



Auto

MOOTORSPORDI AJAKIRI



RIKETETA JA MUGAVAT SÕITU TEIE SÄILITATE CHAMPION-SÜÜTEKÜÜNALDEGA

IGAÜKS, kes kasutab jõuvankrit, teab, milliseid pingutusi nõutakse mootorilt. Kujutlege vaid suurt autobust sõitmas raskel teel päevast päeva vigaste süüteküünaldega: vaheldumisi peatustega sõit, mootori seismajätmised ja uuestikäivitamised alatises hirmus mootori ebakorrapärase töö pärast, mille peamiseks põhjustajaks on ka süüteküünlad.

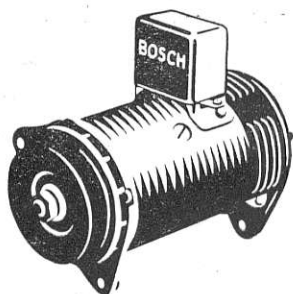
Süüteküünlad omavad järjest suuremat tähtsust mootori korralikus ja ökonoomses töös, see ongi põhjus, miks näiteks *Chicago Motor Coach Co*, mis teenib

miljoneid inimesi, omab 575 autobust, mis sõidavad aastas 27 miljonit kilomeetrit, kasutab **CHAMPION**-süüteküünlaid oma autobustes ja autodes.

Süüteküünlad, mis on end õigustanud sellises tohutusuares ettevõttes, on kahtlemata sobivad igale mootorile. **CHAMPION**-süüteküünalde erimargid on kohaldatavad kõigile kasutatavatele mootoritele ning kindlustavad riketeta ja mugavat sõitu. Seepärast kasutage ainult **CHAMPION**-süüteküünlaid!

1
1940

BOSCH



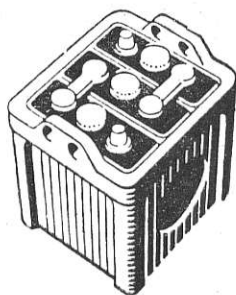
BOSCH kõrgevõimeline dünamo

katab täielikult kogu voolutarviduse, ja voolutarviduse suurenemisel kasvab ka dünamo väljaand. Siinjuures pole päevastel sõitudel kunagi karta aku ülelaadimist, kuna dünamo ise automaatselt seab oma töö selle järele, kuidas muutub voolu tarvidus.



BOSCH süüteküünlad ja magneetod

on kogu maailmas levinud miljonilistes arvudes. **BOSCH** küünlad on kasutatavad igale mootorile vastavalt õige soojuse väärtusega.



BOSCH akud

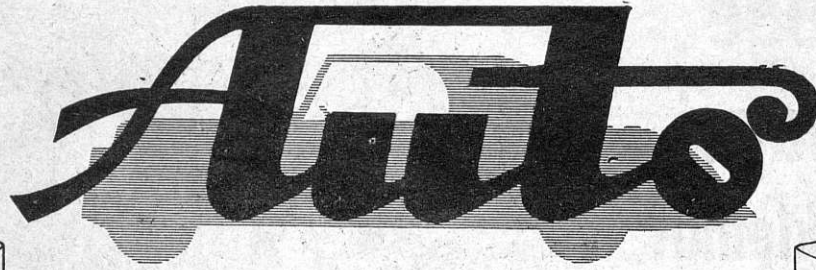
tagavad kiire käivitamise ning julge sõidu. Nii mootorrattale kui ka sõidu- ja veoautole kõlbab **BOSCH** aku. Suur mahtuvus ja pikk eluiga.

BOSCH toodetele on saadaval tagavaraosad kohapealsest laost!

Esindaja Eestis:

K/K ARNOLD UNGERSON

TALLINN, VENE 6. TELEF. 448-90



MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

Nr. 1

(36)

1 9 4 0

XII AASTAKÄIK

TOIMETUS:

TALLINN, VABADUSVÄLJAK 7-5
KONETR. 468-05
POSTIJOOKSEV
ARVE NR. 570

TEGEV JA VASTUTAV TOIMETAJA:
TEOD. POHLAK

TEHNILINE TOIMETAJA
AIN MERE

VÄLJAANDJA:
EESTI AUTOKLUBI
TELLIMISHIND:
AASTAS KR. 5.
1/2 AASTAS 2.50
ÜKSIKNUMB. 50 S.

SISU:

H. Tann: ÕPETAGE OMA LAPSI ÕIETI LIHKLEMA!
KOGU MAAILMA SÕJAVÄGI MOTORISEERUB, ET ANDA OTSUS-
TAVAT LÖÖKI

Valentina Linholm: SIIS, KUI VEEL EI MÜRISENUD KAHURID (II)
KUI PAKANE NÄPISTAB

H. Tann: KÕ

A. Mere: SISEPÕLEMISE MOOTOR 80-AASTANE (I)
ARENEMINE PÖÖRASES TEMPOS

H. Tann: SELTSKONDLIK ALGATUS LIIKLUSÕNNETUSTE
VÄLTIMISEKS

120 000 KR. EEST MOOTORÕIDUKEID SAKSLASTELE
UUDISEID KODUMAALT

TEHNILISI UUDUSI

AUTOJUHTIDELE

SÕJA-UUDISEID

TEADUS JA TEHNIKA

STATISTIKAT

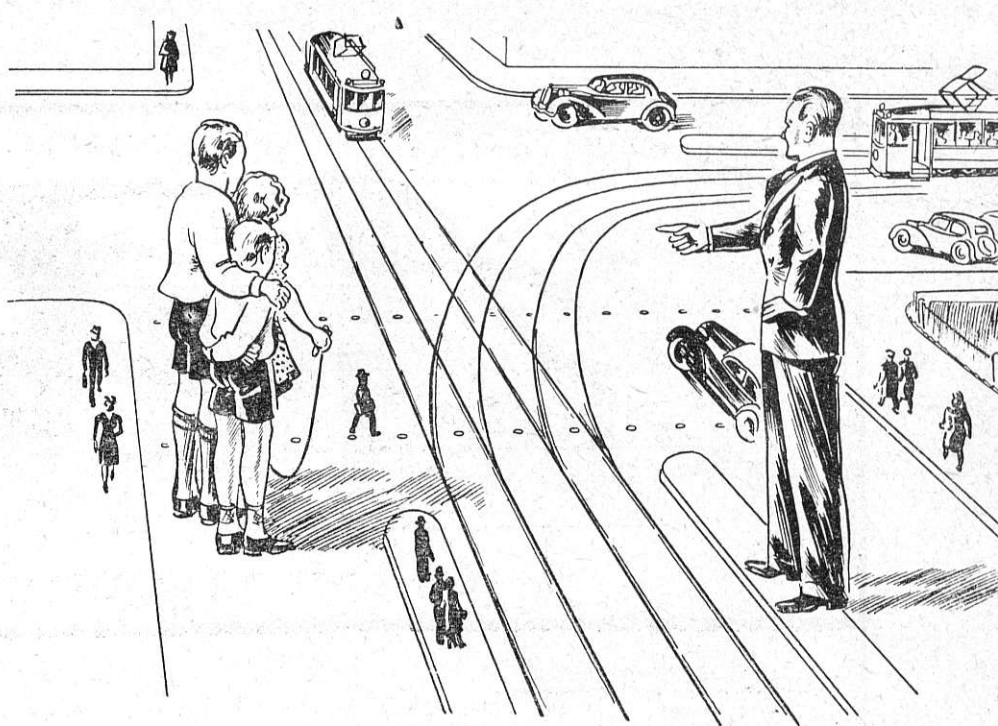
LÜHITEATEID KOGU MAAILMAST

MOOTORNALJU, AUTO-AFORISME...

KÜSIMUSI JA VASTUSEID

Õpetage oma lapsi õieti liiklema!

H. Tann,
Maanteede talituse
liikluspropaganda sekretär



VAATAMATA erakorralistele aegadele, pole meil märgata liikluse intensiivsuse vähenemist. Seda võiks ütelda küll vahest külakolgaste autode kohta, kus bensiini ja tagavaraosade ostmise kitsenduste tõttu on loobutud üleliigsetest autosõitudest.

Kuna liikluse intensiivsus võrreldes eelmiste aegadega pole tagasi läinud, siis kahjuks peab siinkohal avaldama, et ka liiklusõnnetuste arv pole vähenenud. Harva möödub päevi, millal meie ei sara sõnumeid ühest või teisest kodumaa nurgast seal asetleidnud liiklusõnnetustest. Suuremalt jaolt lõpevad need õnnetused kas raskema kehavigastuse või surmaga. Kahetsusväärset on kannatada saanud rohkesti lapsi nii eel- kui ka kooliealisi, mis on tingitud hooletusest ja ettevaatamatusest. Lapsed on mõlmatud oma tegudes, nad on muretud hädaohtude vastu. Neile koguni meeldib mängida hädaohtuga. Kas meie pole sageli näinud, kuidas lastekari tormab üle sõiduteede, otse kihutavate autode eest läbi ning kui see neil õnnestub, kuipalju naeru ja rõõmu see neile valmistab.

On päris selge, et liiklusõnnetuste arvu ei suudeta küllaldaselt alla viia ainult seaduste, määruste ega ka valjendatud liiklusjärelvalvega. Tähtsamaks abinõuks liiklusõnnetuste vältimiseks on selgitustöö liiklejate eneste keskel, seepärast ongi maanteede talitus pühendanud erilist tähelepanu liikluseeskirjade selgitamisele kahe viimase aasta jooksul meie noorsoo hulgas... Ja see ongi andnud teatud tulemusi. Noored on muutunud liiklusteadlikeks. Kui ka vanemad oleksid liiklusküsimustes tähelepanelikumad, pääseks hulk lapsi vigastusteta. Vanemad peaksid lastele ise eeskujuks olema, kuid tegelikult on seda lapsed, kes sageli oma vanemaid korrale kutsuvad.

Nuhtluseks on saanud lastele ka hobusemehed. Nii loeme ajalehest, et Tartus kihutas sõiduvorimees tänaval mängivale 3-aastasele tütarlapsele otsa ning Mustvees jäi hobuse alla 5-aastane poiss. Mõlemad lapsed said surma.

20. detsembril m. a. aeti 7-aastane poisike ree all surnuks Virumaal Rohuküla vahelisel maanteel. See oli dramaatilisemaid sündmusi maanteil. Sama päeva õhtul korraldati Rohu algkooli ruumes ümbruskonna lastele jõulupuu. Sinna tahtiski minna talupidaja N. 7-aastane poeg Ludvig. Poeg ja ema, lõpetanud ettevalmistused, asusid teele. Neile kihutas

metsikult järele joobnud olekus Rohu mõisasüdame omaniku poeg E. Seppo, 22 a. vana. See hullunud ja metsikuks läinud noormees ei hoolinud jalakäijatest. Neid oli maanteel sel õhtul rohkesti liikumas. Nii kihutas see joobnud poiss 7-aastasele Ludvigile hobusega otsa. Allajäänut lohistas regi senikaua järele, kuni hobune ise peatus. Siis selgus, et poisikesel oli pealuu purunenud...

Teine juhtum. Koolipoiss-jalgrattur, möödudes piimavedajast, komistas ja kaotas tasakaalu ning kukkus jalgrattalt vastu piimanõu serva ja vigastas end raskesti. Piimavedaja kui „õrna südamega“ inimene jättis verise poisi maanteele. Kuidagi jõudis poiss ennast suure vaevaga üles upitada ja hakkas siis hardasti paluma, et piimavedaja viiks teda Märjamaale arsti juure. Piimavedaja süda jäi veel ikka kõvaks. Alles siis, kui poiss oli kokku varisemas, võttis ta poisi ree otsale. See oli talvel. Jalgratta jättis ta lumme.

Nii loeme edasi, et 10-aastane poisike jooksis auto ette; noor jalgrattur jäi auto alla ja sai niivõrd raskelt vigastada, et kaotas meelemärguse jne.

Et vältida nüüd ja edaspidi sagedaid liiklusõnnetusi lastega, on maanteede talitus alustanud intensiivsemat liikluse selgitamise tööd meie noorsoo hulgas. Nutt ja hädaldamine ei suuda enam last ellu tagasi tuua. Ka süüdlase selgitamine ning karistamine ei suuda tasuda kaotust ega lohutada leinavaid omakseid. Surm ei anna iial midagi tagasi.

Liikluse selgitamise tööga alustati koolides sügisel. Selleks korraldati loenguid koolilastele. Loeng jaguneb kahte ossa: alguses peetakse 15—20-minutilise liiklusloengu ja siis järgnevad selgitavad liiklusfilmid. Seni on peetud loenguid 67 koolile, kokku 17 000 lapsele. Loengutel selgitatakse põhjalikult kõik põhjused, mis tingivad liiklusõnnetusi, ja lõpuks antakse juhiseid, kuidas edaspidi õnnetusi vältida. Neil loengutel selgitatakse peale liiklusõnnetuste veel teisi õnnetusi: nagu õnnetused laskeriistadega, mängimine tuletikkudega, nõrga jää usaldamine jn.

Liiklusloenguid ja filme jälgivad õpilased suure huviga.

Jätkates süsteemikindlat selgitustööd nii noorsoo kui ka täiskasvanute seas, loodab maanteede talitus mõne aastaga vähendada liiklusõnnetusi miinimumini.

Isad ja emad! Aidake meid selles töös. Õpetage oma lapsi õieti liiklema. Õpetage neile hoidma oma noort elu, mis on nii kallis Teile ja Eesti rahvale.

Kogu maailma sõjavägi motori- seerub, et anda otsustavat lööki

TERAVA sõjaähvarduse mõjul, mis alates 1938. a. sügisest piinas nn. tsiviliseeritud riike, relvastuti üksteise võidu, võiks ütelda koguni peagu hullumeelses tempos. Seejuures püüti relvastumisel ära kasutada võimalikult suurel määral motoriseerimise ja mehhaniseerimise paremusi.

Ja nüüd, kus see väga imelik sõda on käimas mõni kuu, on olemas juba terve rida kogemusi, mis on annud üha uusi impulsse samale rõhutatud motoriseerimise peasuunale. Vähegi ajaga kaasa elavale autoinimesele peaks olema huvitav jälgida seda arengut üldjoontes.

Kõige rohkem tähelepanuväärt on ses suhtes andmed, mis tulevad Ameerikast. Alles hiljuti teatati „autoriteetsest allikast“, et USA kavatses koostada 9 motoriseeritud korpust, koosseisus 40 000 meest igaüks. Selles kavatsuses näeme püüdmist senini laialt pillatud motoriseeritud üksusi koondada suuremaks jõuks, mida vajaduse korral kiiresti saaks kasutada. Et saada kogemusi selliste suurte mootorkoguste juhtimiseks, korraldati hiljuti erilisi liiklemisharjutusi, millest võttis osa enam kui tuhat mootorsõidukit. Sellest harjutusest saadud kogemused pidavat olema väga väärtuslikud ja tõeliselt tarvilikud selliste hiigla transportprobleemide lahendamisel.

