



1984

5 LET

1988



EBICYKL

Tento věstník vznikl na počest 5.výročí expedice astronomů
na bicyklech od hvězdárny ke hvězdárně.

ZÁKLADNÍ DOGMA EBICYKLU:

NULTÝ EBICYKL SE JEL TO LÉTO PŘED VELKÝM TRÉSKEM

EBICYKLUS



Ebicykl, Ebicykl,
astronomů je to pikl.

Jen kdo má sílu dospěje k cíli,
druhý den zase dál pílí.

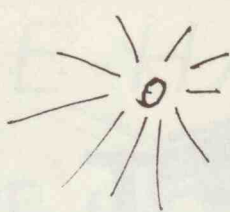
Od hvězdárny ke hvězdárně,
v dešti, větru aj i v parně,
na favoritech i ukrajinách
sviští kola po dolinách.

Ebicykl, Ebicykl,
astronomů je to pikl.



Polní hejtman RNDr. Jiří Grygar CSc.-muž, který
roztočil kola spanilé jízdy, těsně po Ebitřesku-
10. červenec 1984

CO VÁS



EBIJÍMÁ

Bojíte se kopců? Jezděte je. Bývalý trenér cyklistů RH Plzeň J. Kubr říkal: "Když v kopci nemůžeš, přidej". Nepomáhá? Kupte si tedy

Eddyho superkolo

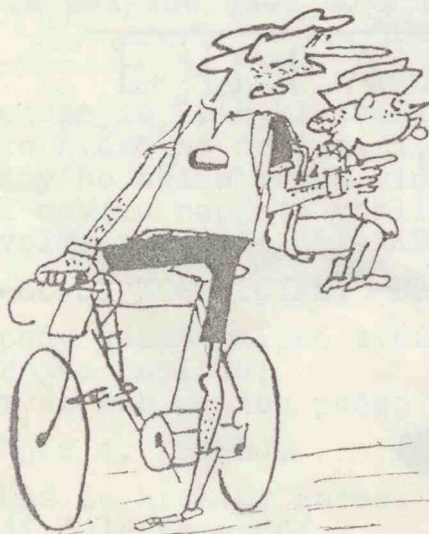
Tak jako Merckxova fantastická hodinovka vyvolala obdiv mezi sportovci, tak i kolo, na němž dosáhl tohoto obdivuhodného výkonu, budí pozornost techniků. Např. západoněmecký technický magazín „Hobby“ nadepisuje svůj článek „Super-Eddy + superkolo = světový rekord“.

Italský umělec mezi staviteli kol Ernesto Colnago nejprve vyrobil pro Merckxe běžné závodní kolo, jehož rozměry již souhlasily s pozdějším rekordním kolem. Tak mohl Merckx už celé týdny před rekordním pokusem s kolem trénovat a zvykat si na nový posed. Teprve potom postavil Colnago rekordní stroj, přičemž už u každé součástky pečlivě zvažoval, jak ušetřit co nejvíce gramů

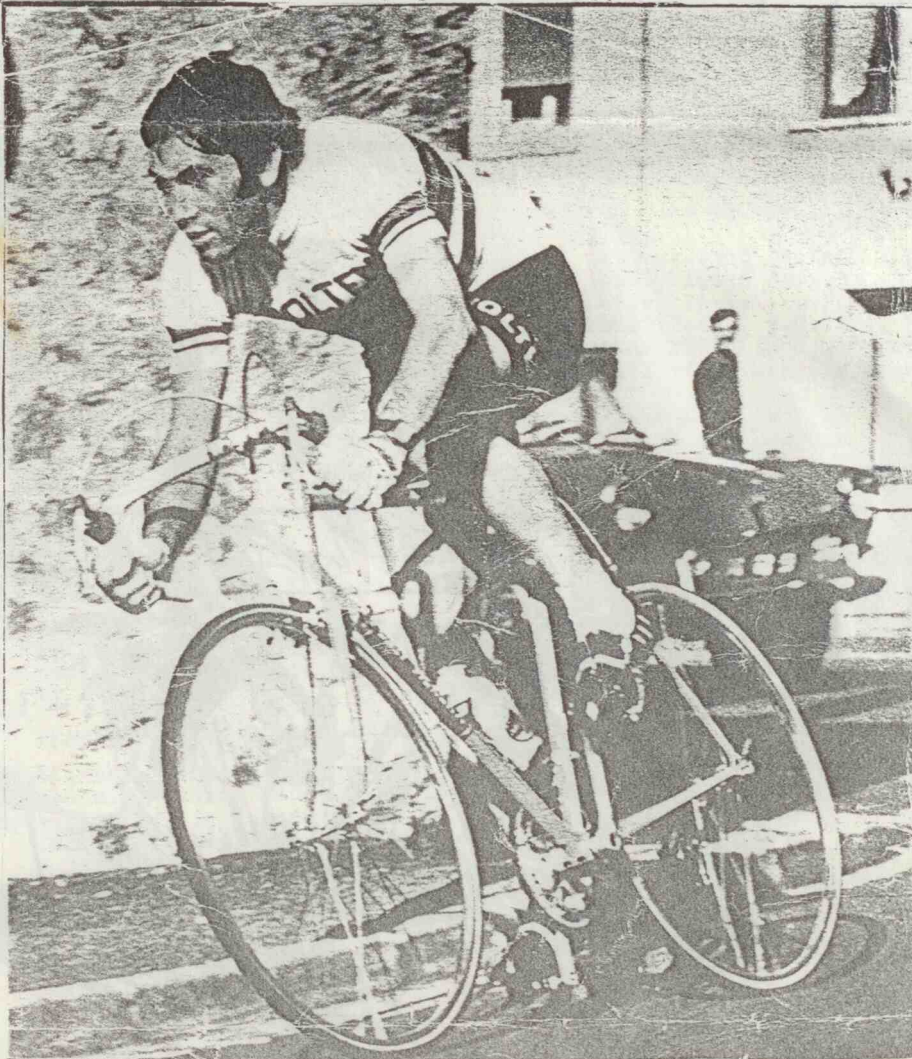
na váze. Pro rám kola zvolil duralovou slitinu, řídítka byla vyrobena z titanu a ještě odlehčena otvory v méně namáhaných partiích. Náboj předního kola je rovněž z titanu. Na předním kole se spokojil s 28 paprsky, které nebyly vůbec překříženy a směřovaly kolmo k náboji, a na zadním kole s 32 paprsky. Ráfky kol jsou pochopitelně také duralové. Sedlo z umělé hmoty má kovovou konstrukci z hliníkové slitiny. Také použité galusky jsou velmi lehké (ta přední vážila pouze 90 g!), čehož se dosáhlo použitím hedvábných tkanin. A nějaký ten gram se ušetřil i tím, že galusky byly naplněny místo vzduchem lehčím heliem a to na tlak 10 atm.

Když Colnago dokončil své mistrovské dílo, které ohodnotil na 8000 DM, zastavila se ručička váhy na 5,5 kg! Je to asi 3 kg pod normální váhou dráhového kola a zřejmě nejlehčí kolo, jaké kdy vůbec bylo postaveno. 1972

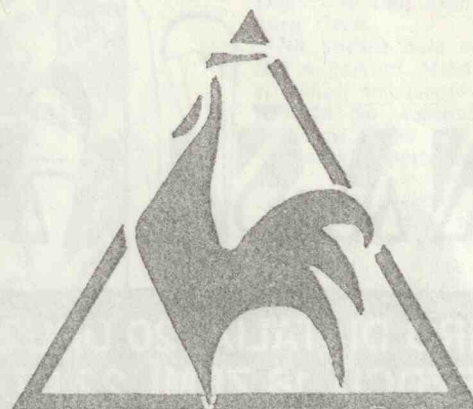
TAJOMSTVO ÚSPĚCHOV kráfa profesionální cyklistiky, Eddyho Merckxa, je velmi jednoduché. Továrník Molteni utvoril vyrovnaný tým, v ktorom každý vie, že iba Eddy je schopný uplatniť svoje kvality k víťazstvám vo veľkých pretekoch. Preto všetci v družstve celkom disciplinovane plnia úlohu strážij najlepšieho jazdca v pretekoch a podľa potreby sú pripravení mu pomôcť v ťažkých chvíľach. Tohto roku sa pováralo, že Eddy sa chystá vyhrať tri najväčšie preteky — Tour de Espagna, Giro d'Italia a Tour de France. „Fyzicky by sa to dalo zvládnuť, ale nie nervove,“ vyhlásil Merckx. „Eddy na Tour? Iba cez moju mŕtvolu,“ vyhlásila zasa energicky manželka Claudia. A tak jubilejný 60. ročník Tour de France bude asi bez Eddyho. **A BYL!** (1973)



HEJ, KDYŽ TĚ NEVZALI DO TĚLÍ
TAK TI AŽ PŘÍM POKLÍDEJ POKUŠ
DŮNIK V PĚLOTOPNĚ!



EDDY MERCKX— 5x vítěz Tour d'France, 5x Giro d'Italia, 3x MS. Nejlepší cyklista všech dob— celkem 584 vítězství.



SEDMNÁCTÁ, TA BYLA KRÁLOVSKÁ /64.roč. Tour de France-1977/

Specialistou na kopce ale není ani nový muž ve žlutém trikotu Bernard Thévenet, a přece si letos zopakuje vítězství v TdF a stejně jako před dvěma lety doveze „žlutáka“ až do Paříže.

Ta sedmnáctá etapa, nejtvrdší a nejkrásnější, etapa nazývaná královská, rozhodla všechno. Jela se minulý úterý 19. července z Chamonix do L'Alpe d'Huez a na trati dlouhé 184,5 km musel peloton čítající ještě 89 mužů překonat tři vrcholy v nadmořské výšce bezmála 2000 m. Pro třicet z nich, kteří se doplahočili do cíle hodinu po vítězi, závod skončil — podle tvrdých regulí byli vyloučeni.

Celkem museli jezdit zdolat při výstupu na tři vrcholky 57 kilometrů stoupání: 22 km na Col de la Madelaine, 21 km na Col du Glandon a 14 km do cíle v L'Alpe d'Huez. Ovšem jaká stoupání! Těch prvních 22 km ze 420 n. m. na 1993 m n. m. (Madelaine), dalších 21 km ze 471 m n. m. na 1924 m n. m. (Glandon) a závěrečných 14 km ze 719 m n. m. na 1860 m n. m. (Huez). Výstupům odpovídaly přirozeně stejně krkolomné sjezdy.

KDO VYKYSLEL TOUR DE FRANCE

Seďm let chybělo do přelomu 19. a 20. století, když francouzský cyklista Henri Desgrange vytvořil v Paříži světový rekord v hodinovce: ujel 35 km 325 m. V roce 1903 ochromil svět nápadem založit závod, který měl vést kolem celé Francie. Před tehdejšími cyklisty je nužno smeknout.

První ročník měl 2.428 km, rozdělený jen do šesti etap!!! Některé z nich měřily daleko přes 500 km a cyklisté nastupovali na start už v noci. Ze 60 k tomu odhodlaných jich do Paříže došlo je 21. Vítězem se stal Maurice Garin, který dojel o dvě hodiny a 49 minut dříve než druhý soupeř. Za 20.000 slatých franků, tehdy slušné jmění.

S nápadem, jak využít cyklistů i v jiném směru, přišel v 50. letech trojnásobný vítěz Giro d'Italia Fiorenzo Magni. Důvodem k jeho kroku byl opadající zájem výrobců kol o financování závodních stájí. A tak se cyklo-pelotonu ujali výrobci automobilů /Peugeot, Fiat/, patentních tužek /BIC/, cigaret /Gitane/, salámů /Molteni/, kávovarů /FAEMA/. Cyklisté nepřišli zkrátka. Jako živé reklamy dostali zaplacené. Utrpěla však prestiž. Neboť v televizi nevyhrával Poulidor, ale hráček pana Merciera, ne Anquetil, ale tužky BIC, nejlepším nebyl Merckx, nýbrž salám pana Molteniho a nebyl ohromující Minault, ale cigarety Gitane a kola Campagnolo. Reklama profi-cyklistu živí. Ten, kdo projede téměř s pěti tisíci kilometry v nohou velika vědra Středozemního moře, šplhá se Alpami či Pyrenejemi, mnohdy se sněhem v zádech, větry Bretaně a dojde pod Vítězný oblouk v Paříži, nemůže být nic jiného než velký cyklista, kovaný, schopný a ochotný snášet nesmírnou, hrůznou námahu.

