

226514



T. sorozat 10. szám.

# Hogyan működik a motor?

A NÉPMŰVELÉSI MINISZTERIUM MEGBÍZÁSÁBÓL  
KÉSZÜLT  
AZ AUTÓMŰSZAKI INTÉZET KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL

KIADJA  
A MAGYAR FOTÓ DIA-OSZTÁLYA  
BUDAPEST 1951.

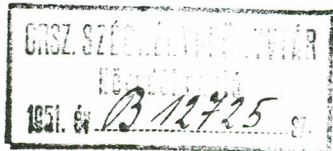
## TUDNIVALÓK

A BESZÉLŐ KÉPEK előadásszövegeit és filmdiasorozatait az illetékes megyei tanács népművelési alosztálya díjtalanul kölcsönzi. Az odaszállítás költségei a kölcsönző hivatalt, a visszazállítási költségei a kölcsönvevőt terhelik. Közérdek, hogy a szövegkönyveket és a filmdiasorozatokat felhasználásuk után azonnal visszaküldjük a Megyei Tanács Népművelési Osztály címére. A kölcsönzött előadásszövegekért, a diasorozatokért a kölcsönvevő hivatali felelősséggel tartozik. A szöveget változtatni (áthúzni, stb.) nem szabad. Különösen kíméljük a filmdiasorozatokat a karcolástól.

A vetítettképes előadásokkal kapcsolatos tapasztalatok, indítványok és észrevételek közlését a Magyar Fotó Dia-osztálya (Veres Pálné-utca 9.), bárkitől köszönettel veszi.

Az 1949., 1950., 1951. oktatási évadban megjelent vetítettképes előadásszövegek és filmdiasorozatok címjegyzéke a füzet borítólapjának hátsó oldalán található.

226514



Felelős kiadó: Csongrádi István

## HOGYAN MŰKÖDIK A MOTOR?

1. Már 500 évvel ezelőtt egyes feltalálók megpróbálták olyan szerkezetet készíteni, amely lehetővé tette a kocsik mozgását lovak segítsége nélkül. Képünk egy ilyen önjáró kocsit mutat be a XV. századból. Két forgó dobot egy „végtelen” kötélt kapcsolta össze, melyet az utas magafelé húzogatótt. A dob fogaskereke, a hátsó kereket hozta forgásba, miközben a kocsi lassan haladt előre. A kocsi nem volt kormányozható. A fordulóban a kívánt irányba kellett állítani.
2. A XVIII. század elején már olyan önjáró kocsikat készítettek, amelyen a motor szerepét az akkori kizsákmányolásnak megfelelően a lakáj töltötte be. A lakájnak a kocsi hátsó részén volt a helye, ahonnan pedálok segítségével hozta mozgásba a kocsit. Ennek a kocsinak az elejét már nem kellett felemelni a fordulónál, mert az első kerekek kormányozhatók voltak, az ötödik kerékről az utasfülkéhez vezetett gyeplőkkel.
3. A feltalálók egy része a szél erejét is megpróbálta kocsiba fogni. A tengeri vitorláhajók mintájára szerkesztett, kereken járó kocsit vitorlával szerelték fel. Ezekkel a szárazföldi hajókkal 30 km-es sebességet is elértek. Hátránya miatt azonban nem terjedt el, mert csak erősen szeles időben, a jó úton volt használható egyirányú mozgásra.
4. 1791-ben Kulibin Iván Pjetrovics orosz mérnök szerkesztette meg az első technikai ismeretek alapján felépített háromkerekű önmozgó járművet. Igaz, hogy a motort itt is az emberi erő töltötte be, de a lendítőkerék, fogaskerék áttétel és kilincskerék alkalmazásával a Kulibin-féle önjáró biztosította a szabadonfutás lehetőségét, tehát azt, hogy a jármű vezetője időnként pihenhessen a taposásban, akár a mai kerékpáros.
5. Az orosz Polzunov Iván az első gyakorlati felhasználásra alkalmas gőzgépet találta fel 1766-ban. Az ő gépét alkalmazták az első gőzmeghajtású kocsin is. Ezek a gőzkocsik, bár kezdetlegesen voltak, az akkori lótenyésztők, fuvarosok között mégis nagy riadalmat válthatott ki.

