



Jan Chaloupka

ZÁVOD MÍRU

aneb Tour Východu

Závod míru aneb Tour východu

Vyšlo také v tištěné verzi

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



Jan Chaloupka
Závod míru aneb Tour východu – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2018

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


ALBATROS MEDIA a.s.

Jan Chaloupka

ZÁVOD MÍRU

ANEŽ TOUR VÝCHODU

Věnováno manželce Věře, synům Janovi a Jakobovi



OBSAH

PROLOG	7
TAK SE RODIL KE SVÉ SLÁVĚ	11
JAN VESELÝ SYNONYMEM PRVNÍHO DESETILETÍ	17
ZÁJEM AMATÉRŮ ZÁPADNÍHO SVĚTA ROSTL KAŽDÝM ROKEM	23
NOVINÁŘ V KONVOJI, CO TAKY STAČIL ROZHODČÍ, NÁZORY LAICKÉ I ODBORNÉ	35
POZVÁNKA NA KOLOTOČ SVĚTOVÉ CYKLISTIKY, PŘIPOUTEJTE SE, PROSÍM	49
<i>Giro d'Italia</i>	51
<i>Tour de l'Avenir</i>	56
<i>Tourmalet je v Pyrenejích</i>	72
<i>Velká cena národů v Cannes</i>	76
<i>Z knihy profesionálního pelotonu</i>	81
<i>Boje o duhový trikot. Jak dobývat medaile nejcennější, nejvzácnější</i>	87
<i>Než zastavíme kolotoč</i>	95
NAŠE POZORUHODNÉ OSOBNOSTI	107
<i>Miloš Hrazdára – co on dokázal, nepovedlo se jinému</i>	107
<i>Milan Jurčo – jen chtěl vždycky něco pořádného dokázat</i>	115
<i>Jiří Škoda – nejlepší amatér světa roku 1984</i>	122
<i>Jen pochvalu statečným aneb Poklona také nováčkům</i>	128
<i>Náš nejmladší profesionál? Ján Svorada</i>	134
<i>Kameraman Pavel Křížek, na motocyklu čelem vzad</i>	137
KROK DO VESMÍRU SILNIČNÍ CYKLISTIKY	141
MOSKVA HOSTŮM JEN DĚKOVALA	145
ČLOVĚK MÍNÍ, BOUCHNE ČERNOBYL A MŽIKEM SE SPORT V PRAŠIVOU OVCÍ ZMĚNÍ	147

V HARRACHOVĚ CÍL NA MAMUTÍM MŮSTKU	161
POMÁHALO UŽ JEN JMÉNO ZÁVODU	169
FRANCOUZSKÝ PROJEKT: ZDOLAT ŽELEZNOU OPONU V SEDLECH BICYKLU!	187
SPORT A OLYMPISMUS: AMATÉŘI, PROFESIONÁLOVÉ A O POLITICE VŮBEC	197
MUSEL ZÁVOD MÍRU VYPADNOUT Z KOLOTOČE PROMINENTŮ?	227
KAPITOLA ZVLÁŠTNÍ, VĚNOVANÁ PAVLU DOLEŽELOVI	235
NE KAŽDÁ ZMĚNA ZAMÍŘÍ K ÚSPĚCHU	241
EPILOG	247
... CHCI PODĚKOVAT	268
PŘÍLOHY	271
<i>S kamerou v květnovém závodě</i>	273
<i>Čísla z historie závodu míru</i>	289
<i>S kamerou ve světě</i>	305



PROLOG

– Napiš o Závodu míru.

– O tom cyklistickém s holubicí míru, co už není?

– Jo, právě o něm, právě proto, že už není.

– To bych musel svědčit, co jsem za těch necelých dvacet let života s ním prožil, co jsem viděl, co napsal (jako novinář deníku Mladá fronta), co udělal (jako funkcionář československého týmu), co ovlivnil (jako jeden z jeho sportovních ředitelů), taky bych se asi měl vyjádřit k těm, co dodatečně o něm řekli nebo píší, co ho, když byl, velebili a pak obrátili, ne, vůbec se mi nechce, ani po letech, ani po tzv. sametové revoluci. To bych taky musel psát o politice, to se mi taky nechce, jak se lidé měnili, v co se proměňovali, ale to už by nebylo jenom o sportu.

– I s tou výhradou, právě proto, co jsi teď vyjevil, právě proto musíš sednout a začít psát.

– Já vím, ale, přece jen, už se hodně zapomnělo, bylo by to vůbec zajímavé? I když pravdivé...

– To je tak těžké napsat, jak to opravdu bylo? Slyšíš? Vnímáš mě? Mluvil jsi s nejslavnějšími cyklisty, zveřejňoval s nimi své rozhovory, znáš závodníky, trenéry, byl jsi v Kyjevě, když bouchl Černobyl, objel jsi ve Francii několikrát cyklistický závod Tour de l'Avenir, v Itálii amatérské Giro d'Italia, v tehdy západním Německu závod Porýním-Falcí, reportoval z mnoha mistrovství světa, olympijských her, působil jsi leta v nejužším vedení československého cyklistického svazu, byl jsi sportovním diplomatem v projektu cyklistického závodu Paříž – Moskva, jako šéf tisku jsi

organizoval mistrovství světa v Praze a Brně... Nebo si netroufáš? Ty máš strach? Z koho? Z politiků, funkcionářů, z těch jiných, co se také umí bez rozpaků přebarvovat? Prozradit něco o nich, když v jisté, pro ně příhodné době, zahodili vše i svou minulost? Máš strach z těch, které jsi znal a věděl o nich, že jim vůbec nešlo o sport, ale především mysleli sami na sebe, svůj profit, svoje výhody?

- Hodně se psalo, když Závod míru byl, dost se napsalo, když už nebyl.
- Tak začni třeba u toho.

V souboji se svým druhým „já“ jsem podlehl. Začal jsem psát.

– Třeba proto, aby si moji dva kluci Jan a Jakub se svými vrstevníky nemysleli, že cyklistický Závod míru jezdili komunisti a kolem něj se rojili jen omezení s rudými knížkami v kapsách. Že všechno, i to sportovní, jen vykukovalo z hluboké totality.

– I proto, když některým zaníceným příznivcům a propagátorům začal o něco později vadit dokonce i název závodu, jeho původ a charakter a odsoudili ho se stejným zanícením ke zbytečnosti.

– Konečně proto, že když Dana Zátopková začala psát knihu o svém manželovi Emilu Zátopkovi, řekla: „Hodně lidí píše o nás nebo o Emilovi a přitom blábolí, a to mě štve. Tak dokud žiješ, napiš, jak to bylo doopravdy. Emil si přece zaslouží, aby byl vylíčený pravdivě, a ne tak, jak někde nějaký francouzský pisálek napíše, že běhal celý život v bagančatech.“

– Sáhnu-li do historie hlouběji třeba do doby napoleonské? Zase najdu důvod, proč některou dobu, i když svým zrodem už minulou, stojí za to připomenout. V příběhu Edmonda Dantese alias Hraběte Monte Christa se sluha, oddaný služebník, taky obrací na svého pána otázkou:

„A má to všechno vůbec pro vás smysl, Excellence, když je to tak dávno?“

Slyší odpověď: „Má. Přece to všechno nemůže zůstat jen mezi mnou a Bohem!“

(Když už se politici bez sportu nedokážou obejít, a tak vehementně se o něj zajímali a neodbytně až vlezle zajímat nepřestávají, využijeme toho k na-

ZÁVOD MÍRU ANEB TOUR VÝCHODU

hlédnutí, jací jsou to vůbec lidé, jak své řemeslo provozují. Do jejich tenat však vstoupíme jen tehdy, když se to ukáže jako nezbytné v kontextu lepšího porozumění nebo až tak pro věc důležité či dobu jejich působení co nejvýstižněji charakterizující.)



TAK SE RODIL KE SVÉ SLÁVĚ

Slušelo by se připomenout začátky tohoto cyklistického silničního víceetapového závodu. Učínme tak alespoň telegraficky.

– Název Závodu míru se ujal až v roce 1950, od roku 1948 se konal pod názvy Praha – Varšava nebo Varšava – Praha.

– První zmínka o odvážném poválečném záměru se objevila na stránkách Rudého práva v létě roku 1947.

– Na startu prvního ročníku 1. května 1948 se v Praze objevilo sedm družstev a ve stejný den ve Varšavě dokonce deset.

– Doprovod závodníků zprvu tvořila dvě auta rozhodčích a dvě funkcionářů, dva nákladáky, na jejichž plochách se tísnili mechanici. Novináři jeli autobusem (co asi viděli?), na konci závodu jel sběrný vůz pro ty, kteří závod vzdali nebo v něm nemohli pokračovat.

– Pořádek na trase zajišťovali čtyři policisté na motocyklech, neexistovalo s nimi žádné rádiové spojení a cyklisty často zastavovaly stažené závory. Organizovaná pomoc nebyla povolena.

– Galusky si museli závodníci měnit sami, vozili si je s sebou na těle, stravovali se po svém, někdo jel na housku se sádlem, jiný na řízek nebo jen na lahev s polévkou.

– A ještě kuriozita, která se však do výsledků prvního ročníku nepromítla. Po dojezdu cyklistické větve z Prahy (zvítězil Zorič z Jugoslávie) se ve Varšavě proti sobě postavili ve vzájemném měření sil i účastníci druhé větve (zvítězil Prosenik z Jugoslávie) a v závodě mezi Radomí a Varšavou na trati dlouhé 98 kilometrů suverénně zvítězil Jan Veselý.

Při boxu se rozhodlo: bude cyklistický závod!

Na podzim roku 1946 se konalo v Praze Všeslovenské mistrovství v boxu. Přítomní novinářští zástupci z tehdejšího polského Glosu ludu navrhli kolegům z Rudého práva, aby společně uspořádali další sportovní podnik k utužení přátelství mezi našimi národy. Uvažovalo se o motocyklových závodech, fotbalových utkáních, atletice, ale po delších jednáních padlo rozhodnutí – uspořádáme etapový cyklistický závod mezi Prahou a Varšavou! A jak léta běžela, stal se ze slovanské „Tour de France“ největší amatérský závod, Závod míru.

(Tolik z rozhovoru s panem Karlem Toclem, spoluzakladatelem závodu a jeho někdejším hlavním rozhodčím. V Rudém právu a později i v knize Závod míru, vydané Olympií roku 1987, se objevuje tvrzení pana Tocla, že bez Vítězného února by nebylo Závodu míru. Mně nic podobného nesdělil ani nenaznačil. Nezmiňoval se o únoru, natož o vítězném...)

Při vyprávění pana Tocla mi utkvělo jeho zaujetí, jak ho štválo, že například závodníci musí před staženými závory kvůli čekání na příjezd vlaku sesednout a čekat. Takže, pokud někdo získal náskok, rázem o něj takhle lacino přišel. A tak mu nedalo, že se jako cyklistický funkcionář nechal objednat na ministerstvo dopravy. Jakékoli vysvětlování náměstkovi ministra nemělo zpočátku smysl a jen vyslechl, jaký vliv na celou vlakovou dopravu by mělo jedno zastavení vlaku. Pan Tocl se nevzdával a nepřestal přesvědčovat, jaké podstupují riziko závodníci, kteří pochopitelně do poslední chvíle přelézají závory, a tak se vystavují nebezpečí smrtelného úrazu.

Po této argumentaci náměstek položil otázku: jak to dělají v NDR a Polsku? Promptně zazněla odpověď: v Německu a Polsku všechny vlaky stojí a čekají, až cyklisté přejezdou. A tak padlo náměstkovo rozhodnutí. Československo přece nebude jediným státem, kde by závodníci na vlakových přejezdech museli riskovat – a vydal pokyn: při projíždění závodu všechny vlaky zastavit.