Např:

Proslulá pyrenejská etapa z Pau do Luchonu měří 163 km a její profil je následující:
Závodníci startují ve výšce 228 m n.m., na 57 km je výška stále jen 490 m. Ale po 19 km jsou již ve výšce 711 m a zde teprve začíná vlastní stoupání. Na 87 km se ocitají na vrcholu pokořujícího Tourmaletu vysokého 2.113 m. Po 18 km se tedy vyšplhají o 1.402 m a pak prudce klesají do výšky 854 m. To je na 106 km. Po dalších 10 km se znovu vydrápou do výše 1.480 m na vrchol Aspinu, na dalších 13 km se spustí o více než 700 m, aby se vydali vstříc pyrenejskému velikánu Peyresourde vysokému 1.563 m. Těchto 850 m výškového rozdílu překonají na 18. km. Cíl etapy je v nadmořské výšce 628 m. Ale den předtím než dorazí do Pau musí překonat zásluhný Abispe se svými 1.710 m, protože se zde musí cyklisté vyšplhat o 1.000 m na 12 km. Největší horou v cestě pelotonu je však alpský velikán zračný Galibier. Výška 2.556 m n.m. Není kopce skutečně přítel Ebicyklu?



Na Mont Blanc na kole

Ital Roberto Franceschini (33 let) se zapsal neobvyklým způsobem do dějin světového alpinismu, když na cestovním kole dosáhl vrcholu hory Mont Blanc (4807 m). Nebyl to jeho první pokus o takový způsob zdolání velehor, v srpnu se svým bicyklem stanul na vrcholech Gran Paradiso (4061 m) a Monte Rosa (4559 m). 4987



VICENZA

Italia

PO VZORU FRANCIE ANEB, JAK VZNIKLO GIRO D'ITALIA

Je známe, že Italové neradi slyší, že Francouzi mají něco lepšího. Ať už se jedná o kvalitu sýra nebo vína. Voďou na mlýn byly italským nadšencům výsledky italských cyklistů v Tour de France 1908. "Jestliže mohli uspět ve Francii, doma musí být úspěch dvojnásobný", řekli si redaktoři časopisu Gazzetta dello Sport a oznámili, že na jaře roku 1909 se bude konat první ročník Giro. Trať dlouhá 2.448 km byla rozdělena do 8 etap, z nichž nejdelší měřila 397 km a nejkratší 206 km. Prvním vítězem Gira se stal Ital Ganna. Itálie jásala, protože Francouzi byli pokořeni.

NAŠI A PIASECKI

1987

**70. GIRO DI ITALIA: 20 DRUŽSTEV,
180 JEZDCŮ, 18 ZEMÍ, 22 ETAP**

Ani jeden Ital

Jubilejní ročník italského Gira měřil 3904 km, tedy dvojnásobek Závodu míru, a vedl ze San Rema do Saint Vincentu. Tato letoviska nejsou od sebe příliš vzdálená, pokud při tom neobjedete celou Itálii. Devíticenná družstva musela překonat přes 25 km převýšení, v 16. etapě čtyři vrcholy přes 2000 metrů, dále pět časovek v délce 131 km, z toho jednu do vrchu s hromadným startem a třináct etap přes 200 km, z nichž nejdelší měla 260 km.

Giru předcházela nešťastná událost v americkém Sacramentu, kde při lovu koroptví postřelil švagr Grega Lemonda, vítěze Tour de France a nejlepšího cizince na minulém ročníku Giro di Italia. Kolem 30 broků museli lékaři vyoperovat z plic, střeva a jater tohoto cyklisty, ale po dvou hodinách se to úspěšně podařilo. V průběhu Gira se už Lemond alespoň turisticky projížděl na kole.

Další nehodu měl jiný z favoritů Francesco Moser. Při tréninku za motocyklem došlo ke kolizi a zlomené zápěstí znamenalo konec ještě před prologem.

Zato Stephen Roche z Irsko vyhrál jako jediný cyklista v historii již poctěti Tour de Normandie. Tento šestietapový závod za účasti všech hlavních protagonistů Giro di Italia, je obvykle poslední prokoukou, která může hodně předpovědět. Roche vyhrál s rekordním náskokem a zdaleka mu sekundovali Robert Millar a Erik Breukink, Angličan a Nizozemec z týmu Panasonic. Saronni a Visentini přý jen trénovali, ale jak se později ukázalo, byla to spíš omluva pro veřejnost. Budiž, Roberto Visentini je z družstva Carrera jako Roche, ale stáj Del Tongo-Colnago se Saronnim, Baronchellim a Polaky Langem a Piaseckim si určitě dělala větší naděje na vítězství.

Poprvé v historii tohoto závodu se v pelotonu objevili i dva Českoslováci. Milan Jurčo jako časovkář v Supermercati Brinazoli a Jiří Škoda v Bruciatori Ecoflam-BFP. A nedařilo se jim špatně. V řadě etap se umístili do desátého místa a zvláště Jiří Škoda se držel skvěle v celkové klasifikaci.

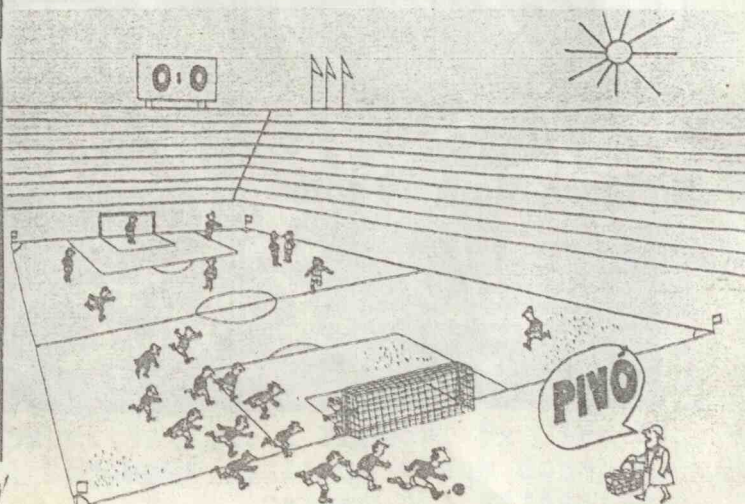
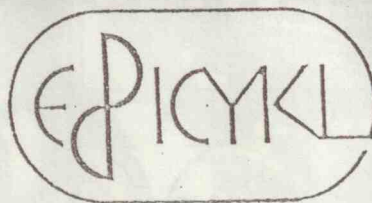
Pouze Breukink a Visentini dvakrát oblékli růžový trikó, jinak v něm celý závod jel Roche. Visentini jej vydobyl v časovkách, Breukink ve spurtech. Saronni v 16. etapě vzdal následkem hromadného pádu s řadou zraněných v cíli 11. etapy. Jeho šestnáctiminutová ztráta už byla beznadějná. A přece se napjatě čekalo až do posledního dne na závěrečnou časovku na 32 km, která mohla ještě všechno změnit. Jenže nezměnila. Třicetiletý Roche potvrdil svou suverenitu a vyhrál ji. Mimořádného úspěchu v ní dosáhl Milan Jurčo, který obsadil třetí místo a splnil to, proč byl do Brinazoli nominován. Také Jiří Škoda se dostal na stupně vítězů. V souboji nováčků obsadil druhé místo.

Pro italské cyklisty nezbyl v konečném účtování ani jeden vavřín: 1. Roche, 2. Millar — 3:40 min., 3. Breukink — 4:17.

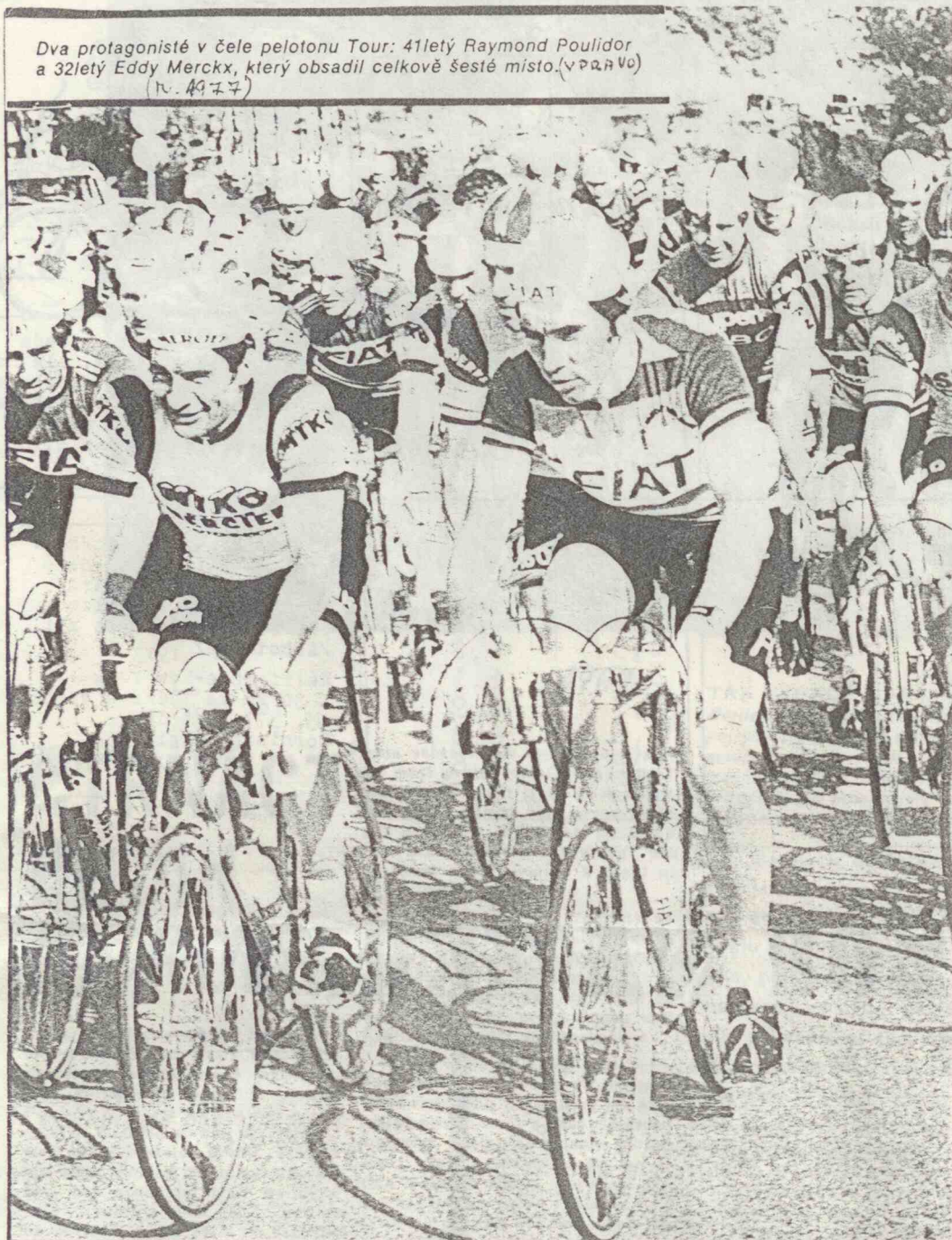
GIRO 74. = 1. A. HAMPTENS/USA



Dva růžové trikoty ukazoval divákům Stephen Roche z Irsko v cíli 42 km dlouhé časovky Saint Vincent. Jeden za vítězství v etapě, druhý za celkový triumf v Giro di Italia 1987



Dva protagonisté v čele pelotonu Tour: 41letý Raymond Poulidor a 32letý Eddy Merckx, který obsadil celkově šesté místo. (vpravo)
(il. 4977)



Každý musíme počítat s tím, že nás jednou naše údy budou poslouchat stále méně a méně. Tak i já jsem se pomalu začal smířovat s tím, že se budu na hory dívat jen zdola. Až přišel ten den a já vzal kolo a jel. Protože můj bicykl byl oklasifikován jako zavazadlo do 20 kg, byli jsme ochotní — já a kolo — za celkovou částku Kčs devět dopraveni lanovkou Československých státních drah na nejvyšší horu Čech.

Na Sněžce byla mlha, spousta lidí a kamení. Mlha studila, lidi si sahali ukazovákem na čelo, protože po kamení se nedalo kolo ani dobře vést.

Kamenitá cesta nebyla opatře-

na bílým terčem s červeným orámováním a já tedy mohl vyrazit. Co já musel cestou vyslechnout...! Však pečejte, říká jsem si, dole zas budu pá-nem já.

Nejdříve jsem však «dole» musel polskému pohraničníkovi vysvětlit, kde jsem se tam s kolem vzal. A pak už to šlo. Na Luční boudě jsem marně sháněl tradiční výborné rohlíky. Nejsou prý lidi. Není pekař a i kuchář je málo, jen pivo teklo dost. Jako «řidič» jsem si pivo nemohl dovolit.

