

Nepomucké noviny

číslo 7 / červenec 2021 / ročník XXX

zdarma



6 / Eva Urbanová vzdala hold
Janu Nepomuckému

14 / Téma: Zhodnocení oslav
300. výročí blahorečení
sv. Jana Nepomuckého

20 / Rozhovor s Martinem Kašem,
předsedou Automotoklubu Nepomuk

Každé závody jako by vlily novou krev do žil

Rozhovor s Martinem Kašem, předsedou Automotoklubu Nepomuk

Text: Karel Baroch

Foto: Pavel Jiran, archiv Martina Kaše

Činnost Automotoklubu Nepomuk značně přesahuje nepomucký region. AMK, založený roku 1946, je známý v celém motoristickém světě. Pořádá několik mezinárodních závodů v sajdkárcrossovi a motokrossovi, z nichž nejvýznamnější je Mistrovství světa sajdkárcar. Do podvědomí nepomuckých je zapsán především tradičním Nepomuckým trojúhelníkem, který se jezdí s přestávkami již od roku 1948. S novým předsedou spolku panem Martinem Kašem jsem si povídal v jejich spolkové klubovně.

Před nedávnem jste se, pane Kaše, stal předsedou Automotoklubu Nepomuk. Co to pro vás znamená?

No, není to nějaká leccjaká věc. Po půl roce si to ve mně už trochu sedlo, ale stále objevuji – a dlouho ještě budu – všelijaké souvislosti. Jak organizační, tak i vztahové a mezilidské. Jsem tady v revíru pořád ještě čerstvá náplava, i když je pravda, že moje usazování se je od začátku dost intenzivní. Bydlím s rodinou v Kramolíně, což je pro roli předsedy nejlepší adresa. Ta funkce samotná je o odpovědnosti a odvaze zároveň, přeci jen je to spolek fungující 75 let, má za sebou obrovské množství závodů na hlíně, asfaltu a kamenech a i díky tomu všemu je role předsedy o jakémsi společenském postavení. Dva roky bylo ve vzduchu, že Honza Polívka bude chtít někdy skončit a že to někdo bude muset vzít po něm. Už ten samotný fakt, převzít něco – cokoliv – po Honzovi, je nadmíru zavazující. Vždyť on je otcem kramolínského závodistiště a jeho značku Japokra, která mimochodem stále žije, zná v sajdkárcrossovi úplně každý. Ničemně Honzovo rozhodnutí rezignovat na konci prosince a moje následné zvolení novým předsedou byl takový malý kulový blesk. Vletěl jsem do toho po hlavě, ale to už tak holt někdy musí být, aby o tom člověk neměl moc času přemýšlet. Automotoklub je teď na začátku nové éry. Je třeba hodně změn, zároveň ale chci respektovat tradice. Je to velká výzva, téměř nekonečný prostor pro realizaci. Zcela zásadně to stojí na vůli chtít posunout klub dál, využívat možností, které kolem nás jsou. Samotné závodistiště v Kramolíně má

neskutečný potenciál. Ale abych odpověděl na vaši otázku – je to pro mě v první řadě čest.

Jestliže jste se stal předsedou AMK, tak předpokládám, že máte k motorismu a k technice vůbec kladný vztah.