Pan Karel Tocl v rozhovoru ještě šibalsky dodal, že splnění jeho taškařice přimělo organizátory v NDR a Polsku k tomu, že už v příštím Závodu míru se na jejich území, podle československého vzoru, také zastavovala vlaková přeprava a zelená přes koleje svítila cyklistům.

Rozhodnutí pořádat víceetapový závod na silnicích mezi Polskem a Československem byl dobrý nápad. Na tehdejší dobu odvážný až riskantní, vždyť organizátoři postrádali jakékoli zkušenosti, silnice byly rozbité, místy až neprůjezdné, otazníkem byli i samotní účastníci závodu, tedy cyklisté.

Kdo měl kolo, tak jel, kdo ne, měnil je za vajíčka a máslo a pak jel taky

První ročník byly vlastně dva závody. Varšava – Praha (5 etap) a Praha – Varšava (7 etap). Lišily se jak délkou, tak počtem závodníků. Zúčastnil se ho každý, kdo měl tehdy závodní kolo a jen trochu to s ním uměl. Na startu v Praze a ve Varšavě se sešlo 117 závodníků z Bulharska, Jugoslávie, Rumunska, Maďarska, Polska a Československa. Kdo v těch chvílích mohl jen tušit, že na startu tohoto závodu se v budoucnu vystřídají cyklisté všech kontinentů.

Deník Mladá fronta dne 17. dubna 1948 napsal: „Start Praha – Varšava bude proveden 1. května v 14:30 před Prašnou branou. Do té doby skončí nejen v Praze, ale i na venkově, kudy trať povede, projevy k 1. máji, a silnice, hlavně však ulice měst budou patřit jen závodníkům. Start u Prašné brány bude manifestační, vlastní start po provedení závodníků městem bude dán až na Harfě. Ve Varšavě naopak je start v 10:00 dopoledne jako úvod k manifestaci. Závodníci podají denně perný výkon, který budou nahrazovat sedmi tisíci kaloriemi. My tolik zásob nemáme, a pomohou nám tedy Poláci s vejci, máslem, cukrem, moukou a ovocem. Dáme jim za to deset z objednaných padesáti švýcarských kol.“

Déšť pohromou pro závodníky

Komise zkoumající trať učinila zajímavé objevy: od našich hranic je asi 35 kilometrů nesjízdná silnice, ale jet se po ní musí. Úsek Krakov – Kielce bude znamenat pohromu pro většinu závodníků, bude-li pršet. V úseku Liberec – Jelení Hora je na hranicích několikrát přerušená silnice...

To však nebyly jediné problémy pořadatelů a jezdců 1. ročníku ZM. Například v etapě vedoucí přes státní hranici nasedli celníci u hraničních zá-

vor na motorky a jeli s pelotonem až do Liberce, kde teprve začali úřadovat. Pro město tenkrát velká kuriozita.

Vedoucí jezdec závodu jede ve žlutém trikotu. Toto rozhodnutí provází závod od jeho počátku. Podle způsobu Tour de France. Velké starosti působily noclehy, nakonec se spalo ve společných noclehárnách, uvažovalo se o zřízení pojízdné prádelny, která se měla postarat o trikoty závodníků, své stánky v cíli rozbíjeli i mechanici. Na trati jezdce doprovázelo už pár vozidel, dokonce dva vozy s filmaři, novináři v autobusu jedoucím za posledními závodníky chytali informace až v cíli.

Zatímco první čtyři ročníky se jely mezi Prahou a Varšavou, roku 1952 přibýly i silnice v NDR a Berlín.

Mezinárodní cyklistická federace nejprve závod nechtěla uznat, pak obrátila

Mezinárodní cyklistická unie (anglická zkratka UCI) závod dlouho nebrala na vědomí. Jen těžko se na půdě jejich federací (amatérská FIAC, profesionální FICP) prosazovalo uznání májových etap Závodu míru. Bylo to i proto, že ne každá členská země měla stejná práva při rozhodování, bohatí funkcionáři si zakoupili volební práva v dostatečných počtech, aby pak jejich země jednoznačně vyřadily z rozhodování země střední a východní Evropy.

Šest zvýhodněných zemí hladce přehlasovalo jiných padesát, i když to bylo někdy na úkor cyklistů a rozvíjející se cyklistiky v Evropě i ve světě. Vedení UCI setrvalo na stanovisku, že Závod míru má prý výlučně politický charakter, a proto ho tato organizace nezařazovala do svého kalendáře. Všem národním federacím bylo jinými slovy zakázáno v něm startovat. Jenomže málokdo se tohoto rozhodnutí bál.

Památný pak byl kongres UCI v roce 1953 v Curychu, na něm ještě před jeho zahájením vystoupili se společným prohlášením delegáti Belgie, Rakouska, Itálie a Dánska a požádali své kolegy z jiných zemí o podporu ve věci uznání Závodu míru. Stalo se, prohlášení získalo podporu.

V roce 1954 se tedy Závod míru uskutečnil poprvé s požehnáním Mezinárodní cyklistické unie UCI, o rok později se prezident UCI Achille Joinard

vydal na květnový start závodu do Prahy. V roce 1955 pronesl prezident UCI tato slova: „Závod míru vítáme do naší rodiny, jistě vydatně pomůže rozvoji cyklistiky. Je to velký závod i díky svému jménu.“ Pan Joinard nešetřil chválou a vyjadřoval své uspokojení se zajištěním doprovodu jezdců i příkladnou organizací závodu...

Skončila tak důležitá etapa historie Závodu míru. Závodu se dostalo uznání, dokonce chvály představitelů UCI, obdržel oficiální mezinárodní punc. Na jeho jméno dokonce UCI adresovala, že nemohl dostat vhodnější název, který by mládeži světa připomínal její úkol, poslání bojovat proti válkám a být přáteli.



JAN VESELÝ SYNONYMEM PRVNÍHO DESETILETÍ

V úvodních ročnících Závodu míru zářilo jméno Jana Veselého. Nejen, že druhý ročník vyhrál, ale jeho další umístění a zejména pak výhry v etapách k silnicím přiváděly desetitisíce fanoušků cyklistiky. Stal se československým magnetem popularity tohoto závodu, miláčkem davů, tématem k nekonečným až sportovně vášnivým diskusím.

Ovládl největší etapový závod své éry. Takový, jaký neměl mezi amatéry obdobu.

Nikdy nejel Tour de France, Giro d'Italia nebo jejich španělskou obdobu. Ač se připravoval v armádním tělovýchovném středisku (v pražské ATK), nebyl profesionálem, ale stal se legendou amatérského Závodu míru. Startoval i na olympijských hrách v Helsinkách v roce 1952, ale závod nedokončil. Ze čtyř jeho absolvovaných mistrovství světa nejlépe dojel devátý v roce 1949 v dánské Kodani. Třikrát nedokončil, ať už pro defekty nebo pády.

S Janem Veselým jsem se setkával v době, kdy už cyklistický sport jen pozoroval, byl zván jako host Závodu míru zejména u příležitostí jeho slavnostních zahájení, jubilejních ročníků apod.

Byl věčným optimistou. Nic nebral tragicky. Jan Veselý byl po těch všech prožitých sportovních, ale i lidských strastech vždy v dobré náladě, o funkcionářích a „o té velké politice“ se mu diskutovat příliš nechtělo. I když činil výjimky. Když jsme se v jednom našem rozhovoru dostali k otázkám

souvisejícím s jeho potrestáním a odebráním sportovních titulů, usmál se jim s odstupem dlouhých let.

Nebyli svatí, politika je nebrala, vystačili si s heslem „za císaře“

„Však víš, jací jsou funkcionáři. Všichni asi nejsou stejní, ale já měl na ně spíše smůlu, že jsem víc potkával spíš ty falešně se tvářící, ale co, nebudeme to rozebírat. Nebyli jsme svatí, politika nás nebrala, a když nás politrucci poučovali, naší snahou to bylo přežít. Svoje názory jsme však uměli říct. A že jsem byl většinou mluvčím? Nelituji toho. Dneska si dokonce říkám, jak jsem jen mohl dokázat nehrbit se ani ve chvílích, kdy jsem zrovna nešlapal v sedle kola.

Copak si dovedete představit kapitána, který by říkal klukům: Dneska budeme bojovat za vlast! My měli jiná hesla, i švejkovská, třeba: za císaře! To znamenalo zabrat!“ řekl mi Jan Veselý úvodem vzpomínek

Přípravě cyklistů na jubilejní 10. ročník Závodu míru veleli trenéři Brůžek a Loos. Povolili Janovi Veselému výjimku v přípravě a dovolili mu připravovat se soukromě. Před koncem soustředění se konaly tři nominační závody. Dva vyhrál Rudolf Rendl, v tom prvním Veselý nedojel a vzdal ho. Po závodech se nominoval národní tým.

Trenér Brůžek oznámil: Kapitánem je Veselý, dalšími členy pak Kubr, Křivka, Nachtigal, Novák, Růžička. Všichni protestovali ve věci kapitána. Co k tomu chce říct Jan Veselý? zeptal se trenér.

„Nedostal jsem se do formy, a na tohle nemám,“ odpověděl.

Ale Brůžek už nepřipustil diskusi a stroze konstatoval: „Už jen proto, že se Jan Veselý jmenuješ a všichni vědí, co jsi pro československou cyklistiku udělal, pojedeš a budeš dělat kapitána!“

Vzdal a z Honzička se stal soudruh, ač jím nikdy nebyl

V roce 1957 Závod míru nedojel. Prožíval etapy, kdy „málem čural bolestí“, jak i po letech dodával, kdy „nohama nemohl otočit a rukama pohnout“. Zřítil se na dno nemohoucnosti.

„Co jsem měl dělat, když trenér rozhodl tak, jak rozhodl, dokonce, že budu kapitánem, jen mi zbylo doufat, že všechno v dobré se v závodě ob-

rátí. Neobrátilo. Jak krutě jsem se zmýlil. Nejsm mstivý, s lidmi se děly v padesátých letech horší věci, tohle je z toho pohledu prkotina. Emil Zátopek mi na to moje mudrování jednou řekl: Buď rád, že tě neupálili! Já to samozřejmě těžce snášel a hrozně jsem si vážil, jak se ke mně zachoval můj velký soupeř z NDR Gustav-Adolf Schur. V té křivdě byl se mnou zajedno, a když se mu narodil syn, pojmenoval ho po mně, Janem. To nás sblížilo ještě víc,“ dodal Jan Veselý ke vzpomínce na závod, kterým vlastně skončila jeho sportovní kariéra.

Jan Veselý za to, že vzdal, přesněji podle jeho pozdějších soudců, „že si dovolil nedokončit Závod míru a vzdal ho“, byl zařazen mezi zrádce socialistického sportu, pro mnohé se stal prašivou ovcí.

„To pamatuju jako dneska,“ vzpomínal Jan Veselý ještě po sedmadvaceti letech. „Jak mně najednou přestali říkat Honzíčku a začali soudruhu, soudruhu.“

Musel vrátit titul zasloužilého mistra sportu, což tenkrát bylo nejvyšší sportovní vyznamenání. Dva roky nesměl závodit.

A aby toho nebylo málo, naivně se zapletl z kamarádství s jedním rakouským cyklistou do aféry pašování hodinek. Dostal tak ještě podmíněný trest osm měsíců a osm tisíc korun pokuty. Zůstalo mu pár přátel a plné skříně pohárů. Za vítězství se tenkrát peníze nedávaly.

