

LIDEWEY VAN NOORDOVÁ

# TOUR DE FRANCE

VE 21 STRHUJÍCÍCH ETAPÁCH



# Tour de France

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
**www.xyz.cz**  
**www.albatrosmedia.cz**



**Lidewey van Noordová**

**Tour de France – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2020

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

**ALBATROS**  **MEDIA**





Lidewey van Noordová

**TOUR DE F RANCE**

v 21 strhujících etapách

Atlantský oceán

Cherbourg-en-Contentin

Utah Beach

Sainte-Marie-du-Mont

Chantilly

Granville

Saint-Lô



Paříž  
Champs-

**START**  
Mont Saint-Michel

Angers

Saumur

Villars-les-Dombes  
Parc  
des Oiseaux Bou

Limoges

Arpajon-sur-Cère  
Le Lio  
La Ca  
du Po

Bourg

Montauban

L'Isle-Jourdain

Revel

Pau

Lac de Payolle

Carcassonne

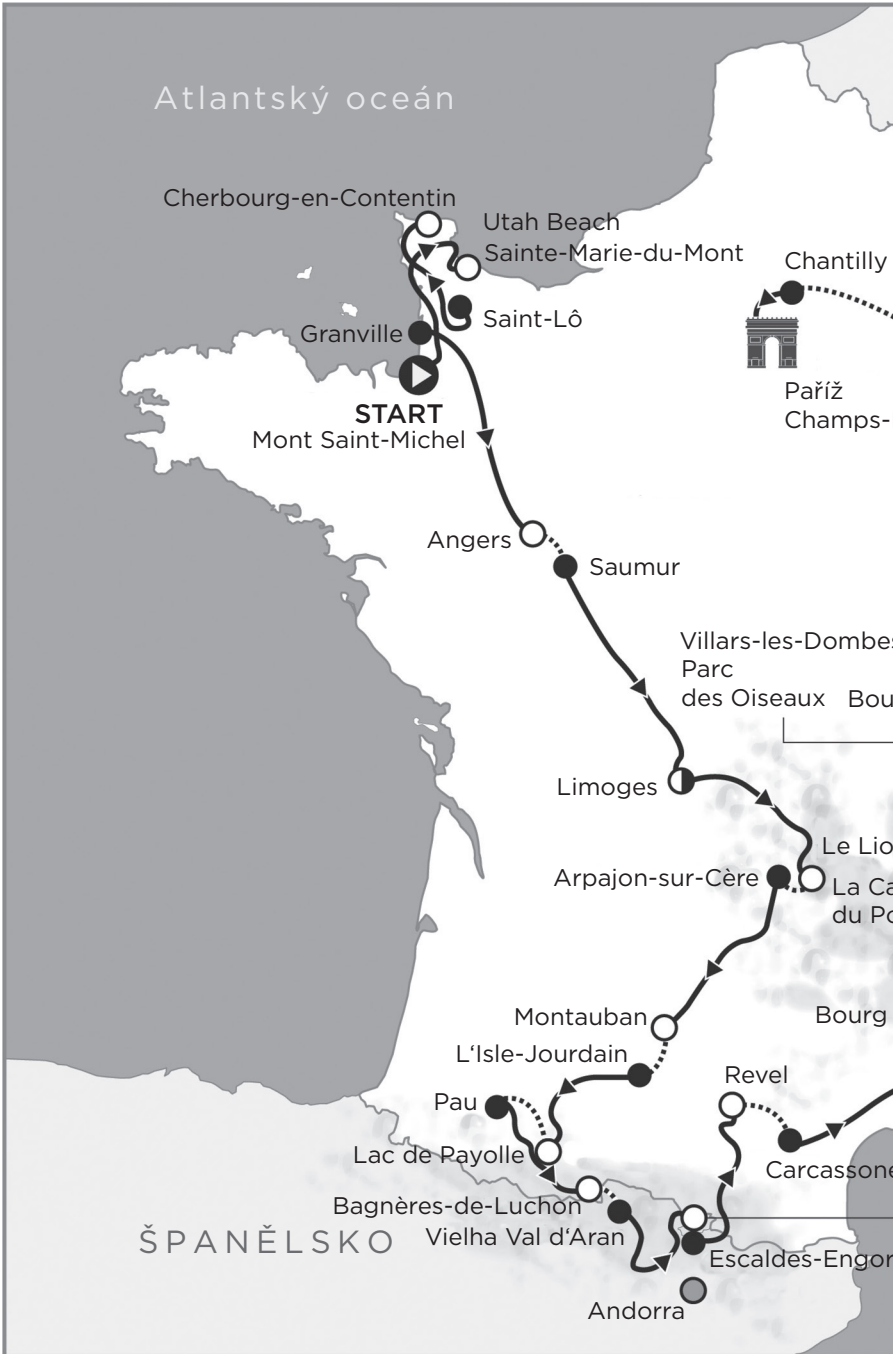
Bagnères-de-Luchon

Vielha Val d'Aran

Escaldes-Engor

ŠPANĚLSKO

Andorra









LIDEWEY VAN NOORDOVÁ

# **TOUR DE FRANCE**

V 21 STRHUJÍCÍCH ETAPÁCH

Text copyright © 2016 by Lidewey van Noord  
Originally published by Uitgeverij Unieboek / Het Spectrum, Houten,  
Netherlands under the title Une belle histoire  
Translation © Jana Červenková, 2020  
Translation © Lenka Strnadová, 2020  
Cover image © Radu Razvan / Shutterstock.com  
Photos © Laurent Cipriani, Radu Razvan, to\_the\_north, David Hughes,  
Peter Dejong, Pierre Teyssot / Shutterstock.com  
© NAKLADATELSTVÍ XYZ, 2020

ISBN tištěné verze 978-80-7597-748-9

ISBN e-knihy 978-80-7597-765-6 (1. zveřejnění, 2020) (epub)

ISBN e-knihy 978-80-7597-766-3 (1. zveřejnění, 2020) (mobi)

ISBN e-knihy 978-80-7597-764-9 (1. zveřejnění, 2020) (ePDF)

## Předmluva

Když myslím na Tour de France, vybaví se mi vždy první verše písně „Une belle histoire“ Michela Fugaina:

*C'est un beau roman, c'est une belle histoire  
C'est une romance d'aujourd'hui*

*Je to krásný román, je to hezký příběh  
Je to románek dneška*

