



Ture cicliste

în anul universitar

2014-2015

Un ghid ilustrat

CUPRINS

Regulament de funcționare

SocioUVT Velo Club Student Challenge

Descrierea turelor cicliste:

Socio Velo Tura 1: **Welcome (back) to school** (Uzina de Apă – Podul Modoș)

Socio Velo Tura 2: **Pedalare până la Casa Baraj** (Timișoara – Sânmihaiu Român)

Socio Velo Tura 3: **Pe două roți, în lumea străbunicilor** (Muzeul Satului – Acumulare Dumbrăvița)

Socio Velo Tura 4: **Pe urmele măștii Marelui Șaman** (Timișoara-Uivar-Otelec)

Socio Velo Tura 5: **Lunca Timișului și Mănăstirea Șag** (Timișoara – Șag)

Socio Velo Tura 6: **Arboretumul Bazoș** (Timișoara – Bazoșu Nou)

Socio Velo Tura 7: **Hoinari pe coclauri bănățene** (Timișoara – Herneacova)

Socio Velo Tura 8: **Povestea Satului Rotund** (Charlottenburg)

SocioUVT Velo Club&Friends

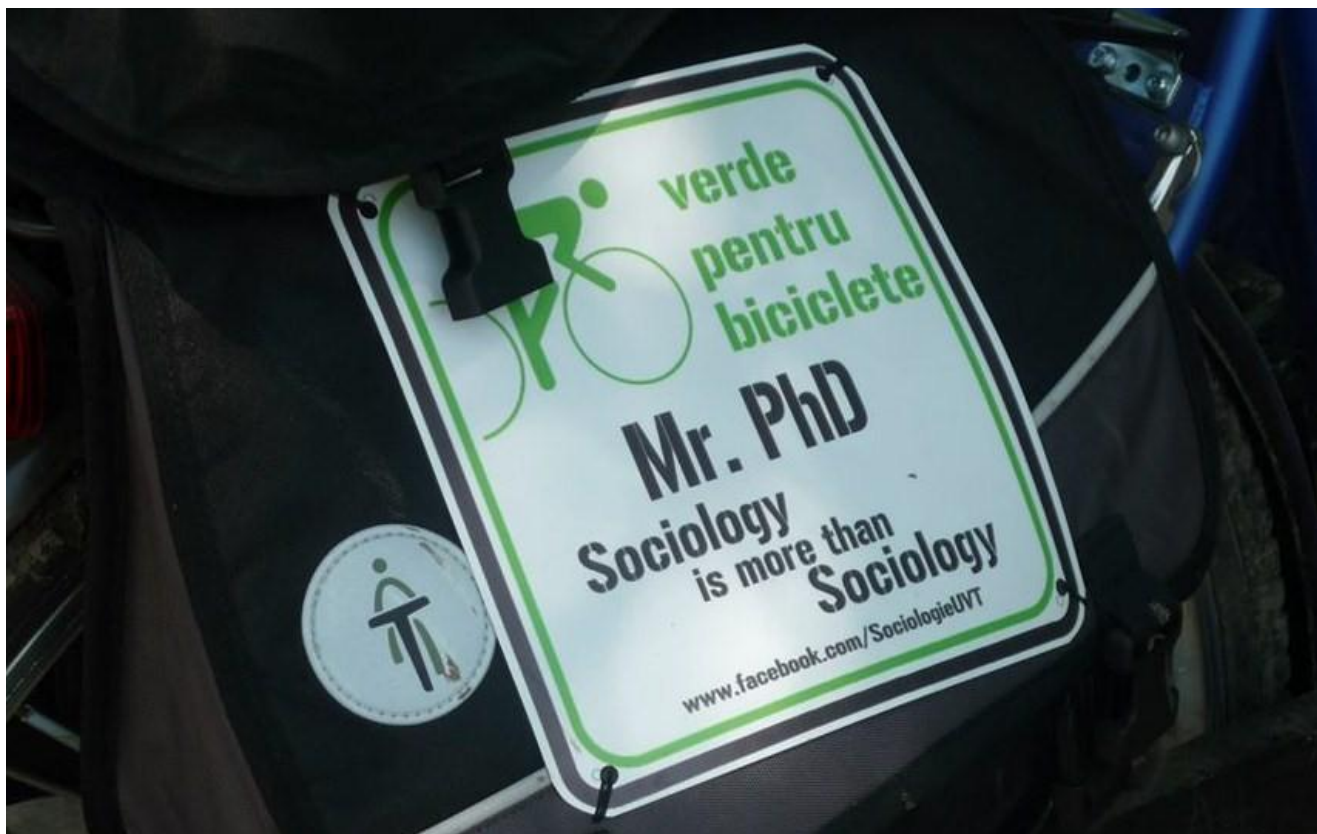
Un biciclist echipat e un biciclist fericit!

Despre alimentație în turele cicliste.



SocioUVT Velo Club, înființat în iunie 2013, adună în jurul său studenți și cadre didactice din cadrul Departamentului de Sociologie (și nu numai), Universitatea de Vest din Timișoara. Ne unește pasiunea comună pentru biciclete și pentru ieșirile în natură, în împrejurimile orașului în care studiem și muncim. Pe lângă faptul că **facem mișcare și socializăm, ne formăm ca echipă și demonstrăm că:**

... sociologia este mai mult decât sociologie.



Coordonatorii SocioUVT Velo Club:



Lector univ.dr. Laurențiu Țîru



Conf.univ.dr. Sorin Pribac



Suntem o echipă de amatori. Nu ne întrecem, nu facem sprinturi, singura competiție (în rândul studenților de la Sociologie și Resurse umane) - Socio UVT Velo Club Student Challenge - constă în acumularea a cât mai mulți kilometri pe parcursul întregului an universitar.



Regulament de funcționare

Cap.1 Denumire și caracteristici.

Art.1. Socio UVT Velo Club a luat ființă la data de 1 mai 2013, prin libera asociere a cadrelor didactice și studenților și va funcționa pe termen nedeterminat în cadrul Departamentului de Sociologie, Facultatea de Sociologie și Psihologie, Universitatea de Vest din Timișoara.

Art.2. Clubul de ciclism **Socio UVT Velo Club** nu are scop patrimonial, este apolitic, non-profit și acționează în beneficiul membrilor săi, a imaginii Departamentului de Sociologie și a Universității de Vest din Timișoara.

Art. 3. Socio UVT Velo Club se bazează în organizarea și funcționarea sa pe principiile: implicării și cooperării, voluntariatului, prieteniei, respectului și sprijinului reciproc, transparenței, echității, competenței, responsabilității, principialității, inițiativei, respectului diversității culturale, precum și a interculturalității.

Art. 4. Socio UVT Velo Club are siglă proprie:

Sigla Socio UVT Velo Club este reprezentată de imaginea unei foi de angrenaj de bicicletă, în interiorul căreia se află sigla Universității de Vest din Timișoara și inscripția cu negru pe fond alb, SocioUVT VELO CLUB.

Cap.2 Scopul și obiectivele clubului

Art.5. Socio UVT Velo Club are ca scop principal promovarea mersului pe bicicletă, privit ca mijloc de recreere, mijloc ecologic de transport, organizarea și practicarea ciclismului, dezvoltarea durabilă și protecția mediului, implicarea socială, promovarea activităților de timp liber a studenților.

Art.6. Pentru atingerea scopului său, **Socio UVT Velo Club** își propune următoarele obiective:

- a. creșterea numărului de utilizatori ai bicicletei în rândul studenților și lărgirea spectrului ei de folosire;
- b. îmbunătățirea organizării și apărarea intereselor utilizatorilor bicicletei;
- c. sprijinirea acțiunilor care au ca scop realizarea de infrastructuri necesare promovării mersului pe bicicletă;
- d. organizarea de acțiuni de timp liber pentru studenți, referitoare la ciclism, cu precădere ciclismul de șosea, mountain bike și cicloturism;
- e. promovarea ideilor ecologice, a protecției mediului și a dezvoltării durabile în general;
- f. promovarea turismului rural și a dezvoltării comunitare rurale;
- g. promovarea transportului durabil;
- h. îmbunătățirea organizării activităților extra-curriculare și recreative ale studenților;
- i. alte obiective ce contribuie la promovarea acțiunilor destinate studenților, la implicarea socială și la dezvoltarea societății civile.

Art.7. Mijloacele prin care **Socio UVT Velo Club** urmărește atingerea scopului și a obiectivelor sale sunt:

- a. cooperarea cu alte asociații și organizații pentru realizarea de activități comune scopului clubului;
- b. organizarea de acțiuni (colocvii, conferințe, ateliere) precum și alte activități de sensibilizare a studenților;
- c. editarea și publicarea de hărți, ghiduri, broșuri, afișe, pliante, articole informative potrivit scopului clubului;
- d. formarea unor baze de date specifice obiectului de activitate (teze de licență/disertații și lucrări științifice, articole și publicații, documentare, colecții, albume etc.);
- e. realizarea/menținerea/distribuirea de materiale informative de promovare și de identitate ale clubului și Departamentului de Sociologie, sub formă tipărită și în mediul electronic;
- f. colaborarea cu mass-media pentru promovarea imaginii și acțiunilor clubului;
- g. dezvoltarea și promovarea turismului ecologic, ce folosește mijloace nepoluante de deplasare, precum turismul ce folosește bicicleta ca mijloc de deplasare (cicloturism) și alte forme nepoluante de turism;
- h. organizarea de ture de investigare a accesibilității cicloturistice a căilor de comunicație (în special a celor din zonele de pădure și turistice sau cu potențial turistic din împrejurimile municipiului Timișoara și a județului Timiș), precum și editarea de publicații pentru informare;
- i. încurajarea folosirii bicicletei în oraș în scopuri utilitare și recreative;
- j. desfășurarea și promovarea de activități cu caracter cultural, artistic, educativ, de învățământ, științific, sportiv și turistic, având ca scop favorizarea cunoașterii, promovării și formării unei mentalități ecologice în rândul studenților;
- k. organizarea de excursii, drumeții, ture, pentru vizitarea unor obiective naturale, culturale și istorice;

- I. monitorizarea existenței, stării, condițiilor și calității serviciilor turistice (cazare, masă, ghidaj, informații) oferite de diverse structuri.

Cap. 3 Membrii

Art.8. Membrii sunt persoane fizice, cu precădere studenți la programele care funcționează în cadrul Departamentului de Sociologie, din cadrul Facultății de Sociologie și Psihologie, Universitatea de Vest din Timișoara, care împărtășesc principiile prezentului Regulament și care subscriu scopului și obiectivelor **Socio UVT Velo Club**.

Art.9. Pentru dobândirea calității de **membru activ**, sunt necesare următoarele cerințe:

1. deținerea unei biciclete;
2. completarea unei cereri de adeziune;
3. studii (de licență, master, doctorat) în derulare la unul din programele Departamentului de Sociologie, Facultatea de Sociologie și Psihologie, Universitatea de Vest din Timișoara.

Art.10. Membrii activi ai **Socio UVT Velo Club** au următoarele drepturi:

1. să participe la toate turele cicliste organizate de către **Socio UVT Velo Club**;
2. să participe la competiția anuală Socio UVT Velo Club Student Challenge;
3. să beneficieze în mod gratuit de unele facilități sau produse specifice ciclismului în limita resurselor clubului (ex: stickere, tricouri, piese, reparații etc.);
4. să beneficieze în mod gratuit de acces la toate serviciile informatice aferente **Socio UVT Velo Club** (website, facebook etc.);
5. să se retragă liber din **Socio UVT Velo Club**.