Ke kapličce asfaltka, ale dolů to byl slalom mezi kameny. Kosodřevina od rozcestí na Lišší horu mi v letních měsících při-

padá neobvykle vysoká. Avšak z kola se přehlédne vše. A ten výhled nahoře! Sjezd z Lišky byl parádní. Více než pět set výškových metrů na jeden zálah. Svodnice napříč cesty však kolo pěkně rozhoupávaly.

Z brzdových spalíků se kouřilo. Vydržely. Obstál i můj javorit. Vydržel kupodivu i jezdec, jehož zásluhy byly vlastně pramalé. Měl prostě jenom odvahu. Ale tak už to v životě bývá. Favorita jsem zamknul v Peči u zábradlí cukrárny Corso. Cream-karamel pohár byl výborný. A ještě výbornější byl pocit, že člověk zase jednou vyhrál sám nad sebou.

**PATRICK
SERCU:**

"Jezdit se Sercuem je poloviční námaha..."
/ital Bičivosti/

-Král šestidenních
závodů-85x, zvítězil,
3x HS na dráze
-nejoblíbenější partner
Eddyho Merckxe /vpravo



JAK RYCHLE JEZDÍT A TRÉNOVAT:

počet minut na 1 km	=průměrná rychlost	počet minut na 1 km	=průměrná rychlost	počet minut na 1 km	=průměrná rychlost
1,0	60,0	3,1	19,3	5,1	11,7
1,1	54	3,2	18,7	5,2	11,5
1,2	50	3,3	18,1	5,3	11,3
1,3	46,1	3,4	17,6	5,4	11,1
1,4	42,8	3,5	17,1	5,5	10,9
1,5	40,0	3,6	16,9	5,6	10,7
1,6	37,4	3,7	16,2	5,7	10,5
1,7	35,2	3,8	15,7	5,8	10,3
1,8	33,3	3,9	15,3	5,9	10,1
1,9	31,5	4,0	15,0	6,0	10,0
2,0	30,0				
2,1	28,5	4,1	14,6	6,1	9,8
2,2	27,2	4,2	14,2	6,2	9,6
2,3	26,1	4,3	13,9	6,3	9,5
2,4	25	4,4	13,6	6,4	9,3
2,5	24	4,5	13,3	6,5	9,2
2,6	23,1	4,6	13	6,6	9,1
2,7	22,2	4,7	12,7	6,7	8,9
2,8	21,4	4,8	12,4	6,8	8,8
2,9	20,6	4,9	12,2	6,9	8,6
3,0	20,0	5,0	12,0	7,0	8,5



Tento způsob jízdy vypadá sice jako frajeřina, ale například na uzavřených prostorách se lze za pomoci silničních čar /ne spektrálních/ úspěšně zdokonalovat v umění jízdy, zvláště rovné jízdy.

- Pro náročnější:
 - 15,9s/1km - 223,1km/hod.
 - /za vozem Mercedes-Benz s úpravou proti větru/
 - vyjetí ze závětrí lze přivázat nárazu do zdi.
 - /Abbot-USA/ 1973
 - Kalifornie-New York
 - 4630 km za 13 dní a 5 hod.
 - tj. 371 km/1 den
 - /Cornisch-Belgie/ 1973

ALE: POZOR NA ZKRAT



Jel se závod Dauphinée Libéré v r. 1963. Raymond Poulidor /celá léta miláček Francouzů/ unikl svým největším soupeřům, sám stoupal po svahu 10 km před cílem. Z jeho harmonických pohybů nebylo možno poznat klesající výkonnost. Slunce páliło, strašné dusno. Dojeli ho Jacques Anquetil a další a Poulidor udělal zoufalý pokus, aby se udržel za nimi. Nohy ho přestaly poslouchat, paže ztuhly, oči se zamžily. Sinalá tvář ztratila jakýkoli výraz. Na křik svého manažera Magneho nereagoval. Zoela otupen a netečný k bolesti pokračoval ve své kalvárii, omráčen onou neslýchanou anestézií. Jel rychlostí chodce a šněroval silnici. Manažer s mechanikem ho zachytili, aby neupadl, ale Raymond necítil půdu pod nohama. Automatickým pohybem sáhl do kapsy, vytáhl koláč a spolkl ho i s papírem. Inkasoval pořádnou facku, aniž mrkl okem, vypil bídou tekutiny a jel dál. Do cíle dojel 17 minut za vítězem. Za hodinu od osudného okamžiku byl Poulidor zase v dokonalé formě. Na jeho růžovém obličejí nebyla známka krize a mohl by jet další závod, jenže si na nic nepamatoval, ani na políček, ani na koláč s papírem.

CO JE TO ZKRAT, PROČ A JAK VZNIKÁ

Naprosté vyčerpání vznikající nedostatkem cukru v těle. Chybějí pohonné látky buď proto, že zásoba nebyla dostatečná - postižený neměl náležitou stravu nebo proto, že se při nadměrné námaze rychle spotřebovaly. V organismu se pak objevují metabolity nebo toxiny z únavy, které paralyzují svaly. Mezi tyto jedy patří i kyselina mléčná a močová. Tyto kyseliny lehce získává i ebicyklista, který je vystaven nadměrnému zatěžování. Ke zkratu však u něj nedojde neboť sleze z kola dříve, než mu začne být málo. Brutální zkrat je dán prvotřídností. Je to zajisté nedostatek formy, může se však dostavit i u sportovců, kteří jsou "v kondici" - u lidí, kteří jsou otužilí a odvážní, aby překonali předchozí stádium únavy. Selhání také svědčí o neobyčejném závodnickém temperamentu. Jen závodník vysokých kvalit je s to vyčerpat beze zbytku všechny zdroje svých sil a dostat se až na hranici úplného zhroucení. Průměrný člověk vystavený bez náležité přípravy podobné námaze by kapituloval, zdrčen únavou, ještě dřív, než by zakusil první příznaky nepřekonatelné slabosti. Sportovec může být i silně dehydrován, aby došlo ke krizi. Může to být i nadměrný trénink, přílišná námaha, patologické jevy a hlavně málo stravy nebo strava žádná.

EBIMENU

KEJÍST!!

Kejíst: tučná jídla, zaječí bobky, omáčky, brambory, těžko stravitelná jídla např. asfalt.

Kejít: těžkou voďu, voďu /vysiluje/.

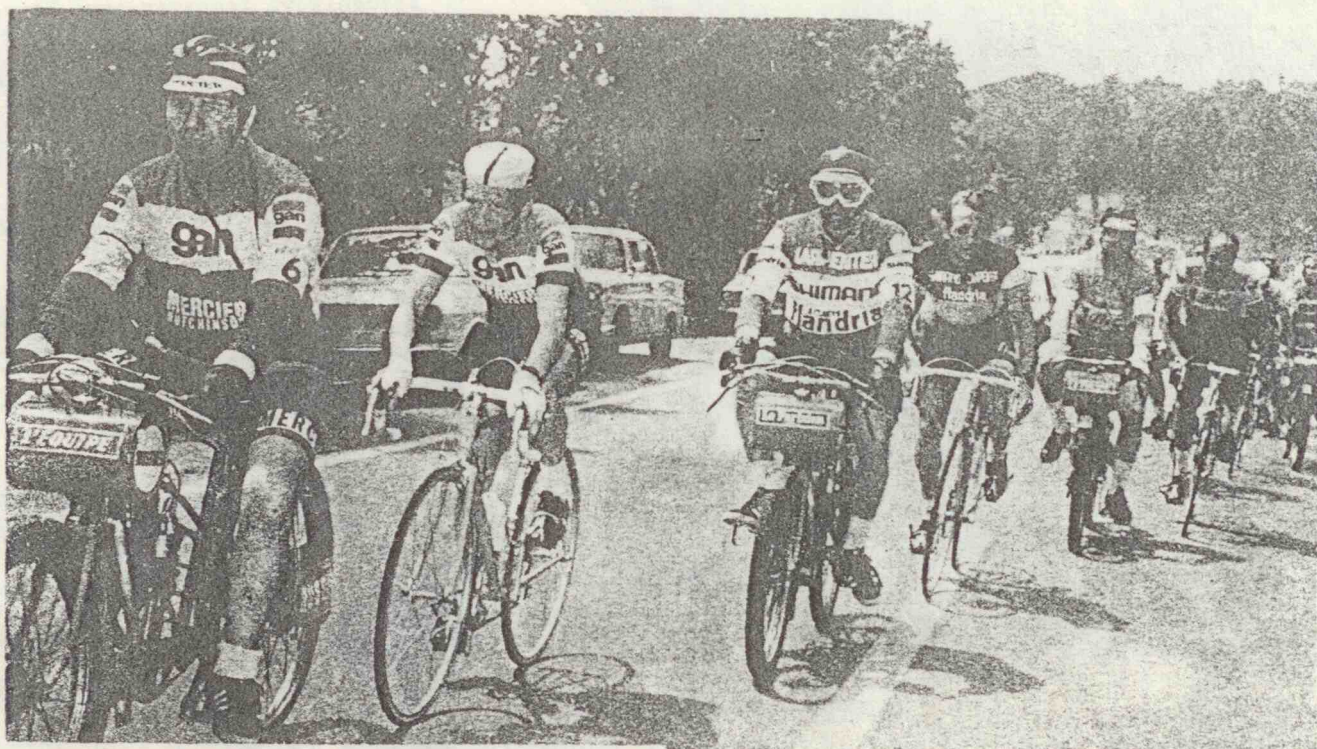
Jíst a pít: všechno co chutná a hoďná hlavně k snídani.



AND. JESŠ FANTASTICKEN, TONŠ K VECŠI.

Australský předpis na přípravu straky:

Vezmeš vykuchanou a oškubanou straku, pořádně osoliš, uložíš do hrnce a najeďš kámen, kterým straku zatížíš. Zaleješ voďou a vaříš 3 dny. Nesmíš zapomínat dolévat voďu, aby se ti kámen nevypařil. Po 3 dnech voďu sleješ, straku vyjmeš, vyhoďš na smetiště a sníš kámen.



1969

ČTRNÁCT HODIN NA KOLE

Jak to při ní vypadá? Někdy trochu bouřlivě, jak se v letech minulých přesvědčil právě letošní vítěz. Pořadatelé ho totiž poslali i s jeho vodičem na vedlejší cestu, zajel si dobrých 40 km, v Paříži byl sice nakonec stejně první, rozhodli mu však odmítnutí nasadit zlatý věnec, prý nedodržel trať! Do dějin vešel i vítěz z roku 1901, když se ho novináři v cíli ptali, co všechno na trati sporcovál na posilněnou, doslova je šokoval odpověď: litr masového výtažku, 4 l masové omáčky, 8 l čokolády s mlékem, 36 vajec rozmíchaných s portským vínem, láhev sektu a litr chartreusky. Historie nepraví, zda poněkud nešňeroval silnici.

Jak takový maratónský závod vypadá? Jdeme k osobě nejpovolanější, k trenérovi Dukly Brno Jiřímu Dalerovi, který se v pelotonu Bordeaux—Paříž objevil před šesti lety.

»Byl to tehdy nejdelší ročník historie, trať měřila 568 km a dalších šestnáct jsme museli absolvovat na ostrý start. Ten byl o půl druhé ráno, nejvíce mě překvapilo, že přišlo několik tisíc lidí. Mnozí se na nás dívali jako na blázný, vyjelo nás třináct... Nabalení do sveztrů, průměr okolo 40 km, ráno jsme se převlékli a po 270 km, na nás čekaly vodičí stroje. Bláhově jsem si říkal, jak je to krásné, jet v závětrí, jenomže pravda byla jiná.

Své představy má vodič na dery, jiná pak cyklista ze ní. Pravda, před závodem jsem bydlel u něho dva týdny, denně jsme absolvovali 200 i více kilometrů, zdálo se, že

jsme sehraní. On však si usmyslel, že musí projet první rodným městem Tours. Věděl jsem, že dopadne špatně, tempo bylo nerovnoměrné, natahoval mě jako na gumě, řval jsem, nadával, vyhrožoval, pak už jenom brečel únavou a štipal se, abych nevzdal. Naštěstí...

Naštěstí se z té rychlé jízdy začal Dalerovu vodiči posádku »vařit« žaludek, přepadly ho střevní obtíže a musel co chvíli zastavovat a upalovat do lesíčka. Pro takové případy je připraven pro každého cyklistu druhý vodič, ten zaskočil a...