Kõige kaugemale selles asjas on mindud Inglise sõjaväes. Motoriseerimise reformid on seal läbi viidud iga liiki väeosade juures. Tähtsamad neist oleksid järgmised:

igale jalgväepataljonile on juurde lisatud motoriseeritud kuulipildujate rühm 4 kuulipildujaga;

on organiseeritud kaks kergelt motoriseeritud ja mehhaniseeritud ratsaväekorpust, mis koosnevad kahest brigadist;

kogu raskekahurvägi, samuti suurem osa välikahurväest (150 patareid) motoriseeritakse;

on uuesti komplekteeritud 5 motoriseeritud õhukaitsediviisi, mis peamiselt on ette nähtud suuremate tööstuspiirkondade kaitseks;

territoriaalarmee 3 korpust on ümber organiseeritud nii, et igaüks sisaldab 6 motoriseeritud kaitsepataljoni ja 1 mootorrattapataljoni, kusjuures mootorrattaste külgvankrites võib transportida igas 3 jalgväelast täies välivarustuses.

Kõige selle järele otsustades võib arvata, et kaugeulatuslik sõjavägede motoriseerimine on omalt poolt kaasa aidanud selleks, et tunneli ehitamise küsimus Inglise kanali alt läbi on oma lahendusele jõudnud tubli sammu lähemale. Keegi inglise riigimees alles hiljuti väljendas mõtet, et „nüüdsest peale Inglismaa piir läheb piki Reini“, ja kindel on, et kiiret marssimist sellele piirile kergendaks suurimal määral mootorliiklemiseks kõlblik tunnel Dover'i ja Calais' vahel. Sõjaväevõimud, kes varemalt olid tunneliprojekti vastu, pidavat seda nüüd väga pooldama.

Et Saksa maa juba ammu on saavutanud kõrge taseme oma sõjaväe motoriseerimisel, sellest räägivad selget keelt viimaste aastate saavutused. Austria, Böömimaa ja Määrimaa kiire okupeerimine ja rekordiliselt kiiresti läbi viidud sõjakäik Poola vastu on asjaolud, mis tõendavad küllalt selgelt sõjavägede motoriseerimise suurt operatiivset ja strateegilist tähtsust.

Prantsusmaal on peagu pool rahuaegse armee korpustest teatud ulatuses motoriseeritud. Praegu oldavat seal tegevuses sellega, et varustada granaadipildurite ja kuulipildurite üksusi maastikul liikuvate sõjaväetraktoritega.

Ka mujalt kuulduv enam või vähem ulatuslikkudest sõjavägede motoriseerimisest. Austraalias olevat koostatud kolme aasta plaan sõjaväe motoriseerimiseks. Hollandis ja Helveetsias olevat kavatsusel motoriseerida suurem osa suurtükiväest.

Belgias on hiljuti läbi viidud ühe ratsaväekorpuse motoriseerimine, kuna Bulgaarias on organiseeritud „kerge armeekorpus“. Ja isegi selliselt kaugel maalt, nagu seda on Uus-Meremaa, on kuulda motoriseerimise põriinat. Lähemas naabruses on ka Rootsi vägede juhataja mõni kuu tagasi nõutanud kiires korras 36 miljonit krooni sõjaväe motoriseerimiseks. Ühe sõnaga, kusagil enam ei kahelda selles, et motoriseerimise võimaldab tunduval määral tõsta sõjaväe löögivõimet.

Eesti Autoklubi aastapeakoosolek

peetakse Tallinnas neljapäeval, 29. veebruaril
1940. a. kell 19.00 Kaubandus-Tööstuskoja ruu-
mes, Pikk t. 20, uks B – II kord

järgmise päevakorraga:

1. Koosoleku rakendus.
2. EAK 1939. a. aruanded.
3. Vastuvõetud uute liikmete nimekirja kinnitamine.
4. 1940. a. sisseastumis- ja liikmemaksu ning nende tasumise tähtaegade kindlaksmääramine.
5. Klubi kauaaegsetele liikmetele aumärkide andmine.
6. 1940. a. eelarve.
7. Valimised põhikirja alusel.
8. Mitmesugused läbirääkimised.

Kui kutsutud ajaks tarvilik arv liikmeid ei ole kokku tulnud, peetakse teistkordne koosolek samal päeval samal kohal ja sama päevakorraga üks tund hiljem, mis kokkutulnud liikmete arvu peale vaatamata on otsusevõimeline.

Eesti Autoklubi juhatus

Siis, kui veel ei mürisenud kahurid...

Eesti Autoklubi lipu all Inglismaale

Pr. Valentina Linholm

2.

Kallis lahkumine

PARIISIS juhivad liiklemist enamasti liikluspolitseinikud, kuigi ka paljudes kohtades on selleks üles seatud robotid. Liikluspolitsei on Prantsusmaal hästi karm isand ja seda ka täie õigusega, sest kui on tegemist suurlinnalikult tiheda liikumisega, siis ei saa lubada üksiku hooletusest või ka mugavusest tekkida liiklemistakistusi. On selline hoolimatu sõitja jätnud tähele panemata liikluspolitseiniku lühikese ereda vile või valge kumminuia märguande seismajäämiseks ja sõidab edasi, siis sunnib sellist isandat kindlasti pidurdama hästi pikk vilesignaal ja otsekohene noomitus ning halvemal juhul on protokoll käegakatsutav. Küllaldase ettevaatusega sõites pole aga erilisi raskusi mootorsõiduki juhtimisel selles maailmalinnas.

Kuna meie matka peamine sihtmäär oli Inglismaa, siis ei peatunud meie seekord Pariisis üle nädala ja sõitsime edasi Calais' poole, kus pidime ületama Inglise kanali. Seal ootas meid kaunis ebameeldiv üllatus ja nimelt — pidime tasuma autotranspordi eest üle kanali tervelt 5 Inglise naela. Kuna Calais'st Doverini on kõigest 32 kilomeetrit, siis on see kaunis kõrge maks võrreldes kas või sellega, mis meil autoveo eest tuli maksta Tallinnast Stettini. Selle viimase veo eest tuli tasuda kõigest 30 krooni ja 60 senti, seega ligi kolmandik Calais-Doveri veokuludest. Kuna olime aga otsustanud siiski oma sõidukiga läbistada Inglismaad, siis ei jäänud üle muud kui tuli vedu, ehkki kallilt, kinni maksta.

Inglismaal

Poolteisetunnise sõidu järele saabusime Doveri ja siin toimusid nii passi-, tolli- kui ka autopaberite klaarimise formaliteetid palju põhjalikumalt kui seniläbistatud maade piiridel. Kõik autod Inglismaal peavad olema kindlustatud, vas-

tasel korral ei lubata üldse liikuda. Ka soovitati tungivalt astuda kuningliku autoklubi (*Royal Automobile Club*) liikmeks, kuna see maks ei ole eriti kõrge, ainult 18 kr. aastas, ja kuna seal liikmeks olemine võimaldab mitmesuguseid hüvesid, siis saime ka sellest summakesest lahkesti vabastatud ning lõpuks võis sõit Londoni suunas alata.

Seni olime sõitnud ikka selliselt kui meilgi Eestis, et hoitakse sõidusuunas paremale poole. Nüüd tuli aga harjuda hoopis vastupidisega, sest Inglismaal toimub ikka veel kogu liiklemine vasakule hoides. Igal pool teede ääres on suured meeletuletusplakatid pealkirjaga „keep left“, hoidu vasakule, nii et keskmisegi tähelepanelikkuse juures ei võta harjumine kaua aega. — Mis Inglise teede juures kohe silma paistis, on nende erinev katteviis võrreldes kontinendi omaga. Kuna senini läbistatud teede asfaltkate oli kaunis sile ja osalt isegi selline, et märjaga kippus libisemist põhjustama, siis Inglismaal on teed palju koredama pinnaga. Näha on kohe, et teepind koosneb peenest killustikust, mis on seotud asfaldiga, kusjuures teepind on hästi kore, et vältida libisemisi ka vihasadude puhul. Seepärast ei tarvitse selliste teede peal ka märjaga karta suuremaid libisemisi kui kuivagi ilmaga. Selle tee paheks on aga suurem autokummide kulu. Koredapinnaline teekate tõmbab eriti äkilistel pidurdamistel nagu raspliga kummipinda, kuid inimeste julgeolek on ikkagi tähtsam suuremast kummidekulumisest ja kuna liiklemine Inglismaa teedel on vägagi elav, siis ei ole senini teist võimalust olemas julgeoleku säilitamiseks.

Eeskujulik korraldus

Kardetavamatel ristteedel seisavad pidevalt Inglise autoklubi poolt erilised mundris valvurid, kes korraldavad liiklemist ja annavad soovijaile vajalikku informatsiooni. Peab ütleva, et Inglismaal on peagu hädavajalik olla autoklubi liige, kuna sellest saab klubiliige väga mitmesuguseid otseseid hüvesid ja ka mugavusi. Näiteks patrulleerivad erilised klubi mehaanikud igal käidaval maal teel ja on alati valmis abistama avaristi. Õnnetuse korral, kui sõiduk ei pääse omal jõul edasi, saab klubiliige kutsuda lähima telefoni kaudu välja valvesõiduki, milline toimetab liikme ja selle kaassõitjad kas lähima garaažini, raudteejaamani või koju umbes 30-kilomeetrilises raadiuses. Kui sõiduk muutub

Aberdeen — Šoti anekdootide linn



sõidukõlbmatuks mõne osa purunemise tõttu, siis ei tule klubi liikmel selle eest midagi tasuda ja see läheb klubi arvel, kui aga on tegemist õnnetusega, siis tasub jällegi kindlustuselts, kuna iga sõiduk peab olema kindlustatud. Samuti annab klubi oma liikmetele tasuta juriidilist kaitset, kui klubi liige satub kohtu alla mingisuguses asjas, mis otseselt seotud autosõiduga, kusjuures igasugune juriidiline nõuanne on isendast-mõistetavalt tasuta.

Möödukes sõidurastest kuningliku autoklubi või automobiiliühingu ametnikkudest peateedel väljaspool linnasid, oli huvitav tähele panna, et need mehed tervitasid iga võõrast autot, mis kandis mõnda välismaa märki.

Inglise muru

Sõit Doverist Londoni on lihtsalt nagu puhkus. Viimase võimaluseni hoolitsetud maapind igal pool kannab tihedalt õitsvaid viljapuid ja pole vahet üldse kusagil näha unustatud maalapikest, kuna elanike arv on suur ja maad on suhteliselt vähe. Peetakse väga lugu iluadadest ja lilledest, ning neid näeb teekonnal külluses. Rohkesti on ka näha kivi-aitmaid ja suurepäraselt kuulsat inglise muru, milline on hästi tihe ja pehme kui samet ning kannatab vabalt pealeastumist, kusjuures tunded end viibivat kogu aja ühesainsas hiigelaias, mis on viimase võimaluseni korras hoitud. Sellisel jätkates möödukat sõitu ja nautides läbistatava looduse lopsakat ilu, hakkasid peagi paistma Londoni eeslinna majad. Vahepeal oli ilm läinud pilve, ja kui saabusime esimeste majadeni, siis hakkas kallama tihedat vihma nagu oavarrest ja muutis tundmatus linnas orienteerumise päris raskeks. Püüdsime jälgida trammiroopaid, et nende juhtimisel pääseda linna keskele, ning kui oli juba ligemale tund aega sõidetud ja tänavad paistsid ikkagi veel eeslinnalikud, siis otsustasime lõpuks üürida ühe taksiauto, kes siis meie eel sõites ja lootsi mängides juhtis meid üle poole tunnise sõidu järele Hyde-pargi juures asuvasse hotelli.

Kui Pariis karistab Londonit

Peab ütleva, et ka kõige kannatlikumale autosportlasele ei paku mingit lõbu sõit Londoni südames. Suhteliselt kitsastel tänavatel on hiigellinnalik liiklemine jalakäijate ja igasuguste mootorsõidukite laviinis eriti võõrale äärmiselt pingutav. Tuleb arvestada sageli isegi sentimeetrilisi vahesid sõidukite rägastikus, ja seepärast on loomulik, et sageli pääseb Londoni tänavatel jala käies kiiremini edasi kui kasutades mootorsõidukit. Seepärast ei kasutanudki meie oma autot Londonis olles kuigi palju, võrreldes selle päevade arvuga, mis meie seal veetsime.

Võrdlevaks vahemärkuks olgu järgmine näide, mis iseloomustab maailma kuulsaid Londoni politseinikke — „bobby'sid“ — võrreldes neid nende prantslasest ametivendadega Pariisist. Sõites Londonis mööda tundmatut tänavat, pöörasin kogemata sõiduki just ühte tänavasse, mille nur-

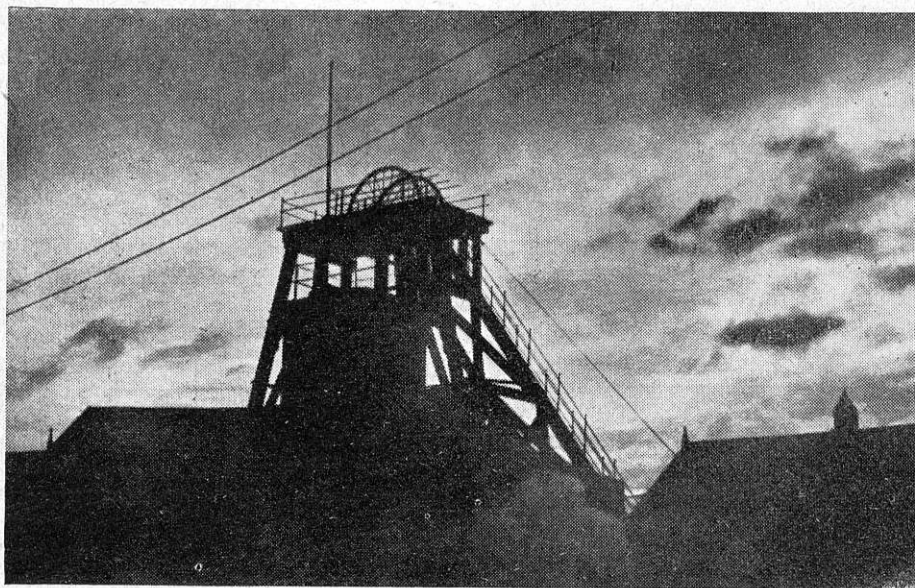
gal ilutses suurte tähtedega silt: „Läbisõit keelatud“. Viimasel minutil märkasin eksitust ja ajasin auto tagurpidi sõites õigesse suunda. Sellise, kuigi väga lühiajalise manööverdamise tulemuseks oli väike liiklemistakistus, mis aga kiirelt lahenes. Juuresolev bobby piirdus vaid sõbraliku naeratuse ja heatahtliku märkusega „hallo, stranger!“, kuna ta isegi nägi, et parandasin oma eksituse, kuigi väikese hilenemisega.