Art.11. Membrii activi ai **Socio UVT Velo Club** au următoarele obligații generale:

1. să respecte Regulamentul Intern;
2. să activeze permanent pentru realizarea scopului și obiectivelor clubului;
3. să cunoască și să respecte, în turele organizate de club, prevederile legale privitoare la circulația bicicliștilor pe drumurile publice (**Anexa 1**).

Art.12. Încetarea/pierderea calității de membru are loc în următoarele condiții:

1. Retragere;
2. Dacă în decurs de un an, un membru al clubului nu participă la evenimentele și acțiunile organizate de **Socio UVT Velo Club**, acesta va fi exclus automat.
3. În caz de comportament necivilizat sau nerespectarea mediului înconjurător, consumul de droguri sau abuzul de alcool în cadrul activităților desfășurate de **Socio UVT Velo Club**, discriminările pe baze rasiale,

religioase sau sexuale, nerespectarea îndrumărilor coordonatorilor de ture cicliste, precum și alte activități imorale, ilegale sau care contravin scopurilor și intereselor clubului.

4. Comiterea unui prejudiciu moral sau de imagine care nu poate fi reparat în condiții normale duce la excluderea membrului fără drept de reînscrisere.

Art. 13. Pentru obținerea statutului de **membru simpatizant** al **Socio UVT Velo Club**, vor fi îndeplinite doar condițiile prevăzute la Art. 9, alin. 1 din prezentul Regulament. Membrii simpatizanți beneficiază de drepturile prevăzute la Art. 10, alin. 1, 3 și 4 din prezentul Regulament. Membrii simpatizanți sunt obligați să respecte prevederile Art. 11, alin. 1 și 3 ale Regulamentului intern.

Anexa 1

Reglementări legislative privind circulația bicicliștilor pe drumurile publice

(Extrase din Noul Cod Rutier - OUG 195/2002, actualizat în 2014)

Art. 14. – În circulația pe drumurile publice bicicleta trebuie să fie:

- a) prevăzută cu dispozitiv de frânare eficace;
- b) prevăzută cu un sistem adecvat, funcțional, de direcție;
- c) dotată cu sistem de avertizare sonoră; se interzic echiparea și folosirea sistemelor de avertizare sonoră specifice autovehiculelor;
- d) echipată în față cu lumină de culoare albă sau galbenă, iar în spate cu lumină de culoare roșie și cu cel puțin un dispozitiv fluorescent-reflectorizant, vizibil, de aceeași culoare;
- e) echipată cu elemente sau dispozitive care, în mișcare, formează un cerc continuu, fluorescent-reflectorizant de culoare portocalie fixate pe spițele roților.

Art. 15. – Remorca atașată unei biciclete trebuie să fie echipată, în partea din spate, cu un dispozitiv fluorescent-reflectorizant de culoare roșie, iar dacă lumina din spate a bicicletei este obturată de remorcă, aceasta trebuie să fie echipată și cu o lumină de culoare roșie.

Art. 41 – (3) Dacă un drum este prevăzut cu o pistă specială destinată circulației bicicletelor, acestea vor fi conduse numai pe pista respectivă.

Art. 100. – Vehiculele trebuie conduse numai pe drumurile, părțile carosabile, benzile sau piste stabilite pentru categoria din care fac parte. În cazul în care pe drumurile publice nu sunt amenajate benzi sau piste

speciale pentru biciclete, acestea pot fi conduse și pe acostament în sensul de mers, dacă circulația se poate face fără pericol.

Art. 142. – Se interzice oprirea voluntara a vehiculelor:

k) pe pistele obligatorii pentru pietoni și/sau bicicliști ori pe benzile rezervate unor anumite categorii de vehicule, semnalizate ca atare;

Art. 160. + (1) Bicicletele, atunci când circula pe drumul public, trebuie conduse numai pe un singur rând.

(3) Dacă pe direcția de deplasare există o pistă pentru biciclete, semnalizată ca atare, bicicliștii sunt obligați să circule numai pe această pistă. Se interzice circulația altor participanți la trafic pe pista pentru biciclete.

(4) Se recomandă ca, în circulația pe drumurile publice, biciclistul să poarte cască de protecție omologată.

Art. 161. – (1) Se interzice conducătorilor de biciclete:

a) să circule pe sectoarele de drum semnalizate cu indicatorul având semnificația “Accesul interzis bicicletelor”;

b) să învețe să conducă biciclete pe drumurile intens circulat;

c) să circule pe trotuare, cu excepția cazului când pe acestea sunt amenajate piste speciale destinate lor;

d) să circule fără a ține cel puțin o mână pe ghidon și ambele picioare pe pedale;

e) să circule în paralel, cu excepția situațiilor când participă la competiții sportive organizate;

f) să circule în timp ce se află sub influența alcoolului, a produselor ori substanțelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora;

g) să se țină de un vehicul aflat în mers ori să fie remorcat de un alt vehicul sau împins ori tras de o persoană aflată într-un vehicul;

h) să transporte o altă persoană, cu excepția copilului până la 7 ani, numai dacă vehiculul are montat în față un suport special, precum și a situației când vehiculul este construit și/sau echipat special pentru transportul altor persoane;

i) să circule pe partea carosabilă în aceeași direcție de mers, dacă există o cale laterală, o potecă sau un acostament practicabil, ce poate fi folosit;

j) să transporte sau să tragă orice fel de obiecte care, prin volumul ori greutatea lor, stânjenesc sau periclitează conducerea vehiculului ori circulația celorlalți participanți la trafic;

k) să circule pe aleile din parcuri sau din grădini publice, cu excepția cazurilor când nu stânjenesc circulația pietonilor;

l) să circule pe timp de noapte sau când vizibilitatea este redusă, fără să îndeplinească condițiile prevăzute la art. 14 și 16;

m) să circule atunci când partea carosabilă este acoperită cu polei, gheață sau zăpadă;

n) să circule cu defecțiuni tehnice la sistemele de frânare sau cu un vehicul care nu este prevăzut cu avertizor sonor;

o) să traverseze drumurile publice, pe trecerile destinate pietonilor, în timp ce se deplasează pe bicicletă;

p) să circule pe alte benzi decât cea de lângă bordură sau acostament, cu excepția cazurilor în care, înainte de intersecție, trebuie să se încadreze regulamentar pentru efectuarea virajului la stânga;

r) să circule fără a purta îmbrăcăminte cu elemente fluorescent-reflectorizante, de la lăsarea serii până în zorii zilei sau atunci când vizibilitatea este redusă;

s) să conducă vehiculul fără a menține contactul roților cu solul.

(2) Pe timpul circulației pe drumurile publice, conducătorii de biciclete sunt obligați să aibă asupra lor actul de identitate.

SocioUVT Velo Club Student Challenge

Socio-velo turele dintr-un an universitar însumează aproximativ 400 de kilometri. **SocioUVT Velo Club Student Challenge** este o competiție la care pot participa membrii activi ai Clubului, cu condiția să fie studenți/masteranzi/doctoranzi la unul din programele academice care se desfășoară sub egida Departamentului de Sociologie, Facultatea de Sociologie și Psihologie, Universitatea de Vest din Timișoara.

Există următoarea provocare: primilor trei studenți/studente care au acumulat cel mai mare număr de km parcurși exclusiv în celor 8 Socio-velo ture care au loc într-un an academic, li se acordă, în ordinea descrescătoare a punctelor (kilometrilor parcurși) următoarele:

Locul I: Cupa și Diploma SocioUVT Velo Club Student Challenge, pentru anul în curs, articole de ciclism și un pachet de cărți;

Locul II: Diploma SocioUVT Velo Club Student Challenge și un pachet de cărți;

Locul III: Diploma SocioUVT Velo Club Student Challenge, o carte și un DVD.

După fiecare tură, organizatorii fac public clasamentul general!

Spor la pedalat! Distracția o includem în pachet!



Universitatea de Vest – Malul canalului Bega în amonte până la pasarela de pe strada Albăstrelelor - în aval până la Podul Mодоș și retur în amonte până la Universitatea de Vest

	18 km		Toate tipurile de bicicletă
	1 oră 30'		0 lei
Dificultate:			

**Socio Velo Tura 1
"Welcome (back)
to school"**





Uzina de Apă (Hidrocentrala), construită după planurile lui Székely László, a fost pusă în funcțiune la 3 mai 1910. Are în dotare turbine Ganz, de 600 CP, care sunt și azi funcționale.



Palatul (Băile) Neptun a fost construit între anii 1912-1914, după planurile arhitectului Székely László. Inițial purta denumirea de "Hungaria" și înlocuia vechile băi turcești din cartierul Fabric. Este o construcție în stil Seccesion vienez.



Palatul Aladar Kudelich (Palatul Ancora). Edificiu în stilul arhitecturii 1900, construit între 1901 și 1902. Vis-a-vis se află fostul Hotel Royal (Palatul Karl Weisz) (1909-1910)








Turnul de Apă din Josefin, construit în 1914, după planurile lui Székely László. Are 52 m înălțime. Rolul său a fost acela de a compensa consumul maxim de apă al orașului în perioada interbelică. Are un "corespondent" mai mare în Fabric, construit în 1912. În stânga se observă și Pasarela pietonală Gelu (1949).

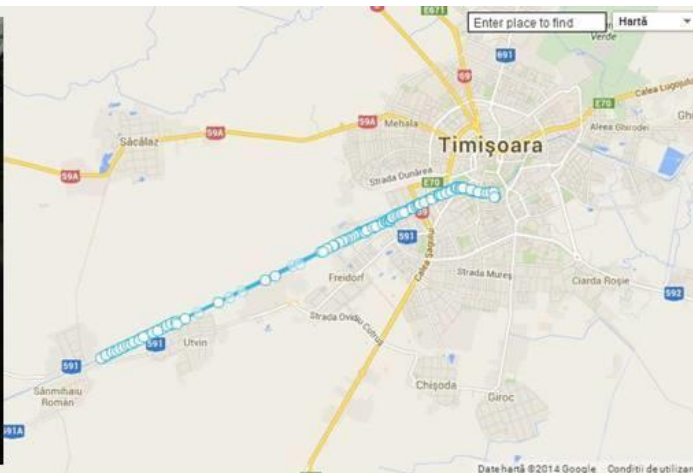
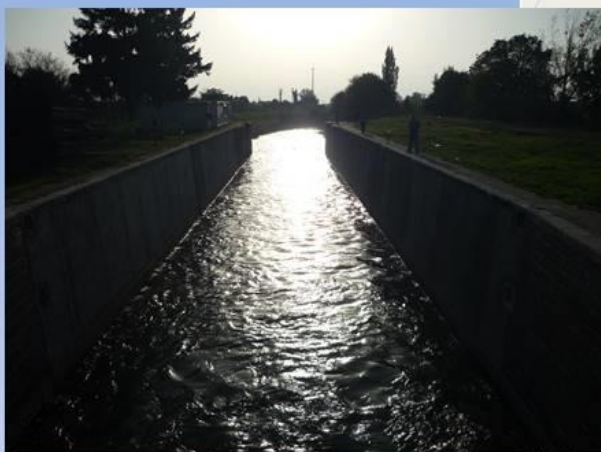




Universitatea de Vest – Malul canalului Bega în aval până la barajul de la Sânmihaiu Român - Universitatea de Vest

	25 km		Toate tipurile de bicicletă
	2 ore		0 lei
Dificultate:			

SOCIO VELO TURA 2 „Pedalare până la <Casa Baraj>”



Canalul Bega are o lungime totală de 116 km, 44 km pe teritoriul României și 72 km pe teritoriul Serbiei. Bega izvorăște în Munții Poiana Ruscă și are doi afluenți: Bega Luncani și Bega Poieni. La Margina se unesc cei doi afluenți formând râul Bega.