Samozřejmě že jde o milostnou píseň, ale je to milostná píseň, která pojednává o setkávání po cestě, o silnici plné výletníků, o obilných polích a potocích, zkrátka: o červencové Francii.

Ty první dva verše by zrovna tak mohly být o Tour. Každý rok se závod Kolem Francie znovu stává krásným románem, kterému často předchází prolog, v němž už se všechny osoby ukáží. Od roku 1975 končí tento román o Tour tradičně triumfálním průvodem na Elysejských polích v Paříži – rozpoznatelnost závěrečného akordu zmírňuje smutek, který s sebou konec neodvolatelně přináší. Linie příběhu se odvíjí mezi startem a Paříží, po etapách: kapitoly, které jedna za druhou tvoří hezký

příběh, i když se na první pohled zdají být bez dějinné souvislosti, a které formují historii Tour.

Pro oddaného diváka je každá etapa románkem mezi ním a pelotonem, románkem, který trvá jen jeden den, ale v němž se toho odehraje tolik, že má intenzitu letní lásky. Z toho důvodu se na některé etapy nikdy nezapomíná. Píšu „oddaný divák“, protože v to musíte věřit. Někdy musíte dělat, co je ve vašich silách, abyste tu romantiku viděli, především u rovinatých přezdových etap. Dvě stě kilometrů dlouhý uzavřený peloton s čelní skupinou s náskokem čtyř minut třiceti vteřin připomíná třicetileté manželství. Ale kdo v etapě hledá příběh, ten ho také najde. Někdy ten příběh spočívá ve vzdorovité pláštěnce, kterou je třeba zkrotit tak, že se drží v zubech, někdy v náporu větru, jenž zamíchá klasifikací, jindy zas v opuštěném závodníkově, který se celý den zuby nehty drží pelotonu a až s finišem na dohled to vzdá.

Tato kniha přináší některé z příběhů z historie Tour, které vypráví na základě trasy Tour 2016. Někdy se příběh odehrával na stejném startu nebo ve stejném cíli, někdy ve stejné oblasti, jindy – když se zde Tour ještě nikdy předtím nejela – v oblasti poblíž. Historické spojnice jsou tu a tam tenké, ale je to stejné jako sledovat závod: kdo chce vidět hezký příběh, tak ho najde.

