

Du vélocipède à la "machine de course"

Autor(en): **Müller, Heini**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Macolin : revue mensuelle de l'École fédérale de sport de Macolin et Jeunesse + Sport**

Band (Jahr): **41 (1984)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-997889>

Nutzungsbedingungen

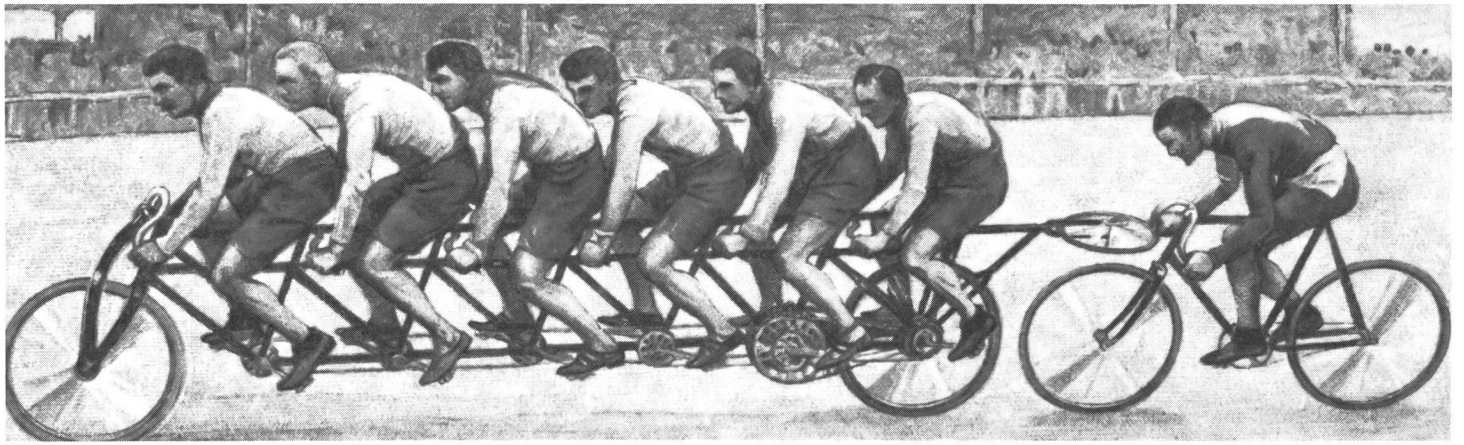
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Du vélocipède à la «machine de course»

Heini Müller

Traduction: Marianne Weber

La locomotion rapide par propulsion musculaire a aussi son histoire, qui commence en 1816 avec la «draisienne» du baron de Drais. Quarante-cinq ans plus tard, en 1861, Ernest Michaux ajouta à sa draisienne une sorte de manivelle à pédales, lui permettant d'actionner directement la roue: le vélocipède était né. En 1862, la famille Michaux vendit 150 Michelinnes à cinq cent francs or la pièce! La roue avant constituait la roue motrice de tous ces véhicules et leur diamètre déterminait le développement; inévitablement, ces roues avant devinrent toujours plus grandes (jusqu'à 3 mètres de diamètre!), ce qui ne contribuait pas à la sécurité et provoquait des chutes spectaculaires!

En 1867, le professeur Piccus, de l'université du Massachusetts découvrit, au musée national de Madrid, une esquisse de vélocipède avec transmission à chaîne; elle était l'œuvre du grand Leonardo da Vinci...! (1452 à 1519), qui prévoyait déjà la transmission sur la roue arrière du véhicule. Jusqu'à aujourd'hui, personne n'a rien inventé de mieux pour transmettre la force de propulsion.

En 1867, l'Irlandais John Boyd inventa les «caoutchoucs creux», repris par Dunlop. Grâce à ce nouvel élément de confort, le bicycle se répandit de plus en plus. Toutes les couches de la société s'enthousiasmaient pour ce nouveau mode de locomotion. Même le beau sexe en avait le béguin. Pour monter sur leur «bécane», les dames de l'époque mettaient déjà des pantalons, au grand scandale des milieux bien-pensants! Il ne se passait pas de jours que les journaux n'aient à mentionner quelques faits sur le vélocipède.