Construcția canalului Bega a început în anul 1728, în timpul guvernării contelui Mercy. În noiembrie 1732 este atestată navigarea primei ambarcațiuni pe Bega (primul canal navigabil construit pe teritoriul actual al României), de la Timișoara (Portul Iosefin) la Pancevo, pe ruta Bega – Tisa – Dunăre.

Avea o importanță covârșitoare pentru economia regiunii, atât datorită transportului de mărfuri, cât și al pasagerilor. În 1944 pe Bega călătoriseră 500.000 de pasageri. Zilele de marți și joi fiind zile de târg la Timișoara, numeroși mici producători din satele adiacente canalului Bega veneau în oraș pe calea apei pentru a-și vinde produsele. De asemenea, încă din 1744 exista un ordin prin care fiecare comună riverană era obligată să întrețină malurile canalului.



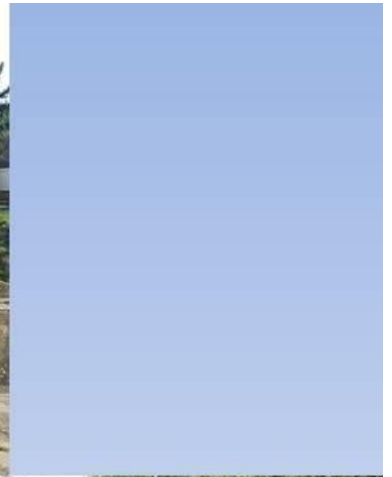
Satul **Utvin** a fost în posesia lui Iancu de Hunedoara la 1456. În anul 1555, comitele de Timișoara a anexat Utvinul Cetății Timișoara.



Localitatea Sânmihaiu Român a fost atestată în anul 1333 ca și *Sanctus Michael* într-o serie de documente papale.

La Sânmihaiu Român este amenajată Ecluză nr. 1 pe Bega, la 7,3 km de Podul Mодоș din Timișoara. Are 70 m lungime și 10 m lățime. „Casa Baraj” a fost construită în secolul al XIX-lea, fiind declarat monument istoric.





Universitatea de Vest – Pista Bega în amonte –
 Uzina de Apă – Muzeul Satului Bănăţean –
 Universitatea de Vest

SOCIO VELO TURA 3 „Pe două roţi, în lumea străbunicilor”

	15 km		Toate tipurile de bicicletă
	3 ore		Bilet de intrare Muzeul Satului Bănăţean: 4,5 lei
Dificultate:			





După vizitarea Muzeului Satului Bănățean, opțional, tura poate fi prelungită fie printr-o vizită la Grădina Zoologică ...

... fie printr-o plimbare prin Pădurea Verde, pe unul din traseele amenajate aici, până la Acumularea Dumbrăvița.





UVT - Podul Modoș - Utvin – Sânmihaiu Român – Uivar - retur

Socio-velo tura **4**:
Timișoara-Uivar
“Pe urmele Măștii
marelui șaman”

	54 km		Toate tipurile de bicicletă
	3 ore		0 lei
Dificultate:			

- Pe pista de cicloturism Timișoara-Zrenjanin -

0 pedalare lejeră, pe o distanță semnificativă, cu pauze de odihnă planificate sau la cerere. Vom parcurge distanța până la Uivar exclusiv pe pista de cicloturism. Ne bucurăm de natură, de obiectivele cultural-istorice, de liniște și de aerul curat (după ce ne îndepărtăm de Timișoara).





La Utvin traversăm Bega pe podul proaspăt renovat și ne continuăm plimbarea pe malul drept, până la Sânmihaiu Român.



Prima oprire o vom face la Ecluză numărul 1 de la Sânmihaiu Român, cunoscută sub numele de „Casa Baraj”.

Ecluză nr. 1 de pe Bega, situată la 7,3 km de Podul Mодоș din Timișoara are 70 m lungime și 10 m lățime. „Casa Baraj” a fost construită în secolul al XIX-lea, fiind declarată monument istoric al tehnicii. Aici este amenajat și un popas pentru cicloturiști.

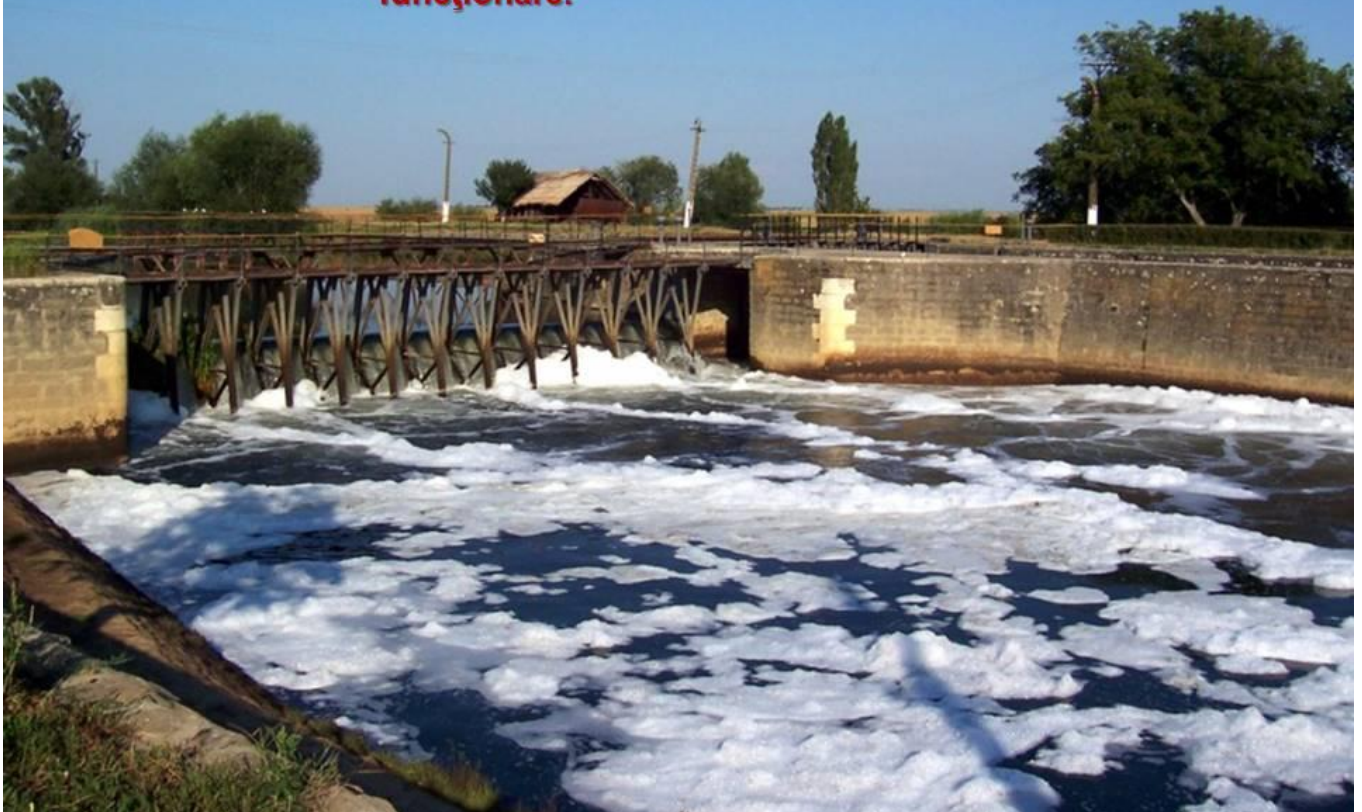


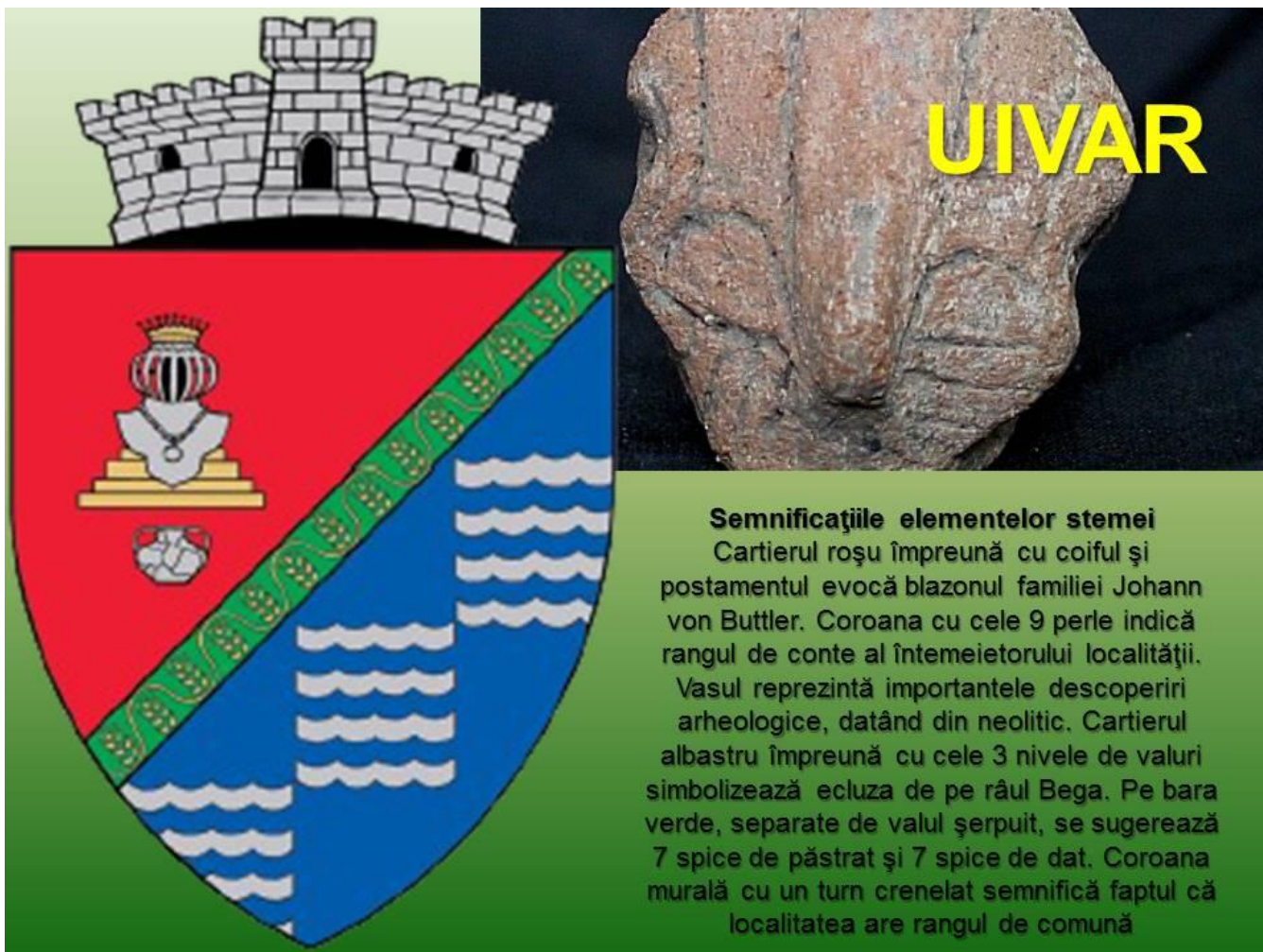
A doua oprire o vom face la cele două buncăre intersectate de pista de cicloturism, imediat după localitatea Sânmihai Român. Aici este amenajat și un popas pentru cicliști.

