

MINISTERUL EDUCAȚIEI  
NATIONALE ȘI CERCETĂRII  
STIINTIFICE

MINISTERUL AFACERILOR  
INTERNE

C.S. DHS SILVER FOX DEVA

FEDERAȚIA ROMANĂ SPORTUL  
PENTRU TOȚI

## PALATUL COPIILOR DEVA



# REGULAMENTUL

CONCURSULUI NAȚIONAL

**„CUPA DHS”**

EDITIA a-VII-a 2016

## Istoria bicicletei



Interesanta poveste a bicicletei incepe acum aproape doua sute de ani, cand un baron german s-a gandit sa inventeze un mod mai simplu de a se deplasa.



Asa a aparut "masina mergatoare pe doua roti", apoi velocipedul si mai tarziu bicicleta, atat de utila si placuta. Utila mai ales pentru faptul ca, in unele tari ca Japonia si China, din cauza aglomeratiei si densitatii populatiei, este aproape imposibil sa circuli cu masina.



Citind in continuare o scurta istorie a bicicletei, veti afla cum s-a ajuns de la modelele de lemn, fara pedale, spite, lant, aparatoare sau alte accesorii, la bicicletele de curse performante si la cele de tip Mountain Bike, cu care "galopeaza" tinerii in ziua de azi.

1817 - Von Drais, un baron neamt, inventa prima bicicleta, sau prima "masina mergatoare", pentru a se deplasa mai repede pe aleile gradinii regale. Bicicleta avea doua roti egale, cu ghidon la cea din fata, si era construita toata din lemn. Dar, oare, fara pedale, lant si frane, cum se mergea pe ea? Foarte simplu: te sui ai, te impingeai cu picioarele in pamant, si-ti faceai vant, exact ca la trotinetele din zilele noastre. Doar ca bicicleta mergea cativa metri, dupa care impinsul cu picioarele trebuia repetat. Acest model - numit si "drezina", sau "cal de placere" - nu a avut prea mare succes, deoarece, din cauza ca era din lemn si ii zdruncina foarte tare pe cei ce incercau, nu se putea merge cu ea decat pe un drum foarte drept, fara denivelari. Si va dati seama ca acum aproape 200 de ani aceste drumuri nu prea existau, decat in gradinile palatelor sau in unele parcuri.

1865 - Apare velocipedul ("picioar iute" in traducere din limba latina), stramosul bicicletei. Facut tot din lemn, mai tarziu rotile fiind si din fier,

acest model a venit cu ceva nou: pedale fixate direct pe roata din fata, care era putin mai mare decat cea din spate. Nici aceasta inventie pe doua roti nu a incantat lumea, deoarece era la fel de incomoda ca si bicicleta baronului. Iar mersul pe un drum de tara sau pe unul pietruit era atat de neplacut, incat bicicletei de lemn cu pedale i s-a spus "zdruncinatorul de oase"!

1870 - 1890 - Bicicleta din lemn este inlocuita de cea construita in totalitate din metal, rotile fiind prevazute cu cauciucuri foarte tari. Avand pedalele fixate tot pe roata din fata, fara lant intre roti, noua inventie arata foarte ciudat: roata din fata, pe care era fixata si saua, era mult mai inalta in comparatie cu cea din spate. Si a devenit tot mai mare, pe masura ce constructorii si-au dat seama de un lucru foarte clar: cu cat era roata mai mare, cu atat se parcurgea o distanta mai lunga la fiecare pedalare. Aceasta masinarie a fost si prima care a purtat oficial numele de bicicleta. Modelul a fost o atractie intre anii 1880 - 1890, desi costa foarte mult - echivalentul salariului mediu al unui muncitor pe sase luni. Si nu numai ca era foarte scumpa, dar era si foarte periculoasa!

Toata greutatea fiind in partea din fata, la orice oprire brusca sau la lovirea rotii de o piatra, bicicleta se rasturna in fata. Iar cel ce mergea pe ea cadea de pe roata inalta exact in cap! De aceea, pentru mai multa siguranta, a fost inventata tricicleta cu roti inalte in spate, special construita pentru femei. Cu ea se plimbau insa si doctorii, preotii, sau oamenii mai bogati, deoarece le dadea un aer de superioritate si eleganta.