„Zastavili nám sportovní činnost na dva roky. Kubrovi, který taky vzdal, sebrali titul mistra sportu, mně zasloužilého. Já ještě navíc jsem všechny ty svoje odznaky a diplomy vložil do krabice, převázal ji špagátem a odnesl do budovy ČSTV v Praze Na Poříčí, dal je vrátnému,“ uzavřel vzpomínané období ze svého života Jan Veselý.

Tituly mistrů, což se rovnalo obnovení cti, oběma vrátili až o hodně později.

Obdivoval jsem se vždy Janovi Veselému, vážil jsem si jeho otevřenosti, choval se a hovořil tak, jako by se mu nikdy žádná křivda nestala.

Redaktor Československého sportu Josef Pondělík popsal už v roce 1967 pocity Veselého, jak to bylo ve skutečnosti s jeho odstoupením z průběhu 10. ročníku Závodu míru. Přiblížíme je přímou řečí závodníka: „Takhle sebou praštit na zem a sehrát komedii! Přijela by sanitka a bylo by po starosti. I v novinách by se to zaretušovalo. Jenže já jsem nikdy nebyl podvodník.“

„Soudruzi, řekli nám v Berlíně, vyzvedněte si jídlo a pojedete domů vlakem. Proč s námi jednájí jako s prašivými, to jsme nemohli pochopit. Už jsme nebyli lidmi, ale vyvrheli,” dodal ještě Jan Veselý.

Jana Kubra lákali zpět, on na funkcionáře vzal hasák a vyprovodil ho!

Honza Kubr později šel dělat šoféra nákladní tatro a jezdil pod bagrem na stavbě přehrady na Orlíku, asi že byl z Milevska.

Honza Veselý pak dělal mnohem později spíše z milosti šoféra v redakci Československého sportu.

Za Kubrem, na jeho pracoviště, o dost později přijel trenér Brůžek. Ptal se na pana Kubra. Oslovený kluk Kubra znal, jaký umí být divočák, tak ho jel varovat, že za ním přijel nějaký Brůžek. Kubr si připravil ten největší hasák, co měl v kabině, a čekal. Kluci museli Kubra držet, aby se zklidnil. Funkcionáři si přáli talent Jana Kubra nějak vrátit zpět cyklistice, neuspěli však. Když se například jel závod Kolem Slovenska, tak profesionální experti z Itálie obdivovali Kubra, když se předvedl v extrémním stoupaní. To prohlašovali: V Kubrovi vám roste nový mistr světa! Říkali to i jiní, jenže tenkrát nebyl našim sportovcům otevřený svět. Kubr dokázal v šedesátých letech vystudovat při práci vysokou a stal se nakonec trenérem v Plzni.

* * *

Jan Kubr (nar. 6. srpna 1934) s přezdívkou Clifton, bývalý československý reprezentant. Byl výborný vrchař, jeho slabinou byly hromadné dojezdy. Nedisciplinovanost a zdravotní problémy mu neumožnily plně rozvinout jeho talent. Byl členem družstva, které vyhrálo Závod míru v letech 1954 a 1955. V roce 1957 vzdal pro nemoc ve třetí etapě Závodu míru spolu s Janem Veselým. Oba byli obviněni z politické provokace a vyřazení z reprezentace. Stal se pak trenérem Rudé hvězdy Plzeň a jeho odchovancem byl i Antonín Bartoníček a další.

Jana Veselého předváděli v limuzíně

Když křísili Závod míru do komerčního profesionálního světa v letech na přelomu tisíciletí, vzpomněli si organizátoři i na Jana Veselého. Posadili ho do naleštěné limuzíny a z ní spolu se svým dávným rivalem, ale i přítelem Schurem pomáhali vyhasínajícímu lesku závodu k novému kabátu.

„Ten vůz jel v koloně před pelotonem, byl to šťastný nápad,“ říkal tehdejší ředitel závodu Pavel Doležel. „Popularita Honzy Veselého zůstala ve východním Německu obrovská, snad leckdy větší než u nás.“ Veselý se Schurem takhle jeli Závod míru čtyřikrát, jejich promenády skončily v roce 1997.

„O politice jsme se pro jistotu mezi sebou nebavili, to by byl pořád tenký led a nechtěli jsme poničit naše velké přátelství,“ dodával k těmto epizodám Jan Veselý později.

První dekáda Závodu míru rezonovala se jménem a sportovním mistrovstvím Jana Veselého a zaujala nejen československého fanouška.

Sportovní hvězdu, zejména však člověka Jana Veselého fatálně zasáhla smyšlená kauza ve jménu svobody lidově demokratického státu. Psala se padesátá léta a někteří mocní lidé takhle zhodnotili odstoupení z cyklistického závodu, mírově pojmenovaném, do činu srovnatelného s vlastizradou. A sportovce, člověka, vyřadili, odsoudili mezi vyvrhele, na okraj společnosti.

* * *

Jan Veselý se narodil 17. června 1923 v jihočeských Plástovicích jako nejmladší z pěti dětí. Ke kolu se dostal až ve 14 letech, kdy vyhrál závod pekařských učňů. Vítěz Závodu míru 1949 s rekordním náskokem 12 minut, dvakrát druhý, čtyřikrát kapitánem vítězného družstva. V roce 1948 ho o vítězství připravil prasklý řetěz 25 km před cílem, něco podobného se opakovalo v roce 1952. Jeho 16 etapových vítězství překonal až o třicet let později Němec Ludwig. Třetí v anketě o nejlepšího československého cyklistu století za Radomírem Šimůnkem a Jánem Svoradou. V roce 2000 obdržel čestný titul cyklista století. Získal 26 titulů mistra republiky (v různých disciplínách), osm prvenství v cyklistickém maratonu Praha – Karlovy Vary – Praha. Držitel české i mezinárodní ceny Fair play. Zemřel 10. února 2003.

JAN CHALOUPKA

Gustav-Adolf Schur (nar. 23. února 1931), s přezdívkou Täve, bývalý cyklistický reprezentant NDR, dvakrát vyhrál Závod míru (1955, 1959), patnáct etap v něm odjel ve žlutém trikotu, vyhrál devět jeho etap. Mistr světa amatérských jednotlivců (1958, 1959, v roce 1960 stříbrný), dvakrát bronzový na OH v družstvu na 100 kilometrů (1956, 1960). Devětkrát byl v NDR zvolen sportovcem roku (1953 až 1961). Nejstarší syn Jan Schur (nar. 1962) vyhrál závod jednotlivců na OH 1988 a soutěž družstev na 100 kilometrů na MS v roce 1989. G. A. Schur byl od roku 1959 nepřetržitě do roku 1990 poslancem východoněmeckého parlamentu.



ZÁJEM AMATÉRŮ ZÁPADNÍHO SVĚTA ROSTL KAŽDÝM ROKEM

Doba závodu cyklisticky kamenná vzala za své. Končila éra, kdy náš vynikající reprezentant Vlastimil Růžička nabíral své poztrácené síly a vydanou energii špekem i panákem ve zkvalitněném čaji a pak vyhrával některé své etapy. Kdy indičtí závodníci za šera dojížděli do etapových cílů a bušili na už zavřená vrata stadionů, aby jim rozhodčí zapsali čas.

Kdy mechanici na jediném nákladáku bojovali o svou šanci pomoci svému jezdcí, až se korba v jejich přích otřásala na všech čtyřech kolech. Kdy novinář, fotoreportér, potřeboval z Polska doručit do Prahy svůj film a musel k němu přibalit vypálenou cihlu, protože lehčí zásilku než pět kilogramů tenkrát pošta na nádraží v Lodži nebrala a odmítala převzít k doručení.

Doba začínajících tradic brala za své, závod se řítil do dalších časů, ve kterých se už do velkého světa cyklistiky drali především šampioni křtění na silnicích mezi Prahou, Varšavou a Berlínem.

Závod míru zaznamenal už v začátku své existence neutuchající zájem amatérů západní Evropy. Lákalo je měření sil se silnými soupeři z Východu. Podpora amatérské cyklistiky a tím i její úroveň u nich doma totiž upadala. Naopak nová soutěž v takové velikosti, významu a v takových organizačních podmínkách a zájmu sportovní veřejnosti je nejen lákala, ale překonávala i očekávání. Účastníci Závodu míru se začali skvěle prosazovat i na světových šampionátech či olympijských hrách.

Suchoručenkova chtěli poslat domů, z letiště se vrátil a závod vyhrál!

Ze silnic mezi Prahou, Varšavou a Berlínem připomeňme nejprve prvního z velikánů, snad nejslavnějšího amatérského cyklistu historie vůbec – Sergeje Suchoručenkova. Pak budeme pokračovat výjimečně pozoruhodnými postavami z jeho historie, přidáme další velikány.

V květnovém večeru v Praze roku 1979 neřekl na startu závodu, když jim trenér Viktor Kapitonov oznámil šest nominovaných jmen, klukům při loučení ani dobrou noc. Nepojedu. Tak znělo rozhodnutí. Vítěz Tour de l'Avenir 1978 šel raději hned spát. Ráno při snídani dostal letenku, kluci se zatím chystali na lehčí trénink. Sergeje Suchoručenkova posadili do auta směrem ruzyňské letiště.

V jiném pokoji hotelu International trenér nervózně poklepal rukama na stůl. Před chvílí ho totiž zaskočil lékař týmu slovy:

„Trenére, ty zuby Sergeje Morozova se mi nelíbí, vypadá to na zánět okostice.“

Trenér Viktor Kapitonov neměl ve zvyku příliš otálet. Energicky vstal, vyběhl do prázdné dlouhé chodby pražského hotelu.

„Doktore!“ zařval, „doktore, kde jsi, k čertu?“

Z pokoje na konci tmavého tunelu se z otevřených dveří vysunul doktor.

„Doktore, posli na letiště auto, ale hned, přivezte zpátky Suka!“

Rychlý automobil se dostal na letiště ještě včas. Z tranzitního prostoru vyvolali Sergeje Suchoručenkova.

Cyklista v civilu, když zahlédl druhého trenéra Starkova, už věděl. Pojedu Závod míru!

Ten rok vedly úvodní etapy napříč Československem, končily za Vysokými Tatrami, v Košicích. Třiadvacetiletý nováček Sergej Suchoručenkov byl se startovním číslem třináct po páté etapě v čele závodu se čtyřminutovým náskokem.

Z patnácti horských premií vyhrál osm, z maximálního počtu sedmdesáti pěti bodů do soutěže o nejlepšího vrchaře jich nasbíral pětapadesát! Bezkonkurenčního Suchoručenkova v tatranských kopcích stačili soupeři sledovat jen zpovzdáli. Dojížděli do cíle až v době, kdy jako vítěz etap, už umytý, zakusoval druhý párek.

Francouzi mu zkrátili jméno na Suko

Přijel poprvé do Francie a taky vyhrál. Tour de l'Avenir! Jméno Sergeje Su-choručenkova obletělo v roce 1978 sportovní svět. Těžké jméno pro Francouze. Ujala se zkratka, srozumitelná a výstižná – Suko.

Jezdec se nezlobil, jen doma v Brjansku, když ukazoval výstřižky novin, musel vysvětlovat: Ten Suko, maminko, to jsem já.

– Máte rád hory?

„Já je miluji. První jsem viděl až ve Francii, když jsem vyhrál Tour de l'Avenir, tedy ty opravdové. Já vždycky žil v rovině jako stůl. Hory, to je krása.“

– Byly prázdniny, jemu právě čtrnáct let.

„Pojedeš za bratrem, na návštěvu,“ maminka Sergeje vyprovodila k vlaku.

Vydal se do Leningradu, z vesnice o pár číslech do čtyřmilionového města. Bratra našel, což o to, ale ten se zrovna chystal na soustředění, odjížděl. Samotného ho tady nenechám, ještě by se ztratil, uvažoval starší bratr – pojedeš na tábor. Rozhodnutí padlo.