6. Ezek a hatalmas „gőzbatárok” súlyúkkal tönkretették az utakat. Az akkori kazánok hasznos teljesítménye alig érte el a tüzelőszer hőértékének 2—3 százalékát, a többi 97—98 százalék kirepült a kéményen. A meglévő kevés erőt is, a hatalmas szerkezet saját súlyának vontatására kellett felhasználni. Ezáltal a hasznos munka nagyon csekély volt. A gőzbatárok lassúsága, füstje miatt nem terjedt el.
7. A Kulibin-féle orosz kocsik mintájára 1866-ban készült Benz-féle háromkerekű benzinmotoros gépkocsi komoly fejlődést jelentett. Ez a benzinmotoros kocsik közel 100 évvel később készült el, mint az orosz Kulibiné.
8. A múlt század nyolcvanas éveiben készült benzinmotoros kocsik legnagyobb újítása az volt, hogy folyékony üzemanyaggal, benzinnel működtek. A könnyű benzinmotor lehetővé tette, hogy a kocsik megtartsa rugózatát és így zajtalan gumikerekeken gördülhessenek.
9. A mindjobban tökéletesített gépkocsik már tömeges személyszállításra is alkalmasak voltak és az egész világon rohamosan elterjedtek. Budapesten 1921-ben ilyen emeletes autóbuszok közlekedtek. Ezeknek a kocsiknak 15—18 km óránkénti sebessége nagyjelentőségű volt. A lóvontatású kocsiknak most már legyőzhetetlen versenytársaként jelentek meg a „benzinparipák” mind korszerűbb típusai, hogy megnyissák a közlekedés történetének új fejezetét.  
Vetített szöveg:  
A négyütemű motor.
10. Gépkocsival külsőleg már megismerkedtünk. Most nézzük meg, hogy a kocsik szíve a motor, milyen főrészekből áll, hogyan működik. Ezen a képen egy motor főrészeit láthatjuk: a hengert, dugattyút, hajtókart, forgattyústengelyt és a lendkereket. Ezeknek az alkatrészeknek az összesége alkotja a dugattyús motort. Ha a dugattyút kézzel lefelé nyomjuk, a mozgatott dugattyú lefelé tolja a hajtókart, ez viszont elfordítja a forgattyús tengelyt és a végén lévő lendkereket. Ha kezünket levesszük a dugattyúról, az felfelé mozog, mert a lendkerék tehetetlenségénél fogva tovább forog.
11. Itt már a dugattyú mozgatását nem kézzel végezzük el. A kép baloldalán látható csőben porlasztott benzin és levegő keveréket juttatunk a dugattyú fölé. Ezt a készüléket magyar feltalálók, Bánki—Donát mérnökök találták fel. A benzin gázkeverékét elektromos szikrával meggyújtjuk, ami által a gázkeverék hevesen, robbanásszerűen elég. Az égés kö-

- vetkeztében keletkezett nagy nyomás a dugattyút lefelé löki. A jobboldali csövön az elégett gáz távozik el.
12. A robbanómotor működése általában négy ütemben történik. Itt az első ütemet látjuk. A fekete nyílak a dugattyú lefelé haladó mozgását mutatják, miközben szívást fejt ki, s a jobboldali felső nyíláson kinyitott szívószelepen keresztül gázkeverék beömlik a hengertérbe.
  13. Következik a második ütem. A dugattyú az alsó holtpontra elhagyva, felfelé haladó mozgást végez, miközben a szívószelep lezárul. Felfelé haladás közben a hengertérbe betódult gázkeveréket térfogatának ötödrészeire összesűríti, összenyomja a dugattyú, miközben a felső holtpontra jut. Ez a második, vagy sűrítő ütem.
  14. A nagy nyomásra összesűritett gázkeveréket a henger fejébe csavart gyújtógyertya adott pillanatban elektromos szikrával meggyújtja, úgy, mint az öngyújtót a tűzke szikrája. Ekkor a gázkeverék magas, 2000 Celsius fokon robbanásszerűen elég. Az égés folytán keletkezett nagy gáznyomás, ami a 25—30 atmoszférát is eléri, nagy erővel lefelé löki a dugattyút. Ez a hasznos ütem a munkaütem, miközben a lefelé haladó dugattyú mozgását átadja a forgattyús tengelynek és a lendkeréknek.
  15. Az utolsó, negyedik ütemnél a dugattyú felfelé haladva kintolja a kép baloldalán látható nyíláson a kinyitott kipuffogónyíláson keresztül az elégett gázkeveréket. Ezután az egész folyamat előlről megismétlődik. Szabad szemmel ezeket a folyamatokat nem lehet látni, mert a motor működése közben rendkívül gyorsan változnak az egyes ütemek. Percenként a benzinmotor 4500 fordulatot is megtesz.
  16. Képünk egy négyhengeres gépkocsimotort ábrázol metszetben. A motor hengerei szürke vasból vannak öntve és a sorban egymás után következnek. A dugattyúk és hajtókarok ugyanazon közös forgattyús tengelyhez kapcsolódnak. A többhengeres motorok előnye abban áll, hogy az egyes hengerek munkaüteme nem egyszerre, hanem meghatározott munkasorrendben következik be. Így minden félfordulatra esik egy hasznos munkaütem.
  17. Itt a motor hűtését látjuk. A működő motor erősen felmelegszik és ha nem hűtenék, tönkre is menne. A hűtést a motor előtt lévő légcsöves hűtő végzi, amiben az alsó csőből a henger kettős falába kerül a hidegvíz. A felső csövön pedig visszaáramlik a hűtőbe a melegvíz. A hűtő és motor között lévő lapátkerék gyorsan forog, miközben a csöves hűtő