Cette publicité mit les compétitions à l'ordre du jour. En 1869, on organisa, à Paris, une course de vélocipèdes pour dames et, en 1888, eut lieu à Pittsburgh (USA), une «course de six jours» pour dames également.

Une autre invention déterminante fit son entrée sur le marché en 1868: celle de la roue libre, œuvre de l'horloger Joseph Meunier. Depuis cette époque, on peut affirmer que la bicyclette n'a rien perdu de son actualité, et qu'elle connaît même, de nos jours, un regain d'intérêt. Pour les sportifs, surtout, elle reste l'un des meilleurs moyens de mise en condition physique.

Début de la compétition

Les premières courses cyclistes proprement dites se disputèrent déjà avant le début du XXe siècle!

En 1893 eurent lieu, à Chicago, les premiers Championnats du monde amateurs sur piste, dans les disciplines «vitesse» (1 km) et «demi-fond» (derrière motocyclette). Les vainqueurs furent le Hollandais Meintjes derrière «stayer», et l'Américain Zimmermann en sprint. A cette époque-là, même les champions ne pouvaient vivre du vélo!



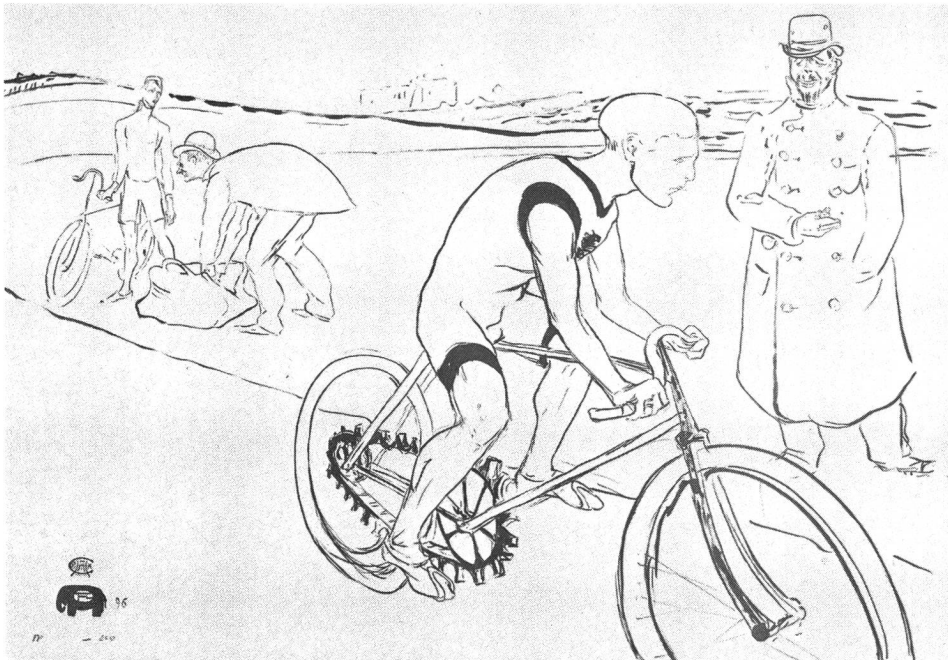
Terront et sa bicyclette Humber, munie de pneumatiques Michelin.

Heini Müller, l'auteur de cet article, est né à Zurich en 1926; bien que cycliste «professionnel», il n'a jamais cessé de travailler aux PTT où il exerçait sa vraie profession. Depuis 1972, il remplit la fonction de réviseur J+S à l'Ecole fédérale de Sport de Macolin (il est aussi chef intérimaire de la branche sportive «cyclisme»). Six fois champion national, soit en poursuite individuelle, soit par équipes avec le RV Höngg, Heini Müller, que l'on voit sur cette photo en compagnie de Hugo Koblet, était également un bon spécialiste du grand-fond derrière moto et un excellent routier. Il a participé à de nombreux championnats du monde, de même qu'aux Jeux olympiques d'Helsinki (poursuite par équipes).

