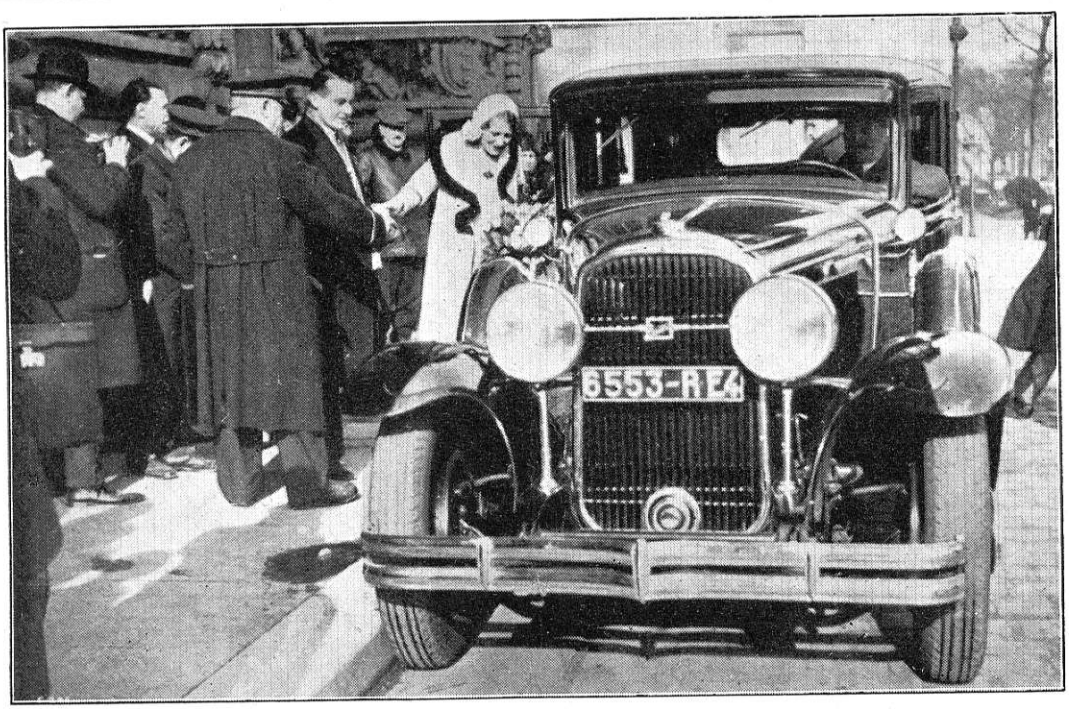
Hind 40 senti.

Nr. 11 November 1931

Auto

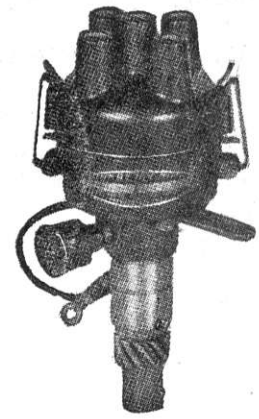
Eesti Autoklubi häälekandja

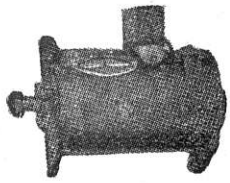


Pariisi iluduskuninganna asudes ootavasse „Buick“ autosse Grand Palee ees, Pariisis.

J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus
Tallinn

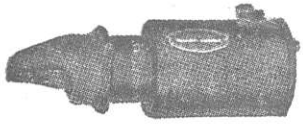
KUI TEIE AUTO ELEKTRISISSESEADE RIKKIS ON,





siis pöörake meie moodsalt sisseseatud auto elektriosade katsetamise jaama. Meie jaam toimib Teile katsetamisi tasuta.

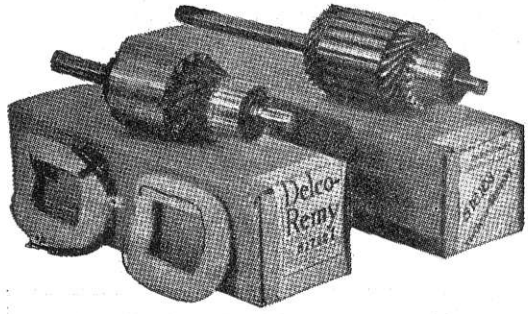
Ärge ostke uusi elektriosi enne, kui olete veendunud vanade osade uutega asetamise vajaduses.



Meil on täielik ladu originaal

Delco-Remy,
North-East,
Autolite,

auto-käivitus, valgustus ja süüte seadeldise osi



Delco-Remy — North-East

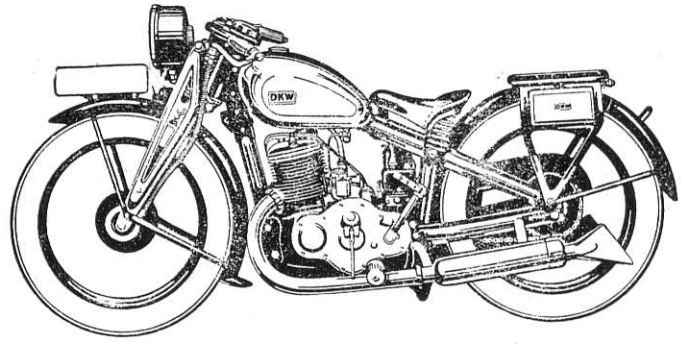
Ainuesindaja Eestis: ü „Tarmo“

Tallinn, Narva m. 6. Kõnetr. 306-50 ja 308-54

D.K.W.

mootorrattad ja autod

on vastupidavamad ja kiired, seda kinnitavad järjekindlalt saavutatud võidud ja vastupidavuse sõidud.



AVUSIL — BERLIN SUUR AUHIND 250 KM. 500 ccm. klassis võitis: I auhind Toni Bauhofer t/kiirus 146,9. II auhind Trager — Chemnits t/kiirus 138,7.
ILMAREKORD Budapestis. Härra *Strasser* sõitis 500 ccm. ederatasteveo autoga seisvas stardis 93,640 (end. 88,230). Lendavas stardis 113,421.

Vastupidavuse sõit *Zschopau—Tallinn—Zschopau.* 3750 km. 76 tunniga sõitsid septembri lõpul Tallinnas tuntud noor mootorrattasportlane ühes oma väljamaa kaaslasega oma väikesel LUXUS *200 ccm.* mootorrattal, vaatamata raskete teeolude ja vihmasaju peale. *Igakülgselt täiendatud DKW kahetaktiline mootor on ka tegelikult kindla konstruktsiooniga,* mis vastab ka meie teeoludele, kus DKW mootorid kõik vastupidavuse auhinnad omandasid. Sellepärast tutvugem enne masina ostu DKW mudelitega, et isiklikult veenduda tema võimetes.

VABRIKU-LADU **C. Tammann & St. Traustel**

Tallinn, Kentmanni 5. Tel. 231-25

Auto

4. aastakäik **Ilmub kord kuus**

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI
EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: **dipl. ins. J. TÄKS** Väljaandja: **J. ZIMMERMANN**

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasandega Kr. 5.—
Väljamaale . . . . . „ 10.—
Üksik nr. kaasandeta . . . „ —.40
Väljamaale . . . . . „ —.80

Toimetus ja talitus:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 11 (45) **November** **1931**

SISU.

Naelsterling ja Briti autotööstus.
Väikelennukite mootorid.
Kui palju maksab lendamine.
Mercedes-Benz tüüp 170.
Töökodade osa autoõnnetustes (II).
Paremat korda meie liiklemisele.
Lõpp autode tuututamisele.
Mootorrattal sügisel ja talvel.
XI Monte-Carlo tähesõit.
Lühemaid teateid.
Eesti Autoklubi teateid.

INHALT.

Engl. Pfund und Automobilindustrie.
Motoren der Kleinflugzeugen.
Wieviel kostet das Fliegen?
Mercedes-Benz Typ 170.
Welche Rolle spielen die Reparaturwerkstätten in Automobilunfällen (II).
Unser Verkehr braucht Regelung.
Schluss mit dem Hupen.
Mit Motorrad im Herbst u. Winter.
XI Sternfahrt nach Monte-Carlo.
Kürzere Nachrichten. Nachrichten des E. A. K.

Naelsterling ja Briti autotööstus.

Briti riik, tööstus ja kaubandus on vajunud alatasa suurematesse raskustesse. Eelarve kokkuseadmisel on tulnud kulusid kärpida ja tulusid suurendada, viimaseid muu seas suurendades bensiini- ja automaksude näol. Tööstus on langenud — toodang vähenenud. Tagajärjeks järjest suurenev töötute hulk, mis juba üle poolteise miljoni ulatub. Töötute ülalpidamine maksab riigile aastas miljardeid. Kaubanduse alal on väljavedu langenud õige rohkesti. Osa turgusid väljaspool Briti riiki on Briti tooteile nende kõrge hinna tõttu sama kui kadunud, ja raske on hankida uusi turgusid Ameerika, Saksa ja Jaapani võistluse tõttu.

Ei aidanud propaganda (muuseas Walesi prints käis selleks Lõuna- ja Kesk-Ameerikas!), ei senised kulude kärpimised, ei osaline loobumine vabakaubandusest (sisseveotollid luksuskaupadele), ei maksude kõrgendamine ja äärmine kokkuhoid, muuseas tööliste palkade alandamine.

Tuli, mis tulema pidi, drastilisim kõigist abinõudest: *loobumine kullastandardist!* Bank of Englandi paberraha ei lunastata enam kullaga nagu seni ja maailmasõja päevist saadik on tehtud.

See samm oli möödapääsematu, aga ta lõi naelsterlingi kõikuma. Kurss langes (meie krooniga võrreldes) 18.40 pealt 14.00 peale, umbes viiendiku võrra! Ja see langus mõjus välismailgi, eriti seal, kus naelsterling oma raha kattevaluutaks, sundis näiteks Skandinaavia riigid taganema kulla aluselt. Ja käesolevaid ridu kirjutades pole veel näha, kui kaugele rullub veerema pandud laviin...

Aga Inglismaa? Loobumine kullastandardist on sellele päästerõngaks — nii ennustatakse. Seletatakse, et naelsterlingi langus pole muud kui selle olukorrale vastavalt ümberhindamine (re-valuation), mille tulemuseks on raha väärtuse langemine (de-valuation) normaalseks. Ja mis saadakse sellega kätte?

Tegelikult kujuneb n.-sterlingi kursi langemine (mis tõenäoliselt jääb püsima 10—15% peale) sama kõrgeks sisseveotolliks toodetele, mida veetakse Briti riiki, eeskätt Inglismaale ja — vastavalt kõrgeks bonuseks (tasuks — hõlbustuseks) Briti toodete väljaveole. Sellega oleks n.-sterlingi languse mõju sarnane kaitsetollile, mis piirab sissevedu ja kaitseb oma tooteid, võimaldades neile soodustusi maailmaturul. Tagajärg: *sissevedu väheneb — väljavedu suureneb.*

Edaspidi — kui see tõepoolest sünnib — on kahtlemata Briti tööstuse elustumine, tööpuuduse vähenemine ja normaalne vahekord tööstuse ja kaubanduse vahel. Elu läheb küll raha väärtuse langemise puhul kallimaks, kuid toodete hinnad langevad varsti vastavalt ja toodangu elustumine reguleerib peagi vahekorra palkade ja hindade vahel normaalseks.

Teatavasti on autode arv ja autotööstus Inglismaal suuruselt järgmine Ameerika omale. Hoolimata sellest, on sinna igal aastal tuhandeid autosid veetud sisse Ameerikast, Prantsusmaalt ja isegi Saksast. Nende sissevedu langeb edaspidi. See on n.-sterlingi devaluatsiooni tagajärg. Teiseks, kuigi ei ole loota inglise autode hinna suurt langust kodumaal, siiski alanevad nende hinnad välismail vastavalt n.-sterlingi kursile —

umbes 10%. See juba võimaldab neile võistlust maailmaturul — eriti kui teada on Briti masinaehituse kõrge tasapind. Seni olidki inglise autod, näiteks meie turul, võimatu kallid. Inglise naela kursi langemine elustab siis inglise autode valmistamist väljaveoks, ja odavam hind soodustab nende müüki maailmaturul.

Sellised on Briti autotööstuse ja autoekspordi väljavaated n.-sterlingi kursi languse puhul. Kahtlemata on inglise autoajakirjandusel õigus, kiites heaks kullastandardist loobumise sammu. Minnakse isegi kaugemale, nagu järgmistest lausetest selgub:

„Ei ole puudust õpetatud peaajudest, ei õppinud töölistest ega teguvõimelistest töösturitest... Ei ole puudust kapitalist, et panna masinad käima... Aidake panna väärtusitoov masin käima, *ärge hoidke rohkem kokku kui hädapärast just vaja. Ihnus eraelus* takistab tööstuse elustumist, suurendab tööpuudust ja makse... Eriti: *kulutage oma auto peale nii palju kui vähegi võimalik!* — „Rahvuslik kokkuhoid" on riigi ja valitsuse asi — mõistlik, kuni võimaluste piirini ulatuv raha väljaandmine on aga iga kodaniku kohus... Ärge alandage tööliste palkasid ja ärge vallandage ühtki töölist!"

Niisugustest õpetustest kihab praegu Inglismaa autoajakirjandus. Kuivõrd n.-sterlingi langemine ja need õpetused inglise autotööstuse tooteid meie turule toovad, seda näitab tulevik.

Väikelennukite mootorid.

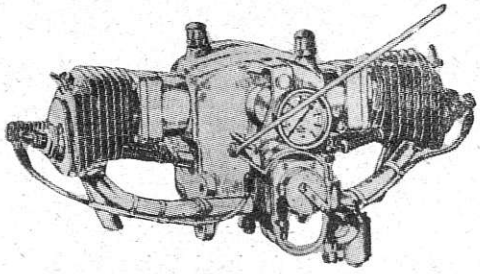
Dipl. ins. K. Anton.

Viimasel väikelennukite Euroopa ringlennul selgus, et selle edukus oli tingitud mitte ainult lennuki kere headusest ning juhi osavusest ja võimest, vaid ka suurel määral mootori omadustest. Jõuallika küsimust väikelennukite juures ei või tänapäeval lugeda täiesti lahendatuks. Oleks huvitav tutvuda nii ühe kui teise mootori tüübiga, et siis võrrelda neid üksteisega.

Väikelennukite all mõistetakse harilikult aparaate, mille kaal on tühjalt vähem kui 400 kg. Käesoleva aja lennutehnika seisu juures võib sellepärast lubada mootori kaalu jaoks parimal juhul 150 kg. Muidugi pole kuigi liitne selle väikese maksimaalkaaluga ehitada mootor, mis annaks üle 40 h.-j. ja omaks küllaldase töötamiskindluse. Vähema võimega mootorid, nagu on näidanud lennukogemused, on ebapraktilised.

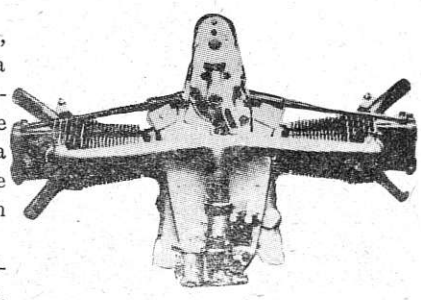
Lennumootorilt peab eeskätt nõudma töötamiskindlust. Oluline on ka kütteaine kulu ja madal ostuhind. Teiselt poolt on aga parem kulutada paarsada krooni aastas enam põletisaine peale, kui selle asemel olla sunnitud kaotama hädamaandumise läbi mitmekordselt. Ka on soovitatav valida kõrge töötamiskindlusega, kallis mootor odava mootori asemele, mis põhjustab alalisi rikkeid. Tänapäeva lennumootorite hinnad, võrreldes lennukite keredega, on veel liigagi kõrged. Nad ületavad isegi lennukikere hinna, ning aitavad seega kaasa spordilennukite kallinemisele, ilma et sealjuures omaksid hea lennukikere eluiga. Lennumootorite hinnad on veel väga kõrged, vaatamata asjaolule, et mootorite ehitusel on palju enam võimalusi konstrueerida neid seeriaviisi.

Väikelennukite mootoreid on ka olemas alla 40 h.-j., kuid kindlad andmed nende kohta on enamalt jaolt puudulikud, eriti 10—15 h.-jõuliste mootorite kohta. 20—80 h.-j. Euroopa mootoritest on tuntuimad järgmised:

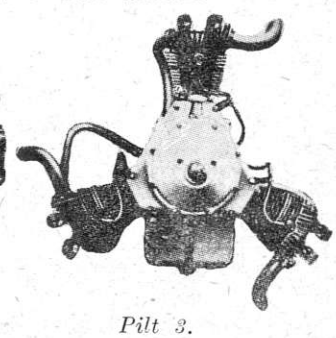


Pilt 1.

„*Ursinus*"-mootor (pilt 1) on eriti silmapaistev oma külgventiilide poolest. Silindrid on valatud ühes tükis silindripeadega ja ventiilikambritega. Termiliselt kõige enam kannatav väljalaskeventiil on pööratud lennu suunas. Karter on valmistatud kergemetallist. Oma lihtsa ehituse ja käsitamisviisi tõttu on väga soovitav väikestele sportlennukitele. Andmed tema kohta: võime — 20 h.-j.; kaal — 27,8 kg; silindri läbimõõt — 85 mm; kolvikäik — 96 mm. Silindri käigumaht — 1,1 liitrit; tiirude arv — 2400 minutis.