Relațiile dintre Gheorghe Gheorghiu-Dej și Iosif Broz Tito s-au răcit după 1950, respectiv din momentul în care Tito a demarat o politică independentă față de cea a blocului sovietic. Faptul că Tito s-a declarat în favoarea liberalismului l-a determinat pe Dej să construiască, în județul Timiș, începând cu anul 1952, un sistem de fortificații, de teama unei agresiuni militare a Iugoslaviei. Buncăre de diferite mărimi și utilități au apărut pe terenurile agricole din apropierea graniței cu Iugoslavia, pe o lungime de 30 de kilometri. Cele două locașuri de tragere și observare de la Sânmihai fac parte din acest sistem.

Ecluza Nr. 2 Uivar. Se află la 22,4 Km de Podul Mодоș. Datele tehnice sunt similare cu cele ale Ecluzei Nr. 1. În prezent este în stare de funcționare.

Foto: banaterra.eu





Semnificațiile elementelor stemei
 Cartierul roșu împreună cu coiful și postamentul evocă blazonul familiei Johann von Buttler. Coroana cu cele 9 perle indică rangul de conte al întemeietorului localității. Vasul reprezintă importante descoperiri arheologice, datând din neolitic. Cartierul albastru împreună cu cele 3 nivele de valuri simbolizează ecluza de pe râul Bega. Pe bara verde, separate de valul șerpuit, se sugerează 7 spice de păstrat și 7 spice de dat. Coroana murală cu un turn crenelat semnifică faptul că localitatea are rangul de comună

Uivar – Răuți – Sânmartinul Maghiar - Otelec

Prima atestare documentară a localității **Uivar** datează din anul 1767, când au fost colonizate aici familii de germani și de maghiari. Pe teritoriul comunei s-au descoperit vestigiile unei așezări neolitice dar și dovezi ale vieții medievale. Observăm la Uivar că, la orizont, de jur împrejur, găsim așezări care odinioară au avut, sau încă mai au, populație majoritară maghiară. Pe celălalt mal al canalului Bega găsim localitatea **Sânmartinul Maghiar**, colonizată la 1806 cu 100 de familii de maghiari, originari din împrejurimile orașului Szeged. Sânmartinul Maghiar este prima colonie de maghiari înființată în Banat sub administrația Budapestei.

La **Răuți** a existat un sat mai vechi, peste care a fost întemeiat, între anii 1843-1844, satul nou, de către familii de maghiari originari din Sânmartinul Maghiar. Biserica romano-catolică a fost ridicată în anul 1876.

Localitatea **Otelec** este atestată documentar la 1452, sub denumirea de Feltelek, respectiv Teleki, din comitatul Keve, regatul Ungariei. În secolele XVI-XVII așezarea s-a depopulat, pământurile nelucrate transformându-se în mlaștini. Aproape două secole mai târziu, între anii 1793-1798, localitatea este reînființată de către Contele Johann von Buttler, care strămută aici coloniști maghiari. În secolul al XIX-lea, Otelec devine un înfloritor centru economic și comercial, în portul Otelec ancorând vase de pasageri și de mărfuri, care circulau pe Bega. În anul 1937, căpitănia portului Otelec se transformă în Oficiu de port Otelec, aflat în subordinea Căpităniei portului Timișoara.



Masca marelui șaman

“O casă cu etaj, veche de 7000 de ani – aceasta este cea mai importantă descoperire a arheologilor români și germani care, de 10 ani, sapă în zona sitului Gomila, aflat în apropierea localității timișene Uivar. Lucrările au început în urmă cu 10 ani, când echipa condusă de prof. dr. Florin Drașovean, de la Muzeul Banatului din Timișoara, și prof. dr. Wolfram Schier, de la Institutul de Preistorie din Berlin, a făcut primele săpături în ceea ce reprezintă cea mai mare așezare din România aparținând culturii Vinca, reprezentativă pentru perioada Neoliticului. Urme ale culturii Vinca au fost descoperite pe teritoriul Serbiei, României și Ungariei. Harta zonei, realizată cu ajutorul unui magnetometru, i-a ajutat pe arheologi să sape exact în perimetrul care reprezintă, practic, centrul așezării” (gandul.info)

Vestigiile descoperite la Uivar sunt unicate atât datorită vechimii (fiind cele mai vechi urme ale locuirii în zona Balcanilor), cât mai ales datorită pieselor găsite: un mormânt neolitic aparținând culturii Tisza-Polgar, vechi de 5500 de ani, primul de acest fel descoperit în țara noastră, trei vase funerare cu diferite piese, perfect păstrate în forma lor inițială și o mască de lut, prima descoperită în Balcani.



**Sântămartinul
Maghiar/
Magyarszentmárton**



Uivar/Újvár



Răuți/Aurélháza



Otelec/Ótelek

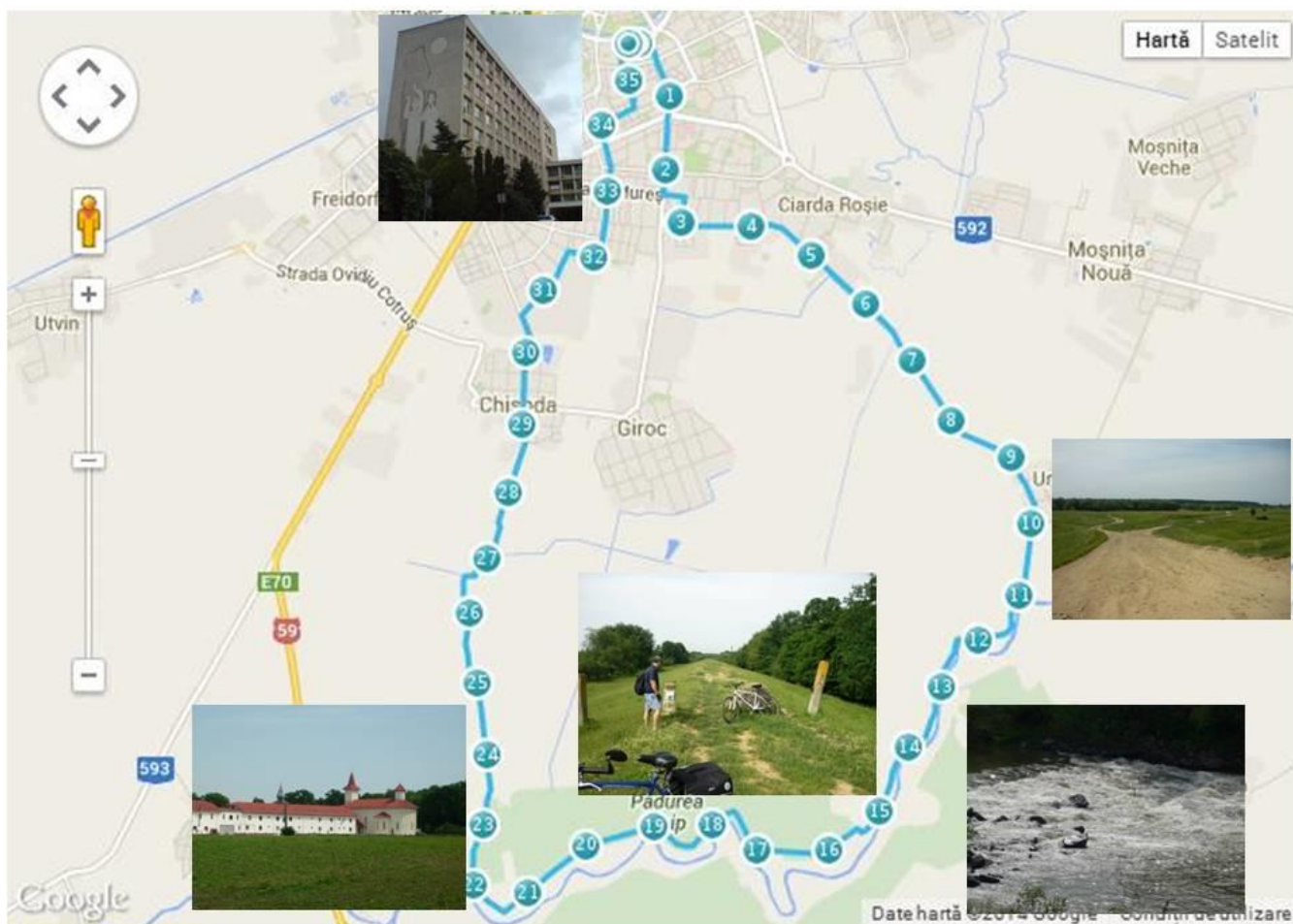
Universitatea de Vest – Str. Cluj – Str. Arieș – Calea Martirilor – Str. Mureș – Str. Gavril Musicescu – Calea Urseni – Urseni – Digul Timișului (Urseni – Giroc - Șag) – Mănăstirea Șag Timișeni – Chișoda – Universitatea de Vest.