Mai tarziu, pentru a elimina riscul "caderii in cap", s-a inventat un nou model si mai interesant: bicicleta cu roata inalta in spate. Ambele modele nu au rezistat insa prea mult, deoarece in scurt timp s-a trecut din nou la cele doua roti egale, aparand in plus pedalele legate prin lant si pneuri in loc de cauciucuri. Proaspata inovatie, ce facea mersul mult mai confortabil, a fost adusa in 1887 de un medic veterinar irlandez, pe numele sau John Boyd Dunlop. Tot el a inventat doi ani mai tarziu pneurile pentru automobile, iar in 1890 a infiintat una dintre cele mai mari companii producatoare de pneuri din lume: DUNLOP. Revenind la bicicleta cu pneuri (pneul este format din cauciuc si camera, exact ca la bicicletele de azi), vorbim despre unul dintre modelele care a fost foarte apreciat la vremea lui. Astfel, femeile au trecut incet - incet de la fusta si corset la o imbracaminte mult mai lejera, pentru a putea merge mai comod cu bicicleta.

Tot in aceasta perioada s-a format "Liga americana a oamenilor pe roti", care exista si azi sub numele de "Liga Biciclistilor Americani".

Trecand in secolul douazeci, bicicleta nu a mai suferit mari schimbari fata de modelele dinainte. Au aparut, rand pe rand, suspensiile, mai intai la roata din fata, apoi la cea din spate. Apoi, in 1910, pe masura ce crestea cererea pentru bicicletele pentru curse, suspensiile s-au perfectionat, iar metalul greu din care era facut cadrul si tuburile a fost inlocuit de alte metale mult mai usoare. Mai mult, Iver Johnson, un constructor din statul american Massachusetts, a facut o bicicleta speciala pentru un ciclist celebru in acea vreme - englezul Major Taylor - sudand cele trei bare ale cadrului in forma de triunghi, pentru o mai mare rezistenta la traseele de concurs foarte denivelate. In plus, la comanda ciclistului, coarnele ghidonului au fost indoite, modelul acesta fiind, de fapt, prima semicursiera inventata.

Anul 1916 a fost unul revolutionar in istoria bicicletei, fiind anul infiintarii companiei Arnold & Schwinn, devenita din 1960 Schwinn Bicycle Company, una dintre cele mai mari companii producatoare de biciclete, precum si unul dintre sponsorii echipelor de curse cicliste.



In 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, in mai 1927. In 1933, Schwinn introduce camere speciale la pneuri, asemanatoare cu cele de la motociclete, bicicletele fiind accesibile aproape tuturor copiilor din America. Acum incep sa apara bicicletele special facute pentru copii de compania Sears, "Soimul negru" fiind un model care pana in 1950 a fost prezent pe piata bicicletelor pentru cei mici. Tot compania Sears, in 1966, a deschis "epoca spatiului" in industria bicicletelor, mai ales cele pentru copii, modelele fiind tot mai aerodinamice, facute din metale foarte usoare (crom si aluminiu), vopsite in culorile rosu stralucitor - pentru baieti si albastru - pentru fete. Intre anii 1960 si 1970 apar si se dezvoltă bicicletele cu mai multe viteze, construite de compania Schwinn. Tot aceasta firma este printre primii creatori ai celebrului model pentru copii BMX, mai tarziu inlocuit de mult mai performanta bicicleta Mountain Bike.

## I. SCOPUL CONCURSULUI

- Promovarea unui mod de viață sănătos prin mișcare;
- Prevenirea producerii accidentelor de circulație în rândul elevilor, prin însușirea corectă a regulilor de circulație și respectarea acestora;
- Verificarea gradului de pregătire a elevilor în parcurgerea poligonului tehnico-aplicativ.

