MINISTERUL EDUCAŢIEI NAȚIONALE

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE

C.S. DHS SILVER FOX DEVA

FEDERAŢIA ROMANĂ SPORTUL PENTRU TOŢI

CRUCEA ROSIE ROMANĂ

PALATUL COPIILOR DEVA



R E G U L A M E N T U L

CONCURSULUI NAŢIONAL

„CUPA DHS”

EDIȚIA a-IX-a 2018

Istoria bicicletei



Interesanta poveste a bicicletei începe acum aproape două sute de ani, când un baron german s-a gândit să inventeze un mod mai simplu de a se deplasa.



Așa a apărut "mașina mergătoare pe două roți", apoi velocipedul și mai târziu bicicleta, atât de utilă și plăcută. Utilă mai ales pentru faptul că, în unele țări ca Japonia și China, din cauza aglomerației și densității populației, este aproape imposibil să circuli cu mașina.





Citind în continuare o scurtă istorie a bicicletei, veți afla cum s-a ajuns de la modelele de lemn, fără pedale, spițe, lanț, apărătoare sau alte accesorii, la bicicletele de curse performante și la cele de tip Mountain
Bike, cu care "galopează" tinerii în ziua de azi.

1817 - Von Drais, un baron neamț, inventa prima bicicletă, sau prima "mașină mergatoare", pentru a se deplasa mai repede pe aleile grădinii regale. Bicicleta avea două roți egale, cu ghidon la cea din față, și era construită toată din lemn. Dar, oare, fără pedale, lanț și frâ ne, cum se mergea pe ea? Foarte simplu: te suiai, te împingeai cu picioarele în pământ, și-ți făceai vânt, exact ca la trotinetele din zilele noastre. Doar că bicicleta mergea câțiva metri, după care împinsul cu picioarele trebuia repetat. Acest model - numit si "drezina", sau "cal de placere" - nu a avut prea mare succes, deoarece, din cauză că era din lemn și îi zdruncina foarte tare pe cei ce încercau, nu se putea merge cu ea decât pe un drum foarte drept, fără denivelări. Şi vă dați seama că acum aproape 200 de ani aceste drumuri nu prea existau, decât în grădinile palatelor sau în unele parcuri.

1865 - Apare velocipedul ("picior iute" în traducere din limba latină) , strămosul bicicletei. Făcut tot din lemn, mai târziu roțile fiind și din fier, acest model a venit cu ceva nou: pedale fixate direct pe roata din față, care era puțin mai mare decât cea din spate. Nici această invenție pe două roți nu a încântat lumea, deoarece era la fel de incomodă ca și bicicleta baronului.
Iar mersul pe un drum de tară sau pe unul pietruit era atât de neplăcut, încât bicicletei de lemn cu pedale i s-a spus "zdruncinătorul de oase"!

1870 - 1890 - Bicicleta din lemn este înlocuită de cea construită în totalitate din metal, roțile fiind prevăzute cu cauciucuri foarte tari. Având pedalele fixate tot pe roata din fața, fără lanț între roți, noua invenție arată foarte ciudat: roata din fața, pe care era fixată și șaua, era mult mai înaltă în comparație cu cea din spate. Şi a devenit tot mai mare, pe măsură ce constructorii și- au dat seama de un lucru foarte clar: cu cât era roata mai mare, cu atât se parcurgea o distanță mai lungă la fiecare pedalare. Această mașinărie a fost și prima care a purtat oficial numele de bicicletă. Modelul a fost o atracție între anii 1880 - 1890, deși costă foarte mult - echivalentul salariului mediu al unui muncitor pe șase luni. Şi nu numai că era foarte scumpă, dar era și foarte periculoasă!
Toată greutatea fiind în partea din față, la orice oprire bruscă sau la lovirea roții de o piatră, bicicleta se răsturna în față. Iar cel ce mergea pe ea cădea de pe roata înaltă exact in cap! De aceea, pentru mai multă siguranță, a fost inventată tricicleta cu roți înalte în spate, special construită pentru femei. Cu ea se plimbau însă și doctorii, preoții, sau oamenii mai bogați, deoarece le dădea un aer de superioritate și eleganță.
Mai târziu, pentru a elimina riscul "căderii în cap", s-a inventat un nou model și mai interesant: bicicleta cu roată înaltă î n spate. Ambele modele nu au rezistat însaă prea mult, deoarece în scurt timp s-a trecut din nou la cele două roți egale, apărând în plus pedalele legate prin lanț și pneuri în loc de cauciucuri. Proaspăta inovație, ce făcea mersul mult mai confortabil, a fost adusă în 1887 de un medic veterinar irlandez, pe numele sau John Boyd Dunlop. Tot el a inventat doi ani mai târziu pneurile pentru automobile, iar în 1890 a înființat una dintre cele mai mari companii producatoare de pneuri din lume: DUNLOP. Revenind la bicicleta cu pneuri (pneul este format din cauciuc si cameră, exact ca la bicicletele de azi), vorbim despre unul dintre modelele care a fost foarte apreciat la vremea lui. Astfel, femeile au trecut încet - încet de la fustă și corset la o îmbrăcăminte mult mai lejeră, pentru a putea merge mai comod cu bicicleta.