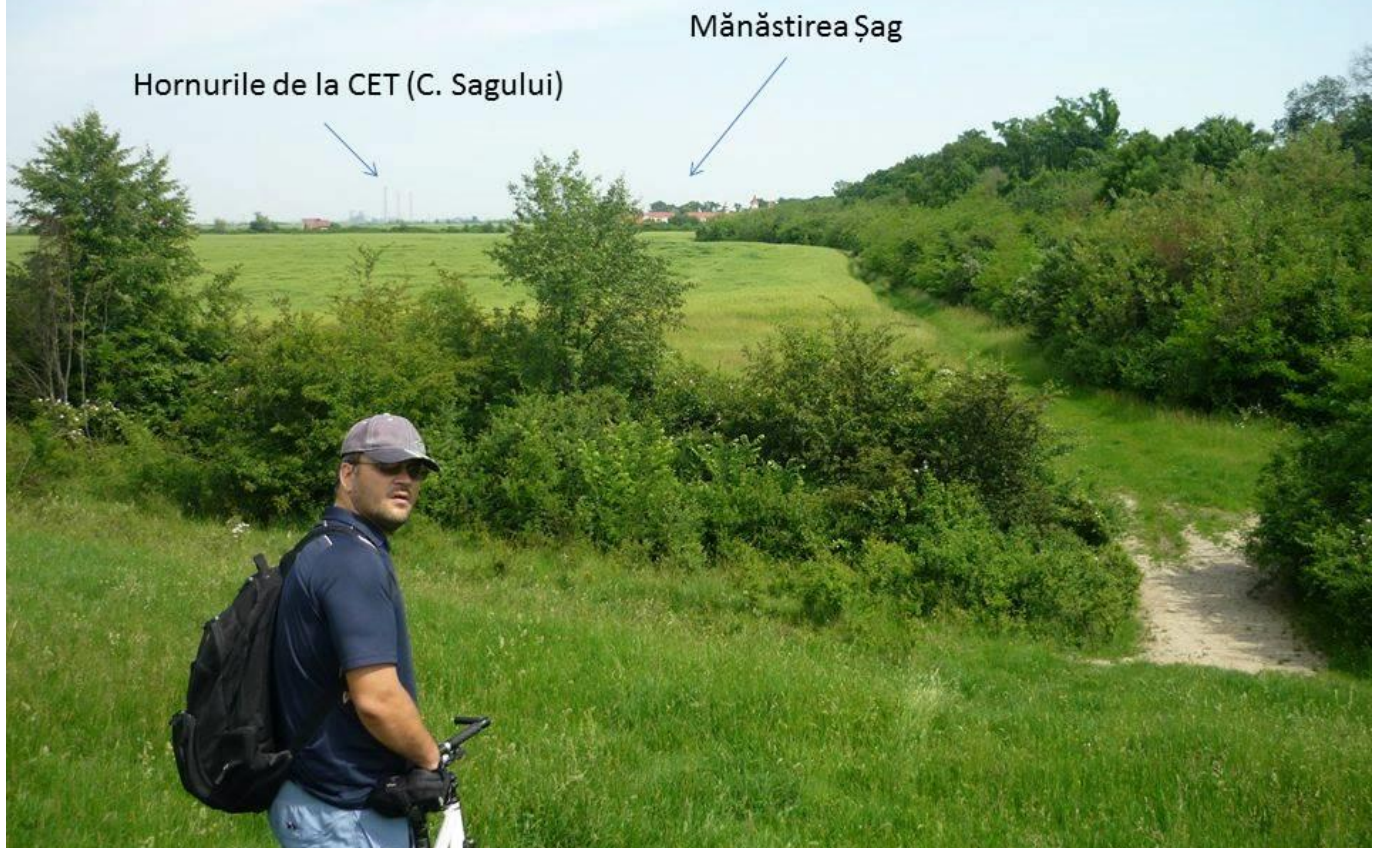
	35 km		Toate tipurile de bicicletă
	5 ore		0 lei
Dificultate:			

SOCIO VELO TURA 5

„Lunca Timișului și Mănăstirea Șag”



Coborârea de pe dig spre Mănăstirea Șag



Lunca Timișului este o arie protejată care se desfășoară între localitățile Urseni și Șag pe o lungime de 12 km și o suprafață de 30 ha. Este o luncă tipică de șes, situată în bioregiunea pannonică, cu păduri de luncă, cu floră și faună variată.



Tura de Lunca Timișului din iunie 2013



Laurențiu



Bogdan



Dan



Flora din Lunca Timișului este constituită din specii cum ar fi răchita, plopul alb, velniș, arin negru și vegetație ierboasă specifică zonelor umede.

Fauna este una diversă, alcătuită din mamifere, amfibieni, pești și insecte: liliacul comun, buhaiul de baltă cu burtă roșie, avat, zvârlugă, porcușor de nisip, ghiborț de râu, petroc, țipar, fusar, dunăriță, o multitudine de scoici și fluturi.



Mănăstirea Șag-Timișeni a fost ctitorită de mitropolitul Vasile Lăzărescu, în anul 1944, iar la început, serviciile religioase se oficiau într-o capelă. A fost desființată în timpul regimului comunist, mai târziu fiind reorganizată prin strădaniile Mitropolitului Nicolae Corneanu. O primă biserică a fost zidită între anii 1968-1972, pictura din interior a fost realizată de lugojeanul Victor Jurcă. Sfințirea lăcașului de cult s-a făcut la 29 august 1972, hramul mănăstirii fiind, așadar, Tăierea Capului Sfântului Ioan Botezătorul.

În anul 2002 s-a început construirea bisericii noi, la 10 mai, de Izvorul Tămăduirii Î.P.S. Nicolae Corneanu punându-i piatra de temelie.



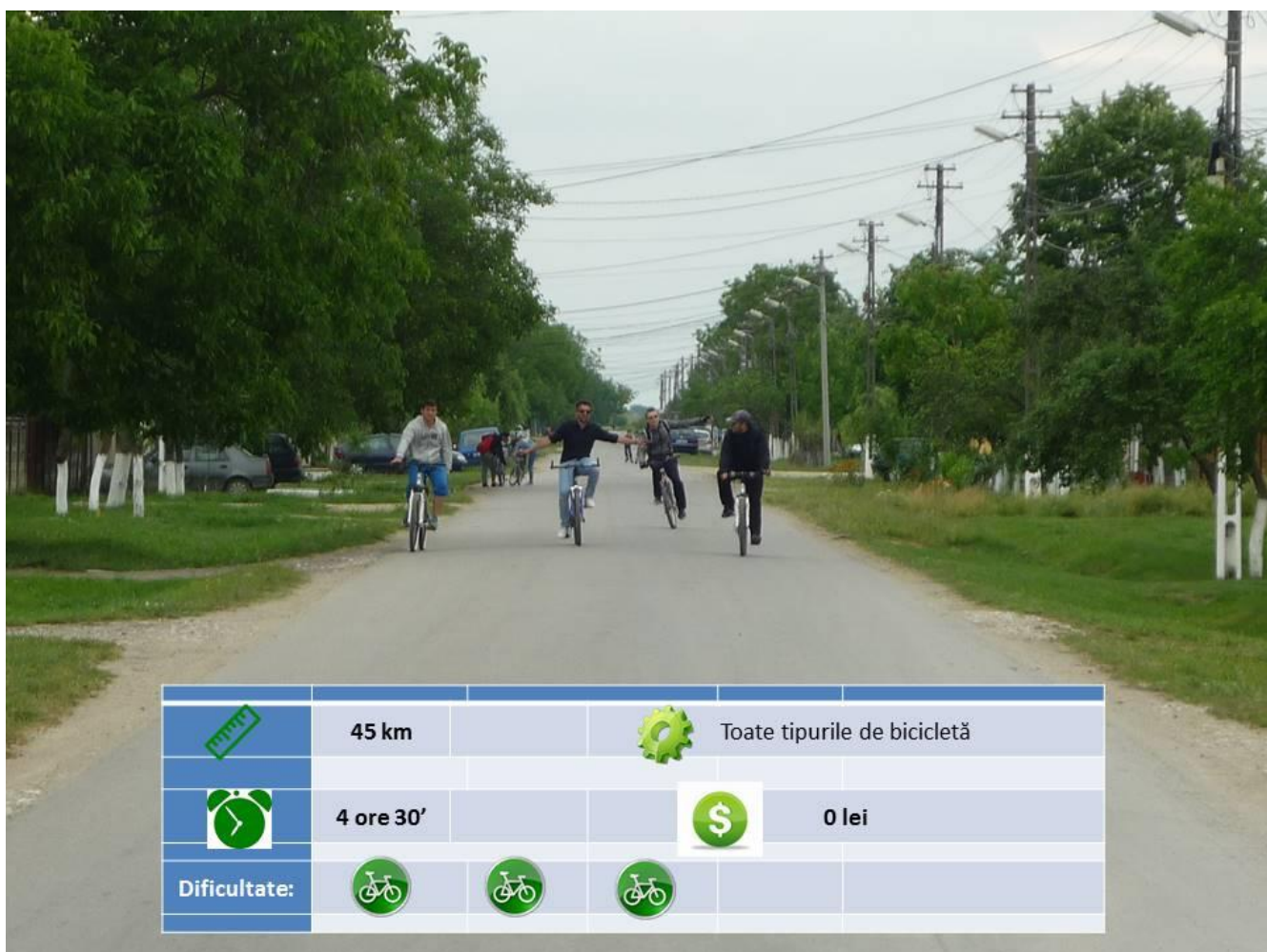
Obosiți dar fericiți 😊

Socio Velo Tura 6

Arboretumul Bazoș



Universitatea de Vest – Str. Cluj – Str. Aries – Calea Martirilor – Str. Mures – Str. Gavril Musicescu – Calea Urseni – Urseni – Moșnița Nouă – Moșnița Veche – Bucovăț - Bazoșu Nou - Bucovăț - Moșnița Veche – Chișoda - Universitatea de Vest.







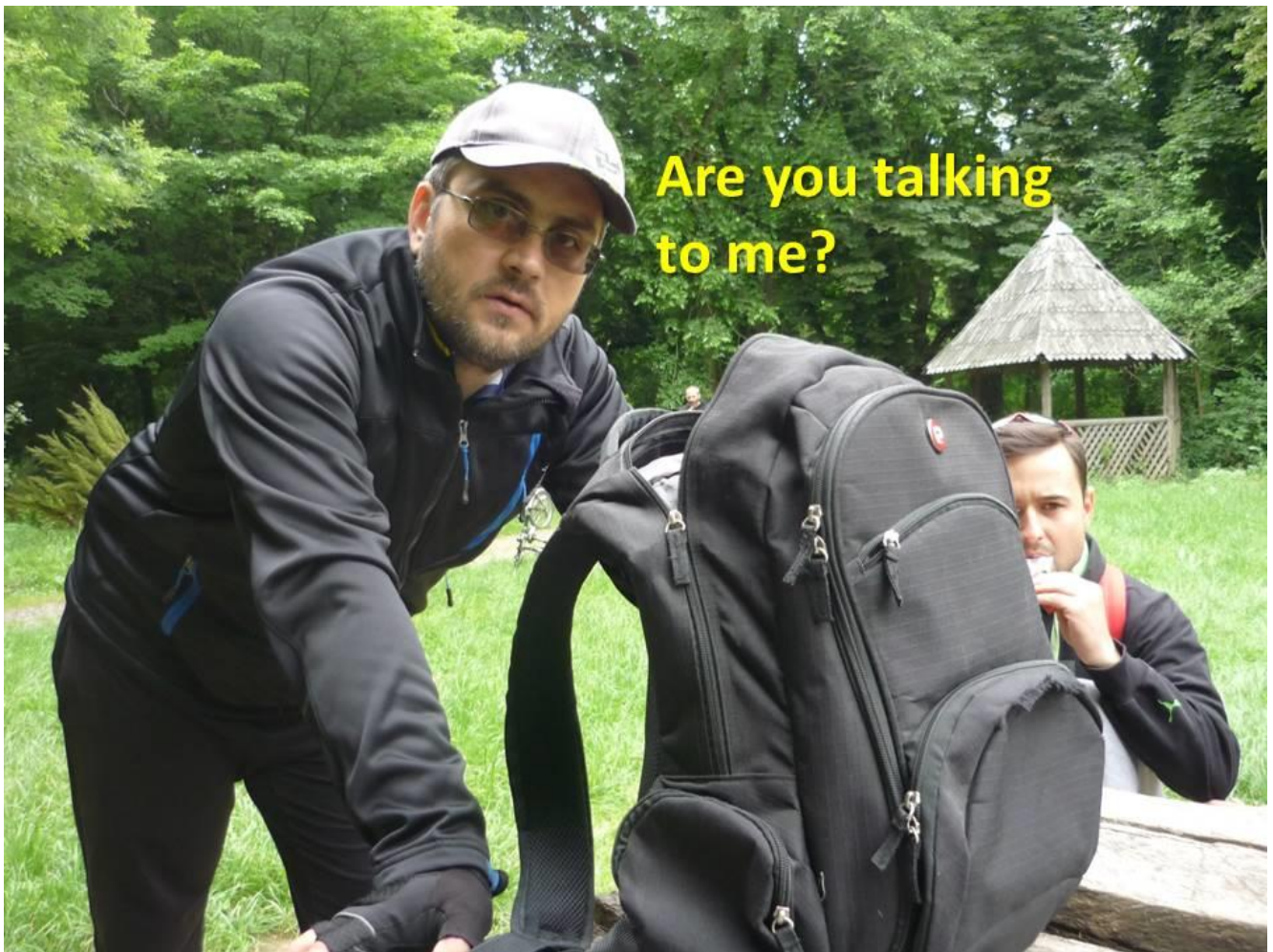
Lăsăm orașul în urmă,
ne îndreptăm spre
Urseni.



