sledování děje kolem rallye i samotných závodů bylo vtaženo neskutečné množství lidí, které by to z vlastní vůle třeba ani nenapadlo.

Poválečná léta také dala vzniknout soutěžím, jež se v pozměněné, většinou zkrácené, verzi jezdí dodnes. Příkladem je Rallye 1000 jezer, jejíž první ročník se jel v roce 1951 a s domovinou ve Finsku. Dnes zařazována do světového mistrovství pod zjednodušeným názvem Finská Rally (Rally Finland). Soutěž velmi obtížná charakterem rychlostních zkoušek, ovšem velmi atraktivní prostředím finské přírody a jezer. Již v roce 1953 vzniklo Evropské mistrovství v rally, v originále celým názvem European Rally Championship, zkráceně ERC. Na základech této série soutěží pořádaných pro evropské závodníky na území evropských zemí, přesně o dvacet let později, tedy v roce 1973, vzniklo Světové mistrovství v rally (World Rally Championship), které dodnes tvoří dva bloky – boj o mistrovský titul mezi jezdci a boj o pohár pro konstruktéry⁸⁷.

4.4 AUTOMOBILOVÉ SOUTĚŽE V ČECHÁCH A NA MORAVĚ

Od počátku soutěžení až po rok 1920

První závod motorových vozidel na našem území byl uspořádán dne 31. srpna 1902. Byl určen pro motocyklisty a uspořádal ho Český klub velocipedistů Poděbrady. Účast nebyla nijak velká, přihlásilo se 5 závodníků a trať dlouhá 195 km vedla po ose Poděbrady – Mladá Boleslav – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Poděbrady měřila 195 km⁸⁸. Automobilisté nechtěli zůstat pozadu a tak si založili vlastní klub dne 20. března 1904 na pražském Žofině,

⁸⁶ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 72

⁸⁷ WRC. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/World_Rally_Championship

⁸⁸ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 9

kde sídlí dodnes. Vypsání nějaké soutěže čistě pro automobily, ještě v té době u nás nebylo možné, s ohledem na velmi nízké počty vlastníků automobilů. Proto byla většina soutěží pořádána pro motocyklisty⁸⁹.

První ryze automobilové závody v Československé republice uspořádal 5. září 1920 Egerländer Automobil Club v Chebu na okruhu dlouhém 129,6 km se startem a cílem v Karlových Varech. Téhož roku se po svém přijetí do Mezinárodní asociace autoklubů rozhodl Československý klub automobilistů uspořádat velkou akci, v našich podmínkách byla reálnější soutěž pro sériové automobily. Zprvu byla uvažována trasa mezi Chebem a Užhorodem, ale 1000 kilometrů se zdálo být málo. Díky tomu vznikla jízda kolem republiky měřící 2075 km s názvem Soutěž spolehlivosti. Konala se ve dnech 25. až 31. července 1921 a měla pět etap a dva dny odpočinku. Cenu mohl získat značkový tým, tvořený třemi vozy, který přijede do cíle bez trestných bodů. Prohřešky „odměněné“ trestnými body byly přímo dány pořadatelem. Trať této velkolepé jízdy vedla z Prahy přes Opavu, Košice, Bratislavu a České Budějovice zpět do Prahy. Další ročník v roce 1922 se konal 4. až 10. září a podobně jako v předchozím i tentokrát vyhrál vůz Praga. Třetí ročník napočítal pouze 17 přihlášek účastníků a většina měla ve znaku vozu logo Praga, bylo tedy jasné, kdo zvítězí. Tato nadvláda pražské automobilky znechutila ostatní natolik, že v roce 1924 se čtvrtý ročník ani nepořádal. Největší soutěž, která se kdy v Československu pořádala, skončila de facto kontumačním vítězstvím pražské automobilky⁹⁰.

Při příležitosti konání jubilejní XX. Mezinárodní výstavy automobilů konané ve dnech 1. až 9. září 1928, vypsali její pořadatelé v pořadí druhý ročník hvězdicové jízdy. Startem bylo místo bydliště, a cíl ve městě hostícím výstavu, v roce 1928 tímto městem byla Praha. Dobu jízdy si závodníci volili sami, byl pouze předepsán rychlostní průměr jízdy dle typu vozidla. Celkem se sešlo 62 soutěžících a vyhrál Emil Stokuč na motocyklu Indian, který trasu Praha – Paříž – Praha zvládl za 56 hodin a průměrné rychlosti 45 km/h⁹¹.

⁸⁹ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 11

⁹⁰ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 12

⁹¹ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 23

Třicátá léta 20. století a 1000 mil československých

Třicátá léta byla zcela právem označována jako éra „polykačů kilometrů“. Mnoho stovek dokonce i tisíců kilometrů tratí mezi startovním a cílovým místem čekalo na odhodlané závodníky a jejich vozy. Tratě závodů, za účelem ujetí co nejvíce kilometrů, vedly po cestách, které však nebyly ve špičkovém stavu a místy připomínaly spíše polní cesty, ale i horami. Mezi nejtěžší pak patřily závody, které obsahovaly přejezdy Alp.

Počátkem září roku 1930 vyrazilo přes 190 automobilů a motocyklů na 450 km dlouhou trať Jihočeské jízdy spolehlivosti. Skládala se ze čtyř etap, startem i cílem byly České Budějovice. Zařazena byla i zkouška výkonnosti na kilometrovém stoupání do vrchu Baba, mezi obcemi Hůrou a Lišovem. Pořadatelé stanovili průměrnou rychlost na 32 až 45 km/h, avšak na nekvalitních silnicích nesnadno udržitelná. První velký úspěch zde zaznamenal Ing. Mucha. Se svým vozem Praga Alfa dokončil bez trestných bodů⁹².

Revolučním můžeme označit další podnik pořádaný v roce 1930. Tentokrát se jedná o Slánskou soutěž spotřeby. Byla založena na myšlence, že nejen spolehlivost a vytrvalost, ale i spotřeba pohonných hmot je důležitá vlastnost automobilu. Slánská soutěž byla první tohoto druhu u nás, a pokud prameny sahají i jedna z prvních v Evropě. Všechna vozidla byla uvedena do bezvadného stavu po technické stránce a motory seřízeny s nevídanou přesností. Soutěž konaná na slánském silničním závodním okruhu měřila 23 kilometrů. Okruh se jel celkem šestkrát a stanovená doba na projetí pro jedno kolo bylo 36 minut. Nejlepším soutěžícím byl Suldovský s vozem Praga Piccolo, který dosáhl spotřeby pohonných hmot 4,64 litru na 100 km⁹³.

Tou pravou příležitostí pro naše skutečné „polykače kilometrů“ byl nejspíše nejvýznamnější podnik roku 1930 nazvaný Hvězdicová jízda do Vysokých Tater. Trať nebyla předepsána, rozhodoval největší počet kilometrů, jež se měl projet v co nejkratším čase, účelem bylo dorazit v určený den do cíle. Dodržení zvolené trati si účastníci dávali potvrzovat v úřadovnách autoklubů, na hraničních přechodech a na policejních stanicích. Velká mezinárodní konkurence naše závodníky nezastrašila a dosáhli nejlepších výsledků. Pozoruhodná byla 3200 km dlouhá jízda Bohumila Turka s malým vozem Aero na trase Praha

⁹² NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 54

⁹³ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 55

– Alpy – Vysoké Tatry. Jeho jízda nebyla nejdelší, ale neuvěřitelný je výkon malého vozu při úspěšném překonávání alpského terénu. Opravdu velkou oklikou to vzal vítěz této soutěže, trať vedla z Prahy, přes Krakov, Berlín, Paříž, Bilbao, Vídeň a Budapešť do Tater měřila úctyhodných 8687 km⁹⁴.

Autosalon konaný v Praze ve dnech 22. až 29. října 1930 znamenal další hvězdicovou jízdu. Tentokrát ji zcela ovládl Bohumil Turek s vozem Aero a spolujezdcem Nahodilem. Na zvolené trati, která dvojici zavedla přes valnou část Evropy až do Maroka a zpět do Prahy, urazili těžko uvěřitelných 10 592 km. V rámci autosalonu se konala ještě jedna soutěž, byla jí dvoudenní Automobilová soutěž dam. Trať měřila 500 kilometrů a zúčastnilo se jí 110 posádek, účastnit se mohli i smíšené posádky, podmínka daná pořadateli zněla, aby za volantem seděla žena⁹⁵.

Opět v hlavní roli Bohumil Turek, tentokrát v roce 1932. Nejednalo se o soutěž či závod, ale o velmi důmyslnou reklamní akci na podporu prodeje nového vozu Aero 662. Název, vyjadřující i jediné pravidlo této akce, byl 30 000 km za 30 dnů. Výkon to byl až neuvěřitelný. Vůz byl malý a otevřený se zaplombovaným motorem a pod přísným dohledem technických komisařů Autoklubu. Turek jezdil dvakrát denně z Prahy do Brna a zpět přes Hradec Králové a Svitavy, což byl tehdy výjimečný sportovní výkon⁹⁶.

Skutečnou senzací se stal závod 1000 mil československých, poprvé uspořádaný Autoklubem ve dnech 10. až 11. června roku 1933. Inspiraci pro tento grandiózní závod našli čeští pořadatelé v italském podniku Mille Miglia, poprvé konaném v roce 1927. Podobně jako v Itálii i u nás se konal za plného provozu na cestě mezi Prahou a Bratislavou, přičemž cestu tam a zpět absolvovali účastníci dvakrát. Dnes si již nedokážeme plně uvědomit stav tehdejších silnic, na nichž závodníci museli ujet 1609 km bez možnosti odpočinku. Provoz

⁹⁴ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 56

⁹⁵ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 26

⁹⁶ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 28

byl ovšem minimální díky včasné informovanosti občanů. Účelem tohoto podniku bylo podpořit domácí automobilky a předvést veřejnosti odolnost vozů v tvrdých podmínkách⁹⁷.

Vrcholem sezóny se v červnu roku 1934 opět stalo 1000 mil československých, jenž byl bohužel poznamenán tragickou událostí. Při tréninku havaroval a na následky zranění zemřel vítěz prvního ročníku Ing. Petr Mucha. Druhý ročník vyhrál Jindřich Knapp s Karlem Vojířem na voze Walter Standard, v témže roce i velmi úspěšná posádka na Rallye Monte Carlo. Skvělým časem 15 h 22 min 37 s, což znamenalo průměrnou rychlost zhruba 103,6 km/h. Závod byl také skvělou vizitkou organizátorů, kteří pamatovali na vše, od zdravotnické služby přes časoměřiče až po informační servis, přičemž v dnešní době je naprosto nemyslitelné pořádat závod bez tohoto zázemí⁹⁸.

Třetí a poslední ročník závodu 1000 mil československých se konal ve dnech 15. až 16. června 1935. Poprvé pořádán dle Mezinárodních sportovních řádů, a přilákal proto i zahraniční posádky. Oproti minulým ročníkům se mírně pozměnila trať, protože silnice v úseku mezi Slavkovem, Hodonínem a Malackami byla i na tehdejší dobu mizerná. Aby nedošlo ke zkrácení trati, vedli ji tentokrát přes Břeclav. Závod byl poznamenán havárií Bohumila Turka se spolujezdkyní Elou Slavíkovou na voze Aero 30. Bohumil Turek byl velmi vážně zraněn a málem přišel i o život. Obrovskou sílu charakteru prokázal Zdeněk Pohl, v roce 1936 skvělé celkové 20. místo na Rallye Monte Carlo s vozem Škoda Rapid MC, který ač byl favoritem, tak jako jediný u havarované posádky zastavil a znovu se vydal na trať, až bylo o oba řádně postaráno⁹⁹. Dnešní sportovní řady pro rallye přímo přikazují posádce, před níž jedoucí vůz měl havárii, zastavit, a pomoci či alespoň komunikací s dispečinkem zajistit lékařskou či jinou pomoc.

Nejdůležitějším podnikem roku 1937, který svou náročností na organizaci překonal i tisícímílový závod, byla soutěž Malou dohodou. Jednalo se o vojensko-politické uskupení Československa, Rumunska a Jugoslávie vzniklé v roce 1922 pod francouzskou patronací.

⁹⁷ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 28

⁹⁸ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 30

⁹⁹ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 31

Trasa závodu měřila 2400 km, měla šest etap a vedla z Prahy (start 12. září) do Bratislavy, Košic, Užhorodu, Mukačeva, Kluže, Bukurešti, s cílem v Bělehradu. Rozdáno bylo 131 startovních čísel a po týdnu se v cíli jako první radoval Zdeněk Pohl s vozem Škoda Popular Monte Carlo¹⁰⁰.

Branné závody inspirované závodem Malou dohodou se začaly objevovat čím dál častěji. Jejich podstatu tvořily jízdy označované jako gymghány, jednalo se o jízdy zručnosti, kdy řidiči prokazovali svůj talent při jízdě na různých překážkových drahách. Další typickou disciplínou byly střelby z vozu, různými zbraněmi na rozličné cíle. Bohužel politická situace v Evropě se zhoršila a automobilové soutěže již nebyly po dlouhou řadu let pořádány.

Poválečné soutěže a padesátá léta 20. století

Poválečné podniky, v nichž se utkávali českoslovenští průkopníci automobilového sportu, byly pojaty především jako orientačně náročné cílové jízdy. Posádky si tudíž musely dávat pozor zejména na to, aby nezabloudily a neminuly některou z mnoha průjezdních kontrol. Závody a soutěže se neodehrávaly na uzavřených komunikacích, jak je v dnešní době typické, ale byly spjaté s běžným silničním provozem. Jízdní průměry ještě nebyly natolik vypjaté, aby se v časových kontrolách udělovaly desítky trestných bodů za jejich nedodržení. Rozhodujícími se tak staly především na tratě vložených jízd zručnosti, akceleračních zkoušek, popřípadě až při závěrečných technických kontrolách. Startovat se však mohlo jen tehdy, když se jezdcům v době poválečného nedostatku, vůbec podařilo sehnat dostatek benzínu či pneumatik. Na tratích rozličných cílových jízd a soutěží spolehlivosti se tak objevovaly modernizované Škody Popular, pragovky, elegantní Jawy Minor anebo třeba i trofejní BMW, které byly na našem území zapomenuty ustupujícími armádami¹⁰¹.

Zajímavým podnikem pořádaným v roce 1947 byl 300 mil zemí Českou. Jednalo se spíše o spolehlivostní jízdu, která byla startována z osmi měst. Zvláštností této jízdy byl způsob startu, a to přesně v 11.05 h ze všech míst na pokyn vysílaný Československým

¹⁰⁰ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 34

¹⁰¹ FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4., s. 6

rozhlasem. Smyslem akce bylo zapojit do organizování různých závodů a soutěží více autoklubů a co nejvíce účastníků, startovalo 96 motocyklistů a 69 automobilů¹⁰².

Padesátá léta znamenala, v jejich první polovině, byla obdobím velkého útlumu automobilového průmyslu jako celku. Motocyklisté byli po všech stránkách podporováni, a kdo chtěl sportovat, měl více než dost příležitostí. V řadě měst se pořádaly nejrůznější akce, kde vyrůstali jak kvalitní jezdci, tak kvalitní organizátoři a činovníci. Zatímco automobilových podniků bylo ročně jen pár a měly spíše lokální význam. Na automobilisty bylo pohlíženo se skrytým podezřením. Panující režim byl přesvědčen, že automobilisté budování a obranu socialismu nemyslí tak docela vážně¹⁰³.

V první polovině 50. let se dokonce pořádaly soutěže nákladních automobilů se startovními čísly, jejichž posádky měřily síly v rozvozu stavebního materiálu. Pokud soutěžily osobní automobily, pak o výsledku rozhodoval hod granátem na cíl, střelba z pušky, odhad vzdálenosti a orientace podle mapy či itineráře, podrobného popisu cesty. O vážném soutěžním automobilovém sportu nemohla být ještě dlouho ani řeč¹⁰⁴.

Naději na lepší časy přineslo obnovení předválečné tradice Velké noční automobilové soutěže. Start a cíl měla v Praze a v roce 1957 se stala základem k pořádání mistrovství republiky, jež se skládá každý rok z několika rallye a umožňuje kromě mezinárodních soutěží, sportovní vyžití našim nejlepším posádkám¹⁰⁵.

Skrze nepřízeň dokázal automobilový sport u nás povstat z popela. Díky zapálenosti organizátorů a činovníků, kteří se nebáli a odvážili se bojovat nejen za motocykly ale i vozidla se čtyřmi koly. Bylo to těžké období, dalo však vzniknout titulu Mistr republiky

¹⁰² KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 39

¹⁰³ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 48

¹⁰⁴ KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 48

¹⁰⁵ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 192

v rallye, který se poprvé udílel v roce 1957¹⁰⁶. Od této jedné soutěže se z republikového mistrovství stala série závodů, všestranně prověřující jezdce, vozy i jejich mechaniky.

Čas uvolnění a rozmachu rallye

Nadcházející šedesátá léta byla naopak časem uvolnění a víry v lepší budoucnost. Nálada a chuť lidí opustit zažité konvence, nějakým způsobem se odpoutat a vydat se novými cestami, se brzy promítla i do prostředí automobilového sportu. Obě velké domácí automobilky, Škoda a Tatra, oznámily na prahu šedesátých let minulého století svůj oficiální vstup na sportovní scénu¹⁰⁷. Toto oznámení bylo tím správným impulsem pro všechny, co se o autosport zajímali. Rozmachu rallye bránilo už jen velmi málo překážek.

Opravdu první náročnou mezinárodní soutěží byla uspořádána v roce 1960 pod názvem Rallye ČSR, původní zamýšlené jméno Rallye československých lázní by byl trefnější. Závod měřící 2700 km byl rozdělen do šesti etap. Na startu se sešlo 97 posádek. Startovalo se v Mariánských Lázních a dále přes Tábor a Brno do Luhačovic, odtud do Piešťan přes Považskou Bystricu zpět do Luhačovic. V další etapě se závod opět vrátil na slovenské území až do Tatranské Lomnice do Tater, ze kterých se závodníci vraceli do Krkonoš s cílem v Karlových Varech¹⁰⁸.

Ještě se v roce 1960 na moment zdržíme. Na československé půdě byla založena tradice soutěže, která pak po dlouhá léta znamenala pro domácí jezdce vrchol jejich snažení. Její význam tkvěl v tom, že v patnácti ročnících, vykryštovala ve zcela moderní soutěž a určila tím směřování dalších rallye pořádaných na našem území. Tato legenda se jmenovala Rallye Vltava. Vize, při vytváření tohoto podniku, nespočívala ve vytyčení tisíce kilometrů dlouhé trati, zakladatelé chtěli především zdůraznit sportovní stránku rallye. Tímto rozhodnutím byly položeny základy tradice takzvaných sprintetap, delších, technicky náročných úseků, často šotolinových, s určenými vysokými rychlostními průměry. Jelikož se konaly za běžného provozu, byť velmi řídkého, jezdívalo se za tmy. V šedesátých letech totiž během noci neplatilo žádné omezení rychlosti. S trochou nadsázky se jednalo o jednu dlouhou

¹⁰⁶ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 192

¹⁰⁷ FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4. s. 9

¹⁰⁸ NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 193

zkoušku, která odstartovala na prahu noci a skončila v pět ráno. Úspěchy prvních dvou ročníků byly v roce 1962 oceněny zařazením Rallye Vltava do republikového mistrovství a v roce 1965 do evropského mistrovství¹⁰⁹.

Šedesátá léta dala vzniknout další velké rallye. Přesněji v listopadu roku 1964 se poprvé jela soutěž s názvem Rallye Šumava. Pevnou součástí národního mistrovství se stala v roce 1968. V sedmdesátých letech budila respekt nejen náročnými rychlostními zkouškami, ale možná ještě více nočními sprintetapami, vedenými po úzkých, zatáčkami posetých šumavských cestách¹¹⁰. Dnes je tato soutěž známa jako Rallye Šumava Klatovy zařazena do Mistrovství republiky v rallye. Navíc se jako jediná může se pyšnit titulem nejstarší rallye, která se doposud pořádá na našem území.

Sedmdesátá a osmdesátá léta 20. století

Doba, jakkoliv poznamenaná další vlnou politického útlaku, přála vzniku nových sportovních podniků, které se objevují v programu republikového mistrovství dodnes. Na jihu Čech se v roce 1970 uskutečnil první ročník Rallye Český Krumlov¹¹¹. Ještě o rok dříve vznikla Rallye Jeseníky, pořádaná v okolí moravského města Olomouc. Kvůli různým důvodům, bylo bohužel po 18. ročnících na dlouhých dvacet let přerušeno její pořádání. První obnovený ročník se jel v roce 2007¹¹².

Na jihovýchodní Moravě se v roce 1971 začala psát historie podniku, který se postupem času vypracoval až do pozice nejprestižnější automobilové soutěže pořádané na území České republiky. Členové zlínského Škoda klubu uspořádali ve spolupráci

¹⁰⁹ FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4. s. 14

¹¹⁰ FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4. s. 24

¹¹¹ FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4. s. 32

¹¹² *Rally-jeseniky.cz* [online]. 2013 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.rally-jeseniky.cz/aktuality/o-rally-jeseniky/>

s Obchodním podnikem Barum na počest otevření nové moderní pneumatikárny v Otrokovicích akci, kterou nazvali Servisní dny a Rallye Barum¹¹³.

Popularitě úvodního ročníku Rallye Škoda, jinak také Rallye Bohemia, v roce 1974 napomohla dvě mladoboleslavská výročí. Oslavovalo se 1000 let od založení města a osmdesát let automobilky Škoda, která od začátku vstoupila do této soutěže jako hlavní partner pořadatelů. Raritou boleslavské rallye byly klasifikační zkoušky zařazené na úvod a závěr soutěže. Celkový součet ostrých soutěžních kilometrů byl 1800 km a nejobtížnějšími úseky byly rychlostní zkoušky, kterých bylo připraveno celkem 21¹¹⁴.

Sezóna 1976 začala nezvykle brzy. Už v lednu ji odstartovala nová soutěž, která vznikla na Zlínsku. Jmenovala se příznačně Rallye Valašská zima, a své jméno potvrzovala zasněženými tratěmi. Do historie se zapsala svým druhým ročníkem neobvykle, jela se totiž v jednom roce hned dvakrát, v lednu a v prosinci¹¹⁵. Dnešní název zní Ve stopě Valašské zimy a soutěž je jedinečná svým určením pro amatérské jezdce, závodů se mohou účastnit pouze vozidla s platnou STK pro běžný provoz na silnicích¹¹⁶.

Zakladateli autoklubů, v nichž pak působili, byli mnohdy samotní jezdci. Pozoruhodný je obrat názoru politického režimu, který nejprve autosportem, dá se říci, opovrhoval. V sedmdesátých a osmdesátých letech tomu bylo jinak. Svazarm přímo sytil klubové rozpočty, ze kterých pak jezdci čerpali na tehdejší dobu solidní finanční prostředky. Úspěšnější z nich mohli těžit i z příspěvků určených na reprezentační starty. Nicméně větší část toho, co potřebovali na sezónu, si museli opatřit jinak – z vlastních výplat, brigádami, kšeftováním, jak to jen šlo. Od poloviny sedmdesátých let se na soutěžních vozech

¹¹³ FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4. s. 31

¹¹⁴ VYDRA, Pavel a Jan SPLÍDEK. *Rallye Bohemia*. Vyd. 1. Praha: Computer Press, 2002, viii, 136 s. Auto-moto-hobby. ISBN 80-7226-741-8. s. 3

¹¹⁵ FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4. s. 41

¹¹⁶ CEKOTA, David. *Valaska.cz* [online]. 2008 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.valaska.cz/>

objevovaly první reklamy. Jejich zadavatelé se oficiálně nenazývali sponzory, nýbrž patronátními podniky¹¹⁷.

Devadesátá léta až po současnost

V roce 1990 se jubilejním 15. ročníkem uzavřela historie populární Rallye Valašská zima. V posledních letech své existence patřila do mistrovského seriálu, nebyla zrušena úplně, další ročníky, až po ten nynější, patří mezi nejoblíbenější určené amatérským jezdcům. Na místo otrokovické „valašky“, jak byla soutěž přezdívána, se však hned postavila jiná – vsetínská. Domácí špička tak mohla dvakrát ročně zavítat na krásné, technicky náročné, tratě v kopcích nad údolím řeky Bečvy¹¹⁸. Rychlostní zkoušky, nyní dvou vsetínských soutěží – Valašská rally a Rally Vsetín, zařazených do nově vzniklé Rallysprint série, dříve zazyvané Mistrovství ČR v rallysprintu, jsou mezi jezdci známé jako „závodácké peklo“. Přezdívku si vysloužily zejména díky své technické náročnosti, úzkým a rychlým cestám a nezdědky také sněhu, soutěže jsou pořádány brzy z jara potažmo pozdě na podzim¹¹⁹.

V průběhu devadesátých let dvacátého století a počátku nového století byl utvořen konstantní systém národního mistrovství, které tvoří bez větších změn stále stejný počet soutěží. Devadesátá léta byla volnější ve smyslu možnosti pořádat podniky i pro amatéry, či smíšené, kdy se mohli účastnit i jezdci bez platných licencí. Zvyšující se nároky na bezpečnost diváků, pořadatelů, jezdců i občanů si však vyžádala postupný útlum těchto soutěží, až došlo k jejich téměř úplnému zániku. Oficiálně se tedy pořádá pro amatérské závodníky pouze soutěž Ve stopě Valašské zimy, která však musí splňovat všechny požadavky na zabezpečení tratě jako každá jiná rallye.

Současná podoba rallye u nás je postavena na dvou hlavních sériích závodů, Mistrovství ČR v rally a Rallysprint sérii. Pro přehlednost aktuálních soutěží a jejich zařazení je přiložena následující tabulka.

¹¹⁷ FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4. s. 60

¹¹⁸ FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4. s. 107

¹¹⁹ ewrc-results.com. WANKA, Tomáš. *ewrc-results.com* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.ewrc-results.com/season.php?s=2015&sct=642&nat=1&t=Rallysprint-serie>

Mistrovství České republiky v rally

Rok vzniku	Název	Aktuální ročník	Poznámka
1964	Rallye Šumava	50.	
1970	Rallye Český Krumlov	43.	
2005	Rally Hustopeče	11.	
1974	Rallye Bohemia	42.	
1971	Barum rally	45.	
1979	Rallye Příbram	37.	nástupnický podnik Rallye Vltava

Rallysprint série

Rok vzniku	Název	Aktuální ročník	Poznámka
1982	Valašská Rally	34.	
1993	Rallysprint Kopná	x	zrušena
1992	Rally Vyškov	23.	
1977	Rally Agropa	36.	Rally Pačejov
(1969) 2007	Rally Jeseníky	(27.) 9.	mezi lety 1987 - 2007 se nejela
2004	Rally Vsetín	12.	

Tabulka 5: Soutěže dle zařazení (zdroj: vlastní zpracování)

5 VÝVOJ RALLYE V ČÍSLECH

U historie ještě zůstaneme, ale přesuneme se k řeči čísel. Následující řádky jsou věnovány různým porovnáním, jak se v čase měnily rallye. Soustředím se budeme na české podniky, které se pravidelně objevují v kalendáři pro Mezinárodní mistrovství České republiky v rallye nebo nově Rallysprint sérii. Přehledy jsou tvořeny za sezóny 2006 až 2014, s tím, že u některých soutěží chybí některý ročník, pokud byl zařazen do jiné série než všechny ostatní ročníky. Jediným přehledem, ve kterém se budeme věnovat i Světovému šampionátu, je přehled nesmutnější, a to ten se smrtelnými nehodami jezdců, spolujezdců a diváků. Všechna uvedená čísla jsou volně dohledatelná na internetu či v publikacích věnujících se rallye. Je velmi pravděpodobné, že tyto údaje nejsou kompletní, vzhledem k rozsáhlosti historie a mnohdy neúplným informacím, které se dochovaly.

5.1 VYBRANÉ SOUTĚŽE A JEJICH CHARAKTERISTIKA

Vybrané soutěže, u kterých jsou sledovány hodnoty, jako například celková délka rychlostních zkoušek nebo počet startujících, jsou rozděleny do dvou skupin. Rozdělení určuje zařazení podniku do série, přičemž zařazeny jsou pouze ty, které byly součástí jiné série maximálně dvakrát. Primárním důvodem je zachování určité míry vypovídací schopnosti sebraných dat. Z tohoto důvodu je například vyřazena Valašská rallye, která má sice dlouhou tradici, avšak v podstatě co dva roky mění zařazení, jednou se jede jako MMČR a podruhé naopak jako sprint, což moc nepřidá na konstantnosti dat.

Jen pro připomenutí, MMČR (či také MČR) je zpravidla dvou etapová soutěž, která může obsahovat shakedown konaný většinou v odpoledních či večerních hodinách den před hlavním soutěžním dnem. Minimální délka etapy je 60 km, což při dvou etapách činí minimálně 120 „ostrých“ soutěžních kilometrů. Podniky zařazené do MMČR jsou primárně určeny pro zkušené jezdce s auty s pohony na obě nápravy. Naopak Rallysprint série je určena pro začínající jezdce, kteří jezdí s pro ně dostupnějšími vozy s pohonem pouze jedné nápravy. Minimální délka soutěže je 70 – 90 km, přičemž nesmí překročit dobu trvání 48 hodin od začátku seznamovacích jízd po předání pohárů a vyhlášení vítězů.

5.1.1 Mezinárodní mistrovství České republiky v rally

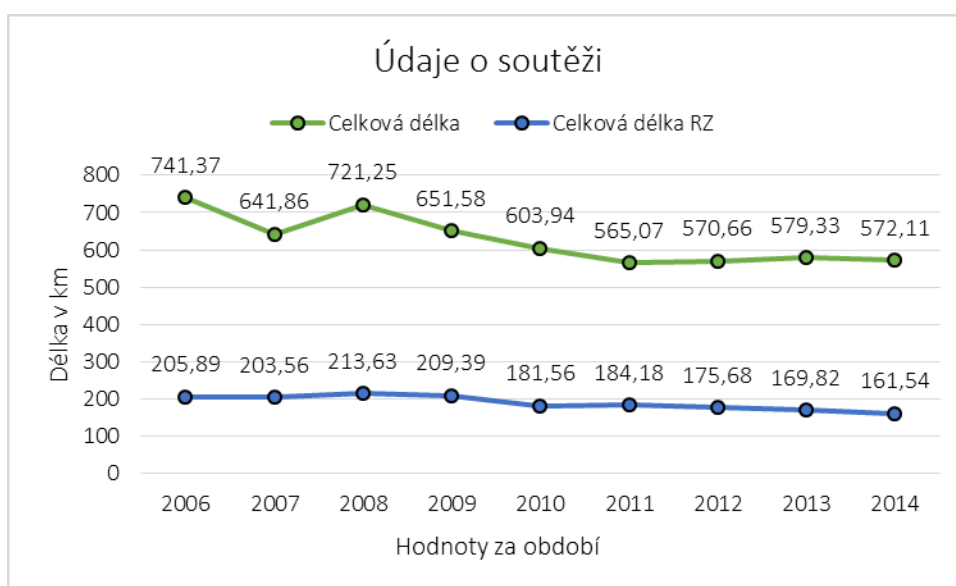
Ze všech závodů, které kdy byly zařazené do této série, bylo vybráno celkem šest podniků. Klíč pro rozhodování byl jednoduchý. Všechny soutěže jsou pořádány v již probíhající sezóně 2015, a zároveň byly součástí „velkého“ mistrovství ve vybraném období 2006 až 2014. Řazení soutěží rozhodně není náhodné, ale drží se přesně dle jejich pořadí v mistrovství. Přesnější a úplné přehledové tabulky, z jejichž dat jsou sestrojeny níže uvedené grafy a komentáře k nim, jsou uvedeny v příloze č. 1 této práce.

