

MAGYAR NYELV ÉS IRODALOM KÖZÉPSZINTŰ ÍRÁSBELI ÉRETTSÉGI VIZSGA

Gyakorló szövegértési feladatlap

Fontos tudnivalók:

- 90 perc áll majd rendelkezésére ahhoz, hogy megoldja a szövegértési feladatsort és megírja az egyik rövid fogalmazási feladatot. Ügyeljen arra, hogy idejét arányosan ossza meg a szövegértés és a fogalmazás között (körülbelül 60 perc és 30 perc)!
- Ha a megoldott feladatokban javítani akar, akkor a javítani kívánt szót/szavakat húzza át, a helyesnek vélt szót/szavakat pedig írja le újra!

Ha a szövegértési feladatlapot kívánja gyakorolni, akkor mérje, mennyi időre van szüksége, de ne hagyj abba 60 perc után. Ha azt tapasztalja, hogy 60 percnél több időt vesz igénybe a szövegértési feladatlap megoldása, akkor gyakoroljon többet, és az újabb gyakorlások során igyekezzen az időt csökkenteni.

Szövegértés:

- Olvassa el figyelmesen a szöveget, majd a kérdéseket!
- Válaszait gondos mérlegelés után írja le! Egyértelműen és szabatosan fogalmazzon!
- Ha javít, egyértelműen tegye!
- Ügyeljen a helyesírásra! Ha bizonytalan, használjon helyesírási szótárt!

Fejezetek a kerékpár történetéből

[1] A kerékpár eredete a múlt homályába vész. Őse valószínűleg a kerekes rúd, amely az 1700-as évek végén jelent meg Franciaországban. Alkotója, Sieur de Sivrac (lejtsd: sziór dö szivrak) – ki tudja, miért – kereket szerelt a kezébe került rúd végére, majd ráült és futkározni kezdett vele. Kormány nélküli játékos eszközt kanyarodáskor egyszerűen felemelte, és a kívánt irányba fordította, azután pedig továbbhaladt vele. Találmányát *gyorsjárónak* nevezte el.

[2] A párizsi fiatalok közül néhányan egy-kettőre így mulattatták, riogatták a járókelőket. Franciaország királyának, XVI. Lajosnak is bemutatták a kerekes játékot. Az uralkodó környezetében akadtak, akik kipróbálták és megkedvelték ezt a furcsa szerkezetet, s csináltattak maguknak is. Ezek már cifrábbak lettek, mint elődeik. Kerekeik küllőit díszesre faragták, elejükre szépen kimunkált állatfejeket erősítettek,

a faragásokat kipingálták. Versailles-ban, az uralkodó udvarában játékos ügyességi versenyeket is rendeztek velük.

[3] A biciklit a 19. század elején Bajorországban tökéletesítette Carl von Drais (lejtő: karl fon drajsz), aki a heidelbergi egyetemen matematikát, fizikát és építészetet tanult, emellett sok mindennel foglalkozott még, de talán a technika iránt érdeklődött a legjobban. Találmánya abban különbözött francia társától, hogy a villába fogott első kerékkel a szerkezetet már kormányozni lehetett. Az 1817-ben szabadalmaztatott találmányt *futókerék*nek nevezte el.

[4] A futógépet úgy ülték meg, mint a gyorsjárót. Hol az egyik, hol a másik lábbal lökték előre. Használójának lába valamelyik oldalon mindig érintette a talajt. Ez az egyszerű jármű sima úton valamivel gyorsabban haladt a gyalogosnál. Lejtőn azonban felgyorsult. A kerekező ilyenkor felemelte lábát, s a gép így gurult előre. Utasa fék híján a sebességet úgy mérsékelte, hogy talpát a kerék felületére vagy a talajhoz nyomta. A futógéppel játékos vetélkedőket, felvonulásokat rendeztek.

[5] A bicikli elődei fából készültek. Kerekeik küllőit is fából munkálták ki, futófelületükre – a lovaskocsik kerekeihez hasonlóan – vasabroncsot húztak. A váz, azaz a rúd megfelelő részére kóccal tömött textil-, esetleg bőrpárnát erősítettek, ez volt a nyereg. A kerékpár mindkét ősi változatát a bognárok állították össze, azok, akik a lovaskocsik és hintók fából készült szerkezetét és kerekeit készítették. A vasabroncsok a kovácsok műhelyeiből kerültek ki. Az alacsonyabb termetűeknek kisebb, a magasabbaknak nagyobb kerekű járműveket állítottak össze.

