

04/10. GYAKORLATI FELADAT

1. Nyisd meg a nyersanyagok közül a 04_word_10_repules.docx fájlt!
2. Állítsd be, hogy a margó legyen mindenhol 1,5 cm!
3. A címből készíts WordArt-ot! Legyen Arial Black betűtípusú, 20 kp méretű, a betűk kitöltése legyen kétszínű, sötétkékből világoskékbe átmenő!
4. A WordArt szövegdobozának mérete legyen 2,5*18 cm, a kitöltése legyen halványkék RGB(204,236,255) színkódú! A kerete legyen 6 kp vastag sötétkék!
5. Tegyd a szövegdobozra egyszerű árnyék effektust!
6. A cím alá, külön bekezdésbe szúrjál be (mindig aktuális) dátumot!
7. A „A Magyar Aeroklub...” bekezdés mellé jobb oldalra szúrjál be egy 4 cm széles és olyan magas bekezdést, amilyen magas lett így a bekezdés szövege!
8. A szövegdobozba vízszintesen és függőlegesen is középre rendezve szúrjál be egy Wingdings 80-as karaktert, 80 kp méretben!
9. A szövegdoboznak ne legyen szegélye!
10. A következő bekezdésre állítsál be iniciálét háromsornyi magasságban, süllyesztve!
11. A lap aljára szúrjál be gy 8*8 cm –es kört! Kitöltése legyen citromsárga, szegélye legyen 6 kp-os és zöld!
12. Az alakzat belsejébe írd a „Szárnyalj magasabbra!” szöveget! A minta szerint legyen Arial Black, 16-os, narancssárga, két sorba tördelve! állítsd be (betűközzel), hogy az első szó ugyanolyan széles legyen mint a második szó!
13. Szúrjál be az online képek közül két régi repülőgépet és ábrázoló képet! Majd helyezd el a minta szerint az alakzat elé, mid a két kép legyen rögzített méretarány mellett 4 cm magas és árnyékolts!
14. Készíts élőfejet, melybe a minta szerint bal oldalra beírod a vezetéknevedet és a keresztnévedet; jobb oldalra pedig beírod „A repülés története „ szöveget! Formázd meg, hogy legyen félkövér, szürke mintázatú, és legyen alsószegély a teljes élőfejen!
15. Az élőlábban középre (9 cm) szúrd be az oldal számát! A formázás legyen olyan, mint fent, csak itt felső szegély legyen!
16. Végül mentsd a munkádat repülés.docx néven!

Vezetéknév Keresztnév
A repülés története

A MAGYAR REPÜLÉSÜGY FEJLŐDÉSE AZ I. VILÁGHÁBORÚ VÉGÉIG


2022. február 10.



A magyar repülők helyzete korántsem volt olyan kedvező, mint a külföldi úttörőké. Míg külföldön az állam és a magánberek tekintélyes összegekkel támogatták a repülés ügyét, addig Magyarországon teljesen közönyösek voltak iránta. Blériot az 1909-es La Manche átrepülése után, ugyanezen év októberében Budapesten ejti bámulatba a nézők ezreit. A hazai repülők pedig még csak a kezdet kezdetén voltak ekkor.

A Magyar Aeroklub 1910-ben nemzetközi versenyt rendezett. Ez technikai szempontból azt jelentette, hogy a külföldi résztvevők sikere a magyar repülés fejlődésére bizonyos hatással volt. A helyzet a repüléstudomány művelése területén is sivár volt. Bánki Donát a műgyetemen az 1913/14. tanévben fakultatív tárgyként kezdte meg az oktatását. Bánki figyelmét a repülés problémáira a stabilizálás kérdésére irányította.

Giroszkóppal vezérelt szervomotoros stabilizátort szerkesztettek Melczér Tibor és Vágó Pál mérnökök. Ennek alapelvei szerint tervezte Vágó a háború után a német Zeiss cég számára repülőgépről fényképező készülék automatikus felfüggesztő szerkezetét.

Külföldön a sorozatos repülésügyi sikerek lehetővé tették a jól bevált géptípusok sorozatgyártását. A hadvezetőség korán felismerte a repülőgép katonai alkalmazásának szükségességét. Gyártható típus nem volt, de ennek ellenére 1913-ban megalakult Budapesten a Magyar Repülőgépgyár, amelynek első vezetője a jó nevű pilóta, Wittmann mérnök volt. 1914-ben az aszói javítóintézet karosszéria műhelyéből létrejött a Lloyd gyár. A magyar ipar mindjárt a háború első heteiben tudta biztosítani a magyar hadsereg repülőgép-szükségletét. A magyar gyárak 1918-ban 778 repülőtestet (sárkányt), a háború egész tartama alatt 2069 db testet és 1146 db motort gyártottak. Összehasonlításképpen az ellenséges nagyhatalmak össztermelése 14 000 sárkányt és 200 000 motort volt. A szövetséges Németország 47 000 sárkányt és 42 000 db motort gyártott.



1