V červenci 2011 jsem se zeptala bývalého cyklisty a spisovatele Petera Winnena, proč se o cyklistice stále píše. Jeho odpověď je vyčerpávající a srozumitelná, proto ji zde cituji:

„Nejdřív byla slova, a teprve potom cyklistika. Těžké závody byly od konce 19. století organizovány novinami, protože se na

nich odehrávaly fantastické příběhy, o nichž noviny mohly psát. Cyklistické závody se organizovaly z ekonomického důvodu: noviny chtěly zvýšit náklad, nejlépe na úkor svých konkurentů. A jediné, co k tomu potřebovaly, byla parta bláznů, kteří se chtěli nechat poslat na kole do divočiny. A to je vlastně cyklistika. Vlastně to není sport, dalece ho přesahuje. A proto se i dnes o cyklistice ještě píše: protože existují blázni, kteří usedají na kolo.“

Blázni na kolech přes Francii: recept na tři týdny trvajících románů dneška a jedenadvacetkrát hezký příběh.

Šťastnou cestu!



Etapa 1  
MONT SAINT-MICHEL - UTAH BEACH

*10. července 2013*

**Etapa 11: Avranches - Mont Saint-Michel**

Časovky jsou disciplínou pro nadšence – to platí o závodnících samotných, stejně jako o podporovatelích. Ne každý závodník je dobrý časovkář, jednoduše proto, že ne všichni závodníci mohou mají tolik psychické síly, aby vydrželi tolik bolesti. A pro některé fanoušky je sledování dvou set závodníků, kteří jezdí jeden za druhým po stejném okruhu, skutečně strastiplná cesta.

Ti nadšenci mezi závodníky si užívají čestnosti boje a osamocení utrpení. V časovce se nikdo nemůže skrýt. Ani za týmového kolegu, který vás chrání před větrem, ani za taktické hry a zájmy ostatních. Hodiny odměřují čas neúprosně a nenechávají prostor pro výmluvy. Když to nejde dobře, nemůžete vinit nikoho jiného než sebe. Časovka je sólová disciplína, a čím je závodník unavenější, čím víc bolesti cítí, tím je osamocnější. Zajet dobrou časovku vyžaduje nejen dokonale silné nohy, ale především nevídané množství psychických sil.

Fanoušci, kteří časovky rádi sledují, mají smysl pro krásu sportu. Každý prolog, každá časovka, je ódou na estetiku cyklistiky. V časovce se ukazuje výsostné propojení mezi závodníkem a kolem, jejich společné úsilí zachytit co nejméně větru, aby i navzdory enormní námaze ztratili co nejméně sil. Jak nejlepší časovkáři ze zdánlivě klidového stavu rozpohybují své kolo, je dokonalá podívaná. Skloněná hlava, zcela nehybný trup, mírně ohnutá záda, to vše v kontrastu se silou, kterou nohy roztáčí pedály. Enormní rychlosti, které závodník dokáže vyvinout pouhým točením stehen, úplně sám, s pěnou u úst – to je esence závodníka zachyceného v jednom obraze.

Ale ne každý to vidí nebo se na to chce dívat. Ve snaze učinit prology a časovky přitažlivějšími pro televizního diváka, ztrácí někdy organizátoři závodů zdravý rozum. Prvním výmluvným příkladem je snad první etapa španělské Vuelty v roce 2015: časovka družstev na sedm kilometrů. Organizátoři to se středomořským pobřežním tématem trochu přehnali a několik dní před začátkem Vuelty se objevily první stížnosti závodníků: „Domnívají se snad organizátoři, že jezdíme na plážových kolech?“ ptal se Rory Sutherland na Twitteru. Trať vedla nejméně přes sedm různých typů povrchu, například přes hladké kameny na bulváru, plastové dlaždice, kterými byl vydlážděn dlouhý úsek na pláži, šterková cesta, a dokonce dlouhý dřevěný most. Organizátoři byli nakonec vzhledem ke všem protestům donuceni přijmout zásadní rozhodnutí: první etapa se jela, ale nebyla započítána do klasifikace.

V Tour 2013 vedla první individuální časovka na Mont Saint-Michel, přílivový ostrov ležící přibližně jeden kilometr



od francouzského pobřeží, na úrovni Avranches. Na ostrově se nachází středověké opatství, domov většiny ze 43 obyvatel ostrova. Při odlivu je Mont Saint-Michel přístupný po mostě, po kterém jeli také závodníci v roce 2013. Stejně jako organizátoři Vuelty v roce 2015 naplánovali i organizátoři Tour v roce 2013 trať o něco složitější, než bylo ze sportovního hlediska nutné (a žádoucí): do tratě byla zakomponována úzká venkovská pěšina, aby trasa vedla kolem designerského studia Louise Vuittona.