[6] Az ezermesterek, technikusok azon fáradoztak, hogy a futógépet tökéletesítve növeljék sebességét. Sok töprengés után rájöttek, ha az első kerék tengelyének két végére egy-egy pedálot szerelnek, és annak segítségével forgatják, hajtják a kereket, akkor a jármű haladása egyenletesebb és gyorsabb lesz. A pedálos kétkerekűek már jó egyensúlyérzékkel kívántak meg, mert használóik lábai menet közben nem érintették a talajt, így megnőtt a borulás, az eldőlés veszélye is. Induláskor általában megtolták a járművet, s amikor már lendületben volt, a nyergébe pattantak és pedáljával hajtották tovább. E járművek az eddigieknél jóval gyorsabban gurultak, sebesebben haladtak a gyalogosoknál, sőt a lovaskocsikat is leelőzték. A biztonságosabb közlekedés érdekében féket szereltek rá, ezek fékezéskor a hátsó kerekre tapadtak.

[7] A pedálos kétkerekűeket közel egyidőben több országban is feltalálták. Párizsban az 1860-as években már gyártották a pedálos kétkerekűt. Az első példányok még fából készültek. Később, amikor már sorozatban gyártották, a vázat és a kerékvillákat kovácsoltvasra cserélték. A vasabroncsú fakerekűek rossz úton zötyögősen haladtak, használóikat alaposan összerázták. Különböző változataikat így *csontvázóknak* is nevezték.

[8] A vasabroncsú kerék fagyos, jeges úton nagyon csúszott. Ám akadtak olyanok, akik éppen jégen akartak kerekezni. Kivették hát a jármű hátsó kerekét, és a kissé átalakított váz végére, a kerék helyére két korcsolyát helyeztek egymás mellé. Az első kerék vasabroncsába lyukakat fúrtak és ezekbe vastüskéket nyomtak. A tüskés kerék már nem csúszott, a korcsolyák pedig biztonságosan vezették a jégjárművet. Szentpétervárott a múlt század 60-as éveiben sokan kerekeztek, vagyis korcsolyáztak a befagyott Néva folyó jegén.

[9] Készültek kétszemélyes csontrázók is. Ezeknél a hátsó kerék tengelyére is szereltek pedálokat. Utasaik mindegyike hajtott, tekert, de csak az elöl ülő kormányzott. A sebesség növelésére egyre nagyobb hajtott kereket helyeztek a vázba. Mint ahogyan a magas emberek hosszabbat lépnek az alacsonyabbaknál, vagy a felnőttek gyorsabban gyalognak a kicsiknél, így a nagyobb kerekűek is sebesebben gurultak, és ugyanannyi idő alatt hosszabb utat tettek meg a kisebb kerekűeknél. A csontrázók alakja megváltozott. Az új jármű nagy első és egy kis hátsó támasztó kerékből állt, a kettőt hajlított váz kötötte össze. Drótküllős kerekei futófelületére tömörgumi-gyűrűt húztak. Ezeket a szerkezeteket *velocipédnek*, *gyorsjárgánynak* is nevezték. Nyergük magasra került, a hajtó lába már nem érte el a talajt. Használatuk szinte akrobatikus ügyességet kívánt. Induláskor a hajtó az egyik lábával fellépett a váz oldalából kiálló kis rudacskára, és a másik lábával addig lökte magát előre, amíg a járművét lendületbe hozta. Ezután felült a nyeregbe, és pedálozással haladt tovább. Leszálláskor fékezett, rálépett a rudacskára és onnan a talajra ugrott.

[10] A *velocipéd* magyar elnevezésén sokan törték a fejüket. Kezdetben mindenki másként nevezte, például a Honművész című folyóirat 1835-ben *gyalog-sebes-futógépnek*, egy másik lap *utazó erőműnek*. A Vasárnapi Újság 1886-ban *kengyelfutógép* elnevezéssel illette. Hívták még *vasparipának*, *biciklinek*, *kerékpármak*, *lábhajtásos-tovalöködőnek*, *egyen-billengészeti-körduplánynak* stb. A múlt század végén már a Magyar Tudományos Akadémiát is bevonták a névkeresés, névadás munkájába. Hosszas tanakodás után a *kerékpár* megnevezés mellett döntöttek, bár sokan szavaztak a *biciklire* is.