Umber sarnane vahejuhtum oli mul ka Pariisis, kuid see ei läinud sugugi nii libedalt. Kuumavereline prantslasest korraldaja, žestikuleerides ägedalt oma valge kumminuiaga, ähvardas isegi vahi alla võtmisega. Pidas pika jutluse maha ja noomis kere korralikult läbi ning küsis, et mis siis küll oleks, kui minu eksituse tõttu juhtunuks surmaga lõppev liiklemisõnnetus? Siis ei oleks küll mingit arvuandmist. Lasin teda vabalt ennast tühjaks rääkida ja ei lausunud ei musta ega valget. Lõpuks tänasin teda päris korralikult, et ta mind ikka edasi sõita lasi ega tutvustanud lähemalt prantsuse politseiasutuste seesmise korraga. Kõige imelikum aga oli siinjuures asjaolu, et olin seal sel korral oma sõidukiga täiesti üksi tänaval ja minimaalne eksimine ei oleks kuidagi võinud kellelegi halba teha. Londonis seevastu oli olukord teine, kuigi noomituse sain hoopis Pariisis.

Õhk täis suitsu ja tahma...

Väljasõit Londonist põhja suunas kulgeb piki suurepäralist laia, ühesuunalist teed, mis endastmõistetavalt, nagu enamik Inglismaa teid, on kaetud asfaldiga. Selle kõrval, eraldatud rohelise ribaga, jookseb teine lai tee, mille mööda toimub liiklemine vastassuunas, nii et pole vaja muretseda vastutulevate sõidukite pärast ja võib arendada päris korralikku kiirust. Läbistame tihedalt asustatud piirkondi, kus asub lõpmatu hulk igasuguseid tööstuslikke ettevõtteid ja peagi muutub õhk suitsu- ja tahmarikkaks. Viibime ühes suuremas söekaevanduste piirkonnas ja igalpool, kuhu vaatad, kerkivad maapinnast küll väikesed, küll suured söekaevanduste šahtide tõstetornide puu- ja raudkonstruktsioonid, kusjuures rohkesti on näha liikumas söetolmu mustade nägudega kaevureid.

Kivisüsi on Inglismaa üks tähtsamaid loodusvarasid. Üle maa leiab otsekohest teenistust üle 750 000 kaevuri ja nende poolt igal aastal päevalgele toodud kivisöe väärtust hinnatakse 170 miljonile naelsterlingile. (Tärgneb)



Söekaevanduse šahti tõstetorn

Kui pakane näpistab...

Juhiseid külmaks ajaks

Mootori käivitamine külmaga

KAUA seisnud ja täiesti jahtunud mootori käivitamine pakasega nõuab igal juhul teatavaid kogemusi. Oletame, et jõuvanker on täiesti korras, et akumulaatorpatarei on küllaldaselt laetud, et käivitaja töötab veatult ja et süütepool on kõigiti korras, kuid siiski ilmneb käivitamisel, kui vajutatakse käivitaja nupule, mõningaid raskusi. Nimelt kui rakendatakse tegevusse karburaatori segurikastamise seadis (käitsi suletatav või automaatne käivitusseadis) ja seejuures vajutatakse gaasipedaalile, siis „kaanib end täis“ ka parim mootor, süüteküünlad niiskuvad ja muutub võimatuks süütesädeme tekimine elektroodidel.

Kes tahab aga oma karburaatori käivitusseadist õieti käsitseda, talitab järgmiselt: kõigepealt rakendatakse tegevusse karburaatori segurikastamise seadis, siis vajutatakse käivitaja nupule ja samal ajal lülitatakse välja sidur, ilma et surutaks gaasipedaalile. On mootor käivitatud, lastakse teda koormamatult töötada, kusjuures vabastatakse pikkamööda karburaatori käivitusseade. Mootorit lastakse selliselt töötada, kuni ta on teataval määral soojenenud ja seega hangunud õli uuesti tarvitamiskõlblikuks — vedelaks — muutunud.

Kes aga oma käivitajat ja akumulaatorpatareid eriti säästa tahab, see ajab mootori väntvõlli käsivändaga paar korda ringi, et hangunud õliga liitunud kolbe liikuvamaks muuta ja seega vähendada kolbide „lahtikangutamiseks“ kuluvat energiat.

Kõik välja lülitada!

Peab püüdma võimaluse piirides säästa akumulaatorpatareid, mis pakase korral on iseäranis raskesti koormatud jäätumiskaitseklaasi, kütteseadise jm. näol. Eriti oluline on see mootori käivitamisel, kuna käivitaja kulutab suurt vooluhulka. Seepärast siis, enne kui vajutada käivitaja nupule, **lülitatagu põhimõtteliselt välja kõik liigsed voolutarvitajad.** Ainult siis tüürleb käivitaja küllalt kiiresti ja võimaldab mootori kergelt käivitamist.

Kui mootor on külmunud

Hea sõitja ei lase asja kunagi nii kaugele areneda, et vesi jahutamissüsteemis jäätuks. On aga selline õnnetus kord aset leidnud, kuna on unus-

tatud lisandada vette jäätumiskaitsevahendeid, siis on esimeseks seaduseks — **loobuda käivitamise katsetest!** Ja edasi: **eemale jootelambiga ja muude tuleohtlikkude abinõudega!**

Kuidas siis toimida? Võetagu paar rätikut ja laotatagu need hoolikalt üle radiatori ning mootoriploki ja toodagu siis kohale **palju, palju tulist vett**, mida lastagu nõrguda üle rätikute. Radiatori tühjenduskraan on enne seda muidugi avatud, et mootoris ja radiatorsis jääst sulav vesi saaks välja voolata.

Niipea kui jää sulab, valatagu radiatorsisse alul sooja, seejärel tulist ja lõpuks keeva vett. Valatakse aga tulist või koguni keeva vett liiga vara, võidakse kogu mootoriplokk viia pragunemiseni. Tundlikumaks osaks seejuures osutub veepump.

Alles siis, kui ollakse täiesti kindel, et kogu jahutamissüsteemis olev jää on lõplikult sulatatud, võidakse pärast radiatori kraani sulgemist ja jahutamissüsteemi täitmist keeva veega mootorit uuesti käivitada.

Küteteaine kondenseerub külmaga!

Sagedasti soovitatakse mootori seisajämismisel pärast sõitu veelkord anda täisgaasi ja samal ajal süüde välja lülitada. Silindrid imetakse seejuures küttesegu täis, mis, nagu sõitja seda arvab, järgneval käivitamisel võimaldab mootori kergemat käivitumist. See moodus võib suvel, kui õhk on soe, omada teatavat õigustust, kuid külmal ajal on ta igal tingimusel väär. Mootori jahtumisel sadestub pihustatud küteteaine silindriseintele, süüteküünlad niiskuvad ja kondenseerunud (veeldunud) bensiin valgub karterisse, kus ta rikub õli, muutes selle vedelaks. Ühtlasi uhub karterisse valgub bensiin silindriseintelt õli karterisse ja järgneval käivitamisel töötab mootor algukses täiesti kuivalt.

Kui õli on hangunud

Üldiselt säilitavad tänapäeva talveõlid ka suurima pakasega oma vedeluse, mis soodustab mootori käivitumist külmaga. Kui aga siiski kord karterisse on sattunud liiga paks õli ja see on niivõrd hangunud, et mootorit ei jõua enam ringi ajada ka käsivändaga,

siis tuleb õli uuesti vedelaks muuta. Radiatorsisse valatagu alul sooja, siis tulist ja lõpuks keeva vett, et sel teel soojendada mootoriploki. Siis avatagu radiatori tühjenduskraan, lastagu vesi välja, suletatagu kraan ja täidetagu jahutusseadis keeva veega. Nüüd peaks mootor olema küllalt soe selleks, et üles sulatada hangunud õli.

Oli jahutussüsteemis olevale veele lisandatud külmamiskaitsevahendit, siis lastagu vesi ämbrisse ja täidetagu jahutussüsteem väljalastud veega uuesti alles siis, kui mootor töötab.

Ärge unustage klaasipuhastajat!

Ta on üks mõistlik väike sell, see klaasipuhastaja. Ta on hädavarviline igale rooli taga istujale, kui sajab vihma või koguni lund: ta hoolitseb vaba väljavaate ja seega ka julgeoleku eest. Ja tema tasu? Sama mis mõnelegi teisele tragile sellile — **teda unustatakse.** Leidub vähe sõitjaid, kes muretsevad selle väikese abimehe eest enne, kui ta streigib. Enamikus peab ta leppima paari tilga õliga ja sedagi alles siis, kui ta kuivusest piuksub. Kas mõtleb aga keegi sellele, et kõrvetav päike ja paukuv pakane, mille käes klaasipuhastaja pidevalt asub, ka teda vigastada võivad? Ja ometi on see nii: kummiriba, mis klaasi puhastab, muutub kõvaks ja murduvaks. Sellele unustamisele klaasipuhastaja tähelepanu juhtida ei oska, kuid ta võib seda kurjasti kätte tasuda. Ta rikub kallist tuulekaitseklaasi sel teel, et ta viimase peegelsiledat pinda pikkamööda, aga järjekindlalt „šaberdab“ ja kratsib. Ühtlasi tasub ta kätte ka sel teel, et ta vihma ja lumehelbeid ära ei pühi, vaid ainult laiadi nühib. Järelikult, kes tahab teha pikemaid või kestmamaid talvesõituseid, see kinkigu oma klaasipuhastajale aegajalt uus kummiriba, see maksab vaid mõningad sendid, kuid tema mõju on ime-teldav.

Ülejahutamise ohud

Iga inimese organismil on oma kindel elamissoojus, teatav kindel töötamistemperatuur. Iga temperatuuri kõikumine üle või alla selle piiri mõjub ebamugavalt ja võib põhjustada raskeid terviserikkeid. Täpselt samuti on lugu mootoriga: pakane või suur kuumus

mõjuvad mootorile halvavalt. Kui mootorit pakasega pärast kestva seismist käivitatakse, siis on ta alul tunduva alatemperatuuri mõju all. Õlitamine on puudulik, kuna õli on veel hangunud. Ka võib kergesti kondenseeruv kütteaine õli vedeldada ja silindriseintelt maha pesta. Siit järeldus — **külma mootoriga mitte kohe sõitu alustada**, vaid alles pärast mootori küllaldast soojenemist, s. o. pärast normaalset töötamistemperatuuri saavutamist võib mootorilt nõuda täit võimsust. Sõidul pakasega peab mootorit kaitsma ülejäätmise eest, milleks on sobivaimaks kaitsevahendiks radiatori kate, mis võimaldab radiatori jahutatavat pinda suurendada ülalt allapoole, sest jahutusvesi on kõige kuumem radiatori ülemises osas. Ka mootori kuluvas ja kütteainekulu võivad pakasega tõusta ülemäära suureks, mispärast jahutusvee temperatuuri mõõtmiseks on soovitatav soetada termomeeter, mis peaks näitama temperatuuri 75—95° piirides.

Pidurdustekond pikeneb!

Lumi ja kiilasjääd ei võimalda nii teravat pidurdamist kui suvine kuiv pinnas. Seepärast **oldagu kahekordselt ettevaatlik, pandagu tähele jalakäijaid, teisi liiklejaid ning uisutavaid ja kelgutavaid lapsi!** Teistest jõuvankritest hoitagu küllaldaselt eemale.

Talve tulekul lastagu pidurid korralikult reguleerida, nii et pidurdamine oleks täieliselt ühtlane, seejuures ei tohi pidurid plokkeerida, vaid peavad küllalt kindlalt pidurdama. Parimini profileeritud, seega siis ka vähemkulunud rehvid asetatagu lume ja jääga sõidul alati eesratastele, et saavutada head juhitavust. Maanteedel sõiduks on lumeketid asendamatud.

Selge väljavaade

Ka parim klaasipuhastaja võib hoida tuulekaitseklaase puhtana ainult väljastpoolt. Autoklaaside jäätmise vastu seestpoolt tuleb otsida teisi abinõusid. Lihtsamaks ja odavamaks vahendiks on sõiduki tuulutamine külgakende avamise teel. Kes ei kannata tõmbetuult ja võib-olla eelistab kaasa vedada ahjukest, see peab endale paratamatult soetama külmumiskaitseklaasid.

Koduseks vahendiks akende jäätmise vastu on enne hästi kuivatatud akende katmine ainega, mis sisaldab keedusoola. Ka segu, milles $\frac{1}{4}$ glütseriini ja $\frac{3}{4}$ puhastatud kriiti, on sobiv kaitsevahendiks jäätmise vastu.

NÜÜD on meil esimene õhualarm ja pimendusharjutus sooritatud. Ja nüüd võib anda ka esimese ülevaate meie kodanike käitumisest ja kohuste täitmise eest sõjaväelise erakorralisel ajal.

Eelkõige mõned read õhukaitse korraldamise käigust. Kodanliku õhukaitse seadusele ja üldkavale järgnes pikema aja tagant rida määrusi kodanliku õhukaitse korraldamise alalt. Neist tähtsamaks osutuvad: käitumise määrus õhualarmi korral ning pimendamise määrus kodanliku õhukaitse alalt.

Kodanliku õhukaitse seaduse § 24 alusel siseministrilt antud määrused järgnesid üksteise järele, kui ütelda tohiks nagu „hernerid kotist“. Säärane korralduste uputus tekitas rahva seas asjatult ärevust ning kartust, et kas suudetakse nii lühikese aja jooksul kõike korraldada. Tänu meie asutuste, ettevõtete ja organisatsioonide juhtidele, kes, kõrgelt hinnates meie kodumaa julgeolekut, hakkasid juba varem suure innu ja armastusega korraldama kodanlikku õhukaitset. See ettenägelikkus ja süsteemikindel töö rahustas rahva meeli, ning kodanikkond asus suure huvi ja püüdlikkusega täitma KÕ nõudeid.

Teretulnud oli ka siseminister A. Jürima radiokõne 29. det., milles selgitati kodanliku õhukaitse korraldamist.