Rallye Šumava Klatovy

První soutěž je zároveň i nestarší podnik, který se v ČR doposud koná, nese název *Rallye Šumava*. Historie této soutěže se začala psát v listopadu roku 1964, v období odklonu od spolehlivostních soutěží k těm se sprintetapami. Inspirací pro pořadatele tehdy byla Rallye Vltava (první ročník 1961), která se dostala až mezi nejvyšší špičku mistrovství Evropy (mistrovství světa se jelo poprvé až v roce 1973). Už od prvních rychlostních zkoušek patřila tato soutěž mezi ty technicky náročnější díky horským silnicím. Sedmdesátá léta znamenala

přesun z podzimního termínu na brzký jarní. Vzhledem k poloze většiny rychlostních zkoušek byla Rallye Šumava jednou z mála, která se jela na sněhu. Například v roce 1985 byla zařazena i do Poháru míru a přátelství, celková délka soutěže byla 710 kilometrů a tvořila ji třicítka rychlostních zkoušek. Rok 1998 byl premiérovým pro vozy specifikace WRC (World Rally Car). Dalším poprvé tohoto ročníku bylo zařazení tankovacích zón a servisních areálů, ke kterým pořadatele donutila změna předpisů. Své první, z celkových tří, vítězství si v roce 2001 na této soutěži připsuje Roman Kresta se Škodou Octavia WRC. V letošním roce (2015) se na konci dubna konal jubilejní 50. ročník, který vyhrála posádka Jan Kopecký – Pavel Dresler s vozem Škoda Fabia R5. Tento vůz si odbyl svou světovou premiéru nejlepším možným způsobem, vítězstvím stylem start – cíl¹²⁰.

Na níže uvedeném grafu je vidět, že mezi sezónami 2008 až 2011 odcházelo k postupnému snižování celkové délky tratí v součtu o 150 km, avšak délky rychlostních zkoušek (v součtu za obě etapy) se snížily pouze o 40 km. Průměrně je soutěž tvořena 16 rychlostními zkouškami, a průměrné rychlosti vítězných posádek se pohybují kolem 93 km/h.

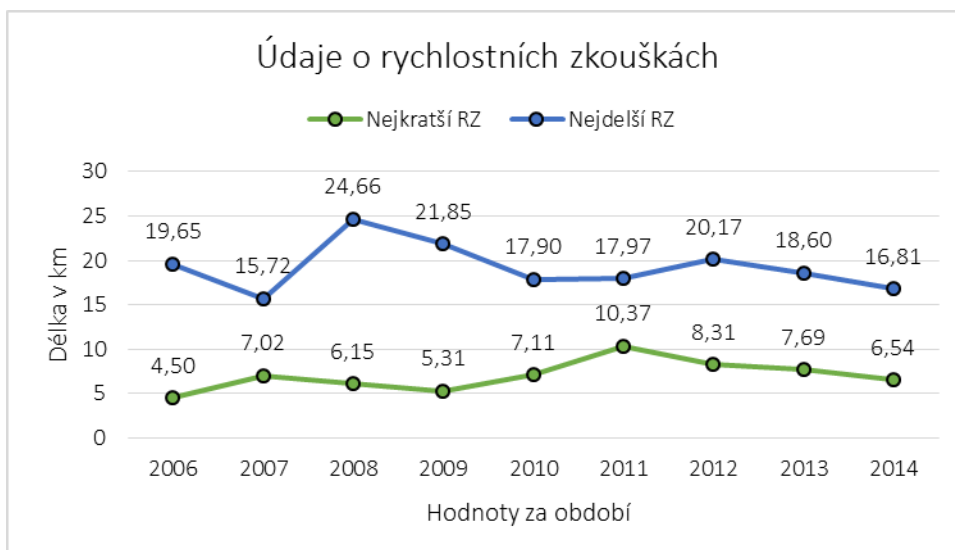


Graf 1: Údaje o soutěži - Rallye Šumava Klatovy (zdroj: vlastní zpracování)

Jak již bylo zmíněno, soutěž je průměrně složena z 16 RZ, přičemž v průměru měří každá 12 kilometrů. V posledních letech se délky rychlostních zkoušek snižují, nejkratší jsou

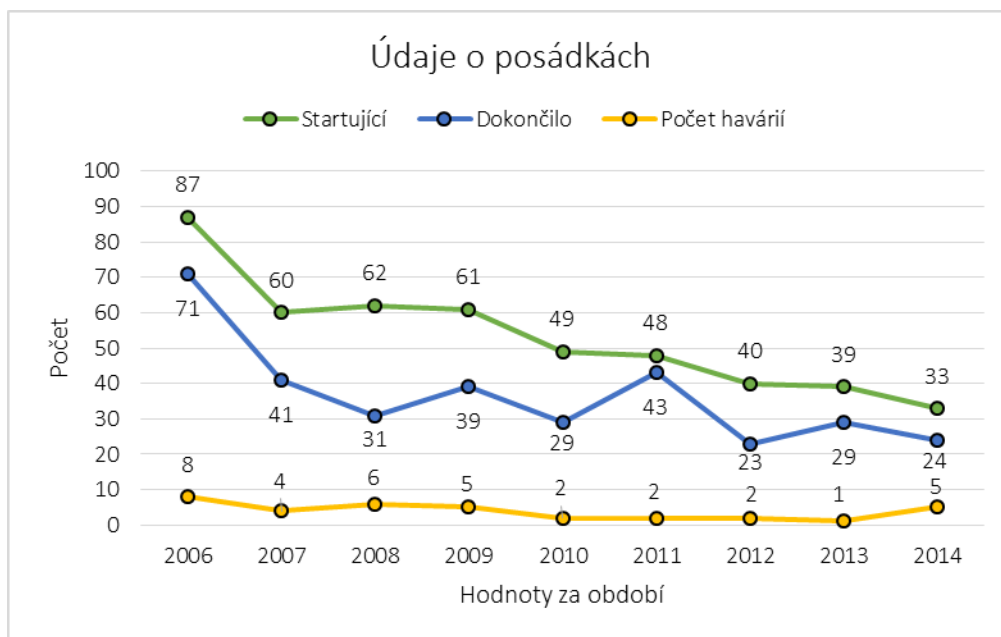
¹²⁰ VYDRA, Pavel, Hubert PROCHÁZKA a Bronislav RŮŽIČKA. *Rallye Šumava: od roku 1964 po současnost*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, 192 s. Auto-moto-hobby. ISBN 80-251-0758-2. s. 11, 24-49,141,152

dlouhé zhruba 6 km a ty nejdelší 16 km. Toto snižování je bohužel způsobeno zejména nesouhlasem mnohých obcí s průjezdy závodních aut, ale i s finančními prostředky, které se každým rokem navyšují.



Graf 2: Údaje o rychlostních zkouškách – Rallye Šumava (zdroj: vlastní zpracování)

Celkově za sledované období počet startujících posádek neustále klesá. Počty posádek v cíli (modrá čára) se drží na zhruba 50%, což je velmi dobrý výsledek. V roce 2011 je vidět skoková změna u posádek, které dokončily závod. Bohužel je to způsobeno vážnou nehodou na druhé rychlostní zkoušce, při níž zemřel jezdec, a soutěž byla ukončena bez vydání konečných výsledků. Velmi dlouhou dobu se dařilo organizátorům držet počty nehod na velmi nízké úrovni, v posledním sledovaném ročníku se tento počet však navýšil.



Graf 3: Údaje o posádkách - Rallye Šumava (zdroj: vlastní zpracování)

Rallye Český Krumlov

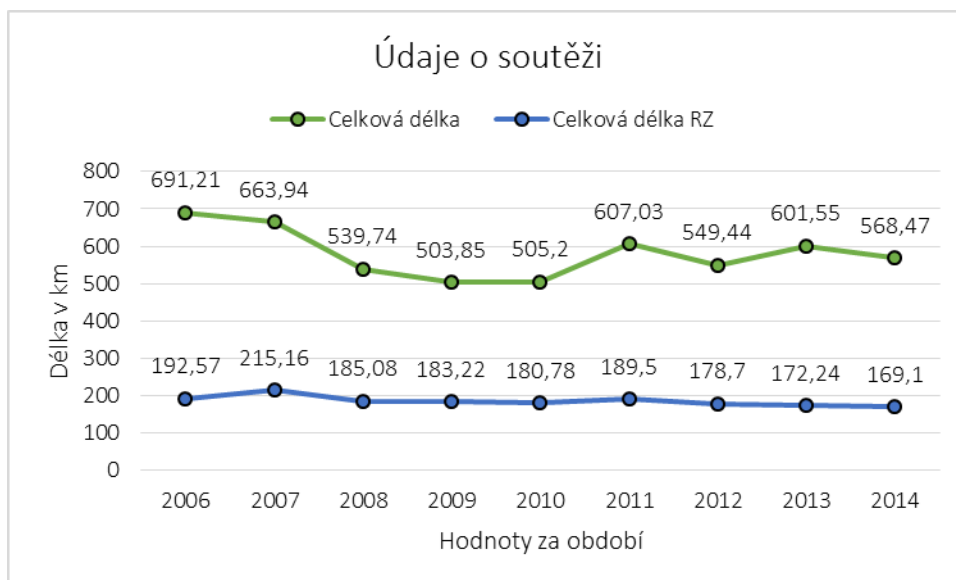
Historie rallye konané v malebném okolí jihočeského města Český Krumlov se začala psát v roce 1971. Již tři roky na to, v roce 1974, se stává kvalifikačním závodem pro příští ročník národního mistrovství. Tento rok je výjimečný i tím, že vůbec poprvé byla zařazena noční etapa v rámci takovéto soutěže. U prvenství ještě zůstaneme, tentokrát se přesouváme na počátek června roku 1977, v tomto ročníku byly poprvé povinné technické přejímky vozidel, které jsou dnes nedílnou součástí každé rallye. Po problémech v dalších letech se pořadatelé snažili bezchybnou organizací, v pořadí 16. ročníku konaného v roce 1988, prosadit zpět mezi velké soutěže mistrovství ČSSR. Ke startu bylo přihlášeno 104 posádek, pro které bylo přichystáno 399 kilometrů tratě, z toho 110 připadalo na rychlostní zkoušky, kterých bylo celkem 14. Všechno toto se stihlo odjet v rekordním čase. Startovalo se v 7 hodin ráno, a konec soutěže byl v 16 h 28 min¹²¹. Z celkem 14 startů, se Romanu Krestovi podařilo sedmkrát zvítězit, čímž z něj tato statistika dělá jednoho z nejvíce úspěšných jezdců této rallye¹²².

¹²¹ KLÍMA, Martin. Rallye Český Krumlov. *Rallye Český Krumlov* [online]. 2015 [cit. 2015-05-19]. Dostupné z: <http://www.rallyekrumlov.cz/cz/historie/2014>

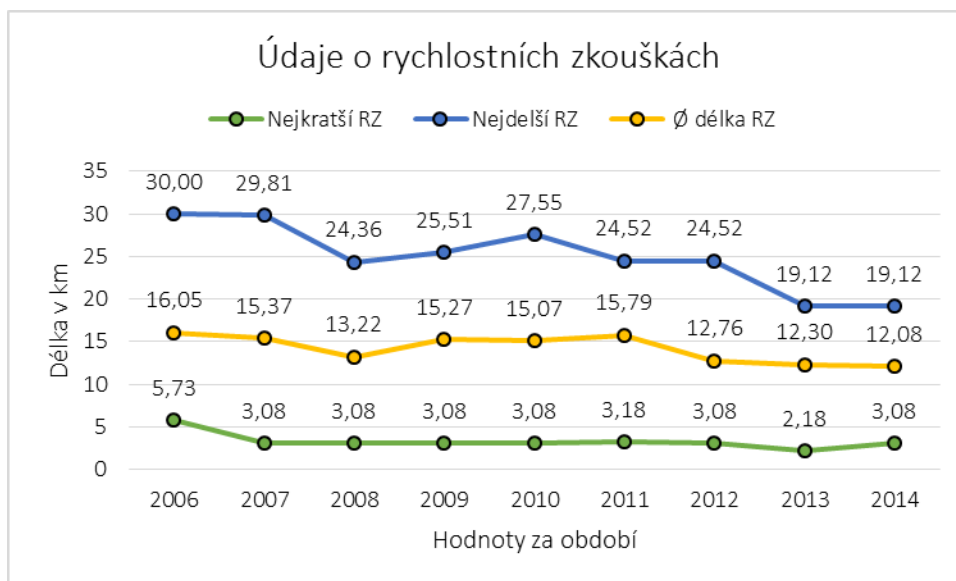
¹²² ewrc-results.com. WANKA, Tomáš. *ewrc-results.com* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.ewrc-results.com/season.php>

Relativní štěstí mají pořadatelé tohoto podniku v tom, že jsou schopni sestavit i dlouhé rychlostní zkoušky, v minulosti měřící i rovných 30 kilometrů. V posledních ročnících sice došlo k určitému zkrácení, ale i RZ o délce bez mála 20 km jsou na české poměry dlouhé. Oproti tomu zařazují i velmi krátké vložky o délce pouhých 3 kilometrů. Průměrně pak celou soutěž tvoří 13 rychlostních zkoušek, které jsou nejčastěji rozděleny v poměru 6 RZ v první etapě a 7 ve druhé.

I přes velmi dobře viditelné výkyvy v celkové délce soutěže, jsou celkové délky rychlostních zkoušek udržovány na konstantní míře. Průměrně vychází počet rychlostních zkoušek na jeden ročník 13, ovšem za poslední tři sledované roky to bylo 14 RZ, rozdělených přesně na půl mezi první a druhou etapu. Průměrně, za celé sledované období, jedna rychlostní zkouška měří zhruba 14 kilometrů, přičemž nejkratší RZ zařazená do harmonogramu měřívá nejčastěji 3 km a nejdelší 19 km.

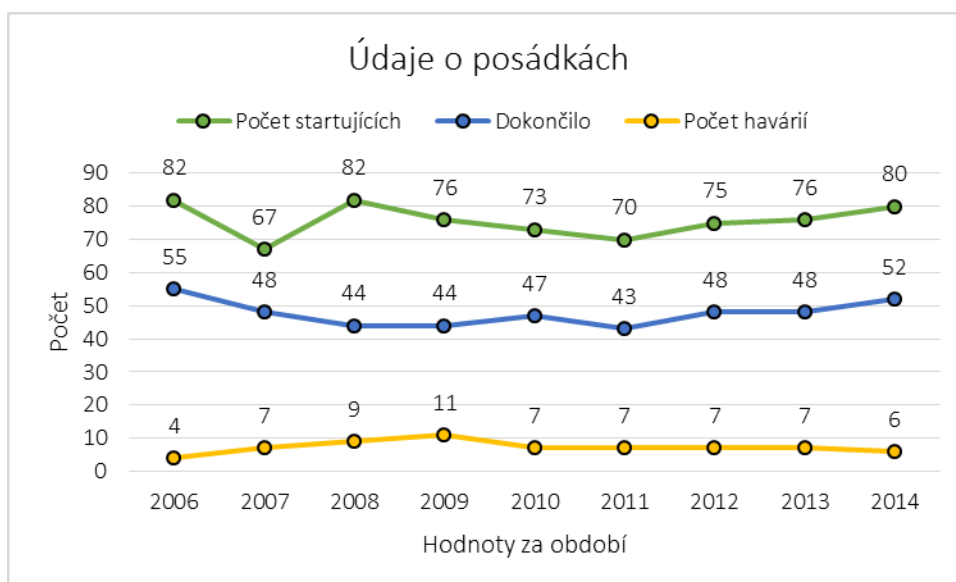


Graf 4: Údaje o soutěži - Rallye Český Krumlov (zdroj: vlastní zpracování)



Graf 5: Údaje o rychlostních zkouškách - Rallye Český Krumlov (zdroj: vlastní zpracování)

Snad jako jedna z mála soutěží zaznamenala Rallye Český Krumlov vzestupnou tendenci jak u počtu startujících posádek, tak i těch které se dostaly do cíle. Co zajisté potěší je i nízká míra odstoupených posádek, v průměru zhruba 35 procent. Pozornost je třeba věnovat vyšším rychlostním průměrům vítězných posádek, které se pohybují kolem 105 km/h. V roce 2012 poznamenala soutěž nehoda, při níž byl těžce zraněn spolujezdec, který na následky svých zranění zemřel ještě téhož večera v nemocnici.

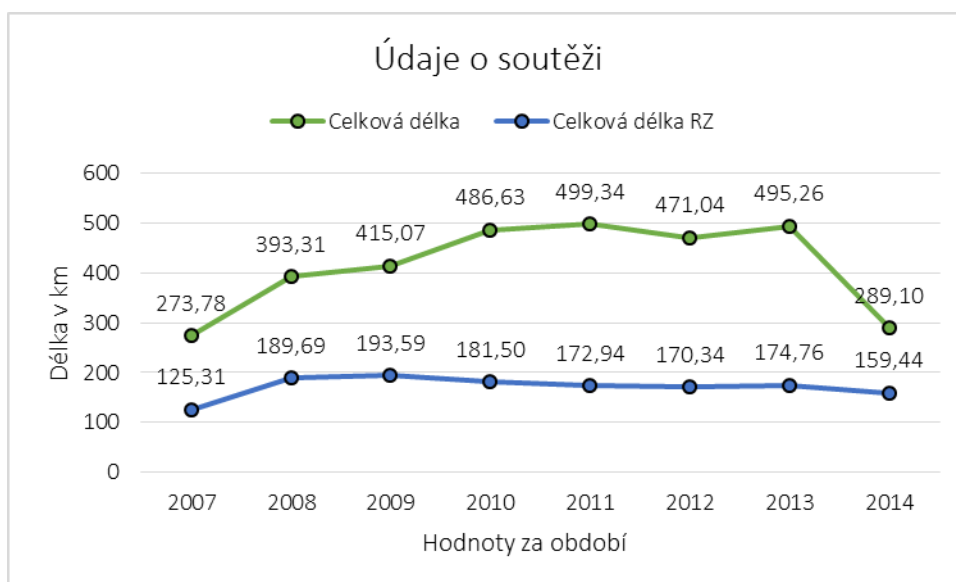


Graf 6: Údaje o posádkách - Rallye Český Krumlov (zdroj: vlastní zpracování)

Rally Hustopeče

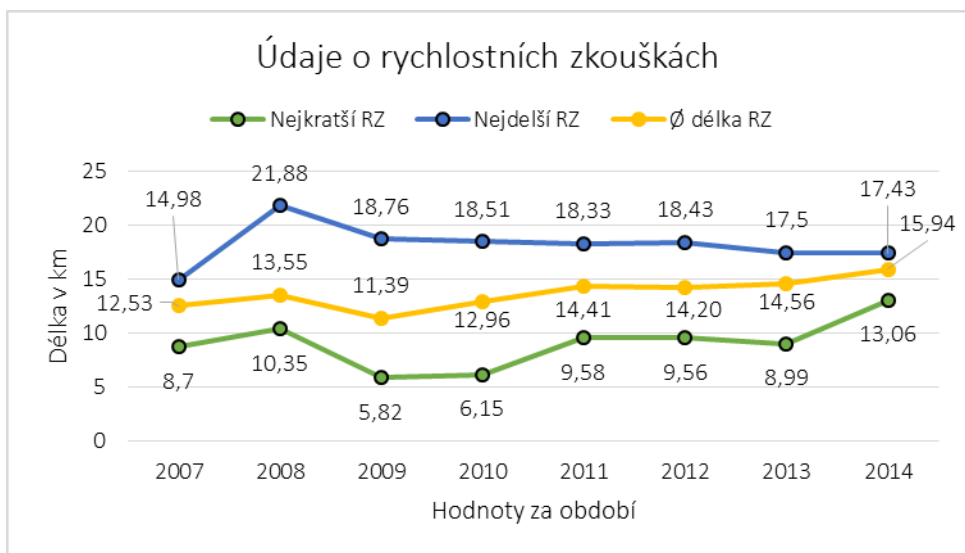
Svým celkem jedenácti letým trváním je tato jihomoravská soutěž pořád ještě benjamínkem v mistrovské sérii. Tratě jsou tradičně stavěny v prostředí jihomoravských vinic, jež v mnohém připomínají Rally Francie – Alsasko. Po prvním ročníku zařazeném v sezóně 2005 mezi volné podniky, měli organizátoři ambice posunout se výš. Přání se jim splnilo a přímo v následující sezóně byla Rally Hustopeče zařazena do sprintů a v roce 2007 mezi mistrovské podniky. A vzestupnou tendenci potvrdili organizátoři ziskem zařazení do Mezinárodního mistrovství ČR a Evropského poháru střed v sezóně 2008. Toto zařazení jim, i když s pár výjimkami, zůstalo. Ustálil se také termín konání, kterým je předposlední víkend v červnu. Již od prvního ročníku navázala hustopečská rallye silnou spoluprací se společností Agrotec, jejíž jméno je stabilní součástí názvu soutěže¹²³.

Z mistrovských soutěží vyniká tato svou schopností poskládat rychlostní zkoušky a přejezdy tak, že rychlostní zkoušky tvoří v průměru 42 procent celkové délky soutěže. Podobně jako Rallye Český Krumlov, je tato tvořena 13 rychlostními zkouškami, přičemž rozdělení do etap je nejčastěji v poměru 1:2, například 4 RZ v první etapě a 8 ve druhé. I rozdíly mezi nejdelšími a nejkratšími rychlostními zkouškami nejsou tak vysoké jako u předchozího podniku.



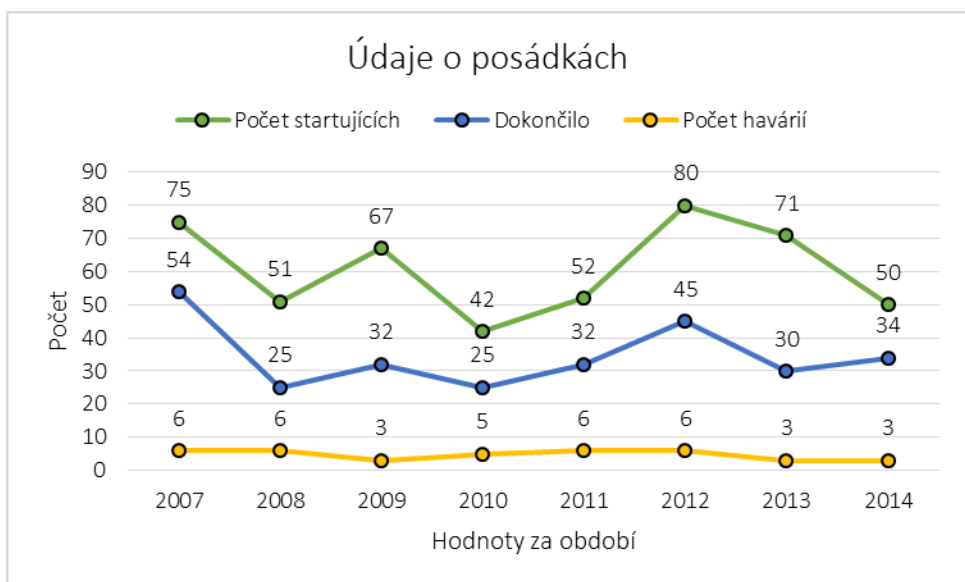
Graf 7: Údaje o soutěži - Rally Hustopeče (zdroj: vlastní zpracování)

¹²³ ewrc-results.com. WANKA, Tomáš. ewrc-results.com [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.ewrc-results.com/events.php?id=43&nation=1>



Graf 8: Údaje o rychlostních zkouškách - Rally Hustopeče (zdroj: vlastní zpracování)

I přes skutečnost, že rychlostní zkoušky jsou tvořeny převážně klikatými cestami mezi vinicemi, dosahují zde jezdci nejvyšších průměrných rychlostí, a to v průměru bezmála 107 km/h. V posledních třech letech došlo k velmi výraznému úbytku startujících, přičemž zhruba polovina z nich závod dokončí. Na grafu níže je také patrné výrazné snížení havárií mezi sezónami 2012, ve které došlo k mnoha smrtelným nehodám, a 2013 po změně bezpečnostních požadavků.



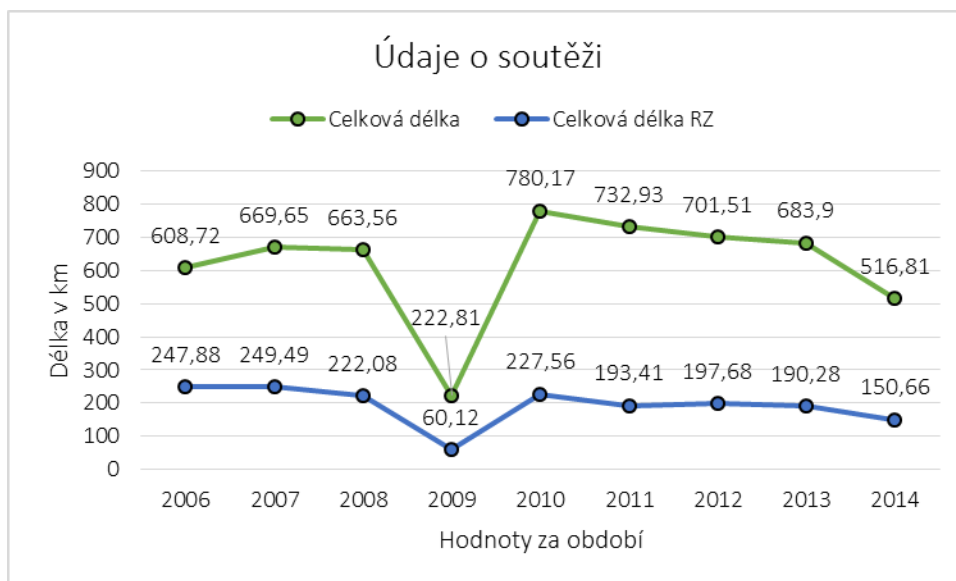
Graf 9: Údaje o posádkách - Rally Hustopeče (zdroj: vlastní zpracování)

Rally Bohemia

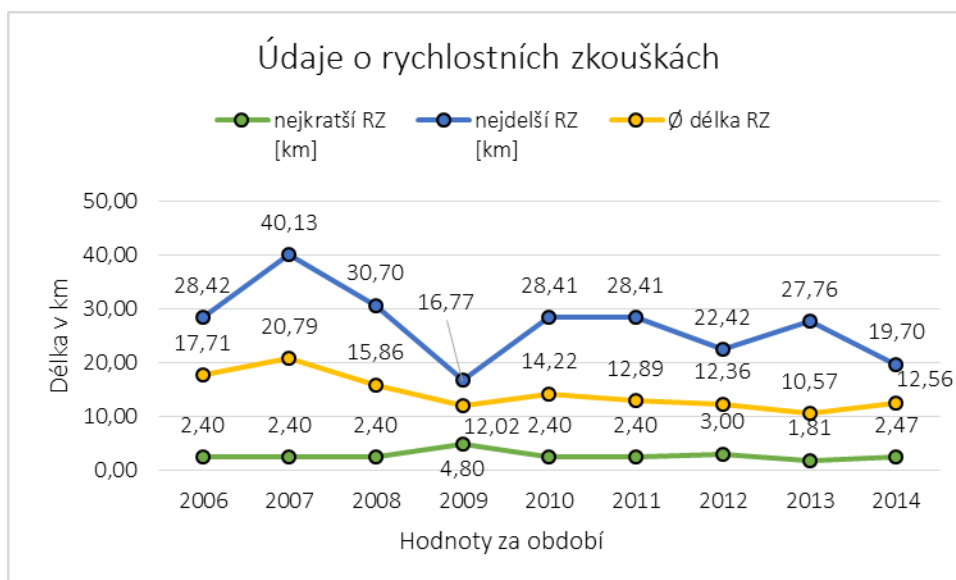
Poprvé se závodní auta sjela do Mladé Boleslavi v roce 1974. Velkému počtu diváků napomohla dvě významná výročí, která se v tom roce slavila. Prvním bylo 1000 let od založení města a 80 let založení automobilky Škoda. Celých jedenáct ročníků této soutěže neslo název Rallye Škoda, dle svého největšího sponzora, avšak počínaje sezónou 1986 se název změnil na ten dnešní, Rallye Bohemia. Důvodem byl požadavek FIA, že od této sezóny nemohou v názvu soutěže figurovat sponzoři. Kvalitní přípravy a práce organizačního výboru vedly k tomu, že teprve čtvrtý ročník této soutěže byl zařazen do Mistrovství Evropy. Součástí tohoto mistrovství byla Rallye Bohemia celé čtvrtstoletí, mezi roky 1978 až 2003. Největší krizi zažila soutěž v roce 1990, kdy se po odchodu významných sponzorů potýkala s velkým nedostatkem financí. Jen díky zapálenosti a věrnosti pár lidí z organizačního výboru se soutěž odjela, i když v pozdějším listopadovém termínu. Stabilním místem konání je okolí Mladé Boleslavi směrem k Liberci¹²⁴.

Opět se jedná o soutěž, která dokáže sestavit trať s velkou variací délek jednotlivých rychlostních zkoušek. Nejkratší se pohybuje kolem 3 km, přičemž ty nejdelsí atakují 25 km i více. Průměrně se organizuje 14 rychlostních zkoušek, jež jsou netradičně rozdělovány v poměru, kdy se větší část soutěže odjede v první etapě. Nejčastěji připadne na první etapu 8 až 10 rychlostních zkoušek. Velký propad v délce soutěže v roce 2009 byl způsoben nečekanými přívaly sněhu, a organizátoři byli tedy nuceni soutěž zkrátit na pouhých 25 procent z původní délky. V té sezóně se tedy Rally Bohemia jela jako jedno etapový závod.

¹²⁴ VYDRA, Pavel a Jan SPLÍDEK. *Rallye Bohemia*. Vyd. 1. Praha: Computer Press, 2002, viii, 136 s. Auto-moto-hobby. ISBN 80-7226-741-8. s. 3, 71

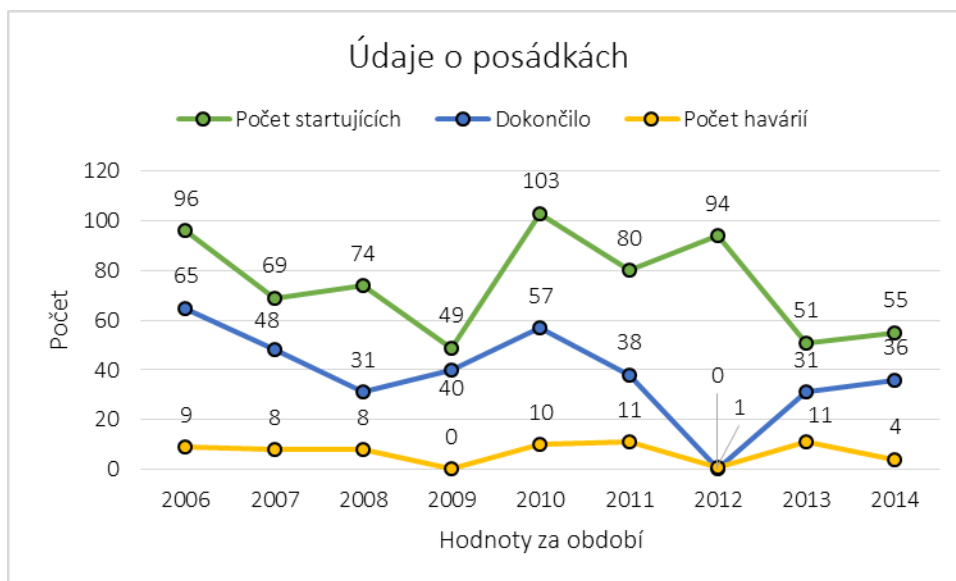


Graf 10: Údaje o soutěži - Rally Bohemia (zdroj: vlastní zpracování)



Graf 11: Údaje o rychlostních zkouškách - Rally Bohemia (zdroj: vlastní zpracování)

Rallye Bohemia patří k soutěžím s vyšším zájmem startujících posádek, avšak jak lze vidět na grafu níže, tento zájem je velmi skokový. Počty startujících posádek se tedy pohybují v intervalu mezi 100 a 50. Počty havárií jsou na srovnatelné úrovni s ostatními soutěžemi, průměrně se jich stane 7 za podnik. V roce 2012 byla soutěž poznamenána smrtelnou nehodou na třetí rychlostní zkoušce. Bohužel na místě zemřel spolujezdec a organizátoři ihned rozhodli o ukončení soutěže. Konečné výsledky tedy nebyly vydány, oficiálně závod nikdo nedokončil. Zvláštní je že po dalších událostech v sezóně 2012 a následných úpravách předpisů došlo v roce 2013 k celkem 11 nehodám.