»Karta se obrátila, byl to zkušený harcovník, věděl, co to potřebuje, a já se v průběhu posledního sta kilometrů propracoval z bezdně posledního místa na osmou pozici. Snížil jsem v závěru ztrátu na vítěze o deset minut. Co však bylo platné, že novináři vykládali, jak s tímhle druhým vodičem bych stál mezi třemi nejlepšími na stupních, když už bylo po závodě. Odnášel jsem si několik zkušeností: nepřehnat tempo na začátku, udržovat rovnoměrnou rychlost, snažit se rozptýlit myšlenkami na něco veselého, nepřipouštět si stále kilometrů a hlavně pořád jíst. Pít, sypat do sebe kalorie...

Jenomže ty jsou pochopitelné různé, jak ukázal historický jídelníček vítěze z roku 1901. Od vajec až po silné dávky alkoholu. Dneska ovšem čekají tvrdé antidopingové zkoušky v cíli a tak se menu podstatně změnilo. Jak vypadá?

»Na začátku tuhá strava, s přibývajícím kilometry již jenom jídla lehká stravitelná. Košíčky s jablky, rýžový náyp, buchtičky, pomeranče, banány. Ve druhé polovině pak pořadatelé povolují každých 70 km občerstvení, podají láhev s masovým vývarem a druhou s čajem, nechali jsem si vždycky vyliť vědro vody na hlavu, abych se trochu probíral, a jelo se dále. A když je člověk v cíli, hodinu tapá po dechu, pak dva dny necítí nohy, ve středu mu však již otěs a má chuť si zase sednout 14 hodin na bicykl.

TAK VYPADÁ nejdelší cyklistický jednorázový závod na světě Bordeaux — Paříž. Nejdříve šlapou všichni za své, ve druhé části jim pomůže na jejich cestě vodič na dery. Závody to bývají zajímavé, zúčastnil se jich před čtyřmi lety i náš Jiří Daler. Pro zajímavost: na trati dlouhé 562 km se dosahuje až 40 km rychlostních průměrů! Na snímku jsou zachyceni odpředu Guimard, Godefrout a Rosiers.

Z Bordeaux do Paříže je to přesně 569,5 kilometrů, zhruba tak jako z Popradu do Prahy. Už od začátku našeho století se cyklisté pokoušejí každoročně překonat tuto vzdálenost na bicyklu v jednom zátahu. Před 70 lety se jim to dařilo za dvacet hodin, před několika dny si vítězný Belgičan Van Springel, který mimochodem patřil v pětadesátém při Závodu míru mezi nejlepšímuze pelotonu, ušlapal cestu do francouzské metropole za čtrnáct hodin! Téměř 39 km průměrně! Prvních 219 km pěkně sám, další trasu pak v závětrí dery (zhruba obdoba mopedu), odšlapat si však musel poctivě celou cestu...

JEDINEČNÉHO HAT-TRICKU dosáhl 37letý Miloš Hrazdtra z brněnské Dukly: v Příbrami vyhrál mistrovství ČSSR v silničním závodě jednotlivců a z čs. šampionátu 1982 tak získal třetí zlato. »Bylo to velice náročné,« říká v cíli. »V posledním okruhu mě trápily křeče. Teď snad už mohu s klidným svědomím závodění nechat, vyhrát všechny tři disciplíny se ještě nikomu v historii československé cyklistiky nepodařilo...« — Kdy je vlastně sportovec starý?



Trénink je vždy třeba přizpůsobit závodnickovu temperamentu. Raymond Poulidor měl takovýto trénink:

1. týden: po- 80 km, út- 100 km, st- 110 km, čt- odpočinek, pá- 120 km, so- 140 km.

V následujících dvou týdnech se trati postupně prodlužují

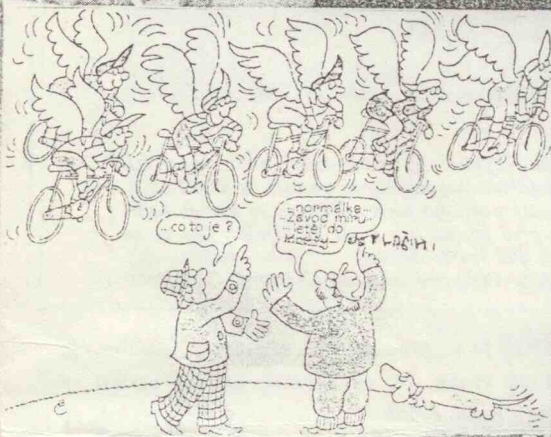
4. týden po- 120 km, út- 140 km, st- 150 km, čt- odpočinek, pá- 160 km, so- 180 km.

5. týden: po- 130 km, út- 150 km, st- odpočinek, čt- 160 km, pá- odpočinek, so- 200 km.

V následujících dvou týdnech se trati dál postupně prodlužují. Dny odpočinku zůstávají beze změny.

8. týden: po-130 km, út-160 km, st-odpočinek, čt-220 km, pá-odpočinek, so-230 km.

9. týden: po-130 km, út-170 km, st-odpočinek, čt-230 km, pá a so - odpočinek.



AAAAAAAAAAAA

BERNARD HINAULT- 4x vítěz Tour d. France, 2x Giro d'Italia, 4x VC Národů, 1x MS. "Raději pracuji tvrdě na zahradě než bych přetahoval tréninky."

Možná se dávky zdají být přehnané, ale závodník se musí snažit poznat sám sebe, zkoušet různé formy tréninku a hledat tu, která mu nejlépe vyhovuje. Soboty a neděle jsou ovšem záležitostí jednorázových závodů.

CHRISTA LUDINGOVÁ-ROTHENBURGEROVÁ/4.12.59/
jako rychlobruslařka: 2x vítěz OH/Sarajevo, Calgary/, 2x vítěz MS.
jako dráhová cyklistka, ve sprintu 1x MS/Color. Springs/, stříbro na MS ve Vídni. Zvítězila i v Soulu-88 na letních OH, bude jedinou ženou historie, která vyhrála OH v jedné sezóně. /S trenérem-mánělem na snímku/.



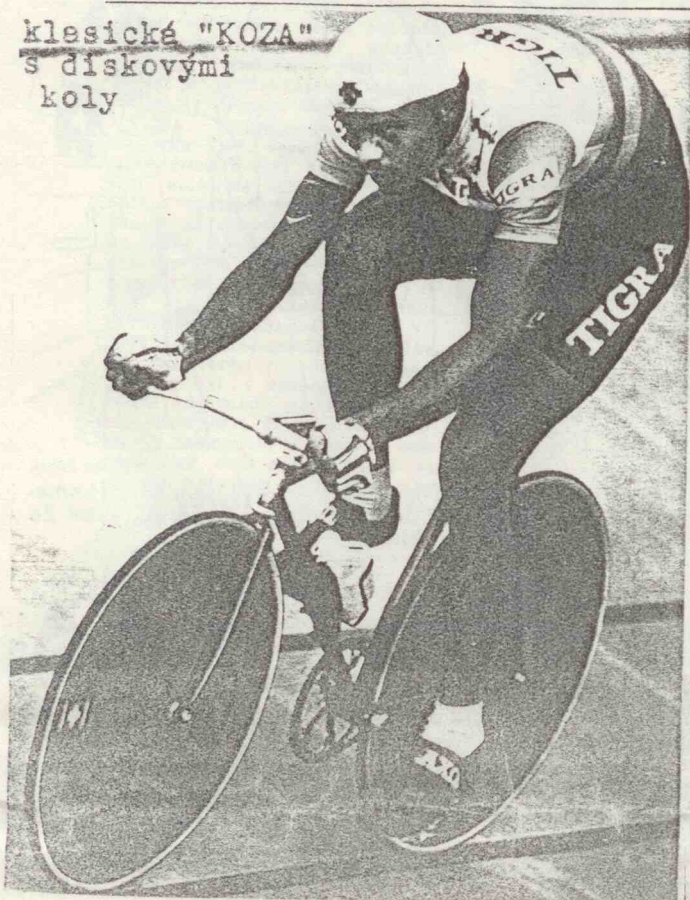
CYKLISTÉ Z PARKETU

Bratři, kteří píší svůj život vavřiny Mistrovství světa- J. a J. Pospíšilové- násobní mistři světa v holoové/1965-88/



Naše vědomí o našich vynálezech galusky, které přijímají
v řešení profekčních larm a dřevě kolo:

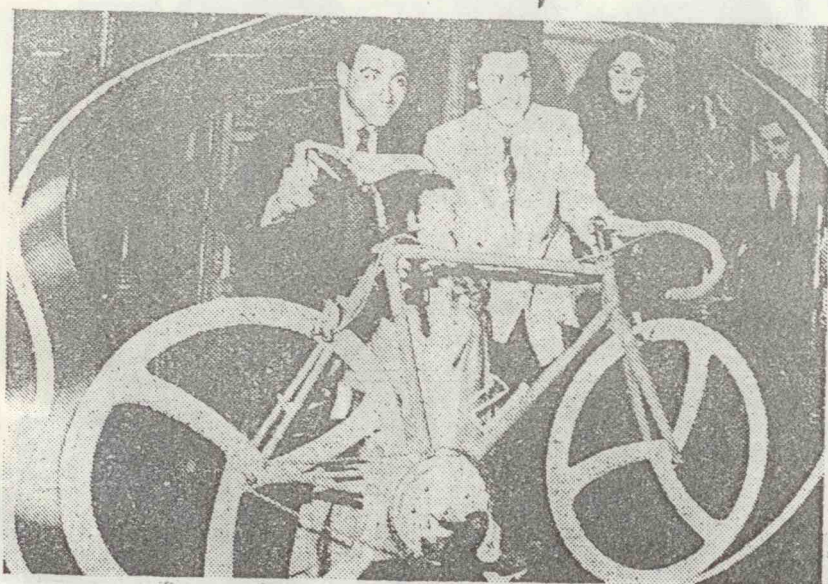
klesické "KOZA"
s diskovými
koly



GALUSKY PRO SPORTOVNI A ZÁVODNI JIZDNÍ KOLA

Vzorek	Provedení	Označení pláště	Váha v g ± 5%	Použití
G9	PBW	27 X 1 1/8	340	Silniční etapové a výběrové závod
	Kritérii PBW	27 X 1	260	
G10	Silniční Extra Super	27 X 1 1/8	300	Silniční závody
	Silniční 1/2 protektor	27 X 1 1/8	330	
G4 G5	Silniční 3/4 protektor	27 X 1 1/8	340	Tréninkové jízdy, turistika
	Celoprotektor	27 X 1 1/4	350	
G9 G10	Kritérii Super	27 X 1	280	Druhové výběrové závod na dobrých silnicích
	Kritérii	27 X 1	280	
G9 G2 G9	Za motorové vodiče	24 X 1 1/4 27 X 1	315 260	Jízda za motorovými vodiči a tandemy
	Dráhová	27 X 1	230	
G3	Bicyklebalová	26 X 1 1/2	460	Sálová cyklistika
	Krasojezdecká	26 X 1 1/4	420	
G8 G11	Terénní	27 X 1 1/8	390	Terénní jízdy

-KOSTITŘAS
PO ITALSKU:▼



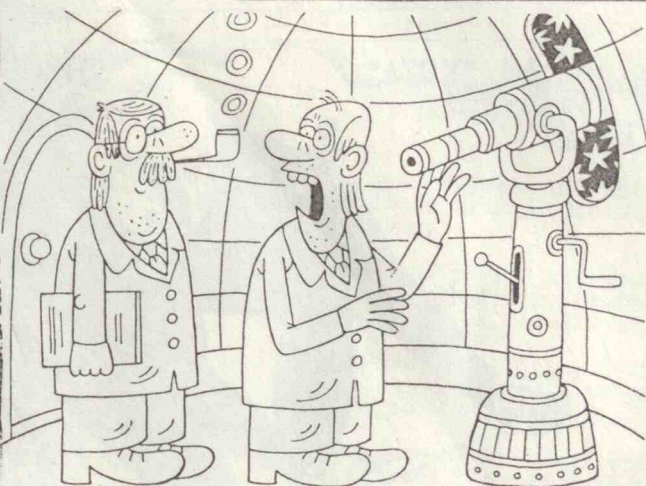
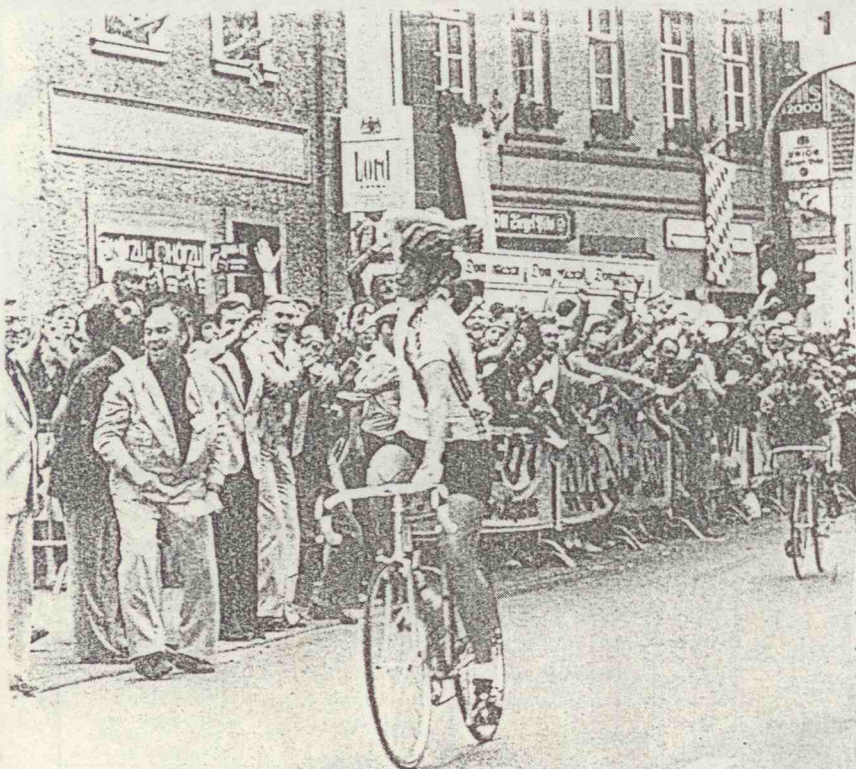
Kolo za »pouhých« šest tisíc dolarů představovali italský cyklista Saroni
(vlevo) a pilot formule 1 Alboreto. Závodní kolo předvedené v Miláně
váží 8,5 kg a vyvinuly je společnosti Ferrari a Colnago.