rekeszein levegőt szív be a ventilátor. Így a víz ismét lehülve kerül vissza a motorba. Ez a körfolyamat mindaddig tart, amíg a motor működik.

18. Hazánkban a tömeges autógyártás csak a felszabadulás után indulhatott meg. Közlekedésünknek és gazdaságunknak sok gépkocsira volt szüksége és sürgősen pótolni kellett a fasiszta barbárok által elpusztított és elrabolt gépkocsiparkunkat. Autógyáraink dolgozói serényen dolgoztak, hogy minél több gépkocsit gyárthassanak fejlődő, szocialista népgazdaságunknak.
19. Kényelmes nagy befogadóképességű városi autóbuszok . . . .
20. . . . hatalmas öt tonna teherbíróképességű teherautók készülték el a magyar munkások, mérnökök keze nyomán. Ezek a gépkocsik hazai gyárakban készültek, elsőtől az utolsó csavarig.
21. A budapesti IKARUSZ-gyár által készített távolsági autóbuszunk hatalmas elismerést szerzett világszerte szocialista iparunknak. A Horthy-fasizmus idején pár száz autót tudtak csak évenként gyártani, ma öt éves tervünkben új autógyáraink soha nem remélt méretekben, ezrével adnak újabb és újabb gépkocsikat, hogy dolgozó népünk utazása minél gyorsabb és kényelmesebb lehessen.
22. Sorozatgyártással készülnek az autóbuszok százai és ezrei. Ezekkel az autóbuszokkal kötjük össze falvainkat a város-sal, ipari központokkal. Ma már autóbuszon, gépkocsin utazni nem úri luxust jelent, hanem a mindennapi élet természetes velejárója, a dolgozók időnyerő eszköze.

Vetített szöveg:

A kétütemű motor.

23. Képünkön kétütemű benzinmotort látunk. Ez a motortípus különösen kisebb járműveknél, főleg a motorkerékpároknál és traktoroknál terjedt el. A motor tulajdonképpen valamennyi ütemét elvégzi, amelyeket a négyütemű motornál láttunk, azonban ezek egy része nem a hengerben, hanem a motor forgattyús házában játszódik le.
24. Itt az első ütemet látjuk. A dugattyú felfelé haladva összenyomja a fölötte lévő gázkeveréket, ugyanakkor a hengerfalon kinyitja a jobboldalon lévő szívócsatornát, amin át a forgattyúházba beszívja a friss gázkeveréket és összenyomja. Ha a dugattyú tetejét jól megfigyeljük, az nem lapos, mint a négyütemű motoroknál, hanem úgynevezett terelőgát van rajta. Ennek szerepéről még a későbbiek során megemlékezünk.