Sportovní oddíl Burevěstniku ho přijal bez námitek. Vždyť Sergej je bratr Viktora, a to je nějaký cyklista. Kamarádi o dva roky starší ho posadili na kolo: Uč se, chlapče, uč. Na závěr soustředění vyhrál Sergej časovku na deset kilometrů. Odjel pak domů, na kolo zapomněl. Za rok je v Leningradě znovu. Už na něj čekali na nádraží.

Tak se zrodil cyklista, který dvakrát vyhrál Závod míru.

Ryszard Szurkowski mezi novináři vždy bez emocí

Tři vztyčené prsty na stupních vítězů. Široký, šťastný úsměv. Ještě nikomu předtím se nepodařilo vyhrát celý závod třikrát.

Ryszard Szurkowski to dokázal v roce 1973. Nikdy příliš nemluvil. V rozhovorech s novináři byl spíše skoupý na slovo, mohli byste ho jakkoli provokovat, ale většinou odpovídal stručně.

„Mám přání, hodně jich mám. Dlouho závodit, být zdravý.“

Vyhrával časovky, unikal v kopcích, v závěrečných spurtech byl nejen rychlý, ale především chytrý. Měl přehled, když se pro něco rozhodl, vždycky věděl proč. Co je potřeba k triumfům, jakých dosahujete?

„Vydátný trénink a potom pomoc družstva.“

Ryszard Szurkowski vyhrál Závod míru v roce 1975 počtvrté.

– Myslíte, že je to rekord k nepřekonání?

„Vy novináři bez rekordů snad ani nemůžete žít. Jsem šťastný, co bych měl ještě dodávat.“

Ryszard Szurkowski se poprvé objevil mezi cyklistickou elitou Polska v roce 1968. Poněkud později, než bývá zvykem, ve svých dvaadvaceti letech.

Když ho poprvé přijímali na soustředění reprezentantů, po lékařské diagnóze zazněla ještě odborná: Tento chlapec má nevídané schopnosti, jeho organismus snese maximální, skoro netušený tréninkový objem. Obrovský talent.

* * *

Ryszard Jan Szurkowski (nar. 12. ledna 1946), polský cyklista, trojnásobný amatérský mistr světa a čtyřnásobný vítěz Závodu míru, vyhrál v něm 13 etap. V letech 1971 a 1973 byl zvolen nejlepším sportovcem Polska. V letech 1984 až 1988 byl hlavním trenérem polské cyklistické reprezentace. Pod jeho vedením vyhrál Lech Piasecki v roce 1985 Závod míru i mistrovství světa a družstvo na 100 kilometrů získalo stříbrné medaile na OH 1988. V letech 1985 až 1989 byl jako nestraník poslancem Sejmu. Jeho syn Norbert Szurkowski žil v USA, zahynul při útocích 11. září 2001.

O Szozdovi se tvrdilo, že je nejodvážnějším mužem na kole z celého světa

Rodiče s ním měli jen samé starosti. Místo školy hrál s partou fotbal, rozbíjel okna, svou dospělost si představoval spíše u cigarety a sklenky vína. Jedno přání však v sobě Stašek Szozda nosil už dlouho. Koupit si nebo nějak sehnat kolo.

Obdivoval své vzory Królaka, zbožňoval Gazdu. Závod míru jezdil jako kluk, s polskými hrdiny, v duchu s nimi. Rodiče mu však koupili lyže.

Starší bratr si jednou půjčil kolo, vozili se na něm oba. Skončili v příkopu, co s pochroumaným kolem? Stašek odběhl domů, sebral nové lyže

a vyměnil je za jiného potlučeného favorita. Stašovi se splnil sen. Měl své kolo. Budu závodit!

Kluci se mu chechtali. Cyklista? To musí být chlap, a ne taková pápěrka.

Stašek začal jezdit. Sám. Definitivně se rozloučil s partou, trénoval, jezdil, dřel. Bylo mu šestnáct let. Přihlásil se na první závod.

Pustili je na osmnáct kilometrů a Stašek přijel o pět minut dřív než ostatní. Pohár nedostal, podezírali ho totiž, že si někde trať zkrátil.

„Přiznám se, že tenkrát jsem brečel jako nikdy,“ dodal Stašek po letech k té nespravedlnosti.

Další závod vyhrál takovým způsobem, že všichni zas otevírali pusy. Už mu ale věřili.

Byl to ještě junior a už ho trenér Henryk Lasak pozval na soustředění reprezentantů.

Szurkowski o něm hodně brzy prohlásil: „Ten chlapec může vyhrát s kýmkoli a jakýkoli závod!“

Na Závod míru 1973 přijel jako nováček, nepřijel však těžké kilometry jen okoušet, ale závodil od první chvíle.

„Zbožňuji hory, jejich serpentiny, zvlášť když se v nich spouštím dolů. Cyklistika je boj muže proti muži, to je nejhezčí na mém sportu.“

Temperamentní, zdatný, ambiciózní chlapec. V čele Závodu míru 1973 zůstali dva Poláci až do konce, Szozda za Szurkowským. O rok později Závod míru Szozda poprvé vyhrál. Když mu všichni blahopřáli, odzbrojil je svou odpovědí na otázku: Co budete dělat po svém velkém vítězství?

„Pojeďu domů, k mamince a tatínkovi, před startem jsem jim to slíbil. Jestli budeš desátý nebo dvacátý, nevádí, jen nesmíš vzdát, řekli mi před startem. Tak jsem bojoval.“

* * *

Stanisław Szozda (nar. 25. září 1950, zemřel 23. září 2013) – polský silničář, dvojnásobně zlatý na OH v družstvech na 100 kilometrů (1972, 1976), dvakrát zlatý v družstvech na MS (1973, 1975), stříbrný na MS v jednotlivcích (1973). Vítěz Závodu míru (1974), druhý celkově v letech 1973 a 1976, vyhrál 14 etap, 5 etap oblékal žlutý trikot.

Tak silného jezdce ještě před ním nikdo neviděl

Od první etapy závodu v roce 1977 nosil žluté tričko vedoucího jezdce. Chlapec s řídkým knírkem pod nosem vzbuzoval obdiv. Je vynikající, skvělý, jmenuje se Aavo Pikkuus.

Kolik „nej“ bylo vyřčeno na jeho hlavu?

Třikrát třeba spadl, zle se pochroumal, vždy však s novou neutuchající vášní sedl na bicykl a vyhrával. Zapomínalo se i na slavná léta Szurkowského: ne, tak silného jezdce jsme ještě na Závodu míru neviděli.

„Proč bych to tajil. Doma ze mne nikdy velkou radost neměli, stříleli jsme z praku a obavy z výprasku doma ze mne nikdy nevypřchaly. A když jsem začal sportovat, opět se doma děsili. Stále jsem padal, chodil k večeři odřený, rozbitý, velkou radost ze mne rodiče neměli. Teď, když doma koukají na televizi a vidí moje pády? Asi také ne. Zůstal jsem stejný,“ sám na sebe Aavo Pikkuus prozradil v rozhovoru s novinářem.

Aavo Pikkuus získal také zlatou olympijskou medaili v Montrealu (1976) jako člen družstva SSSR na 100 kilometrů.

„Poprvé jsem o Závodu míru slyšel díky Szurkowskému. I já jsem si přál postavit se jednou na start tohoto věhlasného závodu. Baví mne závodit, nebojím se ničeho, stále o něco bojuji. A jestli mě něco bolí? To vůbec nic neznamená.“

V odpovědi je hodně přímočarosti, tolik typické pro Aava. Skrývá v sobě i hodně síly, tvrdošijnosti. Jeden ze soupeřů o něm prohlásil: Pikkuuse dohoní jen automobil.

* * *

Aavo Pikkuus (nar. 23. listopadu 1954), vynikající estonský cyklista v barvách Sovětského svazu. Olympijský vítěz v družstvech na 100 km (1976), stříbrný na MS 1977. Dvakrát stříbrný na MS (1975, 1978). Vítěz Závodu míru (1977), vyhrál tři etapy, 15 etap ve žlutém trikotu. Vítěz Circuit de la Sarthe (1977) a Giro delle Regioni (1978). Po roce 1981 mnoho let úspěšným závodníkem v rallye.

Soupeřům v cíli naměřili devět minut ztráty

Po Pikkuusovi Závod míru vyhrál v roce 1978 také Alexandr Averin.

V Praze měl po šesti etapách manko na vedoucího jezdce pět a půl minuty. Čerstvé informace o průběhu minulých hodin se šířily prostřednictvím telefonů a dálnopisů do celé Evropy ve chvíli, kdy rozhodčí kompletovali výsledky. Averin v nich byl sedmnáctý. Krajinu etapy znal důvěrně, podobně jako novinář o jejím průběhu referující. Cyklista se s Českoslováky ne nadarmo připravoval při kontrolních etapách před startem Závodu míru. Vítr byl silný podobně jako v Baku, a to mu dodávalo sebedůvěru. Vymetená obloha a nadšený dav diváků. Taková byla kulisa v rozhodujícím dějství.

Krátce po ouvertuře odjeli z čela pelotonu Škoda, Zacharov, Averin, Hartnick a Maes. Jediný, kdo zpozoroval nebezpečí, byl Rumun Romascanu. Dostihl pět uprchlíků a náskok šestice začal narůstat. Když se za ní vydali další čtyři závodníci, vyletěl ze skupiny Averin jako šíp. Před cílovým Libercem, když osamocený projížděl kolem obce Bohdánkov, kde vždy skvěle fungovala hospoda manželů Jarešových, kam autor knihy nezapomínal ze svých poutí za sportem po světě rád posílat pohlednice s pozdravy, míjel roztroušenou zástavbu obce Žďárek, kde bezmocnému autorovi zase na jeho chalupě každoročně v květnu, když jezdil s cyklisty, tráva se měnila ve vysoký porost a řítil se k jiné hospodě na kraji Hodkovic, kde se prudce vlevo vydal na zteč stoupáním na Záskaří. S přehledem zde vyhrál horskou prémii, ale ještě krátce před ní byl z jednoho domku u silnice nadšeně pozdravován celou rodinou Škodovou, kořeny vetknutými do obce Žďárek, novinářova to milého rekreačního místa. S nejmladším potomkem rodu Vaškem, novináře pojí nejen přátelství, a hlavně pak leta trvající příslib, že se z jeho lesa také dostane otopem na něj, zatím však vše zůstává jen v mlhavé podobě naděje, která umírá přeci vždy jako poslední. V těchto místech hrdina etapy Alexander Averin měl na peloton už jedenáct minut převahy. Sovětský reprezentant etapu vyhrál, oblékl žlutý trikot a podržel si ho až do cílové Varšavy.

Známý francouzský trenér Oubron pak řekl: „Byl to hrdinský výkon. Když za nic jiného, tak za odvalu si Averin žlutý trikot zaslouží.“

Doplnil ho kapitán družstva SSSR Alexandr Gusjatnikov: „Vyhrál nejlepší z nás. Když to družstvo potřebovalo, dokázal trpět v jeho jménu. Vzal na sebe riziko rozhodující chvíle.“

Co na to řekl Averin už jako vítěz?

„Nikdy jsem nešlapal tak dlouhé sólo. Ve dvou, to ano, ale dvě hodiny o samotě a za zády všechny soupeře?“

Slunce se po startu schovalo za mraky, vítr byl ledový, občas i sprchlo.

„O jakých nepříjemnostech bych měl hovořit? Počasí si cyklista nevybírám. Já se jen přiznám, že poslední kilometry jsem se těšil na horkou sprchu.“

Proč byli kluci v rudých dresech nepolapitelní?