## II. PROBELE CONCURSULUI

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

## III. PARTICIPAREA LA CONCURS

La ediția a VII - a, 2016 vor participa următoarele județe:  
Arad, Argeș, Bacău, Bistrita - Nasaud, Bihor, Brașov, București, Caras - Severin, Constanța, Cluj, Dolj, Dambovita, Galați, Hunedoara, Iasi, Mureș, Maramureș, Sibiu, Suceava, Satu-Mare, Timiș, Vaslui, Vâlcea.

La concursul „CUPA DHS”, vor participa:

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

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

**Important:** Un elev(ă) cu vârsta mai mică poate înlocui un elev(ă) de la clasa 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 toți membrii echipei.

Echipa va fi însoțită de către un profesor al școlii înscrise.

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

Pentru stabilirea clasamentului final se vor lua în calcul rezultatele obținute de toți membrii echipei.

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

- tabel nominal semnat și ștampilat de conducerea școlii (cf. anexă);
- carnet de elev cu fotografia ștampilată și viza anuală, sau alt document cu fotografie care să ateste identitatea concurentului.

## IV. ORGANIZAREA CONCURSULUI

Se organizează de către M.E.N.C.S. în parteneriat cu M.A.I.-I.G.P.R., FEDERAȚIA ROMÂNĂ SPORTUL PENTRU TOȚI, EUROSPORT DHS S.A., CRUCEA ROȘIE Română, Primăriile locale, C.S. DHS SILVER FOX Deva și Direcțiile Județene pentru Tineret și Sport.

Etapele de desfășurare:

etapele județene se organizează de Clubul Sportiv DHS Silver Fox Deva în parteneriat cu Primăriile, Inspectoratele Județene Școlare, Direcțiile Județene pentru Tineret și Sport, Palatele Copiilor și Asociațiile Județene Sportul Pentru Toți și se va desfășura în orașul reședință de județ, începând cu ora 15,00 în locațiile comunicate de organizatori (pot participa un număr nelimitat de echipe - înscrierile se fac cu cel puțin 5 zile înaintea desfășurării etapei județene la e-mail [silverfoxdodi@yahoo.com](mailto:silverfoxdodi@yahoo.com)

**Important:** Etapa județeană se va organiza doar dacă, cu 5 zile înainte de data desfășurării, sunt înscrise minim 10 echipe. Dacă sunt înscrise mai puține echipe se poate organiza concursul fără a se acorda premii.

- etapa națională se organizează de M.E.N.C.S. în parteneriat cu Primaria Municipiului Targoviste, Inspectoratul Școlar al Județului Dambovita, Palatul Copiilor Targoviste, C.S. DHS Silver Fox Deva, Inspectoratul General de Poliție Române, Inspectoratul Județean de Poliție Dambovita, Federația Română Sportul Pentru Toți, Direcția Județeană pentru Tineret și Sport Dambovita, Crucea Roșie Dambovita, Eurosport DHS, (participă echipele câștigătoare la etapa județeană) – în luna iulie, în municipiul Targoviste, conform calendarului competițional (cf.anexa)

Fiecare organizator va face promovare locală pentru concurs: radio, ziar, tv, etc..

Detalii și informații suplimentare se găsesc și pe site-ul: [www.dhsbike.ro](http://www.dhsbike.ro)

## V. DESFAȘURAREA CONCURSULUI

Organizatorii vor asigura, prin reprezentanții lor, detaliile tehnice privind buna desfășurare a concursului.

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

Organizatorii vor oferi premii și cadouri tuturor participanților (elevi și profesori).

Premierea participanților la etapa județeană va fi asigurată de către EUROSPORT DHS S.A., D.J.T.S., F.R.S.P.T., parteneri și sponsori.

Premierea participanților la etapa națională va fi asigurată de către M.E.N., EUROSPORT DHS S.A., F.R.S.P.T., D.J.T.S. Dambovită, parteneri și sponsori.

## VI. DESCRIEREA PROBELOR

La toate probele concursului, fiecare echipă 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 și va participa la etapa națională 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 desfășura în ordinea stabilită de organizatori.

