

Příběhy Staré dámy

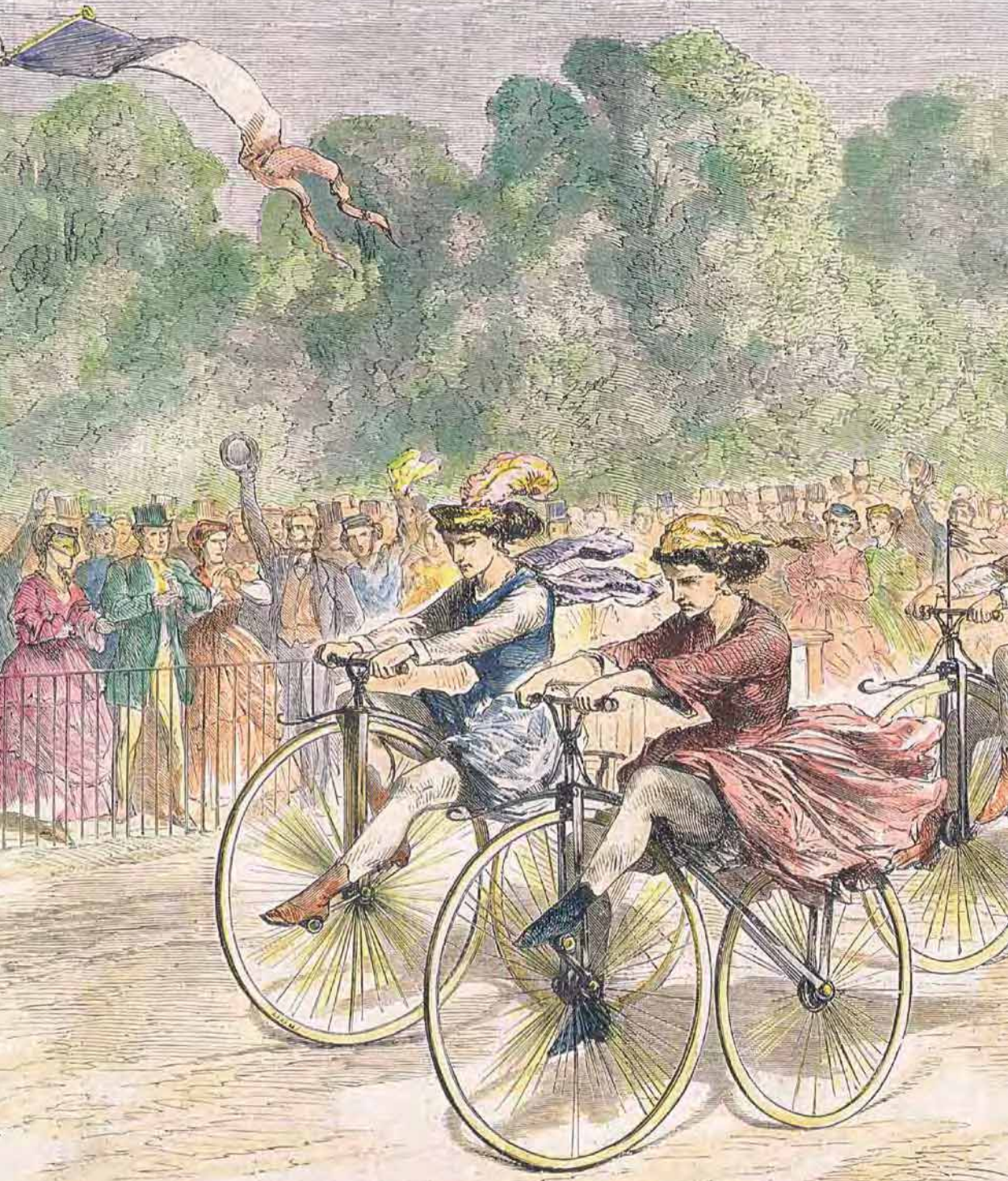
Tomáš Macek

PROSTOR

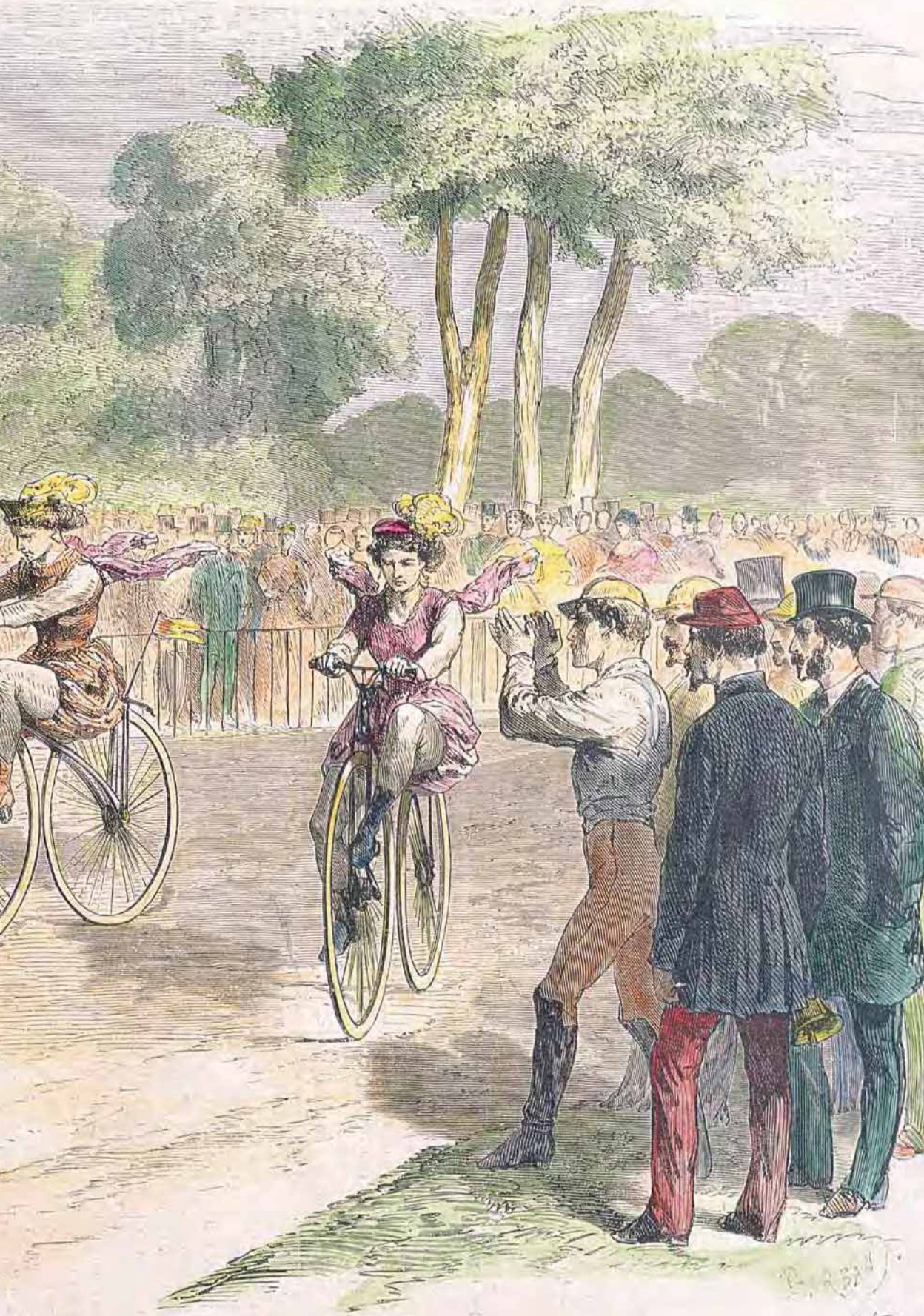
Sto ročníků Tour de France







GODEFRÖY DURAND.



Le
de TOUR
France
100

ŠKODA



PARTENAIRE OFFICIEL



ŠKODA



ŠKODA – hrdý partner bílého trikotu





Tomáš Macek
Příběhy Staré dámy
Sto ročníků Tour de France

PROSTOR

Le
de TOUR.
France
100





Předchozí dvoustrana

První vítěz. Maurice Garin, přezdíváný Bílý buldok, vyhrál premiérovou Tour de France v roce 1903 takřka o tři hodiny.

Nejslavnější vítěz. Eddy Merckx (v čele) byl na přelomu šedesátých a sedmdesátých let pětkrát dekorován šampionem Tour.

A strávil ve žlutém dresu lídra závodu více dnů než kdokoliv jiný.

Následující strana

Vítěz stého ročníku. Chris Froome, šampion jubilejní sté Tour, šlape ve žlutém dresu na legendární Mont Ventoux.



Příběhy Tomáš Macek Staré dámy

Sto ročníků Tour de France



© Tomáš Macek, 2015

© PROSTOR, 2015

Cover photos © isifa / Getty Images / Roger Violett

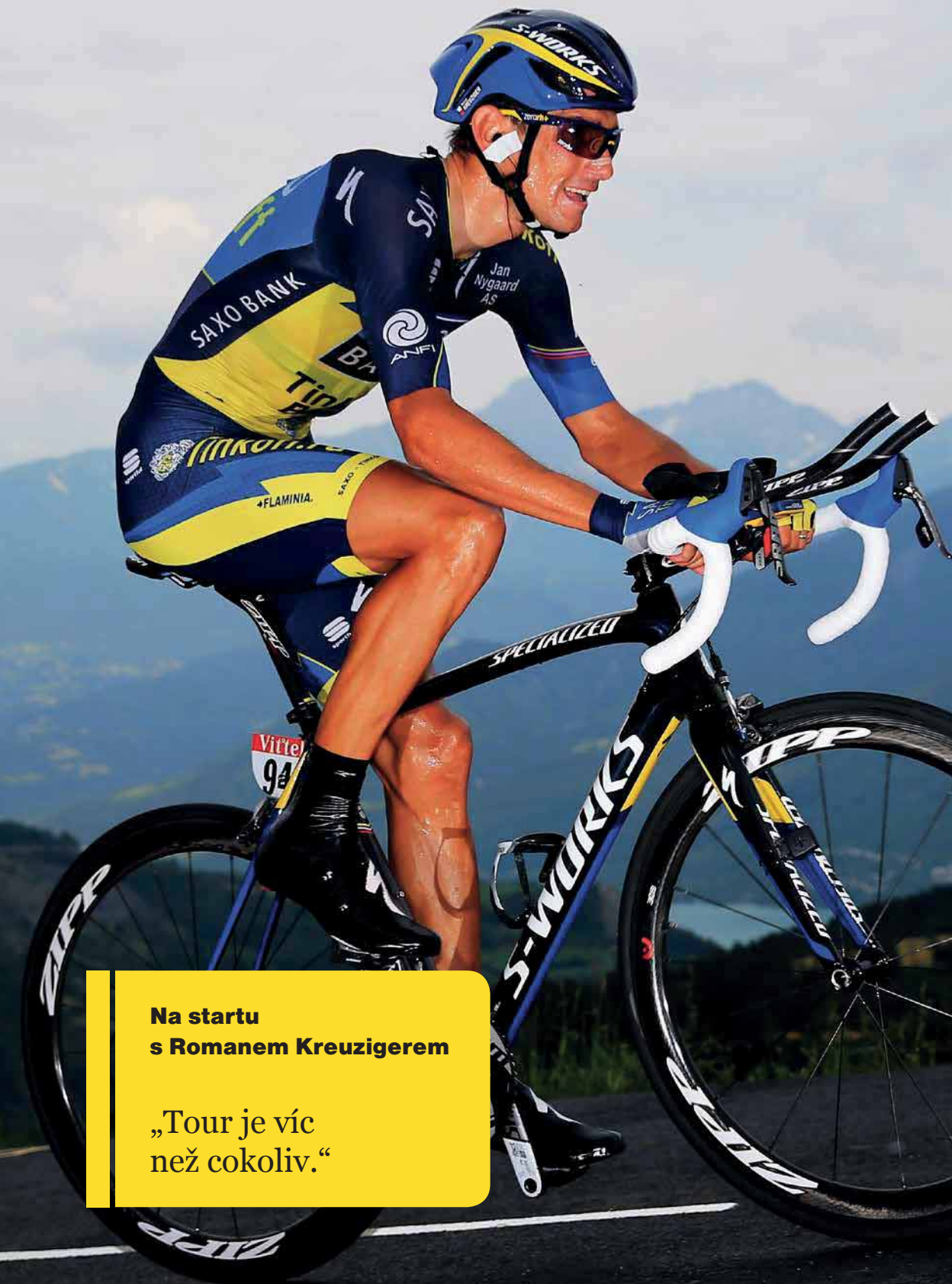
ISBN 978-80-7260-319-0

OBSAH

Na startu s Romanem Kreuzigerem „Tour je víc než cokoliv.“	16
prolog Bože, co to tam stojí?!? Osel přímo uprostřed cesty!	20
kapitola 1 Pohledte, měšťané. Toto je běhací stroj (1817–1895)	22–23
kapitola 2 Co že to navrhuješ? Tour de France? Pojďme raději na oběd (1894–1903)	32–33
kapitola 3 Divoký západ cyklistický. Tour je mrtva, vážení (1904–1905)	44–45
kapitola 4 Hledá se nový hrdina. Značka: Na kole (1905–1909)	54–55
kapitola 5 Kam? Do Pyrenejí? Sežerou je tam medvědi! (1910–1911)	66–67
kapitola 6 Děvče, zaveď mě do kovárny. Musím spravit kolo (1912–1914)	76–77
kapitola 7 Lidé se mi smějí. Pokřikují na mě kanárku (1914–1922)	88–89
kapitola 8 To je kokain pro naše oči a chloroform pro naše dásně (1923–1924)	98–99
kapitola 9 Bylo sebevražedné následovat Bottecchiu v horách (1924–1926)	108–109
kapitola 10 Adrienne, myslel jsem na tebe (1926–1929)	116–117
kapitola 11 Vy prokletí výrobci kol, vy jste odpovědní za nemoci Tour (1930)	126–127
kapitola 12 Národní tým Francie, velkovýroba šampionů všeho druhu (1931–1935)	138–139
kapitola 13 Vlak nejede. Ale Lapébie už projel. Spustíme závory (1935–1937)	150–151
kapitola 14 Nedotýkejte se ho. On je Bůh (1938)	162–163
kapitola 15 Le Patron (1939–1940)	172–173
kapitola 16 Musíš startovat. Jinak tě čeká gestapo (1940–1946)	182–183
kapitola 17 Spolupracuj, a dám ti sto tisíc franků (1946–1947)	192–193
kapitola 18 Gino, potřebujeme tě (1948–1950)	200–201
kapitola 19 Kovboj a elegán. Neutrální Švýcarsko útočí (1950–1951)	212–213

kapitola 20	
Fausto, pochop, já nechtěl ten žlutý dres (1951–1952)	222–223
kapitola 21	
Já umím trpět! Ještě se budete divit (1953–1955)	234–235
kapitola 22	
Řezník, anděl, šampion, zombie i poustevník. Prostě Charly (1956–1959)	246–247
kapitola 23	
Roger spadl! Roger spadl! Řídítka ovládal amfetamin (1960)	258–259
kapitola 24	
Tady je můj návod na večer před závodem: bažant, šampaňské a sex (1961–1963)	268–269
kapitola 25	
Kráter Puy de Dôme, bitva všech bitev (1964–1966)	280–281
kapitola 26	
Tome, to je konec, slez! (1967)	292–293
kapitola 27	
Připoutejte se, prosím. Přistáváme na planetě Merckx (1968–1970)	302–303
kapitola 28	
V Kanibalově říši (1971–1974)	314–315
kapitola 29	
Merckx je poražen, Bastila padla! (1975–1977)	324–325
kapitola 30	
Jezevec přichází. Aby získal Francii čest (1978–1980)	336–337
kapitola 31	
Kuřátka bez kvočny. A vítězem je... Fignon (1981–1983)	346–347
kapitola 32	
Chtěl jsem dokázat, že Greg je tím pravým šampionem (1984–1986)	356–357
kapitola 33	
Jdu na večeři. Aby si Delgado nemyslel, že je ze mě troska (1987–1989)	368–369
kapitola 34	
27:46... 27:47... 27:48... Laurente, ty jsi prohrál (1989–1991)	380–381
kapitola 35	
Kdo vlastně zná tohoto robotického sportovce? (1991–1994)	392–393
kapitola 36	
Porazit Induraina je jako sesadit krále (1995–1996)	404–405
kapitola 37	
Cyklomanie po německu. Ullrich, kam se podíváš (1997)	416–417
kapitola 38	
Pandořina skříňka (1998)	426–427
kapitola 39	
Kdyby nebylo rakoviny, Tour bych nevyhrál (1999–2002)	440–441
kapitola 40	
Cynici a skeptici, je mi vás líto, že nevěříte na zázraky (2003–2005)	454–455

kapitola 41	
Zlá léta (2006–2007)	466–467
kapitola 42	
Myslím, že Bruyneel chtěl vyhrát Tour. A nakonec to vyšlo takhle (2008–2011)	480–481
kapitola 43	
Temná strana síly (2009–2013)	494–495
kapitola 44	
Gratuluji, Cadeli. Ale jestli Austrálie zkrachuje, máte ji na svědomí (2011)	508–509
kapitola 45	
Ocitl jsem se v transu, jaký jsem předtím nepoznal (2012–2013)	518–519
kapitola 46	
Toto je žlutý trikot, který obstojí ve zkoušce časem (2013)	530–531
ČESKOSLOVENSKÁ A ČESKÁ STOPA NA TOUR	546–547
Milan Jurčo	
Fignon mi vynadal. Sebral jsem mu jeho prémii	550
Ján Svorada	
Ze Champs-Élysées se nespěchá. Tam si triumf vychutnáte	558
Pavel Padrnos	
Peklo? Tím bylo kontrolovat první hodinu každé etapy	566
Tomáš Konečný	
Pojedu Tour s Richardem Virenquem!	574
René Andriele	
Chtěli jsme s Belokim porazit Armstronga	582
Jan Hruška	
Těsně před usnutím mi Heras řekl: Zítra končím	588
Roman Kreuziger	
Pátý na Tour, to je výborné. Ale přijeli jsme pro Albertovo vítězství	596
V cíli s Jiřím Ježkem „Nezahazujte své sny“	610
VÝSLEDKOVÁ ČÁST	614–615
100 ročníků: galerie vítězů	616
Rekordy a statistiky Tour do roku 2013	630
Bibliografie	636
Copyright k fotografiím a původ reprodukcí	637



**Na startu
s Romanem Kreuzigerem**

„Tour je víc
než cokoliv.“

Kavárna v Plzni, zimní podvečer. Teprve se rozjíždí cyklistická sezona 2013. S Romanem Kreuzigerem se u kávy bavíme o závodě, který jí bude dominovat. O jubilejní, sté Tour de France. Ale také o té první. Vyprávím nejlepšímu českému cyklistovi, jaké to v oněch předválečných časech na francouzských silnicích bylo.

První etapa Tour měřila 467 kilometrů. Cyklisté šlapali celou noc. Až takové maratony jezdili?

Navíc na kolech, která vážila jedenáct i více kil.

A bez mechaničáku! Žádné doprovodné vozy. Nedokážu si to vůbec představit. Když na starých fotkách vidím ty špinavé cyklisty, jak mají galusku přes hrudník a shánějí cestou ve staveních nějaký ten salám, má to své kouzlo. Ale ty dálky jsou pro nás neuvěřitelné.

Ani týmoví kolegové jim nesměli pomoci, jinak čekal trest.

Byla to úplně jiná cyklistika. Jezdili mnohem nižší rychlostní průměry. Ale stejně, klobouk dolů. Závodili s čelovkou a s náhradními gumami i s bednou náradí na kole. I když to aspoň měli všechno při sobě, ne?

Na trase etap pak hledali kontrolní stanoviště, kde se museli povinně podepsat.

To by mě bavilo, orientační smysl mám.

Nejdřív měli na kolech jen jeden převod. Pak dva, jenže...

... já vím, museli nejdřív vyšroubovat kolo a otočit ho. Stáli tam zmrzlí pod kocpem a snažili se vyměnit kolo.

Fanoušci soupeřů po jezdcích házeli kameny a tloukli je.

Dneska po nás diváci neházejí kameny, zato se tlačí do silnice a občas po ní rozházejí připínáčky. Jako loni. Nebo nás srážejí motorčky a auta z kolony. Ty extrémní se posouvají jinam. Ale určitě už není Tour tak brutální jako dřív.

K těm předválečným patřilo také otrávené pití a jiné sabotáže.

Teď už si týmy všechno hlídají. Nikdo už si nevezme vodu ze džbánu ani od fanoušků. Nikdy nevíš, co ti tam kdo hodí. Ale občas pijeme z fontán, to jo. V těch je nejchladnější kontrolovaná voda, co poměrně rychle seženeš.

Když se Tour v roce 1910 po prašných cestách poprvé vydrápala na Tourmalet a Aubisque, vítěz Lapize na organizátory řval: Vy jste vrazi! Nemáš někdy chuť vykřiknout na ně podobná slova?

To ne. Ale třeba na Stelvio vede při Giru z jedné strany taky šterková cesta. Nebo na Finestre. Jsme na nich háklivější na defekt. Tehdy měli širší gumy, odolnější. Ale jinak vlastně dělají organizátoři to samé, tehdy i teď. Vymýšlejí Tour takovou, aby byla divácky co nejatraktivnější.

Naštěstí si už dnes nemusíte po defektu zašít gumy.

No, když jsem ještě jezdil cyklokros, zničené galusky jsme si sami párali a pak je dávali zašít. Tehdy byly pro nás drahé. Snažili jsme se šetřit.

Byly kdysi i mnohem horší opravy. Eugene Christophe sešel v roce 1913 se zlomenou vidlicí z Tourmaletu a v kovárně ji sám spravil.

Hmm, v současnosti by si toho už moc nesvařil, když je všechno z karbonu. To by musel mít dílnu, kde to roztopí na 1000 stupňů. Dřív jsi do kola praštil kladivem, srovnal jsi koncovku a fungoval jsi dál. Teď do toho praštíš kladivem, upadne ti celá koncovka a můžeš objednávat nový rám.

Ještě jednu vzpomínku na Christopha tu mám, z pyrenejské etapy 1912. Přestože byl jedním z favoritů, šlapal celých 315 kilometrů sám v úniku.

Dneska by už nikdo nenechal lídra tak poodskočit. Ale každá ta éra byla jiná. Každých deset, maximálně patnáct let se cyklistika hrozně mění. Když se podíváš na jezdce, kola i zázemí před 110 lety a teď, jsou to dva naprosto neporovnatelné světy.

Jen Tour je stále takovým fenoménem. Proč?