25. A második ütemnél a robbanás után a dugattyú lefelé halad és hasznos munkát végez, amikor az alsó szintet eléri, a dugattyú kinyitja a baloldalt látható áteresztő csatornát, amin keresztül a forgattyusházban elsűrített gázkeverék ....
26. .... feltódul a dugattyú fölé, miközben az elégett gázt a jobboldalon lévő kinyitott kipuffogó csatornán kitolja. A dugattyú tetején lévő terelőgát hajlata, a betóduló gázkeveréket irányítja és annak szemben fekvő kipuffogónyíláson való kiszökését akadályozza meg, és az elhasznált gázt kitolja. A kétütemű motornál nincsen szelep, hanem a henger oldalában lévő szívó kipuffogó és áteresztő csatornákon át jut be a gázkeverék és távozik el az elégett gáz.
27. A csepeli Rákosi Művek motorkerékpár gyárában a sorozatban készült különböző típusú kétütemű Csepel motorkerékpárok az egész országban ismertek. Dolgozóink nagyon megkedvelték az alacsony fogyasztású fürge Csepel motorkerékpárokat, melyek munkabajjárásra épp úgy felhasználhatók, mint kirándulásra. Életszínvonalunk emelkedése ma már lehetővé teszi, hogy a dolgozók meg tudják vásárolni ezeket a gépeket. Ötéves tervünk végén 100 ezernél is több kismotort fogunk gyártani.
28. A legújabb típusú Csepel 125 köbcentiméteres motorkerékpár ilyen. Az elől, hátul tökéletes rugózású elektromos világítással felszerelt, kényelmes kis motornak máris nagy sikere van.
29. Itt a 250 köbcentiméteres kétütemű nagy Csepel motorkerékpárt látjuk. Ilyen motorokat felszabadulás előtt a hazai kapitalista ipar nem tudott előállítani. A szocialista tervgazdálkodásunk során épült és korszerűen felszerelt új gyáraink ma már olyan gépeket is tudnak gyártani, amelyek nemcsak, hogy versenyeznek a kapitalista országok gépeivel, hanem azokat nem egy esetben túl is szárnyalják.  
Vetített szöveg:  
A Diesel-motor.
30. Ez a kép egy négyhengeres Diesel autómotort mutat be. A Diesel-motor jelentősége abban rejlik, hogy hiányzik róla a benzinmotoroknál nélkülözhetetlen porlasztó és gyújtószerkezet. Az ilyen típusú motor 30 százalékkal kevesebb üzemanyagot fogyaszt, mint a benzinajtású társa. Olcsó, nehezen párologó olajokkal működik, hatásfoka jóval magasabb a benzin-motorokénál.
31. Hogyan is működik ez a típusú motor?  
Első ábránkon a szívás ütemét látjuk. A szívócsövön itt --

eltérően a benzinmotoroktól — csupán tiszta levegő áramlik a hengertérbe. A következő ábránkon a dugattyú felfelé haladva, a levegőt nagy nyomásra összesűríti, emiatt a levegő 600 C fokra is felmelegszik. Az üzemanyagot ugyanakkor rendkívül vékony nyíláson a fúvókán át nagy nyomással a hengertérbe juttatják. Képünk harmadik ábrája azt a pillanatot ábrázolja, amikor a befecskendezett üzemanyag öngyulladás következtében hevesen elég, nagy nyomással 100 atmoszférával a dugattyút lefelé löki, miközben hasznos munkát végez. A negyedik ábránál a felső kinyúló szelepen a felfelé haladó dugattyú kiszorítja az elégett gázkeveréket (égésterméket).

32. A Diesel-motort nagy előnyei miatt sokoldalúan használják fel. 3.5 tonnás Csepel teherautók az egész országban ismeretek. Erős Diesel-motorjukkál, terjedelmes rakodófelületükkel nagyon alkalmasak kis üzemköltséggei, teherszállításra. Ezeken az autókön jut el a tszcs-k, állami gazdaságok terménye a városba és ugyanezek az autók szállítják a szerszámokat, gépeket, ruházati cikkeket, amiket a munkásosztály a falunak készít.
33. Szocialista mezőgazdaságunk nélkülözhetetlen gépe a traktor. Ötéves tervünk végén 26 ezer traktorral és 500 gépállomással rendelkezünk. A kiváló hazai gyártmányú traktorok nagy segítséget nyújtanak dolgozó parasztságunknak. A gépállomásokon női és férfi traktorosok egyformán veszik ki részüket a munkából.
34. Az SL-50/55 jelű lánctalpas traktorral 10 óra alatt 12—15 kat. hold földet lehet megszántani ötös ekével. Ezek az 55 lóerős traktorok is olajtüzelésű motorral működnek.
35. Az R-30/35 jelű vontatótraktort mindenütt ismerik az országban. Ezzel a fürge traktorral szántás, vetés, trágya, széna, terményhordás, egyaránt elvégezhető. Így válik a motor dolgozó parasztságunk engedelmis, hasznos segítőtársává.  
Vetített szöveg:  
A szovjet gépkocsigyártás.
36. Bármelyik szovjet nagyváros utcáján megállunk, mindenütt a gépkocsik százait látjuk. A moszkvai Leningrádi Sosszén sokszor ezrével közlekednek a gépkocsik.
37. Ha a Szovjetunió különböző városaiban körülnézünk, újabb és újabb gépkocsiparkokat fedezünk fel, amelyek, mint autótaxik és magángépkocsik, a személyforgalmat bonyolítják le.