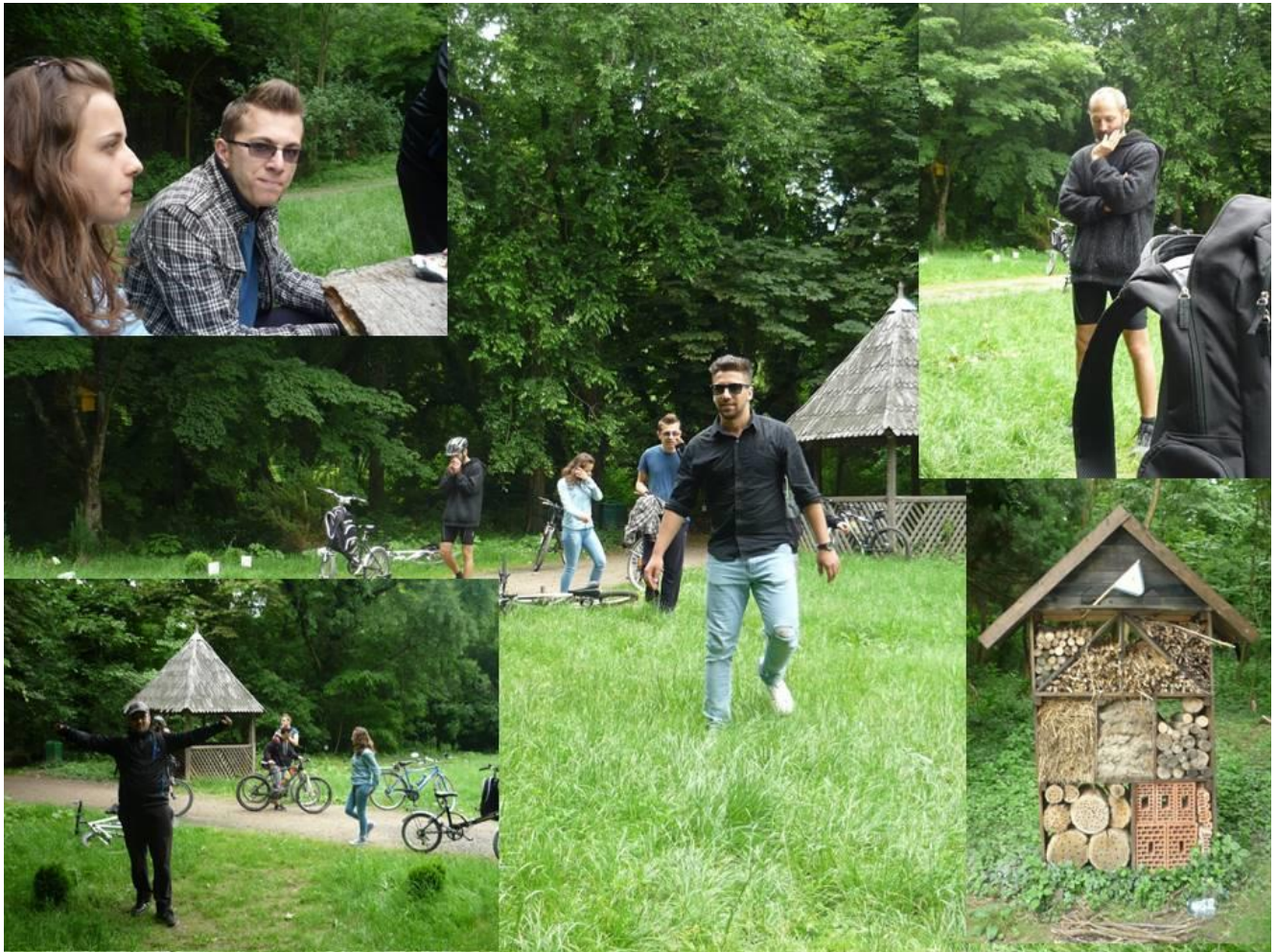
Pauză la
Moșnița Nouă



Între Bucovăț
și Bazoșu Nou



Are you talking
to me?



Localitatea Bazoșu Nou este mai recentă, fiind înființată în anul 1926, la sosirea a 46 de familii de coloniști din Transilvania.

Parcul dendrologic de la Bazoșu Nou (declarat monument al naturii, în anul 1988), cunoscut și sub numele de „Parcul American”, a fost amenajat între anii 1909-1913, cu specii de arbori aduse de la Arnold Arboretum din cadrul Universității Harvard. Arboretumul de la Bazoșu Nou deține cea mai bogată colecție de stejari americani din România





Până în anul 1934, Parcul a aparținut familiei Ambrózy. Nobilul maghiar Lajos Ambrózy a fost diplomat de carieră și ambasador al Austro-Ungariei în Statele Unite ale Americii. Ambrózy construisese aici un conac, care a fost demolat, din cărămizile recuperate s-au construit casele coloniștilor români din Bazoșu Nou. Din conac au mai rămas mărturie a existenței sale doar turnul de apă și fosta casă a slujitorilor (în fotografie).







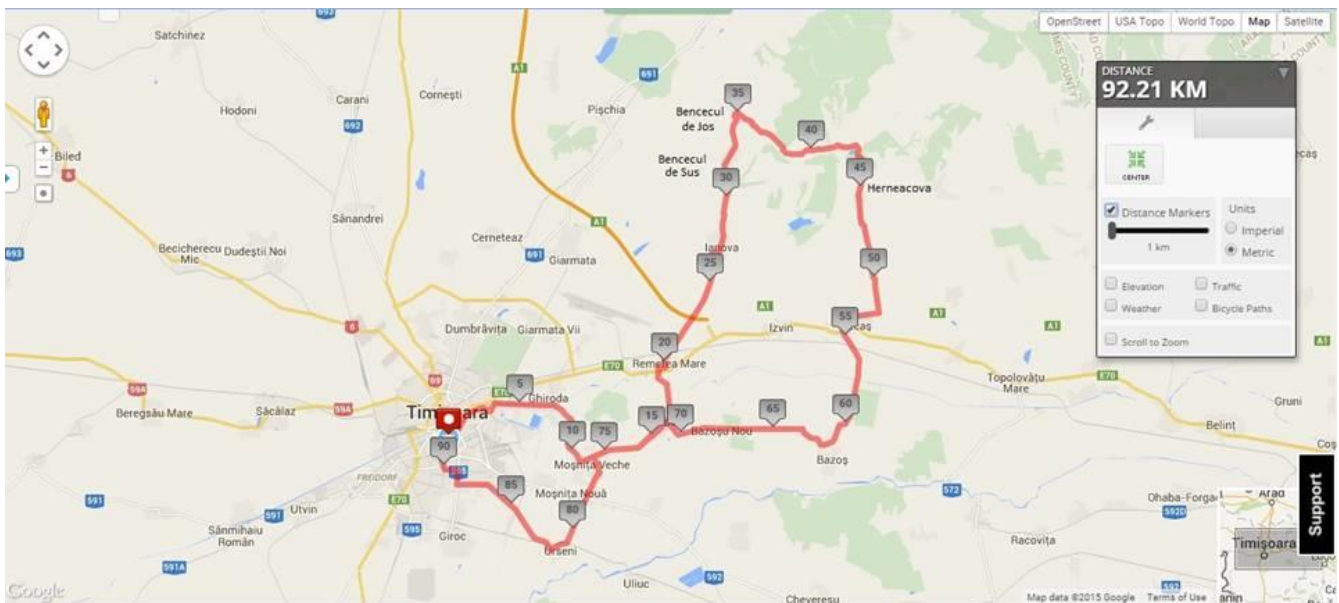
Socio Velo Tura 7

Hoinari pe coclauri bănațene



UVT – Ghiroda – Moșnița Veche – Bucovăț - Remetea Mare – Ianova – Bencecu de Sus – Bencecu de Jos – Centrul de echitație Herneacova – Herneacova – Recaș - Bazoș - Bazoșu Nou – Bucovăț - Moșnița Veche – Moșnița Nouă – Urseni – Ciarda Roșie - UVT

	92,5 km		Exclusiv mountain bike
	0 zi		0 lei (după cerințele personale)
Dificultate:			



Pornim devreme de la Universitate, pe malul Begeiului până la Uzina de Apă, apoi către Ghiroda. Aici ne desprindem de drumul asfaltat și pornim pe un drum de pământ până la Moșnița Veche. Continuăm către Bucovăț, pe asfalt, apoi Remetea Mare. După ce traversăm aici drumul european, pornim către Ianova, pe o șosea secundară bine asfaltată, începând ușor cățărarea până la **punctul cel mai înalt al ieșirii, la 210 m.** După Ianova, off-road ;)



Ianova, un sat liniștit din zona deluroasă a Banatului, este atestat documentar la 1332. În afară de faptul că aici s-a născut (în 1916) filosoful și eseistul Gheorghe Șora, de faptul că există o acumulare de apă, îndrăgită de pescarii amatori și de faptul că pe aici trece trail-ul cicliștilor către Bencecure, Ianova nu reprezintă (încă) o mare atracție turistică. Facem, totuși, aici un popas de jumătate de oră în fața bisericii ortodoxe, una dintre bisericile cele mai mari din Banat, construită în stil baroc vienez, la 1836, înlocuind o veche biserică din lemn. Hramul bisericii este Sf. Gheorghe.



Bencecu de Sus

După Ianova, drumul neasfaltat ne duce printr-un peisaj pitoresc spre Bencecu de Sus. Satul, înființat la 1794, avea inițial populație majoritară germană (Deutschbentschek), astfel, conform statisticilor, în anul 1941, aici locuiau 1.380 de germani, 36 maghiari și 17 români. După emigrarea germanilor, satul a fost repopulat cu coloniști din Alba și Hunedoara.



Bencecu de Jos

Ne continuăm hoinăreala și atingem extremitatea nordică a traseului nostru. Satul este situat între râul Băcin și Dealurile Lipovei, care încep din extremitatea nordică a satului. Investigațiile arheologice au arătat că aici a existat o așezare umană încă în secolul al III-lea al erei noastre. De asemenea, prin apropiere se află un șanț roman de apărare. În anul 1456, Bencecu de Jos se afla în proprietatea lui Iancu de Hunedoara, de-a lungul timpului satul fiind locuit de români și sârbi.