Pilt 2.



Pilt 3.

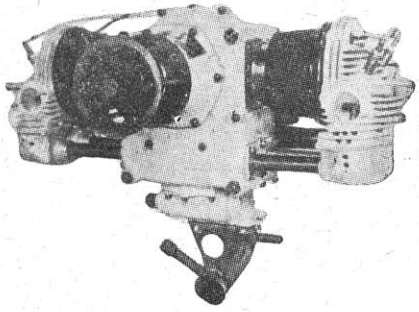
„*Mercedes-Benz*", *20 h.-j.* (pilt 2.), omab võrdlemisi pika kolvikäigu oma silindrite läbimõõdu juures, millest tuletub veidi lai ehitusviis ja kaunis suur kaal — 2,2 kg ühe h.-j. peale. Sellal, kui selle mootori vanemad tüübid omasid kaks sisse- ja kaks väljalaskeventiili, on uus mudel, parema materjali tõttu, varustatud ainult ühe, silindri teljele kallakult asetatud sisse- ja väljalaskeventiiliga. Kaalu kokkuhoiu mõttes on iga silindri jaoks ette nähtud ainult üks küünal. Silindrid on terasest, nende pead malmist. Väntvõll on monteeritud kahel kuullaagril.

Võime — 20—22 h.-j.; kaal — 48 kg.; silinder — 75 mm; kolvikäik — 100 mm; maht — 0,88 l.; tiirud — 3000/min.

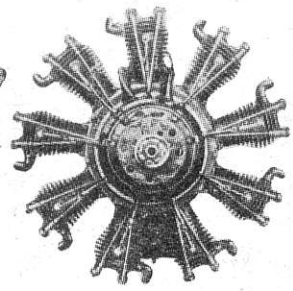
„*Mercedes-Benz*", *30 h.-j.* (pilt 3.), kolmesilindriline, tähekujuline, hiljuti turule ilmunud mootor, kuid kahjuks mitte kui seeria-toodang. On tähelepandav oma huvitava ja nii mõneski suhtes eeskujuliku ehitusviisi poolest. Ka selle mootori juures on tarvitusele võetud üks küünal silindri peale. Ventiilide kallaku ehitusviisi tõttu on võimalik piirduda ühe sisse- ja väljalaskeventiiliga. Huvitav on ka, et konservatiivne Mercedesi vabrik selle mootori juures on siirdunud harilikkudelt spiraal-ventiilivedrudelt n.-nim. juuksenõela-vedrudele, nagu neid, muu seas, tarvitatakse „Sunbeam'i" mootorratastes. Kuigi puht-mehaanilisest vaatepunktist vintvedrud annavad kõige soodsama võime vedru massi ühe grammi kohta, on juuksenõelavedrul siiski oma paremused: oma eemaleulatuva ehitusviisi tõttu saab nii ventiil ühes oma varrega kui ka

ventiilivedru ise parema jahutuse. Vintvedru juures kõrgema tiirude arvu juures tekkivad resonantsvõnked tulevad juuksenõela-vedrul ette äärmiselt harva.

Võime — 30—34 h.-j.; kaal — 57 kg.; silind. — 78 mm; kolvikäik — 104 mm; maht — 1,49 l.; tiirud — 2800/min.



Pilt 4.



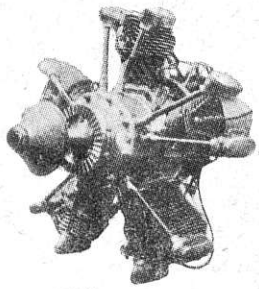
Pilt 5.

„Bristol Cherub", 32 h.-j. (pilt 4.), on väga kompaktne mõõtudes, mis tingitud omapärasest ventiilide paigutamisviisist. Ventiilid on asetatud silindripeades selliselt, et nende varred jooksevad vertikaalselt silindri teljele. Töötamisel liiguvad nad erilises, väikeses kambris. Võrdlemisi suure võime ja kõrge keskmise töösurve tõttu (8 kg/sm²) on tehtud kergemetallist pea tugeva ehitusega. Ventiilid on valmistatud kobalt-terasest. Viimane hoiab alal isegi väga kõrge temperatuuri juures oma tugevuse omadused. Ventiilipesad on terasest, samuti silindrid. Iga silindri jaoks on nähtud ette kaks süüteküünalt, mis kruvitakse sisse pronkspuksidesse. Väntvõll asub kolmel kuullaagril.

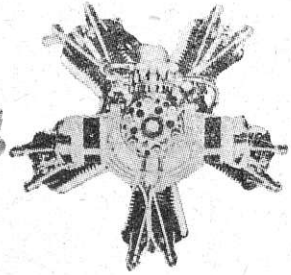
Võime — 32—34 h.-j.; kaal — 43,5 kg.; silinder — 90 mm; kolvikäik — 96,5 mm; maht — 1,228 l.; 2900—3200 tiiru/min.

„Salmson", 40 h.-j. (pilt 5.), üheksasilindriline mootor, mis esimesest pilgust näib olevat äärmiselt keeruline. Tegelikult on osutunud see ehitusviis praktikas äärmiselt õnnestunuks. „Salmson"-mootori tasakaalustus ja töötamiskindlus on eeskujulikud, ehkki see on varustatud ühe küünlaga silindri kohta. Põletisaine kulu 250 gr. h.-j./tund peab märkima kui võrdlemisi madalat, sellal kui paljude mootoriosade tõttu õli kulu 25 gr. h.-j./tn. peab tõusma kõrgemaks kui normaalne kulu. Kahepoolne karter on, nagu harilikult, kergemetallist. Tagumine kaas kannab magneetot ja õlipumpa, esimene — nokkseibisid.

Võime — 40 h.-j.; kaal — 75 kg.; silinder — 70 mm; kolvikäik — 80 mm; maht — 2,98 l.; tiirude arv — 2000 minutis.



Pilt 6.

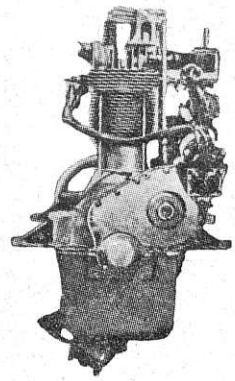


Pilt 7.

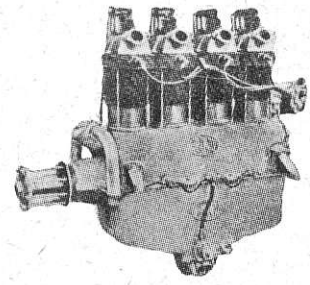
„BMW X"-mootor (pilt 6.), kerge lennumootor väga väikese kolvikäiguga. Euroopa ringlennul 1930. on seda mootorit esimest korda kasutatud ja see on annud väga häid tagajärgi.

„Armstrong Syddeley Genet" (pilt 7.) on kõige tarvitatavamaid inglise mootoreid väikelennuasjanduses. Inglased harrastavad lühikest kolvikäiku, mis eriti tähtis tähekujulisele mootorile tema võrdlemisi suure tuuletakistuse tõttu lennuajal. Ventiilide hoolsa paigutuse tõttu on saavutatud, vaatamata lühikesele kolvikäigule, termodünaamiliselt küllaldane põlemisruum, mis võimaldab normaalset kütteainekulu.

Võime — 70 h.-j.; kaal — 76 kg.; silinder — 102 mm; kolvikäik — 102 mm; maht — 4,16 l.; 1850 tiiru/min.



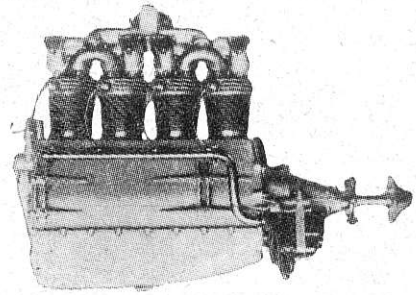
Pilt 8.



Pilt 9.

„Cirrus Mark" (pilt 8 *75 h.-j.*, on neljasilindriline reamootor, äärmiselt primitiivne oma ehitusviisilt ning on kindel töötamises, mistõttu sagedamalt kasutatavamaid väikelennu-mootoreid. Silindrid on malmist, silindripead — alumiiniumisegust. Väntajad duralumiiniumist, H-profiiliga. Väntvõll asub kuullaagritel. Pildil 9. on kujutatud selle mootori külgvaade.

Võime — 60 h.-j.; kaal — 120 kg.; silinder — 110 mm; kolvikäik — 130 mm; maht — 4,94 l.; 1600 tiiru/min.

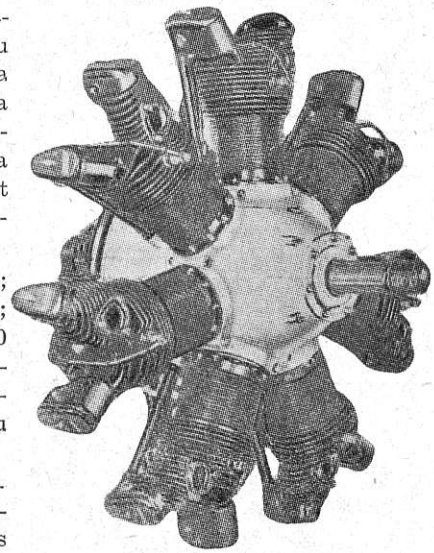


Pilt 10.

„Argus As 8" (pilt 10.). Enne maailmasõda ja selle kestel ehitati „Argus"-mootorid tähekujulistena (gnomid), pärast kujunesid „Cirrus"-mootori eeskujul reamootoriteks, kuid allapoole rippuvate silindritega. See omapärane ehitusviis omab palju hüvesid nii oma ideaalselt hõlpsa silindrite juurepääsu tõttu, kui ka asjaolu tõttu, et võimaldab kere madalat ehitust.

Võime—80 h.-j; kaal — 116 kg.; silindrid — 120 mm; kolvikäik — 140 mm; maht — 6,33 l.; 1400 tiiru min.

„Continental A 80" (pilt 11.), inglise mootor; üks nendest vähestest,



Pilt 11.

mis varustatud ka käivitaja dünamoga. Kergemetallist pea on varustatud lõikega ja on pealekeeratav silindrile. Iga silinder omab ühe sisse- ja väljalaskeventiili ning kaks süüteküünalt. Väntvõll ja peaväntaja asuvad tugevatel kuullaagritel, kaunis raske, kuid kindel ehitusviis.

Võime — 80 h.-j.; kaal — 117,5 kg.; silinder — 105 mm; kolvikäik — 120 mm; maht — 5,20 l.; 1650—1700 tiiru/min.

Tänapäev on väikelennukid arenenud juba niikaugele, et neid laialt kasutatakse spordi-, reisi- kui ka õppeotstarveteks. Kuna väikelennukites ja eriti nende mootorite ehituses on märgata suuremat konkurentsi Euroopa riikide: Saksamaa, Inglismaa, Prantsusmaa, Itaalia, Belgia, Čehhoslovakkia ja Jugoslavia vahel, ning areneb kiiresti ka Ameerika väikelennukite mootoritööstus, siis võib loota, et juba lähemas tulevikus langevad vastavalt ka hinnad.

Ameerikas väikelennukite mootoritest on silmapaistvamad oma kerguselt ja töötamiskindluselt järgmised tabelisse koondatud mootorid:

Firma ja selle asukoht	Mark	Silindrite arv	Jahutaja tüüp	Normaalvõime	Norm. tiirude arv	Maksimaalvõime	Maksimaalne tiirude arv	Silindri maht ja kolvikäik	Litraaž	Kokkusurve aste	Mootori kaal	Erikaal kg. 1 h. j. peale	Põlet.-aine kulu t./h. j.	Õlikulu tunnis 1 h. j. t.
Tiger-Kitten, New-York	M-20	2	õhu	20	2800	22	3000	—	1,1	—	—	—	—	—
High-Henderson, Chikago, Illinois	—	4	„	27	3000	30	4000	68,3 × 88,9	1,3	—	—	—	—	—
Scquelly Airkraft Engine Ko., Boston	Sp 3	3	„	40	1800	45	1900	104,7 × 120	3,13	5	67,2	1,38	0,29	0,13
Light manuf. End Findry Co., Pottotovi	C-400	6	„	90	1700	—	—	105 × 127	6,5	4,8	121	1,34	—	—
Western Aircraft Corp. Detroit, Michigan	S 7	7	„	110	1850	122	1950	108 × 108	6,9	5,2	122	1,11	0,250	0,11
Le Blond & Co., Cincinnati	„66“	7	„	65	2150	—	—	105 × 95	4,32	5,4	95	1,24	0,245	0,006
Kinner, Gladeland — California	K-5	5	„	100	1700	113	1880	104 × 134	6,09	5	129	1,7	0,250	0,01
Warner Aircr. Corp.	Scarab	7	„	65	1950	—	—	108 × 108	4,91	5,2	104	1,22	0,250	0,04
Packard Diesel Aircraft Engine	—	9	„	125	2400	—	—	105 × 120	7,2	—	130	1,1	0,250	0,3

Prof. Terres'i 6-takt. mootor.

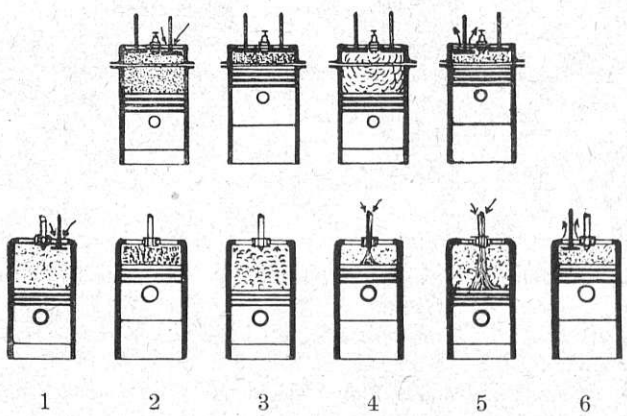
Prof. Terres, Charlottenburgi Tehnilise Ülikooli tehniliskeemilise instituudi ordinaarius, pidas hiljuti loengu oma leiduse, 6-taktilise mootori üle.

Oma seniste uurimuste põhjal on prof. Terres tulnud mõttele, *poolitada* põlemist, mis seni sündis ainsa takti jooksul kindla õhukvantumi lisandumisel. Sarnane jaotus on gaaside põlemisel suure tähtsusega, kui silindrisse voolavat värsket segu alul täieliseks põlemiseks *mittejatkuva* õhuhulgaga eelpõletatakse. See eelpõletamine, mille juures suur osa gaasis leiduvat energiat alles jääb, järgneb õhupuuduse tõttu ainult pikkamisi ja ei plahvata, nii et ka halva põletisaine tarvitamise korral ei teki kloppimist mootoris. Kui eelpõletuse töötakt on lõpetatud, siis gaase mitte ainult ei saadetud väljalasketoru kaudu vabadusse, vaid osa jäi ka silindrisse, mida uue, komprimeeritud kujul sissepuhutud õhu abil veel kord tihendatakse ja tööle sunnitakse. Selle eelpõletatud gaasi süüde ei teki süütesädeme abil, vaid kompressiooni juures vabastatud soojuse mõjul sünnib põlemine ilma plahvatuseta nagu diiselmootoris. Terres-mootori *kuus takti* tekivad järjekorras:

1. imemistakt (üldlaadimine — jõuaine, poollaadimine — õhk,
2. tihendustakt,
3. esimene töötakt,
4. tagavaraõhu sissepuhumine ja teine tihendustakt,
5. teine töötakt ja
6. väljalasketakt.

Prof. Terres'i andmete järgi ehitatud mootor on juba nädalaid olnud tarvitusel ülikoolis ning on näidanud haruldaselt häid tagajärgi. Põletisaine kasutamise % tõuseb mootoril 40—50%, kuna harilikel mootoreil saavutatakse ainult 25—30%. Uuel mootoril võib nii siis saada umb. 40% kütteaine kokkuhoidu. Muu seas võib üksteisele järgneva 2 töötakti tõttu mootori mõõte tunduvalt vähendada. Ümberehitatud 10 h.-j. bensiinimootor andis pärast 15 h.-j. Eriti suure tähtsuse omab see asjaolu lennumootorite ehitamisel.

Prof. Terres'i tööd on kestnud peaaegu 20 aastat. Loodame, et edu tulemata ei jää ja et selle konstruktsiooniga oleks jõutud mootorite ehitamises samm edasi.



Kui palju maksab lendamine?

Möödunud suvi oli meie spordilennu ärkamisaeg. Asutati õhukaitseühinguid, propageeriti lennuasjandust, osteti esimesed spordilennukid ja tehti esimene ümber-Euroopa lend. Oli veel teisigi tähelepandavaid sündmusi, näiteks: meid külastas esimene eestlasest naislendur oma tuliuue lennukiga, samuti käis siin eestlasest lennusportlane Ameerikast, alustati esimese spordilennuki ehitamisega kodumaal jne. Ühe sõnaga; käesolev aasta tuleb pidada Eesti eralennuasjanduse *ärkamisaastaks*.