Tot în această perioadă s-a format "Liga americană a oamenilor pe roți", care există și azi sub numele de "Liga Bicicliștilor Americani".

Trecând în secolul douăzeci, bicicleta nu a mai suferit mari schimbari față de modelele dinainte. Au aparut, rând pe rând, suspensiile, mai întâi la roata din față, apoi la cea din spate. Apoi, în 1910, pe măsură ce creștea cererea pentru bicicletele pentru curse, suspensiile s-au perfectionat, iar metalul greu din care era făcut cadrul si tuburile a fost înlocuit de alte metale mult mai ușoare. Mai mult, Iver Johnson, un constructor din statul american Massachusetts, a făcut o bicicletă specială pentru un ciclist celebru în acea vreme - englezul Major Taylor - sudând cele trei bare ale cadrului în forma de triunghi, pentru o mai mare rezistență la traseele de concurs foarte denivelate. În plus, la comanda ciclistului, coarnele ghidonului au fost indoite, modelul acesta fiind, de fapt, prima semicursieră inventată.

Anul 1916 a fost unul revoluționar în istoria bicicletei, fiind anul înființării companiei Arnold & Schwinn, devenită din 1960 Schwinn Bicycle Company, una dintre cele mai mari companii producatoare de biciclete, precum și unul dintre sponsorii echipelor de curse cicliste.



În 1929 apare bicicleta Lindy, cu aripi la roti, numele ei venind de la americanul Charles Lindberg, primul om care a traversat cu avionul Oceanul Atlantic, în mai 1927. În 1933, Schwinn introduce camere speciale la pneuri, asemănătoare cu cele de la motociclete, bicicletele fiind accesibile aproape tuturor copiilor din America. Acum încep să apară bicicletele special făcute pentru copii de compania Sears, "Şoimul negru" fiind un model care până în 1950 a fost prezent pe piață a bicicletelor pentru cei mici. Tot compania Sears, în 1966, a deschis "epoca spațiului" în industria bicicletelor, mai ales cele pentru copii, modelele fiind tot mai aerodinamice, făcute din metale foarte ușoare (crom si aluminiu), vopsite în culorile roșu strălucitor - pentru băieți și albastru - pentru fete.

Între anii 1960 și 1970 apar și se dezvoltă bicicletele cu mai multe viteze, construite de compania Schwinn. Tot această firmă este printre primii creatori ai celebrului model pentru copii BMX, mai târziu înlocuit de mult mai performanta bicicleta Mountain Bike.

I. SCOPUL CONCURSULUI

- Promovarea unui mod de viaţă sănătos prin mişcare;
- Prevenirea producerii accidentelor de circulaţie în rândul elevilor, prin însuşirea corectă a regulilor de circulaţie şi respectarea acestora;
- Verificarea gradului de pregătire a elevilor în parcurgerea poligonului tehnico-aplicativ.

II. PROBELE CONCURSULUI

- Cunoaşterea regulilor de circulaţie, istoria bicicletei, modele de biciclete DHS – probă teoretică (chestionar tip grilă);
- Parcurgerea unui traseu cu bicicleta în poligon;

III. PARTICIPAREA LA CONCURS

La ediţia a IX - a, 2018 vor participa toate județele .

La concursul „CUPA DHS “, vor participa:

1. Elevi din clasele V-VIII, unde fiecare echipă va fi alcătuită din 4 membri, obligatoriu 2 băieţi şi 2 fete, după cum urmează:

- un băiat şi o fată din clasele V - VI;
- un băiat şi o fată din clasele VII - VIII;

Important: Un elev(ă) cu vârsta mai mică poate înlocui un elev(ă) de la clasă mai mare (ex: un băiat (fată) din clasa a IV poate fi înscris la clasa V-VI sau un băiat (fată) din clasa a V-VI poate fi înscris la clasa VII-VIII). Invers este exclus

Participarea la cele două probe ale concursului este obligatorie pentru toţi membrii echipei.