---

V roce 2013 slaví Tour sto let existence a 30. června začíná slavnostně na francouzském ostrově Korsika. V první etapě, jízdě na rovné trati z Porto-Vecchio do Bastie, zvítězil německý sprinter Marcel Kittel. Pak nás Tour na dva dny zavede do korských kopců – Belgičan Jan Bakelants si oblékne žlutý trikot. Následně se podívaná přesune na pevninu, kde je v Nice na programu časovka. Zvítězí tým Orica-GreenEDGE a trikot vedoucího závodníka převezme od Bakelantse Simon Gerrans. O dva dny později, v šesté etapě do Montpellier, předá Gerrans žlutý trikot svému týmovému kolegovi Darylmu Impeyovi. Ten se tak stává prvním Jihoafričanem ve žlutém trikotu. Ve dvou etapách Impey v Tour vede, pak se vynoří Pyreneje. V osmé etapě z Castres do Ax-3 Domaines zvítězil Chris Froome, který tím přebírá žlutý trikot a pokládá pevný základ pro své první vítězství v Tour.

Jedenáctá etapa je individuální časovka do Mont Saint-Michel. Zvítězí v ní Němec Tony Martin, který časovky jezdí už

od roku 2011 v duhovém trikotu a později v tomto roce obhájí mistrovský titul. Martin je výjimečný závodník, který se oddává časovkám. Přezdívací mu „Panzerwagen“, tedy obrněný vůz. Kdo ho vidí závodit, pochopí proč. Jako by vpřed nahnutý na kole neseděl člověk, ale pečlivě zkonstruovaný stroj. Vyzářuje z něj nezranitelnost. A aby byl ve své disciplíně nejlepší, jde ještě dál než jeho kolegové. Už roky opatřuje své sedlo i řídítka smirkovým papírem, aby předešel tomu, že se během závodu dostane ze svého ideálního časovkářského postoje. V časovce Kolem Baskicka v roce 2014, ve kterém Martin zvítězil, se objevily fotografie, na nichž bylo jasně vidět, že je to přece jen člověk: ve chvíli, kdy projížděl finišem, se mu v rozkroku na jeho bílém rychlostním dresu objevily skvrny od krve. Rozedřel si kůži do krve o sedlo, skrz látku. Doslova se ujezdit k smrti, to nedokážou všichni závodníci.

Nikdo se nediví tomu, že Martin v roce 2013 v časovce do Mont Saint-Michel zvítězí. Na rozdíl od silničních etap jsou výsledky u časovek docela předvídatelné. Časovkář může mít samozřejmě špatný den, nebo spadnout, ale když se nepřihodí nic bláznivého, bude nejlepší časovkář na světě v každé rovné časovce nejrychlejší. V časovce do Mont Saint-Michel dosáhne Martin průměrné rychlosti přibližně 54 kilometrů za hodinu. Froome potvrzuje svou vynikající formu druhým místem. Překvapivější je to, že Bauke Mollema v ten den na trase dlouhé 33 kilometrů ztrácí na Martina jen dvě minuty a pět vteřin, čímž zajede pravděpodobně nejlepší rovinatou časovku ve své kariéře. Ale je tu ještě jeden mladý Nizozemec, který si vede lépe než Mollema: Tom Dumoulin.

Dumoulin jede v roce 2013 svou první Tour de France. Předtím v téže roce zvítězil v horské klasifikaci v závodě Kolem Andalusie a byl třetí v časovce NK Tijdrijden, umístil se za Lieuwem Westrou a Nikim Terpstrou a před Larsem Boomem a Stefem Clementem. Dumoulin se tedy projeví jako časovkář, který umí výborně vyjíždět kopce, je to unikát. V časovce do Mont Saint-Michel ohromí Dumoulin přátele i protivníky tím, že zajede devátý, jednu minutu a čtyřicet pět vteřin za Martinem – ovšem na posledních metrech před finišem málem narazí do doprovodného vozu.