Graf 12: Údaje o posádkách (zdroj: vlastní zpracování)

Barum Rally

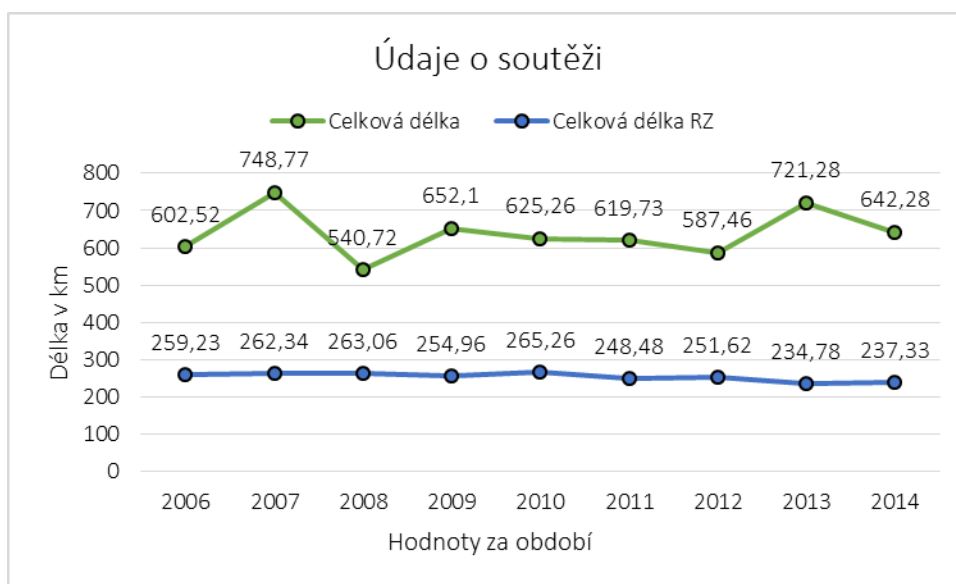
Nejspíše nejznámější rallye u nás, která je jako jediná zařazena do seriálu závodů ERC (European Rally Championship, Evropské mistrovství v rally). Historie této soutěže se začala psát v roce 1971, kdy motorističtí nadšenci uspořádali soutěž při příležitosti otevření výroby v nové pneumatikárně. Soutěži předcházely servisní dny Barum, kdy si motoristé mohli nechat zkontrolovat dobíjení a seřízení dynama startéru, seřízení tlumičů a například i seřízení světlometů. Vyvrcholením těchto servisních dnů byla soutěž určená pouze pro jezdce bez výkonnostních tříd. Mimo speciálně určené zkoušky museli jezdci dávat pozor na dodržování běžných pravidel silničního provozu, jež byly tajně kontrolovány. Již od svého druhého ročníku je zařazena do národního mistrovství a své postavení v evropském šampionátu získala poprvé v roce 1984¹²⁵.

V loňském roce sice měli organizátoři problémy s tím, že po změnách v předpisech FIA byl snížen počet podniků zařazených do série ERC. Největším problémem bylo sehnat dostatečný finanční obnos a také zajistit podporu kraje, či státu, kterou předpisy vyžadují. Prostředky se našly a Barum rallye zůstala zařazena mezi soutěžemi FIA ERC. Centrem konání je od samého počátku město Zlín. Perličkou a divácky velmi oblíbenou je noční městská super rychlostní zkouška (shakedown), která je tradičně pořádána v centru města a

¹²⁵ Historie Barum Rallye. *Historie Barum Rallye* [online]. 2013 [cit. 2015-05-23]. Dostupné z: <http://barum.czechrallye.com/>

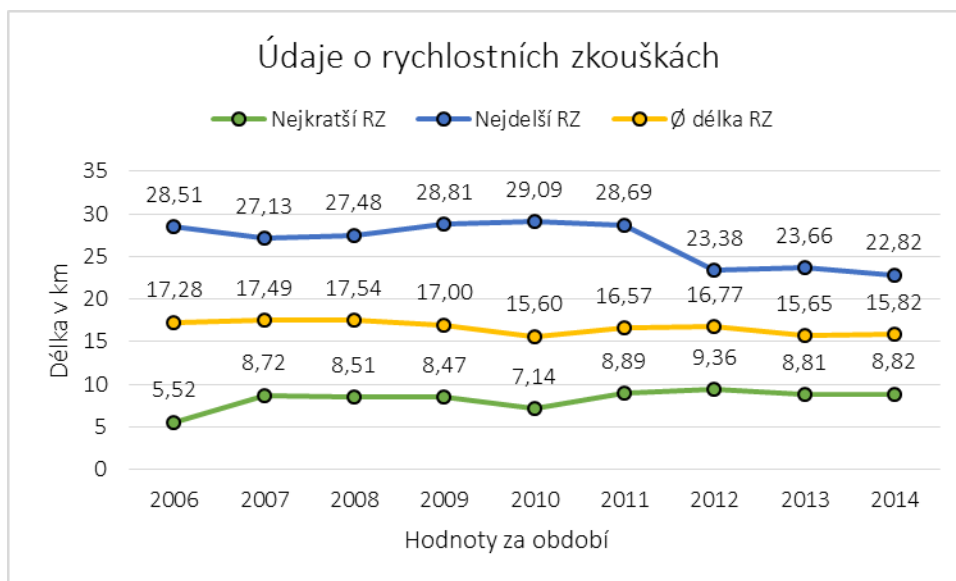
v přílehlém areálu Svit. Veškeré rychlostní zkoušky jsou pořádány na tradičních místech, v okruhu do 50 km od města Zlína¹²⁶.

Barum Rally tvoří většinou 15 rychlostních zkoušek, které jsou rozděleny na etapy způsobem 9 RZ v první a 6 RZ ve druhé. Průměrně rychlostní zkouška měří skoro 17 km. I přes zařazování techničtějších pasáží a umělých, či přírodních, retardérů do rychlostních zkoušek, patří Barum Rally mezi soutěže s nejvyššími rychlostními průměry vítězů, jež se pohybují kolem 105 km/h. Dalším rysem i přes veškerou snahu organizátorů, jsou velmi velké přejezdy mezi jednotlivými rychlostními zkouškami, které jsou svou délkou stabilní. Za poslední tři roky se taktéž ustálily délky nejkratších i nejdelších rychlostních zkoušek, a nyní je tento interval 8 až 23 kilometrů.



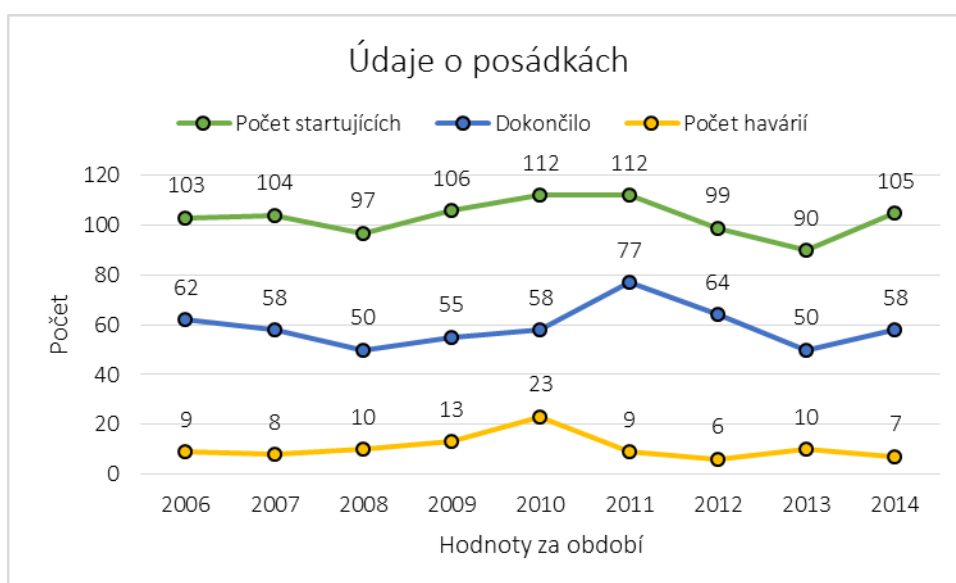
Graf 13: Údaje o soutěži - Barum Rally (zdroj: vlastní zpracování)

¹²⁶ Barum rally. *Barum rally* [online]. 2014 [cit. 2015-05-23]. Dostupné z: <http://www.czechrally.com/24828-zakladni-info>



Graf 14: Údaje o rychlostních zkouškách – Barum Rally (zdroj: vlastní zpracování)

Bezesporu nejvyšší hodnoty má průměrný počet startujících posádek a to 103, přičemž ani v jednom ze sledovaných ročníků počet startujících posádek neklesl pod 90. Tato skutečnost je způsobena zejména zahraničními posádkami přijíždějícími do Zlína v rámci startu v ERC. Jak lze vyčíst z grafu níže, úspěšnost posádek je v průměru padesátiprocentní, i to je však velmi dobrá statistika mezi soutěžení národního mistrovství. K zamyšlení však vybízí průměrný počet 11 havárií na podnik, mezi ostatními soutěžení je jediný takto vysoký. V roce 2010 dokonce zaznamenali organizátoři 23 havárií v průběhu soutěžení. Ani Barum Rally se nevyhnuly smutné nehody, a to hned dvě – v roce 2007 zemřel spolujezdec a v roce 2012 divák.

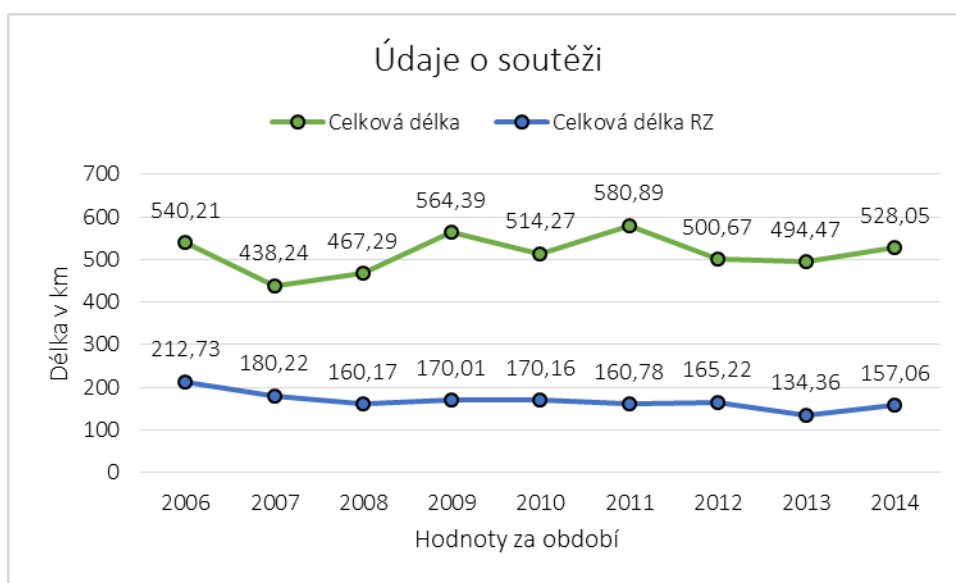


Graf 15: Údaje o posádkách – Barum Rally (zdroj: vlastní zpracování)

Rally Příbram

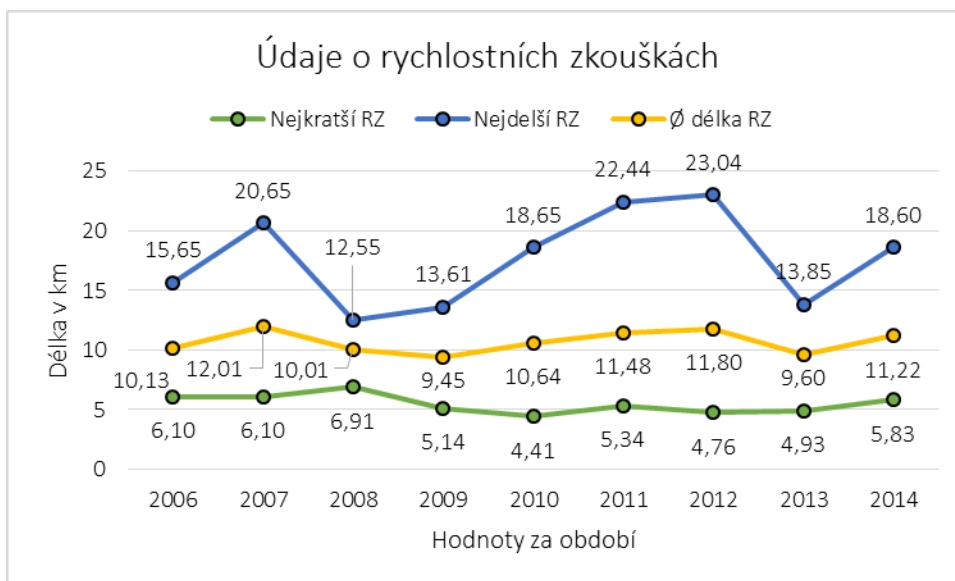
První ročník odstartoval 7. 5. 1979 a jak již název napovídá, centrem konání bylo a dodnes je město Příbram. Pátý ročník (1983) znamenal pro organizátory premiéru v soutěžích zařazených do mistrovství republiky. Rychlostní zkoušky byly převážně na asfaltu a na své si přišli všichni jezdci, jelikož rychlé úseky byly střídány horizonty a vracečkami. Čím dál více se také prosazovaly průjezdy vesnicemi, které budily v jezdcích respekt. V průběhu let se posunula z jarního termínu konání na říjnový, přičemž ve valné většině případů je uzavíracím podnikem sezóny a nejednou se na jejich tratích rozhodovalo o zisku titulu mistra v rallye¹²⁷.

Průměrný počet rychlostních zkoušek sice vychází jako 16, avšak v posledních 4 ročnících byla soutěž tvořena 14 RZ. Rozložení rychlostních zkoušek je 8:6, což znamená 8 zkoušek v první etapě a 6 ve druhé. Průměrná délka měřeného testu je skoro 11 km, přičemž rozdíly mezi nejkratší a nejdelší zkouškou nejsou tak vysoké jako například u Barum Rally. Ovšem délky nejdelších rychlostních zkoušek se mění spíše skokově než pomalým tempem. Pozitivním je prodloužení rychlostních zkoušek i celé soutěže, u ostatních soutěží vidíme spíše opačný vývoj.



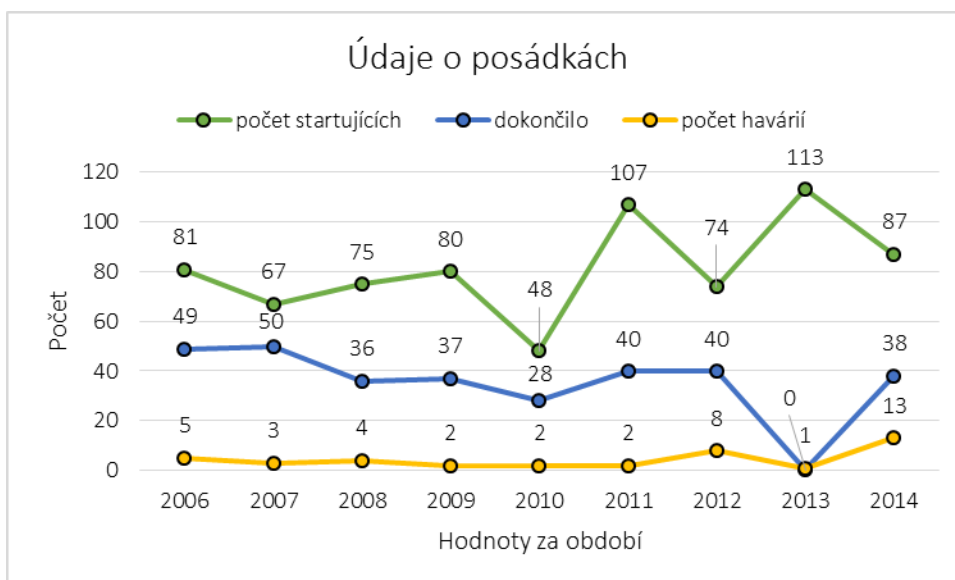
Graf 16: Údaje o soutěži - Rally Příbram (zdroj: vlastní zpracování)

¹²⁷ Rally Příbram. *Rally Příbram* [online]. 2013 [cit. 2015-05-23]. Dostupné z: <http://www.rally-pribram.cz/historie.html>



Graf 17: Údaje o rychlostních zkouškách - Rally Příbram (zdroj: vlastní zpracování)

Rally Příbram se může pyšnit nejvyššími počty startujících, pokud vynecháme Barum Rally, kde jsou tyto počty navýšeny o zahraniční posádky. Průměr 81 startujících posádek je velmi dobrý a svědčí o oblíbenosti soutěže, i když se jedná o poslední soutěž v sezóně. Průměrné rychlosti vítězných posádek se pohybují okolo 93 km/h. Vývoj počtu havárií je více méně opačný od toho co jsme mohli vidět u ostatních podniků. V Příbrami se jejich počet dokonce zvyšuje, zejména v roce 2012 a dál. Bohužel sezónu 2013 poznamenala smrtelná nehoda, při které zemřel spolujezdec, a soutěž byla ukončena bez vydání konečných výsledků.



Graf 18: Údaje o posádkách - Rally Příbram (zdroj: vlastní zpracování)

5.1.2 Rallysprint série

Sprinty jsou, ve srovnání s MMČR, podstatně mladším odvětvím rallye sportu. Avšak za svou nedlouhou historii se tyto jednodenní soutěže těší stále velké oblibě, jak mezi jezdci, tak mezi diváky. Domovem většiny soutěží v rámci sprint série je umístěna na Moravě, především pak na Zlínsku a Vsetínsku, kde se konají hned tři podniky – Rallysprint Kopná, Vsetínská rally a „Valaška“. Podobně jako v případě výběru soutěží pro srovnání z řad mistrovství, i u rallysprintů hrála hlavní roli konzistentnost působení podniku v této sérii. Právě z tohoto důvodu se ve výběru neobjevuje Valašská rally, která má sice velmi dlouhou tradici, ale velmi často střídá zařazení, což by velmi zkreslilo jakékoliv výsledky.

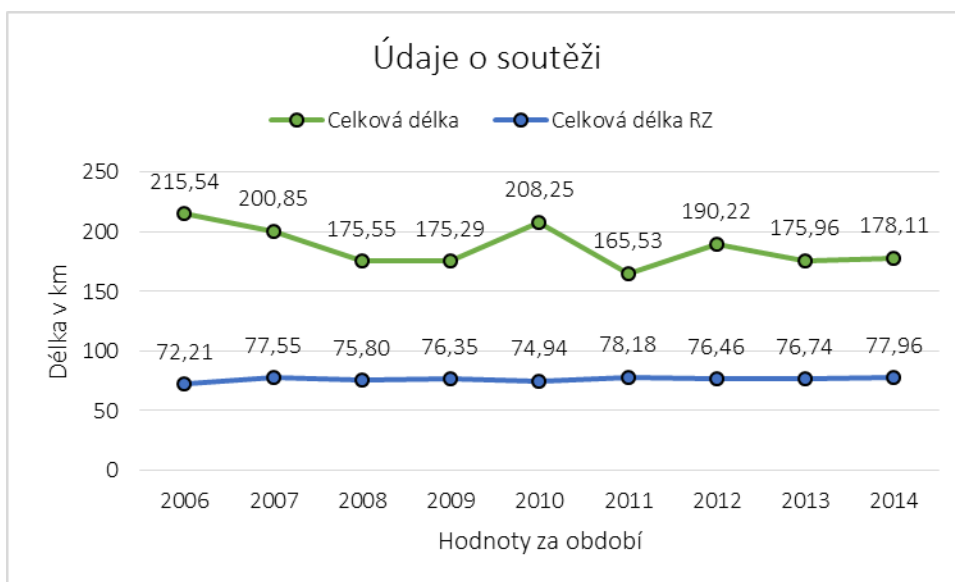
Zvoleno bylo stejné období let 2006 až 2014, a vybraných podniků je celkem pět. Po velmi nešťastných nehodách v roce 2012 byla dokonce část sezóny zrušena. Jako odpověď na tyto události došlo ke zpřísnění předpisů týkajících se zabezpečení tratí. Změny se naštěstí netýkaly přímo automobilů a porovnatelnost výsledků tak zůstala zachována. Přesnější a úplné přehledové tabulky, z jejichž dat jsou sestrojeny níže uvedené grafy, a z nichž také vychází níže uvedené komentáře, jsou uvedeny v příloze č. 2 této práce.

Rallysprint Kopná

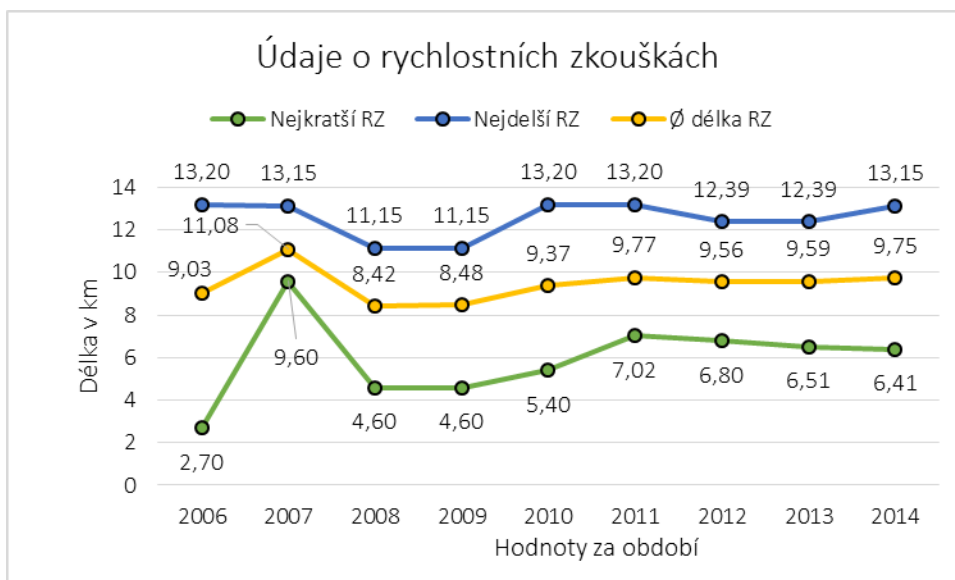
Jedna z nejoblíbenějších rallye vůbec se poprvé konala v roce 1992 v Podkopné Lhotě. Původně to byl volný podnik na závěr sezóny, jako takové rozloučení se a poděkování všem za uplynulou sezónu. Nebylo proto ničím zvláštním, když za volantem soutěžního vozu seděli mechanici či spolujezdci. Postupem času se tento podnik stával stále více prestižním, svou kariéru zde začínal například Roman Kresta či Jan Kopecký. Poprvé se zařadila do mistrovství v rally sprintech v roce 2000. Rok 2005 znamenal velkou změnu, poprvé se konal noční prolog v divácky velmi oblíbeném areálu ve Slušovicích. Jubilejního dvacátého ročníku se v roce 2012 účastnil i Roman Kresta s vozem Ford Focus RS WRC. Bohužel po skončení uplynulého ročníku, v návaznosti na změny v předpisech a s obavami o sehnání dostatečných financí, ohlásili organizátoři ukončení činnosti a v letošní sezóně 2015 není pořádána a v nejbližších letech nejspíše ani nebude¹²⁸.

¹²⁸ Podkopná Lhota. *Podkopná Lhota* [online]. 2015 [cit. 2015-05-23]. Dostupné z: http://podkopnalhota.cz/?page_id=1260

Ve většině ročníku bylo organizováno 8 rychlostních zkoušek, které se svou celkovou délkou pohybovaly kolem 76 km. Dle umístění a poskládání jednotlivých rychlostních zkoušek se měnily délky přejezdů a tím i celková délka soutěže. Průměrná délka RZ je skoro 10 km, přičemž v posledním sledovaném ročníku byla nejkratší RZ dlouhá 6 km a nejdelší 13 km. Rychlostní průměry dosahované na trati vítěznými posádkami se pohybovaly kolem 102 km/h, což je na sprint velmi dobrý výsledek.



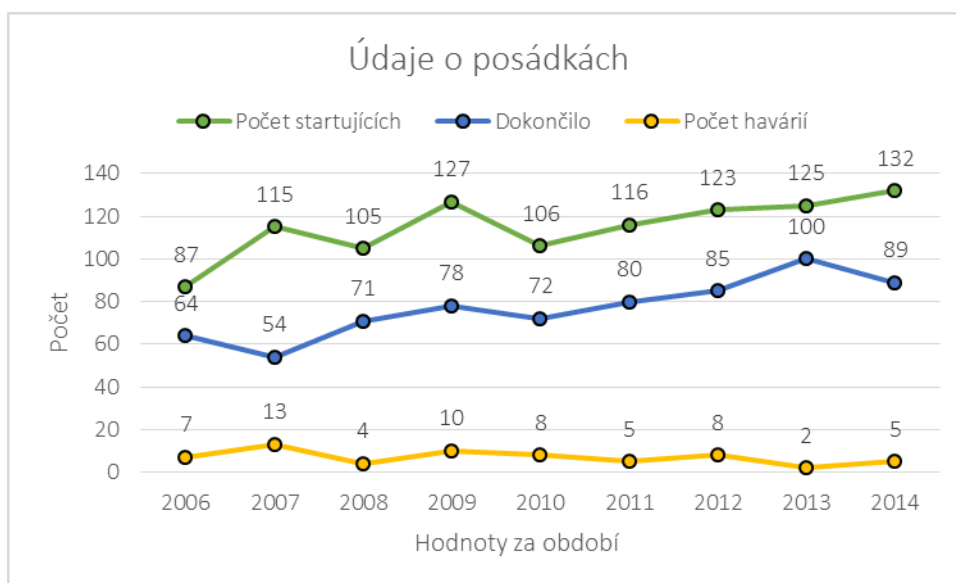
Graf 19: Údaje o soutěži - Rallysprint Kopná (zdroj: vlastní zpracování)



Graf 20: Údaje o rychlostních zkouškách - Rallysprint Kopná (zdroj: vlastní zpracování)

Kopná patřila mezi nejoblíbenější podniky, které byly pořádány. Plně to potvrzují i statistiky startujících posádek, jejichž číslo nebylo, až na jednu výjimku, za sledované období

nižší než 100. Navíc posledních pět let znamenalo kontinuální růst startujících. Velký pokles však vidíme v počtu havárií mezi sezónami 2012 a 2013, velkou roli nejspíše hrála jednak větší opatrnost pořadatelů, ale i posádek.



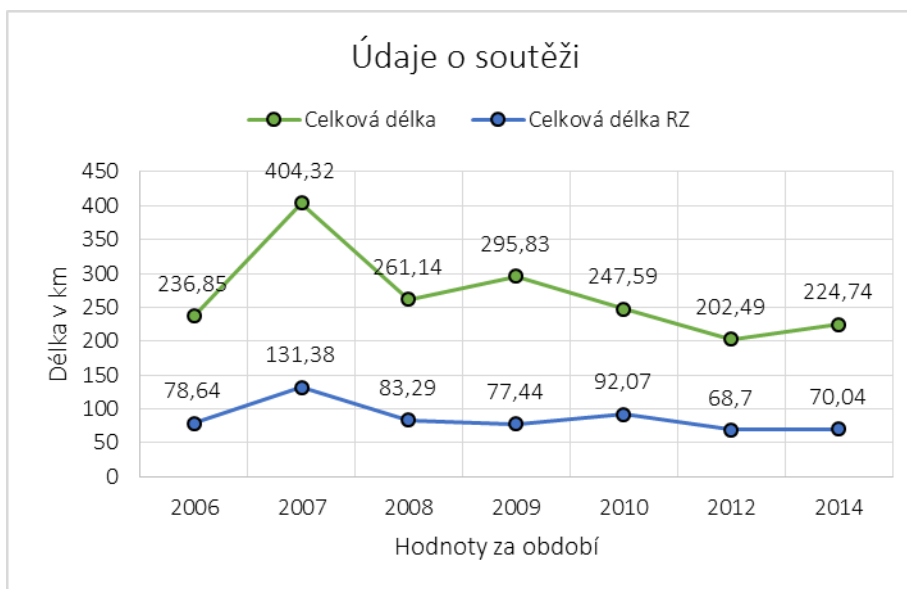
Graf 21: Údaje o posádkách - Rallyspint Kopná (zdroj: vlastní zpracování)

Rally Vyškov

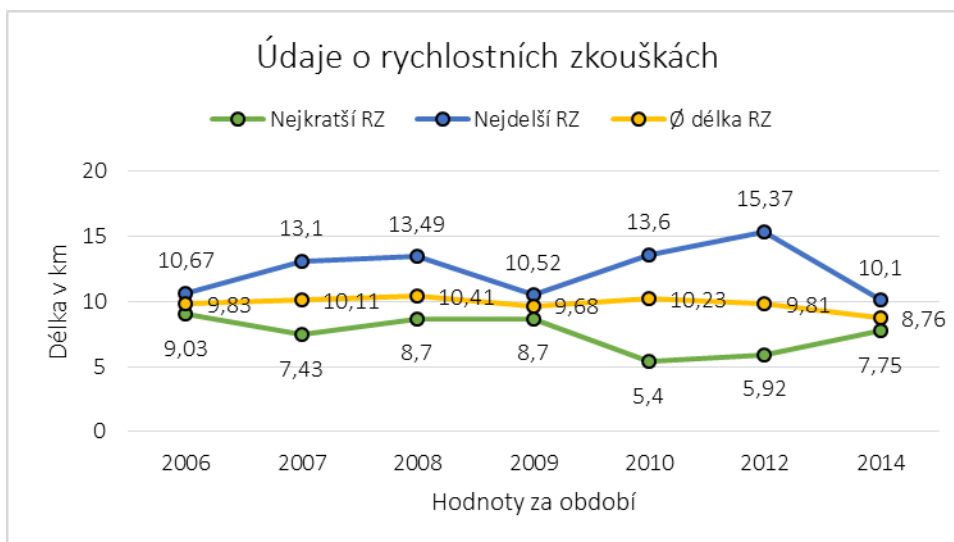
V roce 1992, stejně jako v Podkopné Lhotě, i ve Vyškově se jede první ročník nové rallye. Po celá devadesátá léta byla tato soutěž součástí „velkého mistráku“, tzn. dvoudenních soutěží národního mistrovství. Ke konci devadesátých let byli zařazeni taktéž do mezinárodního mistrovství. S novým milénium přišla i nová série jednodenních závodů, Mistrovství ve sprintrally, a díky menší krizi se Rally Vyškov stala její součástí. Organizátoři toto „sestoupení do nižší ligy“ nebrali moc dobře, až do doby než se soutěž uskutečnila a byla přijata velmi kladně jak diváky, tak i posádkami. Další ročníky toto jen potvrdily, a organizátoři vůbec nemuseli onoho sestupu litovat. Bohužel začíná být velmi obtížné najít techničtější rychlostní zkoušky, a když už se najdou, tak vážne domluva s obcemi na průjezdu. V roce 2011 nebyla soutěž zapsána do kalendáře FAS ČR, a vůbec se tedy nepořádala. Další rána přišla v roce 2013, kdy pořadatelé kvůli nedostatku financí byli nuceni soutěž dva měsíce před jejím startem zrušit¹²⁹.

¹²⁹ Rally Vyškov. *Rally Vyškov* [online]. 2013 [cit. 2015-05-24]. Dostupné z: <http://www.rallyvyškov.cz/rallyvyškov/2014/history.htm>

Rychlostních zkoušek je v průměru sestavováno 9, v průměrné celkové délce bez mála 86 kilometrů. Od roku 2010 klesly celkové délky rychlostních zkoušek o 20 km, přičemž se však zvyšují přejezdy mezi RZ, tudíž i celková délka soutěže. Nejkratší a nejdelší rychlostní zkoušky se v průměru pohybují v rozmezí 7 km až 12 km. Trati jsou relativně rychlé, svědčí o tom dosahované rychlostní průměry vítězných posádek, které jsou v průměru 103 km/h.