Z čeho pramenila převaha sovětských cyklistů, kterou oplývali hodně dlouhou dobu nejen v Závodu míru? Kde brali sílu a schopnosti ke svým až suverénním vítězstvím? Nemohlo to být přece jen kouzly z nějakého tajemného světa.

Na dané téma jsme vyzvídali u tehdejšího trenéra československé reprezentace Pavla Doležela, soupevníka sovětského trenéra Viktora Kapitonova.

– Kdo neviděl soupeřit sovětské cyklisty na domácí půdě, pak těžko uvěří. To jsou několikadenní závody, v nichž průměrná rychlost neklesne pod padesátku, někdy vyběhne ještě o něco výše. Je to mlýnice, ze které vítězně vycházejí jen kvalitní jezdci,“ odpověděl okamžitě.

Pavel Doležel soupeřil ve svých Závodě míru se Sajdchužinem, Melichovem, Lebeděvem, Kapitonovem. To byla šedesátá léta a sověští reprezentanti vyhrávali největší amatérský závod jako na běžícím pásu.

Pak přišla éra polských závodníků, hlavně Szurkowského a Szozdy, ovšem zase se vrátila léta, kdy jezdci v rudých trikotech se většinou představili jen na startu, a pak až do cíle se vezli v modrých ozdobených bílou holubicí, a také ve žlutém trikotu.

Přišla éra Averinova, Pikkuusova, Suchoručenkova, Barinovova, Zagretdinovova.

Pavel Doležel byl zase při tom, stejně jako jeho velký dřívější soupeř Viktor Kapitonov. Oba však ve změnách úlohách, v rolích trenérů.

– Takže se ptám dál: které vlastnosti sovětských cyklistů vám imponovaly, které z nich jste chtěl vždycky mít?

„Vynikající fyzickou připravenost závodníků v rudých dresech vždy doprovázela vysoká sportovní schopnost dodržovat taktické úkoly – kázeň, disciplínu. Navíc bojovnost každého z nich vydrží do posledního metru každé etapy nebo závodu.“

– Když jste ještě vy šlapal do pedálů, v roce 1964 vyhrál Závod míru Jan Smolík. Byl jste kapitánem družstva, organizátorem boje. Na cestě na nejvyšší stupínek jste překonali i sovětské reprezentanty.

„Měli jsme silné individuality, Smolíka, Hellera, Schejbala, ovšem v cyklistickém sportu na silnici je nesmírně důležitý kolektiv. Pokud jsme se chtěli proti jiným prosadit, pak jsme nesměli zaváhat ani na metru trati, využívat všech technických a taktických možností a mít také trochu štěstí.

– Už tenkrát v sedle bicyklů jste byli s Viktorem Kapitonovem přátelé. Máte hodně společného. Tvrdost, nekompromisnost, autoritu. Neradi prohráváte.

„Jako závodník jsem mohl spoléhat sám na sebe, jako trenér nesu odpovědnost za výkladní skříň československé cyklistiky. S Viktorem nás stále spojuje cyklistika, to nesporně, naše vztahy zůstaly podobné jako při závodění.“

– Jak spolupracujete?

„Jsme od března do října v těsném kontaktu. S Viktorem se známe natolik, že odhadneme vždy svoje záměry.“

– Náš trenér se při posledních slovech usmívá.

„Viktor si ale podržel stejnou výhodu jako tenkrát. Má kolektiv! Sovětská cyklistika má obrovskou základnu doma! Tu kdybychom měli my,“ dodal ještě Pavel Doležel.

Etapa přinesla více vzruchu než jeden ročník závodu najednou

Etapa do Ústí nad Labem se startem v Karl-Marx-Stadtu (dnes Chemnitz, tedy Saská Kamenice) přinesla v roce 1980 tolik vzruchu, jak někdy nevydal ani celý ročník Závodu míru. V prvním kopci vyrazil Barinov, s ním ještě Polák Sujka a Holanďan Winnen.

V obou hlavních soutěžích zatím vedli Ludwig a družstvo NDR, plán sovětských cyklistů byl jasný. Chtěli zvrátit dosavadní vývoj májových etap.

Silnice se točila příkře vzhůru. Barinova trojka už měla velký náskok. Přišla však stíhací chvíle Sergeje Morozova, nejmenšího muže v pelotonu.

Morozov přijel k Barinovi už na pásce horské prémie. Polák Sujka byl už setřesen, Holanďan Winnen v jednom sjezdu spadl, ale stačil dvojici v rudých trikotech dostihnout. Ano, byl to stejný Holanďan, který zanedlouho získal na Tour de France titul nejúspěšnějšího nováčka závodu.

Jurij Barinov vyhrál v roce 1980 Závod míru.

Pomohl mu tým, který už počtvrté za sebou dominoval v obou hlavních soutěžích. V kopcích byl stejně silný jako Suchoručenkovi, ale když jsme se ho zeptali, kdo je vlastně nejlepší, odpověděl bez okolků: „V horách jedině Morozov.“

Později na berlínský start Závodu míru 1981 přijelo družstvo SSSR se dvěma olympijskými vítězi, jiní dva Závod míru už v minulosti vyhráli a doplňovali je nováčci: Miščenko a Zagretdinov.

Jak mezi sebou vybírali kapitána? Jednoduše.

Trenér Kapitonov řekl čtveřici Suchoručenkovi, Barinovi, Logvinovi, Kaširinovi i těm dvěma zbývajícím: Vyberte si ho sami.

Odevzdali pět hlasů, unisono s jedním jménem: Zagretdinov. On sám si hlas nedal, i když mohl.

Ve varšavském cíli skončili na prvních třech místech sovětských reprezentanti, celkově vyhrál Zagretdinov před Suchoručenkem a Miščenkem, v soutěži družstev se jim druhá NDR dívala na záda se ztrátou více než tři čtvrtě hodiny.

S jak jednoduchou otázkou je možné s trenérem Kapitonovem začít rozhovor.

– Podle čeho vybíráte své vítěze?

„Já je nevybírám, chlapci si ho sami určí. Toho, kdo pracuje pro všechny.“

– Vaše taktika, strategie?

„Zrají léty, ze závodu na závod. Pořád něco poznáváte, učíte se.“

Viktor Kapitonov završil pětiletou nepřetržitou výhru v Závodě míru.

Komplex neporazitelnosti Kapitonovových svěřenců se zakusoval do podvědomí soupeřů. Většina z nich dokonce už na startu rezignovala. Jednotlivec proti tak skvělému a vyrovnanému kolektivu nic nezmůže, obhajovali se pak.

Student lipské fakulty tělovýchovy, hrdina, Olaf Ludwig!

V roce 1982 na start do Prahy přijel s velmi silným týmem NDR Olaf Ludwig, muž, který rok předtím zaujal vynikajícími spurty v cílových měs- tech a nadchl skvělou časovkou. Taktika trenéra NDR Wolframa Lindnera byla prostá: přečkat československé kopce s minimálními ztrátami, a pak zaútočit.

Zejména v časovce, krátce před koncem, na území NDR.

Trenér Viktor Kapitonov po dlouhé době nevyhrál. Jeho jezdci nedokázali nastrádat dostatečný náskok před časovkou, na niž se tolik připravovali jezdci z NDR. Olaf Ludwig kraloval Závodu míru!

Po pěti letech zdrcující nadvlády sovětských cyklistů se stal hrdinou dvaadvacetiletý student tělovýchovné fakulty v Lipsku.

– Myslíte, že Závod míru se dá vyhrávat touto taktikou? Vyčkávat, kontrolovat soupeře, a pak jim na konci etapy zdrcujícím spurtem ukázat záda? Tak jsme se vyptávali vítěze i německého trenéra.

„Kdepak, to byste se hrozně mýlili. Věnovali jsme hodně času i jízdě v kopcích. Chce-li nám soupeř ujet, musí být silnější. Ale nikdo neujel.“

– Předností sovětských cyklistů byly vždycky jízdy v horách.

„Naše pak v časovkách.“

– Co pro vás jízda v osamění znamená?

„Totéž, co pro všechny ostatní. Je to zkouška pravdy. Musíte ukázat, co ve vás je.“

– Těšili jste se na časovku?

„Určitě, protože jsme věděli, že rozhodne o vítězství.“

Olaf Ludwig je výjimečným talentem. V roce 1972, když končila jedna z etap Závodu míru v Geře, rozdali ve škole žákům vstupenky na stadion.

Olaf Ludwig vzpomínal: „Osm nás bylo z cyklistického oddílu a mohli jsme zblízka vidět vítězství našeho reprezentanta Oberfranzeho. Tyto okamžiky rozhodly. Rodiče mi koupili nové kolo a já ještě v témže roce začal pořádně trénovat.“

Ke svým začátkům ještě Olaf Ludwig dodal: „A také mne tenkrát napadlo, že by bylo hezké vyhrát alespoň jednu etapu Závodu míru.“



NOVINÁŘ V KONVOJI, CO TAKY STAČIL ROZHODČÍ, NÁZORY LAICKÉ I ODBORNÉ

Není podstatné, ve kterých letech to bylo, když jsme jako žáci pár kilometrů před Svitavami spolu s naším třídním učitelem mávali u silnice cyklistům. Vyučování tenkrát odpadlo, protože městem projížděl Závod míru.

Nepoznali jsme ze závodníků nikoho, takže jsme mávali všem stejně a křičeli na každého z nich. Když kolem nás projela spousta aut, mezi nimi také cyklisté, řekl třídní, že se jde zpátky do školy a vyučování bude pokračovat.

Před školou na náměstí visela veliká cedule a na ní bylo napsáno. Prémiový spurt: 1. Picot (Francie), 2. Klich (Československo). Třetí místo jsem zapomněl, ale vzpomněl si, jak jsme vítězné cyklisty hledali. Když to vyhrál Francouz před naším, to se musíme jít na ně podívat, přáli jsme si. Bohužel, naivně, nedočkali jsme se.

Nevěděli jsme totiž tenkrát, že prémiový spurt je jenom pomyslný cíl, že závodníci po jeho projetí pokračují dále. Bez zastavení. Tenkrát do Brna. Ani třídní nepomohl, taky mu to zřejmě nikdo nesdělil, takže nevěděl, neřekl, byl na tom stejně jako my...

Jedna z mých prvních vzpomínek na Závod míru, divácká, dětská, už vlastně školácká, je přesto tak silná, že z paměti nevymizí.

A velikost mých okamžiků podtrhla i maminka, když jsem se objevil doma.

„Kdes byl, ty čuně, podívej, jak vypadáš,“ přivítala mě do své péče.

Pravda, byl jsem zaprášený, špinavý, čpěl od všech dýmajících výfuků z té ploužící se hromady aut, ale moje oči určitě ještě zářily. Ze zatím dosud nepoznaných zážitků z příkopu u silnice, po které jezdila auta dvojstupem i krajnicí, škarpou, než aby zabíjela závodníky na úzkém pruhu asfaltu mezi nimi. To bylo pro nás pěkné podívání. Jak se taky dá jezdit autem a nehoní vás policajti s pokutami.

Co je novinář, vozí se s cyklisty a co ještě?

Ani ve snu mě tenkrát nenapadlo, že jednou i já budu vsazen do doprovodného vozidla cyklistů na Závodě míru. Nejprve do novinářského, později dokonce do jednoho z nejdůležitějších, mezinárodně řídicího automobilu, stručně řečeno ředitelského, kapitánského.

Když ten čas přišel, tak jsem si připadal podobně jako tenkrát kluk u silnice. Že jsem zase zaprášený, špinavý a páchnu od výfuků, jenže maminka u tohoto mého druhého vítání už nebyla. Byl jsem totiž odrostlý chlap, vypuštěný už dávno do velkého světa. A očista mě čekala v hotelové koupelně. Bez maminky.