Protože vždycky nabízela strhující souboje, velké duely. Italové proti sobě, LeMond proti Fignonovi, Armstrong proti Ullrichovi, Contador proti Schleckovi a spoustu dalších. Od začátku je nejnámější a největší. Je na ní daleko větší stres než kdekoliv jinde. Víc novinářů, víc diváků, víc pádů. Jasně, Giro a Vuelta se na Tour dotahují, je na nich příjemnější atmosféra...

... a přece se nikdy na Tour nedotáhnou.

Nemůžou se dotáhnout. Tour je Tour, tak to prostě je, to ti každý řekne. Je víc než cokoliv. Když se mi něco povede na Giru, pamatují si to fanoušci tak rok dva. Ale když se ti něco povede na Tour, pamatují si to celý život.

Projel jsem tudy. Jean Alavoine a jeho povinný autogram na kontrolním stanovišti při Tour 1909.

Předchozí dvoustrana Česká jednička.
Roman Kreuziger na trati alpské časovky z Embrunu do Chorges.



011123

4/11/13

prolog

Bože, co to tam
stojí?!? Osel přímo
uprostřed cesty!



Italský cyklista Napoleon Paoli sjíždí při Tour de France 1920 po úzké stezce do údolí, když... Bože, co to tam stojí?!? Osel přímo uprostřed cesty!

Srážka je nevyhnutelná. Paoliho i s kolem vymrští do vzduchu, a když dopadne, ocitá se na zádech osla. Vyděšené zvíře zpanikaří, zapomene na svoji vrozenou lenost a žene se pryč. Paoli se drží na jeho zádech, neschopný seskočit. Teprve když osel zkolabuje vyčerpáním, utíká cyklista skoro kilometr nazpět na místo, kde leží jeho kolo. Najde ho, nasedne, pokračuje dál. Jenže... O chvíli později je zasažen kamenem, který se uvolnil z převislé skály. Omráčený došlape ještě na vrchol Tourmaletu. Tam vzdá a usne v chýši u cesty.

Anebo znáte tuhle? Ferdinand le Drogo si obleče žlutý dres lídra Tour na jeden jediný den v životě – ale dokáže to právě tehdy, kdy závod projíždí v létě 1927 jeho rodným městem. Spokojen, že ze sebe učinil místního hrdinu, následujícího rána odstupuje.

A co příběh Julese Deloffreho, který se neustále vrací na Tour coby individuál bez podpory týmu a po každé etapě předvádí na kole akrobatické triky, aby si vydělal peníze na jídlo a nocleh. Přesto se zúčastní patnácti ročníků a sedm jich dokončí.

Tour de France, to jsou stovky podobných historek a příběhů, barvitá mozaika lidí.

Ale Tour, to jsou i pohnuté a často tragické osudy. Je to podivuhodné divadlo a zároveň reálný svět sám pro sebe, se svými dechberoucími dramaty, se svojí komikou i tragikou, hrdinskými eposy i ostudnými fraškami, s historickými paradoxy či revolučními změnami.

Už je tomu hezkých pár desetiletí, co si Tour vysloužila přezdívku Stará dáma. Ovšem stále je to elegantní stará dáma, šarmantní a při-
tažlivá. A každý rok přináší nové a nové příběhy.

Po svém narození byla natolik drsná a šílená, že její první aktéry přirovnávali k nejslavnějším pionýrům 20. století, bratrům Wrightovým či Roaldu Amundsenovi.

Tehdy pan Voltaire, korespondent pořadajícího listu *L'Auto*, unese-
ně psal: „Nejlepší cyklisté potřebovali pouhé čtyři hodiny na stokilometrovou pouť z Grenoblu do Gapu. Jen si to představte. V minulosti kočár tažený šesti koňmi a do kopce čtyřmi dalšími navrch zvládl tutéž trasu za dvanáct hodin.“

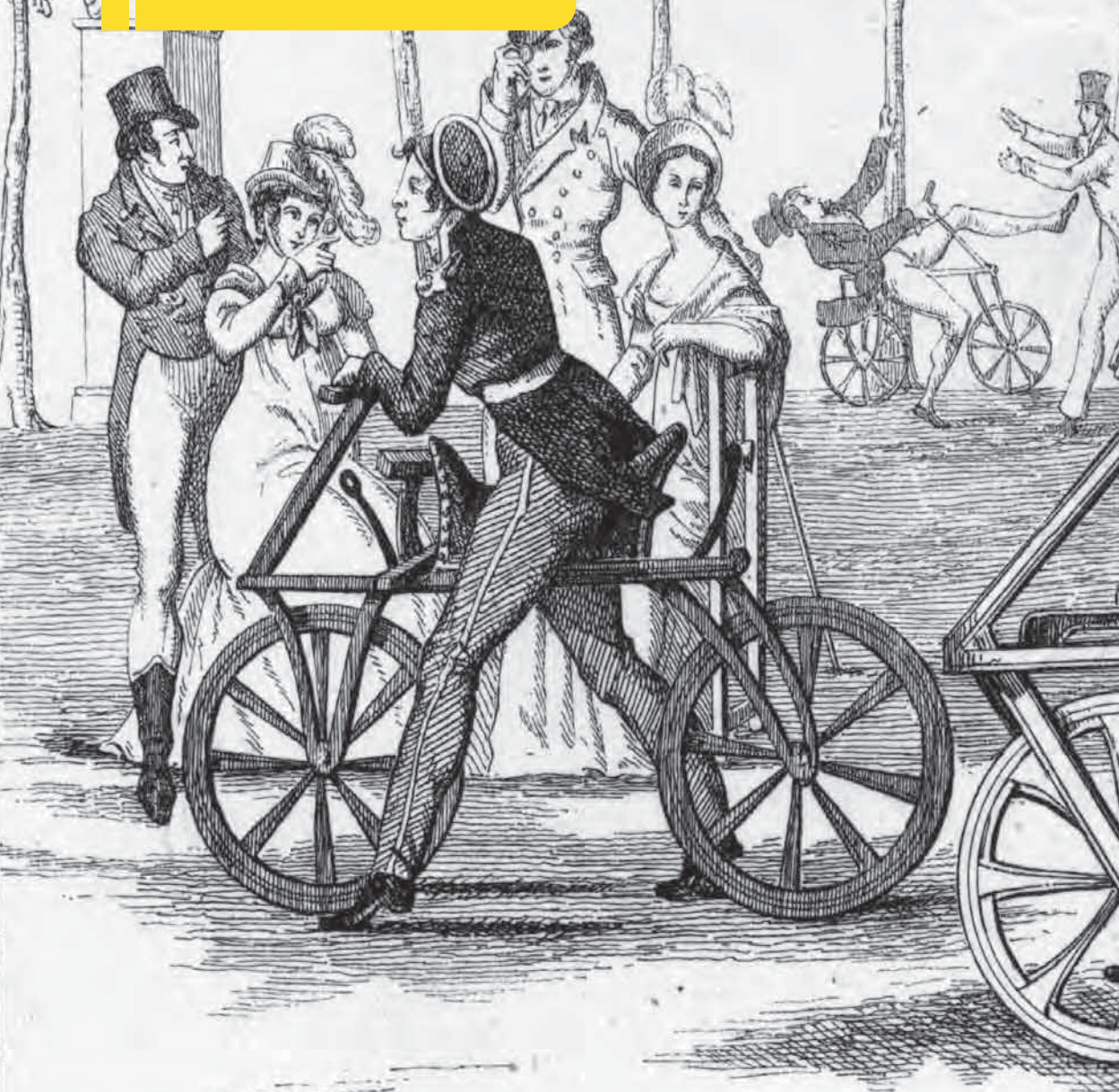
Pojďme, vraťme se do oněch časů. Nasedněme na pradávna těžká kola s jediným převodem a vydejme se znovu po silnicích Tour na tu předlouhou pouť, která už trvá 110 let. Dojedme od prvního ročníku Tour k tomu s pořadovým číslem 100.

Pojďme si vyprávět příběhy Staré dámy.

kapitola 1

Pohledte, měšťané.
Toto je běhací stroj

1817–1895







Copak to svobodný pán z Draisu vyvádí?

Mannheimští měšťané užasle sledují Karla Friedricha von Drais. Vida, náš vynálezce zase něco sestrojil. Vidíte to, pane? On na tom stroji jede!

„Das ist meine Laufmaschine,“ oznamuje jim Drais. Ach tak, tedy běhací stroj.

Vskutku podivná věc. Pán z Draisu sedí jako na koni, ale žádný kůň pod ním není, nýbrž prkno. Spojuje loukoťová kola, vzdálená od sebe takřka dva metry. Viděno očima kronikáře: „Na těžkém dřevěném podstavci, opatřeném dvěma dřevěnými koly, jest připevněná poduška mající představovati sedadlo. Ruce jezdcovy spočívají při jízdě na tyči, jíž lze řídit přední kolo. Aby se tento stroj uvedl do pohybu, nutno se odrážeti nohama od země. Lze si představit, že jízda na tomto těžkém stroji, silně se otřásajícím při každém nárazu, není žádným požitkem.“

Píše se rok 1817. Německo je stále rozdrobené na více než 40 států a státek, ani Itálie dosud není Itálií a Polsko přestalo existovat. Excísar Napoleon je internován na ostrově Svatá Helena. František I. vládne v Rakousku. Po Evropě se šíří empirie a literatury vládne romantismus. Brzy se rozjede také první zaoceánský parník i první Stephensonova lokomotiva... a už jsou to dva roky, co vybuchla indonéská sopka Tambora.

Věřte nevěřte, právě tato událost má na svědomí Draisův vynález.

Ohromné množství sopečného popela z Tambory proniklo do atmosféry. Způsobilo změnu klimatu a velký hladomor, zasahující Evropu i Severní Ameriku. Aby lidé přežili, museli porážet své koně, hlavní dopravní prostředek.

„Co kdybych vynalezl stroj, který koně nahradí? Takový, na němž se člověk bude pohybovat za pomoci vlastních svalů?“ přemítal Drais.

Synek nejvyššího bádenského soudce má zvědavou povahu. Vystudoval architekturu, zemědělství i fyziku, byl učitelem, pak lesmistrem, ovšem nejraději ze všeho vynalézá.

Další ukázkovou jízdu na své Laufmaschine předvádí z města Gernsbachu přes vrch do Baden-Badenu. Dosahuje při ní závratné rychlosti 15 kilometrů za hodinu. A ačkoliv je stroj nemotorný a jeho uvedení do pohybu vyžaduje značnou sílu, pocit z jízdy je natolik opojný, že ta zvláštní věc se dvěma koly začne být žádána i za hranicemi Bádenska. Jen název Laufmaschine se neujme. Stroj vynalezl Drais, říkají mu tedy draisina.

Velkovévoda Karel Bádenský uděluje svobodnému pánovi privilegium k její výrobě. V Bádensku bude mít nicméně jeho sláva jepiči

Draisina pana Draise.
U něj to v roce 1817
všechno začalo.

Předchozí dvoustrana
Průkopníci cyklistiky.
V roce 1818 jezdí
Pařížané po
Lucemburských
zahradách. Pedály
jsou zatím hudbou
budoucnosti.

život. Střety s jezdci na draisině nás obtěžují, stěžují si chodci, proto je na mnoha místech zakázána. Po potlačení bádenského povstání navíc Prusové zastavují Draisovi vyplácení penze. „Je jich třeba na splácení nákladů povstání,“ dostává se mu vysvětlení. Zemře v chudobě, opuštěn a zapomenut.

Jeho vynález však ve světě zapomenut nebude. Dokonce i britští koloniální vojáci využívají draisiny v bojích proti Maorům na Novém Zélandu.

Skotský kovář Kirkpatrick Macmillan konstrukci vylepší o táhlové šlapací zařízení na zadní kolo a francouzský kovář Pierre Michaux se synem Ernestem si roku 1863 nechávají patentovat stroj se šlapadly neboli pedály na předním kole, které o tři roky později vybavují i brzdou. Kvůli dosažení vyšší rychlosti přední kolo co nejvíc zvětšují. Hned také plánují: Vezmeme náš stroj v roce 1867 na výstavu do Paříže. Jak ho ale nazvat? Co takhle VÉLOCIPÈDE? To je ono. Velex je rychlý, pedes jsou nohy. Náš stroj budou rychlé nohy, budou rychlejší než nohy obyčejné, rychlejší než draisina, rychlejší než kůň.

A bude se závodit! Pozor, dámy a pánové, poslední květnový den roku 1868 pořádají otec a syn Michauxové v pařížském parku Saint Cloud cyklistické zápolení na trati 1200 metrů.

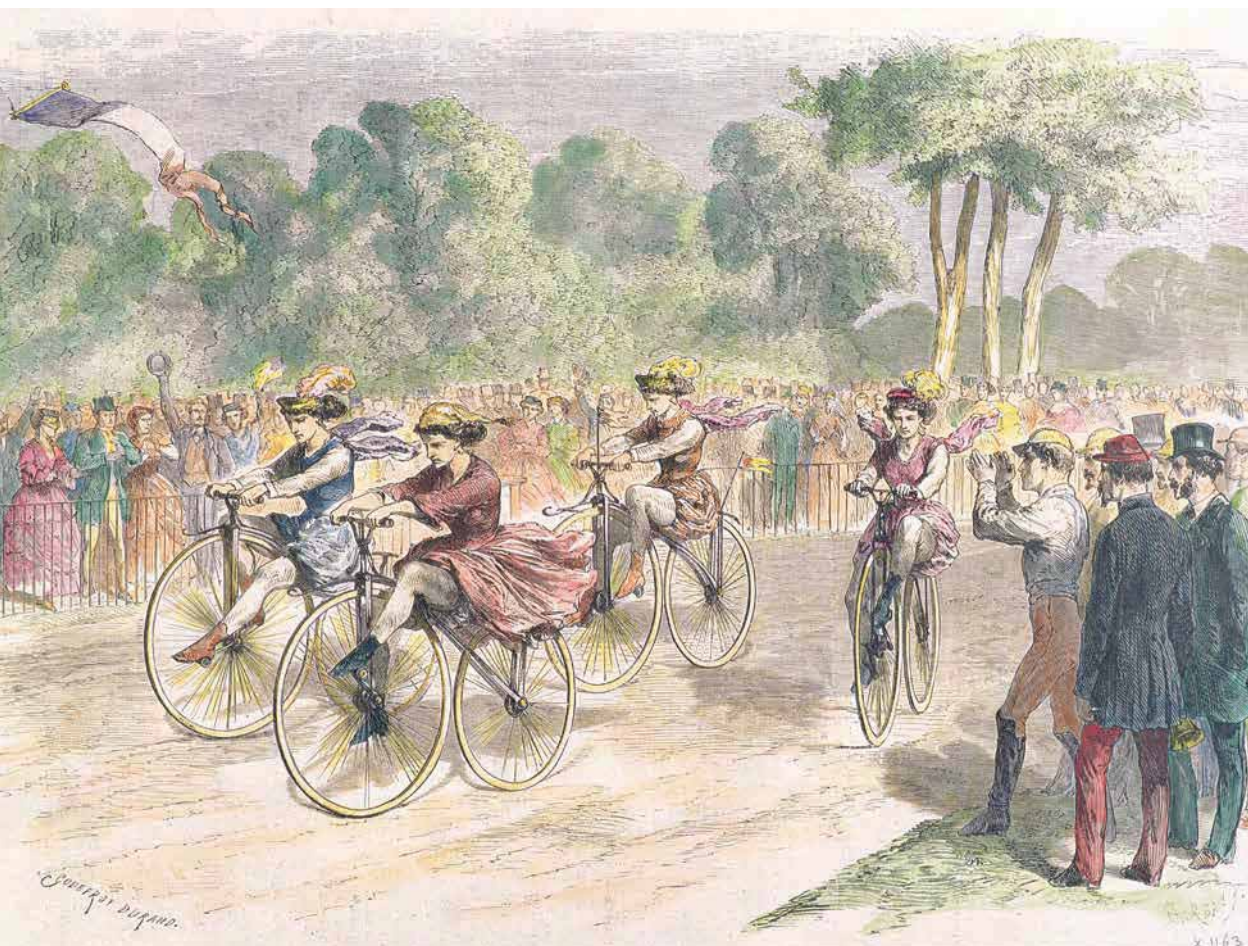
Jméno vítěze? Je jím James Moore, anglický student veterinářství. Nové povyražení se ujme. Další rok už se ve Francii koná více než sto dráhových závodů, prozatím v parcích a na dostihových drahách. Angličané organizují 17. února 1869 neveřejnou soutěž na trase Londýn – Brighton. Ovšem za skutečného praotce všech silničních cyklistických závodů je považováno až klání Paříž–Rouen na 123 kilometrů, pořádané 7. listopadu téhož roku prvním cyklistickým časopisem *Le Vélocipède Illustré*. Přihlášeno je 198 odvážlivců, mezi nimi pět žen. Ty však z obavy před nežádoucí reakcí startují jen pod pseudonymy Miss Olga či Miss America.

„Závodníkům se zakazuje, aby jejich velocipedy tahali psi nebo aby využívali plachet,“ čtou si v pravidlech.

Tisíce diváků se scházejí k prostranství u Vítězného oblouku. Kdosi neznámý tři čtvrtě hodiny před plánovaným startem vystřelí. Cože, ono už se startuje? Padesátka jezdců vyráží na trať, další se složitě probíjejí jásajícím davem. V Rouenu vítězí, no ano, opět náš šlapající veterinář James Moore, v kabátci a klobouku, po 10 hodinách a 40 minutách. Mezi 33 dokončivšími je též Angličanka Miss America, se ztrátou více než šesti hodin.

Ohlas všech závodů je nečekaný, Michauxovým se zakázky jen hrnou. Jejich první továrna na jízdní kola zaměstnává 500 dělníků, kteří dokážou vyrobit denně až sto velocipedů. Dejte 500 zlatých franků a je váš. Z Francie se šíří do Británie, za oceán i jinam, ať už je nazývají bicykl, boneshaker nebo třeba kostitřas. Také Napoleon III. si jeden objedná a jeho syn, zvaný Lulu, na něm jezdí v Tuilerijských zahradách.

I ženy chtějí závodit. Tak jako v Bordeaux 1868.



Dokonce i britská královna Viktorie podlehne kouzlu pedálování a na své tříkolce křižuje zahrady Buckinghamského paláce.

Loukoťová kola jsou posléze nahrazena výpletem z drátů. Roku 1870 dává Amer Bradford na kola pryžové obruče a pánové Starley a Hillman si patentují první vysoký celokovový bicykl. Ty ovládnou trh na téměř dvě desetky let. Přední kolo, nad nímž sedí jezdec a kde se nacházejí i řídítka, zvětšují konstruktéři až na průměr 200 centimetrů. Zadní je podstatně menší.

„Velociped už není hračkou, ale motorem člověka,“ vyzdvihuje list *Boston Sunday Herald*.

„Stejně jsou koně rychlejší,“ namítá roku 1875 uherský poručík Zubowitz. Osedlá svého koně Caradoc a vydává se z Vídně do Paříže. Vzdálenost 1254 kilometrů zdolá za 15 dnů a nechává se oslavovat v pařížských salonech. Jen do času. Francouzský dobrodruh Albert Laumaille přijímá výzvu a vyjíždí na kole opačným směrem. Ve Vídni je za 12 dní a 15 hodin. „Když mě bolest a spánek začínaly cestou



A budeme startovat,
pánové. Z Bathu do
Londýna v roce 1874.

přemáhat, udržoval jsem se při vědomí tonikem z lístků koky,“ sděluje.

V roce 1878 Pařížan Gilm přichází s řetězovým pohonem a roku 1885 sestrojuje John Kemp Starley první „bezpečný bicykl“, pojmenovaný Rover, s řídítky ve tvaru vidlice a s koly, která už jsou stejně velká. Plak nohou na ně převádí za pomoci pedálů, řetězu a ozubených kol. Nástup bicyklů typu Kangaroo, jejichž přední kolo má průměr jen 91 centimetrů, pak definitivně ukončuje éru vysokých velocipedů.

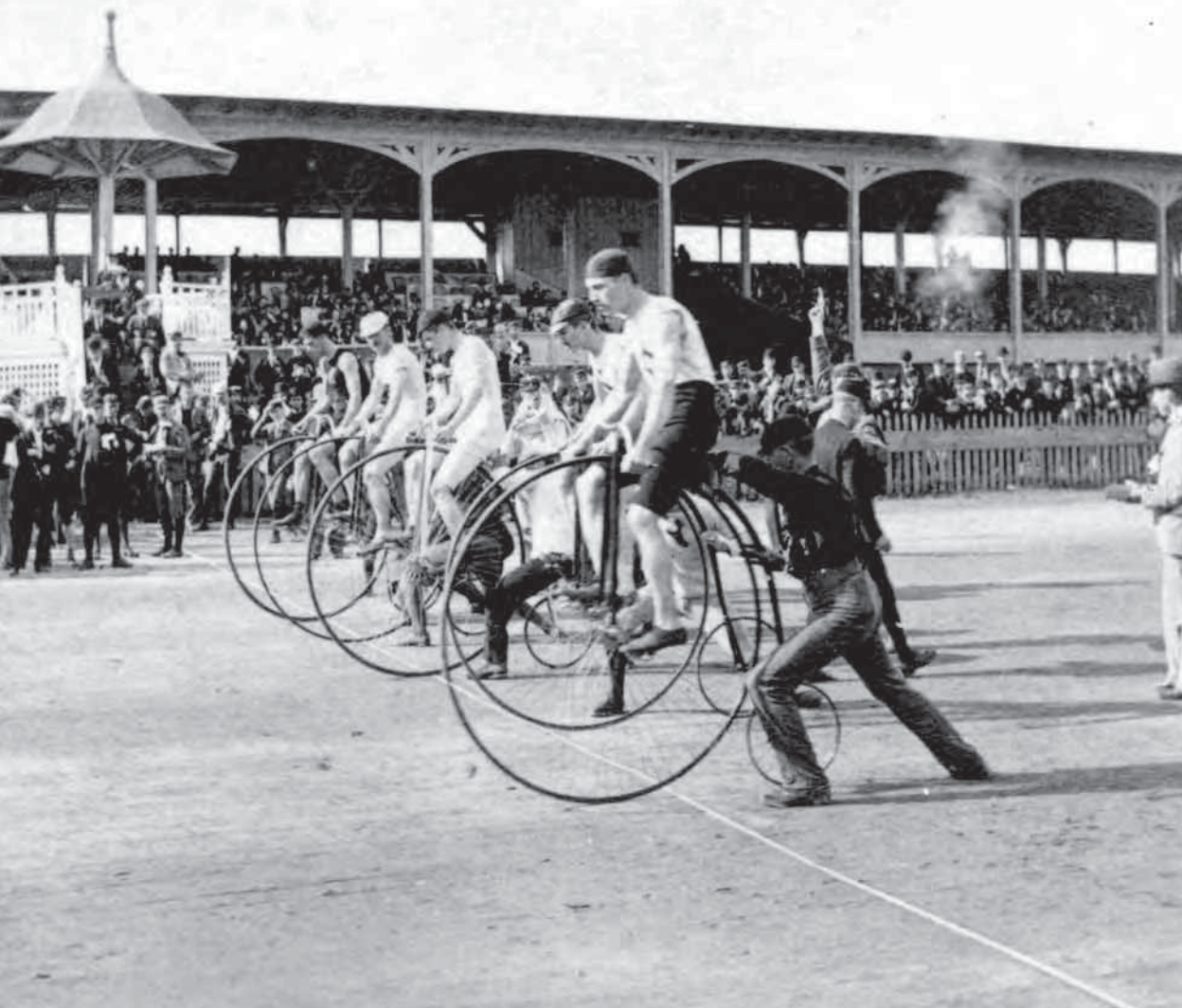
Ještě jedna osoba napomůže k dokončení této cyklistické revoluce. Opět veterinař. Tentokrát z Irska. Pan John Boyd Dunlop. Sport ho nezajímá a bicykl nemá, pořizuje si ho teprve před svými padesátinami. Má však syna Johnnyho a ten si stěžuje: „Ta moje tříkolka se mnou tolik natřásá.“ Dunlop vezme zahradní hadici, chvíli se s ní potýká a pak pryžové obruče na ráfcích kol nahradí pneumatikami plněnými vzduchem.