38. Ezen a képen a Moszkva-csatorna kikötőépületét látjuk, amely előtt új taxik várják a hajón érkező utasokat, hogy a városba vigyék őket.
39. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom után mérföldes lépésekkel indult meg a szovjet autógyártás. A sztálini öt éves tervekben egymásután épültek fel a szebbnél-szebb autógyárak. Ez a Sztálinról elnevezett világhírű moszkvai autógyár látképe. Ebben a gyárban készülnek . . . .
40. . . . a legmodernebb gépeken és technikai eljárásokkal a híres . . . .
41. „ZISZ-110” mintájú személygépkocsik. Márványtéglával kirakott hatalmas szerelőcsarnokokban fehérköpenyes munkások állítják össze a hatüléses túrakocsikat, melyek sebessége elérheti az óránkénti 150 kilométert.
42. 1951-ben készült el a legutolsó típusú szovjet személygépkocsi a „Zisz”. Ez a kiváló gépkocsi úgy minőségileg, mint formájával a legnagyobb követelményeket is ki tudja elégíteni. A Molotov autógyár dolgozóinak nagyszerű munkáját dicséri.
43. Ugyanitt készülnek sorozatgyártásban a négytonnás, nagy teherbíróképességű „ZISZ-150”-es tehergépkocsik is.
44. Ezekből a teherautókból mi is sokat kaptunk, hogy rohamosan fejlődő teherforgalmunkat akadálytalanul bonyolíthassuk le.
45. A Szovjetúnióban a személygépkocsik . . . .
46. . . . és teherautók százezrei készülnek. 1950-ben több mint félmillió új gépkocsit adott a szovjet autóipar a népgazdaságnak.
47. A kievi gépkocsi elárusítótelepén százával állnak a vásárlók rendelkezésére a vadonatúj Moszkvics személyautók. A Szovjetúnióban munkások, kolhozparasztok, tudósok egyformán vásárolhatnak gépkocsit, mert az életszínvonal olyan magas, hogy módjukban áll megszerezni és üzemben tartani. A kapitalista országokban új autót csak a kizsákmányolók kis csoportja tud vásárolni. Igaz, hogy néhány munkáshajcsárnak van autója, de ezek is csak a tőkésék kihasznált öreg kocsijait tudják megvásárolni. Újra nekik sem telik. A munkások nagy tömege autóról még álmodni sem mer, örülnek, ha munkát kapnak és családjuknak nem kell nélkülözni.
48. A magyar parasztküldöttség szovjetúnióbeli útja során meglátogatta a Sarkcsillag kolhoz is. Ebben a kolhozban is majdnem minden kolhozistának saját motorkerékpárja van. Vajjon

melyik kapitalista ország mondhatja el, hogy olyan jómódúan él dolgozó parasztsága, hogy motorkerékpárt vásárolhat és tarthat üzemben jövedelméből. Minden valószínűség szerint egyik sem. Viszont a megvalósult szocializmus hazájában megszokott dolog az, hogy a falvakból nem fogattal, hanem autóval vagy motorkerékpárral mennek be a városba.