Foto: Ivan Kolovoz (<http://www.panoramio.com/photo/105658994>)


De la Bencecu de Jos ne continuăm drumul printr-o zonă frumoasă de păduri, către Centrul de Agrement de la Herneacova.

Biserica ortodoxă Bencecu de Jos



Foto: Ivan Kolovoz (<http://www.panoramio.com/photo/105658994>)

Herneacova



Ne așteaptă o binemeritată pauză la Centrul de agrement și echitație, într-o zonă superbă, neinclusă încă în circuitul turistic. Coborâm apoi către satul Herneacova.

De la Herneacova, coborâm printre viile de la Recaș pe un drum asfaltat până în comuna Recaș. Aici, după ce traversăm drumul european care leagă Timișoara de Lugoj, pornim către Bazoș.



De la Bazoș, continuăm spre Bazoșu Nou, iar la Arboretum facem ultimul popas mai lung. Revenim prin Bucovăț în Moșnița Veche, apoi Moșnița Nouă, Urseni și ajungem spre seară la Timișoara.



La această tură poate participa oricine, cu condiția să dispună de **bicicletă adecvată** (mountain bike). Ajunși la Socio Velo Tura 7 se presupune că am dobândit deja oarece rezistență și condiție fizică, astfel încât cei aproape 93 de km ai turei nu vor reprezenta o problemă.

Participanții vor avea asupra lor obligatoriu cască de ciclism și două camere de rezervă, adecvate tipului de bicicletă cu care vin în tură!

Socio Velo Tura

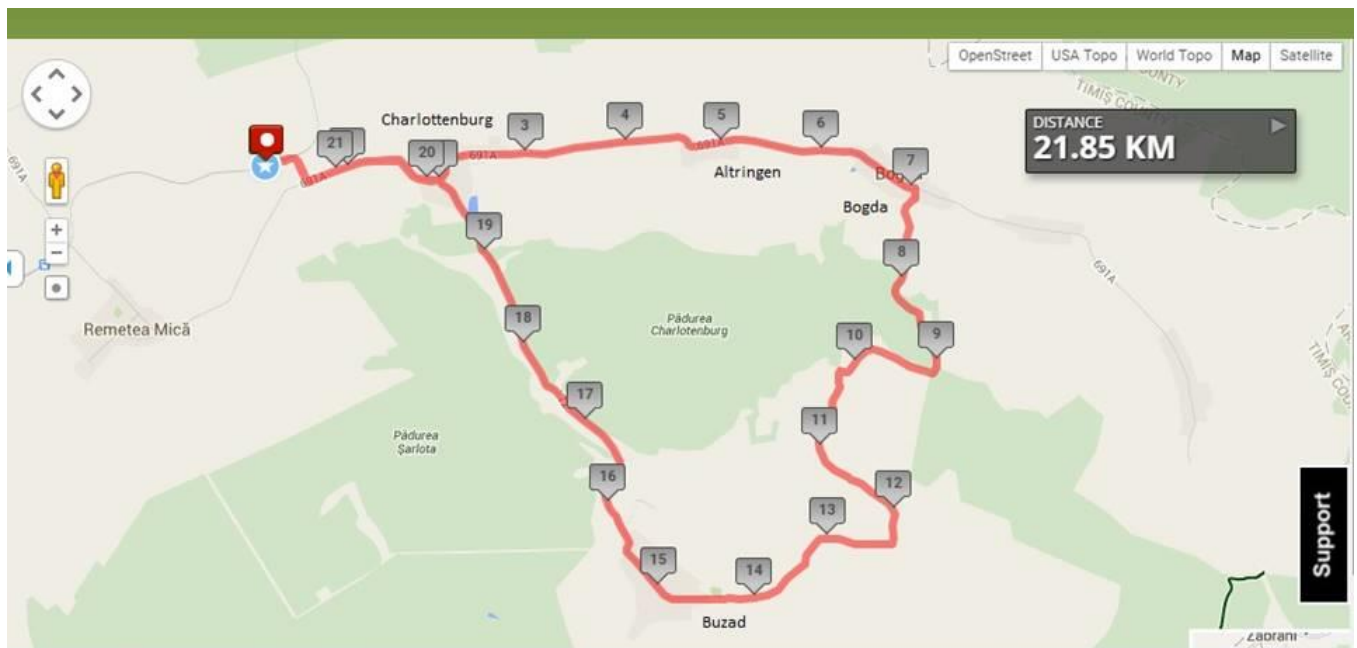
8

Povestea satului rotund

	22 km		Exclusiv MTB	
	Excursie 1 zi		24 lei + mâncare din rucsac	
Dificultate:				



Pornim din Gara Timișoara Nord, la ora 7.39, cu trenul Regiotrans R 14274 și ajungem la Halta Șarlota la ora 8.35. Tot de aici vom lua trenul la întoarcere, la ora 17.11, cu sosire în Timișoara la ora 18.24. Prețul unui bilet întreg este de 7 lei, la care se adaugă 5 lei pentru bicicletă. Așadar, **costul transportului dus-întors este de 24 de lei.**



Ne așteaptă o tură de 22 km într-o zonă mirifică de dealuri și păduri, punctul de maximă altitudine îl vom atinge pe dealul dintre Bogda și Buzad, având 227 m.



De la Halta Șarlota pedalăm până în pitorescul sat Charlottenburg.

Charlottenburg

Toponimul provine de la Charlotte, soția guvernatorului Banatului, Johann von Altringen.

Sat monument istoric, este singura așezare circulară din Banat. Satul a fost ridicat după planurile arhitectului austriac Carl Samuel Neumann Edler von Bucholt.





http://www.sarlota.de/photo_37.htm

Charlottenburg



http://www.sarlota.de/photo_36.htm



Între anii 1770-1771, ca urmare a deciziei guvernatorului Banatului, Johann von Altringen, de la care provine și numele localității vecine, au fost colonizați aici șvabi, amprenta lor dăinuind până în zilele noastre.

http://www.sarlota.de/photo_69a.htm

Satul Altringen a fost inițial locuit de șvabi, care au emigrat treptat în Germania. În anul 1989, satul Altringen ajunsese pe lista satelor care urmau a fi demolate și transformate în teren agricol. După Revoluția din 1989, foarte mulți timișoreni au preluat casele construite de șvabi, transformându-le în case de vacanță.



Pe drum asfaltat urcăm de la Charlottenburg la Altringen. Urcarea nu este foarte dificilă. După preferințe, putem zăbovi un pic pentru a admira vechile case șvăbești.



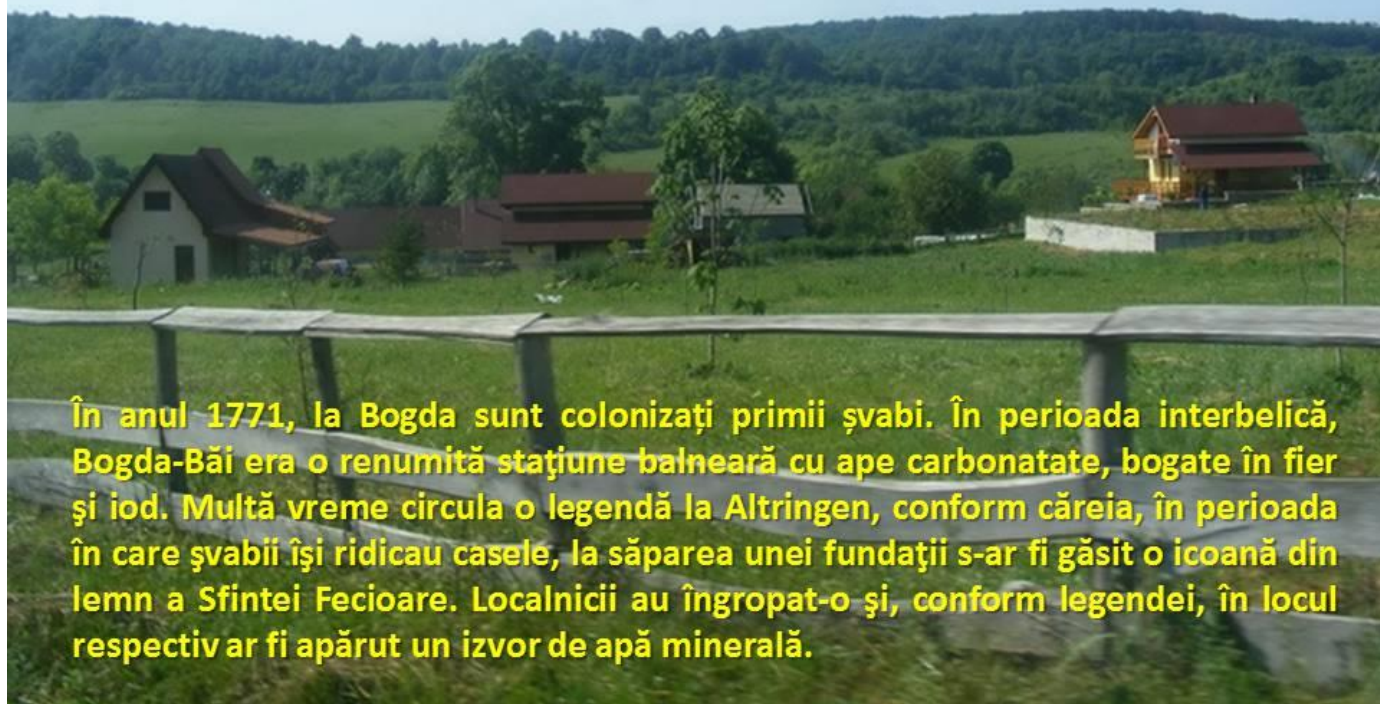
Altringen

Principala atracție turistică din zonă este Casa Altringen, o pensiune cochetă care conservă modul de viață tradițional al șvabilor de aici.



**Bogda/
Neuhof/
Bogdarigós**

Deși este plină de case noi, Bogda și-a pierdut suflul de odinioară. Oamenii nu se mai cunosc unii cu alții, nu știu care sunt sărbătorile sau obiceiurile, nu cunosc locurile și nici bogățiile pe care le ascund. Singurele izvoare care au rămas sunt cele din tabăra școlară, unde au fost și vechile băi, la aproape doi kilometri de centrul comunei.