### **Cunoașterea regulilor de circulație, istoria bicicletei, modele de bicicletă DHS – probă teoretică**

- Participarea la această 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 județeană și națională.
- Fiecare întrebare cu răspuns greșit sau fără răspuns va primi 5 puncte penalizare.
- Bibliografia necesară pentru proba teoretică, se va găsi pe site-ul organizatorilor : [www.dhsbike.ro](http://www.dhsbike.ro)

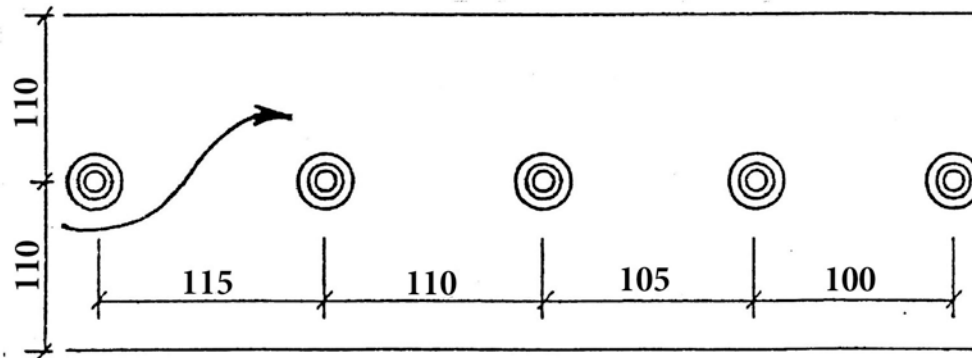
### **Parcurgerea unui traseu de îndemânare cu bicicleta în poligon**

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

Proba va fi susținută individual de fiecare membru al echipei, care se va prezenta la start în ordinea înscrierii în tabelul de participare, având obligatoriu o bicicletă cu roți de minim 24”(inch), fara modificari la sistemul de constructie. Echipele care nu au acest tip de bicicletă vor primi de la organizatori.



## 1. Slalom printre jaloane:



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

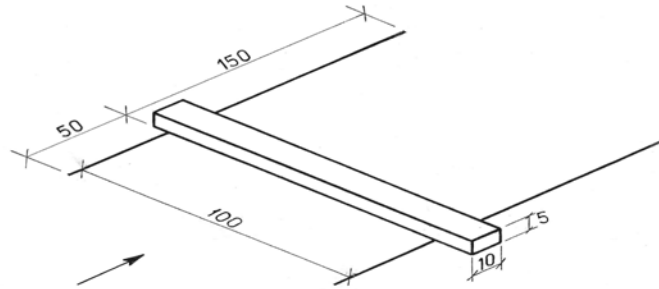
Concurentul va intra în slalom prin dreapta, ocolind jaloanele fără să le deplaseze.

### 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.;
- depășirea 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:



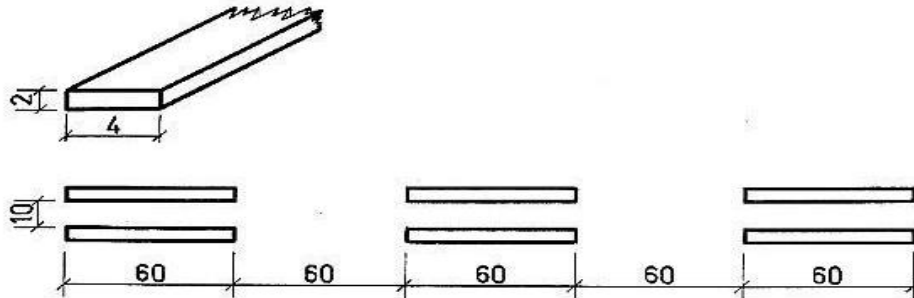
Concurentul trebuie să sară cu roata din față peste obstacolul format dintr-o bară prismatică cu lungimea de aproximativ 110 cm, lățimea de 10 cm și înălțimea de 5 cm, așezată transversal pe un culoar cu lungimea de 200 cm și lățimea de 100 cm (conform schiței), fără să atingă obstacolul sau să depășească marcajul care delimitează culoarul.

