

Auto

2 aastakäik.

11. müüb kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Tegev ja vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS.

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:	Kuulutuste hind:	Toimetus ja talitus:
Aastas (12 n-rit) kaasandega kr. 6.—	1/1 lehekülj kr. 60.—	J. Zimmermanni trükikoda
Üksik nr. kaasandeta 40 s.	1/2 „ „ 30.—	Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 9-24
Väljamaale kr. 1.—	1/4 „ „ 15.—	

Nr. 2 (12)

VEEBRUAR

1929

S I S U.

Pettumus — õpetus.
Võitlus lumega Saksamaal ja Shveitsis.
Huvitavaid üksikasju maailma sõidukitest.
Avalik autode registreerimine Itaalias.
Spordi-lennukite ehitamisest Eestis.
Jalakäija osa autoõnnetustes.
Mootori küünalde valik.
Tulevastest võidusõitudest.
Võidusõitude kaitseks.
Soome autoasjanduse päevamured.
Major Segrave uus rekordauto.
Maailma autotoodang 1927. a.
Liikumine ja ristteed.
Tänavune Monte Carlo Rallye.
Auburn-autod.
Lühemad teated.
Kirjad toimetusele.
Eesti autoklubi teated.

I N H A L T.

Die Erfahrung lehrt.
Bekämpfung von Schnee in Deutschland und Schweiz.
Interessante Details der Automobile der Welt.
Öffentliche Registrierung der Automobile in Italien.
Der Bau von Sportflugzeugen in Eesti.
Fußgänger und Automobilverkehr.
Über die Wahl der Kerzen.
Über künftige Automobilerennen.
Zum Schutz der Automobilerennen.
Tagesfragen des Automobilismus in Finland.
Das neue Rennauto von Major Segrave.
Weltproduktion der Automobile im Jahre 1927.
Verkehr und Strassenkreuzungen.
Diesjährige Sternfahrt nach Monte-Carlo.
Auburn Automobile.
Kurze Nachrichten.
Briefe an die Redaktion.
Nachrichten des Eesti Auto-klubi.

Pettumus — õpetus.

Suvi oli vihmane ja külm. Seda õieti polnudki! Ja sügisel oli soe ning ähvardas uputusega. Ja uputaski laialt! Talv aga esialgu ei tulnud. Ja siis kui tuli — jaanuari keskpaiku — siis otse maruliselt! Tuli tuul, torm, tuisk, pakane. Lisaks kipub influentsa ja gripp kallale. Vaevalt leidub maju, kus poleks haigeid...

„Kõik Egiptuse nuhtlused ühe aastaga!“ — kaebavad ikaldusest, ilmadest ja haigustest vaevatud kodanikud.

Automobilistidel polnud aga esialgu just suuremat häda. Teed on küll viletsad, kuid sellega on meil juba harjutud. Lumeta sügis ja pool talvet olid nagu mingisuguseks kompensatsiooniks möödunud suve eest. Ja lohutav oli ka teade, et teedeministeerium on tellinud lumesahku...

Tellitud sahad tulevad vist kevadel *suveks*. Vahepeal paigutati kolm mingisugust riistapuud puhastama lumest Eesti maanteid, üks neist viidi kuuldavasti Ristile, teised saadeti Tartu. Las lumi tuleb, küllap sellest nüüd jagu saadakse!

Ja lumi tuligi. Esiteks jäid omnibused Tallinna-Kose liinil lumme kinni. Siis tuli tuisk ja pani veo Tallinna-Loksa liinil seisma. Ja samasugust „nalja“ tegi talv mujalgi. Isegi raudteerongid jäid hiljaks. Ainult telefoni- ja telegraafiühendused jäid enam-vähem korrapäraselt töötama.

Jaanuari lõpul avati Monte Carlos Euroopa 1929. aasta automobilismi hooaeg. See sündis suurt tähelepanu äratanud „Rallye Monte Carlo“ nime all. „Kokkusõit“ sel aastal aga äpardus suurimale osale.

Osavõtjate hulgas oli sel aastal esimest korda ka eestlane, meie autoklubi spordikomisjoni esimees Julius Johanson. Ka tema sõit äpardus. Kuidas see sündis, sellest teisel kohal pikemalt käesolevas numbris.

Väga kahju! See oli *pettumus*... Kindel oli, et kõik osavõtjad finiši ei tule, kuid Johanson tuleku peale olime kindlad. Uskusime, et kui ta esimesena ei tule, siis ometigi on ta üks esimestest. Üllatuseks tuli aga pöörane lumetuisk, mis takistas liikumist. Autod jäid hangedesse Königsbergi ümbruses!

Kuid iga pettumus oleks asjata kannatus, kui sellele ei järgneks või kui sellega ei käiks kaasas *õpetus*.

Ja mida meie õppisime? Kõigepealt seda, et inimesed, isegi *autosportlased*, on vaid lihtsad suurelikud harilikude hüvede ja pahedega. Teiseks, et Monte Carlo sõidu korraldus oli puudulik. See jättis arvestamata üle inimjõu käivaid asjaolusid, arvestas vaid seega, et iga rahvas ja iga autoklubi on aus... Siis saime ka teada, et sakslased polnud liigutanud võidusõidu ajaks oma teede lumest puhastamiseks sõrmegi. Autodel tuli rühkida oma jõul ummistunud teede hangedest läbi.

Õppisime ka teise fakti: *teed tuleb ka meil talvel lumest lahti hoida*. Paar-kolm viletsat sahka, mis Narva maanteel Tallinnas ei suuda väikese lumega isegi Lasnamäele ronida — nagu hiljuti juhus näitas — on nagu tilk vett merre. Peame võtma välismailt, eeskätt talvemaadelt eeskjuu. Väikeriigid Soome, Shveitsi — kõnelematagi Skandinaavia riikidest ja Ameerikast — peavad oma tähtsamad teed läbi talve lumest lahti. Kui lund hakkab sadama, kohe asutakse

tööle. Ütlesime *kohe* — mitte nagu meil, et lumesahad ilmuvad teedele alles kaks-kolm päeva pärast tuisku ja lumesadu.

Selleks on seal tarvitusel suuremajoolised auto lumesahad, mis suudavad lumist teed mööda liikuda. Ühest 100—120 HJ mootoriga varustatud auto-lumesahast jätkuks selleks, et Tallinna ümbruse teid talve läbi lahti hoida. Nii tehakse seda mujal — ja ka meil ei jää teist teed. Teehõõvlite ja nõrgajooliste autodega on raske seda ülesannet täita ja pealegi läheks see palju kulukamaks kui ühe korraliku lumesahaga.