Surnud käik Nüüd eriti ohtlik

Enam kui suvel, peab talvel jälgima, et jõuvanker oleks tõesti töökindel ja et teda igas olukorras võib täielikult usaldada. Tähtsamaks osaks, mida alati peab kontrollima, on juhtimisseadised. Viimasel on jää ja lumega sõites eriti raske ülesanne täita ja ta on talvel koormatud peagu kahekordselt võrreldes suvise sõiduga. Iga tähelepanelik sõitja tunneb seda õige pea, et rooliratas hakkab end veidike pöörata laskma, ilma et jõuvankri eesrattad kaasa pööraksid: **on tekkinud surnud käik!** Halb asi ja seda just sõidul lumes — eesrattad teevad „omavolilisi“ liigutusi ja „kõrvalhüppeid“. Pannakse seda tähele — ja see ei ole raske, sest jõuvankrit on raske hoida täpses liikumissuunas ja ta kaldub igasugustel ebatasasustel ja tramirööpmestikul libistuma —, siis peab juhtimisseadist otsekohe kontrollima ja vigastunud osad asendama uutega. See on ikka veel odavam kui täielik avariij ja haigla arvel!

Oli päris selge, et määruste eeskirju ei suudeta antud tähtsajaks täita sel põhjusel, et kuu aja jooksul ei jõuta muretseda elamute tegevkondatele vastavat varustust ega teostada väljaõpet.

Suuremaks tuleprooviks osutus seega esimene pimendamisharjutus Tallinnas ja Nõmmel. Ajakirjanduse ja raadio kaudu tehti aegsasti teatavaks rahvale pimendamise aeg ja nõuded. See esimene üritus sel alal kutsus esile rahva seas suurt elevust. Kõikjal arutleti, kuidas aknaid katta ja milliseid pimendamisvahendeid kasutada. Asjale kasuks oli KÕ juhataja kolonel R. Vaharo artikkel „Elamute pimendamisest“ „Õhu- ja gaasikaitse“ 11-das numbris.

Mis puutub pimendamisharjutuse kohta 30. detsembril m. a., siis lubatagu mõne reaga avaldada oma mõtteid nende ridade kirjutajal, kes isiklikult liikus huvides jälgis liiklusjärelevalveautost nii linnas kui ka linnaümbruses pimendamise läbiviimist.

*

Juba varakult enne õhualarmi väljakuulutatud aega algas akende katmine. Kella $\frac{1}{2}$ 9 paiku kadus Toompea pilkaste pimedusse. Liiklusvahendite laternad olid suuremalt jaolt varustatud läbipaistmatute katetega, milles oli kitsas vertikaalne pilu, mille kohal nook, mis varjab valgusekuma ülalt.



Kuulikindel autorehv

Inglased on uudusena hakanud kasutama kuulikindlaid autorehve, mille üksikasju hoitakse suures saladuses. Meie pildil näeme, kuidas osav laskur tulistab rehve ilma neile kahju tegemata

MOOTOR,

mis pidi tegema kogu PARIISI hulluks

I

Sisepõlemise mootor 80-aastane

A. Mere

PRANTSLASELE Lenoir'ile kuulub teene olla leiutajaks esimesele praktiliselt kasutatavale gaasimootorile, mille töötamis põhimõte ja konstruktiivne ülesehitus rajanesid tervel ja elulähedasel baasil. Nii tuleb Lenoir'i mootorit vaadelda kui lähtepunkti kiirelt edasiarenevale ja suhteliselt lühikese ajaga valitsevaks muutunud mootorisüsteemile. Vastav patent kannab ajatähisena kuupäeva 24. jaanuar 1860, seega täitus äsja sisepõlemise mootori 80. sünnipäev.

Esimese Lenoir'i mootori ehitas 1860. a. Pariisis mehaanik Hyppolit Marioni ja samal aastal rakendati, samuti Pariisis, tegevusse kaks suuremat mootorit olemasolevatel andmetel 6 ja 20 HJ piirides.

Lenoir'i leiutus tekitas loomulikult suurt ja selle aja kohta ka õigustatud

elevust. Tolleaegne literatuur pööras asjale väga suurt tähelepanu ja levitas teateid, mis olid kaheldamatult liialdatud ja tegelikkusega vähe ühenduses. Seetõttu oli ka huvi uuduse vastu ääretult suur ja selle tulemusena asutati Prantsusmaal tööstus Société Lenoir, mis tegeles ainult ülaltähendatud mootorite ehitamisega. Inglismaal võttis Lenoir'i mootori massilise tootmise enda ülesandeks Reading Iron Works Company ja tema eeskujule järgnes rida teisi Inglise ja mandri firmasid, nii et mõne aasta möödudes leidsid praktilist kasutamist juba sajad Lenoir'i mootorid võimsusega $\frac{1}{2}$ –3 HJ.

Lenoir'i mootori leiutamine ei kajastunud mitte ainult teaduslikus ja tööstuslikus maailmas, vaid oli ka südame lähedaseks muutunud laiematele rahvahulkadele, eriti Pariisi naistele,

kes korduvalt pöördusid võimude poole, et ometi kord keelataks säärase müra tekitajate levitamine, kuna mootorimüra tegevat hulluks kogu Pariisi.

Tolleaegsetes tehnilistes ajakirjades leidis andmeid, mille kohaselt Lenoir'i mootori gaasikulu on niivõrd väike, et selle mootori kasutamiskulud on väiksemad kui varem leiutatud aurumasin. Ent kui alul märgiti gaasikuluna $\frac{1}{2}$ m³ HJ-le tunnis, siis andsid katsed tegeliku gaasikuluna 3 m³ ja enam ning see kõik vähendas lühikese aja jooksul vaimustust ja mootoreid hakati hindama halvematena kui nad tegelikult olid.

Korraliku käsitsemise juures töötasid Lenoir'i mootorid üldiselt rahulikult ja müratult, selles suhtes mitte halvemini kui aurumasin, kuid kasutamiskulu oli suurem kui viimasel. Kus aga kasutamiskulu ei omanud olulist tähtsust või kus aurukatla ülesseadmine ei olnud otstarbekohane, leidsid Lenoir'i mootorid kestva kasutamist. Alles seitsmekümendate aastate lõpul asendati Lenoir'i mootorid paremate mootoritega ja seetõttu pakub ta ka tänapäeval vaid ajaloolist huvi.

*

Olgugi et Lenoir'il on vaieldamatult teeneks olla esimese praktiliselt kasutatava gaasimootori konstrueerijaks, siis ei või teda siiski mitte täie õigusega nimetada gaasimootori esimeseks leiutajaks, kuna enne teda tehti rida katseid valgustusgaasi jõuallikana kasutamise alal. Juba 1801. a. võttis prantslane Lebon, keda prantslased omalt poolt nimetavad valgustusgaasi leiutajaks (patent 1799. a.), täiendava patendi erilisele masinale, mis pidi töötama valgustusgaasiga ja mis oma põhimõttelt pidi vastama tänapäeva gaasimootorile. Teatakse isegi tõendada, et valgustusgaasi leiutamine ei olnud Lebon'i eesmärgiks, vaid see oli ainult kõrvalülesandeks sisepõlemise gaasimootori konstrueerimisel.

Põhimõttelt pidi Lebon'i mootor koosnema kahest pumbast, mis pidid suruma gaasi ja õhu ühisesse anumasse, millest plahvatav segu pidi juhutama kahelt poolt töötava kolviga silindrisse. Enne silindrisse sattumist pidi segu süüdatama elektrisüüdemega.

Pimendamise määruse § 2 kohaselt kuuluvad pimendamisele tuled igasugustel sõidukitel ja veokitel. Määrus ei kirjelda aga lähemalt, kuidas tuleks teostada sõidukite tuled pimendamist.

Sõidukite tuled pimendamise moodus oli jätetud asutuste, ettevõtete ja sõidukite omanike endi otsustada. Selline seisukoht andis põhjust rohkearvulistele järelepärimistele, kuidas õieti teostada sõidukite laternate pimendamist. Väljapääsutee leiti. O/ü Ret hakkas valmistama sõidukite tuled jaoks standardpimendajaid. See pimendaja tunnustati ka siseministeeriumi kodanliku õhukaitse osakonna poolt rahuldavaks.

Hiljem leiame „Õhu- ja Gaasikaitse“ m. a. 12-das n-ris „Juhend pimendamise määruse eeskirjade täitmiseks Tallinna Linnavalitsuse asutistes ja ettevõtetes“, lhk. 258 — lähema kirjelduse, milline peab olema sõidukite tuled pimendaja.

Pimendamise ajal oli rohkesti liikumas jalakäijaid ning sõidukeid. Mida enam aeg lähenes teisele pooltunnile, seda vähemaks jäi liiklus, kuni lõpuks vaibus täiesti. Ei olnud kuulda ühtki arusaamatust, ei kisa, ei tülitsemist ega sõidukite signaale, mida tavaliselt harilikul ajal kuuleb Tallinnas ülirohkesti. Kui pimenduse esimesel pooltunnil sõidukid liikusid 10–15 km/t, siis teisel pooltunnil katkes liiklus tänavail

täielikult. Jalakäijad, keda tabas pimendus tänavail, ruttasid otsekohe kas lähemasse majja või võimalusesse, et rahulikult ära oodata pimenduse lõppsignaali. Ka linnaümbruses oli pimendamine hästi läbi viidud. Jalakäijad olid maanteedel liikudes väga ettevaatlikud ja andsid pimendatud tuledega autodele aegsasti teed, selleks signaali mitte oodates.

Kokkuvõttes võib julgesti ütelda, et esimene pimendamisharjutus Tallinnas ja Nõmmel õnnestus kodanike käitumise suhtes 100%-liselt. Kõik kodanikud olid teadlikud pimenduse aja nõuetest ja käitumise distsiplineeritud. Ka oli silmas peetud „Käitumise määruse õhualarmi korral“ § 6. Ametisõidukid olid aegsasti end varustanud KÕ ringkonnajuhi poolt väljaantavate kolmnurkadega vabaks liikluseks õhualarmi ajal.

Puudustena võiks märkida, et autode gabariit ja stopptuled olid sageli katmata ja nendest paistis valgus kaugele. Samuti jätsid soovida alarminisreenid.

Kõrvaldades tähelepanud puudused, võime olla kindlad, et suudame julgesti vastu minna ka nendele aegadele, mis peaksid meilt nõudma tõelist õhualarmi. Äsjased kogemused näitavad, et meie rahvas tunneb oma kohustusi igal ajal ja igas olukorras.

Kuna Lebon'i katsed satuvad kokku valgustusgaasi leiutamise ajaga, siis võiks ka karmilt võetult gaasimootori arengut hakata vaatlema alates 1800. aastast.

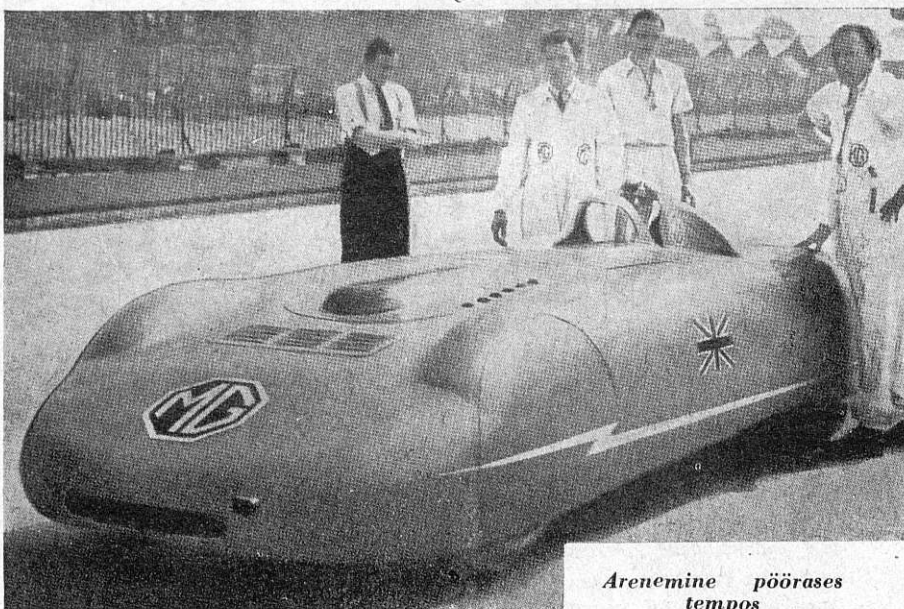
Juba 17. sajandi keskpaiku tuttavaks saanud plahvatusjõumootorite ideed, milledes püssirohu plahvatusjõudu taheti kasutada mootori jõuallikana, võib vaadelda sise põlemise mootori eelkäijana, olgugi et neil puudub otsene side praegu kasutatava sise põlemise mootoriga. Kui kaugele need katsed tagasi ulatuvad, ei ole võimalik enam täpselt kindlaks määrata. Mõnede allikate põhjal olevat Abbé Hautefeuille aastal 1678 esimesena tulnud püssirohu kasutamise mõttele. Tema idee olevat Huyghens'i poolt 1680. aastal katsemudelina realseeritud, Papin'i poolt aga täiendatud ja sellisena 1688. a. viimase leiutusena kirjeldatud. Need katsed jäid aga tulemusteta, kuna nende mootorite ehitamisel satuti ületamatule raskusile, kuna tol ajal metallide töötlemine oli lapsekingades.

Nüüd tekib enam kui 100-aastane vaheae. Üldine tähelepanu oli pöördunud aurumasinale — James Watte'i leiutusele, ja alles 18. sajandi lõpul tekib uuesti mõte kasutada permanentseid (püsiv-) gaase mootorite kütteenena.

Inglane John Barber patenteeris 1791. a. oma idee — puidu, söe või muude kütteenete aurutamisel saavutada süsivesikuid, neid anumais segada õhuga ja anumast väljudes süüdata. Väljuv tulejuga pidi mõjutama turbiini ja selle käima panema.

Aastal 1794 võttis inglane Robert Street patendi erilisele kolvimasinalle, mis koosnes töötavast silindrist, mille põhja kuumutati tulega. Kui silindripõhjale pritsiti tärpentini, muutus see aruks, kolvi alt üles liikudes lisandati tärpentinaurule õhku ja kolvi üles jõudes süüdati segu põlema väljas põleva leegi abil. Segu põlemisel tekkiv surve paiskas kolvi ülalt alla, hoova kaudu kanti jõud ja liikumine üle töomasinale. Ka see masin ei saavutanud oma konstruktiivsete puuduste tõttu edu.