Máme rok 1890, nad Paříží se tyčí nová dominanta, Eiffelova věž, uměleckou scénu dobývá secese a bicykl přestává být kostičkám. Ani Johnny Dunlop už si nestěžuje. Jeho táta zakládá firmu Dunlop Pneumatic Tyre Co. a mohlo by jej těšit, že cyklisté požadují kola obutá pneumatikami. Jenže pan Dunlop není podnikatel. Z firmy odchází a radši se věnuje zase zvířatům. To podnikaví bratři Michelinové naopak jeho vynález vylepšují. Představují pneumatiky, které je možné při závodech snímat i opravovat.

Závodů je tou dobou nepočítaně. Vybudovat vlastní velodrom patří k dobrým mravům každého většího evropského města, o překot vyrůstají i ve Spojených státech.

Na silnici nastává období závodů na „vražedných“ distancích. Vydavatelé časopisu *Vélocé Sport* v Bordeaux pořádají roku 1891 klání Bordeaux–Paříž na 572 kilometrů. Jezdci nevycházejí z údivu. Jakže? To není dvoudenní závod? Máme šlapat bez odpočinku?

Nejrychlejší z nich je Angličan G. P. Mills, projede trať za více než 26 hodin průměrnou rychlostí 21,5 kilometru za hodinu. Pouze v Tours si na 215. kilometru na pět minut odpočine, sní kus masa a posilní se speciálně připravenými stimulanty.



Za oceánem. Evropa přechází na nízká kola a pneumatiky, v New Yorku se však roku 1890 ještě závodí postaru.

Pierre Giffard z pařížského listu *Le Petit Journal* chce novináře z Bordeaux trumfnout. Jak? Zorganizuje podnik dvakrát tak dlouhý: 1185 kilometrů z Paříže do Brestu a zpět! Charles Terront si vezme 21 kilogramů vážící prototyp bicyklu se snímatelnými pneumatikami bratří Michelinů a po pěti defektech a 71 hodinách dosahuje cíle. Jeho největší soupeř Jiel-Laval usíná třetího dne u silnice.

Rodí se též další závody, dlouhé ke třem stovkám kilometrů, jejichž věhlas až s léty poroste. Belgičané přicházejí s podnikem Lutych–Bastogne–Lutych, zatímco Francouzi přidávají do kalendáře závod Paříž–Roubaix.

Stále tu však cosi chybí. Cosi velikého, jedinečného, nenapodobitelného.

Roku 1895 oznamuje Charles Terront, největší cyklistická hvězda té doby, že hodlá objet Francii – ale na motocyklu.

Než svůj záměr promění ve skutek, přebije ho jistý Théophil Joyeux

Le Petit Journal

TOUS LES VENDREDIS
Le Supplément illustré
5 Centimes

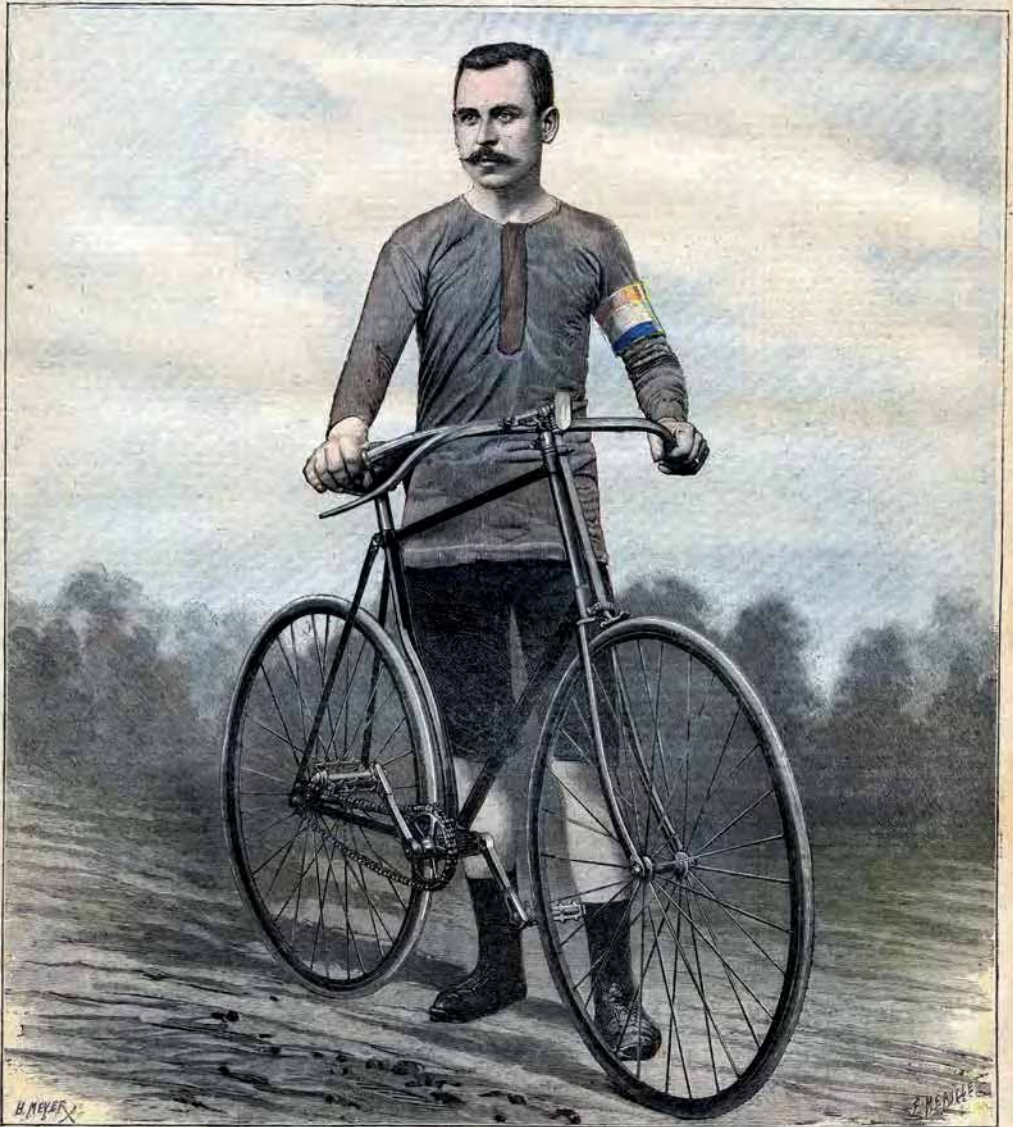
SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

TOUS LES JOURS
Le Petit Journal
5 Centimes

Deuxième Année

SAMEDI 26 SEPTEMBRE 1891

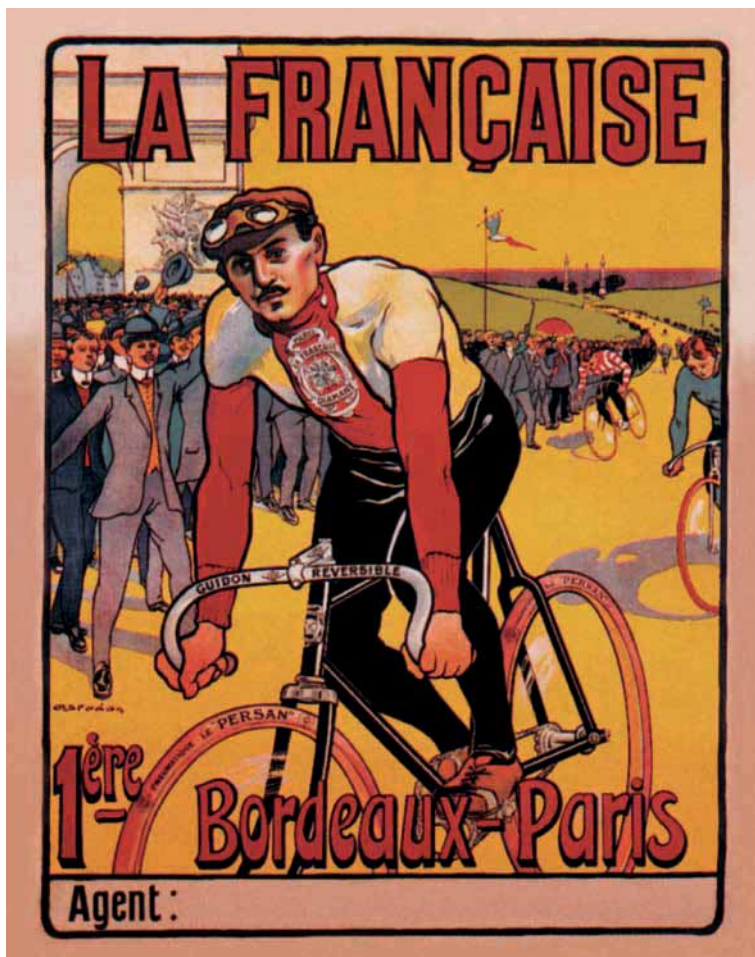
Numéro 44



M. CHARLES TERRONT

Vainqueur de la course nationale de Paris à Brest
organisée par le « Petit Journal »

Vlevo
Největší hvězda.
Charles Terront
jede z Paříže do Brestu
a zpět 71 hodin.



Vpravo
Nejdelší závod. Stává
se jím v roce 1891 klání
z Bordeaux do Paříže.
Ale ne nadlouho.

v květnu 1895 svým vyhlášením. Uskuteční Grand Boucle čili Velký okruh kolem Francie na kole.

O devatenáct dní později završuje svoji pouť, během níž urazil 4500 kilometrů. Průměrně 235 denně.

Potrvá osm let, než se dočká následovníků.

-
- 1830** Alexander Sergejevič Puškin píše Evžena Oněgina
 - 1840** V Británii je vydána první poštovní známka
 - 1859** Charles Darwin zveřejňuje svoji Teorii o vzniku druhů
 - 1861–1865** Občanská válka Severu proti Jihu v Americe, zrušení otroctví
 - 1870** Prusko-francouzská válka, Francie se stává republikou
 - 1879** Thomas Alva Edison vynalézá žárovku
 - 1886** Carl Benz sestrojuje první benzinový automobil

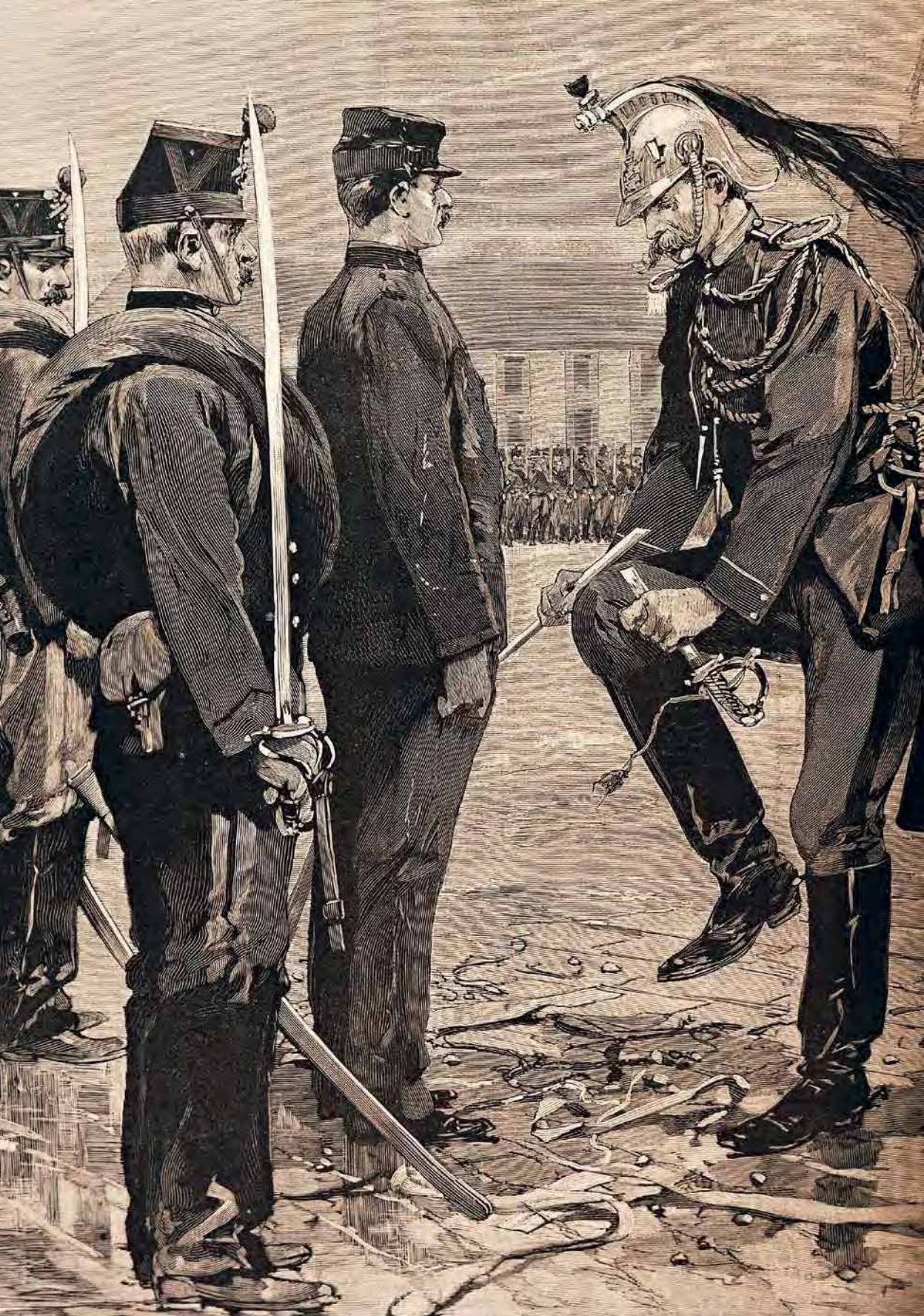




kapitola 2

Co že to navrhuješ?
Tour de France?
Pojďme raději
na oběd

1894–1903



Francie na konci století páry. Silnice jsou v zoufalém stavu, drsné a hrbolaté, a pověřivost lidí tak velická, že mnozí stále věří, že v horách žijí draci. Objekt celou zemi na kole? To je čiré šilenství, chytají se za hlavu. Přesto už brzy vyrazí odvážní borci na těžkých bicyklech do tmy, do ulic bez osvětlení i do zapomenutých krajů, kde vyjí vlci a potloukají se medvědi, aby tuto výzvu proměnili ve skutek.

Kam až se vrátit při vyprávění o zrození závodu, jenž ponese jméno Tour de France? Kde máme začít?

Zkusme to v roce 1894 a – jakkoliv to zní podivně – u politiky. V čase, kdy Dreyfusova aféra rozděluje zemi.

Alfred Dreyfus, židovský důstojník francouzského generálního štábu, je na základě zfalšovaných důkazů obviněn ze špionáže pro německé císařství. Němcům měl dopomoci k získání Alsaska. Je to lež, nicméně Dreyfus je vojenským soudem shledán vinným a za velezradu odsouzen k doživotní deportaci na Ďábelských ostrovech.

Francouzská vláda i tisk stojí v jednom šiku proti němu, s výjimkou listu *Le Petit Journal*. Na Dreyfusovu obranu naopak vystupují mnohé osobnosti včetně budoucího premiéra Georgese Clemenceaua či spisovatele Emila Zoly. Ten pod titulkem „Žaluji!“ zveřejňuje otevřený dopis prezidentovi Fauremu.

„Horoucně usiluji jen o jedno: vnést do věci jasno ve jménu lidství, jež tolik utrpělo,“ apeluje na propuštění Dreyfuse.

Rovněž Pierre Giffard, šéfredaktor cyklistického časopisu *Le Vélo*, podpoří Zolu a po velké protidreyfusovské demonstraci v Paříži sepíše pro *Le Petit Journal* článek, jenž je obhajobou Dreyfuse.

Naneštěstí pro Giffarda však byl jedním z iniciátorů demonstrace majitel automobilové továrny Jules-Albert de Dion, mecenáš listu *Le Vélo*. S Dionovými penězi pro *Le Vélo* je rázem utrum. Rozčilený továrník totiž se skupinou bohatých inzerentů včetně pana Michelina, opouští *Le Vélo* a zakládají konkurenční list *L'Auto-Vélo*. Ten má přinášet novinky z cyklistiky, ale též zprávy o motorismu, letectví, jachtingu, jezdeckví, alpinismu, atletice, boxu, jakousi sportovní všehočtu.

Paříž 1895. Jste zostuzen, pane. Alfred Dreyfus degradován.

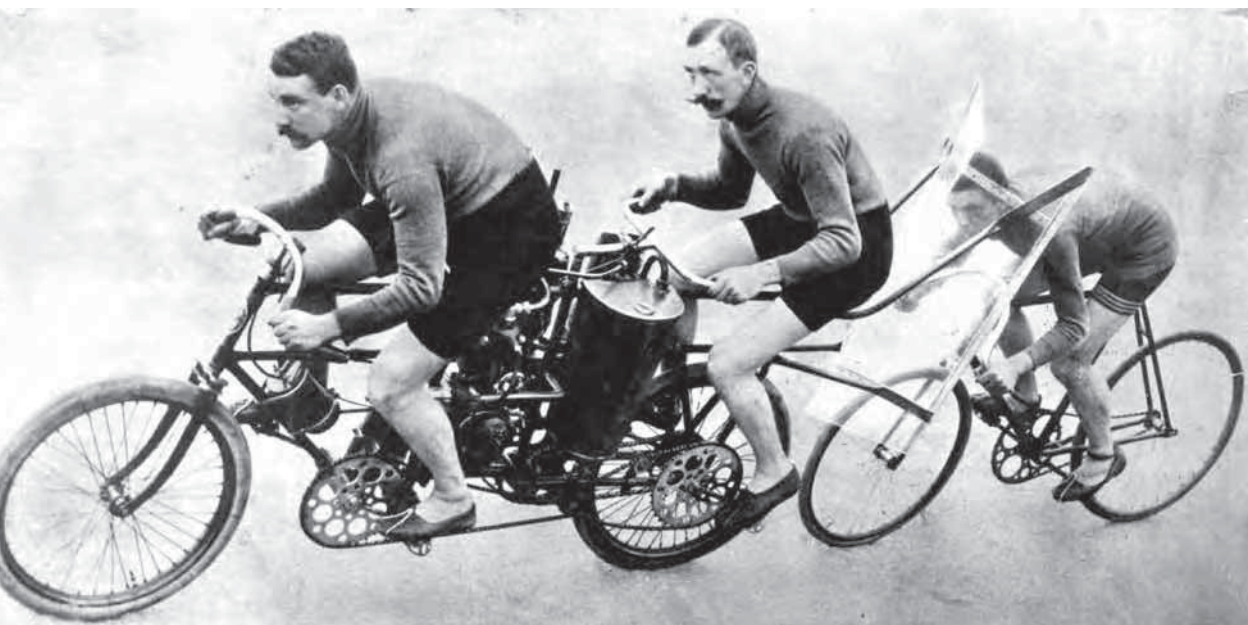
Kdo bude šéfredaktorem?

Volba padá na Henriho Desgrange.

Budoucí hlavní hrdina v příběhu Tour de France právě vstupuje na scénu.

Čtyřiatřicetiletý Desgrange, muž razantních názorů z pařížské střední třídy. Mohl být váženým právníkem, leč kariéru zahodil, jelikož ve volném čase závodil na kole. Když jej jeden z klientů uviděl a postěžoval si, dali mu v kanceláři vybrat: buď práva, nebo kolo.

Předchozí dvoustrana
První šampion Tour.
Kominík Maurice Garin.



Rozhodl se pro kolo. Roku 1893 vytvořil na pařížském velodromu světový rekord v hodinovce výkonem 35,325 kilometru a řekl: „To abych ostatním určil metu, na kterou se mohou dotahovat.“

Brzy však jeho kariéra závodníka ustoupila větším plánům. Stal se ředitelem velodromu, žurnalistou, spisovatelem trenérských manuálů. „Ambiciózní cyklista víc než ženu potřebuje jeden pár nevypraných ponožek,“ tvrdí v nich. V knize *La Tête et les Jambes* (Hlava a nohy) píše: „Sport je víc záležitostí psychiky než fyzická. Nevážím si jezdců, kteří předčasně vzdávají závody ve své hlavě, ačkoliv jejich nohy by stále ještě mohly šlapat.“

Století se nachýlilo ke svému konci a Desgrange stále dělal spoustu věcí, i když žádnou ne pořádně. Nabídku vést *L'Auto-Vélo* přijímá, aniž by tušil, že si právě určuje svůj osud po zbytek života.

Šestnáctého října 1900 vychází první číslo. Na žlutém papíře, aby se odlišilo od zeleného *Le Vélo*.

Válka mezi oběma listy je okamžitá. Pierre Giffard, šéf *Le Vélo*, žaluje *L'Auto-Vélo* z plagiátorství názvu – a (dočasně) vítězí. Desgrangeovi je soudně nařízeno odstranit z názvu svého listu cyklistickou polovinu. Nu což, nevádí, přejmenují jej na pouhé *L'Auto*.