Od malička to mám v krvi. Vyrůstal jsem na statku, ale místo koní jsem se spíš vždycky zajímal o stroje a techniku, kterou jsme tam měli. Jako mladý jsem chtěl strašně jezdit motokros, ale nebyly na to peníze. Později v 16 letech jsem se dostal mezi lidi, kteří pomáhali s organizací motokrosu v Kříděch u Břas, a já tam začal jezdit mávat, na 30 let staré Číze koupené z brigády. (Tenkrát se na ty motorky koukalo jako na vykopávky, dneska stojí majlant.) Spal jsem tam ve stanu, bylo mi úplně jedno, jaké je počasí, pro mě bylo hlavní, že jsem tam. V tom světě. Že sedím večer před závodem u piva se starými pardály, kteří vzpomínají, jak kdysi tuto a tamto... Poznal jsem tam Jirku Churavého a až později zjistil, kdo to vlastně je, když o něm vyšel článek, dodnes ho mám schovaný. V jednadvaceti jsem si pak koupil velkou silniční motorku. Byla to Yamaha FZ6, silniční cestovní, ale nechala se i povodit v tempu a já tak získával vztah k asfaltu. No a pak tady v Kramolíně jsem si pořídil krosku. Ten dětský sen, na který se občas musí chvíli počkat. Třeba 20 let. Zásadní ale bylo moje první setkání se sajdkárcrossovi – Mistrovství světa 2018. Je mi záhadou, že do té doby mi tenhle sport zcela unikl a poznal jsem ho až po nastěhování do Kramolína. A rovnou



v tom nejlepším podání světové špičky. Kdo neviděl, nepochopí. Z celého seriálu je kramolínská trať nejrychlejší. Tempo, jakým se po ní posádky ženou, vám prostě učaruje. Navíc tím, že na motorce jedou dva, získává tento sport úplně jiný rozměr například oproti sólo motokrosu. Netrvalo tedy dlouho a začal jsem jezdit jako spolujezdec, ovšem velmi příležitostně a stále na úrovni začátečníka. Je to ale jedinečný zážitek.

Takže k aktivitám AMK – ať už je to na blátě, nebo na silnici, všude mám nějakou vnitřní vazbu.

Hovořil jste o kramolínském závodisti. Řekněte mi o něm něco.

To je vlastní svět. Byl jste tam někdy sám? Zkuste si o samotě stoupnout na startovací žebřík. Ucítíte tak silnou atmosféru, to místo je nabitě adrenalinem, odvahou a zároveň sebezapřením. Celý areál je na skalnatém kopci, což je za odměnu i za trest zároveň. Ta odměna je v atraktivitě trati pro jezdce a diváky, převýšení 70 m nabízí skutečný terén a trať je krásně fotogenická, jsou tam úžasné výhledy. Je to však vykoupené tím trestem, který přijde při každém dešti. Veškeré úsilí o technickou přípravu dráhy se vám klidně během půl hodiny splaví dolů. To pak jenom stojíte a koukáte, jak vám ty tisícovky tečou vymletou strouhou do údolí. Málokdo si tyhle vazby uvědomí, ale jsou to vlastnosti, které znamenají velké náklady při přípravě trati na závody. Každé jaro tak začnete tím, že rozvozíte desítky Tater hlíny a šup, už jste tam za kilo. Ta reže je obrovská. Je řada jiných motokrosových tratí, které vznikly navožením krtinců na

rovnou louku. Tu pak třikrát objedná traktor s disky a mají hotovo. Kramolín je v tomhle ohledu úplně jiná dimenze. A velmi jsem se divil, že taková trať, kde se jezdí závody na úrovni mistrovství světa, nemá vlastní buldozer. To je jedna z věcí, kterou mám na seznamu nějak vyřešit.

Oproti tomu trialová část areálu je na údržbu téměř bez práce. Někam postavíte obrovské kameny, a i kdyby trakaře padaly, pořád tam stojí. Jenom sekáte kopřivy a občas někde sundáte mech.

Loni to bylo 50 let, co je areál v provozu. Žádné oslavy jsme ale nedělali, kvůli covidu jsme byli rádi aspoň za jedny závody na konci prázdnin. Letos bych to chtěl napravit a spojit třeba s ukončením sezóny.

Ještě doplním, že Honza Polívka zůstal členem výboru klubu a o správu závodistiště se stará hlavně on. Respektive společně si řekneme, co je třeba udělat, domluvíme se, kdo co zařídí a Honza pak zajistí realizaci. Navíc za to půl století, co se na kopci pohybuje, tam zná každý kámen a ví, co a jak se chová. Za tenhle jeho přínos jsem mu vděčný, protože já bych na to neměl čas.