Echipa va fi însoţită de către un profesor (profesoară).

La toate etapele concursului, membrii echipei vor face parte, din aceeași unitate de învățământ.

Pentru stabilirea clasamentului final se vor lua în calcul rezultatele obţinute de către toţi membrii echipei.

Participarea la toate fazele concursului se va face pe bază de:

- tabel nominal semnat şi ştampilat de conducerea şcolii (cf. anexă);
- carnet de elev cu fotografia stampilata si viza anuala, sau alt document cu fotografie care să ateste identitatea concurentului.

IV. ORGANIZAREA CONCURSULUI

Se organizează de catre M.E.N. în parteneriat cu M.A.I.-I.G.P.R., FEDERAŢIA ROMÂNĂ SPORTUL PENTRU TOŢI, EUROSPORT DHS S.A., CRUCEA ROŞIE ROMÂNĂ, Primăriile locale, C.S. DHS SILVER FOX Deva şi Direcţiile Judeţene pentru Tineret şi Sport.

Etapele de desfăşurare:

Etapele judeţene se organizează de Inspectoratele Şcolare Judeţene în parteneriat cu Primăriile, Direcţiile Judeţene pentru Tineret şi Sport, Palatele Copiilor, Crucea Roșie și Asociaţiile Judeţene Sportul Pentru Toți şi se va desfăşura în oraşul reşedinţă de judeţ, începand cu ora 15,00 în locaţiile comunicate de organizatorii etapei naționale (pot participa un număr nelimitat de echipe - înscrierile se fac cu cel puţin 10 zile înaintea desfăşurării etapei judeţene la e-mail (inspectorul educativ din cadrul I.S.J.)

Important:

Organizatorii etapelor județene vor trimite prin mail către Ministerul Educației Naționale și sponsorului principal Eurosport DHS urmatoarele:

- poze cu toți participanții îmbrăcați cu tricourile organizatorilor; (min. 3)
- poze din timpul concursului; (min. 5)
- poze cu premierea locurilor 1,2,3; (min. 3)
- o filmare de min. 2 minute;
- anexele completate;

Etapa judeţeană se va premia de către sponsorii oficiali doar dacă , cu 10 zile înainte de data desfaşurării, sunt înscrise minim 10 echipe. Dacă sunt înscrise mai puţin de 10 echipe, se organizeaza concursul fără ca sponsorii oficiali sa acorde premii.

Etapa naţională se organizează de **M.E.N.** în parteneriat cu Primăria Municipiului ,Inspectoratul Şcolar Judetean, Palatul Copiilor, C.S. DHS Silver Fox Deva, Inspectoratul General al Poliţiei Române, Inspectoratul Judeţean de Poliţie, Federaţia Romană Sportul Pentru Toţi, Direcţia Judeţeană pentru Tineret şi Sport, Crucea Roşie, Asociatia Judeteana Sportul Pentru Toti, Eurosport DHS, (instituțiile si agenții economici din județul in care se desfășoară - finala)

Etapa nationala se va desfasura in perioada (conform C.A.E.N.) si vor participa echipele câştigătoare la etapele judeţene, în municipiul ....., (conform adresa M.E.N.)

Toti organizatorii vor face promovare locală a concursului: radio, ziar, tv, etc.

Detalii şi informaţii suplimentare se găsesc şi pe site-ul: www.dhsbike.ro

V. DESFĂŞURAREA CONCURSULUI

Organizatorii vor asigura, prin reprezentanţii lor, detaliile tehnice privind buna desfăşurare a concursului.

Coordonarea şi arbitrajul concursului la etapa naţională va fi asigurată de un juriu alcătuit din reprezentanţi ai M.E.N. , M.A.I.- I.G.P.R., F.R.S.P.T., EUROSPORT DHS S.A. şi C.S.DHS SILVER FOX Deva.

Organizatorii vor oferi premii şi cadouri tuturor participanţilor (elevi şi profesori).

Premierea participanţilor la etapa judeţeană va fi asigurată de către EUROSPORT DHS S.A., D.J.T.S., F.R.S.P.T. (doar in cazul in care participa cel putin 10 echipe), parteneri şi sponsori. Premierea participanţilor la etapa naţională va fi asigurată de către M.E.N., EUROSPORT DHS S.A., F.R.S.P.T, D.J.T.S., parteneri şi sponsori.