Alles pärast seda, kui prantslasel Lebon'il läks korda leiutada valgustusgaasi — andes seega põleva aine, mis segatult õhuga moodustas plahvatava segu — oli saavutatud suur edu ja uuesti pöördus tähelepanu mootori konstrueerimisele. Nii ilmub 1823. a. Samuel Brown'i leeksüüttega atmosfääriline gaasimootor; 1833. aastal Wright'i kõrgesurve aurumasinalle sarnanev kahepoolsest töötava kolviga gaasimootor; 1838. a. William Bar-



Arenemine pöörases tempos

Teatavasti esimene auto, mis ületas 300 km tunnikiruse, oli Henry Segrave'i „Kuldne Nool“, mis varustatult kahe 45-liitrilise lennukimootoriga saavutas 4. II 1927. a. kiirust 327,981 km/t. Meie pildil on toodud inglase major Gardner'i MG-võidusõiduauto, millega Gardner saavutas läinud aastal kiirust 325,6 km/t, kusjuures MG mootori maht oli kõigest 1,1 liitrit. Major Gardner ei üllatanud oma saavutust mitte ainult oma auto mootori väiksusega, vaid ka sellega, et sooritas oma rekordsõite tavalistel autoteedel, kuna Segrave seevastu selleks eriti valitud laudsiledal mererannal. Major Gardneri saavutus on ühtlasi suurim, mis kunagi saavutatud kuni 3-l autoga.

Meie pildil toodud MG-võidusõiduauto on varustatud 6-silindrilise kompressor-mootoriga (kahe SU-karburaatoriga). Auto kogukaal on 762 kg, kusjuures kere kaal on ainult 130 kg. Auto konstrueeriti ja ehitati kuni pisiasjadeni MG-vabrikus, kuna voolujoonelise kere konstrueeris eriti seks puhuks Reid Railton. Rehvidena kasutati Dunlop-vabriku autorehve.

netti kolm eri konstruktsiooni, milles esmakordselt kasutati valgustusgaasist ja õhust moodustatud segu kokkusurumist (komprimeerimist) enne süütamist, mistõttu ka nendele konstruktsioonidele oli pööratud eriline tähelepanu.

Sellele järgneval kahel aastakümnel võeti terve rida uusi patente, milledest erilist huvi pakkus Barsanti ja Matteucci (1857) konstruktsioon, milles esmakordselt kasutati silindrisse imetud ja kokkusurutud küttesegu plahvatussurvet kolvi vabaks liigutamiseks.

Enamik neist leiutustest jäi aga üldsusele kui ka tehnikutele tundmatuks ning seega enamik probleeme jäi katseajajärku ja ühelegi arvurikkast katsetajate perest ei tahtnud õnnestuda oma ideede praktilise rakendamise raskustest ülesaamine ja seega tõelise edu saavutamine. Paljude ebaõnnestumiste üheks põhjuseks oli kahtlemata leidurite kaugeleulatuv auahnus, mis ei lubanud piirduda ainult väike-mootori ehitamisega, vaid oldi tiivistatud tahetest asendada täielikult aurumasinat gaasimootoriga. See soov ilmnis selgesti tolleaegsete patentide kirjeldustes.

Lenoir'il õnnestus siis lõpuks 1860. a. geniaalselt ületada praktilisi raskusi ja saavutada oma konstruktsioonidega seda edu, mis nii paljudel enne teda oli ebaõnnestunud. Põhimõtteliselt ei pakkunud tema mootor midagi uut. Kõik ideed, mis Lenoir rakendas, olid enne teda juba leiutatud; ainult iga üksikosa oli peenusteni läbi mõeldud ja niivõrd ka peenusteni viimistletud, kuivõrd võimaldas seda tolleaegne tehnika. Lenoir'i mootor oli seega enne teda leiutatud ideede kehastus.

Üldiselt aurumasinaga sarnaneva Lenoir'i mootori põhimõte oli järgmine. Kolvikäigu esimese osa vältel imeti silindrisse küttesegu valgustusgaasi ja õhu näol. Kindlaksmääratud momendil süüdati küttesegu elektrisädemega ja väntvõlliga ühendatud kolb paiskus plahvatuse surve mõjul kolvikäigu lõpuni. Samal ajal avanes väljalaskeaken, mille kaudu väljusid küttesegujäägid ja kolb vabanes survest. Sama protsess kordus silindri teisel poolel. Mootor oli seega kahepoolsest töötava kolviga. Süütamiseks vajalik elektrisäde saadi galvaanipatareist induktori kaudu.

Seltskondlik algatus liiklusõnnetuste vältimiseks

H. Tann,

liikluspropaganda sekretär

PALJUDES riikides kasutatakse juba aastaid mitmesuguseid mooduseid kutseliste autojuhtide töö hindamiseks. Nii näiteks Prantsusmaal makstakse iga kuu rahalisi eripreemiaid omnibuse juhtidele, kui nad pole kuu jooksul rikkunud liiklemismäärsusi, kui neil pole olnud arusaamatusi reisijate või politseiga, või kui nad pole oma hooletuse läbi tekitanud sõidukile remonte vajavaid vigastusi jn. Ümber sellelaadilisi rahalisi preemiaid makstakse kutseliste autojuhtidele ka teistes maades, kusjuures enamuses see teostub seltskondlikul algatusel peamiselt autoklubide kui suurimate eraautoomanikkude koonduste kaudu. Järelikult meil Eestis võiks see kuuluda Eesti Autoklubi korraldustesse.

Et saada teatavat üldvaadet ülalmainitud premeerimiste moodustest, toome sellekohaseid näiteid meie ülemere-naabrist Rootsis. Et ergutada ja hinnata kutselisi autojuhte ning tuua ka avalikkuse ette nende teeneid kutse alal, Rootsi Kuninglik Autoklubi on asutanud erilise teenetemärgi, millist koos vastava diplomiga võib kanda iga teenekas autojuht.

Teenetemärgid on kahesugused: I astme märk — kuld ja II — hõbe. Märgid antakse välja erimääruste kohaselt. Niihästi I kui ka II astme teenetemärgi saamiseks peab autojuht evima alljärgnevat omadusi: 1) võimet ületada teatud raskusi, mis võivad tekkida töö juures; 2) head mootori tundmist ja võimet parandada rikkeid, eriti sõidul, siis kui töökojad puuduvad; 3) tublidust, viisakust ja korralikkust; 4) kehtivate liiklemismääruste head tundmist; 5) osavust ja hoolt möödujate ja teiste liikujate suhtes; 6) vastutustundlikkust, otsustavust ja vastupidavust; 7) meelegindlust, julgust ja abivalmisust õnnetusjuhtudel; 8) hoolikust ja säästlikkust kasutatavate materjalidega ümberkäimisel ja 10) head majandamisoskust ning vajalike tarbeesemete ja tööriistade hoolikat käsitsemist tööandja huvides.

Teenetemärgi antakse Rootsis koos rahalise tasuga, milleks saadakse vastava summa Kuningliku Autoklubi nn. autojuhtide fondist. Rahalised tasud üürisõiduka auto juhile on järgmised: I astme teenetemärgi puhul kr. 500.— ja II — kr. 200.—. Omnibuse- ja veoautojuhtidele: I astme teenetemärgi puhul kr. 250.— ja II — kr. 100.—.

Ülaltoodud rahalisi tasusid KAK võib aga oma äranägemise järele kas suurendada või vähendada. Väljastamata autasu langeb tagasi KAK autojuhtide fondile. Teenetemärgi saamiseks tuleb juhil täita vastav plank, millele lisatakse juure tunnustus vanuse kohta, arstitunnistus ja tõendus teenistuse kestusaja kohta.

Teenetemärgi taotleja peab olema kõigiti kogenenud liiklusküsimustes, heade võimetega, otsustusvõimeline ja usaldatav juht ning täitma kõiki statuudis püstitatud nõudeid.

Üksikasjalisemad nõuded teenetemärgi saamiseks on järgmised: a) üürisõiduka auto juhtidele teise astme märgi saamiseks: et juht oleks Rootsi kodakondsusest; et ta oleks vähemalt 30 a. vana; et ta oleks juhtinud sõiduka auto pidevalt vähemalt 10 aastat! b) taotleb juht aga esimese astme märki, siis peab ta omama II astme märgi vähemalt 5 aastat tagasi, sõiduka auto peab ta olema juhtinud vähemalt 15 aastat ja 10 viimast aastat pidevalt teeninud avalikku liiklust.

Omnibuse- ja veoauto juhid peavad II astme teenetemärgi saamiseks olema samuti Rootsi kodakondsusest, vähemalt 30 a. vanad ja viimase 10 aasta kestel pidevalt juhtinud avaliku liikluse teenistuses seisvat omnibust või veoauto, kusjuures neil ei tohi selle aja kestel olla karistusi liiklusemääruste rikkumise pärast. I astme teenetemärgi taotleja peab omama II astme märgi vähemalt 5 aastat tagasi ja pidevas teenistuses olnud 15 aastat, kusjuures ta samuti ei või olla karistatud liiklusemääruste rikkumise pärast viimasel 5-el aastal. Teenetemärke võib anda ka eraautojuhtidele, kusjuures nende suhtes on vajalik teenistuseandja soovitatav tõend.

Märkide väljaandmist teostab vastav komitee, kes teeb oma otsused iga aasta 15. märtsiks. Märke kannavad juhid teenistuse ajal ja võivad vastavate tunnused paigutada ka autode väliskülgedele, et sõitjail oleks keigem eraldada eeskujulikke juhte.

120 000 krooni väärtuses mootorsõidukeid sakslastele

EESTIST lahkunud sakslastele ja kadakatele anti teatavasti meie võimude poolt luba viia muu seas kaasa ka teatav hulk sõiduka autosid ja mootorrattaid. Kuni möödunud aasta lõpuni sakslased esitasid väljaviimiseks ülevaatusle kokku 176 mootorsõidukit — 132 sõiduka auto ja 44 mootorratast.

Vastav ülevaatuskomisjon, kuhu kuulusid majandus- ja sõjaministeeriumi ja maanteede talituse esindajad, otsustas keelata välja vedada mootorsõidukeid, mis on Eestis rohkem levinud ja millele on saadaval vajalikke tagavaraosasid. Seejuures võeti arvesse veel mootorsõiduki ehitusaasta, mootori võimsus, sõiduki kuluvus ja korrashoid.

Üksikute firmade järgi otsustati kinni pidada autosid, mille mootori võimsus 4—15 HJ (enamuses võimsusega 8—12 HJ):

1. DKW	— 10 tk.
2. Opel	— 10 „
3. Mercedes-Benz	— 7 „
4. Hansa	— 7 „
5. Adler	— 4 „
6. Standart	— 3 „

7. Chevrolet	— 2 tk.
8. Hillmann	— 2 „
9. Packard	— 1 „
10. Ford	— 1 „
11. Renault	— 1 „
12. Oldsmobile	— 1 „
13. Audi	— 1 „

Kokku 50 sõiduka auto.

Mootorratastest otsustati kinni pidada need, mis samuti meil enam levinud, nimelt järgmiselt:

1. DKW	— 7 tk.
2. BMW	— 4 „
3. NSU	— 1 „
4. Norton	— 1 „
5. Standart	— 1 „

Kokku 14 mootorratast.

1939. a. lubati seega sakslastel välja vedada 112 mootorsõidukit, sellest 82 sõiduka auto ja 30 mootorratast. Tagasihoidliku hinnangu juures tõuseks sakslaste poolt kaasaviidud mootorsõidukite üldväärtus ca 120 000 kroonini.

Üksikute firmade järele viidi sõiduka autodest kõige enam kaasa DKW,

Autobuseliinide pidamine ja valitsemine ümberkorraldamisele

VABARIIGI valitsus esitas riigikogule vastuvõtmiseks jõuvankrite liini- ja juhuveo korraldamise seaduse muutmise seaduse eelnõu.

Meil on liiklustingimused tunduvalt muutunud. Jälgides meie autobuseliinide arengut, selgub, et seda kõigiti soodustab suuremate ja elujõuliste, ühtlasi ka riigi tugeva järelevalve all töötavate liiklusettevõtete tekkimine. Lähtudes sellelt seisukohalt on teedeministeerium asunud järjekindlalt välja arendama liiklusettevõtteid, teostades kavakindlalt vähemate ettevõtete koondamist ja liitmist ühisteks arenguvõimelisteks ettevõteteks. Ainult sel teel on võimalus jõudsalt arendada meie jõuvankriliinide võrku niihästi liinide ja liikluse tihendamise kui ka liikluse kindluse, odavuse ja julgeoleku suunas, millega ühtlasi tagatakse kõige paremini riigikaitse huvid.

Jõuvankrite ja raudtee koostöö ning vedude jaotus nende vahel on võimalikuks saanud ja näitab arengut liikluskindlate jõuvankrite tarvituselevõtmisega suuremate ettevõtete poolt, millega liiklus sarnastel autobuseliinidel on muutunud korrapärasemaks nii reisirijate- kui ka posti- ja kaubaveo alal.

Senistest kogemustest selgub, et liiklusettevõtte juures majanduslikult määrava tähtsusega on vedude otstarbekohane jaotus sääraselt, et saavutatakse maksimaalne koormatus.

Seda tuleb taotleda ka liiklusmajanduse ratsionaliseerimise otstarbel.

Kui suurel määral on viimastel aastatel jõuvankrite arv ja veotegevus suurenenud, nähtub alljärgnevaist andmetest:

Adler, Opel, Ford, Mercedes-Benz jt. peamiselt saksa päritoluga sõiduautosid. Mootorrattastest viidi kaasa samuti peamiselt Saksa päritoluga mootorrattaid.

Kaasaviidud sõiduautodest oli kõige vanem mudel 1926. a. Citroën (üle 100 000 km sõitnud) ja kõige uuem 1938. a. mudel. Sakslastest eelistatud Prantsuse päritoluga Citroën'i kõrval olid veel „lemmikuteks“ Ameerika päritoluga 1928. a. Chevrolet ja 1932. a. Ford — mõlemad samuti üle 100 000 km sõitnud.

1. Jõuvankrite arv

1. jaanuaril 1936. a. — 5105

1. augustil 1939. a. — 9978

Tõus seega 3½ aastaga 95%.

2. Reisirijate arv autobuseliinidel

(klambrates sama raudteel)

1935. a. suvel — 848 707 (4 959 000)

1938. a. „ — 3 331 512 (6 101 000)

Tõus 3 aastaga 292,7%.

Nagu ülaltoodud andmetest leiame, on autobuseliinide osatähtsus reisirijateveo alal viimastel aastatel tunduvalt suurenenud. Kui juba 1938. a. kasutasid autobuseliine kokku ca 3,3 miljonit reisirijat, siis 1939. a. see arv oli kahtlemata veel suurem. Ka neist arvudestki lähtudes võib ainult tervitada teedeministeeriumi algatust viia autobuseliinide pidamise ja valitsemise korda täiendatud seaduse raamesse, mis kujuneks nii liinipidajate eneste kui ka liinide kasutajaskonna huvides elulähedasemaks ja otstarbekohasemaks, kui on seda seni kehtinud jõuvankrite liini- ja juhuveo korraldamise seadus.