Takže nehrozí, že by se v Kramolíně přestalo jezdit třeba Mistrovství světa?

Tak ta možnost tu vždycky je, že se to u nás nebude jezdit věčně. Máme výhodu v tom, že promotér celého seriálu je český tým WSC, takže domluva je o to snazší. Navíc pro ně je finančně výhodné dělat závody doma. Letos bude novinka v tom, že se



První trénink na sajdě, duben 2019



Yamaha FZ6, „která se nechala povodit v tempu“. Autodrom Sosnová

v České republice pojedou dva podniky, kromě Kramolína nově také v Jínině u Strakoníc. Kvůli několika změnám v kalendáři na nás vyšel termín v polovině října. Bude to poslední závod sezóny, na kterém se rozhodne o mistroví světa, takže očekávám hodně napínavý víkend a věřím, že se to projeví i na návštěvnosti. Před nějakou dobou byla mezi jezdci MS anketa a tahle trať byla na předních příčkách v oblíbenosti. Musíme držet krok a neustále zlepšovat zázemí pro jezdce i diváky. Jsou to různé detaily v oblasti bezpečnosti, ale také například vyvýšené věže pro kamery, místo pro velké gastrostany apod. Máme velký zájem zůstat v té mezinárodní elitě pořadatelů, kde se jezdí svět. Závodistiště historicky vzniklo pro sajdy, Kramolín je považován za kolébku sajdkárokrosu a naše účast v seriálu mistrovství světa je jakousi odměnou.

Co je třeba udělat pro to, abyste dostali do Kramolína ty největší hvězdy?

Tak ty české přijedou samy, stačí něco uspořádat (smích). A ty zahraniční – budeme-li se bavit o českém mistráku – přijedou na pozvánku, o což se postará buď Přemek Hájek z Autoklubu ČR, jenž má seriál na starosti, nebo Martin Beňa z WSC, který republiku sleduje z perspektivy světa a rád pomůže závod oživit, protože to je pro všechny strany dobrá příprava. Navíc zahraniční jezdci rádi využijí možnosti si zazávodit na trati, na které se zanedlouho poperou o světové body. To bylo krásně vidět teď v Jínině, kde téměř polovina posádek byla ze zahraničí. Což bylo hodně dobře, protože to domácí osazenstvo po pauze bohužel hodně prořídlo.

Mají některé posádky hvězdné manýry? Nějaká zvláštní přání?

Tak s tím jsem se setkal zatím jenom jednou. V roce 2019 jsem měl na starosti depo MS, což znamená na ty naše terasy vměstnat hodně přes stovku povozů, od dodávek a karavanů až po velké kamiony. Takže řešíte každý půlmetr, do toho se pořád přepínáte z češtiny do angličtiny a němčiny a každé auto doprovázíte, takže depem pěšky dvěstěkrát nahoru a dolů. To jenom tak na dokreslení nálady po dvou dnech. A v ten moment přijel snad jako poslední Holanďan Ben van den Bogaart. Dvojnásobný mistr světa jako spolujezdec a na svou práci fakt borec. A udělal tam takovou scénu, že prý jestli víme, kdo on je, a že ať mu tam koukáme udělat místo a kdesi cosi. Tak se někam vmáčknu, při tom někomu obsadil vyhrazené místo a já už jsem neměl sílu to řešit. Pár lidí mi pak potvrdilo, že se tak chová běžně. Nutno ale podotknout, že kramolínskou Grand Prix vyhráli a celkově jim patřilo druhé místo na MS 2019. Takže jak jsem říkal, na techniku jízdy borec, na techniku jednání...

Připravit trať na závody je jedna věc. Ale co se musí zařídit, aby závody proběhly tak, jak mají?