Õpetusi oleme saanud — õppima peame. Muidu satume samasuguste süüdistuste alla, milledega nüüd külvatakse üle Saksa-Ida-Preisi valitsusi ja nende teede seisukorda. Tuleval aastal on Tallinn Monte Carlo kokkusoõidu üheks algpunktiks. See kohustab meid midagi tegema. Peame aegsasti hoolitsema selle eest, et meie suurimad peateed oleksid tuleval talvel ja edaspidi lumest lahti. Meil ei ole vaja katsetada — teised rikkamad rahvad on seda meiegi kasuks juba teinud. On vaja vaid muretseda kohaseid abinõusid, mis teistel maadel parimateks osutunud. Asi on riikliku tähtsusega ja riik peab sammuma siin eesotsas. Autoomanikke ja bensiini-tarvitajaid maksustatakse — *teedekapitali* heaks. Hüva! Muretsegu see teedekapital ka selle eest, et autodega oleks võimalus ka talvel liikuda. Lumest lahtine tee on ka meie maaelanikkudele ja taluperemeestele tähtis. Siin pole kaalul ainult autoomanikkude huvid, vaid terve rahva transportkõhusus.

Oma ja teiste pettumused, ka kogemused olgu meile õpetuseks!
A. V.

Võitlus lumega Saksamaal ja Shveitsis.

Läinud aasta kahes viimases numbris tõime kirjeldused Soome ja Ameerika võitlusest lume ja jää vastu teedel. Käesolevas kirjutises puudutame sama asja Saksamaal ja Shveitsis.

Mõlemad viimaks tähendatud maad kuuluvad Kesk-Euroopasse ja sellistena ei tohiks olla neis see küsimus võrdne meie, Soome ega Ühisriikide omaga. Kuid sellele vaatamata on ta siiski, põhjus: mäed ja kõrgus merepinnast. Baieris, Baadenis, Shveitsi alpidel ja Thüringeni Schwarzbergis tekib liikumises takistusi, mis Soome kõvast talvest ja Kaljumägestiku lumest pole väiksemad.

Baieris elatakse Alpide juures. Lund tuleb vahest rohkem kui vaja. Teedel liikumine ei tohi aga seisma jääda. Varem olid omavalitsused kohustatud hoolitsema selle eest, et üle 30 sm. sügavune lumi kohe kõrvaldati. Nüüd, mil autoliikumine on asetanud hobuseid, teeks postivalitsus sedasama. Postivalitsus on aga teedeministeeriumile alluv, nii et teedeministeerium on see, kes viimases instantsis hoolitseb teede lahtihoidmisest talvel. Viimasel puudub siiski selleks raha. Ei jõua osta moodsaid lumesahku mootorite (autode) jaoks. Hobustest veetud lumesahad ja labidad — nende abil peab hoidma ministeeriumi ja kohalikud omavalitsused Baieri teed talve läbi lahti. Suuremad lumesahad valmistatakse Kasselis. Pidades silmas, et lumi Baieris siiski ei ole väga sügav ja kaugeltki kõigil teedel, siis aetakse primitiivsemate abinõudega läbi. Määrus, et lund teedel ei tohi olla kunagi üle 30 sm paksuselt, on siiski seal maksev.

Baadenis minnakse kaugemale. Vähemalt korraldustega. Seal on teede talvel lahtihoidmise kohustus jagatud teedeministeeriumi ja kohalikkude omavalitsuste vahel. Autode arvu suurenemisega on siirdunud postivedu autodele, eriti kohtadel, mis raudteedest eemal. Reisijate vedu on — peamiselt talvekuudel ja suure lume ajal — jäänud ettevõtjate kätte, kes seda hobustega teevad. Baadenis on ka maksev määrus, et teedel ei tohi olla üle 30 sm lund. Teedel, kus postiveoautod sõidavad, hoolitseb selle eest teedeministeerium, teiste teede eest hoolitsevad omavalitsused. Ja kui nad üksinda ei suuda seda teha, siis on nad kohustatud selleks ühinema. Üldiselt aga hoolitseatakse selle eest, et lumi teedel ei kuhju kunagi 30 sm paksuseks. See tõttu võibki sõita peaaegu kõigil Baadeni teedel läbi talve autodega.

Olukord Thüringeni mägestikus on raskem kui Baieris ja Baadenis. Mäed seal on suuremad, ka orud on sügavamad. Korraldused ja teede talvel lahtihoidmise viisid aga umbes samad nagu Baieris ja Baadeniski: sahkade ja inimeste abil.

Teine lugu on Shveitsis. See Alpide ja turistide maa, mis lahutab Kesk-Euroopa Itaaliast ja mis peamiselt ainult mägin, võitleb Euroopas kõige enam lume vastu.

Shveitsis on ka võitlus lume vastu abinõude suhtes arenenud kõige kaugemale. Nii imelik kui see ongi, pole Shveitsi siiski arendanud iseseisvalt neid abinõusid. 1926. a. võtsid shveitslased eeskjuu Rootsilt. Seal oli postivalitsuse direktor ins. Nyberg kombinee-

rinud saha autole. Shveitsi postitranspordi juhataja ins. Hohl asus parandama tähendatud aastal Rootsis tehtud saavutusi. Ta avaldas rea uurimusi, mis omal ajal äratasid tähelepanu terves maailmas.

Kolm aastat töötati Shveitsis lumesahkade paranduse ja täiendamise kallal ja — nii kinnitab Berni postitranspordi praegune direktor von O. Zipfel — on seal saavutatud väga rahuloldavaid tagajärgi.

Shveitsis on äärmiselt rasked ja mitmesugused lumeolud. Sellest tingitud ka mitmesugused abinõud teede lahtihoidmiseks. Viimaseid on peamiselt neli tüüpi: 1) lumepildujad, 2) lumesahad — eessahkadega, 3) lumesahad — tagasahkadega ja 4) lumesahkadega omnibused, muidugi kuuluvad sinna juure ka veoautod, mis varustatud vastavate lumesahkadega teede lumest puhastamiseks.