Tõuke sellele tuhinale saime eeskätt Soomest ja meie kaitseväest. Soomlased on käinud siin paaril korral propagandalennul ja kaitseväes saadakse aru, et võimas eralennuasjandus on tähtis tegur riigikaitsel.

Eralennuasjandus võib olla kahesugune: *äriline* ja *sportline*. Katsest arendada ärilist eralennuasjandust Eestis on meil veel kurb mälestus *„Aeronautist"*, mis mõni aasta tagasi tegutses ja lõpuks läks „kõige liha teed". Ei suutnud püsida isegi riigi toetusel. Miljoniliste kahjudega lõppes meil esimene seesugune ettevõte. Soomlased vallutasid Tallinna—Helsingi õhuliini ja saksa-vene *„Deruluft"* sai oma kätte Tallinna—Leningradi ja Tallinna—Riia liinid. Soomlaste, sakslaste ja venelaste armust kuulub Tallinn praegu Euroopa lennuvõrku. Aegajalt on ilmunud isikuid, kes on soovinud *„Aeronaut'i"* katset korrata. Aga et soovijad pole suutnud näidata kindlustusi, ja kui teada on, et 2—3 lühikest lennuliini veelgi end äriliselt ei tasu, siis on soovijatele näidatud ust...

Sportline eralennuharrastus selle vastu ei nõua riiklist toetust ega erilisi soodustusi, kuigi riik peaks olema sellest riigikaitse suhtes huvitatud, ja summad lennuspordi edendamiseks poleks sugugi „vette visatud". Mitmel pool riik toetabki lennusporti, nähes selles tähtsat tulevikutegurit. Lennusport aga baseerub täiesti eraalgatusel. Seda võivad propageerida vastavad organisatsioonid ning riik ja selle asutused. Aga teostada-harrastada seda — see on juba eraisikute ja ühingute asi.

Öeldakse: lennusport on kallis lõbu, seda võivad vaid rikkad endale lubada. See on tõsi teatava määrani. Lennukid, lennuplatsid ja lenduriks õppimine maksavad raha, palju raha. Ja lendamine pole odav lõbu. Paljud viipavad käega ja ütlevad: Ei, nii kallist sporti meie vaene rahvas ei vaja!

Jätame siin aerodroomide ehitus ja lenduriks õppimise kulud kõrvale — need on ju nii öelda erakorralised kulud — ja katsume vastata küsimusele:

Kui palju lendamine maksab?*)

Jutt on kõigepealt nõrgajõulistest spordilennukitest. Nende valikul tuleb võtta arvesse meie kliima ja maastiku omadused. Meie kliimast oleneb näiteks see, et spordilennukit võib kasutada soodsalt vaid suvel — hiliskevad ja varasügis muidugi kaasa arvatud. Maastik määrab jällegi, kas hankida maa- või veelennukeid — aero- või hüdroplaane. Eesti pole just nii väga rikas sisejärvedest ega suurematest jõgedest. Siiski leidub meil pea kõikjal vett, mille pinnale võiks laskuda. Seda silmas pidades võivad siis veelennukidki meil tulla kõne alla. Maalennukitele on meie maastik soodus — on enamuses lage.

Maa- või veelennuki küsimus oleneb lennuki mootori tugevusest, s. o. hobusejõust. Maapinnalt, ratastel, on kergem tõusta õhku kui veest. Maa-spordilennuk 1—2 inimesele võib olla umbes 100 h.-jõuline, veelennuki mootor peab aga sama kandejõu jaoks olema umbes 120 h.-jõuline. Lennuki valikul peab neid asjaolusid pidama silmas.

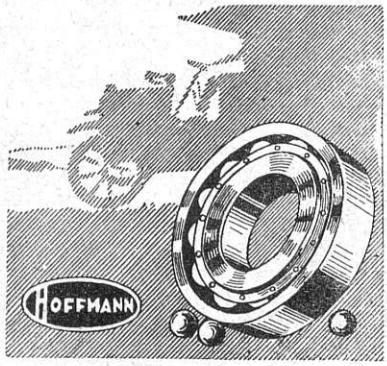
Siis lennuki tüüp ja hind. Esimene neist oleneb väga palju maitsest. Soomes on spordilennuk „Sääski" (kodumaa toode, 120 h.-jõudu), kui kohaseim sealsetele oludele, leidnud rohkesti pooldajaid ja tarvitajaid. Inglaste kuulus spordilennuk „Moth" on seal leitud olevat liig nõrgana. Meile Eestisse on ostetud Saksast „Klemm"-spordilennukeid. Kas viimased on meie oludes kohasemad, seda näitab tulevik. Siin on meile tähtis, et lennuk oleks tugeva ehitusega ja et mootor arendaks nii palju jõudu, et lennukit võiks tarvitada maa- ja veelennukina, siis võib lennukit kasutada aasta ümber.

Mis puutub sellise lennuki hinda, siis on see umbes poolteist miljonit senti, on veelgi odavamaid. Aga et meil siin vastata küsimusele, kui palju lendamine maksab, ja tingimus, et lennuk peab olema küllalt *tugevajõuline* ja hästi ehitatud, siis arvestame siin lennukit, millel 100 h.-jõudu ja hinnaks 15.000 krooni.

Et asi oleks selgem, siis võrdleme siin sellise lennuki lennukulusid autosõidukuludega. Võrdluseks võtame siin arvesse mõne parema keskklassi auto, nagu „Auburn", „Buick", „Studebaker". Nende autode jõud, tugevus ja üldkonstruktsioon on ligikaudselt võrdne eelpoolvõetud lennukile — hind aga umbes pool lennuki

*) Kasutame siin edaspidi — vabalt ja meie oludele vastavalt — soome insener *A. A. Rauhamaa* artiklit, mis avaldatud „Suomen Moottorilehes".

AUTO-tarbed, -osad, -materjalid



Inglise „Hoffmann" KUULLAAGRID.
Inglise „Rexine" KUNSTPOLSTRINAHK, KATTERIIE ja POLSTRIPAEL.

OMNIBUSTELE: kõik tarbed ja materjalid.
„CHEVROLET" ja teiste autode tagavaraosad.
„KELLY" auto- ja omnibusekummid.

LIER & ROSSBAUM
Viru tän. 7. TALLINN. Telef. 433-34.

omast. Arvestuse jaoks võtame siin auto hinnaks 7.500 krooni.

Kummagi sõiduriista operatsioonikuludest moodustavad küte ja määre suurima osa. Võttes lennuki küttekuluks võrdlemisi suure määra — 250 grammi bensiini hobusejõu ja kilomeetri kohta — ning praegused hinnad, siis kuluks kütte ja määrde peale lennuki juures — kui sellega 20.000 km lennatakse — ümmarguselt 150.000 senti aastas. Oletades, et autoga sõidetakse aasta kestel sama maa ja et auto tarvitab 15—20 liitrit bensiini 100 km kohta, siis oleks auto kütte- ja määrdekulud aastas 120.000 s. — tegelikult vist suuremgi.

Tähelepandav kulu auto juures on kummid. Arvestades 20.000 km sõidumaaga aastas, tõuseb auto kulu kummide peale 50.000 s. Lennukis jatkub sama sõidumaa kohta 10.000 s. rataste kummide, suuskade ja pontoonide kuluks aastas.

Siis garaaž autole ja angaar lennukile. Esimene maksab Tallinnas umbes 40.000 s. aastas. Lennuk selle vastu suvel angaari ei vaja. Selle võib katta veekindla presendiga. Kuuri ehitamine lennukile, mille tiivad kokkupandavad või ülestõstetavad, ei lähe kalliks, kui sealjuures kokkuhoidlik ollakse. Igal juhul ei ületa lennuki kuuri kulu auto garaaži kulu aastas.

Siis korrashoiukulud. Lennuki ja selle mootori korrashoiuks kulub aastas umbes 50.000 s., auto korrashoid maksab aastas vähemalt 30.000 s., kui mitte rohkem.

Edasi — amortiseerimine. Siin võtsime arvestuse aluseks 20.000 km aastas. See on võrdlemisi kõrge. Lennukile tähendaks see keskmiselt 160 lennutundi aastas, keskmise kiiruse juures 125 km tunnis. Tegelikult on lennukiirus kõnealloleval lennukitüübil suurem, keskmiselt 150 km tunnis. Sport- ja perekonnaautole on 20.000 km aastas ka kaunis pikk maa, millist vaid harva meil sõidetakse. Auto amortiseerimisel võetakse meil aluseks 25%, s. o. auto hind kustutatakse nelja aastaga. See on küll tegelikust lühem aeg, kuid auto iga meie teedel ja oludes on tõesti lühike. Amortiseerida auto nelja aastaga tähendab 175.000 s. kulu aastas. Kui lennukiga lennatakse 160 tundi aastas, siis peab see vastu palju kauem kui auto. Nii vähese tundide arvu juures pole vaja iga aasta seda põhjalikult üle vaadata, kõnelemata iga-aastasest kapitaalremondist. Harilikult järgneb põhjalik remont iga 500 lennutunni järele. Ainult klapid vajavad tihedamini lihvimist. Kuid — et mitte liialdada lennuki kasuks — amortiseerime sellegi nelja aasta jooksul, s. o. 25% aastas. See tähendab lennuki juures 3.750 krooni kulu aastas.

On loomulik, et nii auto kui ka lennuki juures on veel rida vähemaid juhuslikke ja muid kulusid, nagu kinnitus, rikked, protsendid jne.. Jättes need kulud kõrvale, saaksime lennukile ja autole 20.000 km sõidumaaga aastas kulusid:

lennukile umbes 6.000 krooni.
autole „ 4.200 „

Nende arvude najal leiame, et lennukit tarvitades maksab iga sõidetud kilomeeter 30 s. ja autoga sõites 21 senti.

Võrdluseks olgu siin mainitud, et inglise õhuasjanduse ajakiri *„Airways"* on arvestanud, et 90-h.-jõulise ja 12.500-kroonilise lennukiga, mis amortiseeritakse 20% aastas, maksab lennukilomeeter 25 s. Sama arvestuse alusel maksab autosõit keskklassi autol 19 s. kilomeeter. Pidades neid arvusid silmas, on selge, et eelpool oleme lennukulud võtnud kaunis kõrgetena, kuna auto sõidukilomeetri hinna tegelikust madalamana. Inglismaaga meie olusid võrreldes ei tohi unustada, et auto- ja bensiinimaksud on seal kõrged, eralennuasjandus aga kaugele arenenud ja aerodroomide võrk tihe.

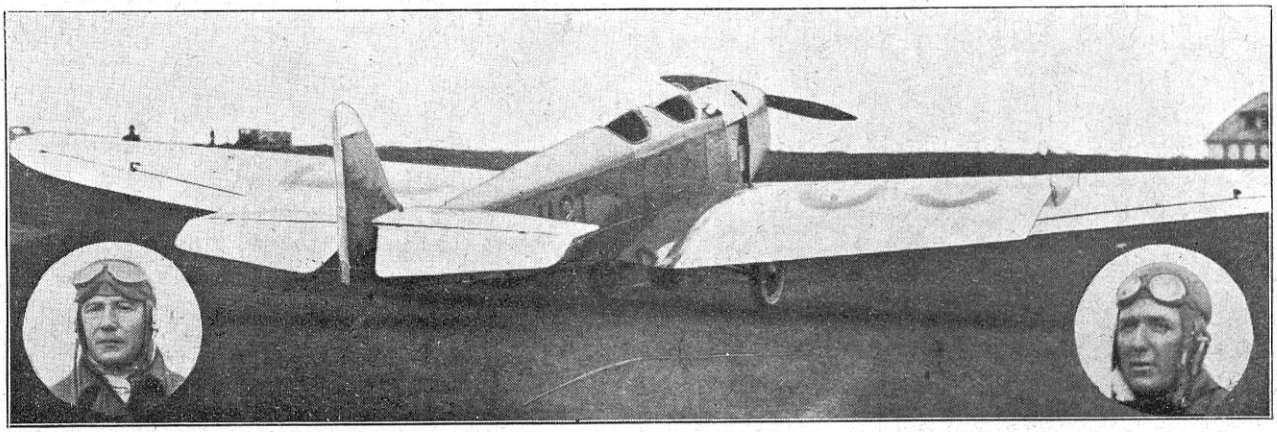
Arvestuse lõpptulemuseks on järgmine vastus tehtud küsimusele:

Võrreldes parema keskklassi sõiduauto kuludega, maksab vastavas headuses spordilennukiga sõit umbes 50% rohkem kilomeetri ja aasta kohta.

Et meie eelpool võtsime lennuki kulud maksimaalselt ja auto kulud keskmiselt, siis on kulu vahe lennuki ja auto vahel *vähem kui 50%* — tegelikult vaid 5—7 snt. kilomeetri kohta. See fakt kinnitab, et lendamine oma lennukiga on vaevalt kolmandiku võrra autosõidust kallim, kuid mitte kallim kui odavaim taksoauto tariif Tallinnas. See ei peaks kedagi heidutama lendamise kalliduse suhtes.

Üldine arvamine nimelt on, et õppida lennukit juhtima on väga raske ja et vaid harvad kõlbavad selleks. See on liialdus, seda kinnitab inglise juht-lednur H. M. Proby. Ta kirjutab artiklis, mis käsitab eralennuasjandust, juhtimise kohta muu seas järgmist:

„Vanaduse piir oleneb isikust. Korralikult elanud mees või naine võib veel 60 a. vanaduseski õppida lennukit juhtima. Leidub isikuid, kes veel selles vanaduses agaralt lendavad. Noor inimene õpib küll lennuki juhtimise kiiremalt kui keskealine või vana, aga temal puuduvad elukogemused ja tähelepanekud, mis lendamisel suureks abiks. Juhtima lennukit võib õppida 3—12 lennutunniga, kuigi siis ei või veel lendurist kõnelda. On noor lendur 100 tundi lennanud, siis peab ta end juba lennumeistriks. Aga alles 500 lennutunni järele leiab ta, kui vähe ta oskab pärast 100 lennutundi, ja alles siis, kui ta on 3000 tundi lennanud, võib ta end täisõppinud lenduriks pidada."



Hra Döring. *Hra Sternberg'i lennuk Euroopa lennult Tallinna jõudes Lasnamäel.* *Hra Sternberg.*

Siin kordub sama lugu, mis auto juhtimiselgi: saanud auto juhtimisloa, peab noormees end juba meistriks. Hiljem leiab ta, et on alles arengu teel. Eelpool mainitud inglise lendur peab auto juhtimist raskemaks kui lendamist. Autos peab ju juht vaatama teed, panema tähele signaale, hoolitsema käikude, valgustuse, pidurdamise ja kümnete teiste asjade eest. Lendamises on õhkutõusmine ja maandumine tähtsaimad toimingud.

Lennukil on autoga võrreldes veel kaks paremust: lennuk on kiirem, ja sellega sõites võib õhust näha maastikku laialdasemalt kui autost maapinnal. Need kaks asjaolu teevad lennuki väga sobivaks. Olles kiire sõiduvahend, võib seda hästi kasutada muu seas nädalalõppude (week-end'ide) veetmiseks kodukohast võrdlemisi kaugel. Tallinlane, näiteks, võiks lennukit kasutades veeta suvised „nädal-lõpud" Viljandis, Pärnus, Pühajärvel või Võrtsjärve rannal, võib ka soovi järgi sõita saartele, ja Soome kaunis maastikki pole kaugel ega lend sinna kallim kui näiteks Tallinnast Tapale. Lennukiga liikudes kaovad kaugused. Milline mõnu on kõrgelt õhust vaadelda all vahelduvat maastikku!

Kokkuvõttes leiame: 1) et kuigi keskklassi spordi- (era-) lennuk on vastava klassi autost umbes poole kallim, siiski on see (küte, määre, amortisatsioon ja korrashoid arvesse võetuna) autoga võrreldes vaid vaevalt kolmandiku võrra kallim; 2) lennuki iga on auto omast pikem ja seetõttu on selle amortiseerimine ja korrashoid kergem; 3) lenduriks õppida polegi nii raske kui arvatakse; 4) lennuk on kiirem kui auto, mistõttu sellega võib vähendada kaugusi ja säästa aega, ja 5) lendamine on mõnusam. Kõik need faktid ja paremused kõnelevad lennuki kasuks.

Jääb vaid soovida, et meil äsja ärganud eralennuharrastusel oleks edu ja et lennusport ja lennukite tarvitamine areneks olude kohaselt ja võrdselt autoasjandusele.

„Mercedes Benz" — tüüp 170.

Hans Arnold König.

Kui kõnelda „uutest suundadest" autoehituse alal, siis tekib kohe ettekujutus ederatasteveost, assideta rataste kinnitamisest, kiirkäigust, karosseriijoonte kujust jne., kõik omadused, mis peavad täiendama autot ja suurendama ta majanduslist tulukust.

Enne kui juletakse kasutada katsetamata uusi konstruktsioone, mille arenemine nõuab aastapikkuseid kogemusi ja suuri kulusid, varustatakse standard-auto konstruktsiooni elementidega, mis on juba tunnustatud.

Väikeautod püüavad alatasa läheneda täiuslikkusele. Kõigepealt pööratakse tähelepanu mootorile, mõõduandev on telgede vahe vahekord rataste seisule, assisurve, massi jaotus, soodus raskuspunkti asend, samuti ka vedrud.