Dá se říct, že je to pro mě vše nové. Z minulosti mám nějaké ponětí, co je třeba zařídit, ale ten skutečný rozsah si uvědomuji až teď, kdy jde všechno přese mě. Momentálně běží příprava na

Nepomucký trojúhelník a tam je zapotřebí celá řada povolení pro možnost udělat závody ve městě. Uzavření komunikací, objízdné trasy, povolení akce atd. Máme štěstí na lidi, s nimiž jednáme na dotčených institucích. Ochotně nám pomáhají, za což jim děkuji. Můj obdiv tak mají všichni organizátoři podniků typu rally apod., kde to množství úřadů a institucí je násobně větší. Hlavně díky trojúhelníku si člověk uvědomí, jak snadné je udělat nějakou akci v Kramolíně, tedy ve vlastním uzavřeném areálu. Tam příprava obnáší zejména úpravu trati, tzn. rozvozit po dráze tu splavenou hlínu, buldozerem ji srovnat, všude všechno posekat, vykolíkovat závodní trať atd. Jen pro představu areál má včetně depa rozlohu přes devět hektarů a všechno ve svahu, o pohyb tedy není nouze. Pak musíte zajistit zdravotníky, hasiče pro kropení, občerstvení, pojištění, praporkáře (25 lidí, na svět dvojnásobek), časoměřiče atd. A nakonec počasí – neznámá proměnná, díky níž vyděláte nebo proděláte. Takže ono se řekne „uděláme motokros“...

Další důležitá věc jsou peníze. Bez nich to nejde...

Náš roční rozpočet je v řádech nižších jednotek milionů korun. To je docela dost peněz. Málokdo si dokáže představit nákladnost takových závodů. Například udělat trojúhelník znamená mít 400 tisíc, na svět sajdkár potřebujete cca milion a půl. Zásadní pro nás je zájem sponzorů zviditelnit se při našich akcích. Dále sledujeme možnosti, které nabízí Národní sportovní agentura. Ta nahradila Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy a slouží pro podporu sportu. A závěrem stejně jako řada dalších nepomuckých spolků rádi využíváme městské dotační programy, z nichž plyne finanční podpora jak pro závody (resp. pouze pro Nepomucký trojúhelník), tak pro chod klubu (opravy apod.). V našem ročním rozpočtu je to sice malý zlomek, vážíme si ale každé podpory.

Jednou z největších akcí AMK je již zmíněný Nepomucký trojúhelník...

Za tři čtvrtě století se z automotoklubu (ať už se v minulosti nazýval jakkoliv) stala nedílná součást města. Nepomucký trojúhelník je ikonická akce, která šíří věhlas města po celé Evropě. Tady je třeba to město brát nejen jako radnici, ale také obyvatele. Z dlouhodobého nadhledu řeknu, že spolupráce je velmi dobrá. Když potřebujeme na radnici pomoci se závody, vždycky se domluvíme. No a s občany – ve všech městech, kde se jezdí přírodní silniční okruhy, je to rozpoložení stejné. Někdo tomu fandí, někomu je to jedno a někomu to bytostně vadí. Naštěstí jsou ty první dvě skupiny ve většině a tahle úžasná akce, která vás svou atmosférou vtáhne do dávných časů, může nadále žít.

Nedílnou součástí AMK je kemp Nový rybník. Je to pro AMK finanční přínos?

To je kapitola sama pro sebe, to by vydalo na další rozhovor. Od letošního roku je tam jedna zásadní změna, a sice že jeho provoz nezajišťujeme přímo my, ale nájemce, který si kemp vzal do dlouhodobého

pronájmu. Ovšem je tam spousta práce a nutných investic, protože celý areál byl dlouho mimo zájem ho budovat a posouvat tak, aby šel s dobou. Zároveň také chci minimalizovat finanční závislost mezi kempem a AMK, která je vzájemná, avšak v posledních letech byl kemp k tíži automotoklubu. Jinými slovy to, co vydělá klub na kempu formou nájmu, aby se mohlo opět vrátit do kempu v podobě obnovy chat, vybavení atd. Ale je to dlouhodobý plán, v letošním roce to bude hodně strážlivé, protože je třeba primárně stabilizovat klub po finanční stránce. Nicméně už teď při návštěvě kempu uvidíte, že se tam něco děje a buduje, takže si přeju, aby ta nově nastavená symbióza nás a provozovatele fungovala zdárně a byla ku prospěchu všem.