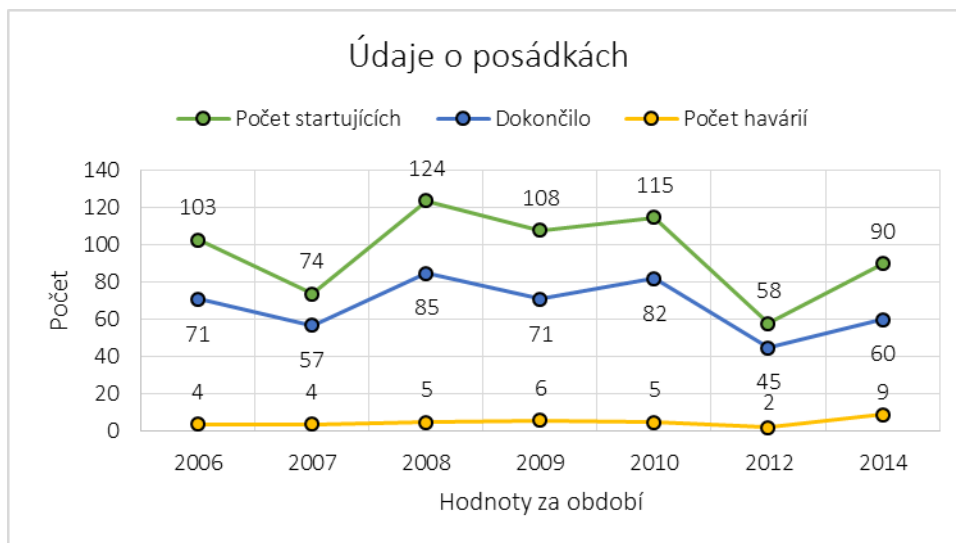
Graf 22: Údaje o soutěži - Rally Vyškov (zdroj: vlastní zpracování)



Graf 23: Údaje o rychlostních zkouškách - Rally Vyškov (zdroj: vlastní zpracování)

Počty startujících, vzhledem k vynechaným ročníkům, se měnily skokově. Pozitivní však je úspěšnost startujících posádek, průměr za celé sledované období je 70 procent. Na jednu stranu to svědčí o ne až tak velké náročnosti tratí, na straně druhé posádky se rády vrátí

na soutěž, kterou s velkou pravděpodobností dokončí. Počet havárií je taktéž na velmi nízké úrovni po celé období.



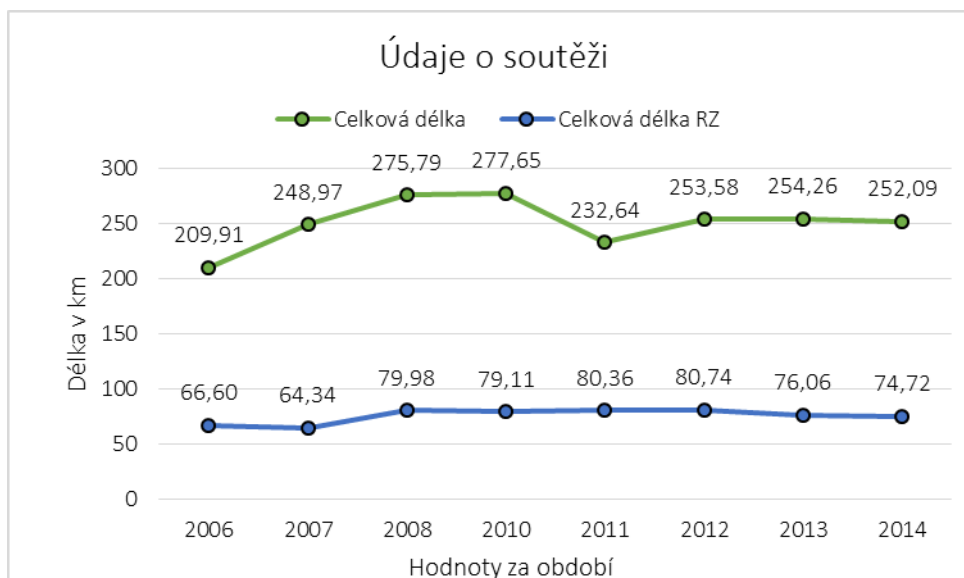
Graf 24: Údaje o posádkách - Rally Vyškov (zdroj: vlastní zpracování)

Rally Agropa

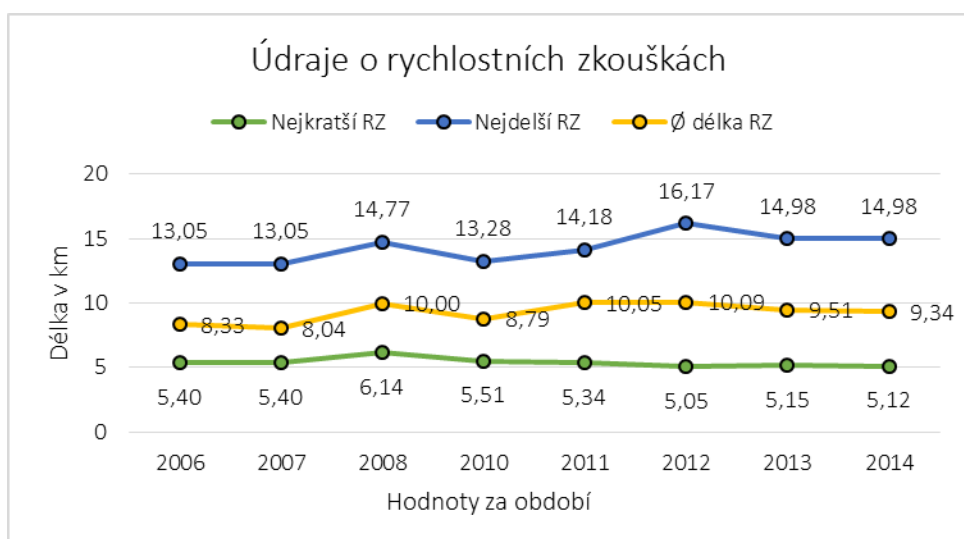
Nejstarší soutěž, zařazená mezi sprinty, započala svou historii v roce 1974. Tento podnik je taktéž znám jako Rally Pačejov. Až do roku 1993, kdy se stala součástí tehdy ještě federálního mistrovství v rallye, byla zařazována spíše jako republikový přebor. Počínaje sezónou 1994 byla zařazena do Mezinárodního mistrovství ČR v rallye. Podobně jako obě soutěže před touto, počátkem nového milénia přešla do série soutěží Mistrovství v rallysprintu. A podle dostupných informací to taktéž byl spíše šťastný krok pro organizátory. Soutěž je tradičně pořádána v okolí města Horažďovice na klatovsku¹³⁰.

Celková délka soutěže (délka rychlostních zkoušek i s přejezdy mezi nimi) je ve sledovaném období prakticky neměnná. Při tom však, můžeme pozorovat, poklesnou tendenci v celkové délce rychlostních zkoušek. Znamená to tedy, že se zvyšují přejezdy na úkor rychlostních zkoušek. Toto potvrzuje i vývoj průměrných délek rychlostních zkoušek, který klesá. Většinou pořadatelé zařazují 8 rychlostních zkoušek. Tyto však, soudě dle průměrných rychlostí vítězných posádek kolem 107 km/h, nejsou zrovna technické.

¹³⁰ ewrc-results.com. WANKA, Tomáš. ewrc-results.com [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.ewrc-results.com/events.php?id=45&nation=1>

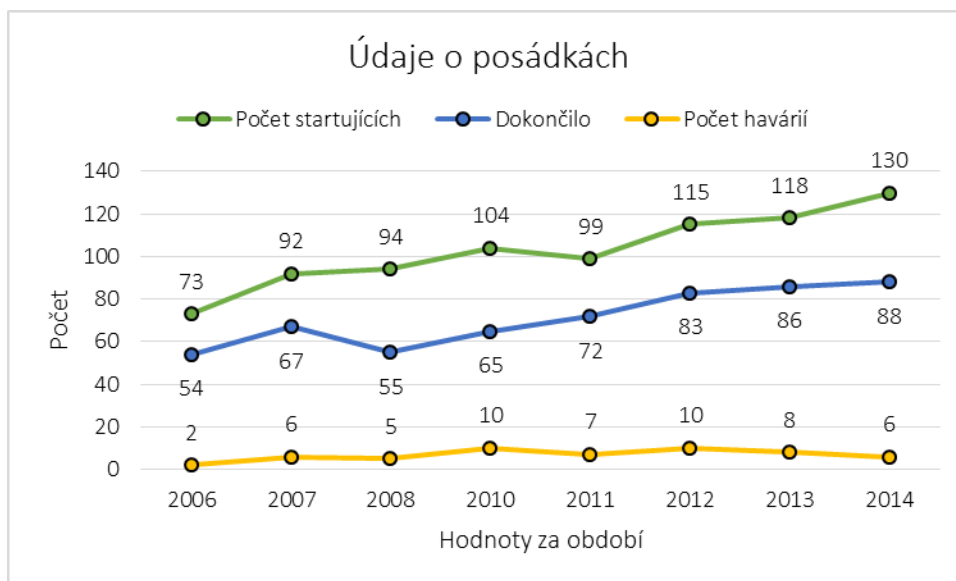


Graf 25: Údaje o soutěži - Rally Agropa (zdroj: vlastní zpracování)



Graf 26: Údaje o rychlostních zkouškách - Rally Agropa (zdroj: vlastní zpracování)

Opravdu velmi zajímavý je vývoj počtu startujících posádek. Ten je v celém období rostoucí, až na výjimku let 2006 a 2011, avšak i tak, je průměr vyšší jak 100 posádek na soutěž. Příznivá je taktéž zvyšující se podíl posádek v cíli. Tyto pozitivní hodnocení však kazí celkem vysoká nehodovost v průběhu všech let.



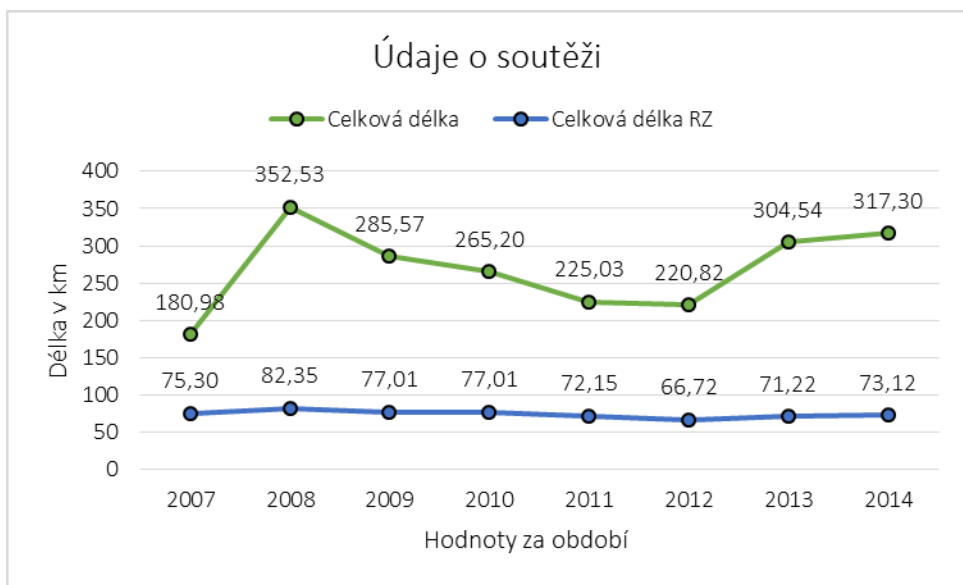
Graf 27: Údaje o posádkách - Rally Agropa (zdroj: vlastní zpracování)

Rally Jeseníky

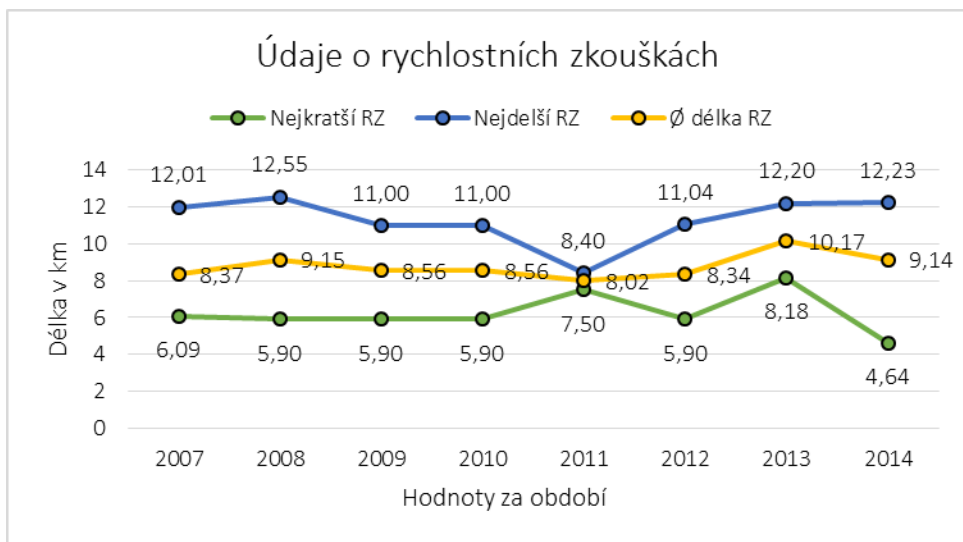
Historie Rally Jeseníky se začala psát v roce 1969. Tehdy se jela v podzimním termínu a trať měřila 450 km. Kvůli termínu i zařazení do mistrovství se v Jeseníkách většinou rozhodovalo o titulu. V sedmdesátých a osmdesátých letech patřila tato soutěž mezi ty nejnáročnější. V roce 1980 měřila celková trať 495 km, přičemž rychlostní zkoušky tvořily 216 km z tohoto počtu. Rokem 1987 se tratě v tomto nádherném kraji odmlčely na dlouhých šestnáct let. V roce 2003 zde byla uspořádána jedna etapa Valašské rally. V roce 2005 začaly tratě opět ožívat díky podniku nazvanému Rally Ecce Homo a rokem 2007 vstoupila do Mistrovství v rallysprintu, jehož součástí je dodnes¹³¹.

Celková délka rychlostních zkoušek zůstává na podobné míře po všechny sledované ročníky, mění se však celkem podstatně délka přejezdů a tím i celková délka. Podstatně se však změnilo kilometrové rozložení rychlostních zkoušek – zejména v posledním roce je vysoký rozdíl mezi nejkratší a nejdelší RZ. Průměrně je pořádáno 9 rychlostních zkoušek. I přes náročnost tratí dosahují vítězné posádky vysokého rychlostního průměru, ten se drží kolem 107 km/h.

¹³¹ Rally-mania.cz [online]. 2015 [cit. 2015-05-24]. ISSN 1802-1352. Dostupné z: <http://www.rally-mania.cz/news.php?id=5934>

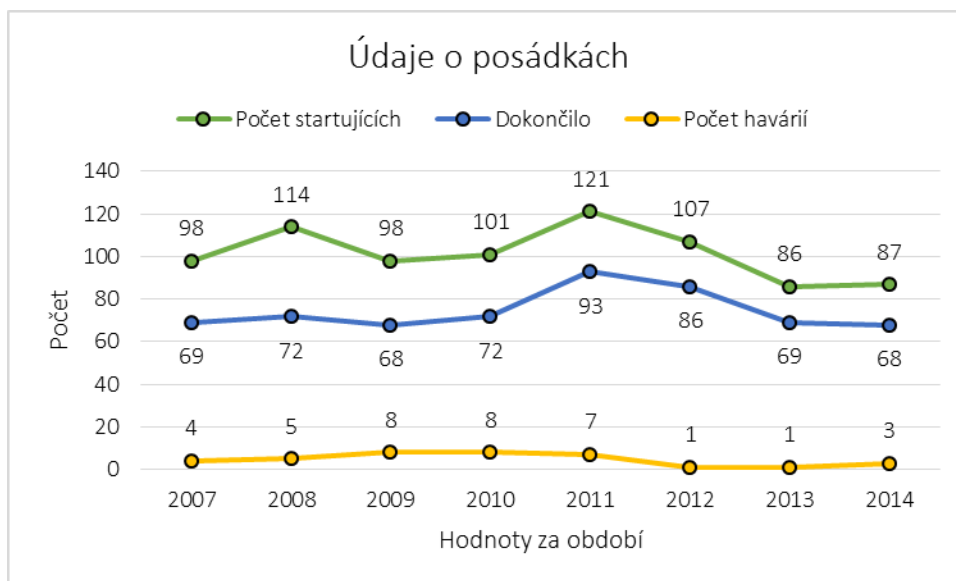


Graf 28: Údaje o soutěži - Rally Jeseníky (zdroj: vlastní zpracování)



Graf 29: Údaje o rychlostních zkouškách - Rally Jeseníky (zdroj: vlastní zpracování)

Za poslední 4 sledované ročníky došlo k poklesu počtu startujících posádek, tento pokles se, jak se zdá, ustálil na i tak dobrém čísle 86. Rally Jeseníky se může pyšnit velmi vysokou úspěšností posádek, přes 70 procent odstartovaných jich dojde do cíle. I přes vysoké rychlostní průměry se podařilo organizátorům připravit trať tak, že snížili počet havárií o 85 procent.



Graf 30: Údaje o posádkách - Rally Jeseníky (zdroj: vlastní zpracování)

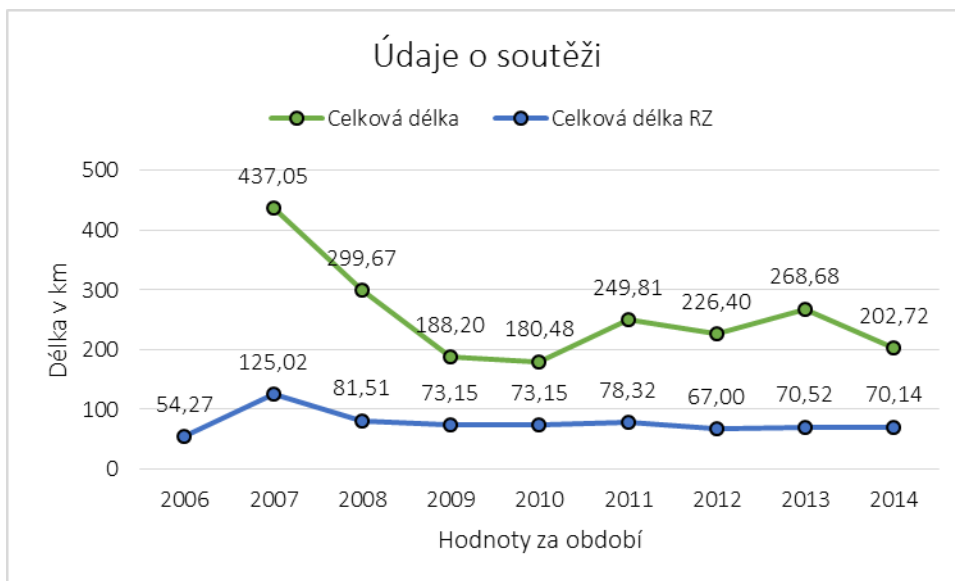
Rally Vsetín

První ročník se uskutečnil v roce 2004 jako Würth sprintrally Vsetín, a dodnes jí většina lidí pohybujících se kolem rallye neřekne jinak než „würthka“. Na start se tehdy postavila necelá čtyřicítka posádek, včetně několika zahraničních. Rok 2006 se potýkal s vydatnou sněhovou nadílkou, která zapříčinila zrušení některých rychlostních zkoušek a soutěž se jela ve značně „osekané“ verzi. Následující ročník bylo opět ve znamení sněhu, i když v menší míře. Zajímavostí je, že na všech stupních vítězů byly posádky s vozy Mitsubishi Lancer EVO IX. Velkým lákadlem pro diváky, ale i posádky, byl v roce 2011 Václav Pech s Mini Cooperem. V předloňské sezóně (2013) se na Vsetíně bojovalo o titul, který získal Roman Odložilík. Tento souboj přilákal doposud nejvíce diváků, a to 129. Poslední zatím odjetá sezóna 2014 byla ve znamení loučení s pravidelnými starty domácího jezdce Jaromíra Tomaštika, který se rozloučil vítězstvím¹³².

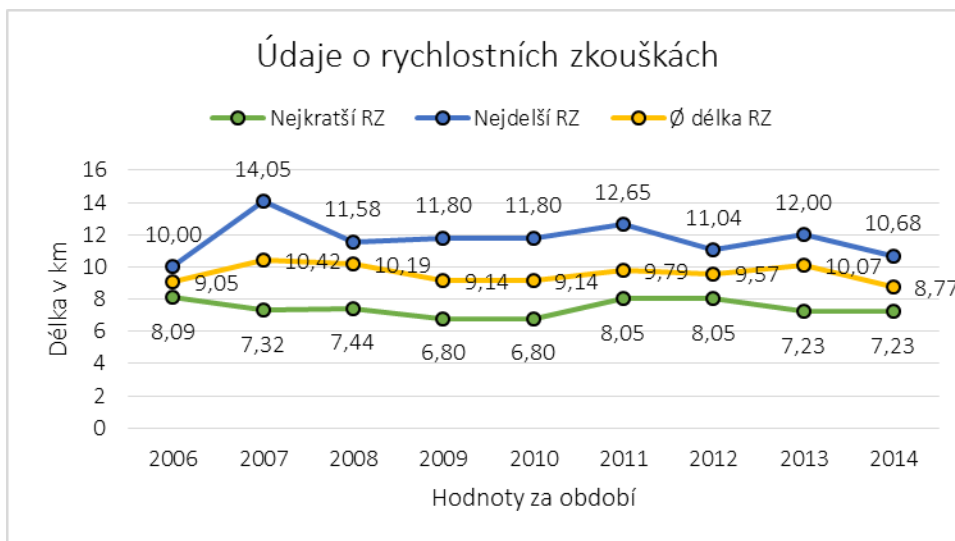
Rally Vsetín se může pyšnit tratěmi s jedněmi s nejmenších přejezdů mezi rychlostními zkouškami. Celkem jsou rychlostní zkoušky dlouhé kolem 70 km a většinou jich je pořádáno 8. Mezi nejkratší a nejdelší rychlostní zkouškou je naprosto minimální rozdíl a soutěž tak není moc roztříštěná. Na to, že se jedná o sprint, se rychlostní průměry vítězných

¹³²Autoklub Vsetín - město v AČR. *Autoklub Vsetín - město v AČR* [online]. 2014 [cit. 2015-05-24]. Dostupné z: <http://www.vsetinrally.cz/historie/>

posádek pohybují okolo 100 km/h. Je to dáno zejména členitostí RZ a mnohými stoupáními, které jsou v nich zařazeny.

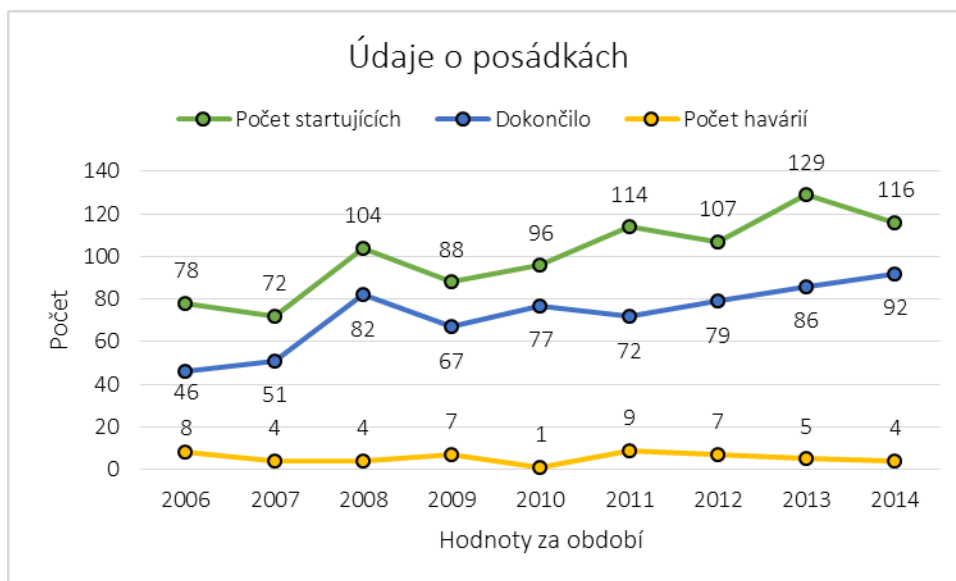


Graf 31: Údaje o soutěži - Rally Vsetín (zdroj: vlastní zpracování)



Graf 32: Údaje o rychlostních zkouškách - Rally Vsetín (zdroj: vlastní zpracování)

Za poslední čtyři sledované ročníky neklesl počet startujících posádek pod 100, což je velmi příznivý výsledek. Tratě jsou všeobecně oblíbené jak mezi posádkami, tak i diváky. Vyšší účasti jezdců také napomáhá to, že jde o poslední podnik sezóny a mnohdy se právě zde rozhoduje o titulu. Neustále se daří zvyšovat počet posádek dojetých v cíli a tím pádem snižovat počty odstoupených posádek. Pořadatelé jsou také úspěšní ve snaze snižovat počty havárií.



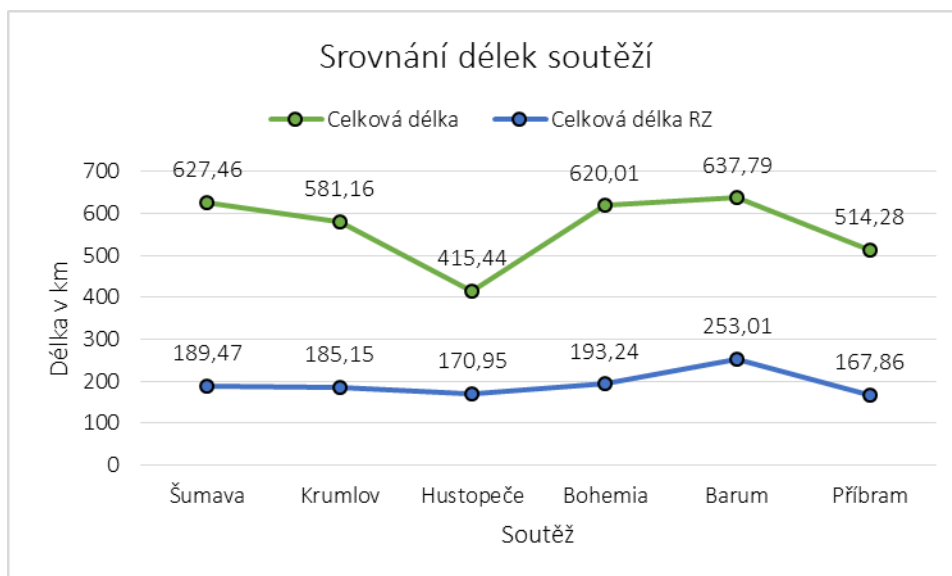
Graf 33: Údaje o posádkách - Rally Vsetín (zdroj: vlastní zpracování)

5.2 SROVNÁNÍ VYBRANÝCH SOUTĚŽÍ

Po představení jednotlivých soutěží a jejich charakteristice, co se týče posádek a rychlostních zkoušek, následuje jejich srovnání mezi sebou v rámci série, ve které jsou zařazeny. Nelze porovnávat série mezi sebou, už z principu, kdy MMČR je dvoudenní soutěž rozdělená na dvě etapy, kdežto RSS je soubor jednodenních soutěží. Předmětem srovnání, shodné pro obě skupiny soutěží, budou celkové délky soutěží a RZ, dále pak poměrové ukazatele jako je výtěžnost tratí či úspěšnost posádek a jako třetí jsou porovnávány průměrné počty havárií.

5.2.1 Mezinárodní mistrovství České republiky v rally

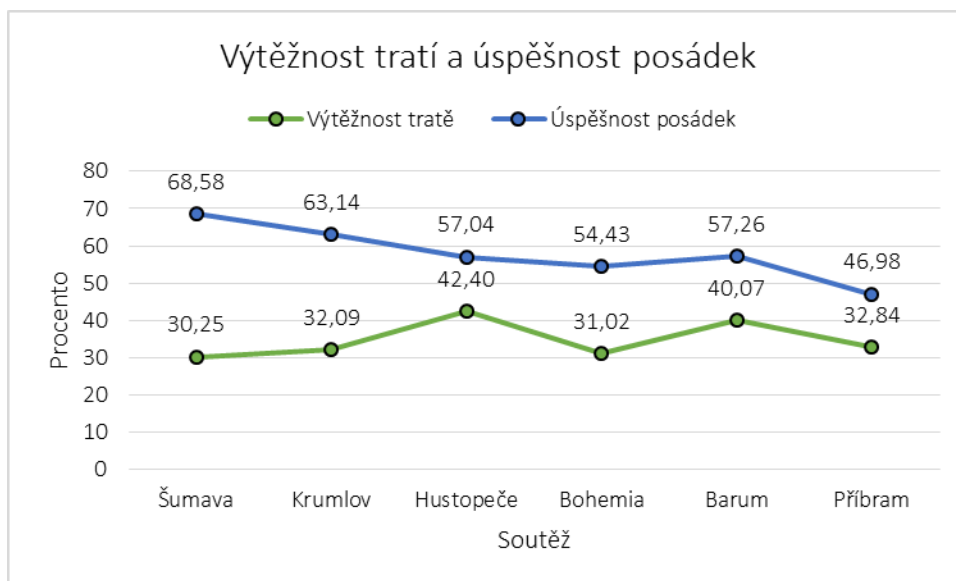
Při srovnání celkových délek soutěží vyniká zejména hustopečská soutěž, která dosahuje suverénně nejnižších průměrů. Důvodem je umístění rychlostních zkoušek blízko sebe a tím i snížení přejezdů. V závěsu se drží příbramská rallye, ovšem ta má oproti ostatním soutěžím i nižší průměrnou hodnotu délky rychlostních zkoušek. Nejvyšší průměrné celkové délky rychlostních zkoušek má Barum Rally, jejich výše je však jistým způsobem vynucena i zařazením do seriálu ERC.



Graf 34: Srovnání délek soutěží MMČR (zdroj: vlastn zpracování)

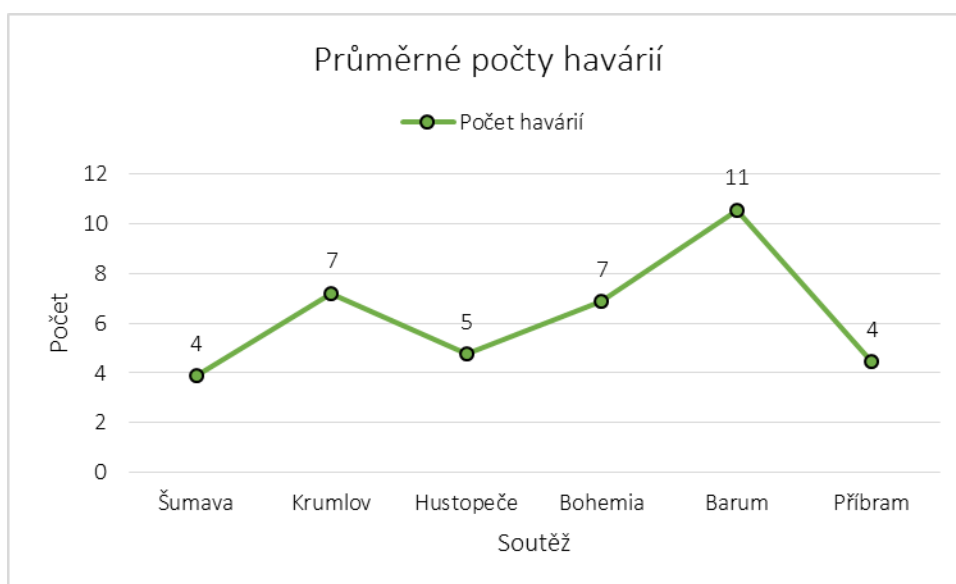
Výtěžností tratí je zde myšleno kolik z celkové délky soutěže tvoří rychlostní zkoušky. Nejvyšší hodnoty vykazují hned dvě soutěže a to hustopečská a Barum Rally. V případě Hustopečí je výsledek vázán i na schopnost pořadatelů zajistit tratě blízko sebe. Nejmenší podíl naopak mají na Šumavě, kde je to taktéž vázáno na rozmístění tratí, které, ve vztahu k předchozímu grafu, není nejlepší a rychlostní zkoušky jsou prokládány dlouhými přejezdy.