Enne kui hakkame lähemalt kirjeldama neid tüüpe, peaksime vist siin märkima mõningaid asjaolusid, mis teede talvel lahtihoidmisel mõõduandvad. Kõigepealt on tähtis, et lumekord teedel ei tohi olla paks, sest siis ei suuda vedada autod raskeid koormaid. Seda kinnitasid 1925.—1926. aastal Shveitsi postivalitsuse ja sõjaväe poolt tehtud katsed. Teine väga tähtis asjaolu oli tee laius. Lumesahad avasid tee 2,4 meetri laiuses. See oli aga liig kitsas. Oli vaja vähemalt 4,5 m laiune tee. Edasi tee lumest puhastamine pidi sündima kiirelt. Ja see nõudis kiirelt liikuvaid autosid. Aga kuidas võis lumesahk liikuda kiirelt 2—4 meetri sügavuses lumes? Selleks oli jälle vaja erilise masin. Need



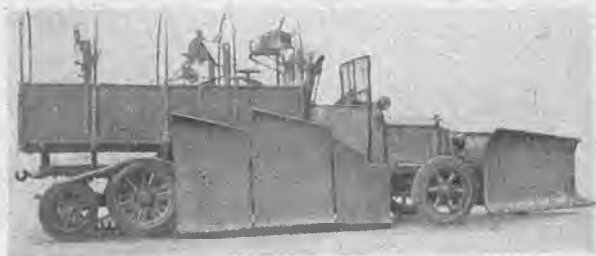
Pilt 2. Talvine autobuselükkumine Shveitsis. Ederatase all on suusad. Tagumised rattad on lindiga varustatud.

mistele ratastele abirattad juure ja traktori veolindi ratastele. Seda on püüdnud ka soomlased kasutada. Shveitslased läksid aga kaugemale. Nad ehitasid autole kaks lisatelge, ühe tagumise telje ette, teise taha. Nüüd oli sahkautol kolm tagumist telge ja kolm paari tagumisi rattaid. (Vaata pilt 1.). Rattad ehitati laiade trummide taolisteks ja nendele pandi kummiribadest ja tugevast linasest riidest vulkaniseeritud lint, mis otsadeta nagu tankide veolindid. Kummi- ja riideribad on 4 mm laiused, lint ise aga 420 mm laiune. Linti veab keskmine — harilik auto veoratas, mis selleks vastava hammasrattastikuga varustatud ning esimesed abirattad. Lindi sisemine pikkus 5,88 meetrit ja selle sisemine serv on 80 mm sügavam — et lint ei libiseks rattastelt ära. Abirattad lindi jaoks on väiksemad kui auto veoratas. Abitelgede asetused on aga kaunis keeruline. Et nad maa vastu linti suruks ja seda isegi küllalt tugevalt, kuid ühtlasi painduvalt, selleks vaja erilised vedrud ja kangid.

Läinud talvel olid lumeolud Shveitsis väga rasked ja seetõttu tuli eelkirjeldatud autode seadeldustes ette hulk nõrkusi. Lindid kulusid kiirelt, kangid kõverduvad, abiteljed vajusid lindi survele kokku ja mootorid ei pidanud vastu. Tehti jälle rida parandusi ja täiendusi. Kummist ja riidest lintide asemele varustati osa sahk-autodest puust lintidega, abiteljed ja nende kangid tehti ka tugevamaks. Kogemus on näidanud, et kõvast kummist lindid on ka otstarbekohased, kuid mitte kõige raskemates lumeoludes. Muidu olevat lindi seadeldus abitelgedega juba kaunis täielik ja nõuetele vastav.



Pilt 3. Rotor-lumesahk. Kaal 11 tonni.



Pilt 1. Uut tüüpi lumesahk Shveitsis.

ja rida teisi asjaolusid sundisid Shveitsi postivalitsuse tegema katseid ja arendama küsimust praeguse staadiumini.

Võtame esimestena vaatluse alla lumesahad. Nagu eelpool tähendasime, on neid tarvitusel peamiselt kolme tüüpi. Esimene ja lihtsaim tüüp neist on omnibus või veoauto, mille ette on asetatud raud- ehk terasplekist adrataoline, kuid kahepoolega sahk, mis madal ja V-kujuline. See „kännab“ lume ja jää kummalegi poole teed. Sahk takistab aga auto liikumist ja on raske ees lükata. Teiseks: see seadeldus ei tee teed küllalt laiaks ja — kui tee on künkline või kivine, siis ei saa seda tagajärjerikkalt kasutada.

Shveitslased leidsid, et eessahk, kui seda tarvitada, siis peab see olema eemal autost, reguleeritav ja painduv teeludele vastavalt. Teiseks on vaja tiivad külgedel, mis suruvad lund eemale. Ka need peavad olema reguleeritavad ja painduvad. See kõik teeb aga sahk-auto seadelduse väga keeruliseks. Töötades peab sellel olema 2—3 meest, kellele selleks vastav vilumus.

Kuid auto — olgugi, et tugev ja raske veoauto või omnibus — ei suuda oma tagumiste ratastega isegi kõrvalteel lükata sahka, mille ees ja külgedel paks lumi, pealegi, kui viimane kõvaks jäätunud ehk kinni tambitud. Ketid tagumistel ratastel üksi ei jätku selleks. Rootslased olid leidnud abinõu: nad panid tagu-



Pilt 4. Rotor-lumesahk — tagant.

Kogemus õpetas shveitslastele ka teise asjaolu. Prantslaste viis panna sahk auto ette, kõlbas küll kergemates lumeoludes, kuid raskemates polnud see kohane, parem oli panna sahk auto taha. Aga sellelgi viisil oli oma puudusi: sahk ei liikunud sirgelt, selle teel hoidmiseks oli vaja 5—6 meest ja auto töö oli seetõttu aeglasem ja raskem.

Saavutatud kogemuste põhjal ehitati Luzernis uued lumesahad autode jaoks. Need kaht tüüpi eel- ja tagasahad, mõlemad kettidega, reguleeritavad ja teolude kohaselt painduvad, liikusid 10—12 km tunnis ja tegid 2,5 m laiuse tee. Küljettiivad osutusid aga liig nõrkadeks. Ja lõpuks oli vaja 4,5 laiune tee.

Vahepeal oli tehtud ka katseid panna auto-sahkade esimesed rattad suuskadele. See aga osutus ebapraktiliseks. Suusad uuristusid teesse ja kõveratel teedel oli käänamine nendega raske. Suuski tarvitatakse veel ainult harukordadel.

Peale eriliste lumesahkade-autode, mis ainult teede lumest puhastamiseks määratud, on Shveitsis liikumas omnibus-sahad, mis veavad ka inimesi. Need on varustatud eelpoolkirjeldatud kolme-paariliste tagumiste ratastega, veolintide ja eelsahaga. (Vaata pilt 2.). Kergemates lumeoludes saavad need ka läbi ja puhastavad reisijaid vedades ka teid teistele autodele.

Nagu eelpool mainisime, oli 1927 aasta talv eriti lumerikas. Vaevalt suutis Shveitsi postivalitsus teid lahti hoida. Kuigi eelmisel aastal oli kuus uut auto-sahka endistele lisaks tellitud, siiski oli töö jaanuari lõpul nii suureks paisunud, et sahad ja autod ei suutnud enam vastu pidada ja liikumine teedel ähvardas seisma jääda. Jäi ainult üle pöörata sõjaväe poole ja paluda sellelt abi. Viimasel on nimelt olemas traktor-lintidega varustatud tankide-taolised lumepildujad. Need lume laialipeksjad on 1000—2000 hobusejõulised hiiglased, mis suudavad isegi 4 m paksusest lumest läbi murda ja seda pilduda teelt 30 meetri kaugusele. Nende abil võidi — teed 2—3 korda läbi sõites — teha tee ka küllalt laiaks. Ainuke viga nendega oli, et nad liikusid liig pikaldaselt. Pikematel teosadel, mis 18—20 km pikad, ähvardas liikumist seismajäämine. Bensiini- ja õlikulu nende hiiglaste juures on ka väga suur, mis teeb nende tarvitamise väga kulukaks. Teid aga suudeti nende abil lahti hoida.