### Penalizări:

- atingerea obstacolului cu roata din față = 5 puncte;
- depășirea 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 așezate pe direcția de deplasare, la 60 cm. o pereche de alta, lățimea 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.

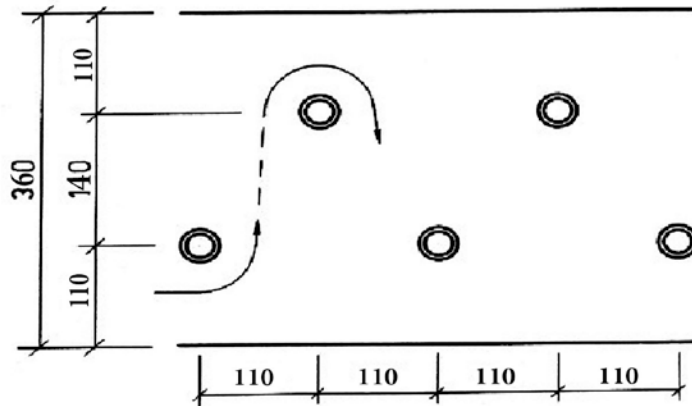
#### Penalizări:

- 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 înțelege evitarea trecerii cu ambele roți ale bicicletei prin coridorul (intervalul) de 10 cm dintre două scândurele.

#### 4. Slalom printre jaloane așezate în zig zag:



Obsatacolul este format din 5 jaloane, așezate în zig-zag, pe două rânduri. Acestea vor fi mărginite la distanța de 110 cm. de un marcaj lateral. Intervalul dintre cele două rânduri este de 140 cm., iar distanța dintre două jaloane pe aceeași direcție, distanța măsurată din centrul bazei jalonului (conform schitei) este de 110 cm.

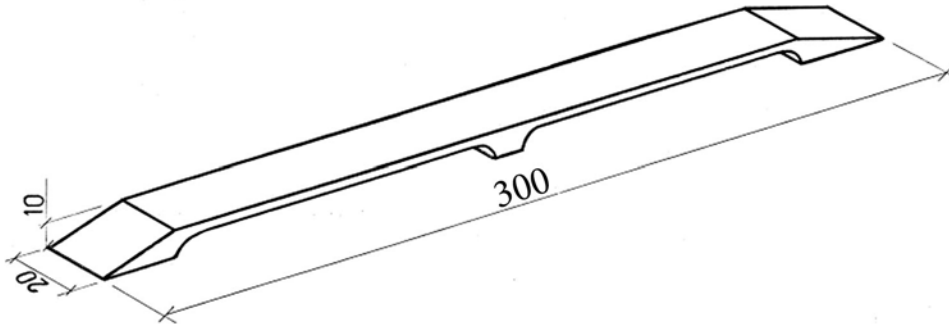
Intrarea în slalom se va face prin dreapta primului jalon.

#### Penalizări:

- evitarea, doborârea sau deplasarea unui jalon = 5 puncte;
- evitarea, doborârea sau deplasarea a două jaloane = 10 puncte, s.m.d.;
- depășirea 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, așezată la 10 cm. de sol este formată dintr-o scândură cu lungimea de cel puțin 300 cm. și lățimea de 20 cm.

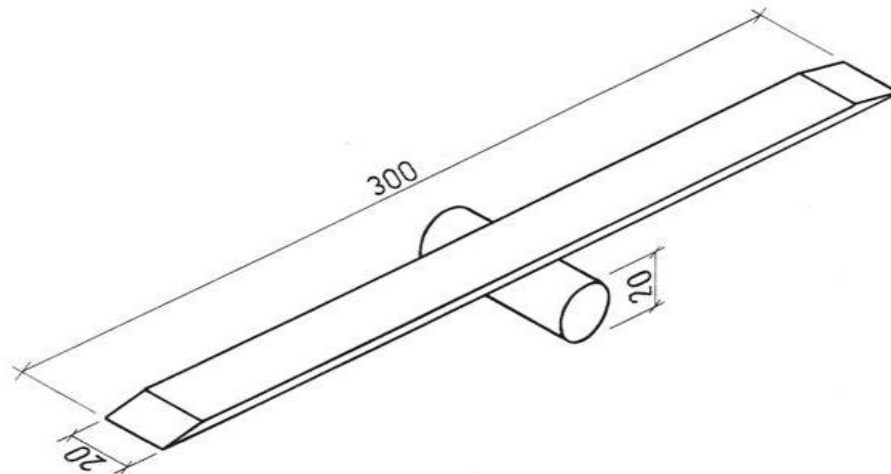
Concurentul trebuie să traverseze obstacolul de la un capăt la celălalt, fără să coboare cu bicicleta în lateral.