[11] Számos kísérlet és próbálkozás után az 1880-as években rájöttek, nem kell a hajtott kerék méretét a kétszeresére növelni ahhoz, hogy a jármű kétszer gyorsabban haladjon. Ugyanez a sebesség elérhető egy hasonló fogaskerék, lánckerék áttétellel is. Ha a pedállal hajtott lánckerék átmérője kétszer nagyobb a lánccal meghajtott lánckeréknél, vagy másként fogalmazva, ha a nagyobbik, tehát a pedállal ellátott lánckerék fogszáma kétszerese a hajtott lánckerék fogszámának, akkor a kerékpár kétszer gyorsabban halad. Egy-két évig az első kerék villájára szerelték fel a lánccal összekötött fogaskerekeket. Ezeket az érdekes járműveket *kengurunak* nevezték el.

[12] Nem sokkal később, az 1880-as évek végén, az 1890-es évek elején a láncos áttételt levették az első kerékről. A pedáltengelyt a nagy lánckerékkel együtt a két kerék közé, mélyen a nyereg alá helyezték. A kisebb, tehát a hajtott lánckereket pedig a hátsó kerék tengelyére erősítették fel. Mindkettőt változatlanul a hajtólánccal kapcsolták össze. Az új szerkezeti megoldás miatt a jármű vázát átformálták, s végül eljutottak a mai kerékpár alakjához.

[13] A fúvott gumiabroncs J. B. Dunlop (ejtsd: danlop) találmánya. Az ír állatorvos, aki szabad idejében szívesen barkácsolt, kísérletezett, vásárolt magának egy velocipédet, fiacskájának pedig egy játéktriklit. Az 1880-as évek második felében hirtelen gondolattól vezérelve gumicsövet húzott fel a játéktrikli kerekeire, és csemetéje nagy élvezettel cikázott vele ide-oda. A fúvott gumiabroncsot 1888-ban találta fel, és ezt is felerősítette gyermeke játékára. Az abroncs felfújható tömlőből, belsőből, és az azt körülvevő védőköpenyből, más szóval külsőből állt.

[14] Régen szürkületkor vagy sötétben kis olaj- vagy petróleumlámpát is akasztottak a bicikli kormányára. A pislákoló fény nem világította meg az utat, de figyelmeztette a szembejövőt a kerékpáros közeledtére. A rossz utak és a lassú haladás miatt kezdetben ez a világítás is elegendőnek bizonyult. Tudnotok kell, hogy akkoriban autók még nemigen jártak, legfeljebb egy-egy lovaskocsi zaja törte meg az éjszaka csendjét. Ezt pedig már messziről meghallhatta az éjszakai kerékpáros vándor, s kitérhetett útjából. Később, az 1910-es, az 1920-as években acetilénlámpákat használtak. Ezek erős fénye az utat jól megvilágította. A fejlődés azonban nem állt meg. Az 1930-as években már dinamókat szereltek a kerékpárokra. A kerék hajtotta kis áramfejlesztőből vékony huzal vezette az áramot a kormányon levő lámpához. Minél gyorsabban forgott a jármű kereke, azaz minél gyorsabban hajtott a biciklista, annál jobban világított a lámpa. A jármű hátuljára, rendszerint a sárvédőre, piros színű fényvisszaverő prizmát helyeztek. A hátulról közeledő járművek világító lámpáitól pirosan felfénylett a prizma, amelyet sokszor varázsszemnek is neveznek.

A szöveg forrása: [A kerékpár története. „Két keréken” Olvasókönyv](#). A Közlekedési Múzeum kiadványa, Budapest. (Rövidített és a feladatsorhoz hozzáigazított szöveg.)

1. A szöveg címzettje és célja

Keresse meg azt a részletet a szövegben, amelyik a szöveg címzettjére/címzettjeire utal, jelzi a beszédhelyzetet!

A részlet helye: bekezdés

Az idézet alapján vélhetően kiknek szól a szöveg?

.....

2 pont	
--------	--

2. A „múlt század”

A szöveg kétszer is hivatkozik a múlt századra, a 8. és a 10. bekezdésben.

Vélhetően melyik évszázadra utal?

A szöveg felépítésének mely sajátosságából lehet erre következtetni?

.....

2 pont	
--------	--

3. Technikai fejlődés

A szöveg a kerékpár fejlődésének sok technikai összetevőjéről beszél. Töltse ki a táblázatot a szöveg alapján!