Mis puutub eelnõus tehtud muudatustesse endisse, siis tutvustame nendega oma lugejaskonda üksikasjalisemalt siis, kui seaduse eelnõu on leidnud lõplikku vastuvõtmist ja määratud kehtivusele.

Pakane tegi liiga

Suurte külmade ja lumetuiskude puhkedel oli paiguti kogu riigis löödud segamini liiklemine autobuseliinidel. Eriti kannatas aga pakase all liiklemine Tallinnas, kuna suurem osa linnale kuuluvaist autobustest oli muutunud sõiduvõimetuiks ja see ajas segamini ka sõiduplaanid.

ETTEVAATUST!

Nii kutseliste kui ka erajõuvankri juhtide auks peab rõõmustavalt märkima, et ka käesoleva talve kuudel ei ole meil seni juhtunud silmapaistvaid liiklusõnnetusi. Kuid ega seepärast tohi unustada autojuhi tähtsaimat sõidureeglit: **Ettevaatust!** Talvine lumete, mis pahatihti jäätunud ja libe, on eriti ohtlik ja õnnetusipakkuv teiste liiklejate suhtes.

Liiklusõnnetuste vältimiseks kantagu eriti hoolt linnasõiduteedel, kuna siin peagu iga jalakäija suurte pakaste puhkedel on kurt ja pime liiklusmääruste suhtes. Eriti silmas peetagu aga noori — lustilikke kelgutajaid ja teisi.

Lühidalt ja selgelt: **Ettevaatust talvisel sõidul!**

Puidugaasigeneraator järelevankril

ET KA väikestel neljarattalistel mootorsõidukitel võib jõuallikana kasutada puidugaasigeneraatorit, seda näeme Itaalias teostatud katsetest, kus „gaasivabrik“ oli asetatud eraldi järelevankrile. Nimelt Itaalia juhtivaim mootorsõidukite tootja Fiat-kontsern Turinis on väljendanud suurt huvi puidusöögaasi-generaatorite kasutamiseks iga liiki jõuvankritel. Viimaseil katseil käivitati kergelt omnibus (kuni 18 sõitjale) gaasiga, mida saadi puidusöögaasigeneraatorist, mis oli paigutatud kergele järelevankrile. Kuna gaasigeneraatori asetamine vähematele neljarattalistele mootorsõidukitele on osutunud raskeks, siis ilmnes, et väga sobivaks osutub selleks kerge järelevanker, mis on hästi kasutatav isegi tagasikäigu korral.

Fiat-autovabrik kasutab nimelt generaatorit, mida köetakse puidusööga. Gaasitootmiseadis järelevankril koosneb seejuures gaasigeneraatorist, elektriventiilaatorist, mis ajab gaasi ette mootoris, gaasipuhastajast, jahutajast ja kurnast. Kõik see aparatuur on ühendatud mootoriga paanduva metallist vooliku kaudu. Mootor on neljasilindri-line, rippuvate klappidega, 115-mm silindri läbimõõduga ja 125-mm kolvikäiguga ja surveastmega 1:8. 2200 tiiru juures minutis mootor arendab võimsust 47,5 HJ. Patareisüite juures on käivitamiseks kaks paralleelselt ühendatud 22-voldilist mootorit, sama tüüpi nagu Fiat-diiselaotodel. Säärane „generaatorrong“ saavutavat tasasel teel kiirust kuni 63 km tunnis, kuna ühe kütteeaine-täitega võib sõita ca 320 km. Järelevankri pikkus on 2,5 m ja laius 1,3 m. Koos järelevankriga kogu „rongomnibus“ pikkus on vaid 8,9 m.

Põlvega käsitletav aksele- raator

Uudisena on viimasel ajal leidnud välismaail katsetamist ja ka kasutamist akseleraator, mida jala asemel käsitsetakse põlvega. Jalg võib alati asetada piduri pedaalil või selle kõrval ja akseleraatori pedaal tõuseb otsekohe tagasi, sest liigutusega pidurile põlv iseenesest nihkub tagasi akseleraatorilt. Selline käsitsemisviis on väga peenetundlik, kuid temaga läbiviidud idee on kahtlematult parem kui seda esimesel silmapilgul taibataksegi. Teatavasti ka enamikkudel elekterõmblusmasinatel toimub kiiruse reguleerimine põlvega.

Seadis moodsate autorataste parandamiseks

Meie teame kõik, et kui sai vigastada mõni puitratas või traatkodartega autoratas, siis oli seda võimalik parandada õige lihtsalt. Praegustele terasplekist väljapressitud autoratastele on aga hoopis raskem vigastuse korral anda tagasi nende endist kuju ja selleks kasutati seni vastavaid suuri presse ja muid seadiseid. Kuna nüüd levinud terasplekist väljapressitud autorattad leidsid kõigepealt kasutamist Ameerikas ja alles siis Euroopas, siis on ka loomulik, et Ameerika autoparandus-töökodadelt nõuti varem kui meil sääraseid seadiseid, millega oleks võimalik kiirelt ja täpselt parandada tänapäeva moodsaid autorattaid.

Ameeriklased ongi nüüd konstrueerinud päris lihtsa masina, mis pole sugugi keerukam kui laialtlevinud seadis pidurilintide vahetamiseks. Kogu rataste parandus-seadis koosneb lihtsast raudkonstruktsioonist, millele on monteeritud ringlev taldrik ja millele asetatakse remonditav ratas. Üles ja kõrvale on kinnitatud kaks hüdraulilist survesilindrit, mille abil on võimalik kiiresti ja laitmatult korda seada veljesid, rattaid ja piduritrumleid.

Müravaba mootor

Ühe Stokholmi lehe teatel on Rootsis valminud uus leiutus maailmatasemel laskmiseks. Pärast paljusid aastaid kestnud otsinguid ja katseid Rootsi inseneril Oskar Hanssonil on õnnestunud leida puhtmatemaatilist vormelit töötanud gaasi väljavoolamiseks mootorist. Lähtudes sellest punktist, ta on konstrueerinud summutaja, mis on näidanud suurt võimet — vähendades miinimumini mootori müra ja samal ajal suurendades mootori võimsust. See müra vähendamine on teostatud sel teel, et põlenud gaas imetakse erilisel konstrueeritud torusse, selle asemel, et see surutaks mootorist summutajasse, nagu see teostus seni.

Enam kui aasta on leiutust katsetatud mitmesugustel mootoritel ja saavutatud tulemus on ületanud kõik lootused. Eksperdid on arvamisel, et leiutus on suure tähtsusega eriti kergematele mootorratastele ja paadimootoritele, milliste mootorite müra on väga suur. Götaverkeni laevatehases Göteborgis on üks summutaja praegu tarvitusel 5000-hobusejõulisel diiselmootoril.

Helgiheitja õhurünnakute vastu

Vastavais huviringkondades äratav praegu suurt tähelepanu üks inglise leiutus. Nimelt olevat õnnestunud konst-

ruerida selline mootorsõidukite helgiheitja (autolatern), mille valgus teatavalt olukordades on nähtav vaid kuni 60 meetrini. Nii võiksid siis autode helgiheitjad õhukaitse harjutuste puhul piimeduses ja ka tõeliste õhurünnakute korral jääda tegevusse, et seega mitte katkestada mootorsõidukite liiklust.

Leiutuse põhimõte tugineb nn. „mus-tal kiirel“, mis vaid siis valgustab ülalmainitud kauguseni, kui valgus satub teatava vedelikuga ülepritsitud sõiduki, liiklustähise, maja jm. pinnale.

Uuendusi Borgward'il

Uus seeria Borgward (Hansa) 1,5-tu kiirveoautosid evib terve rida uuendusi, mis tunduvalt parandavad selle auto omadusi. 2 l mootor on asendatud uue 2,3 l, mille võimsus on 45 HJ. Kuiv ühekettaline sidur on muudetud tugevamaks, kuna senise neljakäigulise käigukasti asemel on võetud tarvitusele viiekäiguline. Käikude ülekandevahekorrad on nüüd: I — 1:6,78; II — 1:3,69; III — 1:2,52; IV — 1:1,15; V — 1:1 ja tagasikäik — 1:6,495.

Kurvi pidur

Liiga kiiresti sõidetavad kurvid moodustavad suurt hädahoitu. Nüüd on ka selleks otstarbeks midagi leiutatud. Ameerika patent, uus eriline kaitsepidur, hoolditseb selle eest, et auto ei võtaks liiga kiiresti kurvi. Pidurdamine peab toimuma sujuvalt, et ei tekiks jõuvankri viitamist. Kas see uudispidur osutub ka küllalt kõlblikuks, seda näitab tema edaspidine kasutamine.

Seadis autode pesemiseks

Ameerikas on võetud tarvitusele uus seadis autode pesemiseks. Hetkel, milal auto on sisenenud pesemisruumi, paneb fotorakk tööle harjadesüsteemi, mis puhastab auto kere ka alt, valandab ühtlasi veejoad ning viimaks kuivatab kuum õhuvool sõiduki. Kogu see protseduur vältab vaid umbes ühe minuti.

Uus määrdepress

Saksa firma Tecalemit on lasknud müügile kaks uut tüüpi jalaga käsitatavat määrdepressi. Nende pressidega võib saavutada kuni 1000-atm. surveid ja neid võib edukalt kasutada raskeveoautodel ja suurgaraažides.

Kilopond

Saksamaal on välja töötatud uus tehniline mõodusüsteem, mida nimetatakse kilopond (lühendatult kp). Kilopond tähendab jõudu, mis ühe kg massile annab sekundis kiirenduse 9,80655 m/sek.

Magirus †

Nüüdsest peale kannavad kõik Saksa Magirus-jõuvankrid uut nimetust — Klöckner-Deutsch. Surmale määratud Magirus'test olid eriti üldtuntud Magirus-tuletõrjeautod.

Väike Lancia

Hiljuti demonstreeriti Mussolinile uut väikest Lancia't, mis saavutab kiirust 110 km/t ja tarvitab 100 km peale ainult 7 l bensiini. Duce jäi katsetega rahule.

Rull-katusega Peugeot

Peugeot „200“ on nüüd rull-katusega, mida saab sõidukis istudes automaatselt ära rullida.

Sõja-uudiseid

Erakorralised abinõud Rootsis riigiraudteedel

KUI Euroopas puhkes sõda, oli Rootsi riigiraudteede valitsus sunnitud võtma tarvitusele mitmesuguseid erakorralisi abinõusid, mis selgesti näitab, et ka erapooletud riigid ei ole pääsenud sõja raskustest!

Esimeseks sammuks oli, et raudteeametnike puhkused tühistati. Süte tagavarade suurendamiseks sõlmiti riigi- ja eraraudteede valitsuste vahel kokkulepe, mille järgi kaubavedu, mis varem toimus aurujõul, viidi üle elektrifitseeritud raudteeliinidele. Veomaks jäi endiseks vaatamata sellele, et veokaugused selle korralduse tõttu suurenesid.

Edasi seati ametisse nn. öliinspektoriid, keda värvati vedurijuh-tide koosseisust. Nende ülesandeks on valvata öli ratsionaalse tarvitamise jä-rele ning anda juhiseid, kuidas tarvitada öli ökonoomselt. Need öliinspektoriid allutati keskasutise masinatein-senerile, kelle kätte usaldati raudteede öliga varustamise küsimuste lahenda-mine.

Kolmandaks abinõuks oli, et bensiini-müük lõpetati neile veoautodele, millised vedasid kaupu maanteed mööda, mis on rööbiti raudteega. Kütteõlide kokkuhoiduks pandi seisma Põhja- ja Kesk-Rootsis 150 mootorvagunit. Ka vähendati tunduvalt auru- ja elektriron-gide arvu.

Eelpooltoodud korraldused räägivad selget keelt sellest, kuidas nii rikas riik kui Rootsi peab arvestama sõjast tingitud olukorda.

Gaasimask autosõitjale

Inglismaal on iga auto varustatud gaasimaskidega, mida autosõitjad võik-sid kasutada õhurünnakute puhul.

Sõda pani kolima Fordi

Fordi autotehaste Prantsuse osakond, mis tänini asetses sõjapiirkonnas — Strassburgis end. Mathis autotehaste ruumides, peab nüüd ruumid vabastama. Kuna aga Fordi uue tehase ruumid Poissy's Pariisi lähedal, kus tuleks valmistamisele ka lennukimootorid, pole veel valmis, siis kolib tehas esialgu Bordeaux'sse, kus leiti sobivain ja omandati ühe tehase ruumid, milles varem valmistati raudteematerjale.

220 miljardi sendi eest sõjalennukeid

Ühendriikide lennukitööstus algas uut aastat tellimistega, milliste koguväärtus oli 550 milj. dollarit 153 milj. vastu aasta varem. Kuni poole tellimistest said lennukitehased pärast m. a. oktoobri keskpaika, ja need tulid peamiselt välismaadest.

Indo-Hiina kummi ainult Prantsusmaale

Riigikaitseleistel kaalutlustel Prantsusmaa kuulutas monopoli kogu Indo-Hiina kummitoodangule, mille ta oli viimase kahekümne aasta kestes tõstnud 6000 tonnilt 60 000 tonnini aastas. Kauge maa tõttu seni ulatus Indo-Hiina kummi Euroopasse vaid pool.

Kõik vask riigile

Kuna Itaalia oma vasetoodang katab vaid 10% tema vasetarvidustest, peavad uue määruse põhjal kõik kodanikud riigis teatama valitsusele oma vase- ja vasknõude-hulga, misjärele kodanikule jäetakse vasest kätte vaid hädavajaline, kuna muu kasutatakse sõjatarveteks.

Nais-sanitaarkolonn

Kui sõja puhkedes mõneski riigis paljud kõrgema kihi naisautosõitjad otsisid paremaid üle piiri väljapääsuteid, siis hoopis vastupidist näeme Šveitsis. Meeste sundteenistuse kõrval on seal ligemale 400 naist astunud vabatahtlikult mootorsõidukite juhtidena sanitaarüksuste teenistusse.

50 veoautot kingiks Soomele

Kopenhaagenist teatatakse, et keegi taanlane, kes tahab jätta oma nime avalikkusele teadmatuks, on ühelt Taani autotehaselt tellinud 50 suurt veoautot kinkimiseks Soomele. Tellimise hind on 500 000 taani krooni.

Seeriaviisi soomusautosid

Inglismaal on nüüd uudusena hakatud seeriatena tootma jõuvankreid, mis hiljem varustatakse tugevate terasplekk-katustega — kaitseks õhurünnakute vastu.