Lumepildujad on varustatud kahe mootoriga (vaata pilt 3 ja 4), milledest üks veab autot ja paneb töötama lumepildumisaparadi. Veomootor on ees nagu harilikul autol, rootorite mootor aga tagumises otsas juhi taga. Rootorid koosnevad eesolevatest turbiinide

või tuulerataste taolistest lehvikutest, mis imevad (neelavad) eesoleva lume enda sisse kinnisse tsilindrisse ja suruvad selle suure kiirusega tagapool auto külgedel olevatesse neljakandilistesse torudesse, millede ülemisel küljel on augud, kust lumi välja paisatakse. Mida kiiremalt käivad rootorid ringi, seda suurem on rõhumine ja seda kaugemale pillutakse lumi. Lume lennukaugust on võimalik ka aukudes olevate klappide abil reguleerida. Seda ongi vaja, näiteks, külade kohal, kus majad lähedal. Veomootori ees jahutaja (radiaatori) peal on raudteeveduri korstna taoline trehter. Selle otstarve on sõiduajal sulatada lund jahutajasse, et selleks pole tarvis vett kaasas vedada. Tagumise mootori kummalgi pool on suured metallist paagid, kus asub bensiin mõlema mootori jaoks ning tarvilitised tööriistad.

Lumepildujatel, nii tugevad kui nad ongi, on siiski oma nõrkused. Paks lumi, mis hobustest keskteel kõvaks sõtkutud, takistab rootorite tööd ja masin tükib libisema kõrgelt ja kõvalt keskteelt tee servale pehmesse lumme. Et neid takistusi kõrvaldada, selleks oli vaja sahk, mis lumepilduja ees liikus ja kõva kesktee purustas.

Et mootorite tööd kergendada nii autosahkades kui ka lumepildujates, selleks alustatakse raskemates tingimustes tee puhastamist alati mägede pealt allapoole (vaata pilt 5.). Nii on võimalik saavutada suurem kiirus ja kiirus on peaasi.

Seniste kogemuste alusel on Shveitsi postivalitsus endistele lisaks käesolevaks aastaks tellinud ühe lumepilduja, kaks tiibadega sahk-autot, 42 sm lindiga ning kolme tagumise paari ratastega, neli autot kettidega reguleeritavate sahkadega, kümme omnibus-sahka reisijate veoks 35 sm laiuste lintidega, kolm omnibus-sahka, mis kahe paari tagumiste ratastega, kuid veolindita, ühe kolme tagumise teljega ja lindita omnibus-saha ja kolm kergeveoautot lumetööde jaoks.

Tellitud lumepilduja on varustatud 4-tsilindrilise 50-hobusejõulise „Hanomag“-mootoriga, mis teeb 900 tiiru minutis ja arendab 1. käigus kiirust 1,6 km, 2. käigus 4 km ja kolmandas 8,6 kilomeetrit. Rotorite jaoks on 62-hobusejõuline „Saurer“-mootor, mis annab rootorile 270 tiiru minutis. Veolindid on pealt rauast, seest pehmed. Terve masin täies varustuses kaalub 11 tonni.

Nagu näha, on Shveitsi valitsusel usku masinatesse teede lahtihoidmisel. Ja usku peabki olema, et St. Moritzi-Maloja, Maloja-Castasegna, Casaccia ja mitmed teised äärmiselt rasked teed hoida läbi talve lahti. Paiguti on teed 10% tõusuga (tõus 10 meetrit 100 meetri kohta) ja täis järske käänakuid. On ka



Pilt 5. Rotor-lumesahk sügavas lumes.

kohti, kus tee ligi kahe kilomeetri kõrgusel merepin-nast ja kus lumi kuni 4 m sügav. Ja kõrgetel kohta-del muutub see paks lumi kevade poole kõvaks kui jää, mis muidugi teeb puhastamise veelgi raskemaks.

Kulud sarnase töö juures on muidugi suured, kuid teid on vaja lahti hoida, sest muidu jääks post ja

transport seisma. Masinad, mida tarvitatakse teede lahtihoidmiseks, pole kaugeltki veel täiuslikud. Ikka veel katsetatakse. Ja mujalt ilmast pole shveitslastel paljugi enam õppida, isegi Ameerikast mitte. Nad ise on jõudnud sellel alal kaugemale kui teised rahvad, võivad isegi teistele eeskujuks olla.

Huvitavaid üksikasju maailma sõidukitest.

„Autole“ kirjutanud

TSIVIILINSENER JOACHIM FISCHER.

Kuna eelmise artikli pühendasime autosõidukite raa-midele ja liikumisabinõudele, on meil täna päeva-
korral uus omnibuste karosserii. Vaatamata sellele missugusest materjalist omnibus on valmistatud, on tema põhimõtteliselt terves maailmas üks ja sama vorm — kastivorm. Selle vormiga on aga ühendatud teata-vasti nurgasidemed, mida autosõit põrutab nii rängalt, et nad ruttu muutuvad kõlbmatuks.

Hiljuti on nüüd tuntud karosseriivabrik Rembrandt, Dalmenhorstis, tulnud mõttele lõplikult loobuda kasti-vormist ja sõidukitele anda toru- või trummikujuline vorm. Nii valmis n. n. *tubus-omnibus*, mis rahvusvaha-lisel autonäitusel Berliinis pandi esimest korda välja.

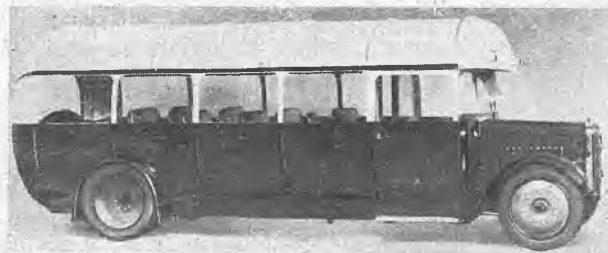
Tubus-omnibusel puuduvad nurgasidemed ja tema täiesti uuelaadilisel konstruktsioonil on järgmised pa-remused:

1. Kõik sidemed on ümmarguselt ehitatud ja see-tõttu on nendel kõige suurem vastupidavus.
 2. Kerge kandjate profileerimine.
 3. Kerge kaal võrreldes teiste rauast konstruk-t-sioonidega.
 4. Ohuvastupaneku vähenemine võrreldes kastiku-julise vormiga.
 5. Hea väljavaade ümmarguste akende kaudu.
 6. Suure koorma kandmise võimalus lael.
 7. Võimalus kergelt vahetada plekk-katet vigas-tuste puhul.
 8. Hea tuulutamine, sest tubus-omnibusel ei teki tuulepööriseid.
 9. Kerge kütmine.
- Kuivõrd need paremused vastavad tõele, näitab praktika.