JE OPRAVDU NUTNÉ, ABY TO SLUNCE
POŘÁD TOLIK PÁLIL? ABYCHOM ČAS
NEBYLI NUCENI PŘEJÍT NA MĚNŠÍ
HODNOTNÁ PALIVA?...

EBICYKL

LÁSKA NA GALUSKÁCH



Zdeněk Žáček

„V ženských se člověk nevyzná... objevil jsem novou kometu, pojmenoval jsem ji po manželce a víš, co mi řekla? Že jsem blbej, jak daleko vidím!“

JAK SE MILOVAT NA KOLE

Vezmeme děvče kolem pasu, posadíme si ji na klín a samozřejmě bez sesednutí z kola jež etapu Ebicyklu. Zaručeně pak dosáhneme svého.

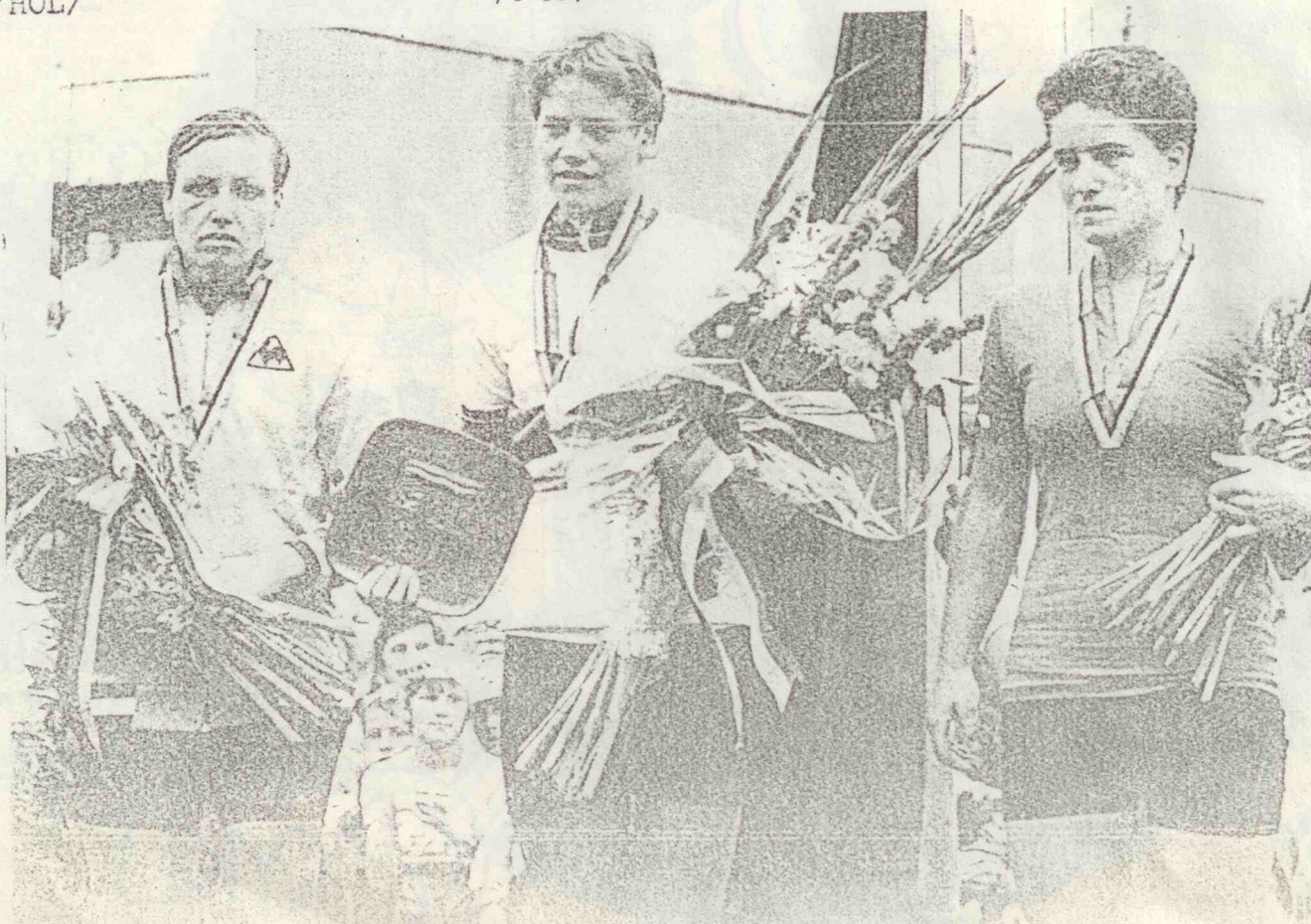


Beate Habetz

Z MS 1978 V NSR ZLEVA:
KEETIE VAN. COSTEN-HAGEN
/HOL/

MISTR SVĚTA BEATE HABETZ
/I.SR/

EMAUUELA LORENZON
/ITA/



Je to známá historka — Isaac Newton prý seděl pod jabloní, trefilo ho padající jablko a epochální nápad byl na světě.

Historka méně známá, ale také zajímavá, se připisuje Italu Campagnolovi. Tullio Campagnolo závodil ve třicátých letech na kole. V prudkém sjezdu dolomitským průmyslem Froce d'Aune se jeho stroj zablokoval řetěz, Tullio byl vymrštěn přes řídítka a dle divočci, že přežil. Moo lidí už spadlo z kol, ale tenhle náraz byl přece jenom výjimečný: mladého cyklistu, vyučeného mechanika, přiměl k myšlenkám na zásadní technická zlepšení bicyklů.

Tullio Campagnolo se narodil roku 1901, vyrůstal v otcově malé dílně a měl být železničářem, uniforma tehdy zaručovala obživu spolehlivěji než bláznivé honičky v závodech cyklistů. Pád na Froce d'Aune ho přivedl k podání prvního zlepšovacího návrhu k zajištění bezpečnější jízdy. Tulliovi bylo 29. Posunoval zejména cyklistickou techniku vpřed. Nápad patentoval později ještě 186. Ve třiatřicátém roce navrhl, zhotovil a dal v závodě vyzkoušet svému nedávnému největšímu soupeři Di Pacovi první přehazovačku. Co znamenala v horských etapách Giro, není nutné dlouze popisovat. Kolo bez přehazovačky by nebylo pořádné kolo pro kluky už ani u nás na Hané, a to je ro-

vina jako stůl. Třeba Kozárek nebo Klasa, kteří tam vyrůstali, to mohou potvrdit. Legendární Coppi si vyjel první titul mistra Itálie před 42 lety: jako jediný z pelotonu měl na bicyklu Campagnolo-

26.3.1983

Legenda iménem CAMPAGNOLO

vu přehazovačku, umožňující zařazení čtyř různých převodů. Chcete-li: čtyř rychlostí. Ve třiatřicátém vyhrál mistrovství světa, na kole dvoutalíř, vzadu šestikolečko. Dvanáct možností pro mistra světa, ale též i pro páli pelotonu: zavedená firma Campagnolo už vyráběla sériově.

Přehazovačky, řetězy, brzdy, ráfky kol, středy, šlapací kluky, celá kola. To všechno dnes exportuje firma Brevetti Internazionali.

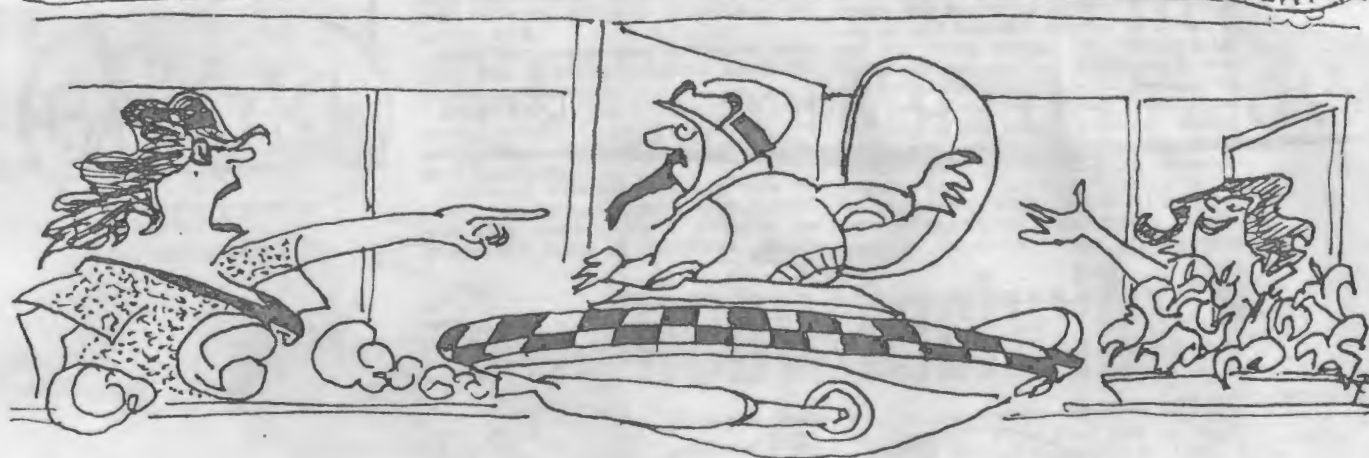
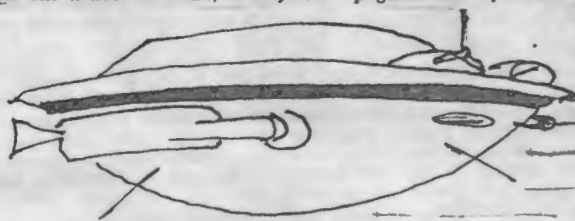


nali Campagnolo do více než stovky zemí světa. A v takové kvalitě, že byla jako jediná z množství nabízejících se výrobců závodních kol a cyklistického materiálu pozvána ke spolupráci pořadatelů OH 1980 v Moskvě. O rukou později byla zastoupena i při MS v Československu. Dítě Campagnolo používají i naši reprezentanti.

Před měsícem březnovým, věčně usmávavý Tullio (podle matriky přesně Getulio) Campagnolo zemřel. Na hřbitově ve Vicenze se s ním loučilo mnoho mistrů světa, kterým pomáhal k titulům. Eddy Merckx přitom plakal.

Z dvacetikilových bicyklů jsou dnes i pětilitrové speciály. Automobily F-1 a cestovní vozy dostaly od Campagnola v roce 1961 vůbec poprvé lehké elektronové disky kol. Campagnolo přispěl k lepší aerodynamice aut i bicyklů. Lehké součástky od něho šlaly letecký průmysl a stařík — občas napůl žertem, napůl vážně — tvrdil, že bez přispění firmy Campagnolo by Američané nepistáli na Měsíci. Věděl své...

A my zase víme, že jednou pořádně slétl z kola.