49. A motoroknak a felhasználása sokféleképpen történik. A Szovjetúnióban hatalmas méretű teherautók ....
50. .... traktorok ....
51. .... kombájnok ....
52. .... benzinmotor-meghajtású földkiemelő exkavátorok ....
53. .... erdőmunkálatoknál használatos gépkocsidaruk ....
54. .... motorvontatású talajjegyengető gépek ....
55. .... és rakodóautók tízezeit készítik, melyekkel az eddig nehéz, fárasztó fizikai munkákat végzik el. E tökéletes gépek kezelésével mindjobban átváltozik a fizikai munka szellemi munkává s mindjobban eltűnik a verejtékező munkások szerege. Most már géppel — modern technika vívmányával — győzik le a természetet.
56. Befejezés előtt áll a tudomány palotájának építkezése. A moszkvai Lenin-hegyre épült állami műszaki egyetem felhőkarcoló épületében az új mérnökök és tervezők tízezei fognak tanulni. Az egyetemhez külön sugárutak készülnek, melyek a szökőkutak, tavak és sétányok nagyszerű birodalmát kötik össze a főépülettel. Az utakat motoros úthengerek segítségével készítik.
57. A gépkocsik sokoldalú felhasználhatóságának igen nagy jelentősége van a mindennapi életben. A szovjet mentőautókon gyorsan eljut az orvosi segítség a balesetet szenvedett dolgozókhöz.
58. A szárazföldi személyszállításon kívül ....
- 58/a .... légi személyszállításra ....
59. .... de még mezőgazdasági munkára is felhasználják a repülőgépet, amit szintén benzimotor hajt.
60. Vízi szállításra is motorokat használnak fel.
61. A modern tengerjáró hajókat nem gőz, hanem gyorsabb és nagyobb teljesítményű Diesel-motorokkal hajtatták meg. Ezek a motorok kisebb helyet foglalnak el, mint a régi gőzkazános gépek és így sokkal gazdaságosabban lehet a hajóteret kihasználni.

62. A szovjet autógyártás egyik legutolsó remeke a Gigant nevű 300 lóerős motorral rendelkező 25 tonnás billenőszekrényes teherautó. Ezeket az óriási autókat a volgai, sztálingrádi vízierőművek építkezésénél, föld- és anyagszállításra használják fel. A kommunizmus békeépítkezéseihez ilyen gépeket gyártanak a szovjet munkások akkor, amikor az imperialisták eszeveszett lázukban azon marakodnak, hogy melyik típusú tankból gyártsanak többet.
63. A moszkvai Molotov-autógyár percenként egy-egy újabb személygépkocsit gyárt a szovjet dolgozók, a szovjet nép számára. Az óriási autógyár kijáratán a béke, a szabad élet gépei gördülnek ki, hogy szebbé, kényelmesebbé, gazdagabbá tegyék a boldog szovjet dolgozók életét.

Vége.

**A „BESZÉLŐ KÉPEK” 1949., 1950., 1951. oktatási évadban megjelent előadásszövegeinek és filmdiasorozatainak címjegyzéke:**

**SZABAD FÖLD TÉLI ESTÉK:**

- A Nagy Októberi Forradalom (Sz.—1. sz.)  
Képek a szovjet kolhozok életéből (Sz.—2. sz.)  
Szovjetúnió, a béke óra (Sz.—3. sz.)  
Sztálin élete (Sz.—4. sz.)  
Moszkva felé tekint a világ (Sz.—5. sz.)  
A szovjet falu kultúrélete (Sz.—6. sz.)  
Felszabadult ország — felszabadult nép (Sz.—8. sz.)  
Országos Mezőgazdasági Kiállítás és Tenyészállatvásár (Sz.—9. sz.)  
Aratás a nagyszénási „Dózsa” termelőszövetkezetben (Sz.—10. sz.)  
Boldog jövőnk — öt éves tervünk (Sz.—11. sz.)  
800 millió ember a békéért (Sz.—12. sz.)  
A koreai nép harca a szabadságért (Sz.—13. sz.)  
Második parasztküldöttségünk útja a Szovjetúnióban (Sz.—14. sz.)  
Képek néphadseregünk életéből (Sz.—15. sz.)  
Faekétől a traktorig (Sz.—16. sz.)  
Hogyan él a péri „Micsurin” termelőcsoport parasztsága (Sz.—17. sz.)  
Hogyan él a kistormási „Dózsa” termelőszövetkezet parasztsága (Sz.—18. sz.)  
A gyapottermelés (Sz.—19. sz.)  
Zöld futószalag (Sz.—20. sz.)  
Sport: egészségvédelem (Sz.—21. sz.)  
Tartsuk tisztán házunk táját (Sz.—22. sz.)  
A legfontosabb növényápolási munkák (Sz.—23. sz.)  
Látogatás a kiskirályi „Ifjú Gárda” termelőszövetkezetben (Sz.—24. sz.)  
Bányász munka, szép mesterség (Sz.—25. sz.)  
A nép fiai a hadseregben (Sz.—28. sz.)  
Hogyan védekezünk a tüdővész ellen (Sz.—29. sz.)  
Amit a rákbetegségről mindenkinek tudnia kell (Sz.—31. sz.)