See huvitav rauast ja terasest konstruktsioon ei ole veel kaugelt nii ilus, kui ta peaks olema. Ta muu-tub ilusamaks, kui mootor paigutatakse Ameerika om-nibusete eeskujul autokeresse.

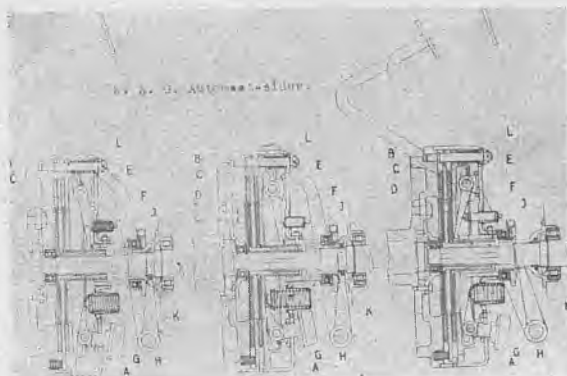
Autosõidu juures on käikude vahetamine siduri sisse- ja väljalülitamisel kaunis tülikas, missugune asja-olu on virgutanud konstruktoreid automaat-käigukasti või vähemalt *automaat-siduri* loomisele. Kõigi nende konstruktsioonide suureks paheks on aga nende keeru-line ehitus ja kallis hind. Hiljuti läks Berliinis „National Automobil Gesellschaft“ korda kõikide ülla-tuseks valmistada automaat-sidur, mis ehituse poolest on väga lihtne ja mida on võimalik kergesti juure ehi-tada N. A. G. sõidukitele. Auto käivitamine sünnib nii, et sidurile vajutamata on võimalik sisse lülida vabalt valitav käik ja gaasi andes ongi saavutatud sõiduki kohalt liikumine. Niisama lihtsalt sünnib sõiduki seis-mapanemine ainult pidurdamise teel, ilma siduri ja gaasi väljalülitamiseta. Pidades silmas, et automaat-siduri töötamine on pehme ja elastiline, võib sõidukile anda kohe otsekohene (viimane) käik. Selle automaat-siduri paremused on ilmsed. Pinnal, kus võib kohalt

ära sõita otsekohese käiguga, langeb siduri vajutamine ja käigu lülitamine üldse ära, sest käik võib olla lülita-tud sisse ka sõiduki ja töötava mootori juures. Edasi võimaldab see sidur ka sõitu vabakäiguga, s. o. kerge vajutuse tagajärjel siduri pedaalile vabaneb sidur ja sõiduk sõidab vabalt. Ainult gaasi andmisest jätkub, et luua jälle side mootori ja käigukasti vahel. Sidur (joon. 2) koosneb: väliskestast A, lamellidest B ja C, vaheseibist D, surverõngast E, väljalülitus-kangidest F, nurkkangidest G, vihikestest H, tasakaalustaja vedrudest I ja K ja sidurvedrudest L. Sidur töötab järgmiselt: seisva sõiduki juures võtavad tasakaalus-tusvedrud I vastu sidurvedrude L surve, mistõttu si-dur on vabas seisakus ja sisse võib lülida vabalt va-litav käik. Mootori tiirude arvu kasvamisega (gaasi andes) ületavad vihikesed H (tsentrifugaaljõu mõjul) tasakaalustaja vedrude I surve ja sidurvedrud L as-tuvad tegevusesse, millele järgneb ka siduri ühendus ja sõiduk hakkab liikuma siduri pedaalil kasutamata. Käikude vahetamine sünnib samuti nagu sõidukitel nor-maal siduritega, s. o. pedaalil abil sisse- ja väljalüli-misega.



Pilt 1. Tubus-omnibus.

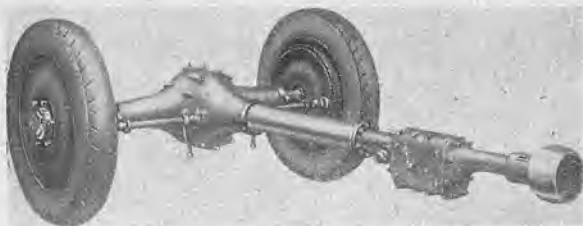
Üksikutes maailma uuemates ja paremates auto-des leiame meie n. n. kiirkäigukaste. Selle otstarbest saab aru ainult siis, kui endale lühidalt ette kujutada ajakohase auto omapärasust. Tänapäeva auto peab olema mürata, vaikne, elastiline ja kiire, mille saavuta-mine on õige raske ka esimese klassi mootorite juures. Normaalsel mootorite ja käigukastide juures on mürata ehk vähemalt võimalikult vähesel määral töötamine võimalik ainult teatud mootori tiirude arvu juures. Kõik, ka õige vaikselt töötavad Ameerika mootorid hak-kavad sünnitama müra niipea, kui tõstame nende tiirude arvu. Sõiduki elastilisust, mille mootor töötab ma-dalate tiirudega, on võimalik saavutada ainult siis, kui ka otsekohese käigu juures on olemas veel küllaldane ülekande. Siis kaob ära alaline käikude vahetamine ja seda nõutaksegi ajakohaselt autolt. Kui nüüd tuleb suurendada sõiduki kiirust, peab tõstma suure tagu-mise telje ülekande juures mootori tiirude arvu, millele järgneb ka müra, mis on eriti ebamugav kinnistes au-todes. Kiir-käigukasti siht on sõidukile sama elastili-



Pilt 2. N. A. G. Automaat-sidur.

suse juures (s. o. tagumiste telgede suure ülekande juures) anda suur kiirus ilma mootori tiirude arvu tõstmiseta, s. t. kiir-käigukasti juures on ülekande tiirude arvu suurenemisega, kuna aga normaal käigukastide juures esile tuleb vastupidine nähtus.