Ze severní Moravy

"Lichnov 24 hodin" — 3. ročník štafetového závodu cyklistických dvojic, pořádaný CTO TJ Tatra Kopřivnice a ZO SSM Lichnov, absolvovalo 28 dvojic na okruhu 9,8 km dlouhém v Lichnově na Novojičínsku. Vítěznou dvojici kategorie registrovaných a zároveň absolutní vítězi se stali L. Machala — J. Petráš (oba Slezan F-M), ujeli 872,87 km (36,37 km/hod.), v kategorii neregistrovaných na galuskách zvítězili Křístek — Peter (oba Frenštát p. R. (830,74 km); na pláštích v kategorii neregistrovaných byli první Porvitz — Bajgar (Ostrava — Bohumín) 744,52 km. 1983

Triatlon pro každého

1987

Upřesněme — pro každého člověka se zdravým srdcem. A upřesněme ještě jednou — jde o triatlon olympijský. Tak byla pojmenována nejmladší odnož sportovního odvětví známého v minulosti pod jménem Železný muž, dnes pod pojmenováním triatlon, které je celosvětově a oficiálně. Olympijský triatlon je energickým vykořeněním k rozšíření tohoto sportu mezi nejširší vrstvy lidí všeho věku, neboť objemově znamená pětinašobné snížení délky jednotlivých disciplín proti původnímu. V rámci světové i evropské federace bylo ustanoveno, že účastník olympijského triatlону, upla- ve 1500 m, uběhne 10 a ujede na kole 40 kilometrů. Vzhledem k modernímu charakteru tohoto mladého sportovní-

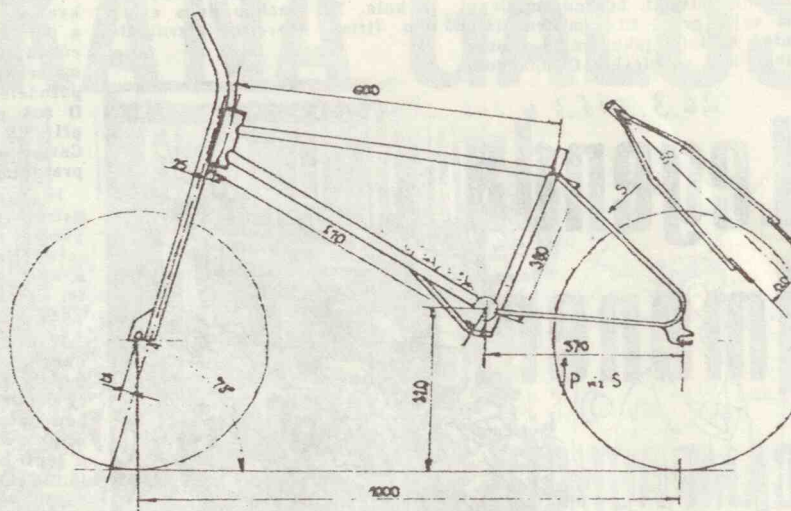
ho odvětví, které rozvíjí všestrannost a podmiňuje celoroční sportování, vzhledem k jeho dramatickosti a celkové délce kolem dvou hodin, není vyloučené zařazení triatlónu do programu některých z budoucích olympijských her.

Je sympatické, že ani doma nezůstáváme pozadu a že koordináční výbor našeho triatlónu velmi rychle uspořádal 1. mistrovství republiky v olympijském triatlónu. Proběhlo 6. července ve Valdicích u Jičína za účasti téměř 150 účastníků ve věku od 18 do 60 let. Mladší závodníci si snížené objemy pochvalovali, vyrážející "středněvěcí" postrádali extrémní vytrvalost, která právě mladším nevěděla. Vlastní závod, jehož účelem

bylo mimo jiné stanovení základních hodnot a ověření reálných časů, měl dramatický průběh a plně uspokojil diváky. Spokojeně se tvářili i lékaři, neboť objemy vylučují nežádoucí přepětí organismu.

Závod měl význam i z hlediska SSM, které jej dotovalo finančně: olympijský triatlon je totiž zařazen do sportovního programu ÚV SSM na příští rok a bezpochyby se stane jak pro základní kolektivy, tak pro jedince novou a navíc atraktivní možností zahnat pravidelně celoroční sportování.

Z výsledků — absolutní pořadí: 1. Stávřev (Bulharsko) 2:16,34, 2. Jiráň (Decín) 2:20,43 (mistr CSSR v kategorii 35–54 let), 3. Florián (Tábor) 2:21,42, 4. Motýčka (V. Mýto) 2:21,51 (mistr CSSR v kategorii 18–34), 5. Ivanov (Bulharsko) 2:22,48. Nejrychlejší veterán Hrubý (Jilemnice) 3:1 let — 3:02,05, nejrychlejší žena Struhová (Píseň), 30 let — 2:45,02.



POSTAVTE SI KOLO-

Když se mezi příspěvky Pionýrské vlaštovky objevil návod na stavbu cyklotrialového kola, následovala lavina dopisů se žádostmi o plánky. Předtištěné plánky, které měla redakce k dispozici, zmizely během několika dnů a tisíce dalších zájemců marně opakovalo písemné žádosti, telefonovalo, zoufalo. A tak dnes pro všechny zájemce otiskujeme návod a plánky na stavbu cyklotrialového

kola, jehož autorem je Petr Hůla, mistr ČSSR v soutěžích TRIAL.

Při stavbě kola je možné použít starý rám pánského jízdního kola. Použijeme z něj trubky, které uřízneme těsně u konců středů řízení a šlapek. Podsedlovou trubku ponecháme v horní části s objímkou na stažení sedlové trubky. Zadní vidlici můžeme zhotovit dvojím způsobem. V prvním použijeme původní vidlici, kterou zkrátíme na požadovanou délku. Při druhém způsobu ji vytvoříme z trubky o průměru 16–18 mm a síle

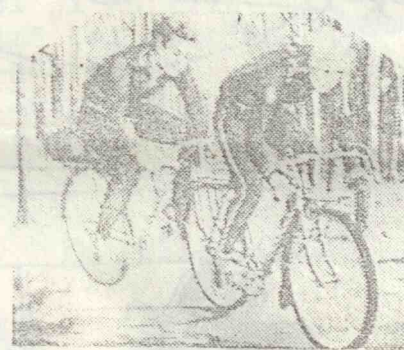
stěny asi 1 mm. Přední vidlici musíme zhotovit celou novou. Použijeme, pokud možno, chrommolybdenové trubky o průměru 22–24 mm a síle stěny 1–1,5 mm. Zde existují také dvě možnosti. Buď uděláme provedení vcelku s řídítky, nebo samostatnou vidlici. Řídítka potom připevníme pomocí svorníků k hornímu nosníku vidlice.

Kola používáme sestavená z různých kombinací. Základem je ráfek o průměru 20 x 406 (skládačka, polská kola), do něhož zapleteme střed z favorita (zadní kolo) a nábojem na volnoběžku. Přední kolo může mít střed libovolný.

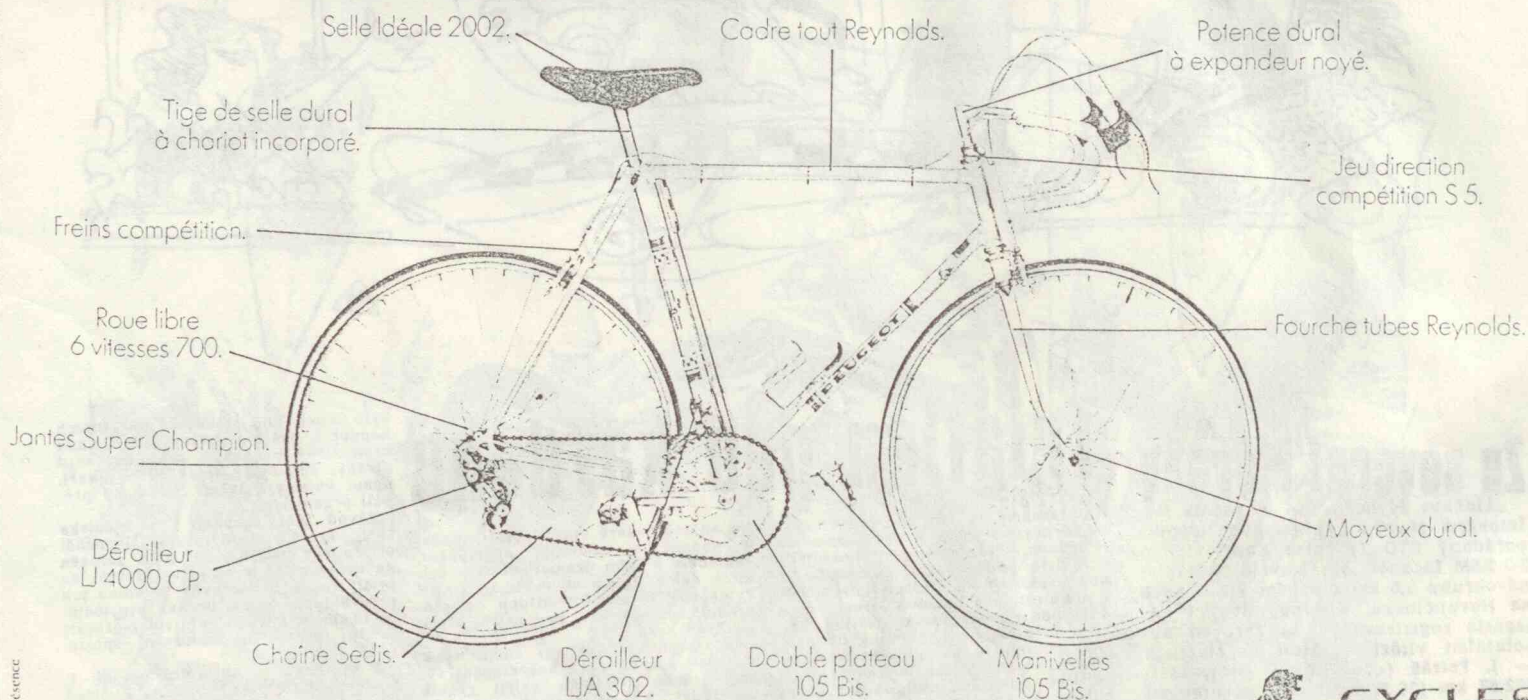
Brzdy můžeme použít bubnové nebo ráčkové, popřípadě kombinaci obou. Bubny jsou buď z babetty nebo ze starého mopedu, dráty použijeme z babetty, kliky pedálů použijeme rovněž z babetty. Z ní je i středové ozubené kolo 26 z v kombinaci s volnoběžkou 20 nebo 22 z. Středový řízení a šlapek jsou uloženy na ložiskách 6003. Rám sváříme autogenní soupravou.

Celý popis i plánek jsou pouze velmi zjednodušeným námětem. Při stavbě je možné a někdy i nutné používat vlastních myšlenek a postupů. Také výše uvedený materiál je možné zaměnit. Existuje množství variant použitého materiálu a způsobu výroby.

-TANDEM PO FRANCOUZSKU:



-FAVORIT PO FRANCOUZSKU:



PY10 C: un vélo de compétition qui a fait ses preuves.

Všechno počítal computer. Stanovil i datum odjezdu Francesca Mosera do Mexika na 29. prosinec 1983. 22 dnů aklimatizace bude stačit italskému cyklistovi, který se chce pokusit na mexické dráze o překonání světového rekordu v hodinovce. Šestiměsíční speciální příprava měla vyznít 19. ledna 1984, kdy chtěl Moser překonat nejprve světový rekord na 20 kilometrů. Dohoda s pořadatelem a rozhodčími však měla ještě dodatek — pokud se bude cyklista cítit po ujetí 20 kilometrů dobře, bude pokračovat dále až k hodinovému cíli. „Zkouška“ probíhala skvěle, Moser bořil světové hranice časů na pět kilometrů, 10 i 20, jeho technický doprovod mu jasně naznačil: Pokračuj! Ve čtvrtek 19. ledna padla magická hranice 50 kilometrů, kterou dokázal ujet cyklista za jednu hodinu. Moser ji překonal o 808 metrů...