### Penalizări:

- căderea de pe obstacol cu o roată = 5 puncte;
- căderea de pe obstacol cu ambele roți = 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 puțin 300 cm și lată de 20cm, așezată pe un suport cilindric cu diametrul de 20 cm.

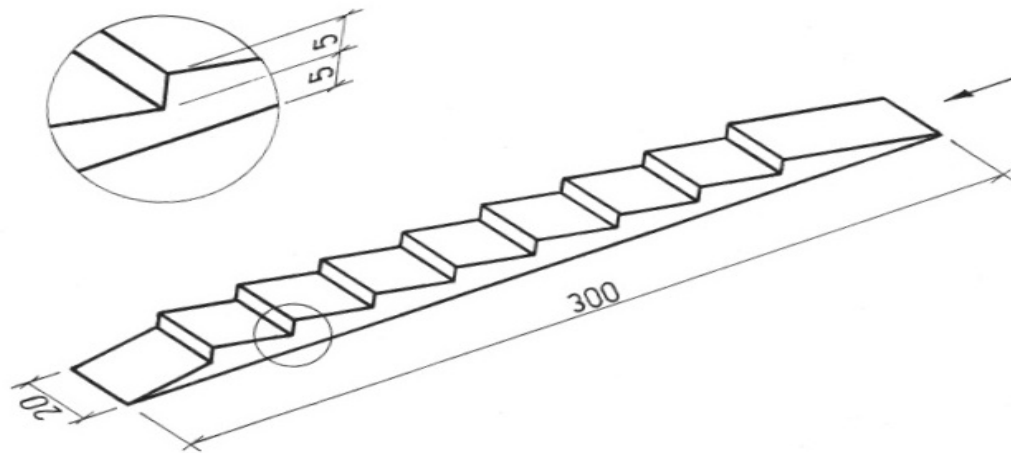
Concurentul trebuie să parcurgă întreaga lungime a scândurii fără să iasă cu bicicleta, înainte de capătul acesteia.

### Penalizări:

- caderea de pe cumpănă cu o roată = 5 puncte;
- caderea de pe cumpănă cu ambele roți = 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 SUPRAFAȚA DENIVELATĂ (ZIMȚATĂ).



Obstacolul, cu lungimea de cel puțin 300 cm și lățimea de 20 cm, are pe suprafața superioară aproximativ 7-9 profile tăiate asemănător unor dinți de ferăstrău.

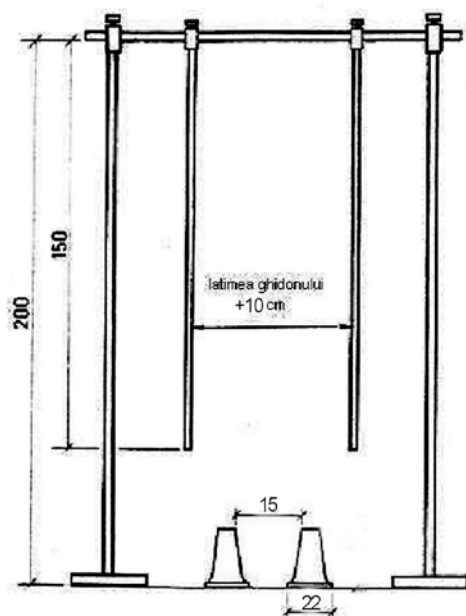
Concurentul trebuie să străbată obstacolul fără să coboare cu bicicleta înainte de capătul acestuia.