Neid nõudeid on täitnud suurel määral saksa automobilismi noorem esindaja: uus *„Mercedes-Benz"* — tüüp 170, mis peaks võimaldama seesistujaile sõiduajal kirjutada, dikteerida jne. Lühikese proovisõidu jooksul oli meil võimalus veenduda uue tüübi haruldases sõidukindluses nii sirgel teel kui ka kurvidel, sest raputust ei olnud tunda.

Tagumised rattad on uuel tüübil kinnitatud *pendelassile*, mis tõstab sõidukindlust. Õõtsuvad assid taga on varustatud lehtvedrudega. Kaks hõõrumisvaba spiraalvedrut suure läbimõõduga toetavad õõtsuvaid, õõnsaid poolasse sõidukiraami vastu.

Ederattad on kinnitatud kumbki iseseisvalt.

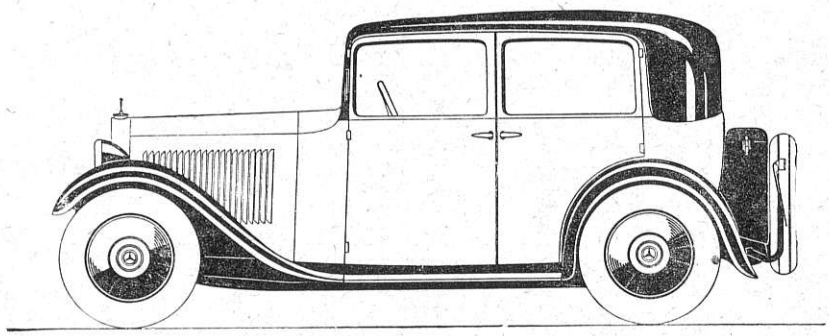
Õlipidurid on igal ajal kindlad ja takistavad sõiduki õõtsumist künklisel teel.

Auto on varustatud *erilise tüüriseadega* ja kõvendatud tigurattaga. Rool pöörab pärast kurvivõtmist automaatselt tagasi õigesse asendisse.

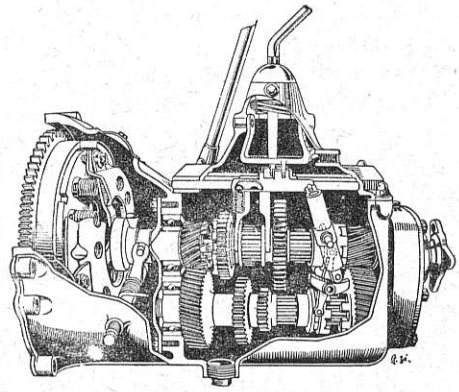
Sõiduki kere ja karosserii sobivad viimse üksikasjani, nii et ta näib tervikuna.

Endastmõistetav, et 6-sil. mootor on eeskujulik ja võimas. Mootori tugevus valiti vastavalt sõidukikaalule, ja kiirkäigu abil võimaldatakse tagumisele assile suur ülekanne (otsekäigus 6,1 : 1; kiirkäigus 4,5 : 1). Seega kõrvaldati liig suur tiirude arv, andes siiski suurema maksimaalkiiruse. Peale selle tõuseb 1,7-liitr. mootori võime veel uuema, suurevõimelise silindripea abil.

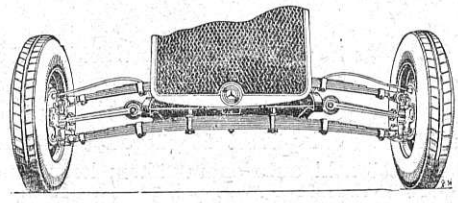
„Tüüp 170" on väljapaistev oma sõidukindluse, väikese pidamiskulu ja kerge käsitluse poolest. Sõidu-



Mercedes tüüp 170, 4-istm. tõld. Sindelfingeni karosserii.



Kiirkäigu läbilõige.



Ederataste kinnitus.

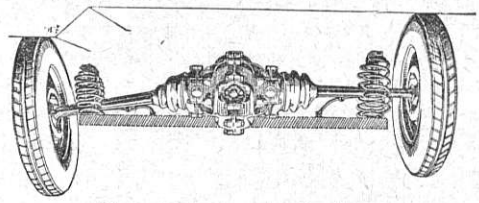
mugavus ei vähene ka halval teel ega suurel kiirusel. Kiirendusvõime on masinal haruldane, samuti peab hindama ta häid omadusi mäkkesõidul. Pidurid on head ja ruttumõjuvad.

Auto välimus on meeldiv ning maitsekas. Kohvriruum on avar, valgustus — tugev, parandused ja juurepääs on auto osadele kerge. Ka on võimalus kasutada kõiki müügilolevaid kütteaineid. Bensiinitarvitus on väike.

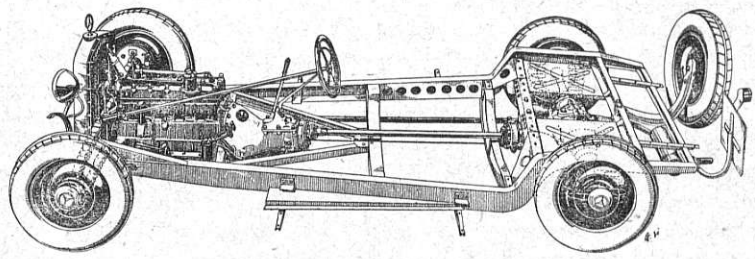
Sil. läbimõõt — 65 mm; kolvikäik — 85 kuivõrd suure sammu on astunud uus väikeauto täienemise suunas.

Lõpuks veel mõningaid tehnilisi üksikasju:

Sil. läbimõõt — 65 mm; kolvikäik — 85 mm; sil. maht — 1692 ccm; tiirude arv (maksim.) — 3200 minutis; pidurivõime — 32 h.-j.; üldpikkus — 3850 mm; üldlaius — 1630 mm; üldkõrgus — 1180 mm; telgede vahe — 2600 mm; rataste vahe 1340 mm; kõrgus maapinnast — 175 mm; limusiini kaal umbes 1000 kg.



Õõtsasside konstruktsioon.



„Mercedesi", tüüp 170, alusraam ühes 6-sil. mootoriga, kiirkäiguga, õõtsasidega ja madalraamiga.

Töökodade osa autoõnnetustes.

A. W-y.

II.

KUIDAS MEIL AUTOSID PARANDATAKSE.

Eelmises „*Auto*" numbris käsitlesime asjaolusid, mis põhjustavad suurima osa autoõnnetustest. Rõhutasime eriti töökodade osa neis õnnetustes. Lubasime — *näitena olukorrast* — pikemalt ja üksikasjalisemalt peatuda ühe „Essex"-auto juures. See sõiduk remonteeriti nimelt *kuus korda viieteist kuu kestel;* viimaks müüs omanik, olles tüdinenud töökodadest, selle alla oma hinna. Ütlesime, et lugu tollest „Essex" A-60-st on õpetlik ning *meie autoremonte iseloomustav.*

Nagu tähendasime, osteti lahtine „Essex" A-60 (1927. a. mudel) mai alul 1930. a. hinnaga 182.500 s. eest. Siis oli see (kilomeetrimõõtja järgi) sõitnud 35.000 km, kuid võib olla ka kaks korda nii palju. Müüja seletuse järgi pidi auto olema täiesti sõidukorras. Müüjaks oli K. Lagus'e autofirma Müürivahe tän. ja ostjaks keegi pr. X. Vilmsi tänavalt. Viimane tasus hinna kohe ja sai auto samal päeval kätte. Tal oli kavatsus panna see edaspidi taksoautona liikuma.

Et aga veenduda auto sõidukõlvulikkuses, laskis pr. X. arsenaali mehaaniku hr. *Salmi* vaadata sõiduki üle. Hr. Salm leidis auto juures hulga vigu, rikkeid ja puudusi. Oli vaja valada üks uus kepsulaager, uuendada pidurite lindid, parandada õlipump, mis ei töötanud, panna uued korgid koonuse lamellidele, vahetada uute vastu veepumba voolikud, tinutada lekkiv jahutaja, osta kaks komplekti uusi kumme ning teha rida vähemaid parandusi. Hr. Salm ja autojuht tegid parandused kodusel teel ja vajaduse korral osteti uut varustust. Auto oli nüüd sõidukorras — vähemalt seda kinnitas hr. Salm. Remont ja varustus läks maksma kokku 36.600 s. (töötasu 9.790 s., materjal ja lisavarustus 10.965 s., 2 välist ja 2 sisekummi 15.840 s.) ja registreerimis- ning teisi kulusid oli kokku 8.500 senti, nii et auto maksis juba *227.600 s.*

„Essex" A-60 ekspluateerimine võis nüüd alata. Ja algaski 16. mail pärast 10-päevalist remonti. Nädalapäevad töötaski auto enam-vähem korralikult, kuid siis hakkas kloppima ja logisema. Oli selge, et auto vajas jällegi parandust.

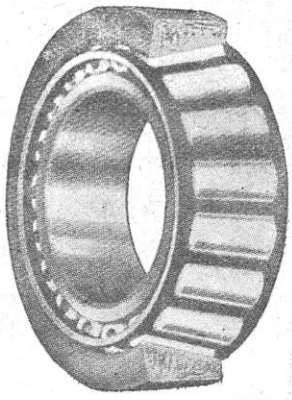
Järgnev *teine* remont oli kellegi *Rutopõllu* käes, kuna vigaseid osi parandati Joh. Tatsi, J. Hammeri ja teiste töökodades. Vigadeks, muu seas, olid seekord: lõhe silindriplokis, väntvõll oli soontega ja elliptiline, 2 kolbi ja kolvirõngast olid kõlbmatuks kulunud, kõlbmatu oli ka üks kepsudest, jahutaja lekkis jällegi, silindrikatte tihendus oli liig vana, kääntelgede puksid olid kulunud, kepsulaagreid oli vaja uuesti passida, karter laskis õli läbi jne. Autogeenilised kokkukeetmised, treimised, tinutamised, lahtivõtmised, puhastamised, reguleerimised, uus keps, uued kolvid ja kolvirõngad ning muud osad, varustus ja materjal, mida seekordne remont vajas, maksis kokku *18.970 s.*, sellest Rutopõllu töötasu 5.000 senti. Nüüd maksis pr. X-i auto *246.570 senti.* Remont kestis 23. maist 8. juunini.

Edaspidi sünnib ime: auto töötab kaunis korralikult ja on pea erandita 8. juunist kuni 5. oktoobrini väljas. Peale ekspluateerimiskulude tehakse vaid vähemaid jooksvaid remonte, nagu dünamo ankrumähise uuendamine (2.700 s.), katuse parandamine ja kordaseadmine (2.800 s.) jne.

Siis selgub, et auto vajab jällegi põhjalikku parandust. *A. Kreisi* töökotta viiduna leitakse seal, et akkumulaator on kõlbmatu, silindrid vajavad puurimist, pea kõik rull-, kuul- ja babiitlaagrid on kulunud läbi, et radiaator, mida juba mitu korda tinutatud, laseb jällegi läbi, et kolvid pole korras jne.

Järgnes *kolmas* remont. See tehti *A. Kreisi* töökojas Ahju tänaval, Tallinnas. Remont kestis *5. oktoobrist 1930. a.* kuni käesoleva aasta *jaanuarikuuni!* Silindrid puuriti, kolvid ja kolvirõngad vahetati uute vastu, pandi uued puksid ja laagrid, uus akkumulaator, uued tihendused, vulkaniseeriti kumme, puhastati dünamo ja starter, näpitseti gaasistajat ja viimaks sai mootor kuidagi kokku ning lõpuks tehti proovisõit. Nüüd võis omanik märkida jällegi remondi arvele *48.540 s.*

Proovisõit — 70 kilomeetrit — osutus aga autole otse katastroofiliseks. Remont oli nimelt oskamatult ja hooletult tehtud (kuigi A. Kreisi töötasu oli 9.000 s.



Timken,

New-Departure

&

Hyatt

on kuuli- ja rullaagrid, milledega on varustatud üle 75% maailma autodest.

Laager on auto juures üks tähtsamaid osi, temast ripub auto kiirus, jõukulu ja vastupidavus.

Ärge tarvitage alaväärtuslisi ja tundmata vabrikute laagreid, sellega raiskate ainult oma raha ja aega. Ühe halva laagri murdumise ehk järelandmise tõttu võivad kergesti rikutud saada ka muud kallimad auto osad, nagu hammasrattad ja assid.

Kui odavad laagrid oleks nii-sama head kui *Timken, New-Departure* ja *Hyatt* laagrid, siis ei varustaks mõõduandvamad autovabrikud viimastega omi autosi, vaid tarvitaks odavaid.

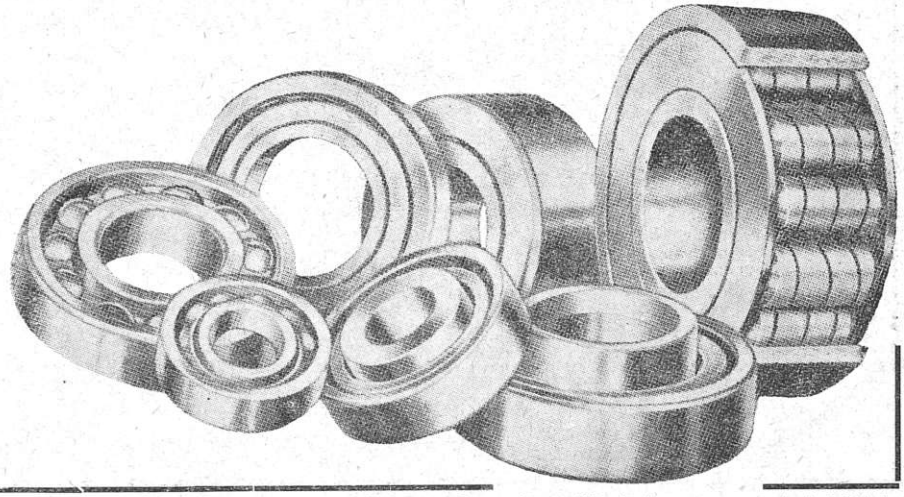
Üks hea ja hinnaväärtusline auto on alati varustatud Timken, New-Departure ja Hyatt laagritega.

TIMKEN
Esindus Eestis

NEW-DEPARTURE
&
HYATT
Esindus Eestis

O Ü TARMO

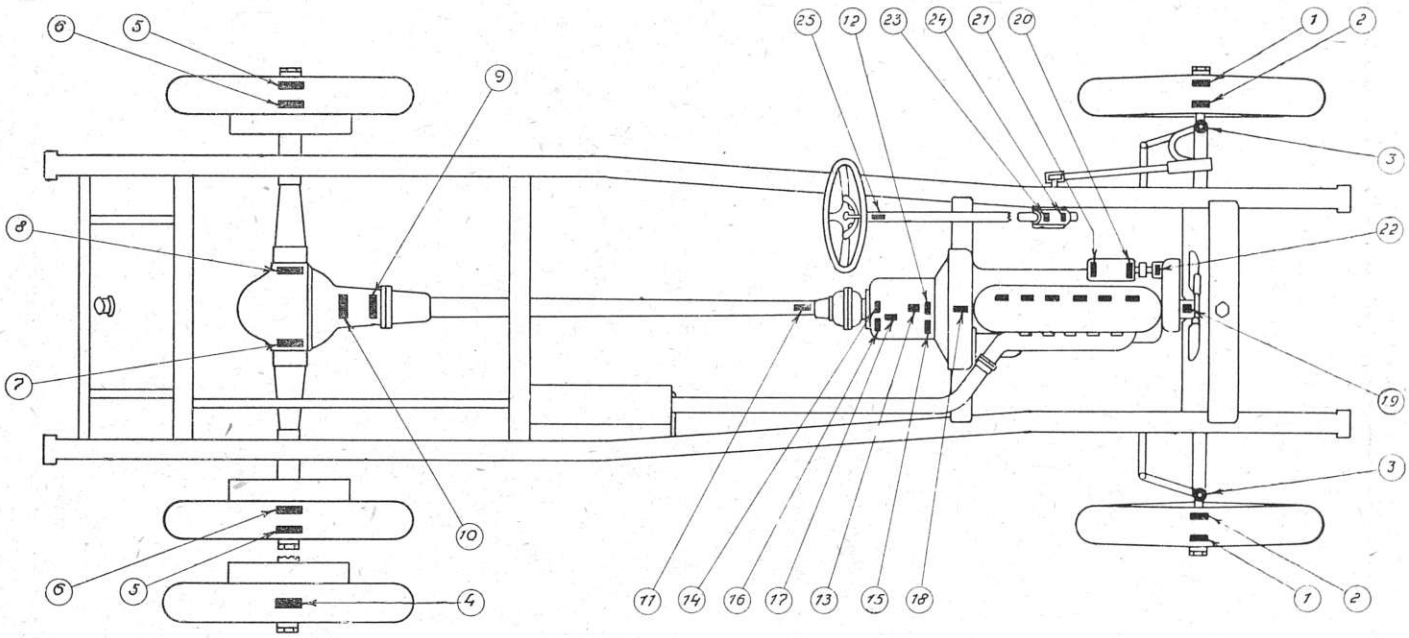
Tallinn
Narva mnt. 6,
Tel.: äri 306-50
kont. 308-54.