Novinář je vždycky novinář, pozoruje, mluví s lidmi, komentuje, kritizuje. A veze se. Až později jsem pochopil, proč tenkrát jelo v mém dětství kolem nás tolik aut.

Když jsem po mnoha letech do jednoho z nich pravidelně nastupoval, vždycky mi to trochu sahalo do svědomí. Že se jen vezu. Mohu se pak vůbec vcítit do všech štrapáci a bolestí lidí v sedle?

Taky redaktor s psacím strojem na kolenou začíná v konvoji jako nováček

Nováčkem v konvoji Závodu míru jsem se stal v roce 1972, na jubilejním jeho 25. ročníku, redakce mě tenkrát vyslala na start do Berlína. Byl jsem vyzbrojen nejen kufříkovým psacím strojem, ale i touto informací: Budeš celý závod jezdit ve společném novinářském voze s redaktorem Junge Welt a polského Sztandaru mlodych. To je tradice mládežnických deníků, vašemu autu se proto říká kočárek, německy Kinderwagen.

A šofér? zeptal jsem se. Doprovodný konvoj tentokrát stavějí Němci, takže Němec!

V představě o vášnivých konverzacích odehrávajících se v euforii a zápalu závodu v němčině a polštině polkl jsem naprázdno, češtinu jsem mohl jako nepotřebnou v komunikaci s kolegy klidně zapomenout v Praze.

Všechno další pak už šlo hopenem, ráz na ráz.

První etapu, časovku, její devítikilometrový okruh, obsypalo tolik diváků, že je snad navozili i z jiných krajů než jen z hlavního města NDR. A co teprve druhá etapa v ulicích Berlína! Zalezl jsem skrýt se do doprovodného auta a skoro tříhodinovou jízdu v něm jsem jen registroval, vnímal, že se hrneme nekončícími davy, probíjíme lidským tunelem přeplněným máváním, křikem, povzbuzováním, až strašidelným kvílením všeho, lomozu hlasů, trubek, bubnů – a já už neregistroval, co ještě navíc utočilo na mou nováčkovskou hlavu. Cyklisty jsem zahlédl až v prostoru za cílem. Štěstí, že to byl prostor vyhrazený, jen pro někoho. Vyhrál totiž Němec a lidské peklo, nejen hlasy nevyhasínalo. Trvalo, dokonce sílilo! Když jsem posílal referát do Prahy, v hlavě mi ještě dunělo, mozek třeštil. Reportovat jsem však musel, vždyť kvůli tomu jsem, a to nejen do Berlína, přijel.

Naši cyklisté se na start postavili v jiných, rudých dresech, když předtím všude jinde oblékali tradiční modré s trikolorou. Jak řekl jejich šéf Kamil Haňapka, změnou více splynou v pelotonu a nebudou tak nápadní. O Moravcovi jsme psali, že by letos mohl překvapit, loni ho trápily horečky, teď je fit, spurt umí, z kopce padá jako kámen, jen ještě aby mu to tak šikovně šlo i do kopce, je to ekvilibrista na kole. O kapitánovi Hrazdírovi do novin pěli, že umí na trati pracovat až nelidsky, má jen jednoho koníčka, závodit a zase závodit a doma ještě jednoho, v Bosonohách staví barák.

Nejžhavější favorité závodu? Polák Szurkowski a Francouz Ovion, úřadující mistr světa. Ve třetí etapě však ubyla francouzská hvězda z pelotonu, pro zranění vzdala. Naše družstvo zase ztratilo Labuse, který si na stadionu při finiši po pádu přes soupeře zlomil klíční kost.

Na naše území naše družstvo přijíždělo v pěti, ale s Moravcem ve fialovém trikotu nejaktivnějšího závodníka. Nováček Bartoníček vyhrál hned první domácí etapu, do Karlových Varů, kde bydlel. V mém deníku, Mladé frontě, zazněl titulěk „Domů pro vavříny“.

Sběr vavřínů pro naše barvy zdaleka nekončil v lázeňském městě. Pokračoval. Moravec po úniku s Hrazdírou vyhrál etapu v Hradci Králové a po poslední etapě u nás, v Třinci, oblékl pro polské území žlutý trikot vedoucího jezdce. My, novináři, já taky, psali jsme ódy, citovali slova našich hrdinů: „Dáme do toho všechno,“ říkal třeba Moravec a ještě dodával: „Když se to do Varšavy nepovede, tedy dojet ve žlutém, pak ať po nás neházejí kameny, je to jenom sport.“

Udalo se v poslední etapě do Varšavy. Jezdec ve žlutém trikotu měl náskok dvou sekund na druhého. Ten druhý byl však stejně vynikající, ambiciózní, všichni jsme věděli, že riskne v závěrečných kilometrech všechno. Vyjel na poslední prémiový spurt, bylo to 21 kilometrů před Varšavou, prakticky před koncem všeho, tedy v hodině dvanácté. Vyhrát prémii znamenalo získat pět sekund bonifikace a v tomhle případě i žlutý trikot do kufru na cestu domů.

Řítily se na prémii dva, zapomněli na všechno, a taky na odstředivou sílu v levotočivé zatáčce. Vynesla je přes příkop do živého plotu. V proutí za nimi zela díra projetého tunelu. Toho, který útočil na „žluťák“, vyhrabali kalupem, roztrhaného, zkrvaveného, otřeseného. Kamarád z družstva na něj čekal. Oba pak, jak hasiči k ohni, honili peloton. Ti dva ho ještě ve varšavských ulicích dojeli, ale na vítězství to nestačilo.

O čem nejraději píšeme? Přece o Závodu míru!

Povedlo se! V konečném varšavském cíli uhájil prvenství Vlastimil Moravec, tehdy třiadvacetiletý, o dvě vteřiny před druhým Rusem Něljubinem!

Žlutý trikot nezměnil majitele, ale to by nemělo být pointou příběhu. Novinář se na to všechno díval, hodil to na papír a odtelefonoval do redakce. Stejně jako slova šťastného vítěze: „Před lety fantazie, dnes skutečnost, všechno mi dojde až tak za tři dny.“ A co s autem za vítězství? zeptal jsem se.

„Všechny ceny dělíme, stejně každému, takže nevím, jak to provedeme s autem,“ odpovídal od radosti zajíkájícím se hlasem Vlastimil Moravec, vítěz ročníku Závodu míru, který na svých 2017 kilometrech zaznamenal dosud nejvyšší hodinový průměr 42,6 km/h.

Tak takový byl ve stručnosti můj první novinářský, nováčkem líčený Závod míru. Panečku, byl to ale ročník! Moravec vyhrál, Hrazdára šestý, Antonín Bartoníček devátý.

Pak už léta šel jeden závod za druhým, a nejen mezi Prahou, Varšavou a Berlínem, obzor poznání novináře, svědka událostí, se projasňoval, rozšiřoval, vepisoval se do paměti. To bohatství postav, jejich osudů, věcí a příběhů tenkrát míjelo novináře při jeho premiéře, ubíhalo úplně jiným směrem, nestačilo se vměstnat do čistého novicova novinářského zápisníku. Až později se to měnilo, přestalo unikat. Všechno napoprvé je ztrátou, daní nováčka. Věřte, není výjimek, ani ve sportu.

Z levého okénka prýští do vozu vítr, nese s sebou vůni louky, z pravého pak doléhá nesrozumitelný křik, to pulzuje nervozita doprovodného konvoje. Natlačil se do tří proudů, v pravém proudu mechanické vozy, v levém auta s novináři, uprostřed zmatek těch, kdo chtějí předjíždět, ale nemají kudy.

Na sedadlech novinářského vozu nezvládnutelný zmatek, u levého kolena výsledková listina předchozí etapy a startovní listina, na kolenou psací stroj s několika řádky, dva poslední jsou přeškrtnuty, je to napsáno suše a pitomě, u pravého kolena itinerář Závodu míru, ranní noviny, výstřižky z jiných, a taky velký blok se záznamem právě uplynulých kilometrů.

Nohama šlapu po sirkách, které marně hledám, abych si zapálil cigaretu. Přesně totéž platí o dvou kolezích na zadních sedadlech. Jakou povahu asi musí mít ten náš šofér. Franto, jed' dopředu, počkej, podíváme se, jak to vypadá v druhé skupině, zesil, prosím tě, rádio, neslyším čísla ujeté první skupiny.

Najednou rána, stroj padá z kolenou, vůz stojí, protože defekt je defekt, pád je pád a všichni musí zastavit, jen mechanický nebo vůz s lékařem mají právo okamžitě jet na pomoc cyklistovi.

Taky se nám už stalo, že šofér řekl: „Tak pánové, dost. Táhle u toho lesa zastavím a běžte si, kam chcete, pěšky a beze mne!“

Vždycky to zatím dopadlo dobře, do cíle jsme pravidelně dojížděli bez ztrát, ale i takovéto riziko musí novinář ve voze nést. O čem nejráději píšeme ze Závodu míru?

O Závodu míru přece!

To je galerie lidských tváří, která nemá východ. Jsme v ní uzavřeni.

Díváme se jim do očí na stadionech, v cíli na silnici, většinou jsou už jejich tváře umyté, nacpávají si ústa párky, lijí do vyprahlých úst čaj nebo limonádu. Ale i tak v jejich tvářích hodně čteme. Cyklistova regenerace sil je obdivuhodná. Umyje se, otřepe a snad by mohl jet hned dál. V čem je vůbec síla člověka? Ale nemiřme tak vysoko; bude stačit pár slov o síle cyklisty.

Zastavujeme se před jednotlivými obrazy. Je to třeba šofér. Nebo bagážista, rozhodčí. Nebo vítěz etapy.

Zkoušíme popsat, co prožili, co si myslí, co je trápí. Když to všechno pošleme do redakce, nasedneme do vozu a jedeme dál. Hledáme zase zápalky, škrtáme zrovna napsaná slova ve stroji na kolenou a taky čekáme, co nového se přihodí. Vidíme spoustu tváří, jiných tváří než jen v sedlech. Těch u silnice, u startu, v cílovém městě. Ty taky patří k Závodu míru, to není jen špalír pro boj o vítězství, porážku, pro boj o slávu.

V Polsku fandí jinému jezdcovi než v Československu nebo v NDR. Každý drží palce svému. Ale mávají, tleskají všem, i poslednímu z nich. Protože jede Závod míru. A je máj. Mají ho v sobě, i když třeba drží deštníky.

Ind zašel do lesa, rozhodčímu nezbylo než čekat, až přestane svačit

Pilot, spojka, informátor, rozhodčí. Jeden to muž, jezdí na dvou kolech s motorem pod sebou. Je vybaven píšťalkou, s sebou si vozí nejen silný hlas, ale i spoustu energie, a také ohromný klid. Neboť zmatek může vzniknout kdykoli, ale nikdy ne přičiněním tohoto muže.

Na benzinové nádrži měl leukoplastí upevněný blok, tužku, a když se ocitlo v jeho záznamech číslo závodníka, bylo zle. Končilo to tresty, pokutou. Neboť řád závodu se dodržovat musí a rozhodčí je zákonem.

Ale i ten nejpřísnější se může dostat do rozpaků. Co mohl dělat?

Když Ind s turbanem na hlavě leze z kola, kráčí si to lesní mýtinkou. Tam cyklista sepne ruce, něco zamumlá a pouští se do obřadu zvaného svačina. Motocykl rozhodčího na stojan a čekat. Když se Ind najedl, uklidil, znovu se vrátil do sedla. To taky potom muži z jury v cílové rovince svítili reflektory z motorek, hledali ztracené poutníky, vozili je do hotelu a do vý-

sledkové listiny přičiňovali poznámky jako: pořadí dalších jezdců a jejich časy až zítra. Kdepak, tenkrát časový limit nebyl.