Co dále spočítal computer? Vypočítal se s programem specialistů na stavbu kola. Stanovil celkovou hmotnost bicyklu na 7500 gramů, souhlasil s galuskami o hmotnosti 100 gramů, šokoval s hmotnostními údaji obou kol (přes 3 kg), ale přišel k tomu po zralé úvaze. Vyhodnotil totiž do detailu vektorové síly, které se sčítají a odečítají při různé pružnosti materiálů tak, aby síla jezdce šla s maximální účinností pro pohyb vpřed. Kola Moserova stroje jsou bezdrátová, neprůhledná, pevnost jim dodaly výplně z karbonové slitiny. Pohled na jezdce kroužícího po 333,333 metru dlouhé betonové dráze vyvolával úžas, tělo i stroj se pohybovaly neustále v přímce. V jedné věci však osmičlenný tým profesorů, lékařů, techniků computer neposlechli: při testech dosahoval Moser výsledků, které nezaručovaly jistotu světových rekordů. Jezdec za příčinu označil přilblci z lehkého kovu, která mu sahala v aerodynamickém tvaru až do poloviny záti. Nahradil ji zcela běžnou páskovou, přilbou a potáhl ji čapkou připomínající koupací. Oblečen byl do kombinézy s dlouhými nohavicemi, neboť koeficient tření jejího materiálu byl výhodnější než oholená lýtka...

Zajímavý byl i trénink závodníka. Rozhodující faktorem intenzity se stával tepový údaj, stanovený v rozmezí od 156 do 160 za minutu. Moser měl pro tento účel na levé ruce přístroj, který ho zvukovým znamením informoval o frekvenci a zároveň vysílal signály do přijímačů odborníků na velodromu. Pak byl stanoven i optimální převod pro funkční schopnost jezdce: 56 x 15. Před startem čtvrté části závodu Moser vdechoval 22 sekund kyslík. Uvedma ještě jeden údaj z computerové říše: den 23. ledna se poledním časem byl stanoven po vyřešení údajů o znečištění ovzduší hlav-

nici však vyjádřili i některá „ale“, zejména pak v souvislosti s firmou, která celou přípravu zajišťovala.

Nezapomeňme však také na Francesca Mosera samého. 19. června mu bude 33 let, od roku 1973 se žije cyklistikou, dvakrát se stal mistrem světa, nejprve na dráze ve stíhačce na 5 km (1976), o rok později na silnici. Závodil i s Eddy Merckxem, jehož rekord v hodinovce překonal, v roce 1975 ho například porazil v časovce při Tour de France. V loňském světovém žebříčku profesionálních cyklistů skončil Moser na 21. místě. Když překonal ve čtvrtek světový

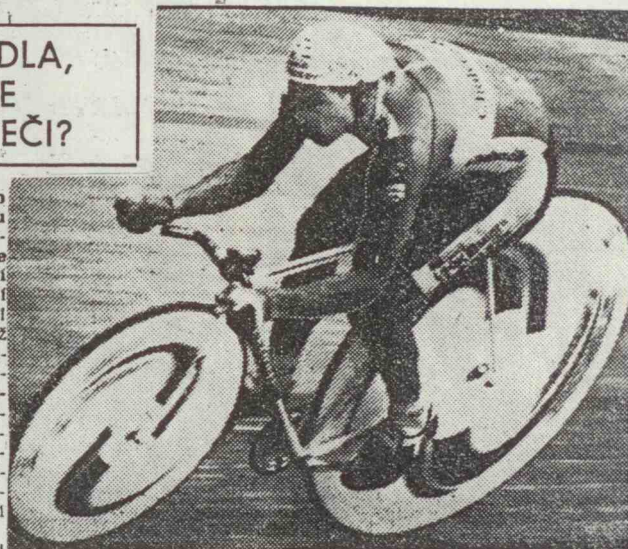


Fenomen jezdce.

**HRANICE 50 KM PADLA,
CO ROZHODLO VÍCE
PŘI JEJÍ ÚSPĚŠNÉ ZTEČI?**

ního města Mexika, smog bývá v těchto chvílích nejslabší, továrny totiž v sobotu a v neděli pracují jen na nepatrné výkony a teplota s hustotou vzduchu je proto v pondělí optimální. V pondělí překonal Francesco Moser svůj čtvrtletní rekord v hodinovce o dalších 343 metrů. Všechno vyřešené i nevyřešené shora až sem platila firma Also — Enervit, zahrnující italský trh různými vitaminy, minerálními a proteinovými prostředky. Moserův výkon byl přesně změřen stopkami, vymezen na milimetry. Kolik však zaplatili finančníci za překonání 50kilometrové hranice v sedle bicyklu, to se sportovní svět zřejmě nedozví. Leccos však už naznačují první hlasy překonaných mistrů.

MERCKX: „Kdybychom my bývali měli podobné kolo...“
GIMONDI: „Rekord je daný Moserovou



A to je už Stuttgart 1988

morálkou a přípravou. Tyto dva faktory však nevysvětlují všechno, musel bych znát techniku přípravy a zejména pak detaily kola.

BARTALI: „Moser musí poděkovat technice, jeho příprava sledovala maximální využití nového stroje.“

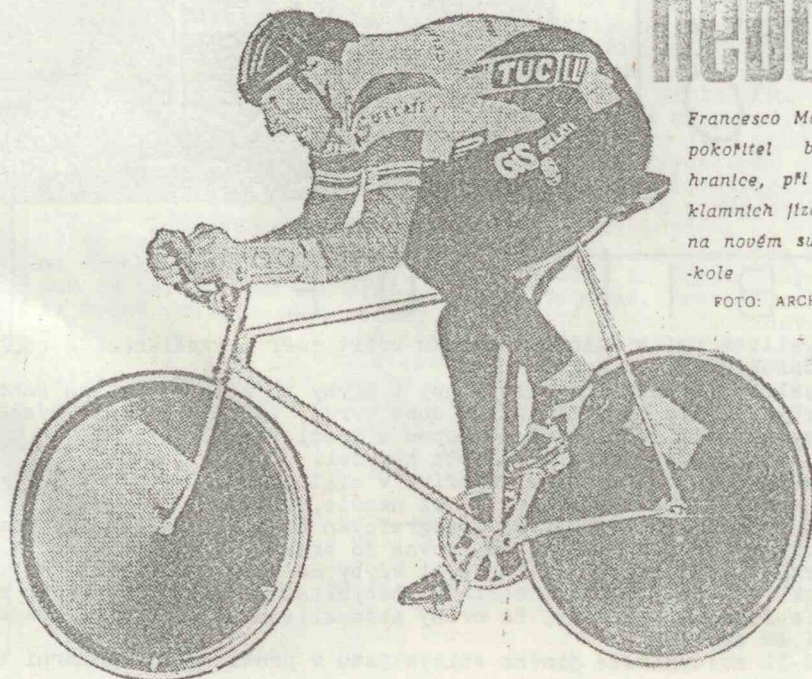
ANQUETIL: „Velká odvaha, ještě větší důvěra v techniku. Když jsem viděl Mosera poprvé, věděl jsem, že rekord překoná i podruhé.“

Sportovní veřejnost Itálie přijala rekordy Mosera se stejnou spontánností, jako třeba vítězství svých fotbalistů na mistrovství světa ve Španělsku. Odbor-

rekord, okamžitě se dal slyšet, že v pondělí musí jet znovu: „Přijede za mnou 170 klubových příznivců, a kdyby oni rekord neviděli, nemohl bych se domů do Trenta vrátit.“ Při závodech samých Mosera nejvíce trápil start, rozjížděl se těžkopádně („tohle se snad nikdy nenaučím,“ řekl později), nejrychleji jel druhý okruh rychlostí 56,0023 km/h, nejpomaleji 127., kdy překonával jedinou krizi — 48,4598 km/h. Meteorologické údaje čtvrtletního pokusu: teplota vzduchu 17,5° C, vlhkost 53 %, nulový vítr, nadmořská výška 2040 m. Tep závodníka na startu 56 za minutu. Mezi



nebo techniky?



Francesco Moser, pokaždé bádá hranice, při reklamních jízdách na novém super-kole

FOTO: ARCHIV

prvními gratulanty po rekordu byl i trenér fotbalistů Itálie Enzo Bearzot, který v Mexiku obhlížel terén pro MS 1986.

Moser překonal světový rekord v hodinovce Merckxe z roku 1972 celkem o 1719 metrů, což v historii této disciplíny nemá obdoby od roku 1894, kdy byl rekord zakladatele Tour de France Desgrangea překonán o 2895 metrů. Je třeba více poděkovat za překonání hranice 50 kilometrů fenoménu Francesca Mosera, nebo fenoménu moderní vědy a techniky?

(Pro technickou zajímavost ještě údaje o hmotnosti bicyklů světových rekordmanů od roku 1942: Coppi — 7,3 kg, Anquetil (1956) — 6,8 kg, Baldini (1956) — 6,45 kg, Rivlère (1958) — 6,7 kg, Bracke (1967) — 6,2 kg, Ritter (1968) — 6,15 kg, Merckx (1972) — 5,75 kg, Moser (1984) — 7,5 kg. Merckx volil převod 52 x 14 = 7,89 metru. Moser překonal rekord na zatím nejtěžším kole s nejtěžším převodem 56 x 15 = 8,07 metru.)



DVĚ SEKUNDY VLASTNÍ MORAVCE

Ze začátku jezdit na kole v době, kdy závod míru vyhrál Jan Smolík /64/. Inspirace ve světových cyklistech, které viděl závodit na vlastní oči jež přimělo stát se závodníkem. S potřebnou vůlí, štěstím, talentem, rychlostí, technickou zdatností, odvahou zvláště při krkolomných sjezdech a bojem o nejvýhodnější pozici získal jako třetí cyklista ČSSR vavřín největšího amatérského závodu. O pouhé dvě sekundy tj. 25 m, ho dělilo do posledního kilometru od sev. reprezentanta Belgie. Pak ještě třikrát byl naším nejlepším ježděm závodu míru. Často vyhrával v jednotlivých závodech, ale i v etapách. Byl bronzový v závodech družstev na 100 km /75/ v Belgii. S pelotonem se rozloučil v r. 1981. Odborníci o něm říkali, že kdyby jezdil do kopce jako se zručí částečně spouštět, neměl by konkurenci. Lehký čas pak učil na vojenské katedře ČVUT v Brně. V r. 1986 se stal trenérem mládeže v Dukle Brno. Svou novou funkci vykonával jen pár týdnů. Krátce před polednem 15. dubna kontil se svými juniory trénink ve sjezdu z kopce v Brně-Kohoutovicích, kdy v plné jízdě narazil čelně do odbočujícího nákladního auta. Vůbec nebrzdil, snad do poslední chvíle věřil, že situaci zvládne. Ve sjezdech byl jako závodník přece nepřekonatelný. Kolna by stáčila jen dvě sekundy.

CO VŠICHNO MÁ JEJBLISYL ?

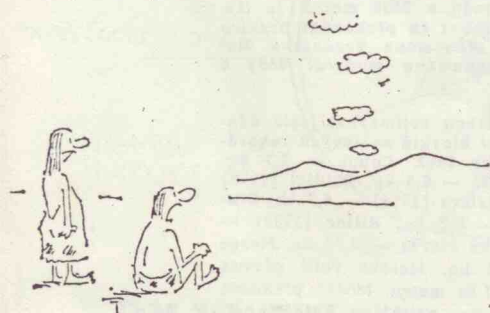
EBIZYKL je náhorní příledek husitství:
Máme mistra Jana Huse - otce duchovní.
Máme Jana Žižku - hejtmana plní.
Máme svého písaře - sekretáře - svůdce žen
Máme sílu koní a vždy bojovou nálehu.
Nikdo, žádný krad s kopulí ram neodolá.
Každý k potěšení hostitelů vydrancujeme
a jedeme dál. Posluhář, svorně.
Neshody žádné nejsou.
Peníze jdou do společného svů.
Máme svého bankovníka.
Máme kronikáře - Kosmas, fotograf.
Máme posluhovače koní - nebeský mechanik
Máme svého korouhvevníka - pan Libor z Nymburka
Máme naváděče - sv. Vencanáš
Máme hejtmana pěchoty a cenzora - mišůva
Máme kašpara - kouzelník lito,
pochašpara - " Podžito
Máme senarítanku - svědkyně mužů
Máme svého ceremoniáře - keračen

Máme tambora - majora - ?

Z toho plyne, že IEAJSYKL = FENOMEN

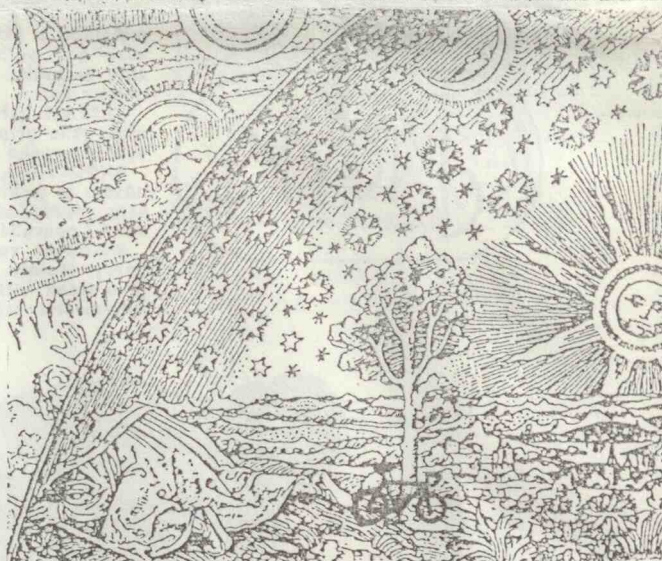
TRESTNÍ KOMISE:

Každý se vytrestá sám, bude-li shrnlý.