VI. DESCRIEREA PROBELOR

La fiecare proba a concursului, echipa poate acumula un număr de puncte de penalizare. Pe baza însumării punctelor de penalizare ale celor două probe urmând să se facă clasamentul general.

Echipa care va acumula cel mai mic număr de puncte de penalizare va ocupa primul loc în clasament şi va participa la etapa naţională a

concursului. În caz de egalitate de puncte de penalizare la primele trei locuri se va organiza o probă de departajare, constând în parcurgerea poligonului de către un singur membru al echipei, iar în cazul că egalitatea persistă se va relua proba de către un alt elev din echipă .

Cele două probe ale concursului se vor desfăşura în ordinea stabilită de organizatori.

Proba teoretică - Cunoaşterea regulilor de circulaţie, istoria bicicletei, modele de biciclete DHS

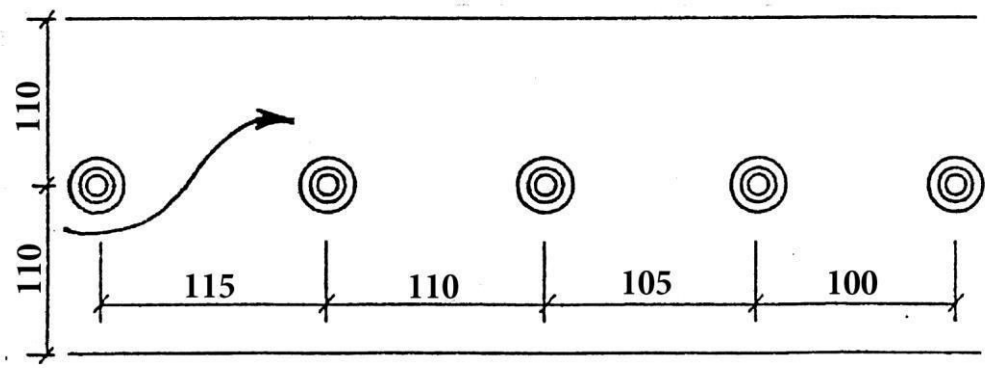
- Participarea la acestă probă se va face prin completarea de către fiecare echipă, a unui chestionar cu minim 10 întrebări, în 10 minute.
- Chestionarele vor fi întocmite de către C.S. DHS Silver Fox Deva împreună cu Palatul Copiilor Deva la etapa judeţeană şi naţională.
- Fiecare întrebare cu răspuns greşit sau fără răspuns va primi 5 puncte penalizare.
- Bibliografia necesară pentru proba teoretică, se va gasi pe site-ul organizatorilor : www.dhsbike.ro

Proba tehnica - Parcurgerea unui traseu de îndemânare cu bicicleta în poligon

Poligonul se va amenaja cu cele 9 obstacole prezentate în continuare.

Proba va fi susţinută individual de fiecare membru al echipei, care se va prezenta la start în ordinea înscrierii în tabelul de participare, având obligatoriu o bicicleta cu roţi de minim 24”(inch), fără modificări la sistemul de construcţie. Echipele care nu au acest tip de bicicletă vor primi bicicleta de la organizatori.

1. Slalom printre jaloane:



Cele 5 jaloane vor fi aşezate în linie dreaptă, la distanța măsurată din centrul conului (conform schiței) de 115 cm., 110 cm., 105 cm. și 100 cm., în ordine descrescătoare, pe sensul de deplasare şi vor fi mărginite de un marcaj lateral, situat la 110 cm. distanţă de o parte şi de alta a şirului de jaloane.

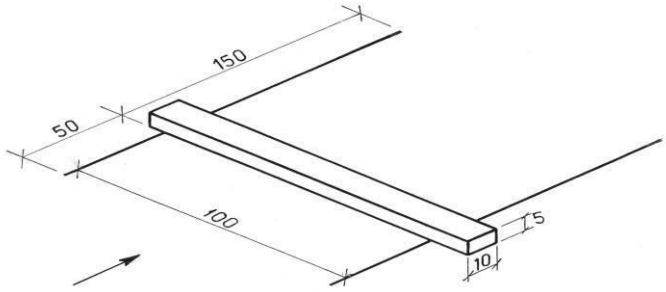
Concurentul va intra în slalom prin dreapta, ocolind jaloanele fără să le deplaseze.

