

1. Az Árpád motorkocsi

Az Árpád motorkocsi, korabeli nevén gyorsínautóbusz, első példánya 1934-ben készült. A motorkocsi a Budapest–Bécs távolságot – Hegyeshalomnál egy rövid megállással – 2 óra 58 perc alatt tette meg. Ezen a vonalon a háromórás menetidőt csak 2009-ben sikerült újra elérni a Railjet vonatok bevezetésével.

Ebben a feladatban az Árpád motorkocsikról kell egy kétoldalas szórólapot készítenie. Rendelkezésre áll az UTF-8 kódolású *arpadforr.txt* állomány, továbbá az *uton.jpg*, *a muzeumban.jpg*, *a belsoter.jpg* és a *vezetoallas.jpg* kép. Készítse el a mellékelt mintának és a leírásnak megfelelő dokumentumot! A szöveg tagolásához ne alkalmazzon fölösleges szóközöket, tabulátorokat vagy bekezdéseket!

1. Hozza létre szövegszerkesztő program segítségével az *Arpad motorkocsi* nevű állományt a program alapértelmezett formátumában az *arpadforr.txt* állomány felhasználásával!
2. Legyen a dokumentum álló tájolású és B5 (JIS) méretű, azaz 18,2 cm széles és 25,7 cm magas! Mind a négy margót állítsa 1,6 cm-re! A lap háttérszíne legyen RGB (222, 230, 238) színkódú halványkék!
3. A szöveg karakterei – ahol más előírás nincs – Podkova betűtípusúak és 10 pontos betűméretűek legyenek! A sorköz a teljes dokumentumban legyen egyszeres, a térköz pedig – ahol a feladat nem ír elő mást – a bekezdések előtt 0, utánuk pedig 6 pontos! A dokumentumban alkalmazzon sorkizárt igazítást!
4. A címet az alábbi leírás alapján alakítsa ki:
 - a. A cím legyen Texturina (Texturina Medium) betűtípusú, 18 pontos betűméretű, félkövér betűstílusú!
 - b. Alkalmazzon középre zárt igazítást, illetve a cím előtt és után 0 pontos térközt!
 - c. A cím háttérszíne RGB(120, 0, 0) színkódú vörös, a betűszín pedig fehér legyen!
 - d. A szöveg fölé és alá szúrjon be 6 pontos szélességű, RGB(120, 0, 0) színkódú vörös színű szegélyt!
5. A szövegben a 7 alcím legyen Podkova betűtípusú, 14 pontos betűméretű, félkövér és kiskapitális betűstílusú! A szöveg színe legyen RGB(120, 0, 0) színkódú vörös! Az alcímek előtt 12 pontos, utánuk 6 pontos térközt alkalmazzon!
6. A teljes dokumentumban alkalmazzon automatikus elválasztást!
7. A bevezető szövege (a cím alatti első bekezdés) legyen dőlt betűstílusú! A bevezető bal és jobb oldali behúzása 1 cm-es, a térköz pedig előtte 18 pontos, utána 0 pontos legyen!
8. Szúrjon be egy új bekezdést, amelynek bekezdésformátuma megegyezik a bevezetőével! Illessze be ebbe a bekezdésbe a méretarányok megtartásával, 13 cm szélességűre átméretezve az *uton.jpg* képet!
9. A „**Műszaki adatok**” alcím utáni részt a mintának megfelelően formázza meg tabulátorpozíciók kialakításával!
 - a. A tabulátorpozíciók rendre 1 cm, 6,5 cm, 8,5 cm és 14 cm legyenek!
 - b. A tabulátorpozíciók igazítását olvassa le a mintáról, és azokat a mintának megfelelően pontsorról kösse össze!
 - c. A sorok közötti térköz ne jelenjen meg!
 - d. A tabulátoros elrendezést az alcím alatti első sorban egészítse ki a következővel:

Legnagyobb sebesség:110 km/h

Ülések száma: 72

10. Gondoskodjon arról, hogy „Az Árpád első útja” alcím mindenképpen új oldalon kezdődjék!
11. A „Menetrendszerű forgalom” és „A sorozat példányai” alcímek alatt a motorvonatok nevének első előfordulását emelje ki félkövér betűstílussal! („Árpád”, „Előd”, „Huba”, „Tas”, „Szent István”, „Szent László”, „Mátyás Király”)
12. A dokumentum végére szúrja be a *muzeumban.jpg*, a *belsoter.jpg* és a *vezetoallas.jpg* képeket! A *muzeumban.jpg* képet a méretarányok megtartásával méretezze 7 cm szélesre, a másik két képet pedig 4 cm magasra! A képek elrendezése és takarása a mintának megfelelően jelenjen meg, de a képek margókon belül maradjanak!