Nebo jiná z příhod pana rozhodčího, když už hrozila explozí váženého pána pelotonu. V ulicích Krakova několikrát upozorňoval řidiče televizního vozu, aby odjel od čela skupiny. Ten nebral výzvy na vědomí. A tak se stalo. Cyklista vystřelil z klubka závodníků, v mžiku dobrých sto metrů náskok. Polský rozhlasový reportér ho už hlásil jako hotového vítěze etapy. Vůz televize však těsně před stadionem nestačil zajet na vyhrazené parkoviště, hus-té davy lidí ho nepropustily. Najednou rána, sportovec opustil sedlo svého bicyklu, proměnil se v živou raketu. Do cíle pak přiklopýtal, ale ve zbědova-ném stavu. Nevyhrál. Co tenkrát nešťastný šofér musel vytrpět...

Honza Smolík ve čtyřiašedesátém miláček diváků, pobláznil Československo. Poslední třetina závodu vedla už po našem území a kolem silnic vedoucích až do konečného cíle v Praze na stadionu v Edenu se proměnila ve všelidovou slavnost. Mladí, starší, všichni se snažili povzbuzovat a výstižně to napsali na jeden z transparentů v blízkosti Litoměřic: „Smolíčku, pacholíčku, skonči to už v žlutém tričku.“ Povedlo se, Jan Smolík se v té době stal nejmladším historickým vítězem květnového závodu, ještě mu nebylo dvaadvacet let. Zapsal se mezi legendy československé cyklistiky. Ta se triumfu na největším amatérském závodě po druhé světové válce ve východní Evropě dočkala po dlouhých patnácti letech.

V německém městě Aue Jan Smolík, když ho hlavní rozhodčí oblékal do žlutého trikotu, přitočili se k němu dva kominíci, pro štěstí a z ničeho nic mu do rukou vetknuli dar, pozornost, nablýskaného růžolícího čuníka. Chrochtajícího tvora, žlutou mašli měl na krku, červenou kolem bříska. Kominíci ještě nejlepšimu jezdcí z pelotonu popřáli hodně štěstí a zmizeli. Nejblíže zůstal československý rozhodčí. Obdarovaný cyklista mu předal selátko s úkolem, pusť ho do parku! a odjel na start. Rozhodčí neposlechl, taková by to byla škoda, a dárek strčil do autobusu plného tašek a bagáže cyklistů. Na čuníka rázem zapomněl.

V cíli etapy v Karlových Varech, to už byla noc, výsledky spočítané, odcházel rozhodčí do hotelu. Otevřel pokoj a zalilo ho horko, co horko, zakousl se do něj infarktový stav. Čuník na posteli, packy na polštáři, všechno, co se dalo převrátit, už bylo zorané, akci doprovázel kvikot zvířete jak

z rozjeté cirkulárky. Má hlad, žízeň? Nic nezabíralo, nic nepomáhalo. Zničený muž v nočním hotelu, ve dne v sedle motocyklu s píšťalkou v ústech běžně řešící všemožné situace na trati závodu, situaci také bez rozpaků vyhodnotil. Zašel s kvilejícím suvenýrem do recepce, čuníka tam daroval hotelové obsluze. A mohl jít spát ke kolegovi na zem.

* * *

Jan Smolík (nar. 24. prosince 1942). Vítěz Závodu míru (1964), v cíli měl na druhého v pořadí Hoffmanna z NDR náskok sedm a tři čtvrtě minuty. V jedenadvaceti letech byl historicky nejmladším vítězem závodu, na kterém startoval šestkrát. Byl i na OH (1964 a 1968). Mistr republiky v silničním závodě jednotlivců (1965), vyhrál Velkou cenu L'Humanité (1966), Bohemii (1971, druhý 1970). Jeho sportovní kariéra je spojena s armádním sportovním oddílem Dukla Brno, kde později působil také jako trenér. Český olympijský výbor mu udělil v roce 2014 Cenu fair play.

Jak vyhrát etapu, radí Antonín Bartoníček

Chtěli byste vyhrát etapu Závodu míru? Tak si prozradme návod, jak na to.

„Přemýšlet o nejlepší pozici na špici pelotonu, to ano, ale ne zase moc. Tak deset kilometrů před stadionem je potřeba být mezi prvními deseti patnácti jezdci. Později se totiž chumel začíná až příliš tlačit. Velké riziko pádů se zmenšuje, protože před stadionem jsou vpředu už většinou jen ti momentálně nejlepší. Vydržet do posledního kilometru, a když se prolétne značkou na silnici 1 km, pak už je to všechno jenom jedna karta. Buď – anebo.

Umět projet poslední zatáčku, risknout ji a potom už je jistota, že vás moc lidí nepředjede.“

Recept, samozřejmě po svém, podal mnohonásobný účastník Závodu míru a jeho šestinásobný etapový vítěz Antonín Bartoníček.

Jakou měl motivaci? Třeba úplně jednoduchou. Když se poprvé objevil v berlínském hotelu Berolina mezi mazáky v družstvu, probleskovaly jen

jeho ustrašené oči nováčka. Ovšem už tenkrát jsme od něho slyšeli: „Chci vyhrát etapu do Karlových Varů. Máme tam barák hned za stadionem, přijde se podívat maminka i moje děvče.“

O několik dnů později z Gery do Karlových Varů vedly strastiplné kilometry chladu, v dešti, vichru, náš nováček opravdu vyhrál! Poprask, nadšení! Ale ne každá etapa vede kolem rodného domku nebo do blízkosti nejmilejších.

Závod míru je, stejně jako jiné světové etapové závody, takový, že pokud silná družstva dovolí, teprve potom jedinec může sáhnout po vavřínech. Bez jejich svolení nikoli. A tak se většina vítězů rodí z vřavy skupiny nebo celého pelotonu. To, když se šílenou rychlostí řítí chumel jezdců do hrdla stadionu nebo do finišu na silnici a laikovi se hrůzou ježí vlasy na hlavě.

– To chce tvrdou náturu, provokujeme Antonína Bartoníčka.

„Kdepak, jestli si někdo myslí, že jsem zabiják, pak se hrozně mýlí. Rád si přečtu knížku, poslechnu vážnou hudbu, baví mě rybičky v akváriu. Přiznám se, že se dokážu i rozlítostnit. Ovšem pokud jsem chtěl vyhrát, musel jsem v zatáčkách méně brzdit než soupeři, něco risknout.“

Antonín Bartoníček je už trenérem, ale když mu připomínáme jezdeckou kariéru, nemůžeme zapomenout ani na chvíle, kdy po pádech odřený a zmučený také prohlásil: „Já mezi ty blázný už nikdy nevlezu.“

Byla to slova vyřčená ještě v šoku, bezprostředně po pádu. Večer, na lůžku hotelového pokoje, už však plánoval: „Já jim to zítra ukážu.“

– Je to jenom odvaha?

„Musí jí být dost, ale hlavně si musíte věřit. I vyhrávat se však můžete naučit.“

Aby nohy „jely“, to musí cyklista natočit v přípravě hodně kilometrů, musí mít talent, vymazat z paměti slovo strach. Potom se daří občas i vyhrávat.

* * *

Antonín Bartoníček (nar. 20. února 1949 v Karlových Varech) na Závodě míru debutoval v roce 1972, celkem v jeho ročnících vyhrál šest etap,

uchvacoval diváky svou odvahou, kdy se nebojácně vrhal do cílových spurtů, zejména mistrně ovládal závěry na dráhách stadionů. V roce 1972 vyhrál etapový závod Kolem Slovenska, v roce 1976 skončil na mistrovství republiky v časovce druhý. Později působil jako trenér.

Už tenkrát Francouz hovořil o Moskvě

Nelze nezpomenout osobnosti, a že se jich na Závodu míru vystříдалo! Ovšem, ať své postřehy či soudy uvádějí radši oni, váženě zavedení ve světové cyklistice! Věhlasní odborníci nešetřili komentáři, svými postřehy, srovnávali náš květnový závod se závody jinými, někdy chválili, jindy i kritizovali, radili.

Z archivu na úvod výrok zpravodaje Meyera z francouzského L'Équipe po jeho prvním setkání se Závodem míru. Napsal: „Závod míru jasně převyšuje všechny ostatní závody světa. Počtem a kvalitou závodníků, skvělou organizací. Srovnání s Tour de France? Tour v žádném případě nepřesahuje Závod míru! Navrhuji, aby v budoucnosti se třeba jeho jubilejní 10. ročník v roce 1957 konal na trase Paříž – Moskva. Přejme si z celého srdce, aby politické události na našem kontinentu byly vždy příznivé pro mír.“

Všimněte si, prosím, zmínky pana Meyera o sportovním překlenutí tzv. železné opony. Stalo se opravdu už v roce 1955, přišel s tím francouzský novinář!

Tak obrovský zájem o amatéry, to je unikát!

Sportovní ředitel amatérské reprezentace Francie Robert Oubrone srovnával Tour de l'Avenir s květnovým závodem. „Závod míru je těžší. Jede se na začátku sezony, cyklisté ještě nejsou ve vrcholné formě. Na Tour de l'Avenir, který je tečkou amatérských etapových závodů v roce, je větší konkurence, vyježděnost jezdců. Také trati obou závodů jsou odlišné. Ve Francii je více kopců, přesto Závod míru stavím před Tour de l'Avenir.“

Pan Oubrone ještě dodal: „Tak obrovský zájem a nadšení přihlížejících, to je světový unikát, nemůže být nikdy ničím překonán. Amatérské závody jsou ve světě vždy jen přívažkem závodů profesionálních.“

Přidáme vyznání Belgičana Eloie Meuleneergha, profesionálního mistra světa na silnici z roku 1937, vítěze čtyř etap Tour de France, který na start Závodu míru v roce 1973 přivedl do Prahy belgickou reprezentaci. U kormidla belgických amatérů vystřídal jinou legendu, pana Luciana Acoua, když oba se mj. podíleli na fenomenální kariéře cyklistické hvězdy Eddyho Merckxe. V Praze v květnu řekl: „Z hlediska cyklistické účasti, technické vybavenosti a náročnosti je Závod míru nejlepší a také nejtěžší závod světa. Je cílem a ideálem každého amatéra. Bez hor se však neobejde.“ Připomeňme i jeho další slova, když s úsměvem říkal: „Vaši reprezentanti mají příliš těžké galusky, Barum sice vyrábí dobré gummy, ale musí se zlepšit. S těmi těžkými vaši jezdci zbytečně ztrácejí síly a ty jim pak chybějí v kopcích nebo před cílovou páskou.“

Uznání dvou velikánů

Z paměti cyklistických nadšenců nemůže vymizet fotografie z finišu silničního závodu na olympijských hrách v Římě v roce 1960. Jsou na ní dva cyklisté, cílová páska je už za nimi, a přesto z ní stále vyzařuje obrovské napětí, dramatická a sportovní jedinečnost. Je to dokument olympijského vítězství Viktora Kapitonova. Fotografie obletěla svět.