Les deuxièmes Championnats du monde, qui se déroulèrent à Anvers, en 1894, mirent à nouveau en lice des amateurs dans les deux mêmes disciplines.

Les professionnels

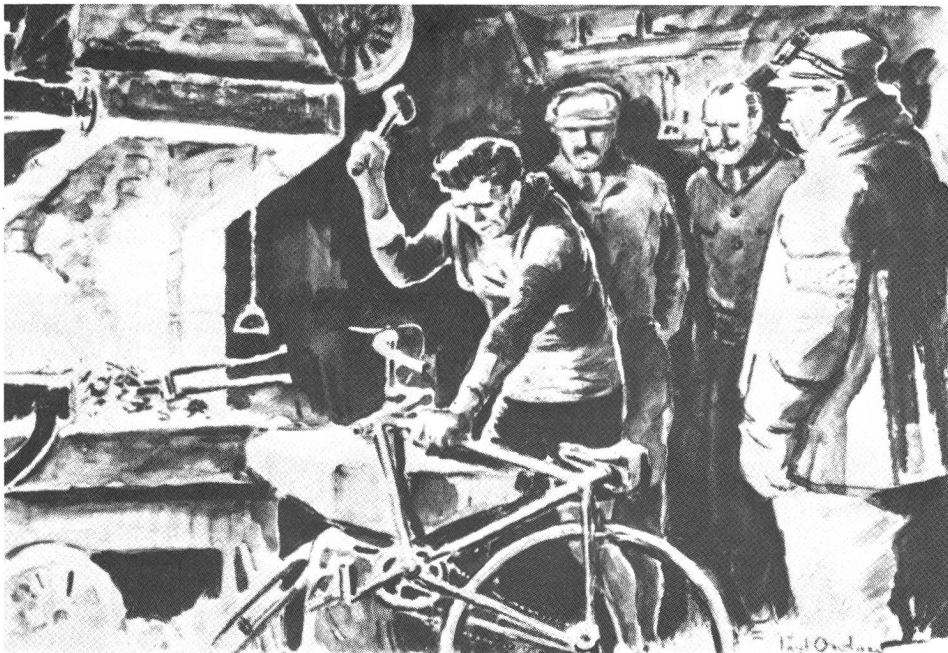
Les premiers professionnels se mesurèrent entre eux dès les Championnats du monde de Cologne, en 1895. Le vainqueur du demi-fond fut un certain Jimmy Michael d'Angleterre, un petit phénomène: bien qu'adulte, il avait le poids et la stature d'un enfant: 1 m 47 et 44 kg! Pourtant, quel sportif! Sa façon de rouler était tout à fait classique. Tandis que ses jambes tournaient comme une machine, son torse restait immobile, comme détaché de ses jambes tourbillonnantes! Autre fait frappant du personnage: en course, il gardait toujours un cure-dents entre les lèvres. Il lui permettait, disait-il, de régler sa respiration. Personne ne connaissait exactement son âge. On prétendit qu'il avait eu 18 ans le jour où il avait gagné le premier Championnat des professionnels. En réalité, Michael était né en novembre 1876, au sud du pays de Galles. Il aurait dû devenir boucher. Mais, comme il était trop petit et paraissait un peu faible, on l'envoyait seu-



Esquisse (1896) de Toulouse-Lautrec représentant le coureur anglais Michael, le journaliste Reichel au chronomètre et, à gauche, l'entraîneur Choppy Waburton.

lement faire les courses et porter la viande aux clients. A dix-sept ans et demi, il prit part pour la première fois à une course chez les amateurs (en 1894), qu'il remporta aisément. Cette victoire lui permit de s'annoncer à un 100 miles sur la piste Herne-Hill de Londres, le 30 juin 1894. Tout d'abord, vu sa petite taille, on ne voulut pas le laisser partir: les organisateurs lui expliquèrent que la course n'était pas destinée aux enfants. Mais le jeune garçon s'entêta, affirmant qu'il avait 18 ans. De guerre lasse, on l'autorisa à participer, dans l'espoir qu'il s'arrêterait au bout de 2 ou 3 tours. A la surprise générale, il remporta la victoire, dans le temps record – à l'époque – de 4 h 19'30''. On le sur-