Juhatus laagrite tellimiseks vaata teisel küljel.

Juhime austatud autoomanikkude tähelepanu sellele, et meil on täieline ladu kuul- ja rull-laagreid kõikide Eestis jooksvate autodele.

Tellimise puhul palume ülesanda laagri tüüp, number ja mõõdud, ehk kui neid andmeid ei ole võimalik kindlaks teha, siis palume teatada auto mark, mudel ja aastakäik ja alloleva joonistuse järele nimetus kuhu laager kuulub. Peale selle palume äratähendada, kas laagri sisemine koonus, välimine kaus, või kuuli- ehk rullrõngas saata tuleb.



1. *Esiratta välislaager*
2. *„ siselaager*
3. *Kääntelje kandelaager*
4. *Tagaratta laager*
5. *„ välislaager*
6. *„ siselaager*
7. *Differentsiaali laager, parem*
8. *„ „ vasak*
9. *„ koonusveoratta esilaager*
10. *Differentsiaali koonusveoratta tagalaager*
11. *Kardaanvõlli laager*
12. *Käigukasti peaveohammasratta laager*
13. *Käigukasti peavõlli esilaager.*
14. *Käigukasti peavõlli tagalaager*
15. *„ ülekandevõlli esilaager*
16. *Käigukasti ülekandevõlli tagalaager*
17. *Käigukasti tagasikäiguvõlli laager*
18. *Sidurivõlli juhtlaager, hooratas*
19. *Ventilaatori laager*
20. *Dünamo laager, veoratta poolt*
21. *„ „ kollektori „*
22. *Veepumba laager*
23. *Rooliteo ülemine laager*
24. *„ alumine laager*
25. *Rooliteovarva laager.*

+ teised tööd ja tasud), nii et mootor sai proovisõidul raskeid sisemisi vigastusi. Valesti sissepassitud kolvid ja kolvirõngad purunesid, samuti silindrid ja üks keps, ühesõnaga: mootor „mokas".

Algas *neljas* kapitaalremont. Mootorplokk võeti jälle lahti ja silindrid „puuriti" (vähemalt nii seisab arves) uuesti ning purunenud kolbide ja kepsu asemele pandi uued. Tehti ka teisi töid ja see „remondi remont" lõppes parajasti uue aasta tulekul.

Kahekordse hooletu remondiga oli aga nähtavasti auto niivõrd rikutud, et kardeti seda omaniku silme alla tuua. Oli ka vist mängus teisigi huve, mis mõjutasid, et autoga võeti ette sõit maale, Kahalasse. Sealt seda paksu lume tõttu omanik niipea kätte ei saa! Ja ei saanudki enne kui alles märtsikuus. Siis ehitati auto alla eriline regi ja veeti see kahe hobusega linna. See lõbu maksis auto omanikule 10.000 s. Teiskordse „suurremondi" eest pidi ta aga peale tööraha maksma juure 21.650 s. Kokku oli siis *Kreisi* töökojas tehtud remondid (tegelikult auto rikkumised) maksnud 70.190 s. ja lisaks sellele tulnud neist remontidest kulusid üle 10.000 s., nii et nüüd oli pr. X. matnud autosse 336.960 s. — sinna hulka arvatud ka eelmise suve jooksvad remondid.

Saanud auto jälle linna, tahtis pr. X. anda sõiduki uuesti Kreisi töökotta. Kreis aga — vist oma võimeid tundes — seletas, et ta rohkem autole midagi teha ei oska... Töö sai seekord *Sork ja Ko.* Toompuiesteel.

Et selgusele jõuda, missuguses seisukorras auto oli, vaatasid kv. arsenaali insener *Erich Schultz* ja *O. Sork* selle üle 18. märtsil s. a. Selgus, et pärast *A. Kreisi* tehtud viimast remonti oli autoga sõidetud 160 km, ja mootori lahtivõtmisel leiti (ülevaatuse akt 18. märtsist 1931. a.):

1) Kepsud olid halvasti väntvõlli laagritele passitud ja logisesid; 2) silindrite läbimõõt oli 70 mm ja kolbide läbimõõt 69,8 mm. Vahe oli siis 0,2 mm, mis lubamatu suur ja võiks eeskirjade järgi olla vaid 0,07 mm. Kolvid olid nii siis liig väikesed — tekkis suur logisemine; 3) väntvõll oli kõver ja sellel oli telje suunas lubamatu suur vaheruum; 4) klappide pesad olid korratult lihvitud; 5) klappide säärad (tõukurid) olid pukside sees lahti; 6) silindrite seinad olid suuresti sisse sööbinud — normaalselt 160 km sõit seda ei tee; 7) kolvisõrmede puksid olid monteeritud kohale, nii et nad logisesid; 8) kolbide asetus kepsudele oli vale — lõhega külg oli pandud valesuunas; 9) õlipumbal puudusid osad: üks klapp ja vedru — pump ei võinud nendeta normaalselt töötada; 10) pealaagrid olid kolviga joodetud — mitte valatud ja saaberdatud ning 11) käigukasti (transmissjooni) ja siduri vaheline võll oli oma laagril lahti ning liikus oma telje suunas. Kokkuvõttes leidsid eksperdid, et auto peale A. Kreisi kahekordset kapitaalremonti *„ei võinud korralikult töötada"*, nagu loeme ülevaatuse aktist. Üheks suuremaks veaks pidasid ülevaatajad puudusi õlipumba juures. Mootor ei saanud küllalt õli. Lõppotsus aktis on rusuv:

„Korratu mootori remondi tagajärjel on auto täiesti sõidukõlbmatu, vajab kapitaalremonti, ja osad, mis remondiks ostetud, on suuremalt osalt muutunud kõlbmatuiks."

Selline atestatsioon põhjustas muidugi kohtuprotsessi, mis veelgi pooleli. Pr. X. nõuab Kreisilt remondiraha tagasi ja kahjutasu. Kuidas kohus hindab Kreisi „meisterlikke" kapitaalremonte, seda näeme edaspidi. Vahepeal on aga pr. X-l tulnud sellesama jandiga veel 10.000 s. võrra lisakulu ja raske öelda palju veel kulub, enne kui protsess lahendatud.

Järgnes *viies* remont. See oleks vist läinud „Essex"-autode töökotta, aga et mootor juba lahti võetud, siis jäi auto sinna, kus oli, s. o. *Sork & Ko.* kätte. Remondi kestel leiti veel hulk vigu lisaks neile, mis ülevaatuse aktis juba tähendatud. Vajalik remont aina paisus — näis nagu sellel polekski piiri.

Pr. X tegi, mis teha võis: laskis teha mootorile nii põhjaliku remondi, kui seda vähegi Sorki juures teha võidi. Uusi osi pandi juure nii palju, et mootor muutus peaaegu uueks. See pidi kindlustama auto korraliku töötamise vähemalt hooajaks. Ja siis uuendati polsterdus ja parandati katus ning auto värviti üle. Kõik see noorendamine ja parandamine maksis 64.850 s. — sellest Sork ja Ko. arve 42.000 s., ülejäänud summa teiste tööde ja osade peale.

„Essex" A-60 maksis nüüd juba 402.000 s. Pidi aga olema „sama hea kui uus". Vähemalt võis seda oletada *Sork ja Ko.* pika ja põhjaliku arve järgi.

Sork & Ko. arvet vaadates — ei saa jätta selle üksikasju puudutamata. Näiteks: „raam õiendatud" — „vedru kiiget parandatud" — „tiivad parandatud" — „tagasild ja käigukast parandatud" — „võlli ellipsnõgu ära võetud" — „tõukurid lihvitud" (?) — „õlikanal lapitud" — jne. Kõik need ja muud tööd maksid 32.900 s., kuna sinna juure kulus materjali 11.673 s. eest. Eelmiste remondiarvete kõrval tundub Sork & Ko. arve *kurioosumina.*

„Essex" A-60 maksis nüüd pr. X-le juba 411.890 s.

Remondid ja auto värvimine kestis 15. aprillist kuni 10. maini. Siis asus auto „tööle". Paar-kolm päeva hiljem aga selgus, et mootor teeb kära, et selle sisikonnas on midagi lahti. Sõideti tagasi Sork'i töökotta.

„Ah, käigukast on vana, selle asemele vaja osta uus!" — seletas O. Sork. Tema ei võivat enam midagi rohkem teha, olevat kõik tehtud, mis inimene ja ekspert ühele ameerika masinale teha oskab ja võib.

Autoomanikud

hoidke kokku raha ja aega täites oma akku kiirlaadimisvedelikuga „Lightning-Elektrolyt", milline teeb akku iga kahekordseks.

Lightning Electrolyt

laadib 5—20 minuti jooksul, vanad akkud jälle tarvituskõlvulisteks.

Nõudke lähemat kirjeldust.

Ainuesindaja: O-ü. „Systema"

Tallinn, Lai tän. 9. Tel. 430-09

MÜÜGIKOHAD: *Tartu*, A. Jagusson, Lao 2. *Narva*, K. Noormägi, Joala 15. *Viljandi*, J. Wernke, Tallinna tän. *Rakvere*, E. Nude, Pikk 13.

Ja nii keeldus seegi töökoda viga parandamast. Noh, esialgu ei jäänud muud kui katsuda autot kasutada sellisena nagu ta oli — nii kaua kui politsei seda müra pärast käigust ei kõrvalda.

Nelikümmend päeva kestis „Essex" A-60 piinamine pärast Sork'i töökojas tehtud suurremonti. Siis kasvas müra mootoris nii tugevaks, et sõitmisest ei võinud enam juttugi olla. See oli enne Jaanipäeva, nagu kiuste!

Nüüd viidi auto kuuendat korda kapitaalremonti. Seekord juba „*Essex'ide*" eksperdi *Ostmanni* töökotta, Aia tänavale. Mootori ja muude osade lahtivõtmisel selgus: 1) et keskmine pealaager oli sulanud; 2) väntvõll oli laagrite kohalt elliptiline; 3) tõukurid olid valesti reguleeritud; 4) tõukurite rullid olid liig kõvaks karastatud ja pragunenud; 5) kolvisõrmed logisesid; 6) laagrid olid (jällegi!) saaberdamatult passitud; 7) koonuse ja transmissjooni vahelise võlli laager oli unustatud kohale panemata (see viga oli aga varem Ostmanni poolt juba parandatud), ja 8) hoolimata silindrite seisukorrast 18. märtsil, olid nad jäetud puurimata — ainult pisut lihvitud -- kuigi puurimine Sork'i arves oli tähendatud.

Ostmanni töökojas need vead parandati kolme nädala kestel ja selle kuuenda remondi arve tõusis 30.000 s. Töö tehti tunnitasu alusel — Ostmanni töötund 100 s. ja abilise omad à 80 s. Tunnitasu suhtes võib veel leppida, aga tundide arv oli ebamääraselt suur. Nii aeglaselt töötada, nagu Ostmann on „Essex" A-60 arvele töötunde märkinud — pole enam töötamine, vaid lihtsalt logelemine. „*Essex Service*" Ameerikas saadaks sellised logelejad jalamaid minema.

Auto hind oli aga viimase remondi tõttu tõusnud 442.000 s., s. o. omanik oli 15 kuu kestel maksnud autohinnale (182.500 s.) kapitaalremontide eest ümmarguselt 260.000 senti juure.

Pr. X oli kõikide nende autoremontidega nii hellaks ja pehmeks tehtud, et ta otsustas müüa vana „Essex'i" ükskõik millise kahjuga. Ja ta müüski selle hinnaga 150.000 s. Nüüd tegi pr. X järgmise, meie olusid väga iseloomustava arvestuse: auto hind 182.500 + 260.000 kapitaalremontideks = 442.500 senti. Auto oli tarvitada ümmarguselt 450 päeva. Sellest ajast oli see 152 päeva remondis, magas 75 päeva „talveund" *Kahalas* ja sõitis kõigest 223 päeva. Tegelikult oli see õnnetu auto pool aega „haige" ja parandusel. Ja selle poole ajaga, mis tervena liikus, teenis see ümmarguselt puhta (netto-) tuluna omanikule kõigest 66.780 senti. Oma sõite oli 1000 km à 10 s. = = 10.000 s., mis ka puhastulu. Nii on autost saadud 76.780 + müügihind 150.000 senti, kokku 226.780 senti. Pr. X leidis, et ta oli selle autojandiga umbes 1½ aasta kestel saanud ümmarguselt 215.000 s. kahju.

See oli juba teise auto juures, kus pr. X Tallinna autoparandajatele maksis õpperaha. Ta esimene auto andis ka remontide tõttu talle 170.000 senti kahju, nii et kokku on ta meie töökodadele maksnud umbes 430.000 s., saades ise kahju umbes 385.000 s.

Kuid pr. X on veendunud automobilist. Taksoautodest ja tarvitatud sõidukitest ei taha ta enam teadagi. Järgmine tal on juba mugav sportauto, mida ta ise juhib, remonteerib ja — kui seda ei suuda, siis uputab selle ennem merre, kui parandusele viib.

„Essex" A-60 remondid õpetasid teda põhjalikult.

Kokkuvõttes peab ütlema, et autoõnnetustes on sageli süüdi töökojad, kes ei tunne vastutust oma töö eest, nii et autoomanik ja juht sageli peavad tundma ja kandma raskete õnnetuste ja kahjude tagajärgi, mille eest peaks ometi vastutavaks tehtama ka need töökojad, kes auto paranduselt lasevad vigaselt välja ja asjata tööraha võtavad.

Paremat korda meie liiklemisele.

A. Martinson.

Ajal, millal liiklemine sündis peamiselt hobuste jõul ja aeglases tempos, ei olnud ka tähtis kindla liiklemiskorra loomine, sest selletagi saadi üksteisest mööda suurema takistuseta. Õnnetused ja kokkupõrked teel olid siis haruldased asjad, välja arvatud ainult mõned üksikud juhud, kus hobusemees jäi koormal magama ja hobune, kasutades juhita olekut, kraavi kaldalt rohtu otsides koorma kraavi kallutas ja magaja mattis koorma alla.

Nüüd aga, kus mehaaniliste liiklemisabinõude arv üha suureneb, ei saa enam läbi ilma kindla korrata teedel.

Õnnetuste vältimiseks tuleb luua kord ja selle täitmine teha kõigile kodanikele kohuseks, sest vastasel korral on teedel kokkupõrked ja õnnetused mõõdapääsematud.

Teedeministeeriumi poolt on küll antud välja teede tarvitamise ja liiklemise määrus (R. T. nr. 59 — 1929), kuid kahjuks ei ole see veel ellu tunginud ja ei leia tarvilist täitmist. Arvatavasti ei ole võetud selle tutvustamiseks küllaldaselt abinõusid tarvitusele.

Neis maakondades, kus maavalitsuste poolt määruse tutvustamiseks midagi tehtud, kas või selle paljundamise ja rahva sekka laotamise teel, on märgata korralikumat liikumist. Sõidetakse tee nõuetaval poolel, vabastades teed vastutulijatele ja möödasõitjatele..

See nähtus ei ole üldine, vaid avaldub ainult üksikutes maakondades.

Väga suure protsendi autoõnnetustest põhjustab korratu liikumine. Näiteks, hobusemees sõidab teel vale kätt. Lähenedes niisugusele, autojuht tõesti ei tea, kuidas temast mööda saada. Pahemat kätt vastutulijast mööda sõita keelab seadus, aga paremal pool ees maantee kraav. Riskeerib autojuht siiski seadust rikkuda ja mööduda pahemat kätt, arvab ka hobusemees heaks parandada oma viga, võtab suuna paremale, ja ongi kokkupõrge ja õnnetus käes, mille tagajärjed, tingitud oludest, kord kergemad, kord raskemad.

Samuti rohkesti autoõnnetusi põhjustab hooletu hobuste juhtimine. Mitte harva ei juhtu, et hobused teel jäetakse liikuma ilma juhita, kuna hobusemees istub naabri sõiduriistal viites aega jutledes. Tuleb sarnasele ilma juhita hobusele auto vastu, pöördub hobune autole risti ette ja jällegi kokkupõrge on mööda-pääsematu. Samasugune lugu juhtub ka neil korril, kui sõidetakse peru hobusega ilma suuraudadeta. Jalgratturitega ja jalakäijatega kokkupõrkeid põhjustab peamiselt asjaolu, et nemad suvisel ajal, mil teedel rohkesti tolmu, auto lähenemisel püüavad auto eest ühelt tee kaldalt teisele üle minna, eriti juhul, kui nad on alla tuule, et pääseda tolmust. Sarnased üleminekud ei õnnestu aga igakord. Vähemagi väärtuse juures jällegi on autoga kokkupõrge. Üheks autoõnnetuste sünnitajaks on ka loomade karjatamine maanteedel.

Teede tarvitamise määrus keelab küll loomade karjatamise avalikkudel teedel, kuid lubab karja aja-

mist sarnaselt, et see liiklemist ei takistaks. Kuid, et raske on kindlaks teha, millal lõpeb karja ajamine ja algab karjatamine, ei ole katsed loomade teedel karjatajaid kohtulikule vastutusele võtta kunagi annud tagajärgi.

Nüüdisaja rohke autode liikumine teedel ja jõuvankrite arvu aasta-aastalt suurenemine paratamatult põhjustab parema liiklemiskorralduse meie maanteedel.