Penalizări:

- intrarea prin stânga în slalom = 5 puncte.
- evitarea, doborârea sau deplasarea unui jalon = 5 puncte;
- evitarea, doborârea sau deplasarea a doua jaloane = 10 puncte, s.m.d.;
- depăşirea marcajului lateral = 5 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



2. Săritura:



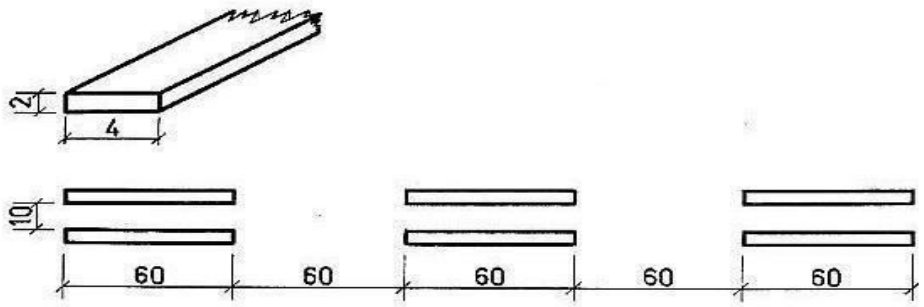
Concurentul trebuie să sară cu roata din faţă peste obstacolul format dintr-o bară prismatică cu lungimea de aproximativ 110 cm, lăţimea de 10 cm şi înălţimea de 5 cm, aşezată transversal pe un culoar cu lungimea de 200 cm şi lăţimea de 100 cm (conform schiţei), fără să atingă obstacolul sau să depăşească marcajul care delimitează culoarul.

Penalizări:

- atingerea obstacolului cu roata din faţă = 5 puncte;
- depăşirea marcajului lateral = 5 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



3. Trecerea printr-un coridor format din trei perechi de scândurele:



Scândurelele lungi de 60 cm. vor fi aşezate pe direcţia de deplasare, la 60 cm. o pereche de alta, lăţimea coridorului fiind de 10 cm.

În timpul trecerii prin coridor concurentul nu trebuie să deplaseze scândurelele sau să evite culoarul format din perechea de scândurele.

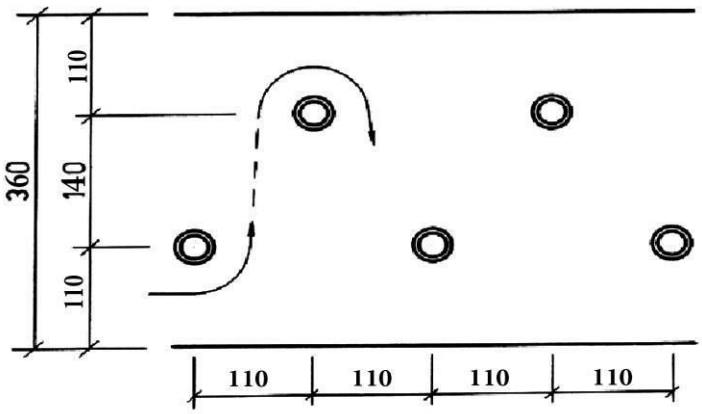
Penalizări:

- deplasarea unei scândurele = 5 puncte;
- deplasarea unei perechi de scândurele = 10 puncte;
- evitarea culoarului unei perechi de scândurele = 10 puncte;
- evitarea culoarului a două perechi de scândurele = 20 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



Prin evitarea culoarului perechii de scândurele se inţelege evitarea trecerii cu ambele roți ale bicicletei prin coridorul (intervalul) de 10 cm dintre două scândurele.

4. Slalom printre jaloane aşezate în zig zag:



Obstacolul este format din 5 jaloane, aşezate în zig-zag, pe două rânduri. Acestea vor fi mărginite la distanţa de 110 cm. de un marcaj lateral. Intervalul dintre cele două rânduri este de 140 cm., iar distanţa dintre două jaloane pe aceeaşi direcţie, distanța măsurată din centrul bazei jalonului(conform schiței) este de 110 cm.

Intrarea în slalom se va face prin dreapta primului jalon.