Úspěšnost posádek značí podíl posádek, které soutěž dokončily s počtem odstartovaných. Nejlepší výsledek má šumavská soutěž, přičemž na opačném konci je Rally Příbram. Samozřejmě čím větší procento tím lépe, jelikož to značí nízkou míru odstupování posádek a tím i méně náročné tratě. Podnik s vyšší šancí soutěž dokončit je více oblíbený než ten, kde je pravděpodobnost nedokončení vyšší. Záleží však také na štěstí, zda vůz zrovna nebude mít nějakou technickou závadu, kterou řidič svým počínáním nemůže ovlivnit.



Graf 35: Výtěžnost tratí a úspěšnost posádek MMČR (zdroj: vlastní zpracování)

Již bylo zmíněno i výše v textu, vůbec nejvyšší průměrný počet havárií či nehod, má Barum Rally. Důvod není až tak jasný, může to však být fakt, že tratě posádkám nesedí, nebo s nimi nejsou tak sžité jako místní posádky účastníci se MMČR. Nejlepší výsledky mají první a poslední podnik celého mistrovství – Rallye Šumava a Rallye Příbram.

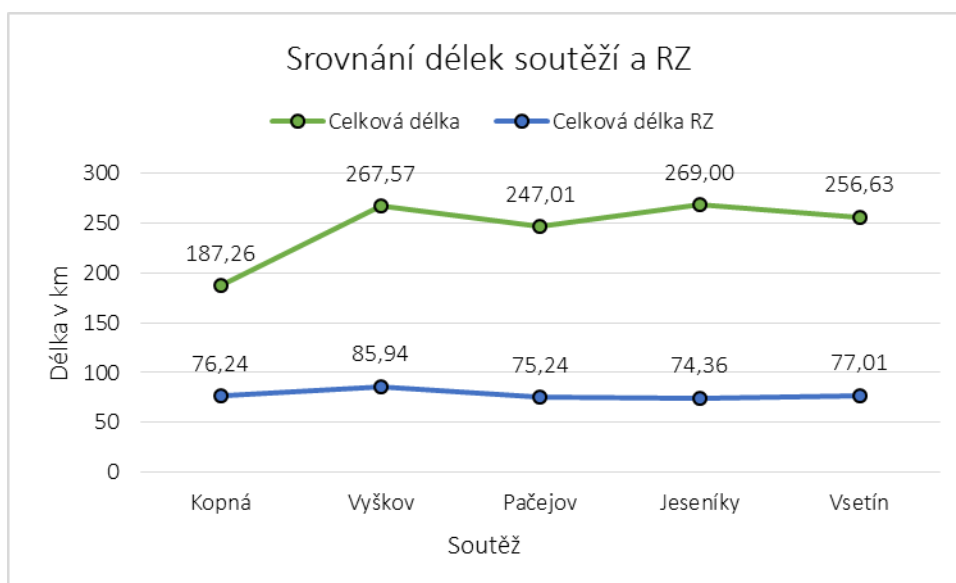


Graf 36: Průměrné počty havárií MMČR (zdroj: vlastní zpracování)

5.2.2 Rallysprint série

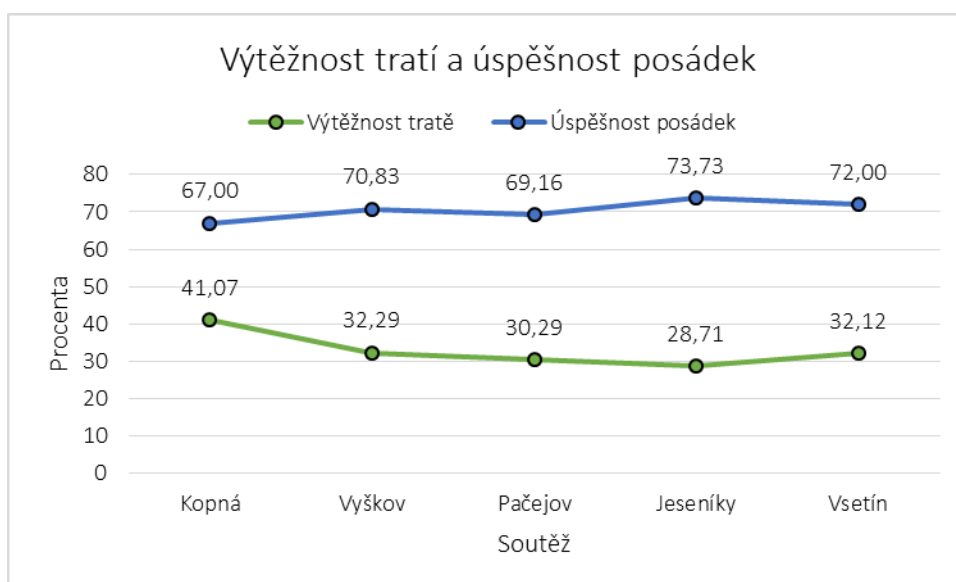
Dá se říci, že z pohledu průměrných hodnot celkových počtů kilometrů, je na tom nejlépe Rallysprint Kopná. Rozdíl mezi celkovou délkou soutěže v Kopné a ve Vyškově je 80 kilometrů. To svědčí o opravdu šikovných pořadatelích s velmi dobrými vyjednávacími

schopnostmi, aby získali úseky tak blízko u sebe. Vyškovská soutěž se naopak může pyšnit nejvyšším průměrem u celkových délek rychlostních zkoušek. Všechny podniky se pohybují spíše u spodní hranice délek RZ, které jsou dány předpisy.



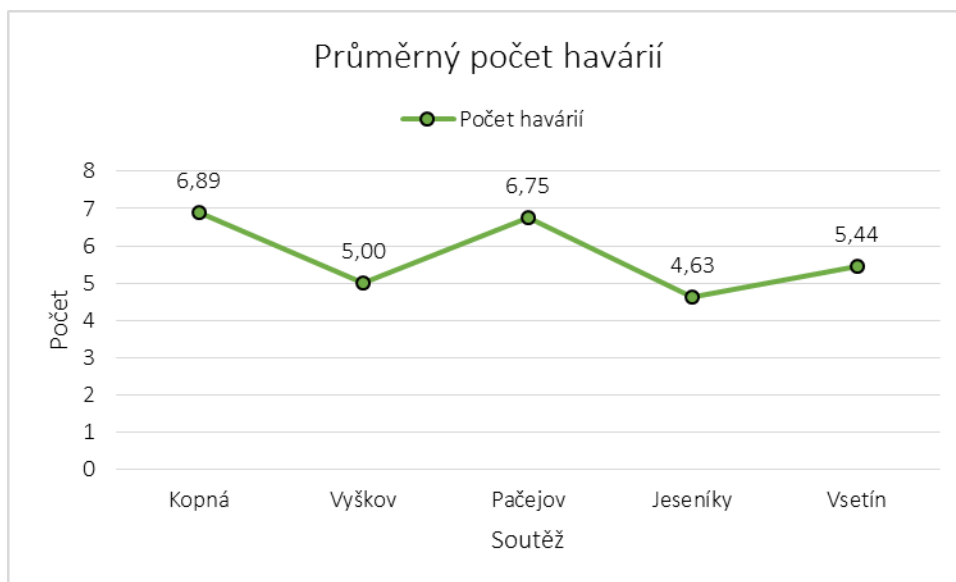
Graf 37: Srovnání délek soutěží a RZ RSS (zdroj: vlastní zpracování)

Ruku v ruce s výsledky předchozího grafu jdou i výsledky tohoto, alespoň co se týče výtěžnosti tratě. Velmi vysoké hodnoty oproti dvoudenním závodům vykazuje úspěšnost posádek, která se pohybuje kolem 70 procent. Důvodem jsou i finanční náklady, které jsou v případě jednodenní rallye příznivější, a tedy i soutěže jsou pro více jezdců atraktivnějšími.



Graf 38: Výtěžnost tratí a úspěšnost posádek RSS (zdroj: vlastní zpracování)

Všechny sledované soutěže jsou na velmi podobné úrovni, co se týče nehod a havárií. Lehce nad všemi stojí Kopná, která má všeobecně velmi rychlé tratě, na kterých je pravděpodobnost nehody vyšší. U všech soutěží však došlo k velmi výraznému poklesu nehod, nebo alespoň setrvání na předchozích hodnotách, po zavedení nových předpisů týkajících se bezpečnosti po tragické sezóně 2012.



Graf 39: Průměrný počet havárií RSS (zdroj: vlastní zpracování)

5.3 SMRTELNÉ NEHODY V PRŮBĚHU RALLYE

Nyní se budeme věnovat opačné straně rallye, která k ní však patří. Řeč bude o smrtelných nehodách, jež se staly. Autor práce záměrně opomenul podniky jako například Rallye Dakar, Safari rally a další podobné podniky měřící několik tisíc kilometrů vedoucích po pouštích či horských průsmycích. Takovéto podniky jsou smrtelnými nehodami velmi protknuty a bohužel není předmětem této práce sledovat všechny.

Tentokrát se nebudeme omezovat obdobím, pouze závody. U prvního přehledu byla stanovena podmínka pouze místní, to znamená, že většina závodu se musela konat na území české republiky. Nehod se stalo více, avšak vzhledem k aktuálnímu stavu a postoji veřejnosti vůči rallye, jsou použity pouze informace, jež jsou volně přístupné a dohledatelné. Smutnou statistiku tedy započneme v Čechách, druhý přehled se věnuje světovému šampionátu WRC.

Sezóna	Soutěž	Série	Datum nehody	Funkce	Jméno
1989	Rally Příbram	MČSSR	07. 10. 1989	spolujezdec	Jaroslav Nerušil
1998	Rallye Český Krumlov	MČR	16. 05. 1998	spolujezdec	Peter Šafár
1999	Rally Paramo Liberec	MČR	17. 04. 1999	spolujezdec	Vlastimil Kalina
2002	Rally Agropa Pačejov	RSS	13. 07. 2002	spolujezdec	Martin Huml
2006	Rallye Střela	V	20. 10. 2006	jezdec	Martin Vodehnal
2007	Barum rally Zlín	MČR	25. 08. 2007	spolujezdec	Luděk Kocman
2008	Horácká Rally Třebíč	MČR	21. 06. 2008	jezdec	Miroslav Levora
				spolujezdec	Pavla Třebínová
2009	Rallye Posázaví	VP	30. 05. 2009	jezdec	Karel Švec
2011	Rallye Šumava Klatovy	MČR	08. 04. 2011	jezdec	Jiří Skoupil
2012	Rallye Český Krumlov	MČR	26. 05. 2012	spolujezdec	Aleš Zimolka
	Rally Bohemia	MČR	14. 07. 2012	spolujezdec	Bohuslav Ceplecha
2013	Rally Příbram	MČR	05. 10. 2013	spolujezdec	Jan Jenderle junior
	Rallye Teplice	RC	01. 06. 2013	jezdec	Věra Filipová
2014	Rally Krkonoše	V	09. 11. 2014	jezdec	Miloš Vágner

2008	Pražský Rallysprint	V	06. 12. 2008	diváci
2009	Valašská Rally	MČR	28. 03. 2009	diváci
2012	Barum Rally Zlín	MČR	02. 09. 2012	diváci
	RallyShow Uherský Brod	V	10. 11. 2012	diváci

Tabulka 6: Přehled smrtelných nehod v ČR (zdroj: vlastní zpracování)¹³³

Pověřiví lidé by si při tomto přehledu přišli na své, mnoho nehod je totiž spojeno s číslem 13. Například přímo ta první z roku 1989, kdy při souboji o titul nezvládl jezdec Petr Vraj sen. závodní vůz a ve vysoké rychlosti narazil do zdi. Toto se odehrálo na 13 rychlostní zkoušce. Bohužel na následky utrpěných zranění umírá 6 dní po nehodě v nemocnici spolujezdec Jaroslav Netušil¹³⁴. Dalšímu spolujezdci, Peteru Šafárovi, se v roce 1998 stala osudnou 13 rychlostní zkouška soutěže Rallye Český Krumlov. Do třetice 13 rychlostní zkouška se stala osudnou pro spolujezdce Vlastimila Kalinu, v roce 1999 umírá na následky havárie při Rally Liberec. Ani rallysprintům se smrt nevyhýbala, v roce 2002 při Rally

¹³³ Tato tabulka vychází z volně dostupných informací na portále věnovanému rally: www.ewrc-results.com.

¹³⁴ Rally Příbram. *Rally Příbram* [online]. 2013 [cit. 2015-05-23]. Dostupné z: <http://www.rally-pribram.cz/historie.html>

Pačejov umírá další spolujezdec, Martin Huml. Rok 2008 při mistrovském závodě v Třebíči, havaruje posádka Miroslav Levora a Pavla Třebínová tak nešťastně, že oba na místě umírají.

Doslova černým písmem se do historie rallye u nás zapsal ročník 2012. Nejprve se při nehodě v Českém Krumlově velmi vážně zranil spolujezdec Aleš Zimolka, který později na následky těchto zranění zemřel v nemocnici. Následoval další podnik mistrovství, tentokrát Rally Bohemia. Bohužel při nehodě posádky Martin Semerád – Bohuslav Ceplecha, se vážně zranil spolujezdec Ceplecha a i přes veškerou snahu na následky zranění umírá. A smůla se přenáší dál. Na Barum Rally vyletěl z trati vůz posádky Václav Kopáček – Tomáš Singer tak nešťastně, že zasáhl diváka, který následně umírá. Ještě než pořádně začala RallyShow Uherský Brod, podnik který měl být rozloučením pro posádky a pobavením pro diváky, stala se na první rychlostní zkoušce s názvem Lopeník nehoda. Soutěžní vůz se po rychlém přejetí horizontu dostal do problémů a srazil 4 diváky, kteří bohužel stáli na špatné (a správně označené jako zakázaný prostor => prostor nebezpečný) straně trati. Při této nehodě vyhasli 4 mladé životy a další byly poznamenány. Jako reakce na tyto události v průběhu celé sezóny, a zejména po reakci veřejnosti na poslední nehodu, byly zrušeny zbývající podniky a velmi zpřísněny požadavky pro zabezpečení tratí.

Historie WRC je velmi dobře zmapována již od svých počátků a většina těchto materiálů se dá dohledat na internetu. Proto je i následující přehled podrobnější, než ten o českých soutěžích.

Rok	Soutěž	Datum nehody	Funkce	Jméno	Národnost
1974	1000 Lakes Rally	02. 08. 1974	spolujezdec	Seppo Jämsä	fin
1976	RAC Rally	27. 11. 1976	spolujezdec	Don Daly	brit
1982	Rallye do Brasil	14. 08. 1982	jezdec	Tomas Fuchs	brazilec
1983	1000 Lakes Rally	26. 08. 1983	spolujezdec	Reijo Nygren	fin
1985	Tour de Corse	02. 05. 1985	jezdec	Attilio Bettega	ital
1986	Tour de Corse	02. 05. 1986	jezdec	Henri Toivonen	fin
			spolujezdec	Sergio Cresto	američan
1987	Tour de Corse	07. 05. 1987	spolujezdec	Jean-Michael Argenti	francouz
1988	Rallye Sanremo	11. 10. 1988	jezdec	Jean-Marc Dubois	francouz
			spolujezdec	Robert Moynier	francouz
1989	Swedish Rally	02. 01. 1989	jezdec	George Mignot	belgičan
			spolujezdec	Bernard de Lathuy	belgičan
	Rallye Monte Carlo	23. 01. 1989	jezdec	Lars-Erik Torph	švéd
			spolujezdec	Bertil-Rune Rehnfeldt	švéd
Rallye de Portugal	01. 03. 1989	jezdec	Augusto Mendes	portugalec	
1990	Rallye Monte Carlo	22. 01. 1990	spolujezdec	Francis Malaussene	francouz

1993	Rally Australia	18. 09. 1993	spolujezdec	Rodger Freeth	australan
2005	Wales Rally GB	18. 09. 2005	spolujezdec	Michael Park	brit
2006	Rally Catalunya	24. 03. 2006	spolujezdec	Jörg Bastuck	němec

1986	Rally Portugal	05. 03. 1986	diváci	Joaquim Santos	portugalec
1995	1000 Lakes Rally	27. 08. 1995	diváci	Bruno Thiry	
1996	1000 Lakes Rally	25. 08. 1996	diváci	Karsten Richardt	dán

Tabulka 7: Přehled smrtelných nehod WRC (zdroj: *wikipedie*¹³⁵)

Světový šampionát se poprvé konal v roce 1973, a hned v tom následujícím zaznamenala, na jednom ze svých nejkrásnějších podniků, smrtelnou nehodu. Soutěž s názvem Rally Tisíce jezer (1000 Lakes Rally), která se jede každoročně na přelomu července a srpna se v roce 1974 stala osudnou finskému spolujezdci Seppu Jämsövi. Historie WRC je velmi dobře zmapována již od svých počátků a většina těchto materiálů se dá dohledat na internetu. Proto je i tento přehled podrobnější. Podobně jako u nás má i světové mistrovství svůj „černý“ rok, kterým byla sezóna 1989. První smrtelná nehoda se odehrála hned z kraje roku, v lednu při švédské rallye, a zemřel při ní jezdec i se spolujezdcem. Další lednová soutěž a další nehoda s těmi nejhoršími následky. Tentokrát věhlasné Monte Carlo, na které zemřeli dva švédští jezdcí rallye. Při havárii italského jezdce s vozem Lancia, jeho vůz vletěl mezi diváky a dva z nich usmrtil. Další nehoda toho roku se stala v Portugalsku, kde při havárii umírá portugalský jezdec.

Tento neveselý přehled má jednu pozoruhodnost. V sezóně 1993, přesněji 18. září, se na australské rallye stala vážná nehoda, při níž umírá spolujezdec australské národnosti. Na dlouhých dvanáct let je to poslední nehoda ve WRC s fatálními následky. Tato „nesmrtelnost“ při nehodách zlomil na den přesně dne 18. září 2005 spolujezdec britské národnosti na waleské rallye.

Ani ve světovém mistrovství se nevyhnuli nehodám, při nichž zemřeli diváci. První takováto nehoda se odehrála v roce 1986, kdy se portugalský jezdec snažil vyhnout divákům stojícím přímo na trati. Při manévru však ztratil kontrolu nad vozem a „vrazil do lidské stěny“ tvořené diváky. Bilance byla strašlivá, 3 mrtví a přes 30 zraněných. Není proto divu, že všechny ostatní posádky odmítly nastoupit na start další rychlostní zkoušky a ze závodu

¹³⁵ List of fatal WRC accidents. Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/Fatal_WRC_accidents

odstoupily. Nehoda z roku 1995 je vyloženě chybou nepozornosti jednoho člověka. Dvaceti letý mladík neslyšel přijíždějící vůz předjezdce, ten ve snaze se mu vyhnout, ztratil kontrolu nad vozem a v rychlosti bez mála 120 km/h srazil ženu, která na místě podlehla svým zraněním. Rok 1996 a opět případ, kdy závodní vůz po najetí na překážku „vlétl“ mezi diváky stojící přímo u trati. Tato havárie si vyžádala 1 lidský život a 29 raněných převezených do nemocnice.

Rallye je sport o rychlosti, o překonávání velkých vzdáleností, o výdrži lidí i techniky. Jezdci i spolujezdci sedají do závodního auta s vědomím, že to může být jejich poslední závod. Toto riziko podstupují dobrovolně a vědomě. Bohužel diváci, kteří přihlíží rallye, si tyto rizika často neuvědomují nebo nepřipouštějí. Stačí i malý kámen či vyježděná hlína na cestě a vážná nehoda je jen otázkou času. Proto je třeba věnovat pozornost pořadatelům a raději jít o 10 metrů nebo 15 metrů dál, než riskovat život svůj či jiných.

6 VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO PROBLÉMU

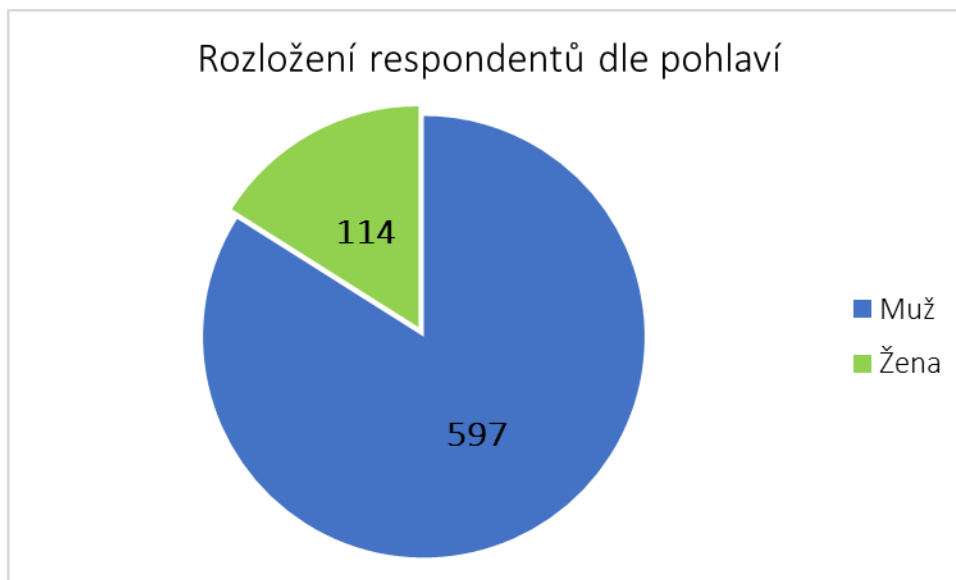
Oblast, na kterou byl výzkum zaměřen, se týkala zejména průzkumu, jak veřejnost vnímá závody rallye. Pro člověka pohybujícího se mezi organizátory rallye závodů je někdy těžké porozumět důvodům, proč se tolik lidí z laické veřejnosti vyjadřuje velmi negativně o rallye. Tímto směrem byly stanoveny dva hlavní výzkumné problémy. První zjišťoval, jaké jsou postoje občanů k závodům rallye. Druhý pak, jaká je závislost mezi přístupem lidí k rallye a vnímáním rizik těchto soutěží. Významnější pro další zaměření práce je právě ten druhý zkoumaný problém. Míří totiž přímo na rizika, či problémy, které vidí lidé „zvenčí“, to znamená, ti co nejsou zatíženi interními znalostmi fungování rallye soutěže.

Byly taktéž stanoveny hypotézy, které se pokusíme potvrdit či vyvrátit pomocí dotazníkového šetření. Dotazník byl zcela anonymní a rozšířen byl mezi respondenty pomocí internetu. Hypotézy měly následující znění:

- **H1:** Média a jejich způsob podání zpráv o rallye má zásadní vliv na stanoviska veřejnosti vůči rallye.
- **H2:** Osoba, která informace o rallye sama nevyhledává, vnímá pouze komplexní rizika, nikoliv specifická vyplývající z organizace a podstaty závodů.

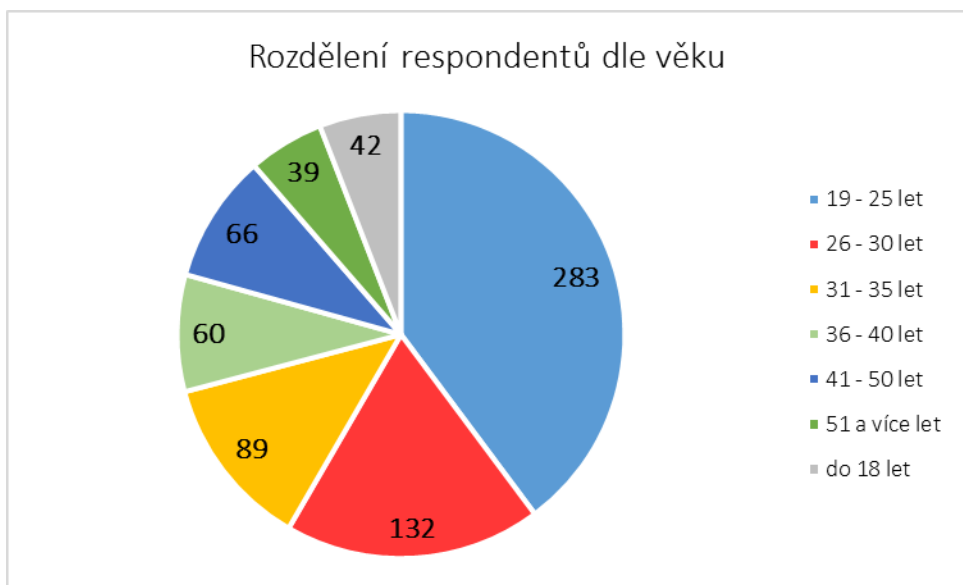
7 CHARAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO SOUBORU

Díky internetovému šíření, se počet respondentů zastavil na čísle 712, zkoumaný soubor je tedy dostatečně velký, aby měl určitou vypovídací schopnost. Výrazně větší zastoupení mají muži, rovných 84 %, což odpovídá 597 responzím, ženy se tedy podílely 16 %, což znamená 115 respondentek. Tento vysoký rozdíl je nejspíše dán tím, že všeobecně rychlá auta a závodění bývá většinou doménou mužů. Pro znázornění je níže přiložen graf.



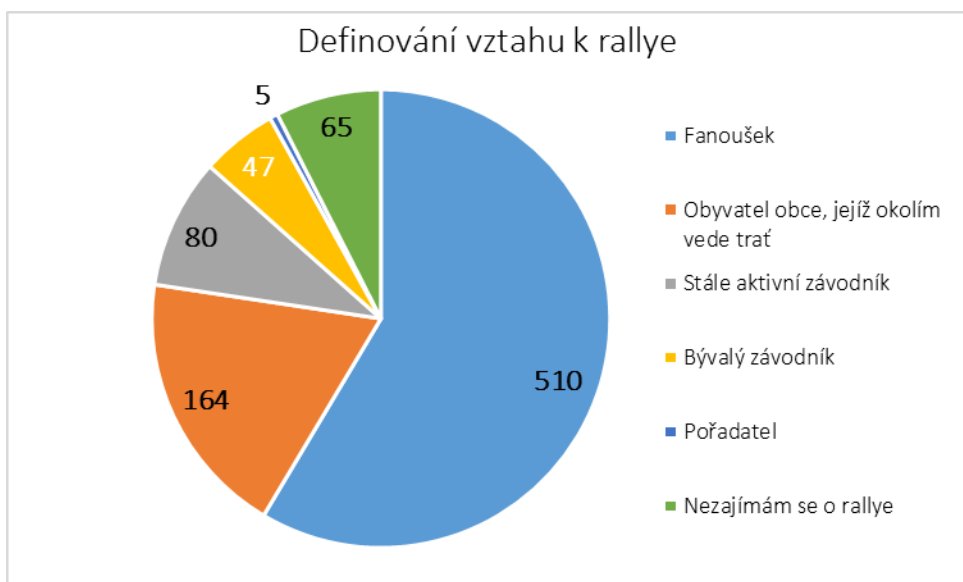
Graf 40: Rozdělení respondentů dle pohlaví (zdroj: vlastní zpracování)

Další charakteristika vyjádřena graficky níže, je rozdělení respondentů dle věku. Nejvíce se průzkumu zúčastnili lidé ve věku od 19 do 25 let, celkem 283 respondentů (bez mála 40 %). Zajímavostí, je i účast věkové kategorie 51 a více, která měla pouze o 4 respondenty méně než nejmladší skupina do 18 let.



Graf 41: Rozdělení respondentů dle věku

Další otázkou charakterizující a svým způsobem rozdělující respondenty, byla otázka č. 3 dotazníku, která se zaměřila na definování vztahu k rallye. Převážná většina respondentů se označila za fanoušky rallye, přesněji to bylo 510 lidí (72 %). Tato odpověď byla specifikována tím, že jako fanoušek je myšlen člověk aktivně se zajímající o rallye, který si pravidelně vyhledává informace. Další početnou skupinou jsou také obyvatelé obce, či města, jejichž okolím vede trať rallye, a to právě 164 respondentů (23 %). Přesnější rozdělení je vidět níže v grafu.

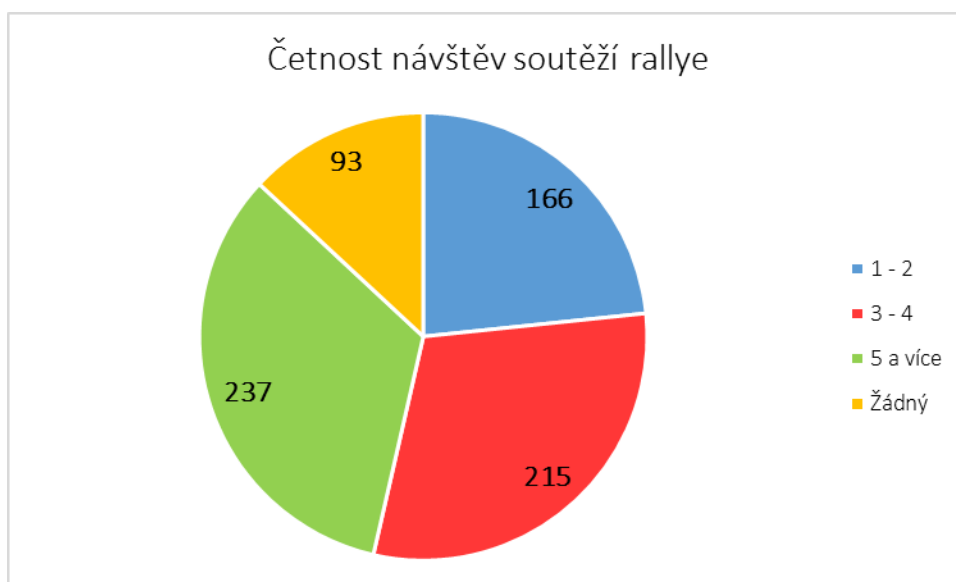


Graf 42: Definování vztahu k rallye (zdroj: vlastní zpracování)

To, ze kterého kraje respondenti pocházejí, či ve kterém aktuálně bydlí, není údaj jen tak pro zajímavost. Již bylo zmíněno v textu výše, že určité oblasti mají k rallye blíže, díky desetiletím dlouhé historii pořádání takovýchto podniků. Nepřekvapivě se v čele objevil Zlínský kraj se 189 responzemi (27 %), kraj který je hostitelem evropské Barum Rallye a nejoblíbenějšího sprintu, snad nemohl dopadnout jinak. O rovnou 100 méně respondentů označilo Středočeský kraj, sídlo Rally Bohemia. Šedesát lidí pak odpovědělo, že pochází z Plzeňského kraje, kolébky Rally Šumava. Dokonce se našlo mezi všemi odpovídajícími i 10 slovaků.

8 INTERPRETACE ZKOUMANÝCH DOTAZNÍKOVÝCH DAT

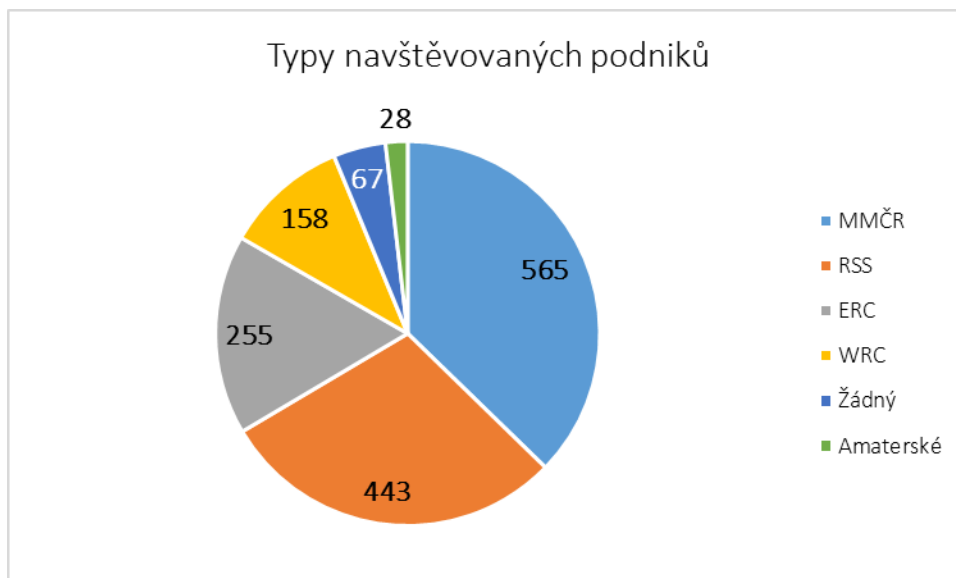
První čtyři otázky dotazníku, máme tedy za sebou. Nyní se již budeme věnovat konkrétnějším otázkám, směřujícím zejména k získání podkladů pro rizikovou analýzu. V pořadí pátá otázka zjišťovala, *kolik podniků průměrně respondent navštíví za jednu sezónu*. Rozdělení odpovědí je znázorněno v následujícím grafu. Z něj vyplývá, že nadpoloviční většina respondentů navštíví minimálně 3 soutěže rallye v jedné sezóně. Pouze o pár hlasů více, než volba 3 - 4 podniky, získala odpověď 5 a více.