Praegu maksvad teede tarvitamise ja liiklemisvahendite määrused tuleks viibimata ellu viia, need rahvale tuttavaks teha ja nõuda nende täitmist. Ühtlasi tuleks neid ka elunõuete kohaselt täiendada.

Liiklemiskorra ja selle vajaduse selgituseks peaks ajakirjanduses rohkem sõna võetama ja vastavatel rahvakoosolekutel selgitustööd tehtama. Eriti kasulik oleks selgitustöö ka meie noorsoo keskel koolides.

Lõpp autode tuututamisele.

Jalakäijatelt hakatakse nõudma rohkem tähelepanelikkust.

Praeguse liikumise sundmääruse järgi peavad autod tänava ristkohtadel sõidukiirust vähendama ja ühtlasi ka oma lähenemisest teatama tuututamisega. Rohke liikumise juures tekib selle tagajärjel tänavail lärmirikas tuututamise muusika. Nüüd on kavatsus säärasele tuututamise muusikale Tallinnas lõpp teha. Tahetakse maksma panna kord, nagu see on maksev Soomes , s. o. tuututamine tänavanurgil jääb ära, kuid selle asemel piiratakse autode liikumise kiirust tänava ristkohtadel. Õnnetuste ärahoidmiseks tuleb siis jalakäijatel palju ettevaatlikum olla kui praegu. Nüüd võib tihti näha, kuidas jalakäija sammub üle tänava, ilma et vaataks, kas ei lähene mõni sõiduk, sest ollakse harjunud tuututamisega ning sellepärast minnakse ka ükskõikselt tänavale, teades, et kui sõiduk läheneb, annab see oma lähenemisest tuututamisega signaali. Kui aga kaotatakse signaali andmise sund, tuleb jalakäijatel, kui ei taheta auto ohvriks langeda, väga tähelepanelik olla, tuleb harjuda auto suunanäitajatega. Ühtlasi on kavatsusel jalakäijate kohta maksma panna valjemat korda, s. o. jalakäija, kui ta kohta kindlaks tehakse, et ta tänaval sammudes küllalt ettevaatlik ja tähelepanelik ei ole ja sellega liikumist takistab, võetakse vastutusele." *„Sõnumed" nr. 218.*

*

Nagu toodud sõnumist näha, on selle sisu sama, millest niipalju on „Auto" veergudel kirjutatud. Meie linnaisad koos politseiga on hakanud astuma tegelikke samme.

Kui imelik see ka ei ole, tulevad sarnased head ja tarvilikud korraldused meil alati hilja, kuid parem hilja, kui mitte kunagi. Võib endale kujutella õhtust ja öösist sõitu autol pealinnas Harju ja Viru tänavatel, kus pea igal sammul auto peab tahtes või tahtmata järjest tuututama, et jalakäijaid, õieti „patseerijaid" ja õnnelikke „amüseerijaid" manitseda sõiduteelt kõrvale astuma. Mida peavad tundma ja kannatama nende tänavate majade elanikud, eriti vanad, haiged, lapsed jne., kui väljas kestab alaline tuututamine, põrin, lärm jne. Kas politsei ja meie linnaisad on korraks proovi teinud ja mõnel soojemal õhtul katsunud kella 8—11 ajal autol rutata läbi Viru või Harju tänava rongile? Lõbusõitjal on see ehk ükskõik kui pikkamisi ta edasi jõuab, aga ruttaja isik, sellel kipuvad närvid rikki minema enne kui ta jalutajast rahvamassist läbi pääseb. Teiste maade pealinnades sarnast jõhkrust ei näe, kui meie pealinna käidavamatel tänavatel, kus õhtuti kuni poole ööni „kamba-kaupa" hõljutakse edasi-tagasi, nii et isegi see jalakäija, kellel vajaduse pärast on rutata, ei pääse edasi. Tänav, mis isegi kitsas, okupeeritakse peaasjalikult poisikese-ohtu noormeeste ja plikakeste poolt täielikult. „Gradepoisid" sõeluvad ühest tänava äärest teise, kusjuures iga naisterahvas mõõdetakse kiinduvate pilkudega ja räägitakse küllalt valjult uulitsažargooni. Autos sõitjad peavad tigusammul sõitvas autos ootama kuni heaks arvatakse teed lahti teha, ja nii vingerdab auto rahvamassi keskel edasi põrgulikult tuututades, mida liikujatest keegi ei kuule, kuid kuuldakse seda enam tänavaääres olevate majade elanikkude poolt. Õudne on eneselgi tunne, kui autojuht *trahvi kartusel* peab kesköö ajal *tühjale uulitsanurgale* tuututama! Õudselt kõlab öövaikuses autopasun, aga seda peab *„korra"* pärast.

Milles õieti seisab meie pealinna liiklemise hea kord? Kas selles, et üht osa liiklejatest, s. o. jõuvankrijuhte karistatakse, sõimatakse ja isegi ähvardatakse, või selles, et ollakse arvamuses, et suurem osa liiklejaist, kellel mõnikord aega väga palju, seatakse eesõigustatud seisukorda? Ühed, ja nimelt autojuhid, on sundmäärustega seatud halvemasse seisukorda kui suurem osa liiklejaist. Ometi on meile kõigile teada, et jõuvankrid seisavad kodanike teenistuses ja kiireima liikumise hõlbustuseks, seega on jõuvankrijuht sama õigustatud tänavat tarvitama kui iga teine liikleja. Kui tal seda õigust ei ole, siis on ometi õigem neile otsekohe ära keelata tänavale ilmumine sel ajal, kui muu rahvas tänavat tarvitab jalutamiseks. Jalakäijatele on kõnnitee ja kasutatagu seda täiel määral. Kellel vaja rutata, see mingu aeglastest jalutajatest mööda ja jälle jalgteele. Meie linnavalitsus, koos politseiga, peaksid ometi korra jalule seadma, ja seda ongi alatud, jääme ootama tagajärgi!

Tarvitajad! Ostke kõik tarvisminevad riidekaubad **Tarvitajad!**

Kodumaa vabrikute riidekauplusest

Herman Rõivas

Tallinnas, Estonia puiestee 11, kõnetr. 304-80.

Et minu äri kaupleb *ainult kodumaa saadustega,* siis on mul ka võimalus pakkuda lugupeetud ostjaskonnale *kõige suuremas valikus kodumaa vabrikute riidekaupu.* Kodumaa riidekaup ületab välismaa riidekauba *hindade odavuse* kui ka *kõrge headuse* poolest.

MÜÜK SUUREL JA VÄIKESEL ARVUL.

Mootorrattal sügisel ja talvel.

A. Sivard.

On olemas kahesuguseid mootorrattureid: ühed sõidavad mootorrattal aasta läbi; teised panevad selle talvekuudeks seisma. Vaatame lühidalt, kuidas tuleb sõita motol talvel ja kuidas tuleb see paigutada talveks.

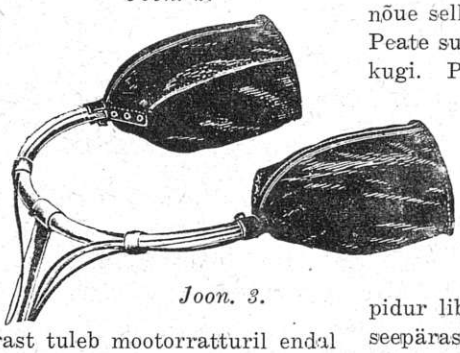
Mootorrattal võib sõita isegi meie ilmastiku tingimustel aasta läbi, kuid seda ei või endale lubada iga motomees. Talvel külmaga ja sügisel pori ja vihmaga sõitmine mootorrattal nõuab erilist ja kaunis kallist riietust. Kõige paremaks riietuseks sügisel ja varatalvel osutub nahk-mantel, nahksed püksid või veekindlast riidest kaitsepüksid harilikkude pükste peal ja peas soe nahkmüts (joon. 1), talvel külmaga: seljas — poolpikk kasuk, sooja karvase kraega, soojad paksud püksid ja pikad üle põlve ulatuvad vildid jalas (veel paremad on karusnahaga vooderdatud lenduri saapad), peas — soe karusnahaga polsterdatud nahkmüts (joon. 2), silmade ees — prillid. Pikal sõidul ka nägu tuleb katta, kas šalliga või erilise kaitsemaskiga. Käes olgu soojad labakindad. Alles nii varustatult võib talvel võtta ette pikemaid sõite. On võimalik hädakorral sõita ka vanas pikas, paksus talvpalitus, mis katab põlved, kuid see väga kena välja ei näe, sest palituhõlmad on varsti porised ja õlised.

Inglastel on töötatud välja erilised veekindlast tugevast riidest mantlid, mis kaitsevad sügisel vihma vastu, ja talvel võib neid soojemaks teha sooja voodri kinnitamisega mantli sissepoole ja karusnahast krae külgehaakimisega. Kõik see toiming — sügismantli ümbermoodustamine talvmantliks — võtab ainult mõni minut aega. Niisugused mantlid Inglismaal ei ole kuigi kallid — umbes Kr. 40.— kuni Kr. 60.—, kuid meil on need tolli tõttu võrdlemisi kallid. Nahkmantel on neist siiski parem.

Meil ei ole veel ärisid, kust võiks osta säärast mootorratturi riietust, ega ka vastavaid meistreid, kes oskaks neid teha, ja seepärast tuleb mootorratturil endal kõik muretseda ja kombineerida. Selleks tuleb pidada silmas enesetunnet sõiduajal ja panna tähele, missugused kehaliikmed kõige rohkem kardavad külma. Harilikult kardavad külma põlved, käed, nägu ja kukal.

Joon. 1.

Joon. 2.



Joon. 3.

Käsi on kerge kaitsta suurte labakutega ehk käepuude muhvidega, nägu — šalliga, kuid põlvi harilikult ilma eriliste nahkpüksteta või saabasteta on raske kaitsta külma eest ja need on kõige tundelisemad kohad. Seepärast hoidke põlvi külma eest. Harilikud plekk-kaitsed, kui need on küllalt pikad, kaitsevad osalt põlvi külma õhuvoolu eest.

Mootorratta enda juures talve tulekuga ei tule teha suuri muudatusi. Kaitseks pori ja külma vastu on soovitatav kinnitada jalakaitsed. On olemas isegi erilised kaitseklaasid, mis kinnitatakse käepuude külge ja kaitsevad tervet sõitjat külma tuule eest, kuid väga praktilised need ei ole, sest siiamaani pole need läbi löönud. Ainult muhvid käte kaitseks käepuu otstes on väga praktilised esemed ja neid on soovitatav muretseda igal motomehel, kes kavatseb talve läbi sõita (joon. 3).

Mootori enda juures tuleb esiteks seada vastavalt gaasistaja, s. t. kas asetada suurem düüs (Euroopa masinate juures) või keerata düüsi nõel mõne nõksu võrra paremale (ameerika masinate juures); teiseks — täita õlipaak vedelama õliga, mis ei tõmbu liig paksuks külma käes, ja õlipump reguleerida veidi suurema õlivoolu peale, sest külm õli voolab aeglasemalt. Kuiva karteriga õlitamissüsteemi juures seda pole tarvis teha. Hommikuti enne startimist neil masinatel, kus on käsiõlipump olemas, on hea anda pool pumba täit õli karterisse, et oleks alul, mil mootor veel külm, küllalt õli töötamiseks. Käigukasti neis mootorites, kus sidur töötab õlis, tuleb panna kõige vedelamat õli (Arctic), kui ei taheta esimese käigu hambaid rikkuda. Soovitatav on veel viimaste tüüpide juures, enne esimese käigu sisselülimist, sidur välja suruda ja lasta mootor töötada selles seisandis umbes pool minutit. Kuiva siduriga mootori juures ei ole tarvis seda ettevaatusabinõu. Kolmandaks, kummid tuleb lasta enne pori ja külma tulekut parandada ja, kui on tarvis, vulkaniseerida, sest külmaga või poriga kummide parandamine on kõige vastikum asi, ja viimaks, akkumulaator tuleb alati täislaetult hoida, ja enne talvet veel kord tähelepanelikult lugeda läbi vabriku poolt antud juhatusraamat.

Lumes ja poris sõitmisel on väga tähtis kummi pealmine pind. Talveks katsuge ikka paremad kummid peale panna. Uue välispinna pealekandmine vanale kummile ei tasu end ära, sest harilikult, kui pealispind on kulunud, on ka sisemine riie pehkinud ja katkine.

Libedal teel tuleb sõita ettevaatlikult. Esimene nõue selleks on vähendada kiirust, ja teiseks, olla julge. Peate suggereeruma, et teie ei kuku ja teie tõesti ei kukugi. Paljud teist on pannud tähele, et pimedas olete õnnelikult läbistanud kohad, kust päeval ei julgeks sõita. See tuleb sellest, et pimedas teie ei näe hästi teed ja ei tea karta.

Libedal teel ei tohi kunagi järsku pidurdada ega masinat rikkuda. Pidurdada tuleb aeglaselt ja parem on esimese kui tagumise ratta piduriga. Kõige parem pidur libedal teel on mootori enda pidurdamisvõime ja seepärast tuleb seda kasutada viimase võimaluseni.

Libedaga kurvid võtta nii aeglaselt kui võimalik ja suure kaarega. Kiirust suurendada alles sirgel teel.

Kõige vähem libiseb keset teed, sest see on kõrgem ja rohkem sõidetud. Auto roobast mööda võib julgelt

sõita, sest see on harva libe. Veeloikudest võib julgelt läbi sõita, sest nende põhi pole kunagi libe. Tee ei ole libe vihmaajal, vaid pärast vihma, kui hakkab tahenema.

Vihmaga hoiduge trammiroobastest kõrvale, sest need on libedad. Neist sõitke üle alati risti.

Vaatamata ettevaatusabinõudele, võib juhtuda, et masin libiseb. See sünnib harilikult nii kiirelt, et on võimatu tasakaalustada, kuid teatud kogemuste juures võib siiski hoida väikesel libisemisel tasakaalus; selleks on tarvis harjuda sõitmisega libedal teel: tuleb valida mõni üksik libe teeosa, kus vähe liikumist, sõita seda teed mööda edasi-tagasi ja proovida vahete-vahel pidurdada. Alul aeglaselt, ja pärast ikka järsumalt, nii et tekiks libisemine, mida tuleb tasakaalustada esimese ratta pööramisega libisemise suunas.

Omaette peatükk on sõitmine lumes. See nõuab suurt valitsemist enda ja masina üle. Seda ei saa sõnadega õpetada, vaid peab ise harjutama; pealegi lumes kukkumine pole valus ega tee masinale viga. Lumisel teel on kõige kindlam sõita hobuste poolt tallatud teerada. Nii võib talvel isegi külgvankriga sõita maal, kui külgvankri ratta asemel on kinnitatud suusk, s. t. mootori rattad jooksevad mööda hobuse jalgrada ja külgvankri suusk libiseb kõrval lumes.

Neil aga, kes ei kavatse talvel sõita, tuleb toimida järgmiselt: esiteks, otsida kuiv, võimaluse korral soe koht, kuhu võiks masina mahutada. Kui tuba on küllalt suur, siis võib isegi seal reserveerida mõne kõrvalise nurga, kuhu katte alla võib talveks väga hästi solomasina peita. Minul on mitu talvet masin seisnud toas kolmandal korral sohva taga. Neli meest väga hästi viib treppidest ülesse kümnepuudalise masina.

Parem on muidugi, kui on võimalik leida vaba nurk kuivas keldris, mõnes kuuris, garaažis jne. Igatahes ärge jätke masin talveks niiskuse ja külma kätte. Hea tahtmise juures igal solomasina omanikul on võimalik leida talveks masina jaoks sobiv paigake.

Teiseks, tuleb masin hoolikalt puhtaks pesta, selleks puutükiga lükata suurem pori masinalt, kuid nii õrnalt, et värv selle all ei kannataks. Petrooleumiga tuleb määrida mootor, käigukast, transmissjoon, rummud ja kahvel. Petrooleumiga kaetud masin tuleb lasta mõni minut seista, et petrooleum imbuks mustusse, ja siis lasta veejuga üle masina. Kui veejuga on küllalt tugev, siis ta peseb masinalt mustuse ja masin läigib jälle kui uus. Kui aga veejuga käepärast ei ole, siis nõudepesemise hari, kõvera otsaga, ja ämbritäis kuuma vett teevad sama töö. Pärast veega pesemist lasta masin veidi kuivada tuule käes ja siis hõõruda värvitud kohad puhta, pehme puuvillase kaltsuga seni, kuni need hakkavad läikima; haljad kohad, nagu mootor, karter jne. hoolikalt kuivatada kaltsuga.

Kolmandaks, vaja asetada puhas masin väljavalitud kohta mõlema jala peale, ja kui puudub esimene jalg, siis panna kast karteri alla, nii et esimene ratas oleks õhus. Kummides tuleb vähendada survet 1—2 naela võrra. Veel parem oleks kummid ratastelt maha võtta, mähkida veekindlasse riidesse ja panna kuiva ja pimedasse kohta seisma, näiteks kartulikeldrisse. Kummid kardavad valgust, niiskust ja temperatuuri kõikumist, seepärast otsige nende jaoks vastav hoiukoht. Kui kummid jäetakse ratastele, siis oleks hea neid pärast hoolikat puhastamist katta erilise musta kummilakiga, selle aset võib täita ka must saapamääre „Nugget", millega tuleb kummi välispind hoolega katta, et valguskiired ei pääseks kummile ligi.