Näiteks, uue Maybachi konstruktsiooni järgi valmistatud sõidukil teeb mootor, sõites viimase käiguga 85 km tunnikiruse juures, 2400 tiiru minutis. Pärast kiirkäigu sisselülämist peab mootor tegema ainult 1500 tiiru minutis, et alal hoida sama kiirust. 2400 tiiru

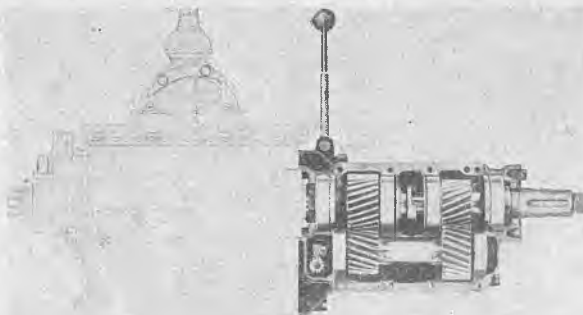


Pilt 3. Maybachi kiirkäigukast on asetatud kardaanitorusse.

juures sama käiguga on aga sõiduki kiirus juba 130—140 km tunnis. Arusaadav, et mootori võime kiir-käigukastiga sõiduki juures peah olema küllalt suur, et see saaks töötada korralikult ka madala tiirude arvu juures.

Seega leiab kiir-käigukast tarvitamist peajasjalikult raskete sõidukite ja omnibuste juures. Hiljuti valmistati kaks väga head konstruktsiooni, üks Graham-Paige'i ja teine Maybachi poolt.

Graham-Paige'i sõiduki juures on kiirkäigu osa asetatud hariliku kolmekäiguga käigukasti ja nimelt mürata töötavate, sisemise lülitusega hammasrataste tarvitusele võtmisega. Kogu see sissesead on veidi keeru-

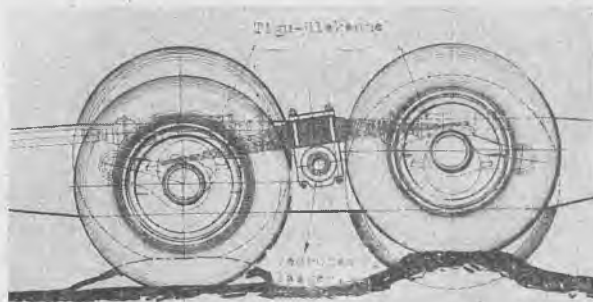


Pilt 4. Maybachi kiirkäigukast. Läbilõige.

line ja loomulikult, kuigi see käigukast töötab hästi, on siin siiski käikude ja siduri lülimine vajalik. See sõiduk omab püsiva mootori tiirude arvu juures järgmised kiirused:

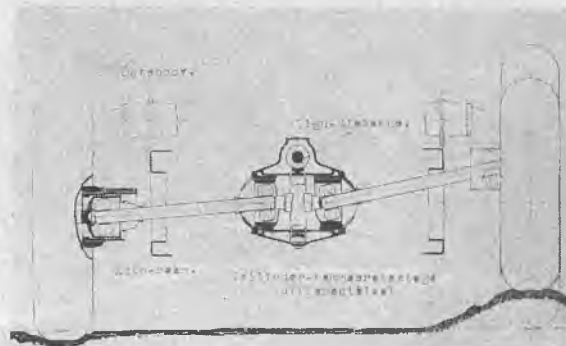
Kiirkäigu ülekandega:	Kolme käigu ülekandega:
50 km/tunnis vastab	38,5 km/tunnis
65 " "	49 " "
80 " "	61 " "
95 " "	71 " "

Maybach on konstrueerinud kiir-käigukasti, mida võib asetada hiljem ka sõidukile kas normaal käigukasti või kardaanvõlli külge, nagu see on näha pilt nr. 3.



Pilt 5. Hansa-Lloyd kolmeteljelise auto mõlemad tagumised teljed aetakse teo abil ümber.

Selle peaparemus seisab selles, et teda saab kergesti ja ruttu sisse lülida, mis on saavutatud omapärase lülitusmehhanismiga. Kiir-käigukasti lülituse kang ei mõju otsekohe käigukastis olevale hammassidurile, vaid pingutab vahele asetatud vedru. Sidur jääb esialgu normaal seisukorda, s. o. otsekohe käiguga ühendusse, sest vedrul ei ole jõudu lahutada surve all olevat sidurit. Silmapilgul, mil gaasi juurevoolu sulgemise tõttu langeb mootori tiirude arv, alaneb ka surve



Pilt 6. Öötstelgede ehitus pilt 5 kujutatud auto juures. Mõlemal poolteljel on kaks kardaanühendust. Nii on saavutatud mõlema ratta täiesti püstloodis liikumine raami lüüstude vahel, mis telgi raamiga liukvalt ühendavad.

ja hammassiduri osad lähevad lahku; pinge all oleva vedru surve mõjul ühineb siduri hammas kiirkäigu siduri vastashambaga. See sünnib hetkel, mil mõlemad pooled omavad ühesuguse tiirude arvu. Tegelikult sünnib see lülitus väga kiiresti, peaaegu tähelepanematult. Korralik lülitamine on saavutatud lülitushamba erilise kuju ja kallakuse tõttu.

Olles kaasa teinud proovisõidu mitmesuguste kiirustega kuni 120 km tunnis, võin kinnitada, et ümberlülitamist sõidu ajal ei olegi peaaegu märgata. Kiir-käi-

gukasti tegevusse astumist on tunda vaid sellest, et mootor hakkab töötama, ilma et seeläbi langeks sõiduki kiirus, vähema tiirude arvuga ja peaaegu täiesti igasuguse kahinata. Lülides tagasi otsekohesele käigule, peab aga gaasi andmisega suurendama mootori tiirude arvu.

Sellel kiir-käigukastil on väga hea kasukraad — ligi 97%.

Lõpuks olgu veel tähendatud eelmise artikli täienduseks, et liikuvaid telgesid kasutatakse nüüd ka kolmeteljeliste sõidukite juures. Nii on nüüd paljud saksa ja teised välismaa mudelid, näit. Hansa-Lloyd'i, Krupp'i ja N. A. G. omad varustatud kahe liikuva poolteljega. Nii saavutatakse (Pilt 5 ja 6) rahulik liikumine auklikul teel, mis on eriti tähtis omnibustele, kuna liikuvate rataste korral on võimalik sõidukile ehitada täiuslikult töötav vedrusüsteem.

Avalik autode registreerimine Itaalias.

Valerio Marangoni, Itaalia maksude ja riigimaade peadirektor.

V. üleilmisel autoliikumise kongressil Roomas 29. sept. 1928. a. ettekantud referaat.

Autode müük krediidi peale on päevakorra leitud kindlustuse probleemi, mis Itaalias omapäraselt lahendati ja seepärast väärt on, et sellega tutvuneda. Autode elav müük sundis kaupmehi seadusi nii painutama, et nad oma nõudmistes kindlamad oleksid kui teised võlausaldajad, kellele seadus nii-kui-nii juba pakkus terve võlgniku varanduse nende nõudmistele katmiseks.

Probleem seisib selles, et müüdü auto pidi võla tagasimaksu garanteerima.

Pantimisest oli vähe ja nii töötati aegamööda müügileping välja, mille järele müüja jättis enesele müüdü asja omandamise õiguse, nii et mittemaksmise korral võlausaldaja müüdü asja võis tagasi nõuda.