Z Říma se tak ohlásil i Závod míru. Neboť Viktor Kapitonov byl jeho velkou postavou (osmkrát startoval, nejlépe skončil druhý, nejhůře osmý). A zůstal jí i v době, kdy jako trenér na jeho start přiváděl své skvěle připravené následníky. Na startu v Berlíně v roce 1975 řekl:

„Vyhrál jsem olympijské hry, Závod míru je mi však nade vše, je neoficiálním mistrovstvím světa, není těžšího závodu na světě. To tvrdím s veškerou vážností.“

Alexandr Gusjatnikov v Závodu míru také zažil mnoho. Zažil v něm radostné chvíle, zasáhla ho však i hořkost porážek. To tenkrát v roce 1973, hned v první etapě z Prahy do Pardubic, skončil jako závodník v Poděbradech se zlomenou klíční kostí, po pádu. Žije pro kolektiv, na trati byl velitelem. V roce 1972 po pádu nejlepšího z jeho sovětského družstva, necelých dvacet kilometrů před konečným cílem ve Varšavě, počkal na kamaráda a dokázal ho přivést ještě do skupiny bojující o vítězství. Když

v roce 1977 vyhrál Závod míru Pikkuus, jistotu mu zase dodával on jako kapitán... Saša Gusjatnikov, později i jako trenér, zůstával vždy vyrovnaný, klidný, připravený k vítězstvím. Ještě později se stal šéfem Ruské cyklistické federace.

Profesionálové, třeště se!

Dlouho do noci se v Liberci diskutovalo. Tiskové středisko – včelí úl. Do světa letěly superlativy na adresu sovětských cyklistů. Francouzský novinář do pařížské redakce vzkazoval: Profesionálové, třeště se! Co dokážou svěřenci trenéra Kapitonova, to je světová cyklistika s puncem nejvyšší kvality.

Po Závodu míru měli totiž profesionálové poprvé změřit své síly s nejzdatnějšími amatérskými borci. Samozřejmě, vybrali si pro srovnávání sil své klasické etapy, tedy členitý kopcovitý terén.

A opět použijeme výroku pana Emile Bessona (*francouzský novinář – pozn. red.*): Trasa z Lysé nad Labem do Liberce? Vhodnější etapu snad už nelze vybrat. Nepostrádala nic, v takovém terénu se ukazují jen cyklisté!

A tak nás při těchto diskusích napadlo: Co kdyby se jednou v budoucnosti i Závod míru stal otevřeným měřením sil? Kdyby na start přijeli opravdu ti nejlepší cyklisté i ze západních zemí? Na současnou taktiku družstev, která svazuje iniciativu jednotlivců, však musí přijít další lék: silná konkurence. Aby opravdu nebylo pochyb, která cyklistika ve světě je nejzdatnější, který závod je největší...

(Zveřejněno v deníku Mladá fronta dne 20. května 1978.)

Vrátil se a byl uchvácen

Bývalý světový rekordman v hodinovce, dvakrát druhý v profesionálním maratonu Paříž – Nice, třetí na Tour de France... A také starý známý ze Závodu míru. V roce 1962 vyhrál etapu do polského města Opole (česky Opolí) a ve stejném ročníku ještě skončil v časovce druhý za Holanďanem Nijdamem. Časovkář k pohledání po přestupu k profesionálům, snad jen v jeho době krajan Merckx a Francouz Anquetil byli lepší. Do Závodu míru

se vrátil jako čtyřicátník ve funkci šéftrenéra belgických amatérů. „Žasnu, co všechno se změnilo, jsem uchvácen, ale pozor nejen na organizaci závodu,“ řekl v Košicích roku 1979 Ferdinand Bracke.

Ještě dodal: „Jezdí se v jiném terénu, moc se mi líbí ve vašich horách. Ale příště vybírejte ještě náročněji. Cyklisté to potřebují.“

Pan Bracke, odpovědný za přípravu belgických amatérů, také hovořil o rozdílech mezi jeho svěřenci a polskými, sovětskými, ale i našimi nebo závodníky z NDR.

„Pro vás je Závod míru vrcholem sezony, my vrchol vidíme jen na světovém šampionátu. Naši amatéři mají těžší podmínky. Stát jim sice něco málo přilepšuje, ale tady jsou například všichni v době své dovolené. Jestli jsme dobří na mistrovství světa, v konci sezony, pak je to z jediného důvodu. To se jezdí kritéria, jednorázové závody, třeba pětkrát v týdnu, ale po zaměstnání. Na trénink už nezbývá čas, jen se závodí. Proč se každý den ve výsledcích objevuje klasifikace družstev? Zkuste změnu. Sčítejte až nakonec první tři z celkové klasifikace jednotlivců. Naleznete nový motor závodu. Taktický boj družstev omezuje jeho zajímavost. Trenéři úzkostlivě dbají, aby v každém úniku byla vždy jen recipročně zastoupena nejsilnější družstva. Pokud tomu tak není, je každý únik odsouzen k zániku, a to je špatně, měření sil jednotlivců se tím znehodnocuje.“

(K názorům pana Ferdinanda Brackeho a k jeho připomínce ke klasifikaci družstev dodejme: důraz na tento způsob hodnocení zavedly a na její preferenci si zakládaly redakce spolupořádajících stranických listů až s buldočí zatvrzelostí, prakticky do konce osmdesátých let. Propagandisticky Závod míru, tedy cyklistiku jako individuální sport, tak znevažovaly, znehodnocovaly. Svůj politicky budovaný obdiv ke kolektivismu proměnily až k fetišizaci pojmu kolektivu.)

Co ještě hosty květnové přehlídky amatérů zaujalo?

O Závodu míru se stále častěji hovoří i za hranicemi jeho organizátorských zemí. Jeden z vedoucích organizátorů Tour de l'Avenir a Tour de France bez ostychu českému novináři při Velké ceně národů ve francouzském Cannes

řekl: „My jsme dostali Tour de l’Avenir na úroveň Závodu míru, teď by se měl Závod míru dostat na úroveň Tour de France.“

Závod míru v roce 1969 vyhrál Francouz J. P. Danguillaume. Ve funkci šéfa profesionální stáje Coop Mercier o dost let později při zastávce v podhůří Pyrenejí, když koučoval své svěřence na Tour de l’Avenir, také vzpomenu: „Nejlepší závod!“ Neodpovídal na otázku, zhodnotil při společné večeři v Lurdách (francouzsky Lourdes) své vzpomínky sám, z vlastní vůle.

Čím odborníky, ale i laiky tak bral amatérský květnový závod? Vedle sportovní hodnoty soutěže určitě svou organizací. Pořadatelé zásadně volili místa startů a cílů do jednoho místa. Pohromadě zůstávali závodníci s celým svým doprovodem, rozhodčími, organizátory. Zajišťovali jim společné stravování také na stejném místě. Tak se vytvářely možnosti bezprostředních kontaktů zejména po společných večeřích s místními organizátory, když byl večer po každé etapě spojen s vyhlásováním vítězů a předáváním cen.

Každé družstvo dostávalo po celou dobu soutěže k dispozici tlumočnicka. Ve dnech odpočinku organizátoři nabízeli účastníkům závodu návštěvy nejzajímavějších míst regionu, setkání s jejich patrony. Všechno v režii pořadatelů. Organizátoři své hosty až tak hýčkali, že všem bez rozdílu po celý závod převáželi bagáž z jednoho hotelového pokoje až do druhého, následujícího.

V každé zemi bylo samozřejmostí přijetí představitelů družstev jejími nejvyššími představiteli a věcné ceny pro nejlepší jezdce na území nesly jméno premiéra vlády.

V jiných víceetapových závodech pořádaných v Evropě se jejich účastníci vídali většinou jen na startu a v cíli. Po etapě se rozjížděli hledat své ubytovny, hotely, penziony vzdálené od sebe i desítky kilometrů, starali se v zásadě nejen o všechna svá zavazadla, ale především se vším všudy jen sami o sebe. I v tomto můžeme nalézt příčinu často opakovaného hodnocení západních hostů, když hovořili o mimořádné organizaci, neopakovatelné atmosféře závodu.



POZVÁNKA NA KOLOTOČ SVĚTOVÉ CYKLISTIKY, PŘIPOUTEJTE SE, PROSÍM

Závod míru zrál, až dozrál, jeho plody zachutnaly světu. Záhy byl se samozřejmostí nejen expertů, ale i cyklistických fanoušků vůbec, přijat do světového pelotonu. S nezadatelným právem, každým rokem, podle kalendáře UCI, jako vážený člen mohl usedat do kolotoče nejvýznamnějších závodů, a rozdávat tak radost znalcům, k nadšení pak přivádět příznivce silniční cyklistiky.

Ty jiné, velké závody mají s ním leccos společného, v něčem se liší, jsou však všechny svou sportovní úrovní stejné, pohybují se na samém vrcholu sportovního umění.

I při letmém seznamování si uvědomíme, co všechno ještě navíc měl svět společného se Závodem míru s Picassovou holubicí ve svém erbu.

Zájem o amatérskou cyklistiku, o spolupráci s ní, ve východní Evropě v našem případě, neprojevovali jenom organizátoři sportovních podniků, ale nepohrdli jí ani movití sponzoři nešetřící svým kapitálem. A vůbec to nebylo jen pro modré oči světového sportu.

Kdo nevěříte na politiku ve sportu, teď prosím odstupte, jinak si začnete zbytečně a až příliš lámat hlavu. Světoznámé závody si jsou totiž podobné opravdu všude, ve všem. Politici je pro své potřeby vyhledávají, dokonce často po nich až prahnou.

Koncem osmdesátých let (od roku 1986 pětkrát) se například konal nejprestižnější, už otevřený závod amatérů a profesionálů i za peníze mediálního velicíka RTL (Radio Television Luxembourg). Pro několik roč-

níků se Tour de l'Avenir přejmenoval na Závod Evropským společenstvím. A z Paříže se zeměmi Beneluxu a Německa do cílového Lucemburku, po silnicích sjednocující se Evropy, vyhnula ta nejpřesvědčivější, nejučinější reklama s modrou vlajkou se zlatými hvězdičkami. Tak se probouzela myšlenka konstituování Evropské unie, získávala své příznivce, až se stala realitou. Její symbol vydržel dodnes, a kdo tenkrát z nás, účastníků cyklistického závodu, jen mohl tušit, že budeme i my jednou žít pod její vlajkou, v naší zemi. Když jsem tehdy ze závodu, který konečným cílem přistál v Lucemburku, přivezl modrou vlaječku s kolečkem zlatých hvězdiček a ve své pracovně ho neskrýval, slovní naši televizní zahraniční komentátoři se ptali. Nevěděli, ani netušili. Vidíte, takové byly začátky sjednocené Evropy, její symboly se naučily za krátký čas pojmenovat i děti školou povinné. I díky cyklistice.

Vložený kapitál do sportu slouží efektivně a nejen politikům, vyhledávají ho i podnikatelé, vystupují ze závětří velkolepých sportovních podniků. V Německu jeden ročník závodu Porýním-Falcí například zcela poznamenal slogan Heppi, heppi, Heppinger. Hodně dní, mnohem déle, než jen když sportovci bojovali o své vavříny v cílových rovinkách, minerální vody pana Heppingera, významného to lázeňského mecenáše, ovládly německá média a lidé ochutnávali ve forte nabízený produkt z tmavých lahví. Když jsme byli spolu s dalšími šéfy reprezentačních mužstev pozváni na večerní hodnocení etapy s cílem právě v jeho kraji, ve vyhlášeném lázeňském a turistickém středisku vysoko do kopců s bohatými vinohrady, pochopili jsme jiný rozměr a význam cyklistického sportu na vlastní kůži. Po mimořádně vřelém a přátelském přivítání v prostředí štědře prostřených stolů se podnikatelská a společenská elita od sportu oddělila do jiných prostor a tam se při tak vzácné příležitosti společně a neformálně se setkat plánovalo, jak a kolik pro příští sezonu může ten či onen podnik či akce počítat s finanční i další podporou majitelů bank, továren, lázeňských domů, radních a významných občanů či politiků vůbec. A nejen v činnosti sportovní. Byznys a sport umějí vykračovat pěkně a užitečně pospolu. Když si to zúčastnění přejí a shodnou se. Ti, co mají peníze, neskrblí je jen na svá konta, podporují sport, v našem případě, stanou se pak váženými a populárními a jejich inves-