KDO SE FLÁČE? SLEDUJTE ZPRÁVODAVNOST!

EB
I
C
O.



Drzeworyt z XVII wieku

EBIKODEX

1. Ebicyklista umí v každém okamžiku určit směr i vzdálenost k nejbližší hvězdárně či planetáriu.
2. Ebicyklista dospěje do cíle etapy i kdyby to mělo být zítra ráno.
3. Pro ebicyklistu není žádná zeď dost tvrdá, žádný plot dost vysoký.
4. Ebicyklista jezdí zásadně do kopce a proti větru.
5. Není kopce, který by ebicyklista nevyšel.
6. Ebicyklistovi dojdou síly nejdříve v cíli etapy.
7. Když ebicyklista upozoruje, že už nemůže, přidá.
8. Je-li ebicyklista filmován, fotografován či snímán televizí, usmívá se od ucha k uchu, i když je mu zrovna do breku.
9. Ebicyklista jí pořád, je-li co, i kdyby mu vuřty měly lézt ven ušima.
10. Ebicyklista se rozdělí s bližním ebicyklistou třeba o poslední nipl.
11. Když ebicyklista spatří, že druhý ebicyklista má kolo v nepořádku, stydí se za něho.
12. Potká-li ebicyklista jiného ebicyklistu v protisměru, upozorní ho na jeho omyl.
13. Ebicyklista umírá o něco později než naděje.

EPICYKL



Zleva

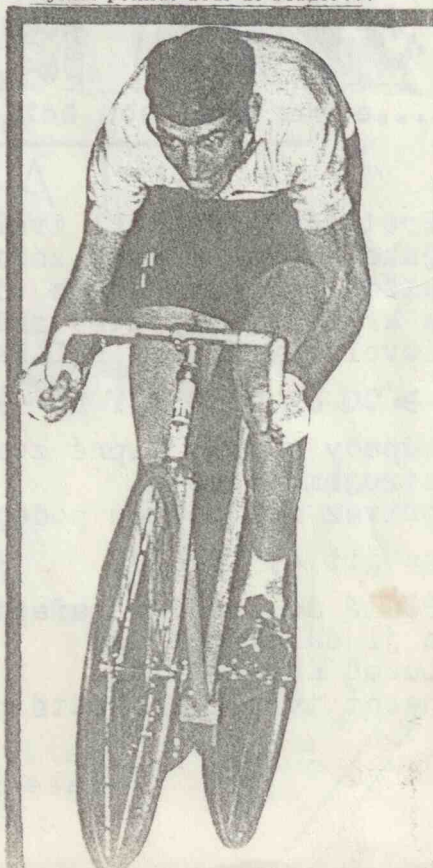
Jacques Anquetil, Raymond Poulidor, slavné postavy-legendy francouzské cyklistiky při výstupu na Puy de Dome, Pyreneje.



1977

Naposledy zamával

Na tomhle snímku ze světového cyklistického šampionátu v rakouském Villachu se ještě Francouz Jacques Anquetil smál. Zpráva z 18. listopadu však rozesmutnila celý cyklistický svět, po dlouhé a těžké nemoci ve věku 53 let tento velký sportovec zemřel. Stačí jen připomenout, že vyhrál pětkrát Tour de France...



NA SLOVÍČKO S ANQUETILEM /1969/

Jacques Anquetil, soupeř Fausta Coppiho a Louison Bobeta vládl dalších deset let v pelotonu, zatímco se střídaly generace závodníků. Riviére, Bahamontes, Poulidor, Van Looy, Merckx, tolik nemilosrdných protivníků měl tento chlapec z Normandie, který snad přišel na svět s jediným cílem - vyniknout nad "ostatními". Tento muž pro svou obratnost a představitost zvaný "James Bond velocipedu" nebyl galejníkem silnice, ale svou láskou ke sportu uspokojoval chut na peníze a touhu dobře žít. Jeho rodina pěstitelů zeleniny a ovoců žila v domku s doškovou střechou. On sám bydlí v zámečku, kde prožil své mládí Guy de Maupassant. Zámek obklopuje 450 ha půdy a farem na jejichž využívání dohlíží. Do cyklistiky se zapsal triumfálními vítězstvími v profi-pelotonu. 5x vyhrál Tour de France, 2x Giro d'Italia, 9x Velkou cenu národů aj. v letech 1953-66.

"Za vše, čeho jsem v životě dosáhl, vdávám kariéře profesionálního cyklisty. Dnes jsem dospěl do stádia, kdy už nevím, proč vlastně nadále trpím na bicyklu. Nejspíš to dělá zájem. A také strach, abych se rázem nepřipravil o závodění. I pýcha to dělá. V pětatřiceti letech se neustále měřím s protivníky o 10 - 15 let mladšími než já. Nestačí na mě vždy a přiznávám se, že jsem na to do určité míry hrdý. Mám vždy zuřivou chuť do závodění, pro cyklistiku jsem opustil všechno. Naučil jsem se po vyučení frézářem vydělávat sám, s pomocí obětí, jež jsem si dobrovolně ukládal, útrapami, které na mě číhaly při každém závodě. Je úděl profi-cyklisty, aby se střetával s nebezpečím v jeho nejkrutější a nejabsurdnější podobě. Řítíte se závratnou rychlostí z horských svahů na křehkém kole a tak nemáte právo myslet na žádné nebezpečí než na to, jak nahnat vteřiny nad ostatními. Protože nehoda je možná vždy, musí závodník myslet stále na budoucnost. - Vydělávám 10.000 franků měsíčně a můj pevný plat mi vyplácí firma BIC, která je ukazatelem toho, čím jsem se stal a čím zůstávám. Ročně uzavírám 50 - 100 kontraktů po 3.000 franků. Poznal jsem určitou chudobu a dostal jsem se z ní. Kdybych do ní měl upadnout znovu, bustil bych se do zápasu o lepší úděl. Ale s jinými zbraněmi než ve svém mládí, ale s naprosto neporušeným bojovým duchem. Myslím, že tohle je vždy nejdůležitější."

Jsem ženat 11 let. Má žena byla vždy po mém boku, ve vlastním a i přeneseném smyslu. Ona jediná mi pomáhala, podporovala mě, chápala a povzbuzovala. Kdybych byl zůstal svobodný, nemyslím, že bych se stal kdy šampionem Anquetilem. Už se dokonce mluvilo o mém stárnutí, když se připomíná můj tělesný úpadek v jedné špatné chvíli. Novináři na mě číhají celých 15 let, analyzují mé chování realisticky. Mluví o mém úpadku asi proto, že už mě mají podvědomě dost. Sdílují své názory masám. Ale tato úvaha není správná. Narodil se jiný Anquetil. Anquetil, který ujede 50 km týdně, aby si něco dokázal.

BIC

BIC

BIC

BIC

BIC

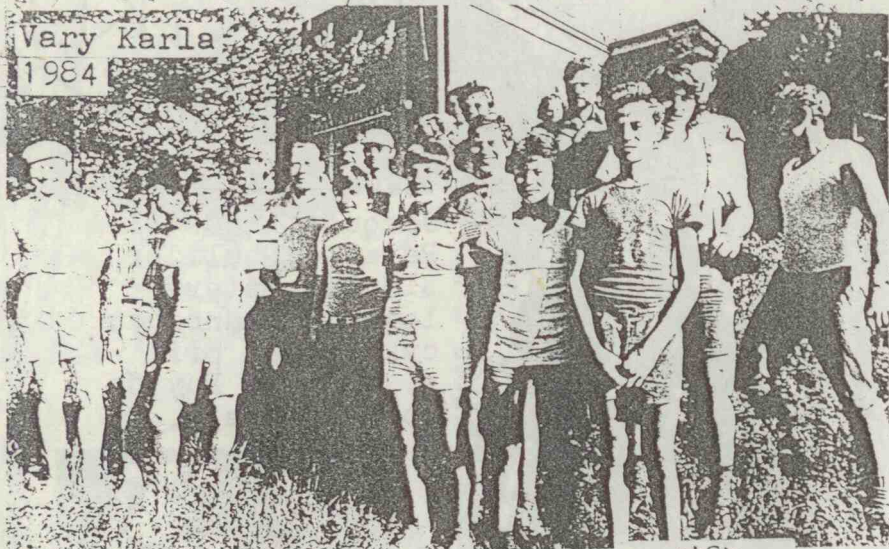
BIC

BIC

BIC

NASE HAUTE VOLEE

Vary Karla
1984



1986

SLUŠOVICE

Moravěno, Moravo...

...takoví jsme byli.

Tábor
1987



...a pak, kde jsou boží bojovníci

EBIANKETAT

Protože má Ebicykl tvář
jako hvězd na nebi září,
každý ho očima svýma vidí
a k novému napjatě vzhlíží,
človče vyhlásit EBIANKETU

→ "CO JE TO EBICYKL." →
Nápady vážné i vtipné zvažte,
strojem napište,
přívez neb poštou podej
na již 4. EBIREJ.

Pěkné do kroniky zařadí
a ji dále naparádí
Luboš Kosmas Glac,
neboť tvrdí že má ještě plac.

ZE ŠKOLNÍCH LAVIC

Ebicykl je vlastně zájezd
po hvězdárnách, protože už
není kromě krčem nic, kam
by se jezdilo.

VESMÍR SE DIVÍ

Ebicykl je neštěstí, které
potkalo některé naše
hvězdaře, kteří jsou líní
jezdít hroznými prostředky
a jezdí po hvězdárnách na kole
proto, že nemají peníze na
zaplacení jízdenek.

EBISMYSL

Ebicykl je organismus, který
jezdí rád po hvězdárnách
proto, že tam šenkují pivo
a dělají guláše.

EBIUČEL

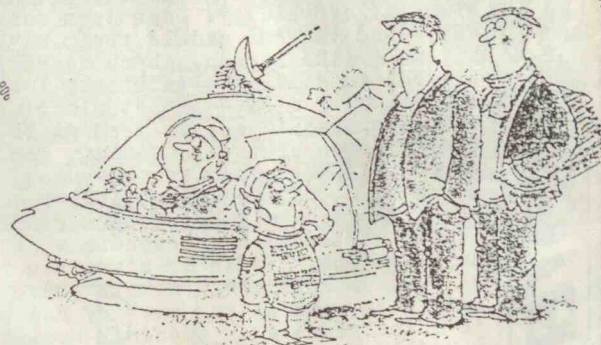
Ebicykl je ideál, který byl
uspořádán, aby se pořádal,
protože pořádek nebyl
a pořádá se, když se nepořádá,
aby pořádek byl.

EBILANCE 5-TI LET

Za 5 let spanilých nájezdů jsme zputovali 46 hvězdáren,
nepočítaje opekované nájezdy.

Ateků se zúčastnilo ebicyklistů celkem (136/4r.)
ebicyklistů nových (64/4r.)
ebicyklistek nových (7/4r.)

Věk 14-47 let v den Velkého třesku- 9.7.1984. Horní věk
takstoupá s věkem náčelníka Ebicyklu J. Grygara.
5. ročníkem dovršeno projetí všech krajů státu- ujetu cca
Košistné cca za 2000 Souů. 3230 km
Škodné na hvězdárnách za 5.50 Souů.
Pitné cca 1600 piv, sněčné cca 900 kg.



...Jakže se to věra jmenovalo? Slivovice? Tak to si budu
památovat minimálně deset světelných let!"

Důstojnější by bylo věstník věnovat listě
EBICIKLIM a seznámit s nimi ty ebicyklisty,
kteří nemají čas projít si v klidu celou,
jak vesmír se rozpinající kroniku. Uskutečnit
tuto myšlenku by bylo možné jen po odchodu všech
autorů statistických aj. materiálů. Proto jsem
rovnou zamířil do sportovní poloviny Ebicyklu,
do cyklistiky, zejména profi, jež je známa svými
extrémy a tím zvláště nebezpečí. Po troše zá-
bavy, inspirace i ponaučení přeje Váš
nebeský mechanik - člen, EBICOMPANY - Zboží a Služby