nomma alors le «petit prodige», et même le public parisien eut envie de le voir à l'œuvre. On trouvait incroyable que ce champion des longues distances fût justement ce gringalet de 17 ans au visage de fillette. Mais les moqueries se transformèrent vite en admiration, au vu des exploits du jeune Gallois, qui volait de victoire en victoire et d'un record à l'autre. En 1902, il gagna une épreuve disputée sur une heure, derrière moto, en couvrant la distance de 75 km 293. Cette moyenne suscite, aujourd'hui encore, l'admiration des experts. A cette époque, un grand artiste – Henri de Toulouse Lautrec – hantait les stades et la piste Buffalo de Paris, pour y «croquer» les champions cyclistes. Toulouse Lautrec



Une scène fameuse! Eugène Christophe rebrasant la fourche de son vélo à la forge de Sainte-Marie de Campan.

était passionné par le mouvement, la force physique, la maîtrise de soi. Il admirait la beauté des êtres, des athlètes au corps musclé. Nous savons par ses œuvres, qu'il montrait le même enthousiasme pour les danseurs et les danseuses, ainsi que pour les acrobates du Moulin-Rouge. C'est précisément durant cette période qu'il créa ses premières affiches sur le cyclisme. C'est sur l'une d'elles – une publicité pour les chaînes de la maison Simpson – que l'artiste immortalisa le jeune Jimmy Michael. Ces lithographies se trouvent actuellement dans un musée parisien, et elles constituent, avec d'autres de ses œuvres, une richesse inestimable. Il est agréable de constater que le sport soit parvenu à inspirer les beaux-arts.

Les courses de six jours

En 1896, New York construisit le premier stade couvert, muni d'une piste. On allait y organiser une épreuve individuelle de six jours, avec temps de course réel libre. Le vainqueur couvrit la distance de 2360 km. Les 2e et 3e éditions eurent lieu en 1897 et en 1898, et on y réussit 3229 km 865 et 3300 km. Le vainqueur de ces épreuves surhumaines, Charly Miller, ne dormit que 7 heures en tout. Il se maria même sur le vélodrome, le cinquième jour de la course! Cependant, de nombreux coureurs connurent des défaillances physiques et nerveuses durant les «six jours», ce qui incita les autorités à interdire cette forme de compétition. Ils reprurent pourtant en 1899, mais par équipes de deux coureurs se relayant librement. Les gagnants: Charly Miller – encore lui! – et Frank Waller, couvrirent la distance de 4398 km 037. Ces 2 cyclistes restèrent en piste 6 jours et 6 nuits. Ils effectuèrent, ainsi, le plus grand nombre de tours. Ces courses de longue durée allant, pensait-on, à la limite des capacités humaines, plaisaient au public. Dans la fumée des cigares, la high society new-yorkaise (messieurs à chapeau haut-de-forme et jolies femmes en dentelles) assistait au combat des héros tout en buvant un verre! Au début du XXe siècle, la plupart des grandes villes américaines – Boston, Kansas-City, Pittsburgh, Chicago, Portland, Los Angeles, Indianapolis, Louisville, Minneapolis, Milwaukee, Oakland, Philadelphie, Atlantic-City, Atlanta, Buffalo et Cleveland – organisèrent des courses de six jours.

L'Europe se laissa séduire en 1909 seulement. La première édition des six jours européens eut lieu à Berlin. Cette épreuve à deux, appelée aujourd'hui «américaine», est restée l'une des plus populaires parmi les courses cyclistes. Avec ses 86 victoires, le Belge Patrick Sercu est le champion incontesté des courses de six jours. Durant la saison d'hiver 1983/84, seize courses de six jours sont prévues en Europe. Mais la formule inhumaine d'antan a totalement disparu. Transformée, l'épreuve se déroule en nocturne et comprend diverses phases,

le tout se passant encore et toujours dans une ambiance de liesse populaire et de divertissement. Même les amateurs et les «stayers» se partagent la tâche! Les «américaines» d'aujourd'hui (courses intermédiaires) se courent à la moyenne de quelque 55 km/h, vitesse qui requiert une condition physique, une endurance/résistance et une habileté du plus haut niveau.