Jenže co když tato změna odláká cyklistické fanoušky? Ta obava není planá. Už tak skromný náklad 20 tisíc výtisků začíná klesat.

Potřebují nápad. Něco velkého, co strhne lidi. „Něco, co zapce Giffardovi hubu,“ říká Desgrange. V listopadu 1902 svolává v redakci schůzku krizového štábu.

Slovo si bere pětadvacetiletý Georges Lefèvre, vedoucí redaktor pro

Cyklistika na přelomu století. Při závodě za motorovými vodiči je v akci Němec Alfred Koescher.

cyklistiku a ragby: „Co kdybychom uspořádali několikadenní cyklistický závod na silnici, který spojí naše významná města a bude delší než všechny současné závody? Jakousi silniční obdobu šestidenních klání na dráze?“

Desgrange nejprve pohlédne na třetího přítomného George Prada, pak zpět na Lefévra.

„Jestli tomu dobře rozumím, náš malý Géo, ty tady navrhuješ cyklistickou Tour de France.“

„A proč by ne?“

Šéfredaktor se zatváří skepticky, odmítavě. „Raději pojďme na oběd,“ navrhone.

V Taverne Zimmer, restauraci u Montmartru, se společně projedí až k závěrečné kávě, když Lefévre svoji ideu znovu připomene: „A co ten závod kolem Francie?“

Desgrange jen prohodí: „Zeptám se Victora.“ Když odcházejí z restaurace, Lefévre je přesvědčen: neprojde to.

Jenže v řečeném Victorovi, rozumějte Victoru Goddetovi, finančním manažerovi *L'Auto*, najde nečekaného spojence.

„Nezruinuje nás to, Henri. Najdeme na to prostředky. Zkusme ten závod,“ nabádá Goddet šéfredaktora.

Kdyby tehdy řekl „Ne“, Tour by nevznikla.

Ale Goddet řekl „Ano“. Devatenáctého ledna 1903 tudíž vychází v *L'Auto* oznámení o „pořádání největšího cyklistického závodu, který se uskuteční na 2428 kilometrů v 6 etapách od 31. května do 5. července, bez vodičů, koučů a masérů na prvních pět etap, aby všichni jezdci závodili za rovných podmínek“.

Desgrange si představuje, že uspořádá jednu etapu týdně. Stanovuje startovné 10 franků. Jenže týden před plánovaným startem napočítá jen 15 přihlášených. Co teď?

Rychle mění datum závodu na 1. až 19. července s jedním až čtyřmi volnými dny mezi etapami. Slibuje 5 franků denního kapesného pro nejlepších padesát jezdců a zvyšuje celkové prémie na 20 tisíc franků.

Záhy má 60 přihlášek: 49 Francouzů, 4 Belgičany, 4 Švýcary, 2 Němce, 1 Itala. Má svůj první peloton.

Jedenadvacet z těchto cyklistů jsou profesionálové, i když jejich výdělky jsou povětšinou tak malé, že nikdo z nich není cyklistou na plný úvazek. Zbylí startující? Z velké části dobrodruzi. Mnozí z nich žijí z ruky do huby, někteří jsou nezaměstnaní. Podivná směsice.

Belgický jezdec Julien Lootens se přihlašuje pod pseudonymem Samson.

Favoritům pak dávají přezdívky sami reportéři, aby aktéři závodu připadali čtenářům bližší. Emile Pagie je Princem z dolů, Lucien Pothier se stává Divokým řezníkem a Maurici Garinovi říkají Malý kominík. Však si také tento dvojnásobný vítěz závodu Paříž–Roubaix dříve kominickou živností přivydělával, pokud tedy právě nepomáhal

v rodinném obchodu s koly v Roubaix. Při Tour jej sponzoruje firma La Française, proto se vytaší s kolem v barvách trikolory.

To Jean Dargassies žádného sponzora nemá, je prostým kovářem v jihofrancouzské vesnici Grisolles. O cyklistických závodech nevěděl zholo nic. Jenže na jaře 1903 mu místní prodavač kol řekl: „Tohle bude něco pro tebe. První ročník Tour de France.“

Vyrazil tedy do Paříže a před startem tu shání pravidla. „Otiskli jsme je v časopisu *L'Auto*,“ říká mu Géo Lefèvre.

„Ten u nás nikdo nečte.“

„A už jste vůbec někdy jel cyklistický závod?“

„Ne. Ale jel jsem z Grissolles do Montaubanu a zpět, padesát kilometrů. Únava mě neděsí, jsem přece kovář.“



Černé na žlutém. *L'Auto* píše o prvním ročníku Tour.



Místo startu. Pařížská kavárna Réveil Matin.

Naivka, pomyslí si možná Lefèvre, nicméně nikoho nemíní od účasti na Tour zrazovat.

Prvního července 1903 se u malé kavárny Réveil Matin na pařížském předměstí Villeneuve-St. Georges všichni scházejí.

V 15.16 je odstartováno. Historie Tour de France se začíná psát naostro. Šest předlouhých etap čeká. Tady je itinerář:

1. etapa Paříž–Lyon: 467 km.
2. etapa Lyon–Marseille: 374 km.
3. etapa Marseille–Toulouse: 423 km.
4. etapa Toulouse–Bordeaux: 268 km.
5. etapa Bordeaux–Nantes: 425 km.
6. etapa Nantes–Paříž: 471 km.

„Z Paříže až k modrým vlnám Středomoří, z Marseille do Bordeaux, projíždějící po narůžovělých silnicích, spících na slunci, tichem polí ve Vendée, podél tiše a klidně tekoucí Loiry, tam všude budou naši muži nesmlouvavě závodit a bojovat o čest a vítězství,“ píše generální ředitel závodu Henri Desgrange. Navzdory svým romantickým slovům je přesto v duši skeptikem. Obává se: Bude to fiasko a moje reputace utrpí. Na start raději ani nepřijde, závod nedoprovází. Zůstává skryt v pařížské kanceláři, aby nebyl příliš spojován s tímto riskantním, a kdo ví, možná i sebevražedným podnikem.

Pravým „hrdinou“ z redakce *L'Auto* se stává Géo Lefèvre. Následuje Tour, kde může, chvíli šlapa s cyklisty na kole, pak pospíchá na vlak, jindy cestuje vozem, jen aby stihl být na nejbližším kontrolním bodu. Ředitel závodu, rozhodčí i reportér v jedné osobě.

Už po 50 kilometrech úvodní etapy do Lyonu první jezdci odstupují. Pouze 37 cyklistů tuto etapu dokončí. Šlapou celou noc, teprve v 9 ráno druhého dne přijíždí nejrychlejší Garin do cíle v Lyonu, po téměř osmnácti hodinách v sedle.

Ale kde je Hippolyte Aucouturier, favorit z největších? Cože? Také Aucouturier vzdal. Bral si jídlo od diváků, dostal žaludeční křeče, nedojel.

Podle tehdejších pravidel to neznamená jeho loučení s Tour. Smí pokračovat i v dalších etapách, ovšem už mimo celkovou klasifikaci, může bojovat jen o etapové prémie.

Zklamaní Aucouturierovi příznivci si vybíjejí vztek na vedoucím Garinovi, šlapajícím se zeleným páskem na rukávu, který označuje lídra závodu. Když nesmí vyhrát náš Hippolyte, ani Garin nevyhraje, zlikvidujeme ho! Dokonce ho trefují kamenem, ale komplot jim nevyjde. Lefèvre prozíravě nechává Garina převléci do jiného trikotu, aby ochránil jeho zdraví.

Do většiny etap vyrážejí cyklisté za tmy a za tmy je dokončují. Kdo to támhle leží? Opět jeden ze závodníků, dospává na zemi u silnice. A kdo se to tam žene na cyklisty s vidlemi? Ach tak, to je tentokrát „jen“ sedlák, rozčilený, že mu na silnici rozehnali stádo krav.

Lyon, cíl 1. etapy.
Po 467 kilometrech
z Paříže.





Při mechanických potížích je cizí pomoc zakázána, jezdci s sebou vlečou velké brašny s náhradními díly a náradím, jsou ověšeni rezervními plášti. Když je třeba, pouštějí se do páráni, lepení, zažívání a montování. Často si hledají vlastní cestu krajem, na hodiny od sebe vzdáleni. K naplnění pravidel jim zatím stačí, když projedou určenými kontrolami. V Moissaku je u hotelu Luxembourg, unavení cyklisté krouží kolem, málokdo ji najde. „Kde je ta kontrola?“ křičí i frustrovaný Garin, než mu policista poradí.

Dargassies v Moissaku láme přední vidlici. Teď se hodí, že je kovář. V místní kovárně si ji spravuje.

Aucouturier vyhrává jak druhou, tak třetí etapu. Ale ten už z hlediska celkové klasifikace není důležitý. Usiluje rovněž o triumf ve 4. etapě do Bordeaux, je však spatřen, jak se nechává táhnout za autem – a disqualifikován.

Garin tou dobou vévodí celkové klasifikaci takřka o tři hodiny. Malý kominík z Arvieru v Itálii, kde se roku 1871 narodil, než se v dětství přestěhoval s rodiči do Francie. Poprvé závodil v roce 1892, první vítězství

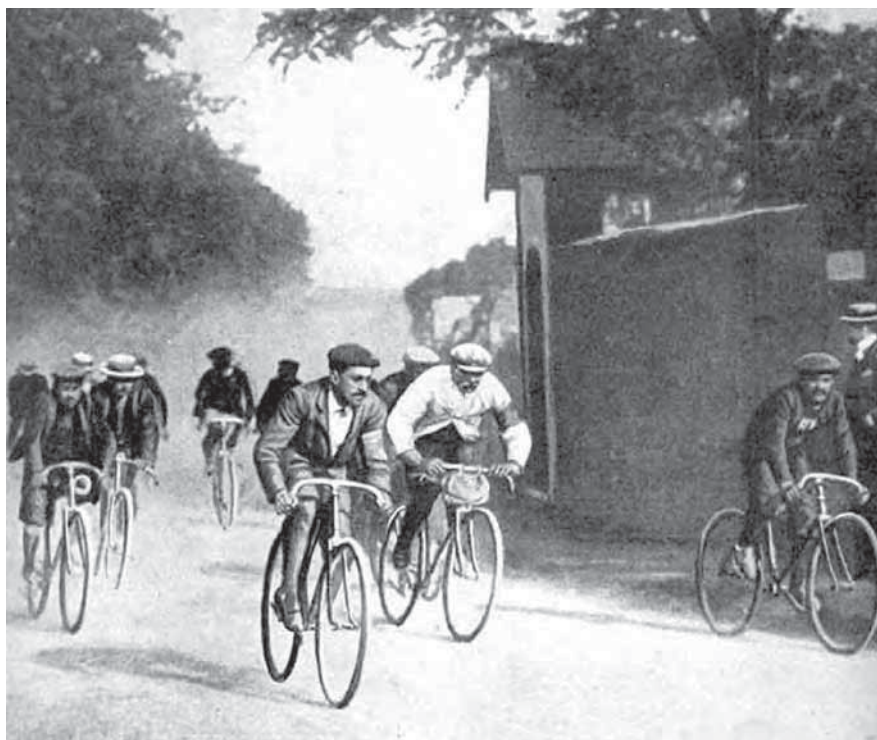
Zničily ho křeče.
Favorizovaný Hippolyte
Aucouturier nedokončil
1. etapu. Přesto smí
v závodě zůstat.

slavil o dva roky později, při 24hodinovém maratonu po ulicích Luty-
chu. Pod nosem knír, z koutku úst visí cigareta. Tak jej za cílem vídají.
Do závodů si obléká těž bílé sako, takže se rodí jeho další přezdívka
Bílý buldok.

Teď má v předposlední etapě Tour trable jeho nejbližší konkurent.
Průběžně druhý Emile Georget dvakrát píchne a posléze zcela vyčerpá-
ný zastavuje, aby si odpočal – a usíná u trati. Do cíle nedojede. Sebe-
vědomý Garin, kterého podporuje řada kamarádů z řad jezdců, zatím
žádá další cyklisty z vedoucí skupiny: „Nechte mě vyhrát etapu.“ Jenže
Fernand Augerau odmítá. Co se stane pak, na to existují dvě rozdílné
verze. Augerau, který posléze dorazí do cíle s desetiminutovou ztrátou,
vykládá: „Garinův kumpán Pothier mě úmyslně srazil z kola a Garin
po něm šlapal, až mi zničil paprsky na kole. Navrch dal divákům 100
franků, aby mi nepomohli.“ V cíli požaduje vyloučení obou spiklenců,
Garina a Pothiera, čímž by se sám dostal na první místo celkového
pořadí. Garin, který spurt v Nantes snadno vyhrál, však reaguje: „Vše
si vymyslel. Na kole se předtím rozbřečel a choval se jak šílený. Když
potom upadl, nechali jsme ho svému osudu.“

Pravda? Lež? Vedení závodu každopádně nemá zájem na vyloučení
vedoucího muže. Výsledky platí. Garin zůstává v čele Tour

Nejlepší je i v závěrečné etapě do Paříže. Na dráze nově dostavě-
ného velodromu v Parku princů první Tour vrcholí. Stává se jejím



Vyhlížejte bílé sako.
Podle něj poznáte lídra
závodu Garina.



Dobojováno. Maurice
Garin zbohatl o 3000
starých franků.

šampionem o 2:59 hodiny před druhým Pothierem. Už nikdo nikdy nevyhraje Tour s takovou převahou. Odměnou mu je prémie 3000 franků, pro tehdejší cyklisty terno.

Odvážným mužům, kteří právě objeli Francii, aplauduje na sto tisíc fanoušků v pařížských ulicích a dvacet tisíc u cíle. Vida, kdo je mezi nimi. Monsieur Desgrange! Pan šéfredaktor prozřel. Tahle Tour není omyl. Tahle Tour je u čtenářů opravdový hit. Vždyť náklad listu vzrostl během závodu z 25 tisíc výtisků na 65 tisíc. Zvláštního vydání, distribuovaného krátce po dojetí, prodají dokonce 130 tisíc výtisků.

Jedenadvacet cyklistů premiérovou Tour dokončuje, posledním klasifikovaným je Francouz Millocheau se ztrátou 65 hodin.

Na cenném 11. místě je kovář Dargassies. Dostává 145 franků a vrací se domů jako hrdina.

Důstojník Dreyfus, jehož skandál stál u zrodu závodu, je tou dobou dávno omilostněn a plně očištěn.

Časopis *Le Vélo* už vychází pouze rok, než jej popularita listu *L'Auto* a Tour de France zcela zničí a vyhlásí zánik.

A Pierre Giffard, šéfredaktor *Le Vélo*? Stává se nezaměstnaným. Ale jen do chvíle, než mu „vítěz“ Desgrange nabídne práci. Post cyklistického reportéra.

-
- 1895** První veřejné promítání filmů: bratři Lumièreové v Paříži
 - 1896** V Aténách jsou obnoveny olympijské hry, na programu je také cyklistika
 - 1898** Anarchistou Luchenim je probodnuta rakouská císařovna Alžběta, řečená Sisi
 - 1899** Válka mezi Búry a Brity o Jižní Afriku
 - 1901** Umírají britská panovnice Viktorie, po 63 letech na trůnu, a skladatel Giuseppe Verdi
 - 1903** Ruská sociálně demokratická strana se rozděluje na bolševiky, vedené Leninem, a menševiky
 - 1903** První let motorovým letadlem: bratři Wrightové v Kitty Hawk

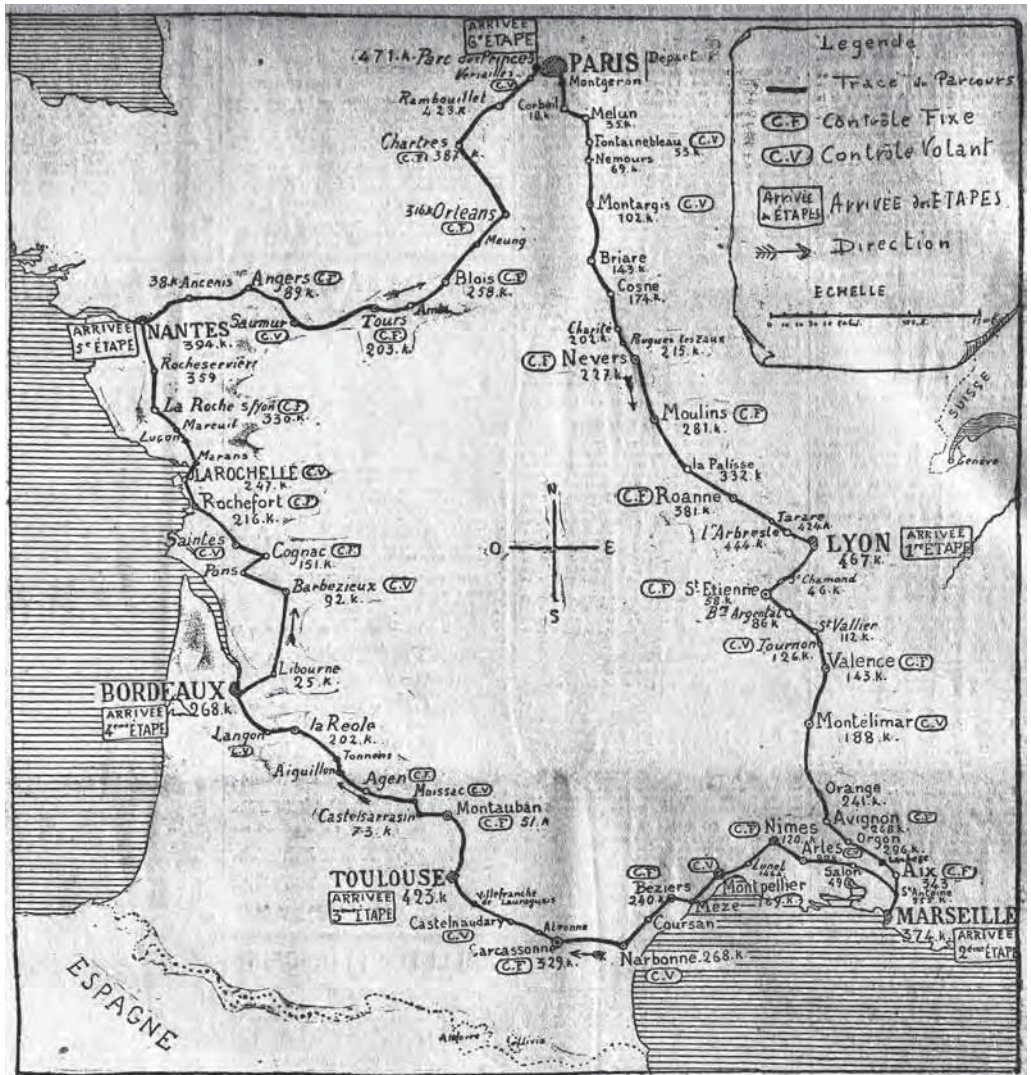
kapitola 3

Divoký západ
cyklistický. Tour je
mrtva, vážení

1904–1905







Pánové, první ročník Tour de France byl grand succès. Velký, opravdu velký úspěch. „Dali jsme cyklistice největší závod v době, kdy znalci tvrdili, že je nemožné přijít s něčím novým,“ vyťahuje se Henri Desgrange.

Co by si asi na schůzi v redakci *L'Auto* pomyslel, kdyby k němu v tu chvíli přilétla zlomyslná cyklistická víla a špitla mu do ucha: „Moc se neraduj, Henri. Druhý ročník Tour, to budou samé podvody, bitky, krev, zlomeniny, sabotáže, soudy, tresty a ostuda. Dokonce i na pistole dojde. Hrůza pomyslet. A až závod skončí, budeš to ty, kdo prohlásí: Obávám se, že to byl i ročník poslední.“

Vždy rázný Desgrange by po takové věštbě dost možná vílu zahnal slovy: Plácáš nesmysly.

Jenže přesně taková Tour s pořadovým číslem 2 skutečně bude.

Druhého července 1904 při startu na pařížské periferii v Montgeronu to ještě nikdo netuší. Schází se 88 cyklistů, mezi nimi i padesátiletý Henri Paret. Formát závodu věrně kopíruje předchozí rok: tedy 6 etap kolem Francie, dlouhých od 268 do 467 kilometrů, cílová města stejná, celkem 2428 kilometrů. Favorité? Velká trojka: obhájce titulu Maurice Garin, Hippolyte Aucouturier a Lucien Pothier.

Je ještě hluboká noc, když je startér vysílá směr Lyon. Hodně štěstí, chlapi.

A show může začít.

Pardon, jaká show? Spíš fraška. Odehrává se už v první etapě.

Pierre Chevalier odpadá z hlavního pole cyklistů... a zničehonic se posléze zjeví před nimi. Jak se tam, probůh, vzal? Snadno. Za tmy si

Vlevo
Repríza roku 1903.
Trasa Tour 1904
kopíruje premiérový
ročník.

Vpravo
Kdo má přednost?
Zemědělci kontra
závodníci.

Předchozí dvoustrana
Pátý, a přece vítěz.
Mladík Henri Cornet se
stane šampionem
Tour 1904 čtyři měsíce
po jejím skončení.



pomohl tím, že tři čtvrtě hodiny cestoval autem. Je diskvalifikován. Zdaleka však nepodvádí pouze on.

Kontroly jsou tehdy řídké, hrstka organizátorů nedokáže sledovat všechny jezdce. Nejoblíbenějším trikem je nechat se táhnout za auty. Za zrcátko vozu přivážete drát, který je na druhém konci zapuštěný do korkové zátky. Tu drží v zubech tažený cyklista. Jakmile se přiblíží kontrolní bod nebo obec, pustí se a šlape sám. Prostě, že? Tak si pomáhá i favorit Pothier, zavěšený za vůz svého manažera. Aucouturier, kterému dělá „vodiče“ jiný cyklista, jenž není aktérem Tour, po etapě



vyfasuje pokutu 500 franků. Ovšem tou dobou je už opět prakticky mimo hru o titul. V úvodní etapě totiž působí jako magnet na průšvihy, ocitá se na dně každého pádu, spravuje píchlé gumy. Na nejlepší ztrácí dvě hodiny a lamentuje: „Připadám si jako terč. To není náhoda, to je úmysl.“ Pokračuje celý zakrvácený.

Zato Garinovi a Pothierovi je zatím hej. Od organizátora závodu Géa Lefèvra dokonce dostávají přiděl jídla navíc. Jistě, pravidla to zakazují. Jenže Garin má pod čepicí. Na Lefèvra ve vhodnou chvíli zatlačil: „Nechcete přece, aby vám hvězdy závodu vyhladověly?“

Lefèvre přemítá: Stačilo, že Aucouturier má velké trable. Noviny potřebují známá jména. Dobře, pomůžu jim.