Neljandaks, akkumulaator tuleb pealt maha võtta ja kõik läikivad osad (mittevärvitud või emailleeritud) või osad, mis kardavad roostetamist, katta õli või vaseliini korraga, ja masin on valmis talvekorterisse jäämiseks.

Akkumulaator tuleb täita viimase võimaluseni ja alles siis hoiule panna kuiva kohta. Iga kuu vähemalt kord tuleb kontrollida voltmeetriga voolu pinget, ja kui pinge on langenud, kohe jälle lasta akkumulaator täita. Veel parem on, kui akkumulaator saaks talvel ka veidi töötada, näiteks raadio juures, sest töötades hoidub akkumulaator paremini kui nurgas seistes.

Niiviisi hoiule pandud masin on teile kevadel väga tänulik. Kuidas teda kevadel jälle talveuinakust äratada, sellest pikemalt kevadel.

XI Monte-Carlo tähesõit.

Endiste aastate eeskujul korraldatakse jaanuarikuus 1932. a. Monako Sporting-klubi, Monako Autoklubi ja ajakirjade „L'Auto" ja „Le Journal" toimetuste poolt rahvusvaheline tähesõit „Rallye Automobile de Monte-Carlo". Üheks lähtepunktiks on ka Tallinn. 1932. a. tähesõidu määrustes on märgata mõningaid muudatusi. Läinud aasta tähesõidu lõpul peetud lõppkatse, mis andis paremusi tugevajõulistele mootoritele, on muudetud „painduvuskatseks", mis peab andma igale osavõtjale autole võimaluse punkte juure võita.

Osavõtjad autod on jagatud kahte kategooriasse.

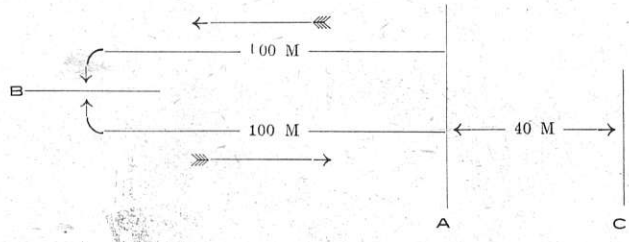
I kategooria autod silindrite mahuga üle 1500 ccm.
II „ „ „ „ alla 1500 ccm.

Autod peavad jõudma Monte-Carlosse 20. jaanuaril 1932. a. kella 10—16 päeval. Määrus sisaldab nii siis järgmisi uusi punkte:

1) *Startkoha muutmine.* Võistlejad, kel mingisugusel põhjusel polnud võimalik startida selleks valitud punktis, võivad valida ükskõik millise teelasuva kontrollpunkti. Muidugi tulevad lühendatud teekonna puhul trahvipunktid arvesse.

2) *Autode vedamine.* Seni võis autot igal ajal võõra abiga kohalt vedada. Nüüd aga on vedamine ja kraavist väljalükkamine keelatud. Aidata võivad ainult kaassõitjad.

3) *Lõpphindamine.* Võitjad määrab lõppkatse, kusjuures tehakse painduvusproov ja pidurite proov 40 mtr. peale.



4) *Kinnine autode hoone.* Päralejõudjad peavad viima oma autod kinnisesse autode hoiuruumi. Seni polnud sarnane korraldus sunduslik ja võistlejail oli võimalus enne lõppkatseid parandusi ette võtta. Nüüd võib parandusi sooritada alles pärast lõppkatseid.

5) *Jaotus.* Viimasel aastal määrati kaks kategooriat, mis ka tänavu on maksvad. Esimeses kategoorias suurendati sil. mahtu 1500 ccm peale, ja neilt autodelt nõutakse neli kaassõitjat ja keskm. kiirus olgu 40

km/t. Teise kategooria autodel, alla 1500 ccm mahuga, peab olema 2 inimest ja keskm. kiirus on ette nähtud 35 km/t.

6) *Rallye-kaart.* Rallye-kaardile kanti uus teeosa ja nimelt *Umeast Stockholmi,* mistõttu selle tee pikkus Monte-Carloni on 3751 km.

7) *Punktid väikesele kategooriale.* Autodele antakse auhindade väljajagamisel ette 15 punkti.

8) *Päralejõudmise päev* Monte-Carlosse on 20. jaan. 1932. a.

Võitja esimeses kategoorias saab 50.000 fr., II kategoorias — 12.000 fr. Peale selle on veel 15 auhinda 150.000 fr. väärtuses.

Lähtepunkt	Kaugus	Peatuste neutraalaeg	Kontrolli avamine	Kestvus ja sulgemine
Athen . .	3786 km.	12 tundi	15—5,42	16—5,21
Umea . . .	3751 „	8 t. 50 m.	15—10,07	16—9,34
Stavanger .	3638 „	10 tundi	15—12,19	16—11,03
Jassy . . .	3518 „	4 tundi	15—22,04	16—20,03
Tallinn . . .	3474 „	7 tundi	15—20,26	16—18,09
Sundsvall. .	3424 „	8 tundi	15—21,00	16—18,24
Riia . . .	3034 „	5 t. 30 m.	16—11,41	17—6,39

Teised lähtepunktid on alla 3000 km. Nagu sellest näha, on Tallinn tänavu oma kauguselt viiendal kohal, mis tuli sellest, et Rootsi nihutas oma lähtepunkti väikesse põhjapoolsesse *Umea* linnakesse. Umea linnake on umbes 10.000 elan. Rootsi põhjarannikul, kus talvel suurte lumetuiskude tõttu läbipääs raskendatud, kuid nähtavasti arvavad rootslased, et nad sellel ajal suudavad tee lahti hoida, kuna soovitakse suuremal hulgal autosportlasi näha oma maal.

Läinud aastal avaldas Eesti Autoklubi soovi, et ka meil tuleks lähtepunkt nihutada Tallinnast Narva või koguni Narva-Jõesuhu; nagu möödunud sõit näitas, rikkusid üldse sõidu lätlased, kes ei suutnud või ei tahtnud maanteed Läti territooriumil lumest lahti hoida kuni Riiani. Tulevikus see vist enam ei kordu, ja juba 1933. a. kavatsetakse startpunkt meil Narva üle viia, kui teedeministeeriumiga ja maavalitsustega tee lahtihoiu suhtes kokkuleppele jõutakse. Seega tuleks Eesti teisele või vähemalt kolmandale kohale, sest Atheen jääb igatahes esimesele kohale. Tee meil läheks siis Narva-Jõesuust Narva, Rakvere, Haljala, Tallinna ja kas Pärnu kaudu või uut kavatsetud teed mööda Viljandi kaudu Läti piirile, sealt Ruhja, Volmari, Võnnu kaudu Riiga. See tee tuleks pikem umbes 300 km. Need on tuleviku kavatsused.

Eelseisvaks tähesõiduks ülesandmise aeg on 1. novembrist kuni 24. dets. 1931. a. Ülesandmisel tuleb lisada juure osavõtumaks 200 pr. franki. Lähemaid teateid saab Eesti Autoklubilt, Tallinn, Vene tän. 30.

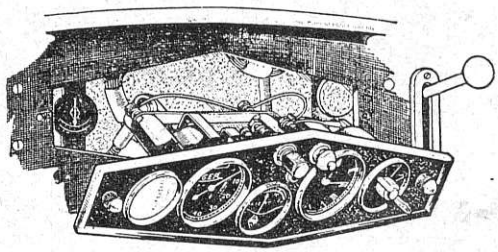
Lühikesi teateid.

AUTOPIDAMINE JA HALVAD AJAD PÕHJA-AMEERIKAS.

Ka Ameerikas on ajad halvad. Hiljuti tehti kindlaks, et Ameerika automobilistid oma autod 1931. aastal enam ära kasutavad kui eelmistel aastatel. Ka antakse vähem raha välja auto korrashoiuks. Muidugi kiirendatakse seeläbi auto kõlbmatuks muutumist ja varsti peavad autoomanikud kas loobuma sõidust või muretsema uusi autosid. Sellest võib järeldada, et praegu Ameerika viibib viivitatud autoostu staadiumis, mis lõpuks peab viima autoturu elustamiseni. Meile näib see oletus aga enesepettusena. Kui Ameerika automobilist peab kokku hoidma auto pidamise kuludega — oma lõbuks ta seda ei tee — siis pole tal ka raha uue auto ostmiseks. Kui aga sel kokkuhoiumaanial on psühholoogiline alus, siis oleks ennustus autoturu elustumisest õigustatud.

VÄLJALASKUV INSTRUMENTLAUD.

Uutel „Renault"-autotüüpidel on kõik kontroll- ja mõõduaparaadid asetatud instrumentlaua väljalaskuvale osale. Selline korraldus soodustab juurepääsu vastavatele osadele paranduste ja järelevaatuste korral.



ODAVAD KARISTUSMÄÄRAD.

Prantsusmaal on harilikud karistusmäärad automobilistidele järgmised: ettekirjutatud kiiruse ületamise eest 6 franki, sõit avatud väljalasketoruga 5 fr., sõit tuledeta 3 fr., sõit juhiloata 5 fr., enne kurvi signaali andmata jätmise eest 3 fr. ja liiklemise takistuse eest 2 fr.

UUSIMAID TEATEID AUTOTÖÖSTUSE ALAL.

„Auburn"-autode müügiarvu tõus. Puhaskasu 1931. aasta I poolel on peaaegu kolm korda nii suur kui 1930. a. sama aja jooksul.

Auburn Automobile Co, Auburn, Indiana, U.S.A. puhaskasu 1931. a. I poolel ulatus 2.158.764,98 doll. Väljaantud 195.234 aktsiast võidab nii siis igaüks 11,06 doll.

Kahjude ja kasude arve.

1. märtsist kuni 31. maini 1930. ja 1931.		
Neto müük	$ 10.495.197,00	$ 19.847.984,00
Üld-netto p/kasu	$ 769.385,00	$ 2.158.765,00
31. mai 1931. seis: 195.234 akts.		
aktsia pealt	$ 3,94	$ 11,06

E. L. Cord, juhatuse esimees, tähendas lühikeses kõnes järgmist:

„Veel enam hinnatav kui ühingu rahalise seisukorra paranemine, on tõsiasi, et Auburn 22. kohalt, kus ta asus möödunud aastal, on tõusnud 10 esimese autotööstuse hulka."

Jõuvankrite toodang 1931. esimesel poolaastal.

1. *Ameerika:*	Üldtoodang.	Sõiduaut.	Veoautosid.
Jaanuaris . . .	171.848	138.317	33.531
Veebruaris . .	219.940	180.419	39.521
Märtsis . . .	276.405	231.244	45.161
Aprillis . . .	335.708	285.693	50.015
Mais	315.115	269.420	45.695
Juunis	249.462	208.158	41.304
Kokku:	1.568.478	1.313.251	255.227

Sellest on tootnud:

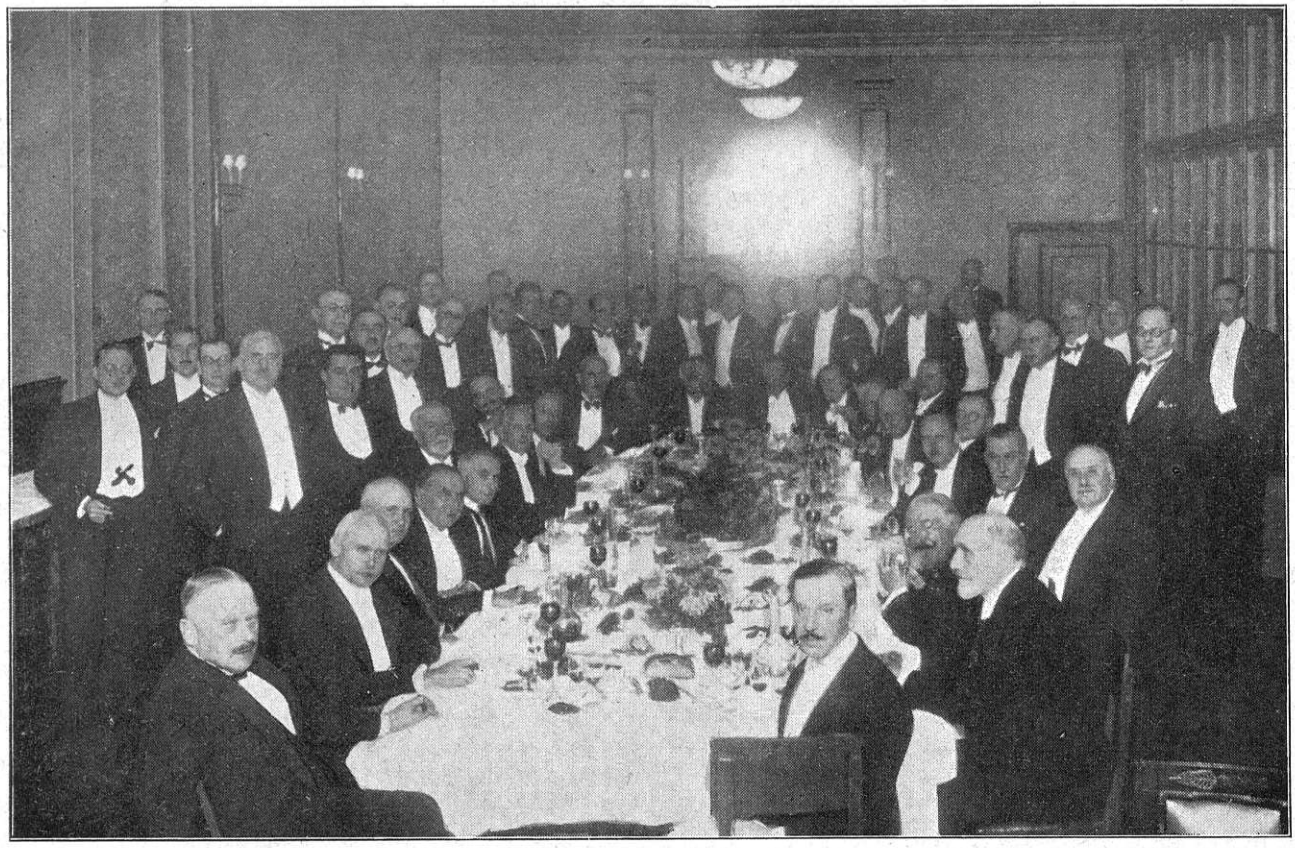
General Motors . . .	695.520 ehk	44,4%
Ford	514.757 „	32,8%
Teised	358.204 „	22,8%.

2. *Kanaada:* 66.085

3. *Euroopa:*

	Sõiduautosid	Veoautosid	Kokku
1931. I poolel	1.310.435	255.227	1.565.662

Rahvusvahelise Autoklubide Koondise peakoosolek.



13. oktoobril s. a. pidas Rahvusvaheline Autoklubide Koondis (A. I. A.) Pariisis oma peakoosoleku. Osa võtsid pea iga riigi rahvusliste autoklubide esindajad. Eesti Autoklubi esindajaks oli peakoosolekul klubi liige hr. *Lionel Martin*, Pariisis, kes kokkuleppel EAK auliikme minister *C. R. Pusta'ga* võttis selle vaeva endale.

Koondise esimehe kohale ei lasknud senine esimees parun *Zuylen de Nyevelt* (Eesti Autoklubi auliige) oma kandidatuuri üles seada. Tema asemele valiti lahtisel hääletamisel *krahv de Vogue*, kuna parun Zuylen de Nyevelt valiti auesimeheks, tänuks tema ennastsalgava töö eest 27 aasta jooksul, Autoklubide Koondise eesotsas olles ja kui selle Koondise asutaja liige.

Abiesimeesteks valiti: *vicomte de Rohan* (Prantsuse), *C. O. Fritsch* (Saksa), *O. Gorman* (Inglise), *senator Grespi* (Itaalia), ja *krahv Rosen* (Rootsi).

Peakoosolek otsustas muuta oma põhikirja selles mõttes, et võimaldada erandina P.-A. Ühendriigele saata Koondise peakoosolekutest osa võtma 2 esindajat, mida aga praegune kord ei näinud ette.

Tolli formaalsuste korraldamiseks riikide vahel otsustati konverents kutsuda kokku veebruarikuus 1932 a. Võeti vastu rida otsuseid rahvusvahelise liiklemise ja automobilismi arendamiseks. Eriti avaldati soove rahvusvaheliste teede korrashoiu eest hoolitsemise alal, et teedeolud paraneksid, mis on tähtsamaks teguriks rahvusvahelise automobilismi arengus.

Parun Zuylen de Nyevelt'ile annetas Leedu saadik suurvürst Gediminas'e aumärgi rinnal kandmiseks.

Pärast koosolekut oli osavõtjatele korraldatud bankett, millest suurel arvul võeti osa ja oma vahel erateel ühest kui teisest juttu tehti ja muuseas ka Eesti Autoklubi ja tema tegevuse vastu huvi tunti, mille kohta seletusi andis Klubi esindaja hr. *L. Martin* (pildil ristiga märgitud).

