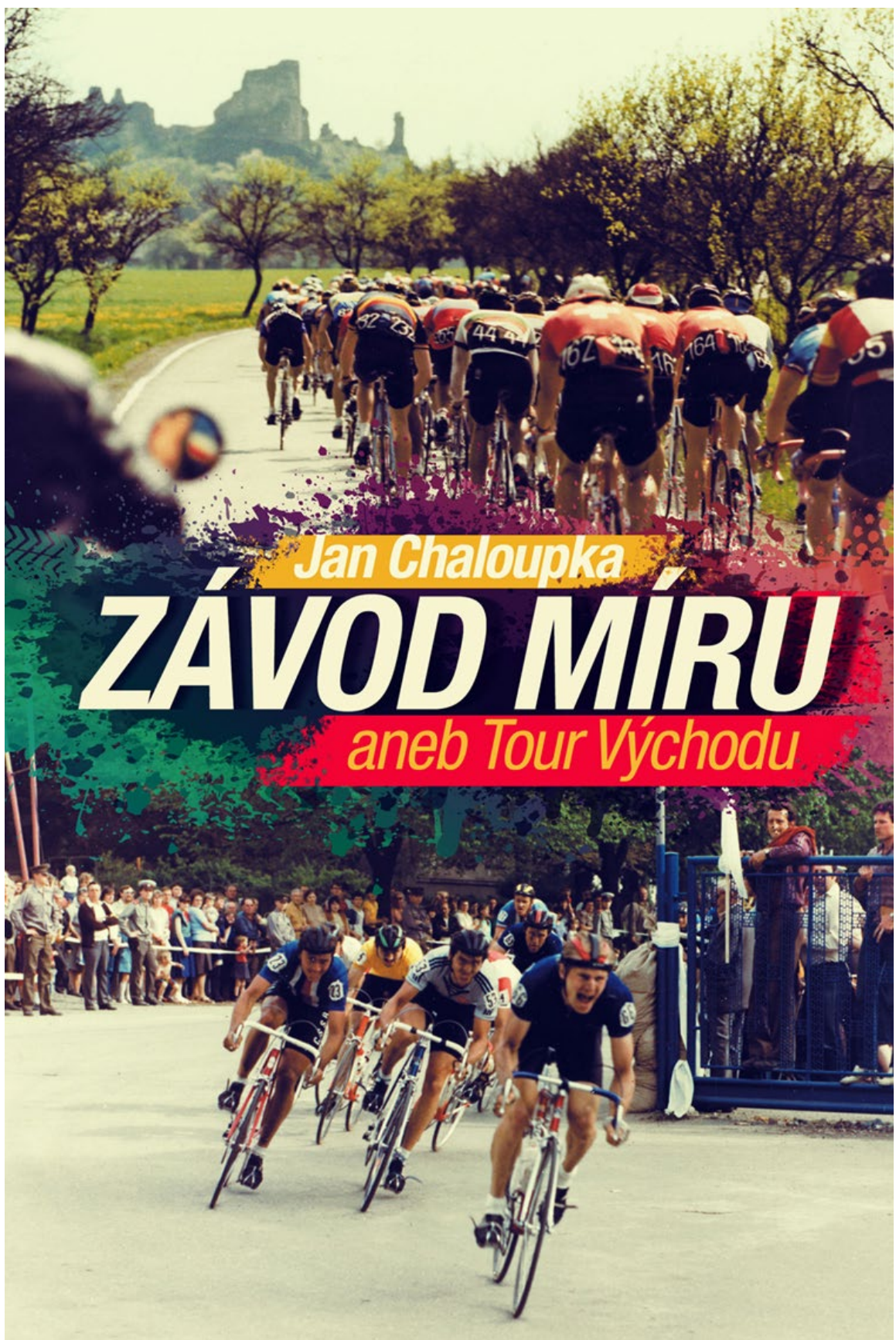




Jan Chaloupka

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

ANEK TOUR VÝCHODU

Věnováno manželce Věře, synům Janovi a Jakubovi



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 Hrazdíra – 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

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

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 přejedou. 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. Na příklad v etapě vedoucí přes státní hranici nasedli celníci u hraničních zá-

vor na motorčky 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. Nejsem 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 skříň 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 stoupání. 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.

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 indiští 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 řítíl 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 poklepával 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 Suchoručenkova 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 čtyřmiliónového 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, neprijel 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 večeri 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 dálkopisů do celé Evropy ve chvíli, kdy rozhodčí kompletovali výsledky. Averin v nich byl sedmnáctý. Krajínu etapy znal důvěrně, podobně jako novinář o jejím průběhu referující. Cyklista se s Čechoslováky 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 Závoděch 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, Zagretidinova.

Pavel Doležel byl zase při tom, stejně jako jeho velký dřívější soupeř Viktor Kapitonov. Oba však ve změněných 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.

Etapu přinesla více vzruchu než jeden ročník závodu najednou

Etapu 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. Barinovova trojka už měla velký náskok. Přišla však stíhací chvíle Sergeje Morozova, nejmenšího muže v pelotonu.

Morozov přijel k Barinovovi 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 jediné 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 sérii vítězství v Závodě míru.

Komplex neporazitelnosti Kapitonových 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 téže 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.“