Les records

Lors des derniers Championnats du monde sur piste (automne 1983, à Zurich-Oerlikon) on s'est rendu compte que cette forme de cyclisme n'avait rien perdu de son immense popularité. Sur une piste de béton jugée la plus rapide d'Europe, les spectateurs ont assisté à des luttes sans merci, dans les 8 spécialités prévues, pour l'obtention des maillots arc-en-ciel attribués aux cham-

pions du monde. L'enthousiasme fut à son comble lorsque le Suisse Urs Freuler put en «revêtir» deux coup sur coup. Etonnement aussi, quant aux temps et aux moyennes réalisées. En fait, peu de spectateurs savaient que le Danois Thorvard Ellegard, en 1906 (!) avait disputé un sprint de 200 m en 11''2, ce qui donne la fantastique moyenne de 64,285 km/h. Très peu de sprinters ont renouvelé cet exploit; jusqu'à la fin des années cinquante, seuls Van Vliet et Scherens ont égalé la performance d'Ellegard. Celui-ci avait alors utilisé un développement de 8,60 m et un vélo qui, par son poids et la structure de son cadre, était comparable à notre vélo militaire. Ellegard fut 6 fois champion du monde et «roi» des pistes pendant 31 ans.

Les sprinters sont les plus rapides, mais ils doivent aussi être des as du «surplace». La tactique veut que l'on force, par un sur-



Louise Roger qui, en 1897, avait parcouru 34 km 684 dans l'heure!

place, l'adversaire à passer en tête pour pouvoir s'abriter dans son sillage et le «sauter» sur la ligne d'arrivée. Le record du «surplace» est détenu par les deux adversaires Gabriel Poulain et Otto Mayer, en 1 h 54'6''.

Cette «performance» eut pour cadre le vélodrome de Paris-Vincennes en 1905, à l'occasion d'un match de sprinters qui fut d'ailleurs stoppé, car les spectateurs, déçus, avaient fini par quitter le stade. En 1961, lors de la finale des Championnats du monde, à Zurich, Maspes et Rousseau firent du surplace pendant 26'19''.

Pourtant, le record de l'heure sur piste non couverte a toujours été – et est resté – le plus prisé de tous! Son premier détenteur s'appelait Henri Desgrange, qui devint, plus tard, le «père» du Tour de France. Il avait alors «avalé» 35 km 325 sur la piste Buffalo de Paris. De nos jours, on pensait que personne ne parviendrait, avant longtemps, à déclasser Eddy Merckx. En 1972, il avait porté le record à 49 km 431. Or, voilà que le 19 janvier 1984, l'Italien Francesco Moser, bouleversant tous les pronostics, a réussi un exploit phénoménal, bouclant 50 km 809,37 sur la même piste, à Mexico. La fameuse limite des 50 km était franchie pour la première fois. Il a parfaitement su tirer profit de la raréfaction de l'air (moindre résistance) due à l'altitude (2270 m). La piste en bois utilisée par Merckx n'étant plus en bon état, Moser a tourné sur la piste en ciment dotée, pour l'occasion, d'un revêtement synthétique. Mais «surexploit» quatre jours plus tard: sur la même piste, dans des conditions pourtant moins favorables, le transalpin se mit à nouveau en selle et accomplit un nouveau bon en avant: 51 km 151! A

Message d'Henri Desgrange à José Meiffret

C'était il y a quelques années. Nous nous promenions, le Maître et moi, dans son grand parc de Beauvallon, qu'il affectionnait tant, et nous parlions cyclisme naturellement, ce cyclisme auquel il avait consacré toute sa vie.

– Je veux plus tard écrire un Traité à l'intention des jeunes et des coureurs actuels, lui dis-je, et je désire avoir de vous un conseil, un unique conseil, que je transmettrai à ces sportifs cyclistes avides de gloire.

Alors il m'attira près de lui comme un père attire son fils. Quelle confiance allait-il me faire?