AUTO-JUHTIDELE

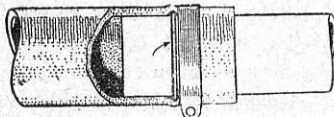
Lihne tee rehvide kokkuhoiaks

Peamist nõuet — säilitada rehvides ettenähtud survet, tunnevad kõik autojuhid. Rehvi survet peab kontrollima vähemalt kaks korda kuus, näiteks igal 1-sel ja 15-dal kuupäeval. Samal ajal kontrollitagu ka rehvi protektorite seisukorda. Suuremaid vigu, nagu teravaid sisselõikeid jm., tuleb lasta kohe vulkaniseerida, et sissetungiv vesi ja niiskus ei määndaks rehvi nõörkihte.

Rehvide kuluvuse vähendamiseks on ka tähtis, et jõuvankri rattad ei viskuks. Viimane võib olla tingitud ka sellest, et libeda teega sõidetakse pahatihti vastu kõnnitee serva. Selline ratas tuleb kohe asendada uuega ja lasta õgvendada, kuna vastasel korral ka selle tõttu lühendatakse tunduvalt rehvi iga. Tähtsaks nõudeks on veel, et rool oleks õieti reguleeritud, et rattad jookseksid ettenähtud määral eest ja alt kokku ning et teljed oleksid üksteise suhtes täpselt paralleelsed.

Veetorude ühendamine

Kui radiatori mootoriga ühendav veetoru laseb düriitühenduse vahelt vett läbi, siis tinutatagu toru ümber tükk vaskraati.

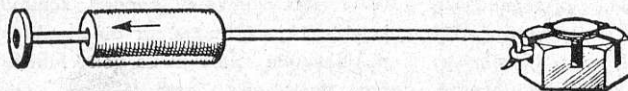


Pärast torude ühendamist düriidiga asetatagu pingutusklamber võimalikult lähedale vaskraadile ja pingutatagu siis klambripolti, nagu näidatud joonisel.

Lihne vahend šplintide väljatõmbamiseks

Roostetanud või tugevasti kinniilunud šplinte on võimalik kõrvaldada polidist abinõuga, mis kujutatud alltoodud joonisel.

Terasvardale, mille pikkus umbes 40 sm ja läbimõõt 6 mm, asetatakse raudmuhv. Vardale keeratakse ühte otsa konks ja teise otsa needitakse



Šplint lendab

rõngas selleks, et raudmuhv vardalt ära ei tuleks. Asetades varda otsas oleva konksu šplindipea õõnsusse ja lüües raudmuhviga vastu rõngast, on võimalik välja tõmmata õige tugevasti kinni olevaid šplinte.

Süüteküünla õige soojuskindlus

Süüteküünalde õige soojuskindluse määritlemiseks tuleb toimida väga lihtsalt: äsjaostetud uued või hoolikalt puhastatud süüteküünlad asetatakse kohale ja sõidetakse ca 50 km, et mootor ja küünlad saavutaksid õige töötamissoojuse. Siis peatutakse ja keeratakse küünlad kiiresti välja. Osutab küünla isolatsioon musta värvust, on küünal liiga külm, on aga isolatsioon valge, siis on ta vastupidi liiga kuum. Küünla soojus on õige, kui isolatsioon näitab kergelt pruuni värvust.

Vedru murdamine võib põhjustada raske õnnetuse

M. a. detsembri lõpus juhtus Tartu-Viljandi maanteel Tähtvere valla piirides raske liiklusõnnetus. Nimelt sõitis Tartu-Viljandi liini omnibus, olles teel Viljandist Tartusse, 1½ meetri kõrgusest teetammist alla kraavi. Õnnetuse silmapilgul oli omnibus sõitjaid 31 inimest, kellest said raskemaid vigastusi kaks. Vigastusteta jäi ka omnibus juht Rudolf Soe, kes oli sõiduki juhtimise ajal täiesti kaine.

Nagu vastavate ekspertide seletustest nähtub, tekkinud õnnetus sellest, et sõidu ajal murdunud esimese vasakpoolse vedru ots. Vedru murdamisel on lakanud töötamast ka rool, mille tagajärjel juht kaotas loomulikult sõiduki üle valitsemise ja autobus paiskiski teetammilt sügavasse kraavi.

Halb nähtus

Nagu iga talve eel, nii ka tänavu on juhtunud terve rida suuremaid tuleõnnetusi jõuvankritega teedel. Selliste tulikahjude iseloomustamiseks olgu tähendatud, et põlevad enamuses vanemad veoautod, kuid seda juhtub ka teatavate sõiduautodega.



Kautšuk 200-aastane

200 aastat on sellest tagasi, millal üks prantsuse rändur, de la Comdamine, mainis esimest korda kummi puud, mille mahla pärismaalased nimetasid „voolavaks puuks“. Šveitsi ajakiri „Touring“ mainib selle kahtlemata huvitava juubeli puhul mõningaid tähtpäevi. Alles 1761. a. sooritati esimene katse selle mahla keemilise koosseisu kindlaksmääramiseks. 1765. a. algab brasiilia kummimetsade süstemaatiline kasutamine. 1820. a. tegi viinlane Reithofer esimesi katseid kummiga prepaareeritud veekindlate riidekedudega. 100 aastat tagasi õnnestus ameeriklasel Goodyear'il esimest korda kummit vulkaniseerida, kuid samal aastal õnnestub selle aine käsitsusviis sakslasel Lüdersdorffil veel paremini. 1800. a. õnnestub saksa keemikute esimene kautšuki analüüs. Põhiline on isoperin, mis koosneb 5 osast süsinikust ja 8 osast vesinikust. 1888. a. saab Dunlop esimese patendi õhuga täidetud kummivoolikute peale jalgrataste jaoks. 1917. a. leiutavad Saksa keemikud Maailmasõja järel dustel esimese kunstliku kummi, väljudes metüül-sünteesist. Kuid juba 1935. a. ilmub maailmatuule rule saksa „buna-kummi“, mis sakslaste eneste kinnituse järele olevat looduslikust kummist parem.

Peagu mikroskoopia

On selge, et pretsisioonmasinaid (pretsisioon = täpsus) eriti seal, kus, nagu autodegi juures, on tegu massilise valmistusega, võib valmistada vaid pretsisioonmasinate abil. Need aga ei tohi, jällegi massilise valmistuse puhul, valmida teadusliku laboratooriumi aegaviitvas töös. Ruttu ja täpselt, see on juhtmõte. Kuullaagrid näiteks ei tohi kümnetuhandendikuugi tolli võrra erineda vormist. Vastasel korral kuulkaager on tarvitamiskõlbmatu.

Selleks on leiutatud instrument, mis suurendab inimjuukse 15 jala paksuks. See seadis on valmistatud peenimate mõõteseadistega. Väiksemgi tootmisviga avastatakse selle instrumendi abil niisama kergesti, kui palja silmaga nähakse maastikust kerkivat kirikutorni.

Nähtamatud laevad

Ühendriikide mereministeriumis on praegu rakendamisel Joseph Dunningeri leiutus, mis võimaldab lahingulaevadel muutuda nähtamatuks juba 200 meetri kauguses. Seadis on mõeldud umbes kümme korda väiksem laevast, peegliüsteemi temas ei esine ja ta valmistamine läheb maksma umbes kahe sõjaväetanki hinna. Leiutust saavat kasutada ka suuremate jalaväerühmade juures, kes seega küll ei muutuvat nähtamatuks, kuid tekivas silmapettes nende asukoht nihkuvat mitmed kilomeetrid eemale kohast, kus nad viibivad tõeliselt, ja sõjalisest seisukohast pole põlata niisugustki illusiooni.

Pakkimispaper õhufiltrites

Saksa firma Lanz juhivad tähelepanu sellele, et kookoskiudude puudumisel õhufiltrite täitmisel võib aseainena otstarbekalt kasutada ajalehe- või pakkimispaperit. Kõige paremini kõlbab selleks mitte liiga tihe pakkimispaper, kuna liiga pehme või niiskust sisseimev paper ei ole kõlblik. Kurna täitmine toimub samasuguselt kui kookoskiududega. Õhufilter peab olema ühtlaselt täidetud paberiga, mis juures paberit ei tohi pressida tihedaks õhukindlaks massiks, kuid ei tohi esineda ka tühikuid. Iga 100 töötunni järele, suure tolmu eraldamisel iga 5—10 töötunni järele, tuleb paberimassi uuendada.

Statistikat

Pidurid, pidurid...

1938. a. kontrolliti Saksas 6000 omnibust, kus peamiseks puuduseks olid piduririkked. Ülevaatusel selgus, et ainult pisut üle 1000 omnibuse (ca 17,5% üldarvust) vastas määrustes ettenähtud nõuetele. Mitte vähem kui 521 omnibust (8,6% revideerimiselolevaist) kõrvaldati otsekohe liiklusest kui täiesti sõidukõlbmatud! Üle 2400 omnibuse (40% kontrollitavaist) saadeti kontrollkomisjoni poolt tagasi ja ainult pärast põhjalikkude paranduste oli lubatud neid uuesti sõitu lasta.

2052 (33,9%) omnibuse juures juhiti omanikkude tähelepanu väiksematele puudustele. Otse üllatuseks oli aga veel asjaolu, et kuni 27% ülevaatusele toodud omnibustest oli äsja pandud uued pidurilindid. Senini oldi aga nähtavasti sõidetud täiesti kulunud lintidega.

Põlevkivi-õli toodang üha suureneb

A/S Esimene Eesti Põlevkivitööstus on otsustanud ehitada Kohtla-Järvele uue, neljanda ja maailma suurima õlivabrik. Uue vabriku toodang oleks aastas 50 000 tonni õli ja vabrik tahetakse valmis ehitada 1941. a. septembriks.

Praegu on Kohtla-Järve õlitööstuses kolm vabrikut, mille aastatoodang on kokku 70 000 tonni õli. Viimane, kolmas, vabrik omab 16 püstretorti ja valmistab 40 000 tonni õli aastas. Neljandal vabrikul on ette nähtud 20 püstretorti õli ajamiseks. Kokku suudaksid neli õlivabrikut aastas valmistada kuni 120 000 tonni õli.

Saksa on kõige enam motoriseeritud

Mootorrattaste maailmatoodang 1938. a. oli 407 725 tükki, näidates 11%-list tõusu eelmise aastaga võrreldes. Sellest arvust toodeti Saksas 204 924, Inglises 65 000, Itaalias 24 600, Jaapanis 16 000, Prantsuses 13 722 ja P.-Ameerika Ühendriikides 13 201 mootorrattast. Välja veeti mootorrattaid Saksast 47 607 ja Inglisest 19 769.

Mootorliiklus Saksas üha suureneb

Saksa autoteedel, millede kogupikkus on praegu 3000 km, oli liikumine 1939. a. esimesel poolel ligemalt kaks korda elavam kui 1938. a. esimesel poolel, ja nimelt 800 miljonit sõidukilomeetrit 1938. a. 465 miljoni km vastu.

12 500 jalakäijat surma!

USA's sai 1939. a. liikluseõnnetuste läbi surma 12 500 jalakäijat. Vastavast politseiametist selgub, et mitte vähem kui 1/3 surmasaanud jalakäijast olid süüdi liiklusemääruste rikkumises.

345,5 km jalgrattateid

Berliinis on praegu avalikuks kasutamiseks 345,5 km eeskujulikke jalgrattateid.

3,5 milj. mootorrattast

Inglise andmetel on praegu maailmas kokku liikvel 3,5 miljonit mootorrattast.

Raha ei mängi rolli

Ameerika merevägi on otsustanud kulutada 8,5 miljonit dollarit (ca 3,4 miljardit senti!) uue lennusaadama ehitamiseks Puerto Rico'sse.



Eesti Aeroklubi sai jälle lennuloa

Eesti Aeroklubi, kelle lendureil oli mõningatel põhjustel sügisest saadik keelatud treeninglennud, sai nüüd loa lennuharjutuste jätkamiseks. Keelu ajal seisis klubi lendurite tegevus peamiselt selles, et remonteeriti ja seati korda lennukeid, mistõttu nüüd tegevus jälle võib alata täie hooga. Eesti Aeroklubi ümber on teatavasti koondunud kõik meie noored eralendurid ja seal saavad nad ka oma väljaõppe.

Suurema üritusena on klubil praegu käimas 6 uue lennuki ehitamine. Need on kaheistmelised ja kuuluvad tüüpi PTO „4“. Lennukid valmivad kevadeks.

Soetatagu gaasigeneraatoreid

Saksamaal avaldati hiljuti terve rida ettekirjutusi, mis soodustavad jõuvankrite ümberehitamist generaator-gaasiküttele. Neis ettekirjutusis määritletakse, et generaator-kütteinete müügi kohad ei tohi asetseda kaugemal kui 50 km jõuvankri alatisest asukohast. Ümberehitamine toimugu astmeliselt, olenevalt jõuvankri konstruktsioonist, kusjuures kõigepealt viidagu gaasiküttele need autod, mis on praegu liiklemisest kõrval ja millede koormus on üle 2500 kg.

Teatavad vabrikud kutsuvad iga jõuvankri omamikkult üksikult ehitama jõuvankrit generaator-gaasiküttele. Kui see on teostatud, siis tuleb jõuvanker esitada kontrollimiseks ametlikule eriteadlasele, kes peab veenduma ka selles, et sõiduki juht omab ka vastavaid teadmisi generaatori konstruktsioonist ja töötamise põhimõtetest.

Fiat rühhib edasi

Itaalia autovabrik Fiat rajab Turini läheduses uusi tööstusi, et laiendada oma tegevust juba käesoleva aasta algul.

Jaaniussid

Politsei-jaaniussikesteks nimetatakse inglise liiklemiskonstaableid, keda piendamise ajal teevad nähtavaks pimedes isehiilgavad nõbid ja kindad.

Soomusautost traktor

Hispaania teadatel on kodusõjast järelejäänud 64 raskesoomusautot ümber ehitatud traktoriteks.

Autotee Addis-Abeba — Punane meri avati liiklemiseks

Abessiinias avati liiklemiseks uus autotee, mis kulgeb Punase mere rannikult Assalista Danakilini kaudu pealinnast Addis-Abebase. Uus autotee on väga tähtis Itaaliale nii sõjaliselt kui ka majanduslikult ja tema kaudu tahtakse transporteerida vähemalt pool senisest prantslastele kuuluva Džibuti—Addis-Abeba raudteel veetavatest kaupadest. Autotee on 861 km pikk ja ta ületab 80 suurt ja 1500 vähemat silda. Tee ehitamisel töötas 2½ aastat kuni 32 000 töölisl.