Garin s Pothierem společně ujíždějí hlavnímu poli a směřují do cíle. Vtom na ně agresivně zaútočí auto se čtyřmi maskovanými muži.

„Mohli nás přejet!“ křičí Garin.

Pro koho tajemní muži pracovali? Nikdo neví. Oba cyklisté útok ustojí, Garin ujíždí i Pothierovi, s náskokem 50 metrů v etapě vítězí a prohlašuje: „Pokud nebudu zavražděn, tak i tuhle Tour vyhraju.“

Věci však brzy budou ještě horší.

Druhá etapa z Lyonu do Marseille. Startují o půlnoci. Ještě za tmy, poblíž St. Etienne ujíždí při stoupání na Col du Grand Bois místní rodák Antoine Fauré. Ví proč. Pod vrcholem má komplice. Dvě stovky jeho fanoušků zatarasí silnici. Faurého nechají projet, na ostatní se vrhnou. V čele velké skupiny přijíždí Garin, za ním nejlepší italský jezdec Giovanni Gerbi, řečený Rudý ďábel. Ve dvanácti Gerbiho vyhodili ze školy, kde se neustále rval se spolužáky. Jenže tentokrát to je on sám, kdo dostává nakládačku. A pořádnou.

„Zabijte je,“ křičí rozvášněný dav. Létají kameny, fanoušci tlučou cyklisty klacky. Gerbimu lámou prsty, později vzdá. Garin je sražen, šeredně ho bolí rameno. Šlape dál, ale říditka je schopný ovládat jen jednou rukou.

Konečně přijíždí Lefèvre v autě organizátorů. Bere pistoli a střílí do vzduchu varovné výstřely. Dav ustupuje.

Po dojezdu do Marseille je diskvalifikován Ferdinand Payan, který se opakovaně nechal tahat autem. Vzhledem k předchozím událostem je to zdánlivě prkotina. Payan však chce závodit dál, řve na Lefèvra. Ten zůstává neoblomný. Budiž, pomsta bude krutá. Třetí etapa přece vede Payanovým domovským regionem. Když peloton projíždí přes Nîmes, letí na cyklisty další smršť kamenů. Pothiera zasahuje obrovský kus do ramene, Garina do tváře, navíc mu poškodí kolo. Dva tisíce místních se pouští do jezdců i funkcionářů. Aucouturier se vysvobozuje až tehdy, když jednoho z útočníků složí k zemi ranou do čelisti.

Lefèvrův vůz se ocitá uprostřed mely, téměř zničen, pneumatiky propíchnuté. Tentokrát je to další z organizátorů Jean Miral, kdo vytáhne revolver, aby chásku zastránil. Vítejte na Divokém západě cyklistickém...

Někteří cyklisté si v dalších etapách sami přibalují do výbavy

revolvery, aby se chránili před útoky. Nekalé praktiky nicméně bují i v zákulisí. „Někdo mi dal do jídla tabletky na spaní,“ stěžuje si benjamínek Henri Cornet. Jiní jezdci sypou soupeřům do kalhot svědící prášek, snaží se jim proděravět lahve na pití, sabotují rámy kol a objednávají si záškodnické akce. Hřebíky, připínáčky a střepy rozsypané na silnici před průjezdem soupeřů jsou zvlášť v oblibě.

Garin si stále drží malý náskok před Pothierem. Teprve v závěrečné etapě jej navyšuje na 3:28 minuty.

A už je tu Paříž. Vivat! Podruhé oslavují kominíka Maurice Garina coby šampiona Tour.



Trio nejlepších?
Zleva Lucien Pothier,
Maurice Garin, César
Garin. Ale jen dočasně.

Desgrange má radost, vyhrál přece jeho „kůň“. Jenže mezitím se v zákulisí rozbíhá vyšetřování čistoty této Tour. Komisaři Union Vélocepedique de France vyslyšají svědky – a dávají si na čas.

Marně Desgrange protestuje. On rozhodně o žádné šetření nestojí.

Trvá to dlouhé čtyři měsíce. Teprve 30. listopadu 1904 je vynesena verdikt. Šokující verdikt:

První čtyři cyklisté Maurice Garin, Lucien Pothier, César Garin (bratr vítěze) a Hippolyte Aucouturier jsou vyloučeni a vyškrtnuti z výsledků.

Dalších devět jezdců je také vyloučeno.

Maurice Garin je distancován na dva roky, Pothier, Chaput a Chevallier doživotně! Naopak Aucouturier smí závodit dál, byť s dítkou.

Novým šampionem je vyhlášen 19letý Henri Cornet, původně až pátý, se ztrátou tří hodin na Garina. Přitom i on byl usvědčen, že se během Tour přidržoval auta. Leč vyvázl jen s varováním.

Jaké asi musely být skutečné přečiny diskvalifikovaných mužů? Závažné, tvrdí komisaři. Podrobnosti zůstávají veřejnosti utajeny. Jen po hospodách se klábosí: Prý si Garin a Pothier k úniku v 1. etapě dopomohli i přesunem ve vlaku.

Garin se brání: „Jsou to všechno lži. Komplot. Žádným vlakem jsem nejel. Já jsem skutečný vítěz.“

Uběhla léta.
Maurice Garin v Parku
princů při 50. výročí
Tour v roce 1953.

Stojí za ním sám velký Desgrange, který stráví týdny rozčileným dopisováním si s unií. „Zabijíte Tour,“ vyčítá funkcionářům a přemítá: Co je to za móresy? Vylučovat cyklisty z MÉHO závodu! „Je obtížné uznat, že tvrdé tresty byly skutečně motivovány závažnými proviněními, když nám Unie oznámila pouze své verdikty a neukázala dokumenty, které k nim vedly,“ píše na stránkách *L'Auto*.

Garin svoji diskvalifikaci nikdy neuzná. Při 50. výročí Tour se v roce 1953 schází s Aucouturierem, Lefévrem i s novým šampionem Louisonem Bobetem. Garin tiskne Bobetovi ruku, jsou při tom vyfotografováni. Snímek se později dostává Garinovi do rukou. Chvilí na něj hledí, pak napíše: „Padesát let Tour. 1903=1904. M. Garin.“

Vzkaz není třeba překládat.

Tou dobou je majitelem garáží a benzinové pumpy na hlavní ulici v Lens. Bude je řídit až do své smrti v roce 1957.

Přesto se ve stáří přátelům údajně svěří, jak to bylo doopravdy. Les Woodland, autor knihy *Pravá Tour de France*, píše: „Přátelům se přiznal, že si etapy skutečně krátil vlakem, a smál se tomu.“



V 85 letech, krátce před smrtí, se ho tedy reportéři znovu ptají: „Podváděl jste?“

Pokrčí rameny a zamumlá: „Byli jsme mladí.“

Tour 1904 zůstává dodnes zahalena tajemstvím. Příliš je neodkrývá ani rozsáhlý průzkum, jenž v roce 2008 provádí Jason Jellick z americké Kolumbijské univerzity.

Jellick jen přidává další otázky.

Proč byl Pothier diskvalifikován doživotně a Garin jen na dva roky?

Proč se vůbec nikde v dobovém tisku neobjevil rozsah jejich provinění?

Proč se poté Garin doslova ztratil z dohledu a vrátil se do pelotonu až po sedmi letech v roce 1911?

A proč jej potom tisk zcela ignoroval? Byl přece šampionem Tour 1903, byl vítězem závodů Paříž–Roubaix či Paříž–Brest–Paříž, byl kdysi celebritou a zlatým chlapcem svého sportu. Jenže najednou ani lokální tisk v severní Francii, kde žil, o jeho návratu nepsal. Co se stalo? Byl snad prokletý?

Nový začátek? Dav diváků čeká na start ročníku 1905 v Paříži.



Otázky a žádné odpovědi.

Prokleta jako by byla v roce 1904 také celá Tour.

„Tour je mrtva. Obávám se, že druhý ročník byl i ročníkem posledním. Dojeli jsme do cíle a jsme zhnuseni.“ Ano, tato slova Desgrange skutečně pronáší.

Přesto dá svému závodě ještě jednu šanci: „Musíme pokračovat, abychom očistili celou cyklistiku. Jen Tour de France toho může dosáhnout.“ Do ročníku 1905 chystá sérii změn, aby nad závodem získal větší kontrolu. Už nebude šest extrémně dlouhých etap, ale jedenáct kratších. Noční jízdu ve většině etap eliminují. A změní i způsob celkové klasifikace. Nebudou se nadále sčítat časy z jednotlivých etap, ale přejdou na speciální bodování výsledků.

Pomůže to?

Hned v první etapě ročníku 1905 je na ulici v Nancy rozházeno 125 kilo hřebíků, všichni cyklisté až na Jeana-Baptista Dortignaua píchnou.

„Já tu Tour už vážně zruším!“ křičí Desgrange, ale znovu to neudělá. Naopak. Povolí pokračovat v závodě každému jezdcí, který po průjezdu hřebíkovým minovým polem dokončil etapu autem nebo vlakem.

-
- 1904** Umírá skladatel Antonín Dvořák
 - 1904** Ivan Petrovič Pavlov objevuje podmíněné reflexy
 - 1904** Začíná se stavět Panamský průplav a je dokončena Transsibiřská magistrála
 - 1905** Japonská armáda ničí ruskou tichomořskou flotilu
 - 1905** Nepokoje v Rusku vrcholí vzpourou na křižníku Potěmkin
 - 1905** Norsko vyhláší samostatnost na Švédsku
 - 1905** Albert Einstein představuje speciální teorii relativity

LA MAISON BLANCHE

S. RESTAURATEUR

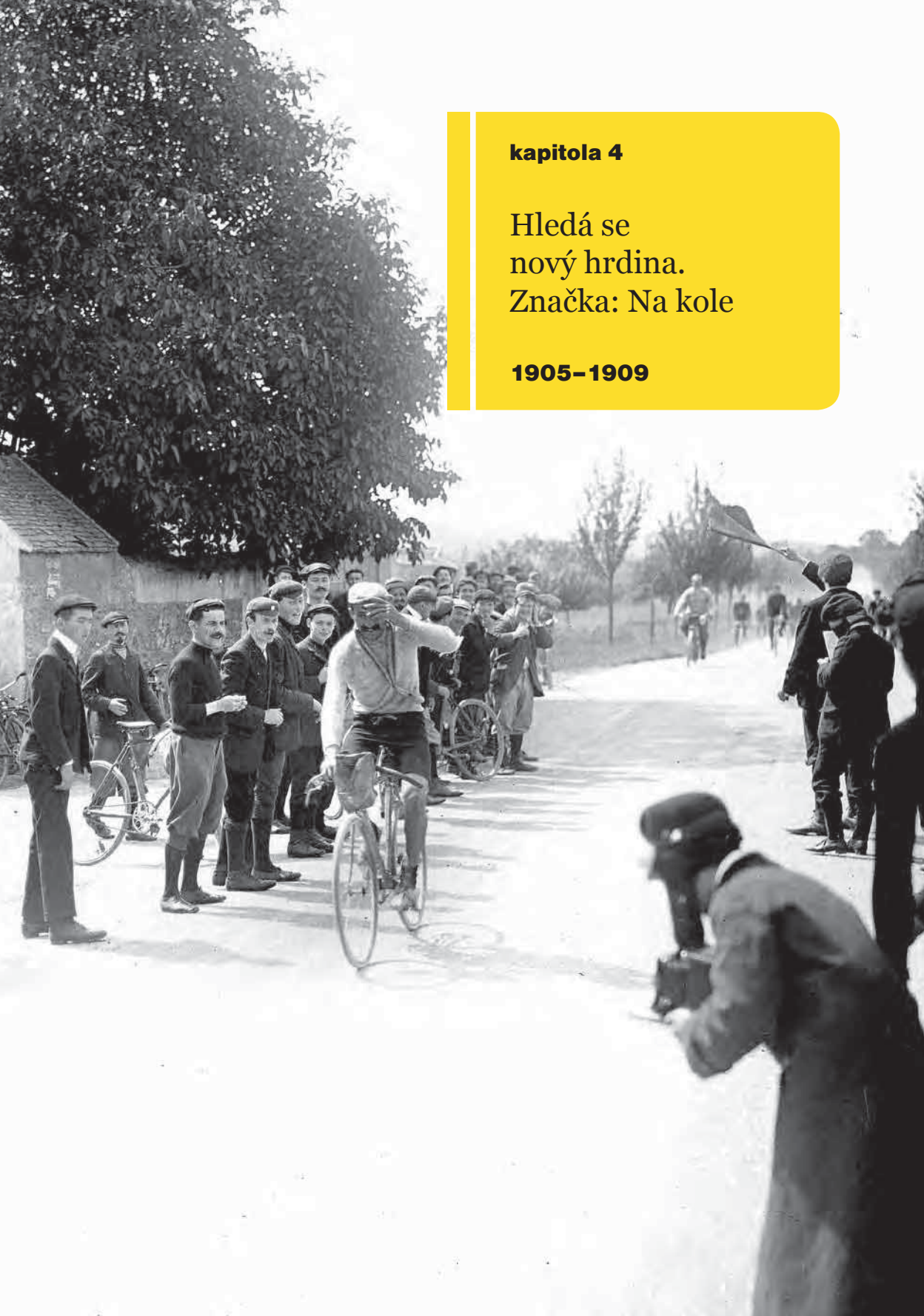
SUPPRESSION OF PAIN
ELASTIQUE
MEDICAL THERAPY



kapitola 4

Hledá se
nový hrdina.
Značka: Na kole

1905–1909





Někdejší hvězdy Tour jsou po ročníku 1904 vyloučeny nebo přinejmenším zdiskreditovány. Potřebuji naservírovat lidem nového kladného hrdinu, přemýšlí Desgrange.

Nachází ho v létě 1905 na Ballon d'Alsace, na nejvyšším stoupání, kam se dosud Tour vyškrábala.

Průsmyk v pohoří Vogézy mu do itineráře závodu propasíroval spolupracovník Alphonse Steines. První dva ročníky Tour byly převážně rovinaté, třebaže se vyšplhaly i do 1161 metrů na Col de la République. Ovšem Ballon d'Alsace, přestože jen o 17 metrů vyšší, je s místy až desetiprocentním stoupáním úplně jiné kafe.

„Vražedný kopec. Tam nikdo nevyšlape. Bude to tvoje vina, když nikdo tu horu nepřejede, jasný?“ varuje Desgrange kolegu Steinese.

Závodní kola Tour tehdy váží okolo 11 kilogramů a mají jediný pevný převod. Na úpatí Ballon d'Alsace však Desgrange výjimečně povoluje cyklistům vyměnit si kola za stroje s menším převodem. Raději. Aby to nebyl úplný masakr.

Sám se nechává autem vyvézt na vrchol. Tady chce sledovat, jak si tam jezdci zoufají a plahočí se.

Těsně pod vrcholem však... cože?!? předjíždí ho usilovně šlapající René Pottier na kole.

To bude můj hrdina!

Vlevo
Titul mu spadl z nebe?
Lucien Petit-Breton,
vítěz 1907.

Vpravo
Ohromil i ředitele.
Prodavač René Pottier,
nový Desgrangův
hrdina.

Předchozí dvoustrana
Zběh i showman. Louis
Trousselier, šampion
ročníku 1905.



LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Pedalata
Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Ripiegato - Recrutamento
Nuoto - Canottaggio - Vasciata

Ecco ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

Costa corrente L. 100.

DIRETTORE: NINO G. GAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero Italia Lire 10 - Annua Lire 50

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza S. Felice, 20 - TORINO
Tel. VERONA 11-24 30

INSERZIONI
Per risultato rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



La grandiosa corsa ciclistica del Giro di Francia, vinta da Trousselier
Su alla Petit Breton - Nel centro il vincitore all'ultimo controllo di Coen - Su basso il corridore Corast

Pottier, původně prodavač, se na kole naučil jezdit až krátce před nástupem vojenské služby. Po ní se poprvé přihlásil k závodu a záhy vyhrál i své první 150kilometrové klání. Na dráze překonal výkonem 40,340 km světový rekord v hodinovce. Na silnici načal sezonu 1905 druhým místem v Paříž–Roubaix.

Potom přišla Tour. A na trase 2. etapy z Nancy do Besançonu čeká Ballon d'Alsace.

Kvarteto Pottier, obhájce titulu Cornet, loni vyloučený Aucouturier a rebel Trousselier se drápe nahoru bok po boku. Nejprve odpadají Aucouturier a Trousselier, později i Cornet. Šeredný kopec zařizuje, že všichni závodníci jsou na konci sil, sesedají z kol, kráčejí vedle nich. Až na jednoho. René Pottier šlape dál. Rychlostí 20 kilometrů za hodinu jako jediný skutečně VYJÍŽDÍ až na vrchol.

„Stoupání na Ballon d'Alsace bylo jedním z nejméně vzrušujících pohledů, jaký jsem kdy zažil,“ diktuje Desgrange do redakce. „Potvrdilo mé přesvědčení, že lidská odvaha nezná mezí a že vysoce trénovaný sportovec může aspirovat na pozoruhodné výkony.“

Druhý doráží na vrchol Cornet, dlouhých 20 minut tu však čeká na vůz, který přiveze jeho kolo s větším převodem. Pottier pro změnu při sjezdu do údolí najíždí na hřebíky. Propichují jeho poslední použité gumy. Aucouturier ho dostihne, smiluje se a dá mu jednu ze svých náhradních. Pottier etapu sice nevyhrává, ale drží celkové vedení. Bohužel, ne nadlouho. Hrdinný výkon si vybírá daň a zánět šlachy jej následujícího dne přinutí vzdát. Cestu k titulu uvolňuje Louisi Trousselierovi. Chlapíkovi, který tu vlastně dávno neměl být.

Čtyřadvacetiletý voják Trousselier se totiž den před startem Tour svého velitele zeptal: „Dáte mi na pár dnů opuštěk? Chci si zazávodit na kole.“

„Máte ho na 24 hodin,“ odvětil nekompromisně velitel.

Přesto se vrátí do kasáren až za měsíc. Podle zákonů je dezertérem. „Ale vsadím se, že mi to armáda odpustí,“ tvrdí kumpánům. Nemýlí se. Jakmile se ujímá vedení v Tour de France, velitel mu prodlužuje opuštěk na dobu trvání celého závodu.

Přezdívali mu Trou-Trou nebo také Květinář. Pochází z bohaté rodiny dodavatelů květin do pařížských obchodů a libuje si v kanadských žertících. Po tréninku často s přáteli zastavovali u nejdražší restaurace v okolí. Zde zinscenovali hádku, křičeli víc a víc, až je majitel restaurace požádal, ať se ztiší. Načež mu Trousselier sdělil: „Hádáme se, kdo z nás je nejlepší cyklista. Víte co? Určete nám bod v okolí. My uspořádáme závod tam a zpět. Kdo přijede poslední, zaplatí za všechny útratu.“ Šéf podniku jim určil trasu, mezitím přichystal jídlo – ale nikoho z nich víckrát neviděl.

Trousselier je prostě showman. Jen na něj pohleďte, jak sjíždí z Col de la Porte – s nohama na řídítkách. Jenže... On je to zároveň taky podvodník, stěžují si cyklisté. Musel to být on, kdo na jedné z kontrolních



stanic zlámal všechny tužky, aby se ostatní nemohli zapsat! Ale co s ním, když důkaz neexistuje?

Sedmá etapa z Toulouse do Bordeaux je pro něj klíčová. Defekt. Spravuje, ale na peloton najednou ztrácí 20 minut. Vyráží sám na stíhací jízdu a po 200 kilometrech, na dohled Bordeaux, hlavní pole dostihuje. Spokojí se s tím? Kdepak. Spurt vyhrává. „Úchvatné,“ píše reportéři. Vyhrává i celou Tour před Aucouturierem, za vítězství inkasuje prémii 6950 franků. Ráno po závodě už je nemá, v noci vše propil a prohrál s přáteli v kostkách. „Nevadí, bude další Tour, vyhraju to zpět,“ mávne rukou. Omyl. Už nikdy si na ní tak dobře nepovede. Později se raději ujme rodinného podniku – v něm má výtědky zaručené.

V roce 1906 se peloton Tour poprvé vydává mimo území Francie, druhá etapa vrcholí v alsaských Métách, které toho času patří Němcku (vzpomínáte na Dreyfusovu aféru?). Ballon d'Alsace opět patří do itineráře. A opět pouze jeden jediný muž nesleze z kola.

Správně, René Pottier.

Oslnil už o den dříve, ve 2. etapě do Nancy. Na 175. kilometru ze 400 měl mechanickou závadu a chytil ztrátu 58 minut. Soupeři v pelotonu spolupracovali, aby mu co nejvíc ujeli. Pottier je stíhal, 25 kilometrů před cílem je měl a ještě stihl ovládnout etapu s náskokem půldruhé minuty.

Kde se v něm ty síly berou?

Pod Ballon d'Alsace přijíždí ve skupině 19 jezdců. „Na úpatí stoupaní se však vyřítíl vpřed, jako by mu právě zvonec odzvonil poslední kolo závodu na dráze,“ píše *L'Auto*. V čelní skupině tím vyvolá chaos. Jen Augustin Ringeval se ho ještě drží. „Pottier a Ringeval jsou nyní sami. Krátký, ale strhující duel propuká, než Pottier odčerpá další díl ze svých bezmezných rezerv a ujíždí. Ringeval ztrácí půdu, s pozoruhodným úsilím se ještě dotáhne, pak odpadá znovu, je zlikvidován. Ti z nás, kdo byli svědky této osamělé, vysokorychlostní Pottierovy jízdy, se nepřestávali divit, zda to vše nebyl jen sen, a ptali se sami sebe, jaká tajemná síla ovládá lidský organismus a umožňuje mu posouvat hranice možného.“

Na vrcholu je Pottier sám, čtyři minuty před ostatními. Pokračuje odtud 200 kilometrů do Dijonu, kde už má náskok 48 minut. Je na Tour třídou sám pro sebe. V půli páté etapy vede o hodinu. Zastaví, objedná si v baru lahvinku vína, takřka celou ji vypije. Když kolem něj projedou další cyklisté, nasedne na kolo – a znovu etapě dominuje. Má takový bodový náskok, že jeho celkový triumf neohrozí ani Trousselierovy čtyři vyhrané etapy.

Desgrange je nadšen. René Pottier! Konečně pravý hrdina hodný titulu z Tour de France.

Všechno se Pottierovi toho roku daří. Na pařížském velodromu Buffalo kraluje i v prestižní čtyřadvacetihodinovce Bol d'Or, během níž ujede 925,290 kilometru.

A pak je... mrtev. Vlastní rukou.