– Dites aux jeunes et aux autres, d'avoir un idéal et de travailler.

Travailler a été son secret.

Grâce au travail, à la culture physique, il avait conservé une jeunesse musculaire et intellectuelle remarquable. Il avait, notre Maître, à soixante-dix ans, un corps léger comme un jeune, un visage lisse, des yeux victorieux, une voix claire.

Tout cela, il le devait à l'action.

Cette action qu'il a prêchée dans ce message, jeunes champions, qui a été écrit à votre intention, afin que vous le méditez!

Mon cher ami Meiffret,

Vous voulez de moi un conseil pour les jeunes? Je vous en envoie deux.

Premier conseil. – Dans la vie le plus mauvais est de ne pas agir, et le meilleur est d'agir.

Car il vaut mieux agir et se tromper que de ne pas agir du tout pour ne pas se tromper. Le mieux est, évidemment, d'agir sans se tromper.

Deuxième conseil. – En matière de sport, il ne faut jamais décliner la lutte, car, comme pour le premier conseil, il vaut mieux courir en étant battu, que de ne pas courir du tout par crainte d'être battu.

Courir et gagner est évidemment ce qui est préférable.

*Bien amicalement à vous
Henri Desgrange*



Henri Desgrange, journaliste et père du «Tour de France». Il aime le sport jusqu'à son dernier souffle. Ici, il participe à ce que l'on appelle une «compétition d'ancêtres».



Coppi le «championissimo», le méticuleux, le hargneux, le victorieux!

Mexico, Moser a innové dans tous les domaines, mais surtout dans celui du matériel. Pierre Chany, envoyé spécial de l'Equipe, le décrit: «un cadre aux tubes selle-pédalier incurvés, guidon aux dimensions réduites, en forme de cornes de vache, roues à flasques lenticulaires, celle de devant plus petite que l'autre, jantes en fibre de carbone plombées ou non plombées, pédales allégées et profilées permettant de fixer la chaussure sans le concours du cale-pied, utilisation généralisée du magnésium pour les accessoires, port d'une combinaison intégrale (pour la première tentative seulement)» tout ceci équivalant à une sorte de projection dans le XXI^e siècle.

En outre, une préparation physique impeccable (plus d'un mois à Mexico avant la tentative), l'assistance de techniciens hautement spécialisés, l'utilisation d'un ordinateur, tout ceci a joué un rôle prépondérant dans la réussite de Moser.

Entre 1912 et 1914, un Suisse, Oskar Egg, battit le record de l'heure à trois reprises, réussissant successivement 42 km 360, puis 43 km 525 et, enfin 44 km 247. Parvenu au terme de sa carrière de coureur, Egg inventa un nouveau changement de vitesse, qui porte d'ailleurs son nom et que la plupart des professionnels utilisèrent jusque vers les années cinquante.

Le record absolu de vitesse sur vélo est de 204,778 km/h sur un kilomètre lancé. Il fut établi en 1962 par le Français José Meiffret, derrière une voiture Talbot. Avant cette date, il avait déjà atteint à plusieurs reprises des moyennes affolantes. Une fois, pour se préparer, il n'avait pas hésité à se retirer pendant une année dans un couvent. Jamais satisfait du résultat obtenu, il tentait toujours de l'améliorer, même au prix de chutes très graves, et, finalement, au prix de sa vie.

Citons également le fameux «chasseur de records» sur piste et sur route, l'Australien Hubert Oppermann, né en 1904. A l'époque – autour de 1920 – on demandait aux