See süsteem oli puudulik, sest, esiteks, võlausaldaja omanduse õigus ei olnud avalikult kaitstud ja seepärast ei olnud kolmas isik, kes esimese ostja käest sõiduki ostis, küllalt garanteeritud esimese müüja nõudmistele vastu; teiseks, ostja võis sõidukit rikkuda, sõites temaga ja nii kahju sünnitada oma võlausaldajale.

Avalikkuse moment kõrvaldas mõlemad puudused; kolmas isik ei saanud enam ennast kaitsta, et ta sõiduki heal usul (bona fide) oli ostnud ja esimene ostja vastutas nüüd täielikult autosõidukite vigastamise eest.

Niisugune seadus ei tähenda aga muud kui esimest sammu selle institutsiooni arenemisel.

Kui võrdleme seisukorda Rooma ajalooa, siis oleks see samm antiik-rooma seadusandluses pignus opposit, mis võimaldas instrumentide või teiste tarviliste esemete laenamist, ilma et võlausaldaja kaotaks omandamise õiguse.

Et autosõidukite müümist kergendada, andis Itaalia seaduseandja rea seadusi välja, mis arenemise staadiumist lähevad üle ja täitsa küpse institutsiooni pakuvad.

Need uued korraldused on:

- a. Võlausaldajal on eesõigus asja peale teiste võlausaldajate keskel (privileège).
- b. Võlausaldajal on võimaldatud tagasinõudmise õigus igalt isikult.
- c. Lihtsustavad tagasinõudmise protseduuri.

Tehniliselt lahendati seda probleemi liikumata varanduste eeskujul üleskirjutamise ehk transkriptsiooni abil, nagu see juba kord õhulaevanduse alal sündis. Igas provintsi linnas on registreerimisbüroo, mille juhatus on usaldatud Itaalia peaautoklubile R. A. C. I., kes peab registreerima avalikke ülestähendusi. Juhetimisel põhjal registreeritakse kõik automobiilid ja kes on automobiili lõpulikult ostnud, kantakse omaniku nime sisse.

Kui autoomanikul on mingisugused võlad, siis kantakse need raamatusse, nii et igaüks võib teateid saada. See sissekirjutamine on sunduslik, sest enne ei saa ostja autoomanikuks.

Selle järele, kuidas makstakse võlga, vabaneb auto oma kohustustest ja viimaks, kui registreerimisbüroo annab viimase kviitungi, osutub ostja peremeheks.

Kõik kuritahtlised sõidukite vigastamised on kriminaalseadustiku järgi karistatavad ja võlausaldaja võib kohe tarbekorral sõiduki sekvestreerida ja avalikul teel ära müüa.

Need abinõud viidi läbi Itaalias Volpi di Misurata abil ja peab tähendama, et Itaalia oma majandusliku struktuuri kaudu on teistsugune kui Põhja-Ameerika.

Kuigi tähtajalised maksud virgutavad produktsiooni ja loovad tööd töölistele, ei olnud see moment seaduse projekti läbiviimisel otsustav. Esimene sõna oli sel projektil areneval Itaalia autotööstusel, mis kõige esmalt kaitsti.

See privilegeeritud krediidi vorm andis häid tagajärgi ja kirjeldatud omaduste tõttu kindlustas täitsa võlausaldaja seisukoha.

28. oktoobril 1927. avati Itaalias esimene registreerimisbüroo. Selle ametnikud määratakse prokuröri nõusolekul Automobile Club Royal Italien'i poolt, kes tsiviilkorras vastutab nende eest. Nende ametnikkude kohused on samad, mis teistelgi krepostijaoskondade ametnikkudel.

Teenistuse algusest kuni 31. juulini 1928. a. kanti sisse 243.651 esimest kannet, 32.634 transferti ja kustutati maha 13.165 sissekandmist.

Tuleb veel juure lisada, et immatrikulatsioon prefektuurides kestab Itaalias edasi, aga juriidilise seisukorra ja omanduse õiguse kindlakstegemine on usaldatud registreerimisbüroodele. Kuni seniajani oli Itaalia seadustikus selles mõttes tühjus, mis alles nüüd täideti.

Sellel institutsioonil on ka teised head küljed. Tema on autoasjanduse statistika keskkohaks. Büroo direktor kogub kõik provintsidest tulevad andmed ja paigutab need teatava süsteemi kohaselt. See töö on üldiselt tunnustatud Itaalia autotööstuse poolt ja isegi riik pöörab sageli tähendatud büroo poole järelepärimistega.

Kirjeldatud printsiipide lihtsus ja selgus on teinud need populaarseks terve Itaalia autosportlaste keskel. Formaalsused on lihtsad ja arusaadavad. Maksud madalad.

See artikkel näitab, et fastsiitlik Itaalia arendab oma autoasjandust ja viib ta tasapinnale, mis tema vääriks.

Spordilennukite ehitamisest Eestis.

Mis meil senini tehtud sel alal.

Kui lehitseme välismaa lennuspordi ajakirju, siis näeme, et välismaal tehakse sel alal hiigla palju tööd. Lennuspordi õhutamiseks on asutatud terve rida klubisid ja seltse, millede ülesandeks pole üksinda kõneõhtute või loengute pidamine sel alal, vaid ka tege-
likkude sammude astumine spordilennukite ehitamiseks. Eriti suuri edusamme on tehtud Saksamaal ja Prantsusmaal, kus spordilennu tähtsamateks tegelasteks on tehnika ülikoolide õppejõud ja üliõpilased. Isegi niikaugele on jõutud, et mootorita lennukite (purjelennukite-plaanerite) juhtimise õpetamiseks erilised koolid on asutatud, kus lõpetajatele antakse purjelennukite (plaanerite) juhi kutse.

Juhi kutse saamiseks on igalpool ise tingimused. Nii, näiteks, Saksamaal peab isik, kes tahab purjelennuki juhi kutset omada, katsel 30 sekundit ehk 300 mtr. lendama, tehes sealjuures sileda maandumise.

Eriti Saksamaal on tehtud purjelennu alal edusamme. Nii püsis hr. Schulz oma ühepinnalise purjelennukiga (plaaneriga) „Cöthen“ õhus tervelt 9 tundi 21 minutit.

Peale maa-purjelennukite on häid tagajärgi saavutatud ka vee-purjelennukitega. Tõustes 930 meetri kõrgusele, laugles lendur mootorita lennukiga 6 kilomeetrit.

Mis siis meil Eestis on tehtud sel alal? Mitte midagi nimetamisväärset!...

4—5 aastat tagasi asutati küll Tallinnas purjelennu selts, kuid nähtavasti pole jõutud asutamisest kaugemale. Ka pole võtnud meie tehnikumi üliõpilased sel alal oma välismaa kaasvõitlejaid eeskujuks. On asutatud tehnikumi juure küll rida korporatsioone, kuid uuema aja tehnika võsu, lennuk, pole suutnud nende huvi äratada.