Zmínil jste se, že nejste místní. Jak jste se rodinou sžili s Nepomuckem a jak se vám tady líbí?

Bydlel jsem už na hodně adresách včetně zahraničí a díky tomu vím, jak se pozná, že je člověk někde doma. V Kramolíně jsme to s manželkou cítili od první chvíle. Naše cesta sem je tak trochu osudová, protože ten náš statek byl na prodej už v roce 2012. Tehdy mě to oslovilo, ale hledali jsme něco trochu jiného. Občas jsem si na to místo vzpomněl, a když jsme tu samou chalupu našli v inzerátu o pár let později, nebylo absolutně co řešit. Jedno z nejlepších rozhodnutí, co jsme kdy udělali, a jsem vděčný za každý den tady. Domorodci si to možná ani neuvědomují, ale tím, jak je celá vesnice (vlastně i širší okolí) ovlivněna motosportem, navíc už tolik let, tak je to něco, co těm lidem tady dává takový nevidaný elán. Každé závody jakoby vlyly novou krev do žil. Protože jsou vesnice, na první pohled i třeba stejné co do počtu obyvatel, polohy, rozlohy, ale jsou prostě takové mdlé. Tady je to jiné. Přijdete do hospody – téma číslo jedna – motoriky. Potkáte známého ve městě – řešíte závody. Všichni se o to přinejmenším zajímají, ale spíš sami jezdí nebo aspoň něco mají doma. A když ne motoriku, tak závodní auto! Věk tady absolutně nehráje žádnou roli. Nikde jsem nepotkal tolik sedmdesátníků, kteří by byli v takové fyzické a mentální kondici. Neznám tady žádného, který by chodil s hůlkou. Nikdo si nestěžuje na nemoci, místo léků řeší, kde sehnat lepší píсты. To jsem poznal fakt až tady. Tolik na dokreslení vztahu Kramolín a motosport. Sem se buď narodíte a máte to v genech, nebo se sem přistěhujete, ale musíte vědět, do čeho jdete. Díky tomu, že se tu jezdí mistrovství světa sajdkár, zná tuhle naši malou českou vesnici tolik lidí napříč celou Evropou.

A Nepomuk? Obecně bych řekl, že jsou tu fajn lidi. Oni si to možná nemyslí, ale je mezi nimi dobře. Co bych si přál je větší život v centru, víc malých obchodů a služeb, které přitáhnou lidi. Náměstí je krásné, ale často prázdné.

Tak to jsem rád, že se vám u nás líbí, ale přece jen, je tady něco, co třeba postrádá vaše manželka a děti? Mám na mysli nějaké jiné využití, dětské kroužky...

Je pravda, že ty nejdůležitější věci, které tu manželce chyběly, což je sauna a kavárna (smích), tu v mezidobě vznikly. Já jsem si třeba doslova zhmotnil kyšický chleba. Měl jsem totiž dřív truhlárnu u Kyšic a hodně si ho oblíbil. Zpráva o podnikové prodejně v Nepomuku pak pro mě byla jako dar z nebes. A děti... Když o tom tak přemýšlím, tak každý jejich den je jeden velký kroužek, a to na žádný nechodí. Jsou jim tři a dva roky. Doma mají využití na zahradě, u zvířat, a když je vezmu s sebou na závodníště na tréninky, mám pak problém je po pěti hodinách dostat domů. Spíš vyhledáváme jejich vrstevníky, takže se zajímáme o nově vznikající spolek Spolu venku v Nepomuku, který už začíná dostávat nějaké konkrétní rysy.