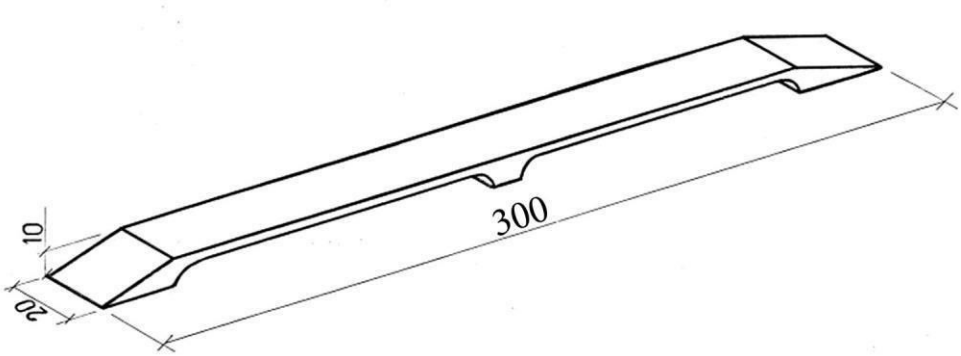
Penalizări:



- evitarea, doborârea sau deplasarea unui jalon = 5 puncte;
- evitarea, doborârea sau deplasarea a două jaloane = 10 puncte, s.m.d.;

- depăşirea marcajului lateral = 5 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.

5. Trecerea pe punte:



Puntea, aşezată la 10 cm de sol este formată dintr-o scândură cu lungimea de cel puţin 300 cm şi lăţimea de 20 cm.

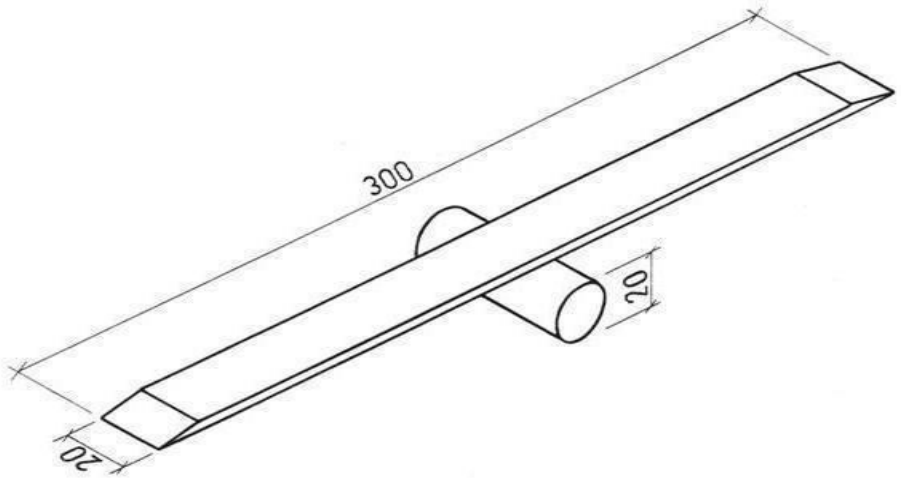
Concurentul trebuie să traverseze obstacolul de la un capăt la celălalt, fără să coboare cu bicicleta în lateral.



Penalizări:

- căderea de pe obstacol cu o roată = 5 puncte;
- căderea de pe obstacol cu ambele roţi = 10 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.

6. Cumpăna.



Obstacolul este format dintr-o scândură lungă de cel putin 300 cm şi lată de 20cm, aşezată pe un suport cilindric cu diametrul de 20 cm.

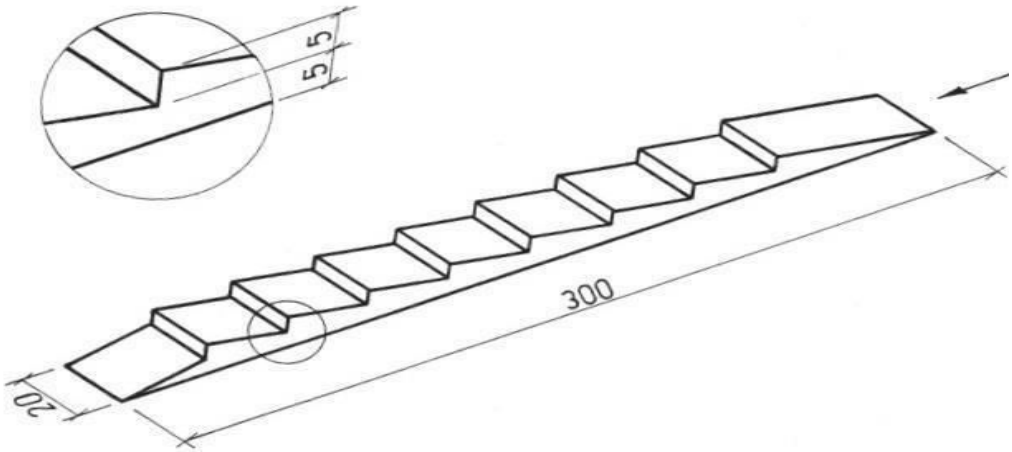
Concurentul trebuie să parcurgă întreaga lungime a scândurii fără să iasă cu bicicleta, înainte de capătul acesteia.