coureurs d'accomplir des exploits surhumains. Plus que la vitesse, c'était la durée qui comptait. Oppermann n'a établi des records que sur longues distances. Ainsi, en 1928, au cours des 24 heures de Paris comptant pour le «Bol d'Or», il parcourut la distance de 950 km 060, couvrant 106 tours de plus que le détenteur du précédent record. Continuant sur sa lancée, il boucla les 1000 km dans le nouveau temps record de 25 h 19', record qui tient encore aujourd'hui. En 1932, il s'attaqua à la distance qui sépare Fremantle de Sydney, à savoir 4854 km. Il la parcourut en 13 jours et 10 heures, soit 5 jours de moins que l'ancien record. En outre, il gagna, en 1931, la fameuse course non-stop Paris-Brest-Paris, de près de 1200 km. Ce champion n'avait pourtant rien du «superman»: c'était un petit homme plutôt fluët et quelconque. La réalité est souvent bien différente de ce que nous croyons, également pour ceux qui s'attaquent aux records. Nous pensons seulement à l'exploit, à la performance héroïque sans nous rendre compte que cette grande victoire est faite de sacrifices permanents, de préparation ennuyeuse, de séances d'entraînement innombrables et épuisantes. Nous oublions que le combat de l'athlète avec lui-même recommence chaque jour, et que cette lutte exclut tout autre intérêt, presque toute vie privée. Et cela pendant des jours, des mois, des années. Au terme de sa carrière de coureur, Oppermann fut ennoblé et devint même ministre australien des transports; ce grand champion n'avait pas que du muscle et de la volonté, mais aussi une grande intelligence.

Les classiques

Les premières véritables courses sur route eurent lieu avant le début du XX^e siècle déjà. En 1891, le journal parisien «Petit Journal» mit sur pied la première course Paris-Brest-Paris, longue de 1196 km. Elle réunit 206 concurrents. Le vainqueur,

un Français du nom de Charles Terront, effectua le parcours en 71 h 16', ce qui faisait une moyenne de 16,800 km/h, et ceci à l'aide d'un vélo de 20 kg sans changement de vitesses et sur des routes évidemment non goudronnées. Cette performance lui fit perdre 7 kg! Pour changer les pneus endommagés, on avait engagé un spécialiste de la maison Michelin: ce travail prenait, à l'époque, 25 minutes au moins! Paris-Brest-Paris ne fut organisé, en tout et pour tout, que 7 fois, la dernière en 1951.

Une deuxième classique vit le jour en 1891 également: la course Bordeaux-Paris (572 km), qui réunit encore, de nos jours, l'élite mondiale une fois l'an. Pendant une partie de la distance, le coureur est «tiré» par un «véhicule-entraîneur» qui, au fil des ans, s'est transformé: on utilisait tout d'abord des tandems, puis des triplettes et quadruplettes; ensuite, des automobiles, des motos, et finalement, des «dernys», sorte de vélomoteurs.

Une autre classique, de 280 km, Paris-Roubaix, figure depuis 1896 au calendrier des courses internationales. Elle a la réputation d'être terrible, car elle traverse «l'enfer du Nord», appelé ainsi à cause de ses routes pavées, qui mettent à mal coureurs et matériel. Chaque année, ce passage est repris dans le parcours. Les mauvaises langues prétendent que ce chemin fait partie du patrimoine protégé, pour prouver aux milliers de spectateurs qu'il existe encore, à notre époque de luxe et de confort, des «géants» des routes de campagne! Celui qui sort de cette épreuve infernale en vainqueur n'a pas volé son titre! Ce fut le cas, en 1923, pour le Suisse Heiri Suter, qui présenta le premier son visage couvert de suie à l'objectif des photographes massés sur la ligne d'arrivée.

Font également partie des classiques: Paris-Tours, Milan-San-Remo, le Tour de Lombardie et le Tour des Flandres. Les Suisses firent souvent bonne figure à Paris-Tours, puisque Oskar Egg le remporta une fois (1914) et Heiri Suter deux fois (1926 et 1927). En 1955, le Tour des Flandres revint à Hugo Koblet.



Kübler en détresse, lors d'une étape inoubliable: Cannes-Briançon, au Tour 1949.



Urs Freuler et René Savary (à dr.) lors d'un «Six jours» au Hallenstadion: deux écuriels des temps modernes.