Graf 43: Četnost návštěv soutěží rallye (zdroj: vlastní zpracování)

Následující otázka přímo navazuje na předchozí. Zjišťuje, *jaké typy podniků, dotazovaní navštěvují nejčastěji*. V této otázce byla možnost zaškrtnout i více než jednu

odpověď nebo doplnit svou vlastní. Nejvíce hlasů získaly české seriály soutěží – Mezinárodní mistrovství ČR v rally (MMČR) a Rallysprint série (RSS), přičemž získaly 565 respektive 443 hlasů. Mezi odpověďmi, které byly vloženy samostatně mimo nabídnuté možnosti, se nejčastěji vyskytovaly amatérské závody. Přesné rozdělení je znázorněno grafem níže.

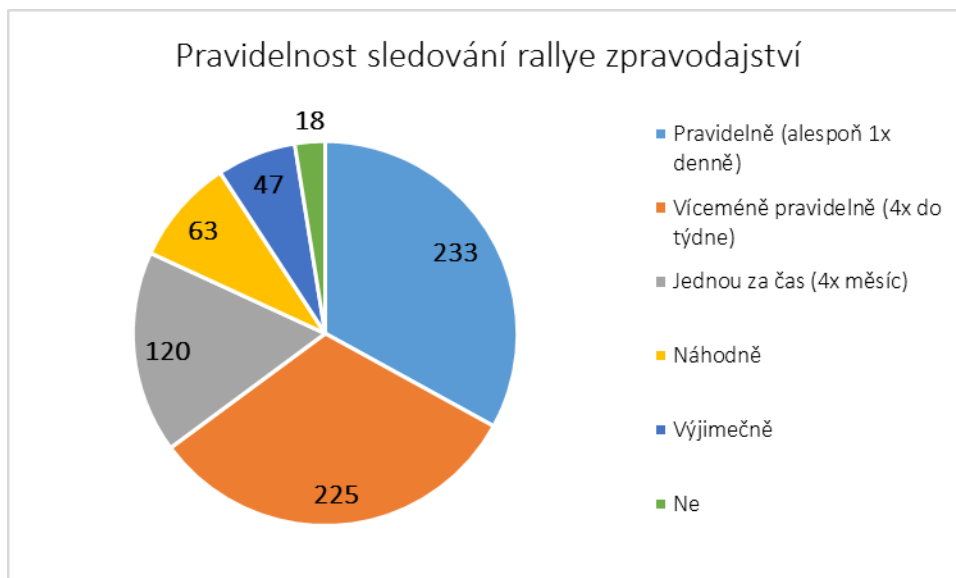


Graf 44: Typy navštěvovaných podniků (zdroj: vlastní zpracování)

V pořadí sedmá otázka, byla zařazena pouze jako vypisovací, nebyly dány žádné možnosti, ale respondenti museli odpovědět ať už slovně či číslem. Otázka zněla jednoduše: *jak dlouho dle Vás trvá příprava jednodenního závodu (včetně všech povolení, vypracování plánů, školení, příprav trati)*. V dotazníku se na správné odpovědi nehledí, nicméně přípravy nového ročníku začínají v podstatě předáním pohárů a vyhlášením vítězů aktuálního ročníku. Takovéto slovní odpovědi se těžce vyhodnocují, nicméně nejvíce se objevoval tip 9 – 12 měsíců. Očekávané byly i odpovědi různých variací s jedním jmenovatelem: nevím. Objevily se i odpovědi pohybující se v řádech dní či týdnů.

Podobně jako u předchozí otázky, ani u té v pořadí 8, nebyly dány možnosti výběru a odpovědi byly čistě na respondentech. Otázka byla položena následovně: *jaké jsou podle Vás náklady na jednodenní podnik (náklady na páskování, personální zajištění atp.)*. Jelikož si každý autoklub velmi pečlivě střeží informace týkající se jakýchkoliv nákladů, můžeme pouze uvést, že jednodenní závod vyjde v průměru zhruba na jeden milion korun. Nejvíce odpovědí se týkalo odhadu nákladů do 500 tisíc korun, a to 217. Částku mezi 500 tisíci a milionem tipovalo 104 dotazovaných, což je druhý nejvyšší počet.

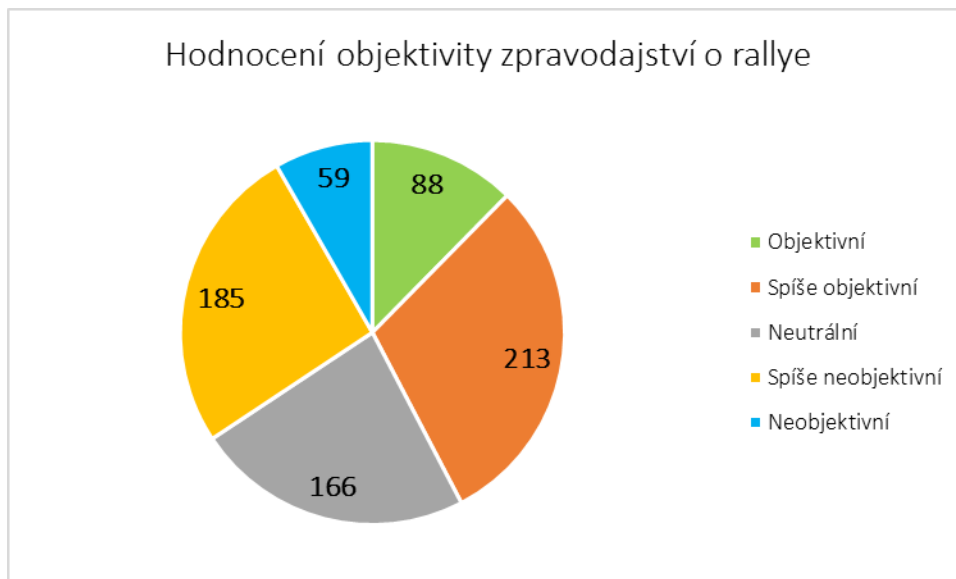
Devátá otázka zněla: *sledujete pravidelně zpravodajství o rallye?* Na výběr bylo celkem 6 možností, přičemž nejvíce odpovědi nastrádaly odpovědi pravidelně (alespoň 1x denně) a víceméně pravidelně (alespoň 4x do týdne). Celkem získaly 233 respektive 225 responsí což činí v součtu 64 % všech odpovědí.



Graf 45: Pravidelnost sledování rallye zpravodajství (zdroj: vlastní zpracování)

I desátá otázka se týkala médií, konkrétně byla zaměřena na *zdroje, ze kterých čerpají respondenti informace o rallye*. Zadané možnosti měli dotazovaní seřadit od nejčastěji používaného po nejméně používaný zdroj. V drtivé většině odpovědí figurovaly na prvním místě internetové zdroje. Přesněji se jednalo o odborné weby věnované čistě rallye či motosportu s podílem 42 % (299 respondentů) a nebo facebook a na něm stránky věnované rallye podíl 31 % (220 respondentů).

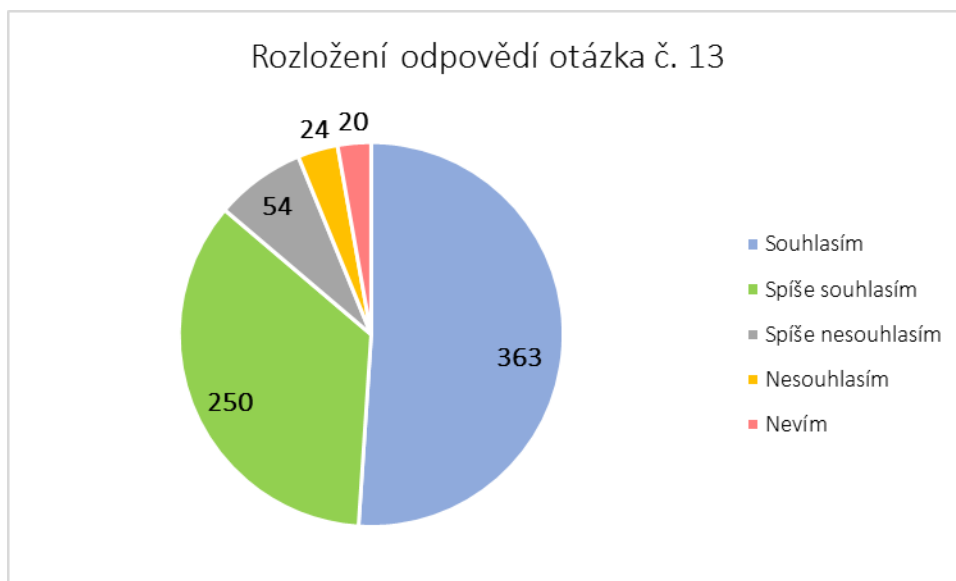
Jak všeobecně hodnotíte objektivitu zpravodajství o rallye? Tak znělo zadání v pořadí jedenácté otázky. Doplněno bylo o poznámku, že nezáleží na zdroji zpráv. Z výsledků lze soudit, že lidé zprávy o rallye objevující se kdekoliv obecně nepovažují ani za objektivní nebo naopak neobjektivní. Rozložení odpovědí jde dobře vidět na níže uvedeném grafu.



Graf 46: Hodnocení objektivit zpravodajství o rallye (zdroj: vlastní zpracování)

Naprosto jednoznačný výsledek má otázka číslo dvanáct: *kdo by měl nést odpovědnost za bezpečnost diváka na rychlostní zkoušce?* Přesně 601 (85 %) respondentů zaškrtno možnost divák sám, s poznámkou, že když na takovou akci jde, měl by předpokládat, že existuje riziko nehody a dle toho volit i místo sledování. V menším se pak objevovaly i odpovědi, že by to měla být kombinace divák – pořadatel – organizátor, s důrazem na diváka.

Otázka 13 velmi úzce navazuje na předchozí, ptá se, do jaké míry respondent *souhlasí s uzákoněním následujícího tvrzení: „Divák na rallye (či jiné podobné akci) je odpovědný sám za sebe a za to odkud akci sleduje.“* Pořadatel by tedy nebyl přímo odpovědný za postavení diváků u trati. Toto či velmi obdobné tvrzení můžeme najít v mnoha legislativách, v podstatě znamená, že na takovou akci jde člověk dobrovolně a nese sám za sebe zodpovědnost. Příložený graf znázorňuje rozložení odpovědí.

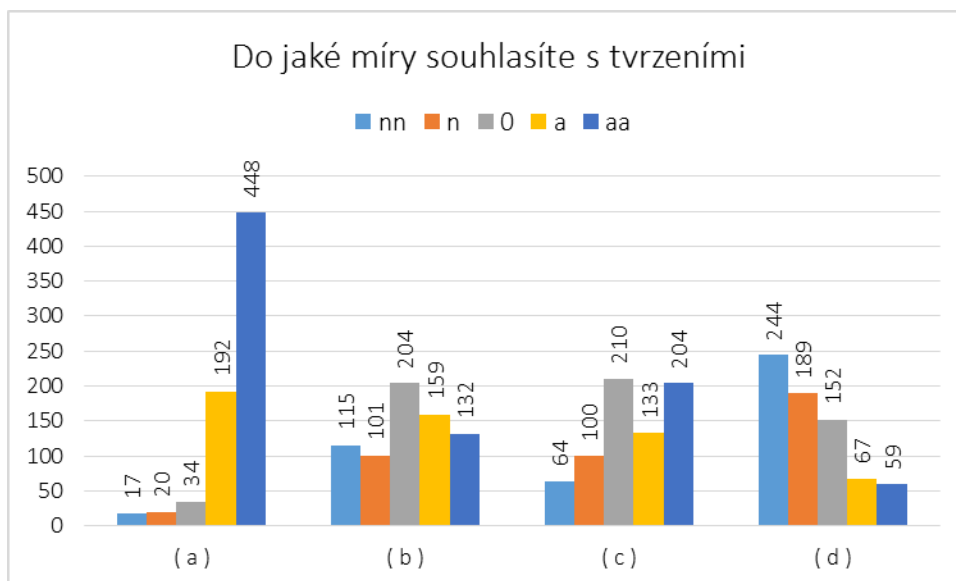


Graf 47: Rozložení odpovědí otázka č. 13 (zdroj: vlastní zpracování)

Další otázka, v pořadí čtrnáctá, je v podstatě rozdělena na 4 dílčí podotázky. Ta souhrnná, která je všechny zastřešuje, zní: *do jaké míry souhlasíte s následujícími tvrzeními?* Tvrzení byla následující:

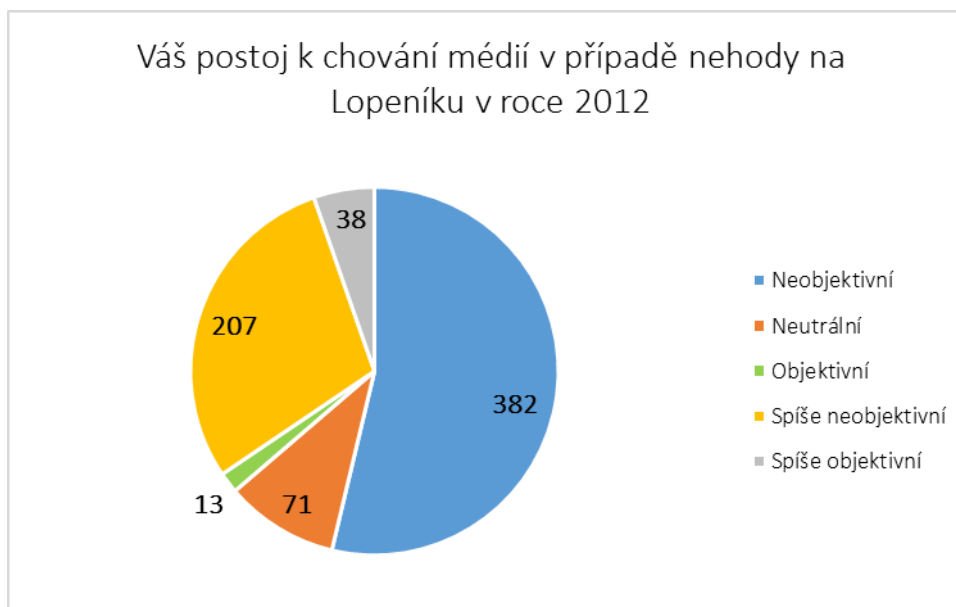
- a) divák by měl být plně zodpovědný za místo, ze kterého sleduje závod,
- b) organizátor by měl vybírat trať v závislosti na bezpečnost diváků,
- c) větším problémem je opilý divák, než špatně strojící střízlivý divák,
- d) tratě závodů by se měly co nejvíce vyhýbat obcím a městům.

Rozložení odpovědí znázorňuje lépe graf níže. Lze však dobře vyčíst, že u podotázky a) potvrdili respondenti svůj názor z předchozích otázek týkajících se diváků. U poslední podotázky se projevuje většina odpovídajících z řad fanoušků, jelikož městské rychlostní zkoušky patří všeobecně mezi velmi divácky atraktivní.



Graf 48: Do jaké míry souhlasíte s tvrzeními (zdroj: vlastní zpracování)

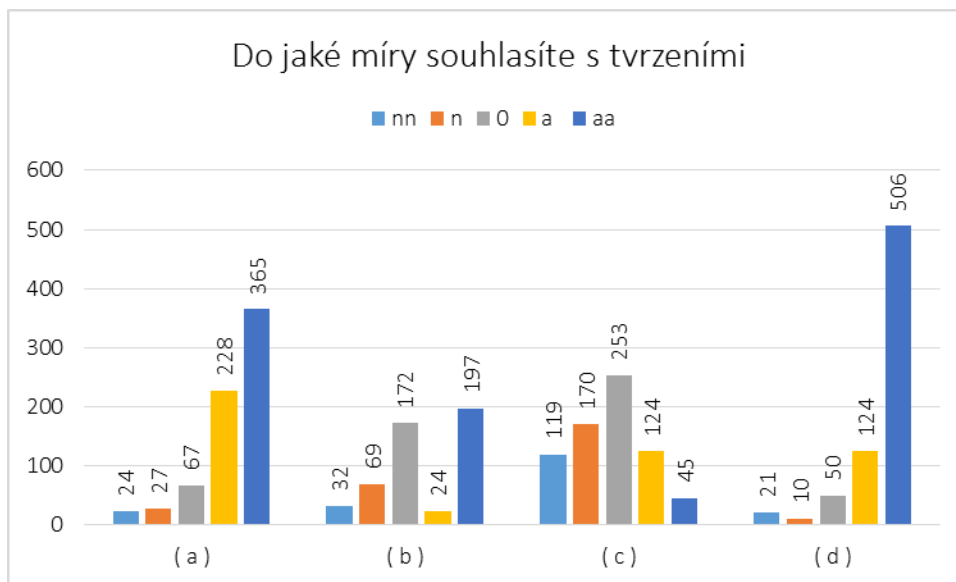
Otázka číslo 15 se věnovala zjištění *názoru k chování médií v případě nehody na Lopeníku v roce 2012*. Jen pro připomenutí, tato nehoda si vyžádala 4 mrtvé mladé dívky a jeden pořadatel byl těžce zraněn. Nejvyšší počty lze vidět u možnosti neobjektivní (382 respondentů, 54 %) a spíše neobjektivní (207 respondentů, 29 %). Všeobecně je tedy postoj v tomto případě označen za negativní.



Graf 49: Postoj k chování médií v případě nehody na Lopeníku v roce 2012 (zdroj: vlastní zpracování)

Podobně jako otázka č. 14 i ta 16 se věnuje *zjišťování míry souhlasu s tvrzeními*, a je také rozdělena na 4 podotázky. Míru souhlasu vyjadřovali respondenti s těmito tvrzeními:

- a) bezpečnostní opatření jsou více než dostačující,
- b) školení pořadatelů by měla probíhat systematicky po celý rok, ne jen jednorázově pár dní před daným závodem,
- c) platná bezpečnostní opatření spíše škodí,
- d) veřejnost je ovlivněna médii ve svém názoru na rallye.



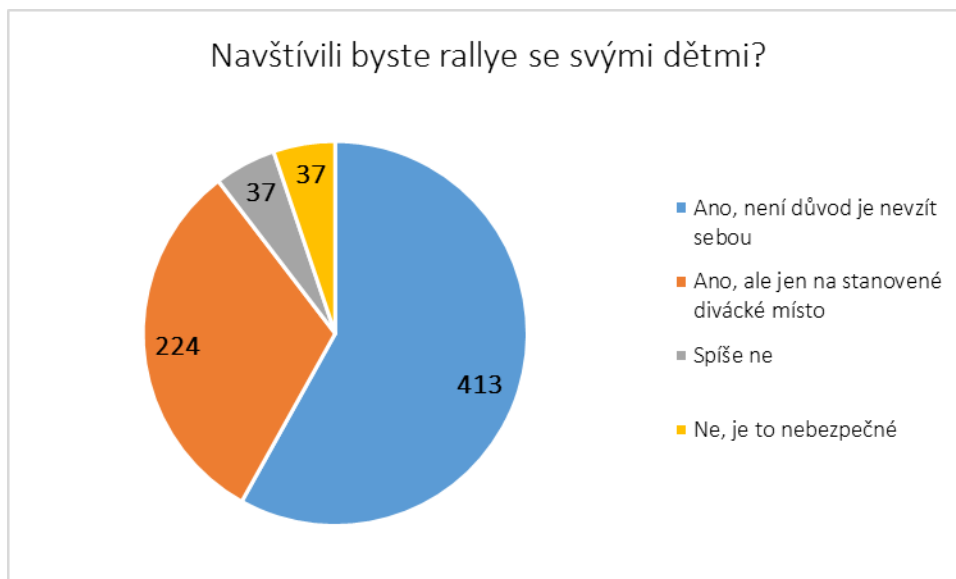
Graf 50: Do jaké míry souhlasíte s tvrzeními (zdroj: vlastní zpracování)

S prvním tvrzením naprosto souhlasí 51 % respondentů. Zajímavé je rozdělení odpovědí u druhého tvrzení, kde dotazovaní buď plně souhlasí (28 %), nebo jsou neutrální (24 %). Víceméně neutrální postoj mají taktéž ke třetímu tvrzení, nejspíše z důvodu neznalosti předpisů a nařízení, pouze odpovídali dle toho, jak tyto opatření vidí v praxi. Jednoznačně však dopadlo poslední tvrzení, kde souhlasí 71 % respondentů.

Při odpovídání na otázku č. 17 *jaký je podle Vás minimální věk závodního jezdce pro rallye*, se nejspíše většina řídila obecnými pravidly pro získání řidičského oprávnění. Nejvíce odpovědí tedy získala možnost 18 let, a to přesně 242 (34 %). Podle řádů je možné, aby se rallyesprint série účastnili i jezdci od 16 let výše, kterou zaškrtnulo 197 (28 %) dotazovaných. Relativně hodně odpovědí získala i možnost dle jezdeckých zkušeností, zhruba 130 (18 %) zvolilo tuto možnost.

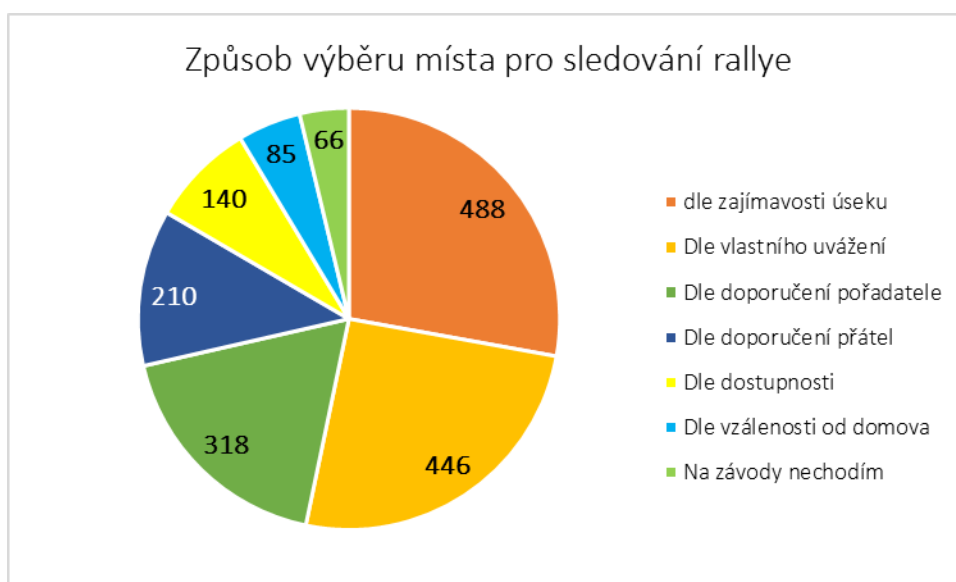
Následující otázka byla směřována na děti, konkrétně se ptala: *navštívili byste rallye se svými dětmi?* S velkým náskokem „zvítězila“ možnost ano, není důvod je nevzít sebou,

konkrétně dosáhla 413 odpovědí. Pouze do servisu či na stanovené divácké místo by šlo 224 rodičů.



Graf 51: Navštívili byste rallye se svými dětmi? (zdroj: vlastní zpracování)

Dle čeho nebo jak vybíráte místo, odkud sledujete závod rallye? Takto byla položena otázka č. 19. Na níže uvedeném grafu lze dobře vidět, že při vybírání rozhoduje zajímavost úseku a vlastní úsudek. Našli se i tací co poznamenali, že na rallye nechodí. Zajímavé byly i některé odpovědi, které dotazovaní napsali mimo ty dané. Namátkou například výběr takového místa, aby ho dotyčný vnímal jako bezpečné.



Graf 52: Způsob výběru místa pro sledování rallye (zdroj: vlastní zpracování)

Plně otevřená byla poslední, dvacátá otázka, zněla: *v čem shledáváte největší rizika rallye sportu?* Nejčastěji se objevovalo jako riziko lidský faktor, ať už vztažený na nezkušené jezdce, či jezdce stylu „zaplat’ a jed“ (movitějších lidí, kteří toho nemají tolik naježděno, ale zúčastní se rallye, protože můžou). Nebo na diváky, kteří jsou největší hrozbou, ale zároveň i tím, co rallye je. Mnohokrát se také objevila odpověď neznalost diváka, který se jde podívat na rallye, ale o rallye vůbec nic neví.

Vytknuto bylo i nedostatečné zabezpečení trati, co se týče pořadatelů. Ano je možné, že někde by bylo třeba více lidí na trati, bohužel v rallye platí dvojnásob tvrzení: peníze až na prvním místě. Je prostě spoléháno na pořadatele, ne na diváka jako osobu schopnou myslet a rozhodnout se, odkud závod sledují.

V neposlední řadě jsou zmiňována i média. Zejména jejich honba za senzací, kdy zveřejňují neúplné či nepravdivé informace velmi poškozuje obraz, který lidé o rallye mají. Některá média, zejména při špatných zprávách či vážných nehodách, mají tendenci vše zveličit. Bohužel běžný divák či čtenář těchto zpráv si bližší informace již nevyhledá a spoléhá na tyto média.

9 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ A IDENTIFIKACE RIZIK

Před spuštěním dotazníkového šetření, byly stanoveny dvě hypotézy, které měly být potvrzeny či vyvráceny. Pro připomenutí, uvádíme znovu znění hypotéz:

- **H1: Média a jejich způsob podání zpráv o rallye má zásadní vliv na stanoviska veřejnosti vůči rallye.**

První hypotéza byla potvrzena. Svědčí o tom zejména odpovědi u poslední otázky, kde se velmi často opakovalo, že vliv médií má velmi velký podíl na veřejném mínění o rallye. Redaktoři dokáží svou honbou za co největší čteností svých článků zajít opravdu daleko, a možná jen okrajově si uvědomují, že to co píšou, velmi silně ovlivňuje budoucí vývoj rallye u nás. Protože pokud je veřejnost k těmto závodům odmítavá, čeká nás velmi brzký konec rallye závodů. K tomuto odmítavému postoji velmi přispívají právě média, která se soustředí spíše na negativní zprávy než na ty pozitivní.

Dle způsobu odpovídání respondentů na otázky týkající se médií a obecného zpravodajství o rallye, lze vyčíst, že objektivněji a zejména pravdivěji podávají zprávy o dění v rallye spíše odbornější weby. Pro „hlavní“ média (novinky.cz, Právo, MF Dnes apod.), je

rallye vyloženě okrajová záležitost a jedinou pozornost, kterou jí věnují je, bohužel, až když se stane něco vážného. S médií souvisí i jedno z nejpodstatnějších rizik, a to podávání nepravdivých či nepřikrášlených a zejména nepodložených informací veřejnosti. Nesprávně informovaný občan se jednak může stát nedobrovolným divákem, nebo se jde na rallye podívat, ovšem neznalý prostředí a rizik, která se s rallye pojí. Tím největším rizikem jsou samozřejmě rychlá auta pohybující se po ne zrovna kvalitním povrchu, a ve spojení s neinformovaným divákem bývá tato kombinace velmi kritická.

- **H2: Osoba, která informace o rallye sama nevyhledává, vnímá pouze komplexní rizika, nikoliv specifická vyplývající z organizace a podstaty závodů.**

Tato hypotéza byla potvrzena. Respektive pouze částečně, jelikož i osoby, které si nějakým způsobem občas informace vyhledají, nejsou však tak zapálenými fanoušky, aby odhalili specifitější rizika. Pro odhalení specifických rizik, je zapotřebí velmi dobré orientace v řádech, zejména těch co se týkají bezpečnosti tratí. Tato rizika tedy mohou být odhalena pouze pořadatelem, či velmi zapáleným fanouškem, který problematiku opravdu ovládá. Mezi odpověďmi se objevovaly i takové, které potvrzují předchozí věty. Například, že jde o sport jen pro bohaté a měl by se proto zakázat, hodně poukazovalo i na ničení přírody – toto je však věc dohody mezi obcí a organizátory a především dohled obce nad plněním oné dohody. Mnohé názory se týkaly také nákladů, a doporučení aby ty peníze byly věnovány raději na jiné účely. Ano je pravdou, že rallye není zrovna levný sport, ovšem u většiny podniků jsou náklady pokryty sponzorskými a dobrovolnými dary. Troufáme si tvrdit, že v naprosté většině případů jsou organizátoři rádi, když je konečná bilance soutěže na nule, pokud něco „zbylo“ jsou tyto prostředky ihned využity na pokrytí nákladů na přípravu dalšího ročníku.

I zde vyplývá několik rizik. Tím základním je odmítání toho, co neznám. Opět to velmi souvisí s informovaností člověka o dané problematice. Vždy je jednodušší něco prostě odmítnout – například nedat povolení k průjezdu soutěžních vozů po cestě kolem domu, popřípadě přímo zamítnout konání celé rychlostní zkoušky, než si vyposlechnout organizátory a zjistit jaký by z toho dotyčný člověk či přímo obec mohla mít přínos. Další vnímané riziko je, že rallye zabíjí. Naprosto stejný prvotní problém, a to informovanost a způsob podávání informací. Smrtných nehod se za rok při rallye stane opravdu jen pár, pokud vůbec nějaká, za to na klasických silnicích za běžného provozu snad není den, kdy by někdo nezemřel. A to

je právě ten problém. Nehody s tragickými následky jsou u rallye prostě více vidět, jelikož jsou médií prezentována velmi svérázným až štvavým způsobem.

10 ANALÝZA RIZIK Z POHLEDU ORGANIZÁTORA

Cílem této práce je zanalyzovat rizika a pokusit se najít řešení jak se jim vyhnout či případně ošetřit jejich dopady, aby byly co nejnižší. Podkladem pro analýzu je právě dotazníkové šetření, přesněji poslední otázka dotazníku, kde respondenti měli napsat, jaká rizika vnímají bez ohledu na jejich vztah k rallye. Samozřejmě i z fungování samotného organizačního výboru vyplývá několik rizik, která budou podrobena analýze. Ze všech podnětů, byly autorem vybrány, dle jeho uvážení, ty nejvíce závažné či jinak podstatné.

Nejprve je třeba si stanovit způsob hodnocení rizik. Vzhled tabulek a hodnoty pro označení dopadů a pravděpodobností vzniku, byly převzaty z metody RIPRAN¹³⁶. První hodnotící tabulka je určena pravděpodobnosti vzniku rizika (P). Zvolena byla tří stupňová škála rozdělení pravděpodobností na malou, střední a vysokou. Každá má určeno procentuální rozsah. Podobně jako pravděpodobnost byl rozdělen i dopad rizika (D), jediný rozdíl je v klíči rozdělování. U dopadu byl zvolen slovní význam hodnocení a to jako ohrožení rychlostní zkoušky, pokračování soutěže nebo konání soutěže. Třetí ryze hodnotící tabulka je přímo pro hodnotu rizika (HR). Všechny tabulky pak spojuje vztahová tabulka pravděpodobností vzniku a dopadu rizika. Tyto zmíněné tabulky jsou uvedeny níže.

Pravděpodobnost vzniku rizika

Slovní hodnocení	Hodnocení	Význam (v %)
Malá pravděpodobnost	MP	0 - 33
Střední pravděpodobnost	SP	34 - 66
Vysoká pravděpodobnost	VP	67 - 99

Tabulka 8: Pravděpodobnost vzniku rizika (zdroj: vlastní zpracování)

Dopad rizika

Slovní hodnocení	Hodnocení	Význam
Malý dopad	MD	Ohrožení rychlostní zkoušky
Střední dopad	SD	Ohrožení pokračování v soutěži
Vysoký dopad	VD	Ohrožení konání soutěže

Tabulka 9: Dopad rizika (zdroj: vlastní zpracování)

Hodnota rizika

¹³⁶ Viz. kapitola 2.2 této práce.