Pěťadvacátého ledna 1907 nacházejí zděšení dělníci v továrně Peugeotu oběšeného muže. Ten muž je šampionem Tour. Na háku, kam jindy věšel své vlastní kolo, visí jeho mrtvola.

Najednou si lidé vzpomínají, že se vlastně nikdy nesmál. Že trpěl depresi. Že ve svém nitru byl nešťastný.

Zatímco šlapal na Tour, jeho žena si našla milence. Pottier se to do slechl a vzal si život. Tak to vypráví jeho bratr. Má pravdu? Dopis na rozloučenou nenajdou.

Už nikdy na Ballon d'Alsace nevyšlape. Přesto tam bude stále. Desgrange nařizuje: „Na vrcholu stoupaní mu vybudujte památník.“ A přemítá: Co asi mohl dokázat, kdyby žil déle než pouhých 27 let?

Trůn šampiona Tour je v příštím roce volný.

Statkář Henri Pépin de Gontaud na něj rozhodně nepomýšlí. Playboy a falešný baron, který nikdy šlechticem nebyl a přídomek „de“ si ke jménu prostě připsal, se však možná inspiroval heslem skutečného barona Pierra de Coubertina, že nejdůležitější není zvítězit, nýbrž zúčastnit se, že? Najímá si nadšeného, ale chudého Jeana Dargassia (ano, jistě, našeho starého známého kováře z prvního ročníku Tour) a dalšího cyklistu Henriho Gabana.

„Pomozte mi, abych objel celou Tour. Za to ode mě dostanete stejné peníze, co bere vítěz, a jako bonus jídlo i ubytování v nejdražších



hotelech,“ nabízí jim. Oba přijímají a stávají se prvními domestiky, neboli pomocníky jiného jezdce v dějinách Tour.

Pépin jako maršál, velící své dvoučlenné armádě, šlape na konci pole, kyne dámám a posílá jim polibky. Na startu etap vesele konverzuje s diváky, ačkoliv soupeři už dávno vyjeli. Načež pokyne svým domestikům a říká: „Odstartujeme tedy. Ale pamatujte, že máme všechen čas světa.“ Při jízdě trojhlasně zpívají písně, aby obveselili fanoušky.

Etapu z Roubaix do Mét dokončují uprostřed noci se ztrátou 12 hodin. Rozhodčí zuří, protože na ně musí čekat.

Po páté etapě nicméně pan „baron“ usoudí, že už si užil dost, zaplatí jim 3000 franků a odkvačí na vlak do Toulouse. Dargassies vzdává s ním a doma si otevře obchod s koly.

Emil Georget na kole Peugeot zatím vyhrává pět z úvodních osmi etap, s úctyhodným náskokem vede. Jenže v 9. etapě, kdy opět jede v úniku, láme rám. Musí si jej opravit výlučně sám. To by mi trvalo nejmíň pět hodin, přemítá. Vymění si tedy kolo s kolegou z týmu

První kilometry Tour
1908. Cyklisté přejíždějí
pařížský most Bineau.

Duo nejlepších.
Francouz Petit-Breton
a Lucemburčan Faber.



Georgesem Privatem. Pravidla takovou výměnu zakazují. Desgrange nechce vyloučit lídra závodu, dává tedy Georgetovi jen pokutu 550 franků za použití neautorizovaného kola. A narazí.

Tak to ne, rozčílí se borci stáje Alcyon. Žádné týmy ještě oficiálně na Tour neexistují, ale de facto už tu jsou. Profesionálové se rozdělují podle firem, které je sponzorují. Alcyon žádá Georgetovo vyloučení. Desgrange odmítá, trest však přece jen přitvrdí a odsouvá Georgeta v pořadí etapy na poslední místo.

„To je málo,“ křičí bossové Alcyonu a nařizují všem svým jezdcům na protest odstoupit! Do vedení Tour tak souhrou šťastných okolností proniká muž z pozadí, Lucien Petit-Breton, vlastním jménem Lucien Mazan. Dobrý cyklista. Jenže aby byl úplně nejlepší?

Vyrůstal v Buenos Aires, kam jeho rodina na konci 19. století emigrovala. Po návratu do Bretaně vyhrál v šestnácti v loterii své první kolo. „Čím že chceš být? Cyklistou? V žádném případě! Budeš dělat nějakou pořádnou práci,“ rozčilil se otec. Do závodů se tedy přihlašoval pod jménem Lucien Breton, aby otce oklamal. Později zjistil, že jiný cyklista Lucien Breton už v pelotonu je. Protáhl si tedy jméno na Lucien Petit-Breton.

Skvělý sprinter, hubený, vždy pečlivě upravený, s knírkem natočeným po vzoru detektiva Hercula Poirota. Tento muž je v Paříži dekorován šampionem Tour 1907 a vyslechne si nejednu uštěpačnou poznámku. Ani nevíš, jak jsi k tomu titulu přišel. Spadl ti z nebe...

Musí si rok počkat, než všechny umlčí.

Na startu Tour 1908 stojí poprvé více než 100 cyklistů, celkem 114. Chce mezi nimi být i první žena, Marie Marvingtová, leč nedostává povolení. „Tento závod je otevřen pouze mužům.“ Jede tedy každou etapu za pelotonem a celou Tour dokončí aspoň neoficiálně.

Desgrange si umane: Hlavně nesmí rozhodnout kvalita kol, která cyklisté od jednotlivých sponzorů dostanou. Proto všichni absolvují Tour na stejných rámech, dodaných organizátory. Rozhodl jsem. Tečka.

Tým Peugeot s Petit-Bretonem, Georgetem, Aucouturierem, Cornetem a Lucemburčanem Faberem dominuje, vyhrává etapu za etapou. Petit-Breton jich má na kontě pět. Tentokrát nikdo nepochybuje. Titul z Tour je ve správných rukách. Sepíše autobiografii, přeseďlá na žurnalistiku a v létě 1909 už popisuje závod z doprovodného vozu. Ve svých článcích vyzdvihuje do nebes výkony Françoise Fabera.

Někdejšímu stěhovákovi nábytku a přístavnímu dělníkovi Faberovi fanoušci říkají Obr z Colombes. Žádný div, měří 188 centimetrů, váží 91 kilo. V pařížské čtvrti Colombes žije, ale národností a občanstvím je Lucemburčan. Na Tour debutoval roku 1906 ještě v kategorii „isolés“, určené cyklistům bez sponzorské podpory, a jak píše Petit-Breton, „jeho jediným přáním tehdy bylo být posledním z isolés, kdo se na trati udrží vedle šampionů. Když mu šampioni nakonec přece jen ujeli,



zastavil u baru, dal si sendvič a počkal na další kolegy isolés, s nimiž etapu dokončil, protože tou dobou nerad jezdil sám.“

V sezoně 1908 už skončil na Tour druhý, byť oslavil teprve 21. narozeniny. V roce 1909 je neporazitelný.

„Předávám mu taktovku,“ prohlašuje Petit-Breton na startu ročníku, v němž Desgrange ustoupil od nařízení, že všichni cyklisté musí mít stejné rámy. Nadále jsou však veškerá kola na startu označena a jejich výměna během závodu zakázána. A ještě jedna novinka: na kontrolních bodech jsou zřízeny toalety. Organizátorům se nezamlouvá, že cyklisté močí během etap před zraky diváků.

Faber po přestupu z Peugeotu závodí v barvách firmy Alcyon. Sedm různých firem má ve svých týmech od tří do šesti cyklistů, zbývajících 112 ze 150 startujících jede coby isolés, bez sponzorů. Zato zahraničních cyklistů přibývá. Kromě Francouzů je tu 19 Italů, 5 Belgičanů, 4 Švýcaři a 1 Lucemburčan.

Největším soupeřem všech je však paní Příroda. Ta přichystá galeje, nejstudenější ročník všech dob. Asfaltové silnice jsou jen řídkým luxusem, většina jich je dlážděných, se špatnou drenáží. Po souvislém dešti se cyklisté probíjejí kalužemi vody (v lepším případě), případně brodí přes souvislou vodní plochu. Na vesnických hliněných cestách dešť proměňuje povrch v blátivé koleje, proto startují s brýlemi proti blátu i odletujícím kamení.

Druhou etapu, 398 kilometrů do Mét, vyhrává Faber v umrzajícím dešti, po 200kilometrovém sólovém úniku. Tancuje v blátě z jedné vyjeté koleje do druhé, jako by ho počasí neničilo, ale naopak inspirovalo.

Při 3. etapě přes Ballon d'Alsace teplota klesá na minus tři, chumelí. Jede posledních 110 kilometrů sám, od hlavy až k patě zablácený, a domínuje s půlhodinovým náskokem.

Ve 4. etapě do Lyonu zase leje, vodu má chvílemi až po kolena. Kilometr před cílem přetrhne řetěz. Kolo měnit nesmí, kilometr ho tedy tlačí. Přesto vítězí o 10 minut. V roce, kdy je 478 let po svém upálení svatořečena Johanka z Arku, cyklistický manažer Baugé o svém svěřenci prohlašuje: „Faber je Bůh, jenž sesedl z nebe na bicykl.“

Tři tisíce fanoušků mu aplaudují i ve dvě v noci, na startu další etapy přes Col de Porte. Vichr je toho dne tak silný, že ho dvakrát sfoukne z kola. Vzápětí jej srazí kůň. Ale vítězí i v Grenoblu. Den poté v Nice znovu. Dvacet tisíc diváků tam čeká na novou celebrity Tour, aby ji vidělo finišovat. Má rekordní pátý etapový primát v řadě. Tento kousek v dalších 103 letech už nikdo nenapodobí.

Po sedmi etapách je 77 cyklistů mimo hru a zoufalí organizátoři žadoní: „Ať Faber zpomalí, nebo závod nebude zajímavý.“ Šéf jeho týmu Alcyon souhlasí. Lucemburčan tedy na příkaz shora nechává vítězit ostatní včetně nevlastního bratra. Celkový triumf si bezpečně hlídá. V poslední etapě se tak může proslavit i Jean Alavoine, který v ní suverénně vede, než před cílem zlomí rám. Posledních 10 kilometrů



Hlavně se podepsat. François Faber v průběhu etapy na kontrolním stanovišti.



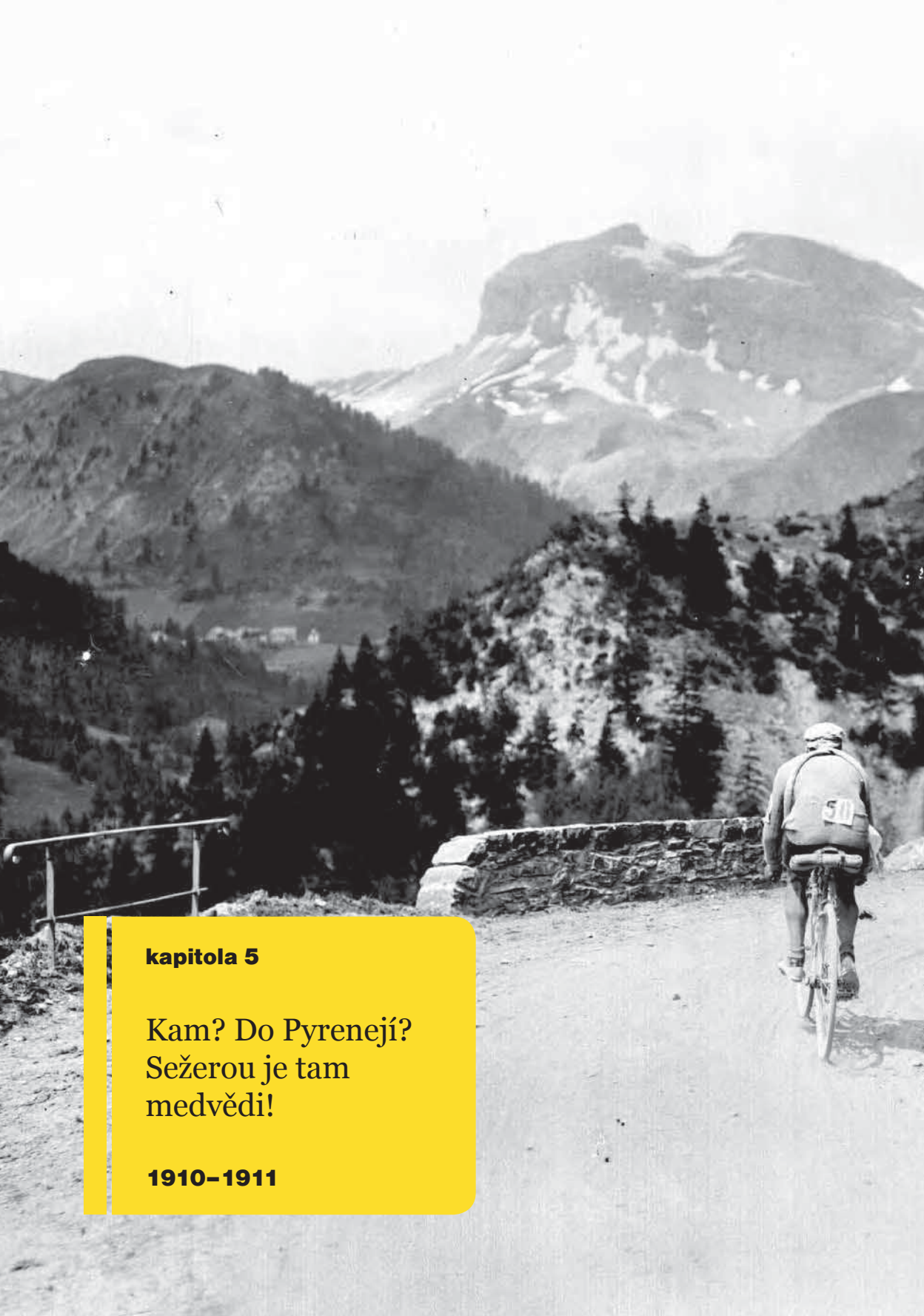
běží s kolem na ramenou, a přece vyhrává etapu s náskokem šesti a půl minuty!

Šampionem této Tour je ovšem François Faber.

Funkcionář Alphonse Steines se jej v pařížském cíli ptá: „Co teď plánujete?“

„Vím o skvělém místě na rybaření u Sens. Tam mě zítra najdete. Až do září mě nikdo na kole neuvidí.“

-
- 1907** Obraz Avignonské slečny od Pabla Picassa stojí u zrodu kubismu
 - 1907** Finsko je první evropskou zemí, kde ženy mohou volit
 - 1908** Britský generál Baden-Powell zakládá skautskou organizaci
 - 1908** Tunguzský meteorit exploduje na Sibiři
 - 1908** Henry Ford představuje automobil Ford T, první masově vyráběné auto
 - 1909** Po vzoru Tour de France je založen cyklistický závod Giro d'Italia
 - 1909** Robert Edward Peary dobývá severní pól



kapitola 5

**Kam? Do Pyrenejí?
Sežerou je tam
medvědi!**

1910–1911



95670



Pyreneje zkraje 20. století. Divoký kraj. Medvědi útočí na ovce a kozy, laviny se řítí do údolí. Sem tam pastýř nebo pašerák. Každý rozumný člověk se vyhýbá prašným cestám spojujícím údolí, která jako by se ztrácela v nicotě. A mezi nimi Tourmalet. Vrchol, o němž promlouvá samo jeho jméno: Špatná cesta.

V roce 1910 je Tour stará sedm let. Teprve však čeká na velehory, které z ní učiní vskutku magické dobrodružství.

Lucemburský vizionář Alphonse Steines, pomocník ředitele závodu Desgrange, ji do nich zavede. Za pomoci lži.

Tady jsou ti dva. V redakci časopisu *L'Auto* na rue Fauborg Montmartre právě plánují trasu ročníku 1910.

„Patrone, mám plán, jak udělat Tour ještě větší,“ nadhodí Steines.

„Větší? Copak už není dost velká?“ odvětlí Desgrange.

„Ne. Musíme se dotknout všech hranic.“

„Hranic? Opustit Francii by byla chyba. Copak si nepamatuješ? Tvůj nápad jet do Alsaska nebyl právě duchaplný.“

„Nebyl duchaplný? Jak to myslíte?“

„Německá vláda to napříště zakázala. Kdepak, byla by chyba nezůstat jen ve Francii.“

„Nesouhlasím. Víte, že všichni naši sousedé si přejí, abychom je navštívili. Co třeba Španělsko?“

„To bychom museli přejet Pyreneje!“

„Přesně! Myslím, že přesně tohle bychom měli udělat. Přejet Pyreneje!“

„Cože? Ty žertuješ! Cyklisty tam sežerou medvědi. Ztratí se. Zahynou vyčerpáním.“

Jenže Steines nevtipkuje. Hučí do Desgrange tak dlouho, až souhlasí. Byť s dovětkem: „Chceš po mně, abych cyklisty zabil.“

Steines usedá k mapě a ukazuje, co ve své vizionářské chvíli vymyslel. Namísto dříve běžné etapy z Nîmes do Toulouse zavedou Tour do Perpignanu, na pomezí Pyrenejí. A potom, v další etapě, zdvihnou závod přes pyrenejské velikány, přes průsmyky Peyresourde, Aspin, Tourmalet a Aubisque.

Ani jeden z nich nemůže tušit, že jednou v budoucnu se stanou jména těchto vrcholů pro peloton mytickými. Prozatím Desgrange brumlá: „A tohle má být podle tebe úspěch?“ Už Ballon d'Alsace byl pro většinu cyklistů problém. Copak je teď má vyslat rovnou do výšek nad 2000 metrů?

„Chceš jet přes místa, která snad ani neexistují. Vždyť tam ani není silnice,“ říká Steinesovi.

Ten se nemíní vzdát. Blufuje: „Já to tam znám.“

Legendární fotografie.
Oscar Lapize vede kolo
na Tourmaletu.

Předchozí dvoustrana
Kam to jedou?
Tour se vydává do
smrtícího kruhu velehor,
tvrdí reportéři.

„Tak to nejdřív sám projedeš!“

Na konci zimy je Steines na místě. Zjišťuje kardinální problém: do průsmyku Aubisque nevede ani pořádná cesta. V pyrenejském městě Pau se tedy setkává s mužem jménem Blanchet, místním inženýrem mostů a silnic. „Je s podivem, že v dnešní moderní době se Tour na Aubisque nedostane, protože tam chybí silnice. Ale vy to zařídíte,“ oznamuje mu.

„Já?“ vyděsí se inženýr. „Já na to nemám ani frank.“

„To je hanba! Kolik to bude stát?“

„5000 franků.“

S takovou sumou Steines nepočítal. Telefonuje Desgrangovi.

„Cože? 5000? Ty ses zbláznil! Chceš mě zruinovat? Dám mu 1500 a ani o jeden víc,“ křičí šéf Tour do telefonu.

„Výborně. Říkal jste dva tisíce?“ odvěti Desgrangův pomocník a položí sluchátko.

Blanchet dál tvrdošijně požaduje pět tisíc. „Dobře, seženu je. Vytáhnu je odněkud z šuplíku,“ uklidňuje ho Steines při večeři. Dojednáno. Bude se stavět prашná silnice na Aubisque. Pro cyklisty.

Druhým na řadě je průzkum Tourmaletu. Ale ne hned. Před příchodem jara je zasněžený a zcela nepřístupný. Steines se vrací měsíc před startem Tour. V údolí pod horou, ve vesnici Sainte-Marie-de-Campan spořádá párek, šunku a sýr, najme si místního řidiče Duponta a vyrazí směr Tourmalet, na 19kilometrové stoupání.

„Vede až nahoru silnice?“

„Silnice? Ne!“ zmrazí ho řidič. „Ale vede tam kamenitá cesta pro muly,“ dodává vzápětí.

Steines se začíná usmívat. Netuší, co ho čeká.

Tři kilometry pod vrcholem auto uvízne ve sněhu. Pokračovat musí pěšky. Ještě půl kilometru ho Dupont doprovází, než oznámí: „Dál nejdu. Za žádnou cenu. Je šest večer, brzy bude tma. A když je nasněženo, přicházejí sem ze Španěl medvědi.“

„Počkejte tedy na mě v Bareges,“ říká Steines. Bareges je na opačné straně hory, 12 kilometrů odtud.

Sám tvrdošijně kráčí v kožených polobotkách po zasněžené pěšince k vrcholu. Najednou slyší hlasy. Kluci, kteří se svými psy hlídají ovce. Na jednoho volá: „Synu, znáš dobře Tourmalet?“

„Jasně.“

„Povedeš mě?“

Dvě a půl hodiny se brodí dva kilometry k vrcholu. Je temná noc bez hvězd. Velká šedá mračna zakrývají měsíc. Konečně dosahují průsmyku. „Synu, pojď se mnou dál, až dolů, do Bareges,“ nabádá Steines svého malého průvodce.

„To nejde. Musím se vrátit do ovčárny, nebo mě naši zbijou,“ odvěti kluk a vytratí se.

Steines chvíli odpočívá na skále. Potom si uvědomí: Mohl bych tu

umrznout, musím se hýbat. Začíná slézat dolů, brzy se však kutálí ze srázu jako sněhová koule. Skončí v horském potůčku, mokrý a prochla-zený. Vyleze, objeví patník, opře se o něj. Už nemůže. Minuty, desítky minut utíkají. Vtom zaslechne jiný dospělý hlas.

„Kdo je tam?“ ptá se přicházející neznámý. Našel ho snad pašerák? Pochybná existence? Steines mlčí. Raději.

„Řekni mi to, nebo tě zastřelím,“ vyzývá ho neznámý.

Strach převáží. „Jsem ztracený poutník. Právě jsem přešel Tourmalet.“

Přichozí s úlevou vydechne: „Ach, tak to musíte být pan Steines. Čekali jsme vás. Telefonovali nám. Tým horských vůdců vás tu všude hledají.“

Když sestoupí do Bareges, Steines se setkává s Lanne-Camym, zdejším dopisovatelem časopisu *L'Auto*. „Slíbil jsem poslat telegram Desgrangovi.“

„A co mu napíšete?“

„Řekni mi,“ obrací se na Lanne-Camyho. „Až konečně sleze sních, bude ta silnice na Tourmalet dost dobrá pro cyklisty?“

„Silnice? Ale vždyť je to jen stezka pro mezky!“

„Tím líp.“

Steines vezme pero a píše památný, částečně vylhaný telegram. Adresa: „Henri Desgrange, *L'Auto*, Paris.“ Text: „Prave jsem prekonal Tourmalet STOP Velmi dobra silnice STOP Zcela prijatelna STOP.“

O měsíc později jsou na programu první pyrenejské etapy v historii Tour. Nejprve ta snazší, dlouhá 289 kilometrů. Potom ta delší, nejtěžší etapa Tour v její dosavadní historii, vedoucí přes průsmyky Peyresourde, Aspin, Tourmalet a Aubisque, dlouhá 326 kilometrů.