Les «Tours»

Le premier «Tour de France» se déroula en 1903. C'est l'exploit solitaire d'un Français, Joyeux, qui, en 1895, avait entrepris de faire le tour de la France, en dix-sept jours, et de terminer dans la capitale, qui servit d'étincelle à cette entreprise. Il effectua ce périple de 4500 km sur une machine sans chaîne, aux pneus lourds et difformes et sur des routes sur lesquelles aucun cycliste ne se hasarderait aujourd'hui. Pourtant, sa moyenne quotidienne (264 km) fut impressionnante! L'initiateur du premier Tour de France fut l'ancien détenteur du record mondial de l'heure, Henri Desgrange, journaliste et éditeur du journal l'«Auto». Cette «feuille» étant imprimée sur papier jaune, on décida que le maillot du premier serait jaune également.

L'«Auto» est devenue «L'Équipe». En souvenir, elle est imprimée une fois par semaine encore sur papier jaune (feuille de couverture). C'est elle qui continue d'organiser la «grande boucle». Quant au «Giro» ou «Tour d'Italie», il a vu le jour en 1909, grâce à la «Gazetta dello Sport». Le journal étant imprimé sur papier rose, le maillot du vainqueur devait être rose! Ces deux tours sont de véritables monuments du cyclisme. Le Tour de France a connu sa 70e édition, et le Giro d'Italia sa 67e. De nos jours, les étapes sont plus courtes qu'autrefois, mais les vitesses ont augmenté de façon impressionnante. Le premier Tour de France, en 1903, couvrait une distance de 2428 km, en 6 étapes successives de 405 km environ, ce qui fait une moyenne horaire générale de 25 km 283.

En 1982, le Tour comptait 3512 km divisés en 21 étapes d'une longueur de quelque 167 km, parcourue à la moyenne de 37 km

470. Le coureur qui parvient à inscrire son nom dans le livre d'or des deux Tours est considéré comme une étoile du cyclisme international. Dans notre pays, seuls Ferdy Kübler en 1950 et Hugo Koblet en 1951 ont réussi cet exploit. En 1954, Carlo Clerici a gagné le Tour d'Italie devant Hugo Koblet. Durant de longues années, il fut interdit, dans les courses cyclistes, de se faire aider par un tiers pour réparer un dommage quelconque. Cette règle valait pour les tours également. En 1913, par exemple, alors que le Français Eugène Christophe avait cassé sa fourche pendant le Tour de France, il dut effectuer lui-même la réparation chez le forgeron de Sainte-Marie-de-

Campan. Pour l'une des pièces, il requit l'aide d'un jeune du village, ce qui le mit en contravention avec le règlement. Les commissaires de course furent impitoyables. Une plaque rappelant son «délit» fut posée, plus tard, sur la façade de la maison du forgeron.

Pour tous ces coureurs, même pour les plus talentueux, la victoire a été acquise, dans un «tour», au prix d'efforts surhumains. La «facilité» n'existe pas pour les adeptes de «la petite reine» même pas pour Eddy Merckx, cinq fois premier du Tour de France et cinq fois du Giro (dont trois fois en doublé) et vainqueur une fois au moins de chaque grande classique, ni pour Hinault, qui totalise deux victoires au Giro, quatre au Tour de France et une aux Championnats du monde, ni pour Fausto Coppi, cinq fois vainqueur du Giro, deux fois du Tour de France et deux fois champion du monde.

Quant à Coppi, le «Campionissimo», il se préparait et s'entraînait de façon exemplaire, et toujours en fonction de l'objectif à atteindre. Avant d'obtenir, à Lugano, le titre de champion du monde, il vécut durant 2 mois comme un ascète. Il tenait compte de tous les détails, comme quelqu'un qui prépare le record de l'heure. Durant deux mois, donc, il répéta le scénario du grand jour, se levant à 6 heures et faisant quelques centaines de km sous un soleil brûlant, pour s'habituer à la chaleur. Son régime était des plus stricts: à l'entraînement, il prenait chaque jour un plus grand handicap par rapport à ses coéquipiers, leur donnant alors une chasse effrénée. Il restait 6 heures en selle et se soumettait encore à un entraînement sur piste, pour augmenter sa souplesse. Ce programme était conçu pour garantir une forme physique optimale au jour fixé. Coppi réussit! ■



Bernard Hinault: aujourd'hui, le champion n'est plus «solitaire» comme autrefois, mais son effort reste «solitaire».