25 pont

Az Árpád motorkocsi

A MÁV-nak a Ganz vállalat által gyártott Árpád típusú motorkocsija Magyarország első gyorsnáutobusz-típusa volt. A négytengelyű, kizárólag első osztályú helyekkel ellátott gyorsnáutobuszok az 1934. évi menetrendi fordában a Budapest–Bécs távolságot – egy rövid megállással – közel három óra alatt tették meg. A vonalon a háromórás menetidőt 2009-ben sikerült újra elérni a Railjet vonatok bevezetésével.



ELŐZMÉNYEK

A MÁV a nagy gazdasági világválság idején nagy díjszabási elszámolástartozást halmozott fel Belgiummal szemben. A tárgyalások során a felek megállapodtak, hogy a tartozás kiegyenlítése áruszállításokkal történik. A belga vasút ebben az időben határozta el a személyforgalom motorosítását. A követelmények kielégítésére a Ganz gyár vagontervezési osztályán egy könnyűszerkezetű, forgóvázas motorkocsit terveztek, amelynek meghajtására Jendrassik György egy 220 lóerő teljesítményű, hathengeres dízelmotort fejlesztett ki.

A belga motorkocsiból csak egy példány épült, de a gyár vezetői felismerték a konstrukcióban rejlő lehetőségeket, és lehetővé tették, hogy a gyár a belga motorkocsi tervei alapján saját kockázatára egy hazai viszonyoknak megfelelő konstrukciót dolgozzon ki, és két kísérleti példányt megépítsen.

TERVEZÉS

Az új motorkocsi tervezését Baránszky-Jób Imre vezetésével 1933 májusában kezdték meg, és a jármű 12 hónap alatt, 1934 májusára készült el. A motorkocsi alváza és szekrényváza újdonságnak számító, krómacélból készített, könnyű, hegesztett rácsszerkezet volt.

A meggyvörös és krémsárga színű motorkocsi, akkori meghatározása szerint náutobusz, formáját a lehető legkisebb légellenállás figyelembevételével alakították ki. Az oldalfal síkjába simuló beszálló ajtókat az ajtószárnyal együtt működtetett billenő lépcsők egészítették ki. Az alváz alatti berendezéseket szoknya burkolta. A kocsiszekrény sínfej feletti magassága mindössze 3300 mm volt. Az egytérű utasteret 72 kényelmes ikerüléssel rendezték be.

MŰSZAKI ADATOK

Legnagyobb sebesség:.....110 km/h	Ülések száma: 72
Motor: 6 hengeres dízelmotor	Teljes hossz: 22 400 mm
Motorteljesítmény: 176 kW	Szélesség: 3 091 mm
Névleges fordulatszám: 1200 1/s	Magasság: 3 605 mm
Kíszerelt tömeg: 34,5 t	Keréktávolság: 920 mm

Minta Az Árpád motorkocsi feladathoz:

n teljesítette az első üzemi futópóbát. A próbán a motorkocsi hosszon 248 másodperc alatt érte el, és 128 km/h végsebességgel bement az első állomásra. A menetrendszerű forgalom kiindulási pontját 1934. augusztus 30-án tartották Budapest és Bécs közötti nemzetközi bementőúton vett részt: 1934 szeptemberében Lengyelországban és Csehszlovákiában járt.

Az Árpád utazást felülmúló sikerei után a MÁV két motorkocsi átvételével a 21-es pályaszámot kapta. A menetrendszerű forgalom kiindulási pontját az Árpád és az Előd a Budapest–Bécs viszonylatban keltett ki. A 712-kor indult Budapest Keleti pályaudvarról, és egy rövid idő után érkezett Wien-Ost állomásra. A visszaúton az A801 járat érkezett a Keletibe. Az Árpád 2 óra 58 perc menetidejével és megelőzte korát, és joggal nevezhető a mai EuroCity vonatok

Az Árpád motorkocsit rendelt a Ganz gyártól. A két új motorkocsi a 22-es pályaszámú Tas volt. 1937-ben két további motorkocsival bővült a sorozat: a 23-as pályaszámú Szent István és a 24-es pályaszámú Szent László. A sorozat hetedik tagja, a 26-os pályaszámú, Mátyás Király

Az Árpád csak egy üzemképes motorkocsi, a 23-as pályaszámú Tas. A jármű az Árpád állományába került, ahonnan hivatalosan 1975. március 1-jén, 1987-ben a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzeme mint vasúti jármű motorkocsi a sorozat első járművének és híressé vált névvel. 2021 januárjában a volt Északi Járműjavító Üzem egy-egy az odaköltöző Közlekedési Múzeumban kiállítsák.