Vzácná kombinace Dumoulinových kvalit – vyniká jak v jízdě do kopce, tak v časovkách – ho v roce 2015 postaví před dilema jeho kariéry. V závodě Kolem Španělska podá impozantní výkon, dokonce do kopce předjede Chrise Frooma a v závěrečné klasifikaci skončí šestý, a to s týmem, který byl sestaven k tomu, aby vyhrával sprinterské etapy. Ale nemůžete být nejlepším časovkářem světa, a zároveň jet na vítězství ve velkém okruhu – váha jeho časovkářských svalů by mu v jízdě do kopce překážela. Dumoulin se ukáže být čistokrevným časovkářem tím, že odloží boj o úspěch na velkých okruzích a zaměří se na olympijskou časovku v roce 2016. Davové ovace při závodech do kopce a velké naděje nizozemských diváků, kteří s netrpělivou touhou vyhlížejí závodníka, jenž se dokáže zapojit do závěrečného vítězství, mohou, co se jeho týče, ještě chvíli počkat. Zvolí si, že bude osamoceně trpět v časovkách, protože ví, že to umí lépe než mnozí ostatní. Protože ví, že je to jen otázka času, kdy to bude umět lépe než Tony Martin. Že šance, že se stane nejlepším časovkářem světa, je větší než šance, že vyhraje vel-

ký okruh. A vítězství je to, o co špičkovým sportovcům konečně jde.

---

Po časovce do Mont Saint-Michel vede Tour dál směrem do Alp. Na třináctou etapu – na pohled nudnou přejezdovou etapu dlouhou přes 173 kilometrů – bude Alejandro Valverde ještě dlouho vzpomínat. Když peloton v ten den vyjede z Tours, je Španěl v klasifikaci druhý, přibližně tři minuty za Froomem a s náskokem dvanácti vteřin na Mollemu, číslo tři. Ale na 86. kilometru tratě píchne a přesně v ten okamžik se Mollemův tým Belkin postaví do čela pelotonu.

Valverde má u sebe čtyři týmové kolegy, jejich dresy týmu Movistar jsou vyšperkované žlutými čísly na zádech, která naznačují, že tvoří nejlépe klasifikovaný tým; na hlavách mají žluté přilby. Dají se opět do práce po třiceti pěti vteřinách, které jsou ztraceny kvůli shonu kolem výměny zadního kola vůdce týmu, ale brzy se ukáže, že jejich největším protivníkem nejsou rivalové v klasifikaci, ale vítr.

Tým Quick-Step vyjíždí dopředu, aby pomohl týmu Belkin v naději, že se zbaví Marcela Kittela, tak aby ve sprintu mohl zvítězit Mark Cavendish. Vlámsko a Nizozemsko spojí síly k ofenzivě v nízko položené krajině, je to příkladná ukázka pro zbytek pelotonu: jak závodit s větrem, který začne foukat v rovinaté krajině. Závodníci v čele si spokojeně libují, zatímco za nimi jsou jezdci jeden za druhým odtrhováni větrem od skupiny. Jízda v zákrytu je lekcí, kterou Vlámové a Nizozemci dostanou hned v začátku kariéry, ale mnoho mužů, kteří vyrostli

v kopcích a horách, v zemích, kde vítr hraje jinou úlohu, se nechají překvapit tím, co měl být jen trochu zneklidňující přejezd: najednou jim vítr vane přímo do tváře a o několik vteřin později se nacházejí zase v posledním zákrytu.

Valverdův týmový kolega Rui Costa, který v tom okamžiku zaujímá v klasifikaci deváté místo, se nechá vytlačit zpátky z pelotonu, aby pomohl svému lídrovi. Vpředu jede uprostřed silnice Belkin, aby pronásledovatele „odsunul stranou“, v důsledku čehož pojedou plně vystaveni větru. Odstup Valverdeho se tím jen zvětší. Když na třicátém kilometru před finišem nastoupí do pelotonu tým Saxo-Tinkoff, způsobí to druhé velké posouvání. Froome ztratí tempo, ale Mollema se drží vpředu, stejně jako Cavendish, který v Saint-Amand-Montrond projede cílovou páskou jako první a v etapě zvítězí. Mollema dosprintuje na třetím místě.

Valverde a jeho týmoví kolegové dojedou s téměř desetiminutovou ztrátou. Jestliže měl Movistar na začátku dne v klasifikaci tři muže v horní desítce, na konci etapy tam zbyl jen jeden: Nairo Quintana, který je osmý se ztrátou asi pěti minut na Frooma. Ten ztrácí jednu minutu a tím si ještě stále drží náskok dvou minut a 28 vteřin před Mollemou, který vystoupá v klasifikaci na druhé místo. Tak vysoko se nedostal žádný Nizozemec od roku 1993, kdy byl Erik Breukink druhý.

---

V patnácté etapě, monstrózní trati dlouhé asi 242 kilometrů z Givors do Mont Ventoux, posílí Froome svou pozici jako vedoucí klasifikace, Quintana znovu objeví své nohy a Mollema