„B. S. A."-VÄIKEAUTO EDERATASTE-VEOGA.

Tuntud Inglise B. S. A. firma, mis seni on valmistanud ka kolme rattaga väikeautosid, saadab nüüd turule nelja rattaga väikeauto, ederataste veoga. Autol on õhuga jahutatav 9 h.-j. 2-sil. mootor, 85 mm sil. läbimõõduga ja kolvikäik on 90 mm; sil. maht 1021 ccm; tal on kolm kiirust, maksim. kiirus 90 km/t.

Valmistatakse kaks mudelit, üks kaheistmeline, hind 115 £, ja teine „perekonnaauto", kaks istet ees ja üks taga, hinnaga 120 £. Shassii üksi, kaasa arvatud kiirusmõõtja, elektriline käivitaja, täieline elektrivalgustus ja kõik tarvilised tööriistad, maksab 95 £.

Eesti Autoklubi teated.

MÄRGUKIRI TEEDEMINISTRILE 28. SEPT. 1931.

Ajalehti läbistas teade, et kohtu- ja siseministeerium koos teedeministeeriumiga kavatsevat jõuvankri juhtide ohjeldamiseks karistusseadust töötada välja ja panna maksma, milles karistusena oleks ette nähtud kuni 2 aastat türmi. Kava ongi koostatud ja selles ei ole muud kui vanad §§ 123 ja 128 Rhk. karistusseadusest karistusnorm on kõrgendatud ja aresti asemele astub türmiga karistus. Kõik oleks ju väga hea, kui see türmiga karistus meid sammukesegi viiks edasi. Seda ta aga ei tee, ja kahju on riigil, kui ta

kuni 2 a. peab kroonu leival toitma eksinud autojuhte.

Kuigi kohtu- ja siseministeerium oma seletuskirja sissejuhatuse osas kriipsutab alla, et kõrged karistusmäärad tuleks maksma panna seepärast, et autojuhid *joobnud* olekus suurimaid kuritöid korda saadavad, aga §§ sisust leidub, et ka päris *kaine* autojuht sama karistuse osaliseks saab mis joobnud. Edasi on karistusmäärasid kavasse võetud, mis puudutavad näit. lennuki ja mootorpaadi juhtimist, raudteed, trammi jne. Meie ei saa aru, mis seega tahetakse kätte saada, sest seletuskirjas seda ei leidu. Näit. raudteed käivad raudtee kohta käivate seaduste alla, veeteed meri- ja teiste omakohaste seaduste alla, kuna õhuteed (!) ei ole meil ega mujal *klassiteede* hulka veel võetud, ja juba ette jõuda lennukijuhi türmi pistmise ähvardusega, õhus ettetulevate õnnetuste pärast, oleks vist varajane. Meie arvates aga oleks vaja see küsimus seada koguni teisele alusele. Meie teedeministeerium on vist huvitatud *liiklemisest* maanteil, seepärast oleks vaja piirduda selle küsimuse selgitamisega ja *liiklemise seaduse* ellukutsumisega. Igalpool tegeletakse selle küsimusega ja juba on ilmunud eeskujulikke liiklemise reguleerimise seadusi, näit. Prantsusmaal ja Itaalias. Prantsuse kui ka itaalia liiklemise reeglid ei ole koostatud mitte ainult jõuvankrite juhtidele, kes moodustavad ainult osakese tervest liiklemisest, vaid kõigile, kõigile, kes moodustavad ühise liiklemise avalikkudel teedel ja tänavatel, siia hulka arvatud ka jalakäijad. Pariisis on maksmas kindel kord, mis nõuab, et jalakäijad näit. asuksid *kõnniteel* ja läheksid üle sõidutee ainult selleks määratud kohal ja punktides. Ei saa seal jalakäija joosta ühest tänavaäärest teise, kus tal aga meeldib. Kui Pariisis näit. jalakäija jääb sõiduki alla, siis ei ole sõidukijuhil mingit süüd ega vastutust, vaid vastupidi, nabitakse see kinni, kes alla jäi ja temal lasub vastutus õnnetuse eest. Kui aga sõiduk sõidab jalakäijale otsa kõnniteele või ülekäigukohal, kus politsei juhib liiklemist, siis vastutab sõidukijuht.

Itaalias on enamikus maksev sarnane kord, et jalakäijate suund on *vastupidine* sõidukite omale, s. o. et jalakäija kõnniteel või uulitsal liikudes alati sõidukitele vastu tuleb ja seega ette näeb, kuidas ja kunas ta peab kõrvale hoidma.

Sõiduk sõidab alati paremat kätt, kuna jalakäija liigub alati pahemat kätt, et ei oleks tagant pealeajamist ega seljataha vaatamist. See on linnades. Külades ja elamute ligidal maanteel on kiirus sõidukitele piiratud ja 150—200 m enne sarnast asulat on tahvel kirjaga, kui suur kiirus võib olla. Lahtistel maanteedel kiiruse määra ei ole ja kus nad on olnud ehk olemas, siis juba kuni 70—80 km keskmine kiirus, nii et kiirused suurenevad.

Nagu eelpool öeldud, peaksime saama ka meie ühe koostunud „liiklemise seaduse", et ära kaoksid need kirjud määrused, mida teedeministeerium, linnad, alevikud, maavalitsused jne. annavad. Liiklemisseadus oleks üldseadus kõigile, alates jalakäijast ja lõpetades mootorsõidukiga. See seadus võiks jaguneda meie arvates järgmistesse osadesse:

1) Maanteede ehituse ja korrashoiu seadus.

2) Jõuvankrite seadus; nende registreerimine ja kasutamise kord.

3) Liiklemise määrused: a) maanteel, b) linnades, d) teeäärsete asulate ligidal ja alevikkudes. See omakord jaguneks: 1) jalakäijad, 2) kärumehed, 3) ratsanikud, veo- ja hobusõidukid, jalgrattad, 4) kerged sõiduautod ja mootorrattad, 5) raskeveoautod ja omnibused, järelvankrid, traktorid, teedemasinad, tuletõrje-, sanitaar-, politsei-sõidukid.

4) Karistusmäärad: 1) teede ja teemärkide rikkumise eest, 2) loomade ajamise ja karjatamise eest avalikkudel klassiteedel, 3) liiklejate karistusmäärad, 4) karistus sõidukiomanikele, kelle sõiduk pole korras, kas ta rikub teed või on hädaohtlik teistele liiklejatele või juhile ja kaassõitjaile. Erilised määrused raskeveoautode ja omnibuste juhtidele ja omanikkudele, kes on tasu eest teenistuses. Isikud ja asutused, kes volitatud seadusega ettenähtud trahve määrama, peale nende, mis kohtulikkude karistusmäärade mõiste alla käivad. Maavalitsused üldse mingisuguseid määrusi ei või anda. Linna- ja alevivalitsused ainult niivõrd, kuivõrd need puudutavad liikumise suunda nende territooriumil. Sest vastasel korral koguneb igasuguseid määrusi nii palju, et ükski liikleja ei jõua orienteeruda kitsendavates määrustes. Kõrgemad karistused määrata: joobnud olekus ilmumise eest avalikul liiklemisel ja meelega kavatsetud õnnetuste tekitamisel. Juhuslikud õnnetused, mida inimjõud ja mõistus ei jõua kõrvaldada (force majeure) ei käi karistamisele.

See oleks lühidalt kokkuvõetud kava, mida Eesti Autoklubi näeks meeleldi õige kiirelt elluviiduna. Siis, kui kõik liiklejad on vastastikku vastutavad, siis alles võivad kaduda sarnased nähtused, mida meie igapäev soovime kaotada tükeldatud ja ühekülgsete määrustega.

Klubi jääb lootma, et teedeministeerium astuks selle mõtte liikumapanekuks kiireid samme.

EESTI AUTOKLUBI MÄRGUKIRI VABARIIGI VALITSUSELE 15. OKT. S. A.

Ajalehtede teadete järgi on praegu Valitsuses arutusel Jõuvankrite juhtidele kõrgema karistuse määra maksmapaneku seaduse kava. Kuidas see kava Valitsusele heakskiitmiseks on tulnud, ilma et sellega asjasthuvitatud asutused, nagu teedeministeerium, linnavalitsused jne., oleksid esialgselt tutvunud, ei ole meile teada. Teedeministeeriumis oli see kava läbivaatamisel, kuhu paluti ka Eesti Autoklubi esimees, kuid seal jõuti otsusele, et kohtu- ja siseministeeriumi poolt kokkuseatud kava paari §§ kohta Rahuk. nuhtl. seadusest, mis tekstilt sama nagu nad olid Vene ajal, kuid karistuse normid kõrgendatud ja isegi türmi trahv on nähtud ette, ei ole veel küllaldane, et takistada õnnetuste tekkimist avalikkudel teedel, vaid on vaja töötada välja ja maksma panna üldliiklemise seadus.

Seda mõtet toetas ka Eesti Autoklubi märgukirjaga 28.IX.31. teedeministrile. E.A.K. juhatus, soovides näha meil puuduvat *liiklemise seadust*, palub Vab. Valitsust meie soove arvesse võtta ja ülesandeks teha teedeministeeriumile koos kohtu- ja siseministeeriumiga asuda üldliiklemise seaduse väljatöötamisele, siis kaoks mitmekordne vastavate karistusseaduste muutmine ja lappimine. Meie loodame, et Vabariigi Valitsus meie palve kaalumisele võtab ja Rahuk. nuhtl. sead. §§ 123 ja 128 karistusnormi kõrgenduskava arutamiselt tagasi lükkab kuni on töötatud välja ja koostatud üldliiklemise korra kava, nagu see mujal Euroopas on pandud maksma.

Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Lühike jalg 4.

AUBURN

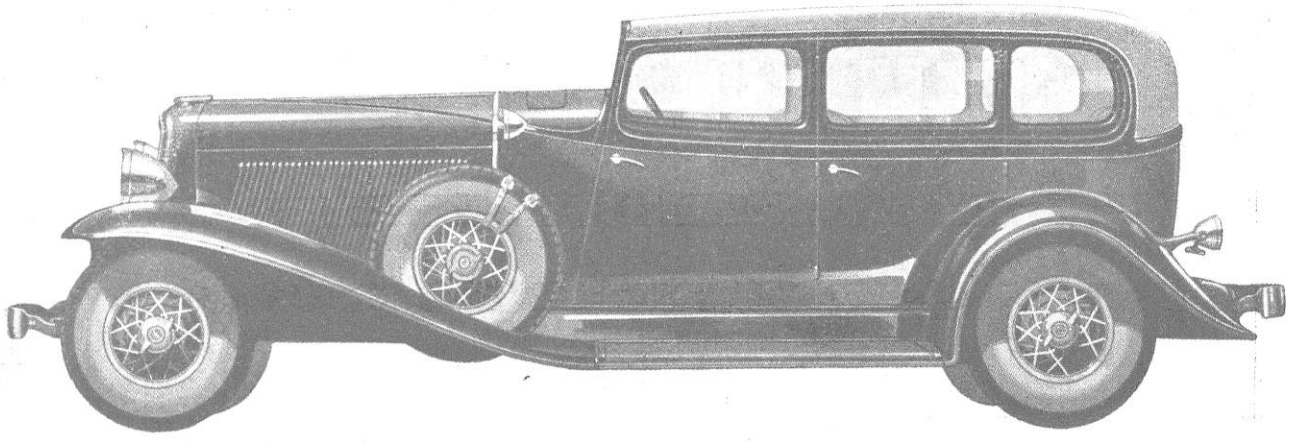
on enam kui 100% võrra tõusnud müügil võrreldes 1930. a.

AUBURN'I vabriku juhatuse poolt kokkuseatud müügikava katsub vastu tulla praegustele rasketele tingimustele. Kunagi ei ole ükski auto pakkunud nii palju väärtusi, paremusi, mugavust ja sõidukindlust nii vähe raha eest kui AUBURN uus mudel 8—98.

Ikka enam suurenev AUBURN'I ostjaskond võimaldab veelgi rohkem täiendada AUBURN autosid, mis omakorda jälle võimaldab ostjaskonnale vähema raha eest suuremat väärtust.

5-istmeline Sedan

127 tolli telgedevahe.
98 h. j. 8 sil. Lycoming mootor.
Tugev raam ristraamiga X kujuline.
Vaikne alaline hammasrattaste ülekanne.
Automaatne shassii määrimine.
Kahekordsed Lovejoy hüdr. tõukeleevendajad.
Enam kui 60 muud paremust ja täiendusi.



Custom mudelid 8—98 A vabajooksuga.

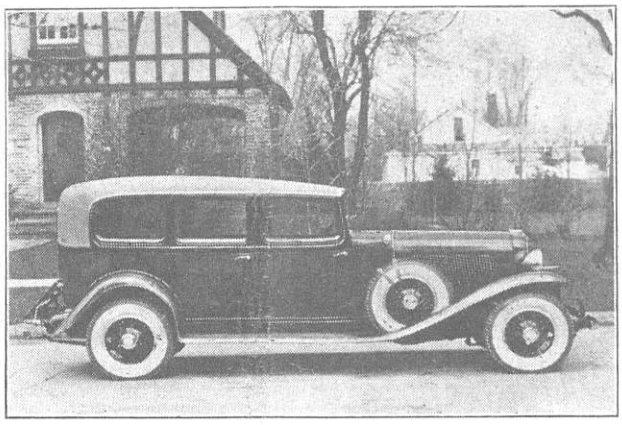
5 istmeline Brougham	1145 doll.
Cabriolet	1245 „
4 uksega 5 istmel. Sedan	1195 „
Phaeton Sedan	1345 „
7 istmeline Sedan	1395 „

Standard mudelid 8—98.

5 istmeline Brougham	945 doll.
4 uksega 5 istmel. Sedan	995 „
Cabriolet	1045 „
Phaeton Sedan	1144 „
7 istmeline Sedan	1195 „

Varustus, peale STANDARD VARUSTUSE, saadaval erihinna eest.

Uus



7-istmeline

136" telgede vahega.

Auburn

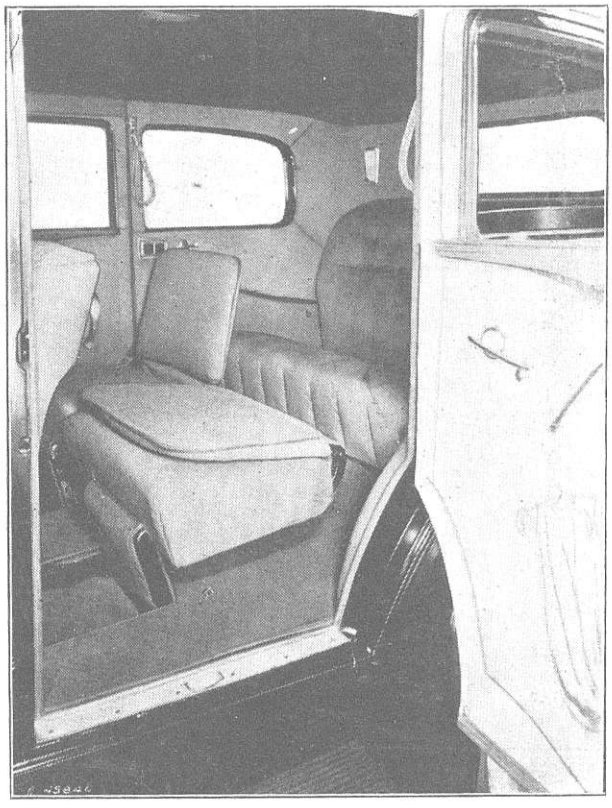
Sedan

1195 doll.

vabrikus.

Tähtis lisa juba varemgi täiuslikule „Auburn"-autode valikule. Uus ja luksuslik mudel on määratud andma rohkem ruumi ja suuremaid mugavusi. Seitse sõitjat mahub autosse ilma et ruumist oleks puudus. Kõik istmed on laiad ja avarad ning jalgadele on haruldaselt rohkesti ruumi. Auburni tähelepandav ilu, pikk telgede vahe, vaikselt ja alaliselt koostöötav transmissioon, vabajooks Custom mudelites, tugevaim raami konstruktsioon (uus silla-viisi ehitus) ja mitmed teised asjaolud teevad uue 7-istm. „Auburn"-Sedani sõidukiks, millel võrdset pole selle hinnaklassis ega selle läheduses. Olles palju odavam ja suurema väärtusega laiendab see 7-istm. sõidukite-välja suurepäraselt.

Lisa-istmed on küllalt laiad — 22½". Polsterdus pehme ja seljatugi lai.



Lisa-istmed on nii ligistikku, et nendel võib kõrvuti kolm inimest istuda.

Uuendusi uues Auburnis.

98 H. P. — reas 8 silindrit — Lycoming mootor — väike, alaliselt ühenduses transmissioon — aluse automaatne õlitamine — kiiva-kindel raam X-tüüpi põiktugedega — neli hüdraalset kaksik-tõukeleevendajat — nokk-võlli ja hoovaga rull-laagritel tüüriseadis — laiem tagaiste — ning lisaks veel 60 uuendust.

AUBURN
ESTABLISHED 1900

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY

AUBURN, IND., U. S. A.

Central-Garage

Auburn ja Cord autode ainuesindus Eestis

Tallinnas, Narva mnt. 12.

Tel. 305-98.