DOLEŽAL, Jan, Pavel MÁCHAL a Branislav LACKO. 2012. *Projektový management podle IPMA. 2., aktualiz. a dopl. vyd.* Praha: Grada, 526 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4275-5. s. 90

Slovní hodnocení	Hodnocení	Význam
Malá hodnota rizika (MHR)	1	Retence rizika
Střední hodnota rizika (SHR)	2	Retence, pojištění, redukce
Vysoká hodnota rizika (VHR)	3	Vyhnutí se riziku, protipatření

Tabulka 10: Hodnota rizika (zdroj: vlastní zpracování)

Vztah pravděpodobnosti a dopadu rizika

	MP	SP	VP
MD	MHR	MHR	SHR
SD	MHR	SHR	VHR
VD	SHR	VHR	VHR

Tabulka 11: Vztahová tabulka pravděpodobnosti a dopadu rizika (zdroj: vlastní zpracování)

Samotná analýza se skládá ze čtyř kroků. Prvním z nich je samotná identifikace hrozeb (příčin vzniku rizik) a scénářů (důsledků vzniku rizik). Na základě podnětů sesbíraných z dotazníkového šetření, bylo vybráno celkem 33 hrozeb, a k nim bylo stanoveno celkem 46 scénářů. Tento nepoměr je dán tím, že některé hrozby vyvolávají více možných scénářů. Přehledová tabulka je uvedena níže. Číslována je vždy hrozba, nikoliv scénář.

Identifikace rizik

Č.	Hrozba	Scénář
1	Zrušení soutěže	Vrácení startovného
2	Vrácení startovného (celého či části)	Snížení příjmu finančních prostředků
3	Nedostatečné zabezpečení trati RZ	Zrušení rychlostní zkoušky
		Pohyb diváků v nebezp.prostorech
4	Pohyb diváků v nebezp.prostorech	Zrušení rychlostní zkoušky
5	Nedostatek pořadatelů na trati RZ	Zrušení rychlostní zkoušky
		Nekontrolovaný pohyb diváků po trati
		Havárie závodního auta kvůli divákům
6	Zrušení rychlostní zkoušky	Nespokojenost posádek
		Nespokojenost diváků
7	Nespokojenost posádek	Nižší počet startujících další rok
8	Nižší počet startujících	Snížení příjmu finančních prostředků
9	Nespokojenost diváků	Nekontrolovaný pohyb diváků po trati
10	Snížení příjmu finančních prostředků	Nepokrytí nákladů
11	Nekontrolovaný pohyb diváků po trati	Posunutí startu či zrušení RZ
12	Havárie závodního vozu	Zranění posádky či diváků
		Zastavení RZ
		Nutnost vyjetí RLP, hasičů, Rescue
		Zrušení rychlostní zkoušky
		Zrušení soutěže
13	Posunutí či zrušení startu RZ	Časové zpoždění celé soutěže
14	Časové zpoždění celé soutěže	Nedodržení povolených uzavírek komunikací

15	Nedodržení povolených uzavírek komunikací	Zrušení rychlostní zkoušky
16	Zranění posádky či diváků	Negativně zaměřená pozornost médií
17	Negativně zaměřená pozornost médií	Znelíbení se rallye v obci
18	Rychlá jízda po nekvalitním povrchu	Inspirace pro "piráty silnic" zkusit to
		Havárie závodního vozu
19	Inspirace pro "piráty silnic"	Vážná dopravní nehoda "piráta silnic"
		Znelíbení se rallye v obci
20	Vážná dopravní nehoda "piráta silnic"	Mediální poškození obrazu rallye
21	Mediální poškození obrazu rallye	Znelíbení se rallye v obci
22	Neuvedení tratí do původního stavu	Znelíbení se rallye v obci
23	Znelíbení se rallye v obci	Zamítnutí žádosti o průjezd
24	Nedostatečné proškolení pořadatelů	Nezvládnutí povinností na trati
		Zmatečné chování při havárii
25	Zmatečné chování pořadatele při havárii	Nepřesné určení potřebné pomoci
26	Nepřesné určení potřebné pomoci	Větší únik provozních kapalin z vozu
		Pomalá reakce LRP
		Zrušení rychlostní zkoušky
27	Větší únik provozních kapalin z vozu	Zvýšení finančních nákladů
28	Nezvládnutí pov. pořadatele na trati	Nekontrolovaný pohyb diváků po trati
29	Špatné podvědomí veřejnosti o rallye	Zamítnutí žádosti o průjezd
30	Zamítnutí žádosti o průjezd	Nutnost hledání alternativ v čas.tísni
31	Nutnost hledání alternativ v čas.tísni	Zvýšení finančních nákladů
32	Zvýšení potřeby fin. prostředků	Nepokrytí nákladů
33	Nepokrytí nákladů	Zrušení podniku
34	Předpisy FAS ČR	Nespokojenost diváků
		Nižší počet startujících další rok
		Zrušení pořádání podniku

Tabulka 12: Identifikace rizik (zdroj: vlastní zpracování)

Následuje druhý krok analýzy rizik a to kvantifikace rizik. V tomto kroku byla určena pravděpodobnost vzniku rizika, míra jeho dopadu a celková hodnota rizika. Využívá se zde výše uvedených hodnotících tabulek, pro zjednodušení bylo užito zkratk v nich uvedených.

Legenda k tabulce:

- P pravděpodobnost vzniku rizika
- D dopad scénáře
- HR hodnota rizika

Kvantifikace rizik

Č.	Hrozba	Scénář	P	D	HR		
1	Zrušení soutěže	Vrácení startovného	32	MP	SD	MHR	1
2	Vrácení startovného (celého či části)	Snížení příjmu finančních prostředků	32	MP	VD	SHR	2

3	Nedostatečné zabezpečení trati RZ	Zrušení rychlostní zkoušky	26	MP	SD	MHR	1
		Pohyb diváků v nebezp.prostorech	26	MP	MD	MHR	1
4	Pohyb diváků v nebezp.prostorech	Zrušení rychlostní zkoušky	34	MP	SD	MHR	1
5	Nedostatek pořadatelů na trati RZ	Zrušení rychlostní zkoušky	20	MP	SD	MHR	1
		Nekontrolovaný pohyb diváků po trati	20	MP	MD	MHR	1
		Havárie závodního auta kvůli divákům	20	MP	SD	MHR	1
6	Zrušení rychlostní zkoušky	Nespokojenost posádek	48	SP	SD	SHR	2
		Nespokojenost diváků	48	SP	MD	MHR	1
7	Nespokojenost posádek	Nižší počet startujících další rok	50	SP	VD	VHR	3
8	Nižší počet startujících	Snížení příjmu finančních prostředků	39	SP	VD	VHR	3
9	Nespokojenost diváků	Nekontrolovaný pohyb diváků po trati	60	SP	MD	MHR	1
10	Snížení příjmu finančních prostředků	Nepokrytí nákladů	40	SP	VD	VHR	3
11	Nekontrolovaný pohyb diváků po trati	Posunutí startu či zrušení RZ	67	SP	SD	SHR	2
12	Havárie závodního vozu	Zranění posádky či diváků	70	VP	VD	VHR	3
		Zastavení RZ	70	VP	SD	VHR	3
		Nutnost vyjetí RLP, hasičů, Rescue	70	VP	MD	SHR	2
		Zrušení rychlostní zkoušky	70	VP	SD	VHR	3
		Zrušení soutěže	70	VP	VD	VHR	3
13	Posunutí či zrušení startu RZ	Časové zpoždění celé soutěže	73	VP	SD	VHR	3
14	Časové zpoždění celé soutěže	Nedodržení povolených uzavírek komunikací	75	VP	SD	VHR	3
15	Nedodržení povolených uzavírek komunikací	Zrušení rychlostní zkoušky	67	SP	VD	VHR	3
16	Zranění posádky či diváků	Negativně zaměřená pozornost médií	58	SP	VD	VHR	3
17	Negativně zaměřená pozornost médií	Znelíbení se rallye v obci	65	SP	VD	VHR	3
18	Rychlá jízda po nekvalitním povrchu	Inspirace pro "piráty silnic" zkusit to	87	VP	MD	SHR	2
		Havárie závodního vozu	87	VP	SD	VHR	3
19	Inspirace pro "piráty silnic"	Vážná dopravní nehoda "piráta silnic"	60	SP	MD	MHR	1
		Znelíbení se rallye v obci	60	SP	VD	VHR	3
20	Vážná dopravní nehoda "piráta silnic"	Mediální poškození obrazu rallye	50	SP	VD	VHR	3
21	Mediální poškození obrazu rallye	Znelíbení se rallye v obci	50	SP	VD	VHR	3
22	Neuvedení tratí do původního stavu	Znelíbení se rallye v obci	40	SP	VD	VHR	3
23	Znelíbení se rallye v obci	Zamítnutí žádosti o průjezd	50	SP	VD	VHR	3
24	Nedostatečné proškolení pořadatelů	Nezvládnutí povinností na trati	65	SP	SD	SHR	2
		Zmatečné chování při havárii	65	SP	SD	SHR	2
25	Zmatečné chování pořadatele při havárii	Nepřesné určení potřebné pomoci	80	VP	SD	VHR	3
26	Nepřesné určení potřebné pomoci	Větší únik provozních kapalin z vozu	75	VP	SD	VHR	3
		Pomalá reakce LRP	75	VP	SD	VHR	3
		Zrušení rychlostní zkoušky	75	VP	VD	VHR	3
27	Větší únik provozních kapalin z vozu	Zvýšení finančních nákladů	50	SP	VD	VHR	3
28	Nezvládnutí pov.pořadatele na trati	Nekontrolovaný pohyb diváků po trati	50	SP	MD	MHR	1
29	Špatné podvědomí veřejnosti o rallye	Zamítnutí žádosti o průjezd	80	VP	VD	VHR	3
30	Zamítnutí žádosti o průjezd	Nutnost hledání alternativ v čas.tísni	50	SP	VD	VHR	3

31	Nutnost hledání alternativ v čas.tísni	Zvýšení finančních nákladů	70	VP	VD	VHR	3
32	Zvýšení potřeby fin. prostředků	Nepokrytí nákladů	80	VP	VD	VHR	3
33	Nepokrytí nákladů	Zrušení podniku	70	VP	VD	VHR	3
34	Předpisy FAS ČR	Nespokojenost diváků	55	SP	SD	SHR	2
		Nižší počet startujících další rok	75	VP	VD	VHR	3
		Zrušení pořádání podniku	80	VP	VD	VHR	3

Tabulka 13: Kvantifikace rizik (zdroj: vlastní zpracování)

Dle provedené kvantifikace byla určena zejména kritická rizika, která dosahují vysoké pravděpodobnosti i vysokého dopadu. Zejména nás v tuto chvíli zajímá sloupec HR, kde jsou souhrnná hodnocení jednotlivých hrozeb. Zelenou barvu mají takové hrozby, o kterých víme, ale které mají malý celkový dopad a můžeme si dovolit je nějakým způsobem tiše trpět. Žlutá patří rizikům, na která je již třeba si dávat pozor a pokusit se je nějakým způsobem řešit. Červeně jsou pak vyznačeny vysoké hodnoty rizik. Tyto rizika je nejen třeba hlídat a řešit, ale zejména by bylo dobré pokusit se o co největší eliminaci jejich dopadů či samotného vzniku. Dále byla taktéž odhalena kritická rizika, taktéž značena červenou barvou, avšak pro jejich lepší identifikaci jsou tyto rizika zvýrazněna tučným písmem.

Třetím krokem je reakce na kvantifikaci rizik. V našem případě se jedná o zvolení největších rizik a určení možností jejich snížení, a také určení odpovědnosti za splnění těchto návrhů. Ta rizika, která v předchozím kroku vyšla jako zelená, to znamená s malou hodnotou rizika, jsou v této části vynechána. Takováto rizika jsou brána v potaz, ale jejich řešení je pojato operativně, jsou řešena, až když vzniknou.

Legenda k tabulce:

Ř	ředitel	TO	tiskové oddělení
T	tajemník	HBČ	hlavní bezpečnostní činovník
E	ekonom	VRZ	vedoucí rychlostní zkoušky
D	dispečink	VBRZ	vedoucí bezpečnosti rychlostní zkoušky

Možnosti snížení rizika

Č.	Hrozby	HR	Návrhy na opatření	NHR	Zodpovědnost
7	Nespokojenost posádek	VHR	vyhledání nových atraktivních tratí, možnost slev na startovním	SHR	Ř, T
8	Nižší počet startujících	VHR	vyhledání nových atraktivních tratí, možnost slev na startovním	SHR	Ř
10	Snížení příjmu finančních prostředků	VHR	vyhledání nových tratí, oslovení zahraničních posádek, snižování nákladů	SHR	Ř, HBČ
12	Havárie závodního vozu	VHR	důsledné poučení pořadatelů jak postupovat, vytyčení diváckého místa a jeho dodržování, zpomalení trati, údržba povrchu	VHR	VRZ,VBRZ,Ř

13	Posunutí či zrušení startu RZ	VHR	důsledná domluva s pořadateli na čase příchodu, důsledná kontrola připravenosti	SHR	VRZ, D
14	Časové zpoždění celé soutěže	VHR	dostatečná rezerva v časovém harmonogramu	SHR	T
15	Nedodržení povolených uzavírek komunikací	VHR	dostatečná rezerva v časovém harmonogramu	SHR	T
16	Zranění posádky či diváků	VHR	dostatečné zabezpečení trati, vytyčení zakázaných porostorů a jejich dodržování	SHR	VRZ,Ř,D
17	Negativně zaměřená pozornost médií	VHR	aktivní komunikace prostřednictvím webu, vydávání tiskových zpráv	MHR	TO
18	Rychlá jízda po nekvalitním povrchu	VHR	zpomalení tratě, výběr techničtější tratě, úprava povrchu	SHR	Ř, HBČ
19	Inspirace pro "piráty silnic"	SHR	neovlivníme myšlení druhého člověka, akceptujeme riziko	SHR	
20	Vážná dopravní nehoda "piráta silnic"	VHR	neovlivníme myšlení druhého člověka, akceptujeme riziko	VHR	
21	Mediální poškození obrazu rallye	VHR	aktivní komunikace prostřednictvím webu, vydávání tiskových zpráv, komunikace s obcemi dostatečně dlouho před rallye, informování obyvatel	MHR	TO
22	Neuvedení tratí do původního stavu	VHR	upozornění pořadatelů na potřebu úklidu, důsledná kontrola úklidu stanovišť, úprava povrchu	MHR	VRZ
23	Znelíbení se rallye v obci	VHR	aktivní komunikace prostřednictvím webu, vydávání tiskových zpráv, komunikace s obcemi dostatečně dlouho před rallye, informování obyvatel	SHR	TO,Ř
25	Zmatečné chování pořadatele při havárii	VHR	důsledné proškolení pořadatelů, možný nácvik	SHR	VRZ, VBRZ
26	Nepřesné určení potřebné pomoci	VHR	důsledné proškolení pořadatelů, možný nácvik	VHR	VRZ, D
27	Větší únik provozních kapalin z vozu	VHR	neovlivníme průběh havárie, vybavení vytipovaných pořadatelů vapexem a poučení o zacházení s ním	SHR	VRZ, HBČ
29	Malé podvědomí laické veřejnosti o rallye	VHR	aktivní komunikace prostřednictvím webu, vydávání tiskových zpráv, komunikace s obcemi dostatečně dlouho před rallye, informování obyvatel	SHR	TO,Ř
30	Zamítnutí žádosti o průjezd	VHR	vytipování více alternativ	SHR	Ř, HBČ
31	Nutnost hledání alternativ v časové tísní	VHR	podání žádostí na více míst, připravení bezp.plánu pro alternativní rychlostní zkoušky	SHR	Ř,T, HBČ
32	Zvýšení potřeby finančních prostředků	VHR	oslovení více sponzorů, hledání úspor	VHR	Ř,E,T
33	Nepokrytí nákladů	VHR	oslovení více sponzorů, hledání úspor	VHR	Ř,E,T
34	Předpisy FAS ČR	VHR	přijetí předpisů => oslovování zahraničních posádek a dál pořádání rallye; odmítnutí = ukončení činnosti	VHR	všichni

Tabulka 14: Možnosti snížení rizika (zdroj: vlastní zpracování)

Hlavním cílem je pokusit se snížit rizika co nejvíce. Bohužel v případě rallye, se proti některým rizikům bránit nelze. Pořád jsou to automobilové závody, tedy rychlé a výkonné vozy jedoucí po klikatých, mnohdy lesních cestách. Z toho vyplývá i kritická hrozba č. 12, *havárie závodního vozu*. Proti tomuto se dá udělat maximálně to, že se zařadí na trať více retardérů, pro zpomalení rychlosti posádek, popřípadě výběrem „klikatější“ tratě, tedy takové, která je zaměřena spíše na techniku jízdy než na rychlost.

Dalším rizikem, které organizátor nemůže v podstatě vůbec ovlivnit, je *hraní si občanů na jezdce rallye*. Velmi často se stává, že jakmile jsou zveřejněny mapy rychlostních zkoušek, místní, ale i někteří fanoušci, neodolají a zkoušejí si trať projet v závodním tempu. Samozřejmě je rozdíl mezi závodem a běžným užíváním komunikace. Při soutěži má jezdec jistotu, že se mu v protisměru neobjeví jedoucí auto a podobně, „civilní“ občan tuto možnost nemá. Nezřídkou se tedy stávají velmi vážné nehody právě z těchto důvodů. A právě věci jako tyto poškozují rallye v očích obcí, přes které trať vede, a další jednání bývají velmi problematická.

Jedním z kritických rizik, která byla stanovena pomocí analýzy, je *nepřesné určení potřebné pomoci pořadatelem*. Myslí se tím, zejména správný postup komunikace s dispečinkem, respektive s vedoucím bezpečnosti RZ a s posádkou vozu, která havarovala. Posádky mají v autech vysílače GPS, které, když se vůz náhle zastaví, vysílá na dispečink signál. Pomocí tohoto zařízení může posádka přepnutím vypínače do pozice havárie, přivolat přes dispečink zejména lékařskou pomoc. Zásadní však zůstává chování pořadatele nejbližšího místa nehody. Ten je kontaktován jako první a měl by zachovat chladnou hlavu a být schopen říci co se stalo a jaká pomoc má být vyslána. Bohužel málokdo se někdy v podobné situaci ocitl, takže nedokáže odhadnout své chování.

Jedno staré pořekadlo, po menší úpravě, by se dalo aplikovat na další skupinu vysoce hodnocených rizik, a to konkrétně zní: média jsou dobrý sluha, ale zlý pán. Na jednu stranu dokáží velmi dobře a hlavně rychle informovat veřejnost o dění. Na straně druhé však jejich chování ve většině případů spíše škodí. Jejich pomoc by se hodila u rizika, vyhodnoceného jako kritické, týkající se *malého podvědomí laické veřejnosti o rallye*. S médii je člověk ve styku vesměs celý den, a určitá forma představení rallye a rozšíření kladných zpráv o ní by jistě prospělo. Organizátoři však čelí zejména rizikům spjatým s *mediálním poškozováním rallye*.

Rallye je boj s časem. A tento boj není jen pro posádky v soutěžním voze. S časem bojují i organizátoři, a to zejména ve chvílích, kdy se dovědí o zamítnutí povolení pro uzavření komunikace z důvodu konání RZ, ale i tehdy, když zasáhne příroda. V těchto případech je *nutné vyhledat alternativní tratě*, což může být oříškem, pokud nebyly alespoň vtipovány předem. Ten první případ, kdy se jedná o vyjednání povolení a je vše o lidech, se můžeme dovtípit z komunikace s příslušnými lidmi, že povolení nedopadne tak, jak bychom si přáli, a je dobré začít vyhledávat alternativy, jakmile pojmem podezření. Jelikož se rallye nejezdí někde na stadionu, může se stát, že jarní, či podzimní soutěže překvapí pozdní, respektive brzká, sněhová nadílka v takovém množství, že je nutné část trati zrušit či přesunout. Letní soutěže sice nebojují se sněhem, ovšem dlouhodobé deště mohou způsobit více než pár vrásek na čele, pokud dojde k povodním. Bohužel tato rizika existují a existovat budou, organizátorům nezbývá než je přijmout a mít v záloze vždy přichystán plán B.

Předposlední dvě kritická rizika spolu velmi souvisejí. Jestliže dojde ke *zvýšení finanční náročnosti* pro konání rallye a zároveň se nepodaří dát dohromady potřebný kapitál, dochází k *nevykrytí nákladů* a pořádající autoklub se dostává do problémů. Bohužel právě toto, spolu s podstatnou změnou předpisů, přimělo organizátory v Kopné k rozhodnutí o nepokračování v organizaci další soutěže. A jak postupuje nová sezóna, objevuje se čím dál více náznaků od různých dalších autoklubů, které spějí k podobnému rozhodnutí.

V pořadí, nikoliv významem, poslední kritické riziko vplynulo *přímo u FAS ČR*. Nejen dotazování, ale i mnozí z řad organizátorů různých rallye podniků, považují současné nastavení zejména sprintové série, za přinejmenším rozporuplné. Rizika spojená se současným nastavením pro jednodenní soutěže je hlavně možný odliv zájmu posádek startovat na těchto podnicích a s tím spojené snížení finančních prostředků. Diváci a fanoušci pak také hodně vytýkali nařízení ohledně zabezpečení rychlostních zkoušek. Nejvíce vadí, že pásy, za kterými mohou stát diváci, jsou umístěny, dle jejich slov, zbytečně daleko od trati, kde není skoro nic vidět. Bohužel, i kdyby organizátor chtěl, má v této oblasti velmi malý manipulační prostor pro změny. Toto vždy bylo a je o chování diváků, jestliže je někde cedule zakázaný prostor, věřte, že tam není zbytečně. Ano, ve světě jsou tyto předpisy jiné a lidé stojí v podstatě ihned za svovidly komunikací, ovšem tam je účast na takovéto akci pouze na vlastní riziko, přičemž je toto mnohdy i zakotveno přímo v zákonech.

11 NÁVRHY NA OPATŘENÍ A DOPORUČENÍ

Návrhy na opatření pro přispění ke snížení rizik a doporučení vycházejí z údajů v předchozí kapitole. Mnohá rizika jsou řešena přímo v předpisech – jak v Národních sportovních řádech, tak hlavně ve Standartních propozicích. Předmětem této práce však není pouze přepsat, co již bylo napsáno. Pokusíme se tedy stanovit možná opatření, která by mohla určitým dílem přispět ke snížení rizik, či alespoň pomoci k méně problémovému průběhu samotné soutěže.

Pořadatelé

Několik rizik uvedených v tabulce číslo 13 Kvantifikace rizik, se týká i pořadatelů. Dále pak nebyla řešena, organizátor o nich ví, ale řeší je operativně až při jejich vzniku, přičemž odpovědný za řešení těchto rizik bývá ve valné většině případů vedoucí rychlostní zkoušky. Nejčastěji se jedná o odpadávání pořadatelů těsně před začátkem soutěže. Samozřejmě se může stát všechno a některé věci nejsme schopni ovlivnit, avšak často se spíše stane, že člověk zapomene nebo se mu prostě a jednoduše nechce. Zde se návrh řešení přímo sám nabízí. Pokud se jedná o neprověřené pořadatele typu „já mám kamaráda, on se o rallye zajímá tak já mu řeknu, on rád půjde“, je třeba si opravdu zjistit, zda je tento člověk spolehlivý. Dalším řešením možného „podstavu“ pořadatelů na jednotlivých rychlostních zkouškách, je nasmlouváním si více pořadatelů, než je požadováno a plánováno v bezpečnostním plánu. Dle zkušeností se každé volné ruce hodí, a minimálně pět lidí večer před soutěží odřekne svou účast.

U pořadatelů je ještě jedna podstatná věc, a to jejich školení. V dnešní době opravdu není moc dobře možné, aby na postu u trati stál pořadatel, který jen podepsal rychle nějaký papír. Školení je, pro řadové pořadatele, většinou organizováno zhruba jeden týden před konáním soutěže, s tím, že účast je povinná. Opět stát se může cokoliv a mnoho se dostavit nemůže. Proto bychom doporučili nastavení určitého systému školení, který by byl provázán na databázi kontaktů všech pořadatelů, kteří byli osloveni v minulém roce. Důležitým aspektem pro vytvoření plánu školení, je mít uzavřeny počty pořadatelů a jejich rozmístění na trati, nejpozději 4 týdny před konáním soutěže.

Během těchto 4 týdnů by byly stanoveny možné termíny školení, o kterých by byli pořadatelé informováni hromadně pomocí sms brány. Pořadatel by tedy přišel na školení, které mu nejvíce termínově vyhovuje. Forma školení, ve smyslu jejich obsahu by byla vždy

stejná z důvodu zachování integrity poskytovaných informací. Cílem těchto průběžných školení je poučení opravdu všech pořadatelů, kteří v závodní den budou na tratích.

Zhruba v termínu 2 týdnů před konáním soutěže, by bylo organizováno souhrnné školení pro všechny radiobody, zaměřené na způsob ovládání vysílaček a komunikaci skrze ně, nejlépe i s reálnou zkouškou spojení. V rámci této zkoušky by bylo vhodné nasimulovat pomocí například vedoucích rychlostních zkoušek, jak probíhá komunikace při havárii nebo při vyhledávání vozu. Důvodem je ukázání a lehké zažití postupů, které jsou v reálné situaci potřebné zachovat. V den závodu není myslitelné takovéto zkoušky provádět, jelikož se testuje spojení s dispečinkem rallye.

Samozřejmostí by byla informační schůzka 1 týden před konáním rallye, s tím, že pokud došlo ke změnám pořadatelů, následovalo by jejich proškolení. Informační schůzka by pak měla za úkol shrnutí požadavků a organizačních věcí jako jsou časy, do kterých musí být pořadatelé přítomni na trati, kolik aut je potřeba a kdo bude auta brát, předání kontaktů řidičům na pořadatele, které budou brát apod.

Tratě rychlostních zkoušek

Pro dodržení předpisů, že průměrná rychlost na rychlostní zkoušce nesmí překročit 120 km/h, je třeba tratě zpomalovat. Nejčastěji se pro to využívají retardéry, které jsou buďto přírodní nebo uměle vytvořené. Přírodním retardérem může například být točna autobusu, kdy se přímý směr zapáskuje a zahradí balíky slámy tak, aby jezdec musel jet okolo. Uměle vytvořený retardér je takový, který je tvořen 3 balíky slámy umístěnými v předepsané vzdálenosti od sebe.

Další možností je pokusit se získat povolení na nové tratě, které jezdci nemají zažité, a tudíž na nich nepojedou tak rychle. Tyto tratě taktéž mohou být vybírány díky své „klikatosti“. Rychlé střídání zatáček je velmi dobrým způsobem zpomalení soutěžních vozidel. Nové rychlostní zkoušky taktéž přitáhnou pozornost jak diváků, tak zejména jezdců, kteří tak mají možnost vyzkoušet něco nového.

Obce a rallye

Poslední roky nejsou pro rallye zrovna příznivé. Vzhledem k tragickým událostem a mediální pozornosti, se rallye stala jakousi černou ovčí. Je proto velmi těžké pro organizátory přimět obce k jednání o povolení průjezdu a konání rychlostní zkoušky na jejím území.

Klíčová je v tomto včasná komunikace s obyvateli prostřednictvím zasedání zastupitelstev, kterých se účastní zástupce organizačního výboru a odpovídá na otázky občanů. Zásadní je také osobní oslovení obyvatel domů, kterých by se týkala omezení vzniklá s konáním rallye, zejména co se týče uzavírek komunikací.

Vydáním povolení komunikace nekončí, naopak by měla být intenzivnější. Vhodné je vyrobění informačních letáčků, které obsahují informace o tom, kdy a v jakých úsecích budou probíhat uzavírky silnic a také jak by se měl chovat divák na rallye. S obcí se doporučuje vypracovat určitou dohodu, která by závazně určovala povinnost organizátorovi uvést všechny komunikace jím využívané do původního stavu. Bohužel se toto stalo jakýmsi nešvarem pár pořadatelů různých podniků, avšak těchto pár tímto chováním podkopává jakékoli možnosti na další spolupráci nejen sobě, ale zejména ostatním.

V rámci výše zmíněné dohody, by vedoucí rychlostních zkoušek měli vybavit pořadatele odpadkovými pytli a poučit je o nutnosti úklidu okolí svého určeného místa. Tento úklid se týká nejen běžných odpadků, ale zejména důkladné strhání a smotání všech pásek (včetně zbytků), odstranění cedulek zakázaný prostor, vytáhnutí zatlučených kolíků. Všechny tyto věci pak nechat na jedné hromádce u krajnice, odkud je vyzvedne určený pořadatel autem s vozíkem či dodávkou. Samozřejmostí je zametení a odstranění všech zbytků slámy z retardérů. Pokud na trati docházelo k častému „katování“ (zkracování průjezdu zatáčky po krajnici) je nutné hlínu a jiný nepořádek zamést.

Média

Opět je klíčová bezchybná komunikace. Samozřejmostí jsou funkční webové stránky, kde jsou zveřejňovány povinné listiny jako zvláštní ustanovení, rozhodnutí ředitele či rozhodnutí sportovních komisařů. Důležitou součástí prezentace podniku je dobře fungující tiskové oddělení, které je schopno rychle reagovat a vydávat tiskové zprávy. Určitým zpestřením jsou v průběhu závodu, vydávání ohlasů posádek a podobně. Neméně důležité je zachování jednotného podávání zpráv, to znamená, že s tiskem by měl komunikovat k tomu určený činovník, ne kdokoli.

V současné době různých sociálních sítí, slouží webové stránky spíše posádkám a jejich přihlašování, popřípadě jako oficiální vývěska dokumentů a výsledků. Komunikaci přes sociální sítě by měl taktéž vést činovník pro tisk nebo vedoucí tiskového oddělení. Vzhledem k větší pružnosti tohoto média, je vhodné jej využívat nejen během soutěže k ohlašování

důležitých zpráv, ale i mimo soutěžní den samotný. Důvodem je zachování přízně fanoušků a jezdců a jakási péče o ně. Druhou stránkou tohoto média je možnost aktivně komunikovat během roku i s pořadateli a podávat jim co nejčerstvější informace o aktuálních přípravách.

12 ZÁVĚR

Mezi slovo rallye a riziko můžeme dosadit rovnítko, a budeme mít pravdu. Rallye riziková byla, je a i bude. Stejně tak jako jízda v autě, nebo jiná každodenní činnost. Cílem této práce bylo přiblížit fungování a povinnosti autoklubu, který se rozhodne pořádat závody v rallye. Autor přiznává, že nebyl vůbec věnován prostor finanční stránce pořádání závodů. Toto vynechání bylo naprosto záměrné a vědomé. Je to z důvodu vysoké citlivosti takovýchto dat. Informace o rozpočtu jakéhokoliv závodu rallye, ať se jedná o sprint nebo podnik v národním mistrovství, je to to nejvíce střežené tajemství, které znají do podrobností možná dva lidé. Můžeme jen říci, že rallye rozhodně není levnou záležitostí, a každým rokem si žádá více prostředků.

Velmi zajímavým bylo provedení dotazníkového šetření, přičemž se v odpovědích objevovaly velmi reálné a kritické názory, se kterými se bude dále pracovat. Snahou každého organizačního výboru je připravit další ročník o něco lépe, nějakým způsobem ho vylepšit, a tyto názory uvedené anonymně k tomu mohou přispět.

Provedení rizikové analýzy nebylo jednoduché. Různorodost rizik a zejména jejich počet začal velmi narůstat s každým dalším možným scénářem či hrozbou. Nakonec byla vybrána ty nejčastější rizika, se kterými se potýká nejspíš každá soutěž. Dle dostupných informací poté byly přiřazeny pravděpodobnosti a dopady u jednotlivých rizik a dle výsledného hodnocení vytipována největší rizika.