TECHNIKAI PROBLÉMA	RÉGEBBI MEGOLDÁS	ÚJABB MEGOLDÁS
Lassítás és fékezés		(a hátsó kerekre szerelt) fék
Látás sötétben	Lámpa (olaj, petróleum, acetilén)	
Megfelelő anyag a bicikli vázához		
	Nagyobb kerékméret	
		Villába fogott első kerék
Rázkódás az úton		

10 pont	
------------	--

4./ Képek régi biciklikről

Az alábbi képek mely szövegrészlethez szolgálhatnak illusztrációul?
Választását támassza alá a megfelelő szövegrészlet rövid idézésével!



1. A bekezdés száma:

Indoklás:

.....

2. A bekezdés száma:

Indoklás:

.....

3. A bekezdés száma:

Indoklás:

.....

4. A bekezdés száma:

Indoklás:

.....

8 pont	
--------	--

5. Van-e összefüggés?

Alább olvashat néhány állítaspárt. Állapítsa meg a szöveg alapján, milyen logikai összefüggés van a két kijelentés között!

A két állítás közül

1. az első az ok, a második az okozat;
2. az első a tény, a második a magyarázat;
3. mindkét állítás igaz, de nem tudjuk a logikai kapcsolatot;
4. mindkét állítás igaz, de a kettő között nincs logikai kapcsolat.

Első állítaspár:

A./Sieur de Sivrac kereket szerelt a kezébe került rúd végére.

B./ Sieur de Sivrac majd ráült és futkározni kezdett vele.

A logikai viszony:

Második állítaspár:

A./ XVI. Lajos francia király udvarában népszerű volt a *gyorsjárónak* nevezett biciklifajta.

B./ Versailles-ban játékos ügyességi versenyeket is rendeztek a korabeli biciklivel.

A logikai viszony:

Harmadik állításpár:

A./ A fából készült biciklikon a váz megfelelő részére kóccal tömött textil-, esetleg bőrpárnát erősítettek nyeregnek.

B./ A biciklik mindkét ősi változatát a bogárok állították elő.

A logikai viszony:

Negyedik állításpár:

A./ A biciklik első tengelyére két pedált szereltek.

B./ A pedálos kétkerekűek már jó egyensúlyérzékkel kívántak meg.

A logikai viszony:

Ötödik állításpár:

A./ A velocipéd drótküllős kerekei futófelületére tömörgumi-gyűrűt húztak.

B./ A velocipéd nyerge magasra került, a hajtó lába már nem érte el a talajt.

A logikai viszony:

Hatodik állításpár:

A./ Dunlop ír állatorvos gumicsövet húzott fel egy játékbicikli kerekeire.

B./ Dunlop fia az új kerekekkel örömmel triciklizett.

A logikai viszony:

6 pont	
--------	--

6. Biciklitípusok

Készítsen rövid szócikket az alábbi kerékpártípusokról. Egy meghatározás egy mondat legyen. Válogassa ki a legfontosabb adatokat, és ügyeljen arra, hogy mondata érthető, világos legyen!

futókerék:

.....

.....

csontrázó:

.....

.....

velocipéd:

.....

.....

6 pont	
--------	--

7. Szómagyarítás

Válasszon ki egyet az alábbi elnevezések közül, és készítsen rövid (5-6 mondatos) indoklást a Tudományos Akadémia számára, miért válasszák azt a nevet az elterjedő bicikli magyar nevéül. Az indoklás élhet a humor, az irónia eszközével is.

gyorsjárgány

gyalog-sebes-futó-gép

utazó erőmű

vasparipa

lábhajtásos-tovalökődő

egyen-billengészeti-körduplány

A kiválasztott szó:

Indoklás:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4 pont	
--------	--

7. Szánkázás a Néván

Jókai Mór [Szabadság a hó alatt című regényében](#) a következő leírást adja a befagyott Néván történő szánkázásról:

„A Néva jegén pedig ezernyi meg ezernyi szánka futtat versenyt, szabadon vágatva a széles folyam tükre felett, aranyozott szánok angol telivérekkel.”

Hasonlítsa össze ezt a leírást és a szöveg 8. bekezdését. Szólhat-e ez a Jókai-mondat a jegén való biciklizésről, vagy nem? Válaszát indokolja!

Igen – nem (A megfelelőt karikázza be!)

Indoklás:

.....

.....

.....

.....

.....

2 pont	
--------	--

Szövegértés összesen

40 pont	
------------	--