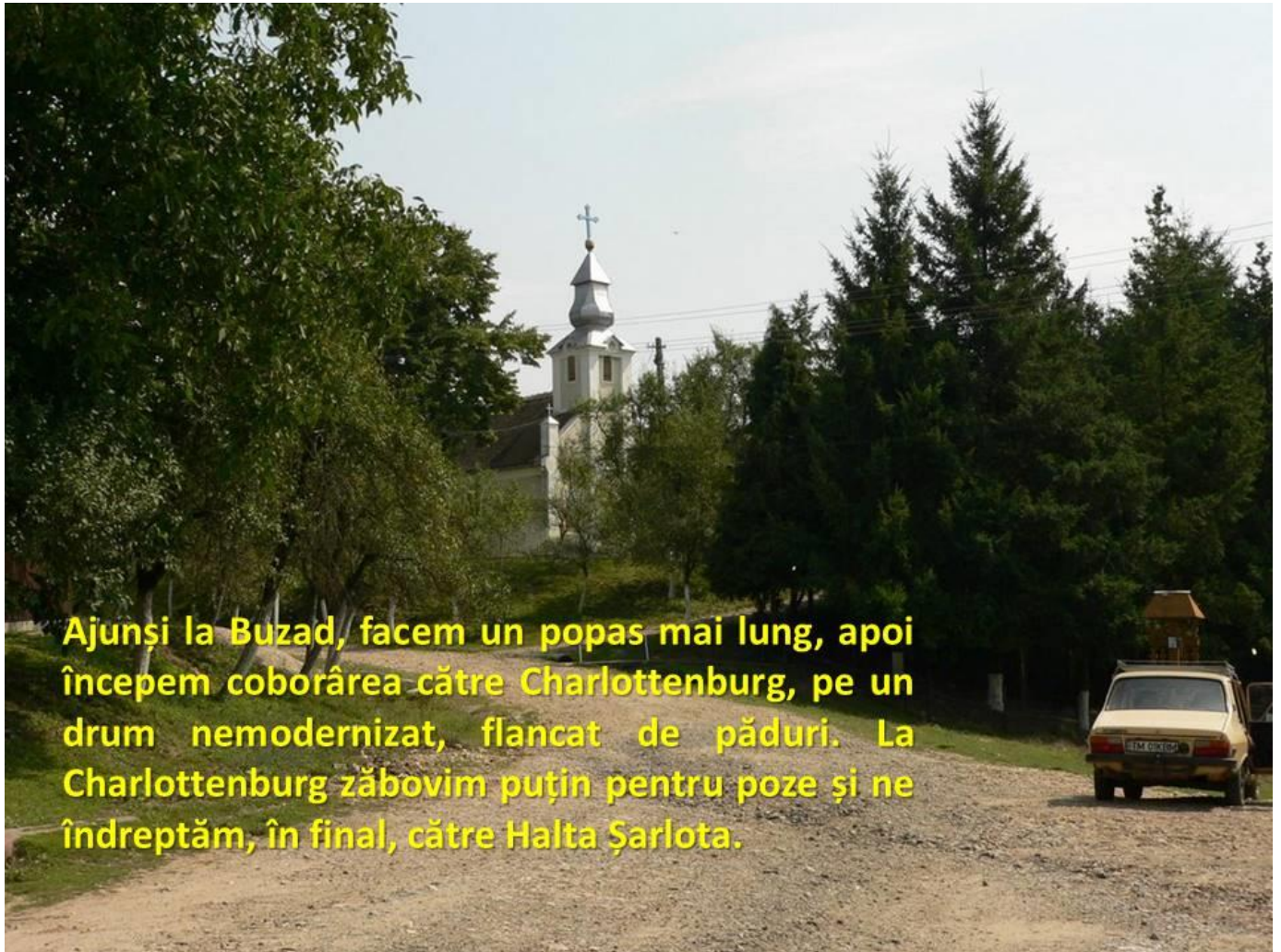
În anul 1771, la Bogda sunt colonizați primii șvabi. În perioada interbelică, Bogda-Băi era o renumită stațiune balneară cu ape carbonatate, bogate în fier și iod. Multă vreme circula o legendă la Altringen, conform căreia, în perioada în care șvabii își ridicau casele, la săparea unei fundații s-ar fi găsit o icoană din lemn a Sfintei Fecioare. Localnicii au îngropat-o și, conform legendei, în locul respectiv ar fi apărut un izvor de apă minerală.

Buzad

Satul a fost atestat documentar în anul 1415, când în documentele istorice este amintit nobilul **Benedict de Buzad**.

De la Bogda, părăsim drumul asfaltat care duce către Sintar și Comeat, cotind la dreapta abordăm urcușul către Buzad, un sat ascuns între dealuri și păduri.

<http://alex-falusi.blogspot.ro>



Ajunși la Buzad, facem un popas mai lung, apoi începem coborârea către Charlottenburg, pe un drum nemodernizat, flancat de păduri. La Charlottenburg zăbovim puțin pentru poze și ne îndreptăm, în final, către Halta Șarlota.

Socio UVT Velo Club & Friends



În 9 decembrie 2014, în cadrul Săptămânii Studenților de la Sociologie și Resurse umane, într-un cadru non-formal, am avut oaspeți dragi. Domnii **Doru Suba** (Președinte al Clubului Bănățean de Turism) și **Dorin Suba** ne-au vorbit despre turism, despre potențialul turistic al Banatului și României și despre drumețiile și taberele organizate de Clubul Bănățean de Turism.





Domnul Profesor **Marius Terchilă** a susținut o încântătoare prezentare a traseelor montane din România, mai cu seamă a traseelor din Banatul Montan.





Bela Fancsali (foto jos), coordonator al departamentului de cicloturism (Timisiensis Bikers) în cadrul Clubului Bănăţean de Turism și bun prieten al Socio Velo Clubului, ne-a vorbit despre ture cicliste și despre fotografie, ca pasiune.



Un biciclist echipat este un biciclist fericit!

Pentru o plimbare cât mai plăcută și sigură, atât pentru turele mai lungi cât și pentru o simplă ieșire cu bicicleta, le recomandăm participanților la socio-velo ture să aibă asupra lor următoarele:



Cască de ciclism. Singura protecție a unui ciclist în caz de accident este cască. Există foarte multe modele și forme constructive, dar toate au ca scop protejarea capului de lovituri.



Vestă reflectorizantă. Chiar dacă se folosește doar de la lăsarea serii și până în zorii zilei (conform legii), este bine să aveți una la voi.



Far și stop sau lampă frontală și stop. Este foarte important să te faci vizibil, ca biciclist.



Pompă mică de bicicletă.



Cameră de bicicletă de rezervă, potrivită tipului de roată/cauciuc folosit de fiecare și/sau kit de reparație cameră.



Set minimal de **chei pentru intervenții mici** asupra bicicletei, în caz de nevoie. Organizatorii aduc un kit de chei cu ei, dar nu se știe niciodată. Better safe than sorry!



Opțional, nu strică să aveți la voi o **pelerină de ploaie**. Chiar dacă, în calitate de organizatori responsabili de ture, verificăm în prealabil prognoza meteo, vremea se poate schimba repede. Un poncho de ploaie nu ocupă foarte mult spațiu în rucsacul unui ciclist.



Cum cele mai multe ture cicliste se fac pe vreme frumoasă, este indicat să aveți la voi o **cremă de protecție solară**, cu factor de protecție mare.

Model de echipare



Rucsac pentru ciclism (Lidl), cu elemente reflectorizante și plasă-suport pentru casca de ciclism. Încărcat cu cele necesare cântărește aproximativ 3 kg.



1 – Geacă impermeabilă (Lidl);

2 – Vestă reflectorizantă;

3 – Trusă de prim ajutor (Lidl)

4 – Cameră de bicicletă (2 buc.)
(Decathlon)

5 – Lampă frontală (Lidl);

6 – Presă de lanț (Decathlon);

7 – Kit reparații cameră;

8 – pompă (Supreme Bikes)

9 – Cheie universală bicicletă;

10 – Multi-tool kit (Lidl);

11 - Set leviere anvelopă;

12 - Far și stop (Lidl).

Magazine specializate în Timișoara (testate de echipa SVC)

- **Supreme Bikes** (<http://www.supremebikes.ro>) (foarte bun, personal de excepție);
- **DHS Timișoara** (<https://www.facebook.com/pages/Dhs-Timisoara/191472317689208>);
- **Decathlon** (<http://www.decathlon.ro/>);
- **Lidl** (de urmărit ofertele de sezon pentru ciclism).

Despre alimentație în turele cu bicicleta.

Nu există o regulă a alimentației specifice exclusiv ciclismului. Putem face însă câteva recomandări. Înaintea turelor de o zi, nu săriți peste micul dejun!

Nu uitați, pe parcursul turelor de ciclism, să vă hidratați corpul corespunzător! Asigurați-vă că aveți suficientă **apă** la voi (minim 2 l). O puteți îmbunătăți cu pastile efervescente. Pe lângă gustul diferit, acestea aduc de multe ori un plus de calciu, vitamina C sau Magneziu.

În limite admisibile, nu strică să aveți la voi alimente sărate (chiar și un pliculeț cu sare), cum ar fi alunele sau biscuiții sărați. Consumate cu moderație, aceste produse previn deshidratarea și mențin echilibrul salin al corpului.

Evitați băuturile dulci carbogazificate și alcoolul, pe parcursul turelor cicliste. Accelerează deshidratarea organismului. Cel mai bine se stă la o bere după terminarea turei, nu la mijlocul acesteia.





Un aliment ideal pentru turele cicliste sunt **bananele**. Energizante extraordinare datorită bogăției lor: vitaminele A, C, E, B1, B2, și sărurile minerale (magneziu, potasiu, fier, calciu și fosfor). Datorită conținutului de potasiu, bananele contribuie la normalizarea activității cardiace și la menținerea echilibrului lichidelor în organism. În plus, ocupă puțin spațiu în rucsacul pentru turele cicliste mai lungi.

Ciocolata neagră (cu conținut ridicat de cacao, de 75-80%) este un alt aliment ideal pentru turele cicliste. Ciocolata reduce oboseala și mărește rezistența organismului. Este un prieten de nădejde al mușchilor în procesul de refacere după un efort fizic intens. În plus, îmbunătățește și starea de spirit. Ideal pentru turele oboseitoare cu bicicleta este un **mix de fructe deshidratate** (curmale, stafide, goji, merișoare, prune etc.), **de nuci și semințe**. Acestea, conținând fructoză și uleiuri, asigură corpului un “combustibil” foarte bun de ars în turele lungi.

După plac, puteți apela și la diversitatea de batoane cu diferite cereale, miere, fructe etc., pe care le ofertează supermarketurile, trebuie doar avut în vedere că la acestea mai sunt adăugate și substanțe complementare, cum ar fi conservanții și coloranții. Dacă doriți, cu răbdare și pricepere, vă puteți pregăti propriile batoane energizante, fără aditivi.


















În concluzie, vă puteți descurca bine la o tură de până la 100 km cu 2-3 banane, 100 g ciocolată cu conținut ridicat de cacao, aproximativ 100-150 g mix de fructe deshidratate. Recomandăm ca la turele mai lungi, fie din oră în oră, fie din 20 în 20 de km să faceți câte o pauză de un sfert de oră, în care să vă reîncărcați bateriile. La sfârșitul turei, stăm și noi ca oamenii la un pahar de bere&vorbă.

Ce este un Radler?

În dialectul vorbit în Bavaria, *Radler* înseamnă biciclist. Se spune că în secolul al XIX-lea, băutura cu conținut scăzut de alcool, obținută din combinarea berii cu limonada, a devenit o băutură răcoritoare apreciată de către clasa muncitoare, pe parcursul mișcărilor emergente de mers cu bicicleta în scop recreativ.



Dificultatea turelor, exprimată în piese muzicale:

Dificultate:					
					Katrina and the Waves - "Walking on Sunshine"
					Dire Straits - "Walk of Life"
					Queen - "Breakthru"
					Gabi Luncă - "Dă mamă cu biciu-n mine"
					AC/DC - „Highway to Hell"