Pro tyto kritická rizika byly stanoveny návrhy řešení snižování zejména jejich vzniku. Uvedené návrhy, jsou dle konzultace velmi reálné a proveditelné. Zejména co se týče zavedení větší systematičnosti do proškolení pořadatelů a vytváření jejich databáze. S velkou pravděpodobností bude tento návrh v určité počáteční zjednodušenější „testovací“ podobě zaveden u jedné soutěže zařazené mezi sprinty.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- 1) RAIS, Karel. *Risk management: studijní text pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 152 s. ISBN 978-80-214-3510-0. s. 48
- 2) DOLEŽAL, Jan, Pavel MÁCHAL a Branislav LACKO. 2012. *Projektový management podle IPMA. 2., aktualiz. a dopl. vyd.* Praha: Grada, 526 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4275-5. s. 85
- 3) TEJNOR, Antonín. 1962. *Několik odborných názvů ze světa motorů*. Naše řeč [online]. (45) [cit. 2015-05-14]. ISSN 0027-8203. Dostupné z: <http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=4892>
- 4) AUTOKLUB ČR. *Národní sportovní řády 2015* [on line]. [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://autoklub.cz/text/69-narodni-sportovni-rady.html>
- 5) Zákon č. 13/1997 Sb., *o pozemních komunikacích*. In: Sběrka zákonů 21. 2. 1997. § 25 odst. 6 písm. e) Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>
- 6) Vyhláška č. 104/1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In: Sběrka zákonů 23. 4. 1997. § 39 Dostupné z: <https://portal.gov.cz/>
- 7) AUTOKLUB ČR. *Manuál pro obce – rally 2014* [on line]. [cit. 2015-05-15]. Str. 8 Dostupné z: <http://www.autoklub.cz/dokument/4321-manual-pro-obce.htm>
- 8) Zákon 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů
- 9) Barum Czech Rally Zlín. *Barum Czech Rally Zlín* [online]. [cit. 2015-05-15]. Dostupné z: <http://www.czechrally.com/>
- 10) NOVOTNÝ, Pavel. 1979. *Rallye: Kniha o automobilových soutěžích*. Praha: Olympia. s. 16
- 11) The Royal Automobile Club. *Bonhams London to Brighton Veteran Car Run* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.veterancarrun.com/event-info>
- 12) LASÍK, Jindřich. *Herkomerova jízda - návrat starých časů*. *Autokaleidoskop.cz* [online]. 2009 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.autokaleidoskop.cz/Historie/Herkomerova-jizda-navrat-starych-casu/>

- 13) *Martinprokop.com* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.martinprokop.com/team>
- 14) AUTOMOBILE CLUB DE MONACO. *Rallye Monte-Carlo Historique*
- 15) Czechs4monte.cz. PISTULKA, Ivan. *Czechs4monte.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://czechs4monte.cz>
- 16) ewrc-results.com. WANKA, Tomáš. *ewrc-results.com* [online]. 2015 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.ewrc-results.com/season.php>
- 17) WRC. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/World_Rally_Championship
- 18) KRÁLÍK, Jan. 2012. *Automobilové a motocyklové závody*. Vyd. 1. a Litomyšli: Paseka, 207 s. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-256-3. s. 26
- 19) FORST, Michal. 2014. *Historie české rally: pohled do minulosti automobilových soutěží*. 1. vyd. Brno: CPress, 159 s. ISBN 978-80-264-0518-4., s. 6
- 20) *Rally-jeseniky.cz* [online]. 2013 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.rally-jeseniky.cz/aktuality/o-rally-jeseniky/>
- 21) VYDRA, Pavel a Jan SPLÍDEK. *Rallye Bohemia*. Vyd. 1. Praha: Computer Press, 2002, viii, 136 s. Auto-moto-hobby. ISBN 80-7226-741-8. s. 3
- 22) CEKOTA, David. *Valaska.cz* [online]. 2008 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.valaska.cz/>
- 23) VYDRA, Pavel, Hubert PROCHÁZKA a Bronislav RŮŽIČKA. *Rally Šumava: od roku 1964 po současnost*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, 192 s. Auto-moto-hobby. ISBN 80-251-0758-2. s. 11, 24-49, 141, 152
- 24) KLÍMA, Martin. *Rallye Český Krumlov. Rallye Český Krumlov* [online]. 2015 [cit. 2015-05-19]. Dostupné z: <http://www.rallyekrumlov.cz/cz/historie/2014>
- 25) Rally Příbram. *Rally Příbram* [online]. 2013 [cit. 2015-05-23]. Dostupné z: <http://www.rally-pribram.cz/historie.html>
- 26) Podkopná Lhota. *Podkopná Lhota* [online]. 2015 [cit. 2015-05-23]. Dostupné z: http://podkopnalhota.cz/?page_id=1260

- 27) Rally Vyškov. *Rally Vyškov* [online]. 2013 [cit. 2015-05-24]. Dostupné z: <http://www.rallyvyskov.cz/rallyvyskov/2014/history.htm>
- 28) *Rally-mania.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-05-24]. ISSN 1802-1352. Dostupné z: <http://www.rally-mania.cz/news.php?id=5934>
- 29) Autoklub Vsetín - město v AČR. *Autoklub Vsetín - město v AČR* [online]. 2014 [cit. 2015-05-24]. Dostupné z: <http://www.vsetinrally.cz/historie/>
- 30) List of fatal WRC accidents. Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2015-05-25]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/Fatal_WRC_accidents

SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obrázek 1: Systém soutěží v ČR (zdroj: vlastní zpracování) 18
- Obrázek 2: Organizační struktura autoklubu pro závod (zdroj: vlastní zpracování).... 22

SEZNAM TABULEK

- Tabulka 1: Způsoby snižování rizika 11
- Tabulka 2: Hodnocení v jednotlivé rallye M ČR 19
- Tabulka 3: Hodnocení jednotlivých rallye Rallysprint série 20
- Tabulka 4: Harmonogram činností (zdroj: vlastní zpracování) 29
- Tabulka 5: Soutěže dle zařazení (zdroj: vlastní zpracování) 49
- Tabulka 6: Přehled smrtelných nehod v ČR (zdroj: vlastní zpracování) 80
- Tabulka 7: Přehled smrtelných nehod WRC (zdroj: wikipedie) 82
- Tabulka 8: Pravděpodobnost vzniku rizika (zdroj: vlastní zpracování) 96
- Tabulka 9: Dopad rizika (zdroj: vlastní zpracování) 96
- Tabulka 10: Hodnota rizika (zdroj: vlastní zpracování) 97
- Tabulka 11: Vztahová tabulka pravděp. a dopadu rizika (zdroj: vlastní zpracování) .. 97
- Tabulka 12: Identifikace rizik (zdroj: vlastní zpracování) 98
- Tabulka 13: Kvantifikace rizik (zdroj: vlastní zpracování) 100
- Tabulka 14: Možnosti snížení rizika (zdroj: vlastní zpracování) 102

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Údaje o soutěži - Rallye Šumava Klatovy (zdroj: vlastní zpracování)	51
Graf 2: Údaje o RZ – Rallye Šumava (zdroj: vlastní zpracování).....	52
Graf 3: Údaje o posádkách - Rallye Šumava (zdroj: vlastní zpracování).....	53
Graf 4: Údaje o soutěži - Rallye Český Krumlov (zdroj: vlastní zpracování).....	54
Graf 5: Údaje o RZ - Rallye Český Krumlov (zdroj: vlastní zpracování).....	55
Graf 6: Údaje o posádkách - Rallye Český Krumlov (zdroj: vlastní zpracování)	55
Graf 7: Údaje o soutěži - Rally Hustopeče (zdroj: vlastní zpracování).....	56
Graf 8: Údaje o RZ - Rally Hustopeče (zdroj: vlastní zpracování)	57
Graf 9: Údaje o posádkách - Rally Hustopeče (zdroj: vlastní zpracování)	57
Graf 10: Údaje o soutěži - Rally Bohemia (zdroj: vlastní zpracování)	59
Graf 11: Údaje o RZ - Rally Bohemia (zdroj: vlastní zpracování).....	59
Graf 12: Údaje o posádkách (zdroj: vlastní zpracování)	60
Graf 13: Údaje o soutěži - Barum Rally (zdroj: vlastní zpracování).....	61
Graf 14: Údaje o RZ – Barum Rally (zdroj: vlastní zpracování)	62
Graf 15: Údaje o posádkách – Barum Rally (zdroj: vlastní zpracování).....	62
Graf 16: Údaje o soutěži - Rally Příbram (zdroj: vlastní zpracování).....	63
Graf 17: Údaje o RZ - Rally Příbram (zdroj: vlastní zpracování)	64
Graf 18: Údaje o posádkách - Rally Příbram (zdroj: vlastní zpracování)	64
Graf 19: Údaje o soutěži - Rallysprint Kopná (zdroj: vlastní zpracování)	66
Graf 20: Údaje o RZ - Rallysprint Kopná (zdroj: vlastní zpracování)	66
Graf 21: Údaje o posádkách - Rallyspint Kopná (zdroj: vlastní zpracování).....	67
Graf 22: Údaje o soutěži - Rally Vyškov (zdroj: vlastní zpracování)	68
Graf 23: Údaje o RZ - Rally Vyškov (zdroj: vlastní zpracování).....	68
Graf 24: Údaje o posádkách - Rally Vyškov (zdroj: vlastní zpracování).....	69
Graf 25: Údaje o soutěži - Rally Agropa (zdroj: vlastní zpracování).....	70
Graf 26: Údaje o RZ - Rally Agropa (zdroj: vlastní zpracování)	70
Graf 27: Údaje o posádkách - Rally Agropa (zdroj: vlastní zpracování)	71
Graf 28: Údaje o soutěži - Rally Jeseníky (zdroj: vlastní zpracování)	72
Graf 29: Údaje o RZ - Rally Jeseníky (zdroj: vlastní zpracování)	72
Graf 30: Údaje o posádkách - Rally Jeseníky (zdroj: vlastní zpracování).....	73
Graf 31: Údaje o soutěži - Rally Vsetín (zdroj: vlastní zpracování)	74
Graf 32: Údaje o RZ - Rally Vsetín (zdroj: vlastní zpracování).....	74
Graf 33: Údaje o posádkách - Rally Vsetín (zdroj: vlastní zpracování).....	75
Graf 34: Srovnání délek soutěží MMČR (zdroj: vlastn zpracování).....	76
Graf 35: Výtěžnost tratí a úspěšnost posádek MMČR (zdroj: vlastní zpracování)	77

Graf 36: Průměrné počty havárií MMČR (zdroj: vlastní zpracování).....	77
Graf 37: Srovnání délek soutěží a RZ RSS (zdroj: vlastní zpracování)	78
Graf 38: Výtěžnost tratí a úspěšnost posádek RSS (zdroj: vlastní zpracování)	78
Graf 39: Průměrný počet havárií RSS (zdroj: vlastní zpracování)	79
Graf 40: Rozdělení respondentů dle pohlaví (zdroj: vlastní zpracování)	84
Graf 41: Rozdělení respondentů dle věku	85
Graf 42: Definování vztahu k rallye (zdroj: vlastní zpracování).....	85
Graf 43: Četnost návštěv soutěží rallye (zdroj: vlastní zpracování).....	86
Graf 44: Typy navštěvovaných podniků (zdroj: vlastní zpracování)	87
Graf 45: Pravidelnost sledování rallye zpravodajství (zdroj: vlastní zpracování).....	88
Graf 46: Hodnocení objektivit zpravodajství o rallye (zdroj: vlastní zpracování)	89
Graf 47: Rozložení odpovědí otázka č. 13 (zdroj: vlastní zpracování)	90
Graf 48: Do jaké míry souhlasíte s tvrzeními (zdroj: vlastní zpracování).....	91
Graf 49: Postoj k chování médií: Lopeník 2012 (zdroj: vlastní zpracování)	91
Graf 50: Do jaké míry souhlasíte s tvrzeními (zdroj: vlastní zpracování).....	92
Graf 51: Navštívili byste rallye se svými dětmi? (zdroj: vlastní zpracování)	93
Graf 52: Způsob výběru místa pro sledování rallye (zdroj: vlastní zpracování)	93

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA 1: Přehledové tabulky vybraných soutěží M ČR za období 2006 – 2014

PŘÍLOHA 2: Přehledové tabulky vybraných soutěží RSS ČR za období 2006 - 2014

PŘÍLOHA Č. 1

PŘEHLEDOVÉ TABULKY VYBRANÝCH SOUTĚŽÍ M ČR ZA OBDOBÍ 2006 – 2014

Vysvětlivky popisu sloupců:

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 1 | sezóna (rok, ve kterém se podnik konal) | 11 | celkový čas vítěze |
| 2 | pořadí v MMČR | 12 | průměrný čas na jednu RZ vítěze |
| 3 | celková délka soutěže | 13 | průměrná rychlost vítěze za soutěž |
| 4 | celková délka rychlostních zkoušek | 14 | počet startujících |
| 5 | poměr mezi celk. délkou a celk. délkou RZ | 15 | počet v cíli |
| 6 | počet rychlostních zkoušek | 16 | poměr startujících / v cíli |
| 7 | počet RZ v etapě 1 / etapě 2 | 17 | počet udělených penalizací |
| 8 | průměrná délka RZ | 18 | počet odstoupených posádek |
| 9 | délka nejkratší RZ v soutěži | 19 | počet havárií |
| 10 | délka nejdelší RZ v soutěži | |  smrtelné nehody, soutěž zrušena |

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Raliye Šumava Klatovy	2006	2	741,37	205,89	27,77	19	13/6	10,84	4,50	19,65	2:24:55,3	0:13:22,4	85,2	87	71	81,61	21	16	8
	2007	2	641,86	203,56	31,71	19	7/12	10,71	7,02	15,72	2:05:52,9	0:11:45,0	97,0	60	41	68,33	27	19	4
	2008	3	721,25	213,63	29,62	16	9/7	13,35	6,15	24,66	1:57:30,6	0:08:48,1	109,1	62	31	50,00	3	31	6
	2009	2	651,58	209,39	32,14	15	10/5	13,96	5,31	21,85	1:57:46,8	0:08:26,2	106,6	61	39	63,93	9	22	5
	2010	2	603,94	181,56	30,06	15	7/8	12,10	7,11	17,90	1:36:31,8	0:07:58,5	112,9	49	29	59,18	8	20	2
	2011	2	565,07	184,18	32,59	13	5/8	14,17	10,37	17,97	0:00:00,0	0:00:00,0	0,0	48	43	89,58	3	5	2
	2012	3	570,66	175,68	30,79	15	7/8	11,71	8,31	20,17	1:34:07,3	0:08:02,2	112,0	40	23	57,50	4	17	2
	2013	2	579,33	169,82	29,31	15	7/8	11,32	7,69	18,60	1:30:38,7	0:08:00,4	105,4	39	29	74,36	3	10	1
	2014	3	572,11	161,54	28,24	13	5/8	12,43	6,54	16,81	1:32:26,5	0:07:26,4	104,3	33	24	72,73	2	9	5

	∅	2	627,46	189,47	30,25	16		12,29	7,00	19,26	1:37:45,5	0:08:12,1	92,50	53	37	68,58	9	17	4
--	---	---	--------	--------	-------	----	--	-------	------	-------	-----------	-----------	-------	----	----	-------	---	----	---

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Rallye Český Krumlov	2006	4	691,21	192,57	27,86	12	4/8	16,05	5,73	30,00	1:57:20,9	0:07:18,8	106,3	82	55	67,07	10	26	4
	2007	3	663,94	215,16	32,41	14	7/7	15,37	3,08	29,81	2:01:28,4	0:07:54,2	106,3	67	48	71,64	5	18	7
	2008	4	539,74	185,08	34,29	14	7/7	13,22	3,08	24,36	1:47:35,2	0:08:08,3	105,1	82	44	53,66	20	37	9
	2009	3	503,85	183,22	36,36	12	5/7	15,27	3,08	25,51	1:41:35,2	0:06:39,2	105,9	76	44	57,89	14	32	11
	2010	3	505,2	180,78	35,78	12	5/7	15,07	3,08	27,55	1:37:45,2	0:06:29,3	104,8	73	47	64,38	14	26	7
	2011	3	607,03	189,5	31,22	12	5/7	15,79	3,18	24,52	1:51:44,7	0:07:04,6	100,4	70	43	61,43	16	27	7
	2012	4	549,44	178,7	32,52	14	7/7	12,76	3,08	24,52	1:39:59,7	0:07:50,0	108,7	75	48	64,00	16	27	7
	2013	3	601,55	172,24	28,63	14	7/7	12,30	2,18	19,12	1:41:22,0	0:08:14,4	100,4	76	48	63,16	12	28	7
	2014	2	568,47	169,1	29,75	14	7/7	12,08	3,08	19,12	1:35:40,3	0:07:55,2	104,3	80	52	65,00	25	28	6
	∅	3	581,16	185,15	32,09	13		14,21	3,29	24,95	1:46:03,5	0:07:30,4	104,69	76	48	63,14	15	28	7

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Rally Hustopeče	2006	zařazen do sprintů																	
	2007	2	273,78	125,31	45,77	10	2/8	12,53	8,7	14,98	1:11:56,3	0:05:44,4	104,5	75	54	72,00	18	21	6
	2008	5	393,31	189,69	48,23	14	6/8	13,55	10,35	21,88	1:51:32,0	0:08:13,9	102,0	51	25	49,02	7	26	6
	2009	4	415,07	193,59	46,64	17	9/8	11,39	5,82	18,76	1:48:37,8	0:09:32,4	106,9	67	32	47,76	10	35	3
	2010	4	486,63	181,50	37,30	14	8/6	12,96	6,15	18,51	1:31:36,7	0:07:04,0	106,7	42	25	59,52	4	17	5
	2011	4	499,34	172,94	34,63	12	4/8	14,41	9,58	18,33	1:36:25,7	0:06:41,5	107,6	52	32	61,54	4	20	6
	2012	5	471,04	170,34	36,16	12	4/8	14,20	9,56	18,43	1:25:39,8	0:06:02,1	113,2	80	45	56,25	19	35	6
	2013	4	495,26	174,76	35,29	12	4/8	14,56	8,99	17,5	1:38:24,7	0:06:45,4	106,5	71	30	42,25	16	41	3
	2014	4	289,10	159,44	55,15	10	4/6	15,94	13,06	17,43	1:22:15,4	0:05:09,5	106,8	50	34	68,00	15	16	3

	∅	4	415,44	170,95	42,40	13		13,69	9,03	18,23	1:33:18,5	0:06:54,2	106,78	61	35	57,04	12	26	5
--	---	---	--------	--------	-------	----	--	-------	------	-------	-----------	-----------	--------	----	----	-------	----	----	---

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Rally Bohemia	2006	5	608,72	247,88	40,72	14	10/4	17,71	2,40	28,42	2:30:40,9	0:08:30,6	98,7	96	65	67,71	17	31	9
	2007	4	669,65	249,49	37,26	12	8/4	20,79	2,40	40,13	2:30:31,3	0:07:14,4	99,5	69	48	69,57	12	21	8
	2008	7	663,56	222,08	33,47	14	8/6	15,86	2,40	30,70	2:10:36,6	0:08:14,0	102,0	74	31	41,89	12	42	8
	2009	7	222,81	60,12	26,98	5	5/0	12,02	4,80	16,77	0:35:19,4	0:02:56,3	96,8	49	40	81,63	2	9	0
	2010	5	780,17	227,56	29,17	16	10/6	14,22	2,40	28,41	2:03:35,7	0:08:41,4	102,5	103	57	55,34	26	46	10
	2011	5	732,93	193,41	26,39	15	9/6	12,89	2,40	28,41	2:01:00,3	0:09:23,1	94,9	80	38	47,50	6	42	11
	2012	6	701,51	197,68	28,18	16	9/7	12,36	3,00	22,42	0:00:00,0	0:00:00,0	0,0	94	0	0,00	0	0	1
	2013	5	683,9	190,28	27,82	18	13/5	10,57	1,81	27,76	1:54:41,5	0:10:51,0	99,5	51	31	60,78	10	19	11
	2014	5	516,81	150,66	29,15	12	5/7	12,56	2,47	19,70	1:30:36,1	0:07:13,0	99,8	55	36	65,45	8	19	4
	∅	5	620,01	193,24	31,02	14		14,33	2,68	26,97	1:41:53,5	0:07:00,4	88,19	75	38	54,43	10	25	7

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Barum Rally	2006	6	602,52	259,23	43,02	15	9/6	17,28	5,52	28,51	2:31:11,0	0:08:44,9	102,9	103	62	60,19	12	41	9
	2007	6	748,77	262,34	35,04	15	9/6	17,49	8,72	27,13	2:28:10,8	0:08:28,4	106,2	104	58	55,77	18	46	8
	2008	8	540,72	263,06	48,65	15	9/6	17,54	8,51	27,48	2:24:24,3	0:08:14,0	109,3	97	50	51,55	12	47	10
	2009	5	652,1	254,96	39,10	15	9/6	17,00	8,47	28,81	2:24:21,1	0:08:29,6	106,0	106	55	51,89	24	51	13
	2010	6	625,26	265,26	42,42	17	9/8	15,60	7,14	29,09	2:31:31,0	0:09:42,6	105,0	112	58	51,79	31	54	23
	2011	6	619,73	248,48	40,09	15	9/6	16,57	8,89	28,69	2:15:51,7	0:08:12,1	109,7	112	77	68,75	17	34	9
	2012	7	587,46	251,62	42,83	15	9/6	16,77	9,36	23,38	2:11:28,2	0:07:50,2	104,2	99	64	64,65	26	35	6
	2013	6	721,28	234,78	32,55	15	9/6	15,65	8,81	23,66	2:15:23,0	0:08:39,0	104,1	90	50	55,56	9	40	10
2014	6	642,28	237,33	36,95	15	9/6	15,82	8,82	22,82	2:16:28,7	0:08:37,6	104,3	105	58	55,24	26	45	7	

	∅	6	637,79	253,01	40,07	15		16,64	8,25	26,62	2:22:05,5	0:08:33,1	105,74	103	59	57,26	19	44	11
--	---	---	--------	--------	-------	----	--	-------	------	-------	-----------	-----------	--------	-----	----	-------	----	----	----

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Rally Příbram	2006	8	540,21	212,73	39,38	21	15/6	10,13	6,10	15,65	2:04:07,2	0:12:15,2	102,8	81	49	60,49	1	32	5	
	2007	7	438,24	180,22	41,12	15	5/10	12,01	6,10	20,65	1:47:38,7	0:08:57,6	100,5	67	50	74,63	4	16	3	
	2008	9	467,29	160,17	34,28	16	5/11	10,01	6,91	12,55	1:34:27,7	0:09:26,2	102,9	75	36	48,00	6	29	4	
	2009	6	564,39	170,01	30,12	18	6/12	9,45	5,14	13,61	1:31:22,8	0:09:40,5	111,6	80	37	46,25	6	34	2	
	2010	7	514,27	170,16	33,09	16	6/10	10,64	4,41	18,65	1:36:04,5	0:09:02,0	106,3	48	28	58,33	7	20	2	
	2011	7	580,89	160,78	27,68	14	6/8	11,48	5,34	22,44	1:31:11,8	0:07:56,5	105,8	107	40	37,38	14	66	2	
	2012	8	500,67	165,22	33,00	14	8/6	11,80	4,76	23,04	1:32:40,4	0:07:51,2	103,9	74	40	54,05	15	34	8	
	2013	7	494,47	134,36	27,17	14	8/6	9,60	4,93	13,85	0:00:00,0	0:00:00,0	0,0	113	0	0,00	0	0	1	
	2014	7	528,05	157,06	29,74	14	8/6	11,22	5,83	18,60	1:26:28,4	0:07:42,5	106,5	87	38	43,68	13	49	13	
	∅	7	514,28	167,86	32,84	16		10,70	5,50	17,67	1:27:06,8	0:08:05,7	93,37	81	35	46,98	7	31	4	

PŘÍLOHA Č. 2

PŘEHLEDOVÉ TABULKY VYBRANÝCH SOUTĚŽÍ RALLYSPRINT ZA OBDOBÍ 2006 – 2014

Vysvětlivky k popisu sloupců:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 sezóna (rok, ve kterém se soutěž jela) | 11 čas vítězné posádky |
| 2 pořadí v Mistrovství ČR v rallysprintu (nově RSS) | 12 průměrný čas na RZ vítěze |
| 3 celková délka soutěže | 13 průměrná rychlost vítěze za soutěž |
| 4 celková délka RZ | 14 počet startujících posádek |
| 5 trať bez RZ (tzv. přejezdy) | 15 počet posádek v cíli |
| 6 poměr celková délka / délka RZ | 16 poměr startující / posádky v cíli |
| 7 počet rychlostních zkoušek | 17 penalizovaných posádek |
| 8 průměrná délka rychlostních zkoušek | 18 odstoupených posádek |
| 9 délka nejkratší RZ | 19 havárie |
| 10 délka nejdelší RZ | |

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Rallysprint Kopná	2006	5	215,54	72,21	143,33	33,50	8	9,03	2,70	13,20	43:53,3	04:51,7	98,7	87	64	73,56	3	23	7
	2007	4	200,85	77,55	123,30	38,61	7	11,08	9,60	13,15	46:54,0	04:14,0	99,2	115	54	46,96	6	61	13
	2008	4	175,55	75,80	99,75	43,18	9	8,42	4,60	11,15	43:15,9	05:08,2	104,5	105	71	67,62	24	33	4
	2009	3	175,29	76,35	98,94	43,56	9	8,48	4,60	11,15	45:28,1	05:21,6	100,8	127	78	61,42	20	49	10
	2010	3	208,25	74,94	133,31	35,99	8	9,37	5,40	13,20	44:30,9	04:45,1	101,0	106	72	67,92	14	34	8
	2011	2	165,53	78,18	87,35	47,23	8	9,77	7,02	13,20	45:39,9	04:40,4	102,7	116	80	68,97	15	36	5
	2012	3	190,22	76,46	113,76	40,20	8	9,56	6,80	12,39	44:51,3	04:41,6	102,3	123	85	69,11	19	38	8
	2013	3	175,96	76,74	99,22	43,61	8	9,59	6,51	12,39	44:24,2	04:37,7	103,7	125	100	80,00	18	25	2
	2014	3	178,11	77,96	100,15	43,77	8	9,75	6,41	13,15	43:11,5	04:25,9	108,3	132	89	67,42	15	42	5
	∅	3	187,26	76,24	111,01	41,07	8	9,45	5,96	12,55	44:41,0	04:45,1	102,36	115	77	67,00	15	38	7

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
Rally Vyškov	2006	7	236,85	78,64	158,21	33,20	8	9,83	9,03	10,67	49:22,8	05:01,4	95,6	103	71	68,93	11	31	4	
	2007	4	404,32	131,38	272,94	32,49	13	10,11	7,43	13,10	1:07:30,7	06:40,8	108,6	74	57	77,03	10	14	4	
	2008	1	261,14	83,29	177,85	31,89	8	10,41	8,70	13,49	47:06,6	04:31,5	106,1	124	85	68,55	0	35	5	
	2009	6	295,83	77,44	218,39	26,18	8	9,68	8,70	10,52	44:54,1	04:38,3	103,5	108	71	65,74	11	36	6	
	2010	7	247,59	92,07	155,52	37,19	9	10,23	5,40	13,60	51:47,6	05:03,8	102,1	115	82	71,30	15	32	5	
	2011	<i>soutěž nebyla organizována z důvodu nezařazení do kalendáře FAS ČR</i>																		
	2012	0	202,49	68,70	133,79	33,93	7	9,81	5,92	15,37	43:06,5	04:23,5	956,0	58	45	77,59	8	12	2	
	2013	<i>soutěž nebyla organizována z důvodu nedostatku financí</i>																		
	2014	6	224,74	70,04	154,70	31,16	8	8,76	7,75	10,10	38:01,8	04:20,6	110,5	90	60	66,67	13	28	9	
	∅	4	267,57	85,94	181,63	32,29	9	9,83	7,56	12,41	48:50,0	04:57,1	226,06	96	67	70,83	10	27	5	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
Rally Agropa	2006	4	209,91	66,60	143,31	31,73	8	8,33	5,40	13,05	38:42,1	04:38,9	103,3	73	54	73,97	7	19	2	
	2007	5	248,97	64,34	184,63	25,84	8	8,04	5,40	13,05	35:57,0	04:28,2	107,4	92	67	72,83	0	25	6	
	2008	7		79,98	0,00	0,00	8	10,00	6,14	14,77	42:58,1	04:17,9	111,7	94	55	58,51	8	39	5	
	2009	<i>soutěž nebyla organizována</i>																		
	2010	6	277,65	79,11	198,54	28,49	9	8,79	5,51	13,28	46:46,4	05:19,3	101,5	104	65	62,50	11	39	10	
	2011	5	232,64	80,36	152,28	34,54	8	10,05	5,34	14,18	44:19,8	04:24,8	108,8	99	72	72,73	9	27	7	
	2012	6	253,58	80,74	172,84	31,84	8	10,09	5,05	16,17	43:08,1	04:16,4	112,3	115	83	72,17	19	32	10	
	2013	6	254,26	76,06	178,20	29,91	8	9,51	5,15	14,98	42:54,6	04:30,8	106,4	118	86	72,88	18	30	8	
	2014	6	252,09	74,72	177,37	29,64	8	9,34	5,12	14,98	41:59,5	04:29,8	106,8	130	88	67,69	25	42	6	
	∅	6	247	75,24	150,9	30,29	8	9,27	5,39	14,31	42:05,7	04:33,3	107,28	103	71	69,16	12	32	7	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Rally Jeseníky	2006	<i>soutěž nebyla organizována</i>																	
	2007	7	180,98	75,30	105,68	41,61	9	8,37	6,09	12,01	42:37,6	05:05,7	106,0	98	69	70,41	7	28	4
	2008	8	352,53	82,35	270,18	23,36	9	9,15	5,90	12,55	47:11,5	05:09,5	104,7	114	72	63,16	8	41	5
	2009	7	285,57	77,01	208,56	26,97	9	8,56	5,90	11,00	42:06,0	04:55,2	109,8	98	68	69,39	16	30	8
	2010	8	265,20	77,01	188,19	29,04	9	8,56	5,90	11,00	41:38,8	04:52,0	110,9	101	72	71,29	7	29	8
	2011	7	225,03	72,15	152,88	32,06	9	8,02	7,50	8,40	40:36,4	05:03,9	106,6	121	93	76,86	9	29	7
	2012	7	220,82	66,72	154,10	30,21	8	8,34	5,90	11,04	37:37,7	04:30,7	106,4	107	86	80,37	12	21	1
	2013	7	304,54	71,22	233,32	23,39	7	10,17	8,18	12,20	40:58,6	04:01,6	104,3	86	69	80,23	14	17	1
	2014	8	317,30	73,12	244,18	23,04	8	9,14	4,64	12,23	40:01,6	04:22,8	109,6	87	68	78,16	22	19	3
	∅	7	269	74,36	194,6	28,7	9	8,79	6,25	11,3	41:36,0	04:45,2	107,29	102	75	73,73	12	27	5
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Rally Vsetín	2006	9		54,27			6	9,05	8,09	10,00	43:38,6	04:49,5	74,6	78	46	58,97	7	29	8
	2007	5	437,05	125,02	312,03	28,61	12	10,42	7,32	14,05	52:15,8	05:01,0	98,1	72	51	70,83	12	21	4
	2008	9	299,67	81,51	218,16	27,20	8	10,19	7,44	11,58	42:08,2	04:08,1	105,5	104	82	78,85	18	22	4
	2009	8	188,20	73,15	115,05	38,87	8	9,14	6,80	11,80	42:39,7	04:39,9	102,9	88	67	76,14	10	21	7
	2010	9	180,48	73,15	107,33	40,53	8	9,14	6,80	11,80	40:48,2	04:27,7	107,6	96	77	80,21	14	19	1
	2011	8	249,81	78,32	171,49	31,35	8	9,79	8,05	12,65	42:46,3	04:22,1	109,9	114	72	63,16	19	40	9
	2012	8	226,40	67,00	159,40	29,59	7	9,57	8,05	11,04	37:23,4	03:54,4	107,5	107	79	73,83	10	28	7
	2013	8	268,68	70,52	198,16	26,25	7	10,07	7,23	12,00	40:58,3	04:04,0	103,3	129	86	66,67	19	43	5
	2014	8	202,72	70,14	132,58	34,60	8	8,77	7,23	10,68	39:30,8	04:30,4	106,5	116	92	79,31	18	23	4
	∅	8	256,6	77,01	176,8	32,1	8	9,57	7,45	11,73	42:27,7	04:23,5	101,77	100	72	72,00	14	27	5