Vaše záliby?

Většinu jsem už vlastně vyjmenoval. Mám rád svoji rodinu, naše zvířata, jízdu na motorce a čokoládu (smích). No a samozřejmě automotoklub, jinak by to nešlo dělat, kdyby to nebyla především záliba.

Tak s tou čokoládou jsme na tom stejně. Jaké jsou vaše plány a cíle v roli předsedy AMK?

Musíme trochu dohonit ostatní závodníště, s nimiž máme srovnání. Jsou to věci jako vlastní technika na úpravu trati, automatické kropení, lepší zázemí poskytované tribunou atd., ale hlavně je nezbytné omladit členskou základnu, resp. snížit věkový průměr lidí, podílejících se na údržbě areálu a přípravě závodů. Přál bych si, aby vznikla parta cca 5–10 mladých (nejen) kluků, kteří budou schopni se domluvit a iniciativně spolupracovat. On by dneska každý rád jezdil, ale postarat se „aby bylo“, to už moc ne. Což já to chápu, protože je pohodlnější někam přijet a zaplatit si to, ale musíme si uvědomit, že tahle dnešní základna starých pardálů to nebude mít chuť dělat věčně.

Dále jak jsem zmínil je oddělení vzájemné finanční závislosti klubu na kempu. Což v praxi znamená, že potřebujeme získat silné a stabilní sponzory. To se ale nestane úplně ze dne na den. Začíná to nastavením jasných konceptů partnerských spoluprací, čemuž se aktuálně věnuji.

Jaké úkoly vás čekají v nejbližší době?

Máme před sebou první letošní závody, kvůli covidu začínáme o čtvrt roku později. V sobotu 17. července bude přebor motokrosu, na přelomu prázdnin (31. 7. – 1. 8.) Nepomucký trojúhelník a týden na to (7.–8. 8.) Mistrovství Evropy v trialu. Osobně nemám moc rád, když jsou závody týden po sobě, ale někdy to prostě při tvorbě kalendářů nejde jinak. Do toho průběžně řeším operativu (typicky co je třeba zaplatit a z čeho to zaplatíme), pak téma sponzoři, no a pak průběžný rozvoj závodniště. Tady jsou to činnosti okamžité a budoucí. Ty okamžité jsou například, co se bude kde natírat, opravovat atd., to řešíme s Honzou Polívkou. A ty budoucí jsou nápady, které musí dozrát. Možnosti rozvoje areálu i klubu jako takového. S tím mi pomáhá manželka, je to vždycky takový brainstorming, má hodně dobré podněty a připomínky. Ostatně její podpora mojí činnosti je nadmíru zásadní a vážím si toho. Je to asi i těmi lety, kdy se mnou jezdila po závodech a různých moto akcích jako divák.

Co byste vzkázal čtenářům Nepomuckých novin?

Podporujte své děti a vnoučata v zálibě motosportu, protože jakmile je naučíte lásc ke motorům, už nikdy nebudou mít peníze na alkohol a drogy. Chodte na závody, a pokud byste měli chuť jakýmkoliv způsobem pomoci našemu spolku, určitě se na mě obraťte. Závěrem chci poděkovat těm obyvatelům, kteří závodům neholdují, za jejich pochopení a trpělivost – týká se to hlavně lidí z Nepomuka během Nepomuckého trojúhelníku, ale i z Kramolína, kterým vrčení na kopci možná někdy ruší siestu.

Pane Kaše, děkuji vám za rozhovor a přeji vám ve vaší nové funkci hodně úspěchů.

Já také děkuji a věřím, že se potkáme někde na závodech.

Martin Kaše se narodil 1. července 1987. Je ženatý, má dvě děti. Od března 2018 žije s rodinou v Kramolíně. Pracuje jako prodejce v Unibricku. V Automotoklubu Nepomuk je aktivní od března 2019 a od ledna 2021 je jeho předsedou.