Penalizări:

- căderea de pe cumpănă cu o roată = 5 puncte;
- căderea de pe cumpănă cu ambele roţi = 10 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă =10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.



7. SCÂNDURA CU SUPRAFAŢA DENIVELATĂ (ZIMŢATĂ).



Obstacolul, cu lungimea de cel putin 300 cm şi lăţimea de 20 cm, are pe suprafaţa superioară aproximativ 7-9 profile tăiate asemănător unor dinţi de ferăstrău.

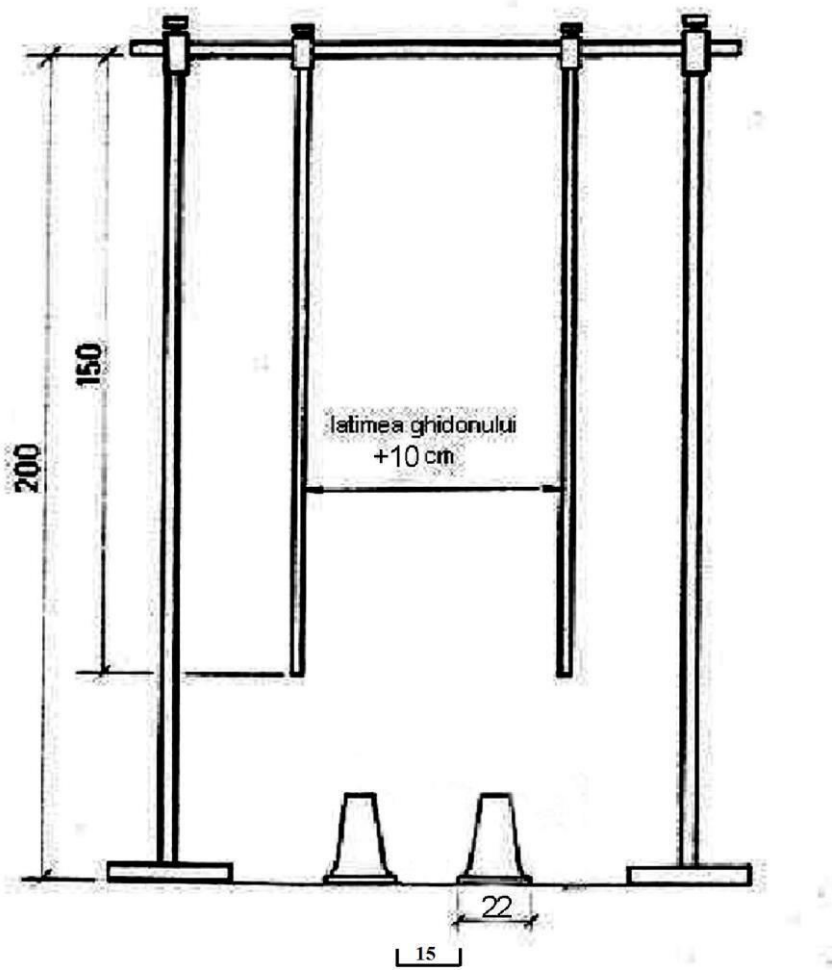
Concurentul trebuie să străbată obstacolul fără să coboare cu bicicleta înainte de capătul acestuia.



Penalizări:

- căderea de pe obstacol cu o roată = 5 puncte;
- căderea de pe obstacol cu ambele roţi = 10 puncte;
- atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
- atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea obstacolului = 50 puncte.

8. POARTĂ CU BARE MOBILE.



Concurentul trebuie să treacă printre cele două bare mobile fixate la o distanţă, între ele, egală cu lăţimea ghidonului bicicletei cu care se concurează, plus 10 cm, fără să le atingă.

De asemenea, concurentul va trebui să treacă şi printre cele două jaloane de la baza porţii, amplasate la 15 cm unul de altul (baza de jos), fără să le deplaseze.