Lucien Petit-Breton, vítěz z let 1908 a 1909, jenž se po ročním



Bojovníci z pelotonu. Dva individuálové a dva cyklisté týmu Céler při Tour 1910.

působení v roli novináře vrátil coby závodník na kolo, se rozčiluje: „To je vražda. Tihle bastardi chtějí naše skalpy.“ Komentátoři z konkurenčních listů píšou o znepokojivém vývoji, jelikož Tour se vydává do „bizarní a nebezpečné divočiny, do smrtícího kruhu velehor, který zabije mnohé naděje“. Ale Desgrange, zprvu tak skeptický, je nadšen. Náklad *L'Auto* stoupá ze 150 tisíc na 300 tisíc výtisků.

Na kalendáři je 27. července 1910. Jezdci startují o půl čtvrté nad ránem. V sedle stráví patnáct hodin a poprvé v dějinách Tour jim bude k dispozici i sběrný vůz, aby naložil ty, kteří boj s velehorami vzdají.

Malý rtuťovitý Octave Lapize, řečený La Frusé, vyhrál už předchozí etapu. Trumfem jeho týmu Alcyon měl být původně obhájce titulu Faber. Jenže ten se zranil v 7. etapě po kolizi se psem. Jako by nestačilo, že je příliš vysoký a těžký, aby držel ve velehorách krok s kovanými vrchaři. Celkově obr Faber stále vede, ale v Pyrenejích trpí.

Lapize je naopak znovu v čele. Na Tourmaletu už nešlape. Slézá z kola, chvíli ho tlačí, chvíli jede. Jediný muž z celého pole, Gustave Garrigou, vyjede celý Tourmalet na kole. Vyslouží si tím předem vypsanou prémie 100 franků.

Zbývá Aubisque. Lapizovi na něm selhávají nervy. Kolo zčásti už jen vleče, zčásti na něm leží. Předjíždí ho François Lafourcade, na vrcholu průsmyku je první. A tam čekají i přední funkcionáři Tour, aby zjistili, co Pyreneje s cyklisty provedly. Patnáct minut po Lafourcadovi se zjeví Lapize, ve tváři zmučený výraz. Otočí se na organizátory a vykřikne: „Vrazi! Vy všichni jste vrazi!“

Při sjezdu do cíle v Bayonne, bláznivé jízdě s mnoha zatáčkami, kupodivu pookřeje, předjíždí Lafourcada a vyhrává etapu. Pyreneje ho nezavraždily.

Přesto si Tour vybírá toho roku svoji první oběť na životě. Paradoxně nikoliv na silnici, ale o volném dni. Při koupání v moři sežehne Adolpha Héliera smrtelně jedovatá medúza.

Faber stále vede o jediný bod, než v etapě do Brestu píchne a kolega Lapize jej v celkové klasifikaci předstihuje.

Dvaadvacetiletý Octave Lapize v budoucnu už nikdy Tour nedokončí, ale tohle je jeho rok. Pouhé čtyři body, dosud nejmenší rozdíl v historii, rozhodují v jeho prospěch. Po 4473 kilometrech se v Paříži směje: „Vidíte, ani jsem příliš nezhubl. Podívejte, mé límečky mi pořád perfektně sedí. Toho jsem se obával nejvíc: že si budu muset po Tour kupovat menší.“

Na samém konci Tour 1910 Desgrange svému pomocníkovi přiznává: „Ty velehory byl... no ano, velký úspěch.“

Pyreneje jsou dobyty. Kam tedy „vyštvat“ cyklisty příště?

Odpověď se nabízí. Steines ji má na jazyku: „A příští rok do Alp, ne?“ „Který průsmyk?“

„Galibier. Je vyšší, těžší a studenější než cokoliv, co dosud zažili.“

Třináctého července 1911 tedy vede 366 kilometrů dlouhá etapa ze



Na řadě jsou Alpy. Pyreneje už Tour dobyla, nyní se drápe do dalších velehor.

Ani jsem nezhubl.
Lapize šampionem
ročníku 1910.

Chamonix do Grenoble a zdvihá se přes průsmyky Aravis, Telegraph a Galibier, až do závratné výše 2556 metrů. Galibier je stále pokrytý sněhem a silnice, pokud se dá tímto slovem nazvat, je směsicí šterku a bláta, používanou jinak pouze dřevorubci a pašeráky. Cyklisté se plahočí podél protisněhových bariér. „Ty bandito,“ spílá tu Desgrangovi lídr závodu Gustave Garrigou, loňský hrdina z Tourmaletu.

Jediným mužem, který neslázá z kola, je tentokrát Emile Georget. V cíli drsné alpské zkoušky vyhlíží jako bahenní příšera, padá vyčerpáním na zem, pohlédne na funkcionáře a procedí mezi zuby: „Tohle vám dává důvod k přemýšlení.“ Pro většinu jeho kolegů se pouť na Galibier stává noční můrou. Desgrange naopak vzletnými slovy líčí, jak jeho hrdinní cyklisté pokořili horu všech hor: „Dnes, mí bratři, jsme se shromáždili při společné oslavě nádherných bicyklů a stali se svědky vítězství inteligentního života nad zemskou tíží. Ačkoli neměli křídla, naši muži byli schopni šplhat do výšek, kam ani orli nevyletí.“

Vedení v závodu drží Garrigou, lehoučký v horách a silný na rovinách, před Faberem a nováčkem Paulem Dubokem. V pyrenejské





Vítěz, kterému hrozili smrtí. Gustave Garrigou byl patrně neprávem obviněn ze sabotáže.

etapě do Bayonne právě Duboc vede o 8 minut, když najednou kolabuje, padá z kola a zůstává na zemi ležet v bezvědomí. Ostatní cyklisté jej míjejí, pomoc soupeři je přece zakázána. Po hodině se zmátoří, znovu nasedá na kolo a dokončuje etapu na 21. místě.

„Byl jsem otráven,“ prohlašuje. Kdosi mu údajně cosi přimíchal do jídla či pití.

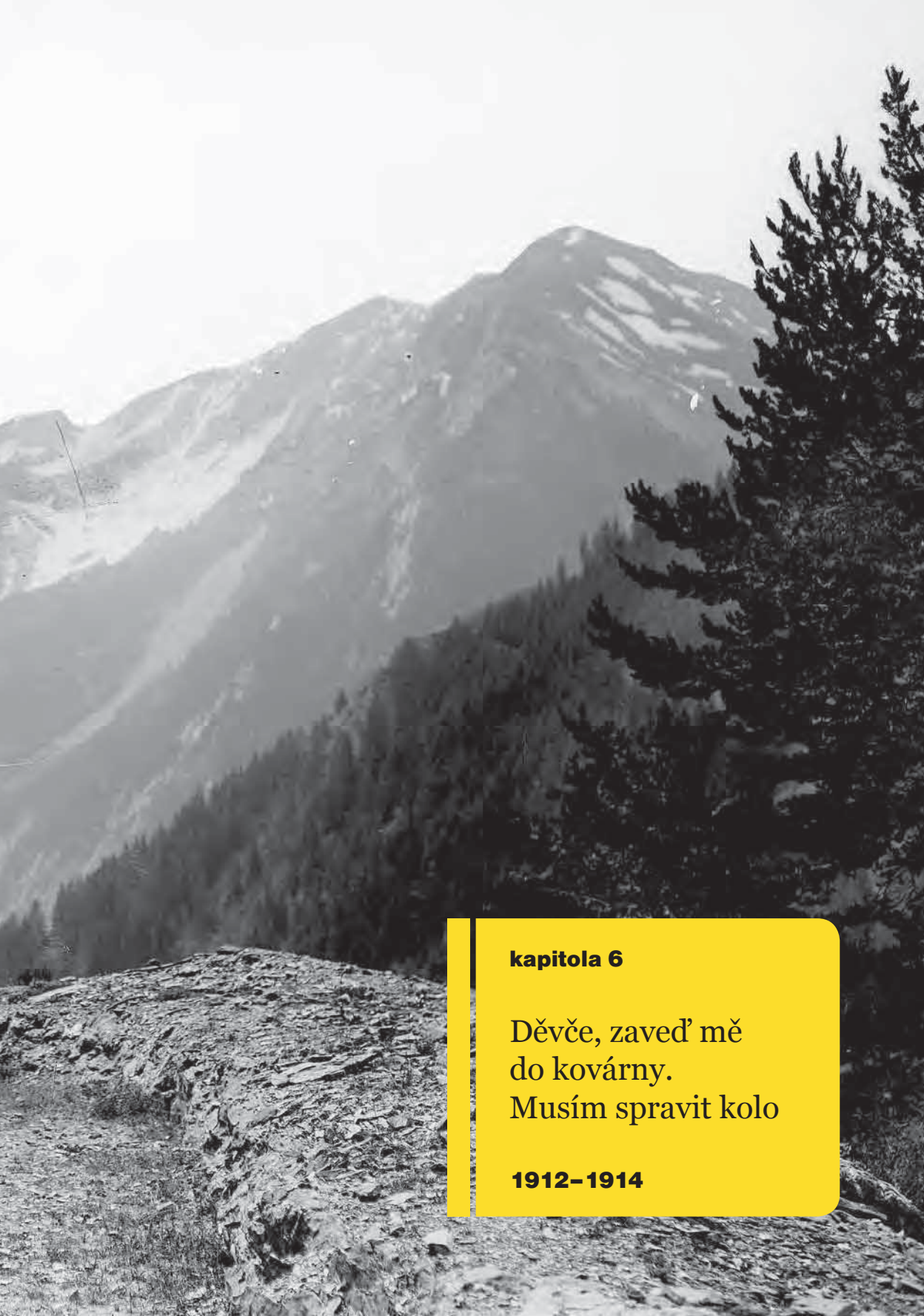
Prvním podezřelým je Garrigou (až mnohem později se ukáže, že za incidentem vězel spíše Lafourcade). Dubokovi fanoušci hrozí Garrigouovi smrtí, organizátoři mu proto přidělují bodyguarda. Když projíždějí Rouenem, odkud postižený novic pochází, tři vozy organizátorů se snaží oddělit Garrigoua od bariéry rozezlených diváků.

Mladík Duboc je opět při silách, vyhrává dvě etapy, jenže k celkovému prvenství to nestačí. Náplastí mu mohou být bouřlivé ovace, jakých se dočká od diváků v Paříži. Vítězný Garrigou mu může tolik slávy jen závidět.

Největším „vítězem“ pro Desgrange je nicméně Galibier. Alpský velikán zastihuje v jeho očích i Tourmalet, ředitel Tour jej povyšuje na symbol závodu. Je to dobrá volba. Už v příštím ročníku bude přes Galibier šlapat v nejdelším úniku historie muž, jenž se stane lidským symbolem předválečné Tour: Eugène Christophe.

-
- 1910** Jiří V. je korunován britským králem
 - 1910** Umírají spisovatelé Lev Nikolajevič Tolstoj a Mark Twain
 - 1910** Halleyova kometa přilétá k Zemi a vyvolává paniku
 - 1910** Vzniká britské dominium Jihoafrická unie
 - 1911** Nobelovu cenu za chemii získává Marie Curie, rozená Skłodowska
 - 1911** V Číně je revolucí svržena mandžuská dynastie
 - 1911** Roald Amundsen dosahuje jako první jižního pólu





kapitola 6

Děvče, zaveď mě
do kovárny.
Musím spravit kolo

1912–1914



Cyklistický profesionál Eugène Christophe, řečený Cri-Cri, je vyučeným zámečníkem. Je také velmi metodickým mužem. O každém závodě si sepisuje pečlivé poznámky, i každou fotografii má na rubu popsanou. A co teprve pořádek u něj doma. Vše musí být přesně na svém místě. Puntičkář, řekli byste...

Na hotelu si večer před startem skládá výstroj jako hasič, aby po probuzení neztrácel čas hledáním oblečení a další výbavy.

Zároveň tento puntičkář platí za extrémistu. Za muže, kterého nic, ale vůbec nic nezlomí.

Už při italském jarním závodě Milán – San Remo 1910 se začíná rodit legenda jménem Christophe.

Do San Rema se vydává poprvé, trať nezná. Jen přítel Garrigou ho varuje: „Nejtěžší bude průsmyk Turchino.“ Manažer jejich stáje Alphonse Baugé nepřináší dobré zprávy: „Na Turchinu vás čeká sních.“

Silnice jsou blátivé a namrzlé, potácejí se ve vyjetých kolejkách. Záhy přibudou tající sních a ledový vítr. V serpentínách na Turchinu je Christophovi natolik zle, že musí slézt z kola. Sám si o tom později napíše: „Moje prsty byly neohebné, chodidla necitlivá, nohy tuhé. Měl jsem zimnici, celý se třásl. Zastavil jsem a pokusil se pobíhat, aby se mi rozproudil krevní oběh. Bylo zataženo, vítr dělal velký hluk. Nasedl jsem opět na kolo a dostal se na vrchol průsmyku. Tam mi komisař řekl, že jsem šest minut za lídrem závodu van Hauwaertem. Toho jsem potom minul při výjezdu z tunelu. Stál tam v pláštěnce vedle kola.“

Za tunelem leží na silnici až 20 centimetrů sněhu! Každou chvíli musí Christophe slézt a tlačit kolo. Přemohou ho žaludeční křeče, zhroutí se na kraj silnice. „Umrzal jsem. Jediné, co jsem dokázal, bylo trochu pohybovat hlavou zleva doprava a zprava doleva.“

Vtom opodál uvidí stavení. Spása? Jenže není schopný k němu dojít. Odmítá si připustit hrozící nebezpečí. „Musím dojet do San Rema, musím, musím... Kdybych vyhrál, dali by mi dvojnásobek gáže, navíc 300 franků prémie, tak výhodnou smlouvu mám,“ pořád si přemílá.

Naštěstí u něj zastaví italsky hovořící muž. Christophe umí jen pár slov italsky, říká tedy „casa“, dům, a ukáže na stavení. Muž pochopí a odvede ho dovnitř. Tam ho domácí svlékne a zabalí do deky.

„Aqua caldo“ zamumlá Christophe. Horká voda. Ukazuje však na lahev rumu. Když se rozehřeje, zacvičí si. Do těla se mu začíná vracet cit. Chce jet dál.

„Ani nápad,“ protestuje jeho zachránce. Vždyť venku začal znovu padat sních! Vzápětí do domu dorážejí i van Hauwaert a Christophův týmový kolega Ernest Paul, tak zmrzlí, že si dávají ruce do ohně v krbu.

Tak o kolik jsem zhubl?
Cyklista v cíli Tour 1912.

Předchozí dvoustrana
Opět v Alpách. Etapa
z Grenoblu do Nice.



Cri-Cri. Eugène Christophe, pantičkář, extrémista a symbol předválečné Tour.

Pobudou tam dalších 25 minut. Christophe okny sleduje, jak mezitím projeli kolem čtyři cyklisté. Rozhodne se pokračovat.

„Ty jsi blázen,“ říká Paul.

Ani domácí nesouhlasí.

Obelže je tedy tvrzením, že dojde do San Rema vlakem. Nasedá na kolo a postupně mívá Italy Cocchiho, Pavesiho, Gannu i Albinho. Opět vede. Po dvanácti a půl hodinách utrpení vítězí největším rozdílem v historii závodu, o půl hodiny před Giovannim Cocchim. Ze 63 startujících dokončují jen čtyři.

Trvá měsíc, než se v nemocnici zotaví z omrzlin na rukách a následků prochladnutí celého těla. Trvá další dva roky, než se plně uzdraví.



Připraveni. Na startu etapy Tour 1913.

Pak při Tour 1912 exceluje v etapě z Chamonix do Grenoble. Jeho 315 kilometrů trvající sólový únik zůstane nejdelším v historii závodu.

Ve Vogézách a Alpách vyhrává s převahou tři etapy v řadě, ale k čemu mu velký náskok v cíli každé etapy je? Stále platný bodovací systém zohledňuje pro celkovou klasifikaci jen umístění v etapě, nikoliv čas. Christoph znevýhodňuje a nahrává naopak Odilu Defrayovi.

Čtyřicetiletý Belgičan původně ani neměl být v sestavě stáje Alcyon. Po jeho triumfu v závodě Kolem Belgie si však Defrayovu nominaci vynutil belgický obchodní zástupce firmy Alcyon. Jeho úkol zněl: Budeš pomáhat Garrigouovi, aby obhájil titul. Což zprvu také dělal. Brzy však šéf stáje Alcyon dospěl k názoru: Defraye má jasně lepší formu. Na týmové poradě tedy oznámil: „Bude jedničkou týmu. Ode teď jedeme na něj.“

Co ztrácí v horách, nabírá za kolektivní pomoci dalších Belgičanů na rovinách a ve spurtech, bodově uniká Christophovi. Před 9. etapou však má pouhé dva body náskoku před jiným Francouzem, Octavem Lapizem.

„Všichni pomáhají Defrayovi!“ stěžuje si neustále Lapize. „Každý Belgičan, ať už je z jakéhokoliv týmu.“

Když mu Defraye ujíždí v Pyrenejích, Lapize na protest zastavuje a z Tour odstupuje: „Nebo snad očekáváte, že budu v takových podmínkách bojovat dál?“ Do další etapy nenastoupí ani nikdo další z jeho týmu La Française.



Sám sobě mechanikem.
Ital Vincenzo Borgarello
opravuje píchlou duši.

Christophe, závodící za stáj Armor, pokračuje. Kdyby se sčítal prostý čas, rval by se před poslední etapou s Defrayem o titul. Jenže takhle ví, že už nemá naději bodově jej dostihnout. Znechucen nechává na závěrečném úseku do Paříže ujet čelní skupinu.

Odile Defraye se stává prvním belgickým šampionem Tour.

Francouzi jsou poraženi.

Tak tohle se našim inzerentům a čtenářům líbit nebude. Prodláme na tom, vždyť z Belgie u nás nikdo neinzeruje, přemítá Desgrange. Pravidlo, podle nějž vteřina náskoku před druhým v cíli platí stejně jako hodina, francouzským cyklistům zjevně nevyhovuje...

Proto Desgrange nechává pohřbít bodovací systém, který kdysi sám stvořil. Od roku 1913 se vrací k prostému sčítání časů z jednotlivých etap.

Tour 1913 je delší než všechny před ní: 5388 kilometrů v 15 dlouhých etapách, mezi nimi celkem 14 volných dnů. Poprvé putují cyklisté kolem Francie proti směru hodinových ručiček. Christophe, nyní už

Christophe se řítí
z kopce. Zatím
ještě na kole.

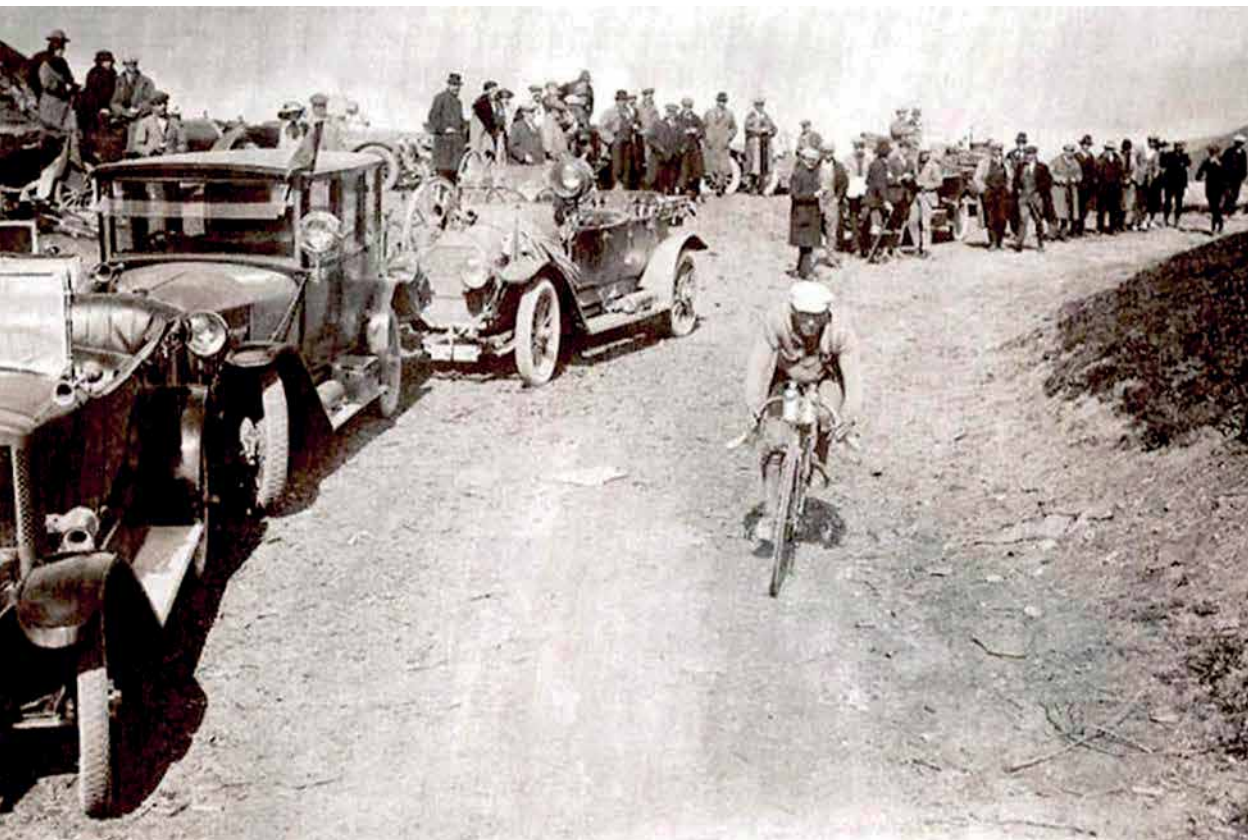
v dresu Peugeotu, prahne po odvetě. Před Pyrenejemi je druhý o čtyři minuty za Defrayem. Ve tři v noci vyrážejí z Bayonne k tradiční královské etapě přes Aubisque, Tourmalet, Aspin a Peyresourde. Den, kdy se rozhodl zničit Defrayeho. A daří se mu to. V Oloron-Ste-Marie jeho sok, omezený bolavým stehenním svaem, zaostává o 11 minut. V Eaux Bonnes o 14. V Argeles o hodinu! A v Baresges, na úpatí Tourmaletu, Defraye vzdává.

Takřka všechny soupeře už Christophe odrovnal, jen další Belgičan Philippe Thys supí o pár stovek metrů před ním. Jenže ten je v celkové klasifikaci o tolik minut zpět, že není hrozbou.