Lendur olgu alati terve

Lennuõnnetuste vältimiseks lennuliinidel on Ameerikas hakatud lendureid sagedamini arstlikult läbi vaatama, et kontrollida nende tervislikku seisukorda. Iga kolme kuu möödumisel peavad lendurid ilmuma katsekomisjoni ette, kus peale tervisliku seisukorra selgitamise tehakse iga kord ka psühhotehnilisi katseid.

Teine Bakuu

N. Venemaal on Volga ja Uurali vahel loomisel uus naftabaas, nn „Teine Bakuu“, mille keskuseks kujunevat naftaallikate poolest eriti rikkad Baškiiri maa-alad (Uurali lõunaosas). Siinseid naftatagavarasid hinnatakse 2,7 miljardile tonnile, mis on 32% kõigest N. Venemaa naftatagavaradest. 1942. a. loodetakse siin saavutada 7 miljonit tonni naftat.

Klaasist tähisjooned

Ühel Ameerika katseteel ei maalitud valgeid jooni otse tänavakattetele, vaid raiuti teekattesse õnarused, mis värviti valgeks ja täideti siis paksude klaasplaatidega. Nüüd on need valged jooned öösel ja halva ilmaga hoopis paremini nähtavad, kusjuures valge värv jääb pealegi alati puhtaks.

Holland ei korralda 1940. a. autonäitusi

Amsterdamis pidi 26. jaan. kuni 4. veebr. 1940. a. leidma aset suurim rahvusvaheline autonäitus. Viimane jäi aga pidamata — sest sõda on ju otse ukse taga.

Saksa autoteed laiemaks

Et vältida igasuguseid võimalikke liiklustakistusi autoteedel, on Saksa autoteede inspektori teatel otsustatud tulevikus ehitada kõik riigiautoteed senise 24 m asemel 28,5 m laiaks.

Anthony Fokker †

Üldtuntud Hollandi lennukite konstruktor Anthony Fokker suri hiljuti ühes New Yorgi haiglas.



Harjumus

Automobilist on sattunud pärast surmasõitu taevasse. Ta küsib: Kus ma olen?

Püha Peetrus: Olete taevas.

Automobilist: Suurepärane! Palun, helistage minu autoklubisse ja ütelge, et nad viiksid minu auto garaaži.

Ka selles peitub viga

— Kas Johanson on juba leidnud üles vea oma autos?

— Vist küll.

— Ja milles see viga seisnes?

— Autole ei meeldi suurärimehe seltskond.

Odav auto

— Kui palju teie maksite selle ilusa auto eest?

— Kaheksasada krooni.

— Kaheksasada krooni niisuguse nägusa sõiduki eest, see on otse uskumatu!

— ... kuni praeguseni!

Jalakäijad

Kooliõpetaja küsib 16-aastaselt Jukult: Ütle meile, milline rahvas on kõigis maailma maades laiali levinud?

Juku: Jalakäijad!

Auto-aforisme

Naised ja taksomeetrid on väga sarnased, kumbki neist pole otsekohene: naine ütleb oma vanuse liiga madala, taksomeeter näitab aga kiiruse liiga kõrge.

*

Ole sirgjooneline nagu bensiinitoru, selge nagu armatuurlaud, usklik nagu mees, kes sulle auto müüs, julge nagu kohtupristav, kuid ära libise kõrvale nagu halva juhi auto kurvidel.

*

Kui võtad autosse kaasa tuttavaid, siis arvatavasti pahandud, sõidad sa üksi, pahandud samuti. Selle järeldusena üldse mitte sõita, oleks rumalus.

*

Kes kardetaval kurvil teisest mööda sõidab, seisab ühe jalaga igavikus, teiseaga — gaasipedaalil.

*

Mis on naisel ühist autoga? Kumbki ei talu seda, et neid hooletusse jäetakse.

L. Z.

TEIE KÜSITE- MEIE VASTAME

Kuidas peab suunda näitama?

Küsimus nr. 31: Palun lahkesti selgitada, kuidas peab sõites Tallinnast Nõmmele või vastupidi näitama suunda, s. t. juhtudel, kui kogu aeg sõidatakse peateel?

H. E-ch, Tallinnas

Vastus nr. 31: Kehtivate õigusnormide mõtte kohaselt on suuna näitamine kohustuslik alati siis, kui jõuvanker tahab muuta oma liiklemis-suunda selliselt, et see võiks teistele liiklejatele tulla ootamatusena või halvemal juhul isegi põhjustada liiklusõnnetust. Seejuures ei ole suuna näitamine ei kuidagi viisi seotud „peattee“ ja „kõrvaltee“ mõistetega. Järelikult peab auto alati suunda näitama, kui ta momendi-liiklussuunast teise suunda tahab pöörata, olgu see siis peateel või kõrvalteel, välja arvatud juhtudel, kui tee ise pöörduv ning puuduvad kõrvalteed, kuhu jõuvanker võiks suunduda või kui jõuvanker teel olevatest takistustest mõõdamiseks muudab oma liiklemis-suunda.

Veel enam. Kehtiva korra kohaselt on jõuvanker kohustatud näitama suunda ka siis, kui ta kavatses parempoolselt teeäärrel sõita vasakpoolsele teeäärlele.

Näitena võiks tuua järgmisi juhte (Tallinna oludes):

1. Jõuvanker liigub Pärnu maanteel kesklinna suunas ja tahab Tõnismäele saabudes jääda edasi sõitma Pärnu maanteele — parempoolne suunanäitaja välja, sest ta võiks ju ka sõita otse Tõnismäele.

2. Sama jõuvanker liigub edasi ja jõuab Pärnu maantee ja Sakala tänava nurgale ning tahab jätkata sõitu Pärnu maanteel — vasakpoolne suunanäitaja välja — sest teised liiklejad võiksid muidu arvata, et jõuvanker suundub Sakala tänavasse.

3. Jõuvanker, mis Maakri tänavast oli pöördunud Kana tänavasse, liigub Kana tänavas ja soovib pääseda Sakala tänavasse — suunanäitajat ei ole vaja üles tõsta, sest siin pöörduv Kana tänav küll paremale, kuid puuduvad kõrvalteed, kuhu jõuvanker võiks suunduda.

4. Jõuvanker sõidab Raekojaplatsilt Viru tänavasse. Vanaturukaelast alla sõites ei ole vaja suunda näidata, sest Vanaturukael ise pöörduv ju ka; edasi sõiduks Viru tänavasse tuleb pöörduv vasakule. Kui aga siin näiteks vasakule suunda näidata, siis arvavad teised liiklejad, et suunda näitav jõuvanker soovib pöörduv Vene tänavasse.

5. Jõuvanker liigub mööda Vene tänavat Viru tänava poole ja soovib jääda seisma peapostkontori ees — vasakpoolne suunanäitaja välja, sest muidu teised liiklejad ei tea, et jõuvanker tahab minna peatuma tee vasakule äärele.

Üldiselt peab märkima, et jõuvankrite suunanäitamine on juba imbutunud kõigi liiklejate verre ja võib alati tähele panna, kuidas jalakäijad vabastavad selle tee, kuhu poole näitab jõuvankri suunanäitaja. Seepärast siis veelkord — suunda tuleb näidata kõigil eeltoodud juhtudel ja seda mitte ainult sõiduteel, vaid ka kõnniteel liiklejate huvides.

A. M.

Kuidas lihvida sisse- ja väljalaskeklappe?

Küsimus nr. 32: Palun teid lahkesti minu alljärgnevatele küsimustele vastata.

1. Kuidas tuleb lihvida auto sisse- ja väljalaskeklappe. Kas nii, et sulgepind näeks välja peegelpinnana või matina (matklaasi pinna taoline)?

2. Kas auto pidurdamisel sõidu ajal tuleks sidur tegevusest vabastada või mitte. Oletades, et pidurdus oli vajalik ainult kiiruse vähendamiseks.

Lugeja Viljandist

Vastus nr. 32: 1. Klappide lihvimise eesmärgiks on tiheduse saavutamise klapi ja klappipesa vahel. Kui vaadelda mootorit väljavõetud töötanud klappi, siis ilmneb, et ta on paiguti must, paiguti läikiv ja paiguti isegi võib-olla urbane. Kõik see näitab, et klapp ei ole enam õhutihe. Klappide õhutihedaks muutmiseks tulekski klappe uuesti lihvida.

Missugune peab klapp välja nägema pärast lihvimist? Sellele küsimusele võib vastata kahesuguselt:

— Kui klapp on lihvitud käsitsi — siis peab klapi sulgepind olema ühtlaselt matt-hall, tuletades meelde halli terase-värvilist sametit. Sulgepinnal ei tohi olla näha sügavamaid jooni ega ka läikivaid kriimustusi. Sulgepind peab olema täiesti sile, kuid ühegi läikiva kohata.

— Kui aga klapp on lihvitud vastaval lihvpingil, siis on ta sulgepind küll teataval määral peenesõmerliselt läikiv, kuid vaatamata sellele on klapp küllaltki tihe.

Igal juhul on soovitatav enne mootori kokkumonteerimist kontrollida klappide tihedust kas bensiini või vastava klappitiheduse-proovijaga. Viimastest võib soovitada nn. *Matra*-klappitiheduse-proovijaid.

2. Kas sõidu ajal pidurdamisel sidur välja vajutada või mitte — sellele küsimusele peab küll paraku vastama väga ebamääraselt.

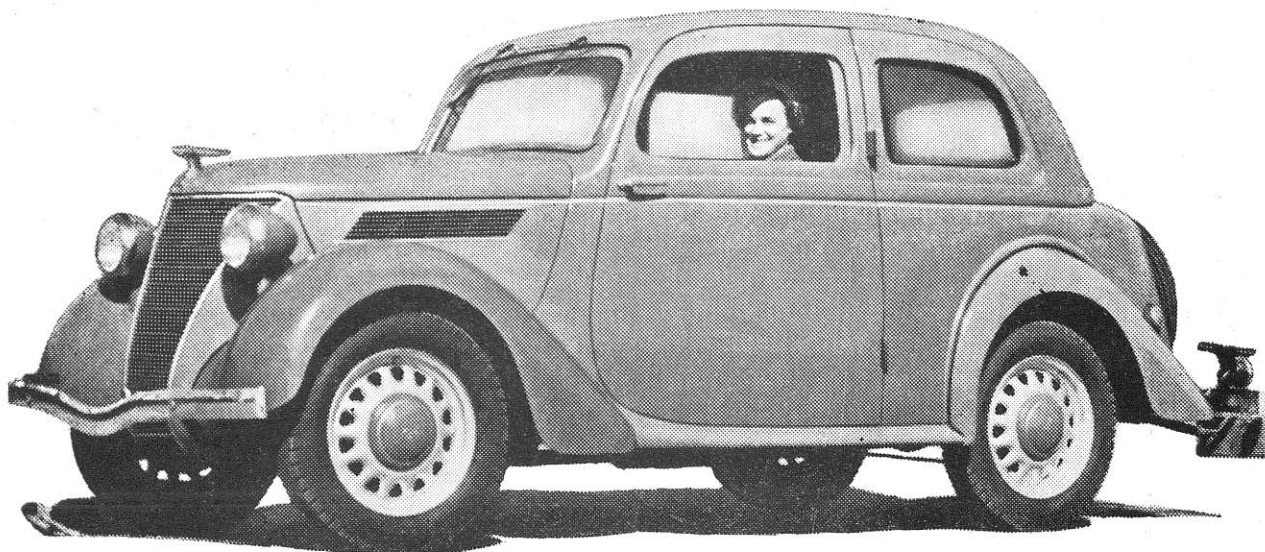
Praktilised kogemused näitavad, et kui sõidu ajal lihtsalt tahetakse vähendada sõidukiirust, siis võib seda teha kolmel viisil:

— Vähendada gaasiammist ilma sidurit välja vajutamata, kusjuures mootoriosade omavaheline hõõrumine aitab vähendada jõuvankri edasilikumise kiirust. Seega mõjub siin mootor teataval määral pidurina. Seda moodust võib edukalt tarvitada, kui kiiruse vähendamiseks ei ole kiiret.

— Vajutada sidur välja ja siis pidurdada. Seda moodust võib edukalt kasutada, kui jõuvankri liikumiskiirust tahetakse vähendada kiiresti, s. o. kui eemalt on näha liiklemist takistavat ohtu.

— Pidurdada sidurit välja vajutamata. See on viimne hädaabinõu. Seejuures mõjuvad üheaegselt pidurdavalt nii mootor kui ka pidurid, kusjuures pidurdamise teekond peaks olema lühim antud olukorras. Peab aga märkima, et kasutades viimast moodust, kannatab selle all ka mootor. Mootori liikuvad massid pidurdatakse järsku, mis võib põhjustada mootoriosade murdumist.

A. M.



FORD *Eifel*

**Ostes Ford Eifeli saate auto,
mis omab järgmised hüved**

- ① Eriti tugev kere
- ② Tagatult väike bensiinikulutus
- ③ Küllalt suured rehvid
- ④ Hea tundlikkus, suur tippkiirus
- ⑤ Vaevatu sõit nii linna liiklemiskeerises kui ka maal

O D A V H I N D



VOLILINE FORD ESINDUS
AIS. MOBILE

TALLINN, PÄRNU MNT. 21. — TELEF. 417-50

201

96-116

Eesti kauneima ja sisukaima pildiajakirja

„NÄDAL PILDIS“

tellimisi 1940. a. peale võetakse veel vastu.

„NÄDAL PILDIS“ on ainuke ühe- kui ka kahevärvilises vasesügavtrükipildides ilmuv ajakiri, mis on ehteks igale kodule.

„NÄDAL PILDIS“ ilmub peale kodu- ja välismaisi küsimusi käsitlevate pildimontaažide veel hulk artikleid igalt alalt, nagu reisi- kirjeldusi, lühijutte, kultuurpoliitilisi ja muid aktuaalseid kirjutisi.

„NÄDAL PILDIS“ peegeldub kaasaegne elu kogu selle mitmekesiduses ning temast leiavad täit rahuldust lugejad igasugustelt huvialadelt.

„NÄDAL PILDIS“ tahab ka oma viiendal ilmumisaastal täielikult rahuldada oma järjest suurenevat lugejaskonda, selleks tõstes oma trükitehnilist ja sisulist külge. Uudusena ilmub käesoleval aastal igas numbris **n a i s t e n u r k**, sisaldades alati värskaid



moeuudiseid ja käsitöid.

„NÄDAL PILDIS“ ilmub 2 korda kuus ja maksab tellides: aastas kr. 5.—, 1/2 aastas kr. 2.50. ja 1/4 aastas kr. 1.25. Välismaale 50% kallim. Tellimisi võtavad vastu kõik postiasutised ja ajakirjanduse kontorid.

Üksiknumber 25 snt.

Toimetus ja talitus:

Tallinn, Tartu m. 49

Kõnetraat 416-93