### Penalizări:

- căderea de pe obstacol cu o roată = 5 puncte;
- căderea de pe obstacol cu ambele roți = 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 distanță, între ele, egală cu lățimea ghidonului bicicletei cu care se concurează, plus 10 cm, fără să le atingă.

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

**Atentie schita gresita!**

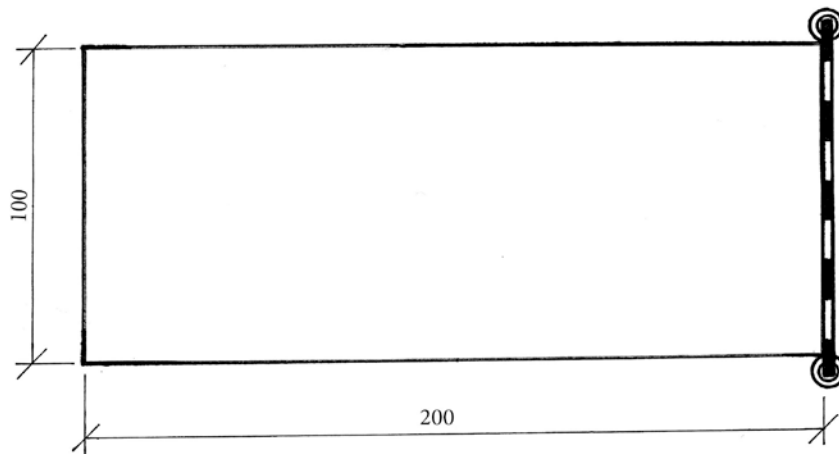
### Penalizări:

- 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. Spațiul de oprire:



Spațiul în care concurentul va trebui să oprească și să coboare cu ambele picioare, fără a-l depăși, 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 suportți, la o înălțime de aproximativ 35 cm față de sol, pe care concurentul va avea grijă să nu o doboare la oprire.

### Penalizări:

- ieșirea din spațiu cu o roată = 5 puncte;
- ieșirea din spațiu cu ambele roți = 10 puncte;
- doborarea stinghiei = 5 puncte
- ieșirea din spațiu cu un picior = 5 puncte;
- ieșirea din spațiu cu ambele picioare = 10 puncte;
- necoborarea ambelor picioare = 5 puncte;
- căderea de pe bicicletă = 10 puncte;
- evitarea probei = 50 puncte.



## **DE REȚINUT:**

- Ordinea amplasării obstacolelor în poligon va fi stabilită de juriu;
- distanța minimă între obstacole va fi de minim 250 cm;
- Întoarcerea bicicletei pentru reluarea intrării în obstacol se penalizează cu 10 puncte;
- obstacolele deplasate ori doborâte de concurenți în timpul probei, vor fi reșezate după comunicarea punctelor de penalizare juriului, respectiv înainte de intrarea următorului concurent;
- în cazul unei defecțiuni tehnice a bicicletei, apărute pe traseu, participantul va opri și va anunța verbal „defecțiune” pentru a fi reluată proba din punctul de start; În cazul în care juriul nu confirmă defecțiunea, 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 anunța punctele de penalizare acumulate pentru fiecare concurent și totalul penalizărilor acumulate de întregul echipaj.

**Notă:** În cazul unui număr mare de participanți comisia de organizare poate decide eliminarea unor probe din poligon sau concurs.

## **Persoane de contact:**

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 1. Marius Pantilimon     | 0722335157   |
| 2. e-mail                | <a href="mailto:silverfoxdodi@yahoo.com">silverfoxdodi@yahoo.com</a> |
| 3. fax                   | 0254221644   |
| 4. Florin Firescu        | 0763653510   |
| 5. Palatul Copiilor Deva | 0254215720   |
| 6. Eurosport DHS         | <a href="http://www.dhsbike.ro">www.dhsbike.ro</a>                   |
| 7. Todea Sebastian       | 0721101684   |