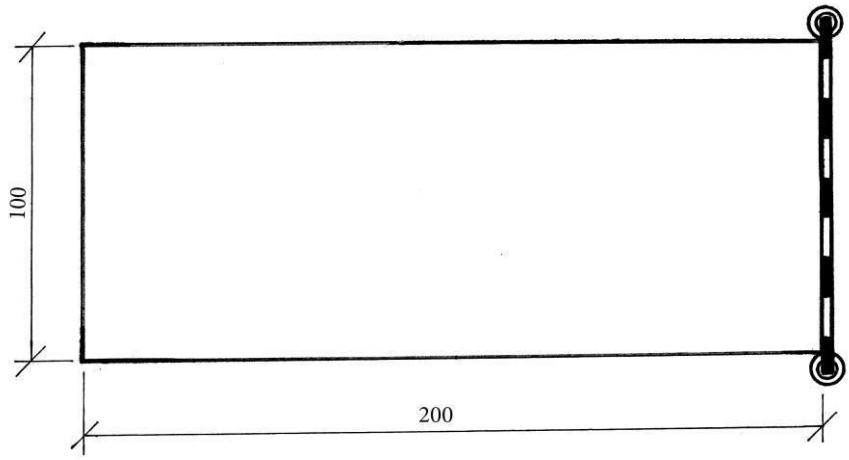


Penalizări:

● atingerea unei bare = 5 puncte;

● atingerea ambelor bare = 10 puncte;
● deplasarea unui popic = 5 puncte;
● deplasarea ambelor popice = 10 puncte;
● atingerea solului cu un picior = 5 puncte;
● atingerea solului cu ambele picioare = 10 puncte;
● căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
● evitarea probei = 50 puncte.

9. Spaţiul de oprire:



Spaţiul în care concurentul va trebui să oprească şi să coboare cu ambele picioare, fără a-l depăşi, are forma unui dreptunghi cu laturile de 100x200 cm. Pe latura opusă intrării în obstacol se află o stinghie având dimensiunile 2,5 x 5 x 110 cm, sprijinită pe doi suporţi, la o înălţime de aproximativ 35 cm faţă de sol, pe care concurentul va avea grijă să nu o doboare la oprire.



Penalizări:

- ieşirea din spaţiu cu o roată = 5 puncte;

- ieşirea din spaţiu cu ambele roţi = 10 puncte;
- doborârea stinghiei = 5 puncte
- ieşirea din spaţiu cu un picior = 5 puncte;
- ieşirea din spaţiu cu ambele picioare = 10 puncte;
- necoborârea ambelor picioare = 5 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea probei = 50 puncte.

DE REŢINUT:

- Ordinea amplasării obstacolelor în poligon va fi stabilită de juriu;
- distanţa minimă între obstacole va fi de minim 250 cm;
- Intoarcerea bicicletei pentru reluarea intrării în obstacol se penalizează cu 10 puncte;
- obstacolele deplasate ori doborâte de concurenţi în timpul probei, vor fi reaşezate după comunicarea punctelor de penalizare juriului, respectiv înaintea intrării următorului concurent;
- în cazul unei defecţiuni tehnice a bicicletei, apărute pe traseu, participantul va opri şi va anunţa verbal „defecţiune” pentru a fi reluată proba din punctul de start; În cazul în care juriul nu confirmă defecţiunea, concurentul va continua proba din locul opririi, primind o penalizare de 10 puncte.
- căderea de pe bicicletă se consideră atunci când ghidonul atinge solul;
- la terminarea probei, juriul va anunţa punctele de penalizare acumulate pentru fiecare concurent și totalul penalizărilor acumulate de întregul echipaj.

Notă:

1. La etapa finala concurentii pot participa numai cu biciclete DHS - cu roţi de minim 24”(inch), fără modificări la sistemul de construcţie. Echipele care nu au acest tip de bicicletă vor primi bicicleta de la organizatori.

2. În cazul unui număr mare de participanţi comisia de organizare poate decide eliminarea unor probe din poligon sau concurs;

3. In cazul neparticiparii la etapa finala a unei echipe, echipa(ele) unitatii scolare va/vor fi penalizata(e) cu 50 puncte/echipa la etapa judeteana din anul urmator.

Persoane de contact:

1. Marius Pantilimon	0722335157
2. e-mail	silverfoxdodi@yahoo.com
3. fax	0254221644
4. Florin Firescu	0763653510
5. Palatul Copiilor Deva	0254215720
6. Eurosport DHS	www.dhsbike.ro
7. Fona Gelu	0728285831