Christophe se cítí skvěle. Polní stezky na Tourmalet mu nečiní potíže. Na vrcholu průsmyku zastavuje a odmontuje zadní kolo, aby mohl nasadit větší převod. Přehazovačky jsou stále jen hudbou budoucnosti. Christophe i ostatní však mohou používat takzvané dvojrychlostní bicykly. Ty mají náboj se závitky na obou stranách zadního kola, na ně jsou namontované pastorky s rozdílnými počty zubů. Když závodník potřebuje změnit převod, musí kolo demontovat, otočit ve vidlici, vystředit, dotáhnout a pak teprve pokračuje dál.

Na Tourmaletu má Christophe při propočtu celkové klasifikace 18minutovou převahu na průběžně druhého Thyse. Plnou rychlostí uhání po dřevorubeckých cestách do údolí, má radost, dokonce si zpívá.

Najednou se to stane. Problém. Co problém. Průšvih.



Později do deníku napíše: „Deset kilometrů před Ste-Marie-de-Campan jsem cítil, že cosi špatného se děje s mými říditky. Už jsem nemohl kolo řídit, manévrovat. Zabrzdil jsem a slezl. Pak koukám: Moje vidlice je zlomena.“

Umí coby zámečnick spravit všelicos. Jenže co svede se zlomenou vidlicí?

Je sám. Odšroubuje přední kolo, popadne ho do levé ruky a pravou si přidržuje přes rameno rám. Tak pokračuje ve své pouti. Velcí soupeři, které předtím při stoupání nechal daleko za sebou, jej dostihují. Brečí zlostí. Jeho přítel Petit-Breton projíždí kolem a křičí: „Ach Cri-Cri, ty chudáku.“



Svahy mezi serpentinami sjíždí po zadku, aby si zkrátil cestu, hledá stezky pro ovce. Deset kilometrů se plahočí s kolem na ramenou, než konečně dorazí do Ste-Marie-de-Campan. Na kraji vesnice potkává mladou dívku.

„Kde je tu kovárna?“

„Na opačném konci vesnice. Kovářem je monsieur Lecomte.“

„Zaveď mě tam, prosím.“

Kalhoty a trikot má Christophe na cucky, jen divoké oči svítí ze zabláčeného obličeje. Překročí práh kovárny. Traťoví komisaři, informovaní o jeho nehodě, už tu na něj čekají. Nechávací kovárnu zavřít, aby se sem nenahrnula celá vesnice.

„Spravím vám tu vidlici,“ nabízí kovář Lecomte, funkcionáři to však nepovolí. Opět ta stará písnička. Jakákoliv pomoc je zakázána. Lecomte mu alespoň radí, zatímco Christophe buší kladivem na kovadlině do vidlice. Potřebuje k tomu obě ruce. Jak má zároveň obsluhovat měchy, aby udržel plamen vysoký? Požádá o to sedmiletého chlapce Corniho, který tajně prolezl dovnitř.

Jeden z komisařů, unavený a hladový, žádá vesničany o něco k snědku. Naštvaný Christophe se na něj otočí: „Jezte tu uhlí. Já jsem váš vězeň a vy moji žalárnici.“

Konečně vidlice zase drží pohromadě. Nasadí přední kolo, chystá se opustit kovárnu. Komisař mu oznamuje: „Dobrá práce. Ale ten kluk vám šlapal měchy, to je cizí pomoc. Dostanete sankci 10 minut.“

Christophe si odplivne do ohně a mezi zuby procedí neslušná slova. Celá záchranná akce i s pochodem z Tourmaletu mu už tak zabrala skoro čtyři hodiny. Zeptá se, kolik zbývá času, aby v cíli etapy stihl časový limit. Čtyři hodiny, dozvídá se. Naplní si kapsy chlebem a vyšlape další dvě hory. Stihne to. Stále ještě toho dne porazí 15 cyklistů. Sen o titulu z Tour je však přerván v nejlepším. Na čemž nic nemění skutečnost, že mu organizátoři po protestech veřejnosti sníží trest na 3 minuty.

Vedení firmy Peugeot rozhlásí, že vidlici zlomil při střetu s autem. Přiznat, že jejich kolo bylo nekvalitní? To tedy ne! Dokonce zakážou Christophovi o zlomené vidlici mluvit. Ovšem zpráva o jeho smůle i hrdinství se rychle šíří. Le Vieux Gaulois. Starý Gal. Taková je jeho nová přezdívka.

V roli kováře. Christophe
spravuje vidlici.



Galibier. François Faber
a Gustave Garrigou na
alpském obru.

V konečném pořadí Tour 1913 skončí sedmý. Přesto bude díky dobrodružství z Tourmaletu populárnější než všichni vítězové této doby.

Zvlášť když jsou to zas a znovu Belgičané...

Christophova smůla přihrává vedení Marcelu Buyssemu, jenže na toho čeká v 9. etapě do Nice podobná příhoda. Láme říditka, s kolem na ramenu jde do nejbližšího města. Tam přijímá cizí pomoc při opravě a s ní i penalizaci půl hodiny, celkově však ztrácí hodiny tři.

Novým lídrem je 23letý Philippe Thys. Rodákovi z Anderlechtu poté Desgrange říká: „Vem si barevný dres, ať mají diváci jasno, kdo vede.“

Belgičan odmítá: „Ne! Neudělám ze sebe zářivý terč pro soupeře.“

V oficiálních publikacích Tour nikdy nebude veden jako první muž ve žlutém trikotu. Žádná taková jeho fotografie ani neexistuje, oficiální



Philippe Thys. Lídři byli prokletí, on vyhrál.

archiv se ztratil. Historické prameny se však rozcházejí. Sám Thys mnohem později tvrdí, že poté, co Desgrange zatlačil na jeho manažera, si ten podivný žlutý dres musel navléknout...

Před předposlední etapou se souboj o titul zužuje na Thyse a Petit-Bretona. Když Petit-Breton padá a kvůli zranění kolene vzdává, je rozhodnuto. Nebo ne? Vzápětí padá po srážce s motorkou i Thys, leží na silnici v bezvědomí. Jsou snad lídři závodu letos prokletí? Skončí i Thys? Ne! Zmátoří se, za pomoci kolegy opraví bicykl. Penalizace 10 minut následuje. Přesto v pařížském cíli uhájí náskok 8:37 minuty před druhým Garrigouem.

O rok později, na Tour 1914, už dominuje Thys od první etapy. Před čtrnáctou do Dunkerquu vede o 31:50 minuty před novým francouzským objevem Henrim Pélissierem, talentovaným, ale také arrogantním Thysovým týmovým kolegou v Peugeotu. Pélissier ve stáji neuznává Thysovu nedotknutelnost a útočí, ale obhájce titulu se jej usilovně drží. Jenže přichází Belgičanův defekt a mechanické potíže. Thys vzpomíná na Christopha a jeho loňskou kalvárii na Tourmaletu. Budu raději riskovat penalizaci, rozhodne se a v obchodě si kupuje nové kolo. Dostává přijatelný třicetiminutový trest a v cíli uhájí dvouminutový náskok, který mu zajistí druhou pařížskou korunovaci.

Christophe není toho léta ve své kůži, ztrácí v Pyrenejích i Alpách, končí jedenáctý. Podivuhodný příběh největšího smolaře v historii Tour tím zdaleka nekončí a bude i nadále poutavý – jenže až za pět let.

Teď je všechny pohlcuje úplně jiná bitva, nesčetněkrát tragičtější.

Právě v den, kdy Tour 1914 startovala, spáchal radikální srbský student Gavrilo Princip v Sarajevu atentát na rakouského arcivévodu Ferdinanda. Osm dní poté, co Thys projíždí vítězně pařížským cílem, německá armáda obsazuje neutrální Belgii a vyhláší válku Francii.

Philippe Thys se hlásí u francouzského letectva.

Eugène Christophe narukuje do cyklistického batalionu.

Oba přežijí.

Oni jsou ti šťastnější.

-
- 1912** Tragédie Titaniku. Po nárazu do ledovce zahyne 1503 osob
 - 1913** Hollywood se stává filmovou metropolí Ameriky
 - 1913** Firma Ford zavádí pásovou výrobu
 - 1913** Letec Roland Garros jako první překonává Středozemní moře
 - 1912** Nové Mexiko a Arizona jsou připojeny ke Spojeným státům
 - 1914** Americký prezident Woodrow Wilson vyhláší 14. květen za Den matek
 - 1914** Rakousko vypovídá 28. července válku Srbsku, začíná první světová válka



kapitola 7

Lidé se mi smějí.
Pokřikují na mě
kanárku

1914–1922





Rok 1918. V jedenácté hodině jedenáctého dne jedenáctého měsíce končí válka. Ta nejstrašnější, jakou dosud svět poznal.

I mezi šampiony Tour verbovala své oběti.

François Faber, obr z Colombes, padl v cizinecké legii. Manažer Baugé o něm před lety prohlásil: „Je to Bůh, který sesedl z nebe na bicykl.“ Na bojišti u Carency našel své peklo. Devátého května 1915 tu obdržel telegram, že se mu narodila dcera. Téhož dne jeho regiment ztratil při útoku 1950 z 2900 vojáků. Kaprál Faber se snažil odtáhnout z rozstřílené země nikoho svého kamaráda, když jej zasáhla osudná smrtící kulka. Poslední „trofejí“, kterou v životě získal, nebyl cyklistický pohár, nýbrž medaile Za chrabrost. In memoriam.

Octave Lapize, který na Tour při památné premiéře pyrenejských průsmyků křičel na organizátory „Vy vrazi“, potkal svého skutečného vraha v oblacích. Bojového pilota francouzského letectva sestřelili 14. července 1917 nedaleko od Flirey. Vážným zraněním v nemocnici podlehl.

Luciena Petit-Bretona, jenž jako první dokázal na Tour obhájit titul, zabil 20. prosince 1917 na frontě u Troyes opilý řidič francouzského vojenského automobilu.

Zahynul Émile Engel, vítěz první etapy ročníku 1914, i François Lafourcade, první muž, který v roce 1910 přešel Aubisque.

Tolik dalších cyklistů, kteří se dříve prali na silnicích Tour s vyčerpáním i živly, položilo své životy.

Francie je ochromena. Ze 40 milionů obyvatel během války 8,4 milionu narukovalo a více než 6 milionů zahynulo. Silnice severní Francie jsou vybombardované. Všeho se nedostává. Část sousedního Německa trpí dokonce hladomorem.

Ovšem svět se už nadechuje k lepším časům, chce řešit jiné problémy. Vzniká slavná architektonická škola Bauhaus. Vzducholod' R34 uskutečňuje první úspěšný přelet Atlantiku. Vyrábějí první typ Kaplanovy turbíny. A... ach ano, ve Spojených státech oficiálně zavádějí prohibici.

Osmadvacátého června 1919 je konečně podepsána Versailleská mírová smlouva.

A o den později, po pětileté odmlce, znovu začíná Tour de France.

Henri Desgrange už na konci předchozího roku vyzýval: „Musíme obnovit Tour co nejrychleji. Francie se chce zase bavit.“ Nyní tedy stojí na startu 67 cyklistů. Jen 67. Poloviční pole než v předválečných letech. Nejen že válka zdecimovala obyvatelstvo. Sedm měsíců po jejím skončení poskytlo sportovcům pramálo příležitostí k tréninku. Mladých cyklistů je tu poskrovnu, vládnou staří bardí. Přitom Desgrange na jezdce nachystal dosud nejdelší ročník: 5560 kilometrů v 15 etapách.

Horský test. Louis Mottiat a Léon Scieur se drápu na Galibier při Tour 1921.

Předchozí dvoustrana
První poválečný vítěz. Firmin Lambot dovezl v roce 1919 žlutý dres do Paříže.

Kdo z nich to vydrží? Kdo z nich má dost peněz na jídlo, aby nabral mezi etapami potřebnou energii?

Ředitel Tour si to uvědomuje. Proto přichází s bonusem před válkou nemyslitelným: organizátoři i profesionálům platí stravu.

Výrobci kol naopak zatím nejsou schopni zaplatit po válce ani své vlastní týmy. Někteří se alespoň spojují a sponzorují zhruba polovinu pelotonu v jednom obřím týmu pod názvem La Sportive.

Desgrange jako by s přiděly jídla vyčerpал veškeré své milosrdenství. Nehledí na slabou poválečnou fyzičku většiny jezdců a hned první den rozdává pokuty. Úvodní etapu sice vyhrává Belgičan Jean Rossius, ale šéf Tour jej vzápětí penalizuje 30 trestnými minutami za to, že pomohl Philippu Thysovi, vítězi ročníků 1913 a 1914.

Jaká že to byla pomoc?

Rossius dal Thysovi napít!

I podaná lahev s vodou je porušením Desgrangových pravidel o zakázané pomoci jiným jezdcům. Trest čeká i na toho, kdo pomáhá.

Thyse ani tato „živá“ voda nezachrání. Nemá formu z let, kdy dominoval. Je obtloustlý, sužují jej problémy se žaludkem. Navíc se záhy připlete do hromadného pádu. Už v 1. etapě slézá z kola a vzdává. Desgrange usedá k psacímu stroji a píše mu prostřednictvím listu *L'Auto* vzkaz: „Stal se z tebe maloměšťák, který ztratil lásku ke kolu a promrhal obrovský talent.“

Úvodní dávka 388 kilometrů z Paříže do Le Havru ukazuje, jak slabou fyzičku peloton má. Do cíle 1. etapy dojíždí pouhých 31 cyklistů!

Ty, kteří zbyli, hlídají Desgrangovi muži ostřížím zrakem. Ve 3. etapě do Cherbourgu má trable další z favoritů Léon Scieur, v hustém lijáku Belgičan už pošetě píchl. Další náhradní gumu nemá, a tak prchá před deštěm do blízkého domu, aby spravil tu poškozenou. Společnost mu při tom dělají žena žijící v domě – a Desgrangův rozhodčí Cazalis. Scieurovy prsty jsou promrzlé, že mu z nich vyklouzává i jehla, jejímž ouškem chce protáhnout nit. Žádá ženu: „Přidržte mi ji, prosím.“ Cazalis ho však hned varuje: „I v tomto případě půjde o nedovolenou pomoc a vy budete penalizován.“ Scieur zakleje a dokončí opravu sám.

Čtyřiatřicetiletý Starý Gal Christophe je po 4. etapě novým lídrem závodu. Ta pátá vstoupí do historie. Se 482 kilometry z Les Sables-d'Olonne do Bayonne bude nejdelší, jakou kdy cyklisté na Tour absolvují. Veterán Jean Alavoine se stává jejím vítězem. Na úpatí Pyrenejí pokračuje dál pouhých 17 cyklistů. Christophe v nich navyšuje své vedení. A v Alpách ho uhájí.

Zároveň se musí převléci. O volném dni mezi 10. a 11. etapou je totiž Desgrange osloven kolegou funkcionářem: „Většina cyklistů má trikoty s nápisem La Sportive. Diváci mezi nimi nerozeznají lídra. Označ ho nějak.“ Co na tom, že peloton v tu chvíli čítá už jen 11 hlav. Desgrange si to v Grenoblu namíří do obchodu s oděvy. Po návratu Christophovi vrazí do ruky žlutý pulovr: „Ten teď budeš nosit, aby každý viděl, že jsi první.“



„A proč musí mít žlutou barvu?“ ptá se lídr závodu.

Pravda, proč? Co je pravou příčinou, proč Desgrange zvolil právě žlutou barvu? To si jednou vezme s sebou do hrobu. Jedni tvrdí, že šéfa Tour inspirovala barva papíru, na němž vycházel list *L'Auto*. Ale existuje i jiné vysvětlení: trikot této barvy byl ve vybrakovaném poválečném obchodě jediný k mání ve více velikostech. Desgrange si přál, aby ho měl v zásobě i pro případné další lídry, kteří neměli Christophovu postavu. Narodil se (nyní už oficiálně) maillot jaune. Žlutý dres.

Christophovi se pranic nelíbí. „Lidé se mi smějí. Pokřikují na mě kanárku,“ stěžuje si. Diváci u trati napodobují zvuk papouška. Nebo volají: „Není ten kanárek nádherný?“

Je stále pravděpodobnější, že se tak bude oblékat až do pařížského cíle. Před druhým Belgičanem Firminem Lambotem má náskok 28 minut. Jenže cyklisty ještě prověří zrádné silnice ze závodu Paříž–Roubaix, proslulého Pekla severu. Na severozápadě Francie jsou po válce v nejzoufalejším stavu. Čtrnáctá etapa z Mét do Dunkerquu, vedoucí po kostkách, je utrpením pro kola i jezdce. Lambot útočí, Christophe ho stíhá. A je to tu zase. Déjà vu. Na předměstí Valenciennes se vidlice Francouzova kola láme, musí s ní do místní kovárny, sám si ji opravuje. Vzpomínky na Tourmalet roku 1913 bolestivě ožívají.

Tentokrát zvládá opravu o půldruhé hodiny rychleji, přesto ztrácí celkem 2:28 hodiny a ztrácí i Tour.

Pouhých jedenáct mužů doráží v Paříži do cíle. Později jich bude

klasifikováno jen deset, nejméně v historii. Paula Duboka, původně osmého, nechá Desgrange dodatečně diskvalifikovat, když se prozradí, že si v jedné z etap půjčil auto, aby s ním zajel do továrny opravit poškozený pedál.

Opomíjený 33letý Firmin Lambot je nejstarším šampionem, jakého do té doby Tour poznala. Kdo by to byl čekal? V malém městečku Florennes kdysi pracoval jako sedlák, dvanáct hodin denně vždy ráno od šesté – až si v 17 letech koupil první kolo a denně na něm jezdil 50 kilometrů do práce i zpět. V nedaleké vesnici se přihlásil k závodu, vyhrál ho, dostal prémii pět franků a rozhodl se, že bude na kole závodit. Od roku 1908 byl profesionálem, brzy belgickým šampionem a už roku 1911 aktérem Tour.

Triumf v roce 1919 mu zajišťuje kontrakt u týmu Peugeot s měsíčním platem 300 franků.

Na fotkách, které jej zachycují, je většinou k vidění hubený, zamračený muž. Dochová se jediná, kde se usmívá. To když jej v cíli Tour líbá jeho žena.

Vyhrál ji s nejnižším rychlostním průměrem všech dob: 24 kilometrů za hodinu. Za vítězství inkasuje prémii 5000 franků, přesto není nejbohatším mužem tohoto ročníku. Vydavatelé listu *L'Auto* naslouchají hlasu lidu, podle něž si Christophe zaslouží stejné peníze jako vítěz. Uspořádají pro Starého Gala sbírku a ta vynáší velkému smolaři 13 310 franků! Jména všech, kteří je věnovali, jsou zveřejněna na 20 stranách *L'Auto*. Peněžité dary se pohybují od tří franků do pěti stovek, které poslal baron Henri de Rothschild.

Zlomenou vidlici, která mu tak tučnou prémii zajistila, si Christophe uschová doma ve sklepe.

Při následujícím ročníku 1920 kvůli velkým bolestem zad v Alpách vzdává. Tentokrát je to však především vražedné vedro, které postupně redukuje peloton 113 cyklistů takřka na pětinu. Philippe Thys si dobře pamatuje tvrdá slova o líném maloměšťákovi, kterými jej o rok dříve peskoval Desgrange. Přes zimu tvrdě trénoval a zhubl. Na jaře si při klasice Milán – San Remo zlomil klíční kost, ale byl už zase mužem z oceli a se zlomeninou došlapal posledních 50 kilometrů. Než začala Tour, uzdravil se. A na Tour vládne, vyhrává čtyři etapy. Jede ekonomicky, je inteligentním stratémem, jenž nechybí v žádném úniku, hlídá si největší soky, ale sám neútočí. Po osmé etapě vede o hodinu před krajanem Hectorem Heusghemem! Desgrange se zlobí, že závod je málo bojovný, dokonce přichází s planými výhrůžkami: „Nechám tuhle Tour zrušit, jestli nezačnete bojovat.“ Když však Thys vítězně dosáhne Paříže, píše pro změnu oslavné ódy na prvního trojnásobného šampiona Tour. Velebí muže, kterého loni tolik sepsul: „Nebýt války, slavil by nikoli třetí, ale pátý či šestý titul z Tour.“

Potrvá 36 let, než Thysovu bilanci tří triumfů vyrovná Louison Bobet, a 44 let, než ji překoná Jacques Anquetil. Thys to vše bude



Šlapal s kolem na zádech. Léon Scieur, šampion 1921.

pozorovat zpovzdálí, prodejce kol i stále oblíbenějších zájezdů v autech, charakterní chlap, který má mnoho přátel. Zemře roku 1971 coby osmdesátiletý, se svým životem spokojený muž.

V čele s Thysem přetvořili Belgičané Tour v roce 1920 k obrazu svému. Vyhráli 12 z 15 etap a obsadili prvních sedm míst v celkové klasifikaci.

V roce 1921 to je podobné. Ze svého středu vytáhnou dalšího šampiona. Tentokrát třiatřicetiletého Léona Scieura.

Toho roku naposledy na Tour startuje pamětník jejího zrodu: čtyřicetiletý Lucien Pothier. Ano, ten Pothier, který byl po ostudném ročníku 1904 doživotně diskvalifikován, ale po třech letech opět omilostněn.

Zahraniční reportéři mohou poprvé sledovat peloton v doprovodných vozech. Ti belgičtí hrají mezi nimi prim. A mají o čem psát. Jejich Scieur se hned druhého dne obléká do žlutého dresu. Triumfem v alpské zkoušce z Nice do Grenoblu svoji pozici podepře – i přesto, že při výšlapu do 2240 metrů na Col d'Allos píchne, čehož jeho krajan Heusghem využije k útoku. Scieur je rozhněvaný: „To je porušení etiky. Nemělo by se útočit, když váš soupeř má mechanické problémy.“ Opraví defekt, vyrazí za Heusghemem, dá mu lekci slušného chování, ujede mu a etapu vyhraje.

Od té chvíle jako by nikdo další na něj ani útočit nechtěl. Peloton rezignoval? Desgrange píše rozzlobené články a kritizuje cyklisty, že jedou vlašně. Ve 12. etapě do Štrasburku trestá další Belgičany Lambota a Mottiata odsunem na poslední dvě místa pořadí za to, že v čelní skupině pomáhali Scieurovi hlídat jeho pozice.

Největším soupeřem lídra závodu bude nakonec jeho vlastní bicykl. Při předposlední etapě do Dunkerquu láme na výpletu předního kola jedenáct paprsků. Dostává náhradní, ale nové pravidlo toho roku říká, že zničený materiál smí být nahrazen jedině tehdy, pokud předloží

Tudy máme jet? Kamenitá etuda ve 4. etapě 1922.