Kuid siiski on teinud ka meil üksikud isikud sel alal tööd.

Mootorita lennukite (purjelennukite) ehitamise alal on üldiselt tuntud venelane hr. L., kes ehitas esimese purjelennuki. Oma esimese lennuki (pilt nr. 1.) ehitas hr. L. Lasnamäe aerodroomil (1922.—1924. a.), kus ta mõtteosalisi leidis ja kus temale kasutada anti hukkunud lennukite kõlbmatuid osi. Huvi lennuasjanduse vastu oli niivõrd suur, et hr. L. käis peaaegu igapäev jalgsi Lasnamäe aerodroomil (6—7 km.).

Tema lennuk oli ehitatud puust ning riidega kaetud. Harilikust lennukist läks ta sellepoolest lahku, et tal puudus mootor ja maandumisseadis (tellik). Ka ei istunud juht lennukis, vaid lamas kõhuli lennuki

sees. Stardi ja maandumise ajal täitsid rataste (telliku) aset jalad. Kui lennukil õhkutõusmiseks vajalik kiirus käes on, tõmbab juht jalad lennukisse ja kasutades tõusvaid õhuvoolusid, hakkab õhus lauglema ehk nagu veel öeldakse — planeerima, millest ka tulnud purjelennuki nimi — plaaner.

Juhtimisorganid olid sama põhimõttega nagu mootoriga lennukil.

Lasnamäe aerodroomil tegi hr. L. rea katseid, kuid angaaridest kõrgemale ei saanud mittekohase maastiku tõttu. Paremate tagajärgede saamiseks viis hr. L. oma lennuki Ülemistejärve juure, kus uuesti tegi katsetega algust. Ühel ebaõnnestunud katsel sai aga lennuk tublisti vigastada, konstruktoril kadus ka usk oma esimesse lennukisse, mispärast ka enam ei asunud selle kordaseadmisele, vaid hakkas valmistama uue lennuki plaane. Pilt nr. 1. kujutab hr. L.-i oma purjelennukiga Ülemistejärve juures enne katset.

Teise lennuki ehitamisele asus hr. L. suure hooga. Peaaegu igapäev võis teda „Aeronaudi“ angaaris aseldamas näha.

Kuid seekord asus hr. L. hoopis teisele põhimõttele. Teisel lennukil polnud midagi ühist eelmisega. Seekord võttis hr. L. eeskujuks linnu oma liikuvate tiibadega (Pilt 2.).

Ja ehitaski peaaegu täpse koopia linnu lennuorganitest (tiivad, saba jne.). Ehitamisel oli hr. L.-l kasutada kinofilmi ülesvõtted linnu lennust, missuguseid ta üksikasjaliselt uuris. Tiibade rood olid valmistatud puust, kuna „suled“ puust ja linnusulgedest. Juhi jaoks oli tiibade vahele tehtud riidest kest, kuna õhkutõusmisel juht jalad, nagu esimeselgi lennukil, „linnu“ alla tõmbas. Tiibadele andis juht käte abil linnu tiibade sarnase liikumise.

Viimase „lennuki“ ehitamisel leidis hr. L. palju vastuvaidelejad, kuid energilist konstruktorit oli raske heidutada.

Et tiivad kandejõudu annavad, tõendas ta seega, et kaalule asudes tiibadega liigutusi tegi, mistõttu tema enda raskus vähenema pidi. Tõesti, raskus vähenes, kuid õhku hr. L. oma „lennukiga“ ei tõusnud. Ka selle „lennuki“ lõplik ehitus jäi pooleli ja nagu kuulda, töötab hr. L. uue spordi-lennuki kallal.

See on ka kõik, mis on tehtud meil Eestis mootorita lennukite alal.

Peale ülnimetatute on Eestis püütud ehitada spordilennukeid väikemootoriga.



Pilt 1. H-ra L-i esimene purjelennuk aastal 1923.



Pilt 2. H-ra L-i teine purjelennuk aastal 1926.

Nii töötab juba kauemat aega oma spordilennuki kallal ins. V. Tallinnas. Tema spordilennuk läheb harilikust mootoriga lennukist sellepoolest lahku, et lennukit ei pane liikuma mootori poolt ringiaetav propeller, vaid mootor paneb erilise seadise abil lennuki tiivad liiklema, missugused omakorda lennuki panevad liikuma. Tiibadele on antud linnutiiva kuju, kuid ehitatud hariliku lennuki tiiva põhimõttel (ribidega ja riidega kaetud). Tiib on eriliste šarneeride abil keskelt kui ka kere külge kinnituskohal liikmega tehtud, nii et üleslöögi juures tiib kokku tõmbub, kuna allalöögi juures lahti läheb (pikuti). Pöördetüüri lennukil ei ole. Kui lennuk tahab pöörduda, annab juht erilise seadise abil ühe tiivaga kaks korda rohkem lööke, mille järele lennuk pöörlema hakkab. Lendur on selles lennukis samas asendis nagu hr. L-i purjelennukiski, kuid ins. V. lennukil on maandumisseadis (tellik) ratastel nagu harilikul lennukil. Lennuki kere ehitus on hariliku lennuki kere taoline. Mootoriks võib kasutada 1—1,5 HP jalgratta abimootorit.

Insener V.-l on mudel valmis, kuid lennuki ehitamiseks puudub kapital. Kui insener V. pääseb neist raskustest üle, siis võib loota, et lennutehnika rikastub uue saavutusega...

Peale ins. V. on väikemootoriga spordilennukite ehitamisest aktiivselt osa võtnud sõjaväelendur kapten M. Juba 1926. aasta suvel lennupidustustel Lasnamäe aerodroomil demonstreeriti kapten M.-i spordilennukit, varustatud mootorratta „Harley-Davidsoni“ mootoriga.

Spordilennuk on tervikuna kpt. M. Joonistuste järelle, suuremalt osalt ka ta enda poolt, valmistatud üleni puust — riidega kaetud. Harilikust lennukist erineb ainult oma kerge ehitusviisi poolest. Nimetatud lennuk kuulub ühepinnaliste hulka.

Möödunud kuul tegi leitnant S. nimetatud lennukiga esimese pikema lennu, kusjuures saavutas kiiruse kuni 80 km. tunnis. Ainsaks paheks lennuki juures oli asjaolu, et lennuk hästi kõrgust ei võtnud.

Nii siis juhtus ka, et kui leitnant S. Lasnamäelt alla ranna kohale lendas, ta enam niipalju kõrgust ei saanud võtta, et üle Lasnamäe ääre lennata ja tal tuli maanduda „Kajaka“ juures. Tehes tiirusid Lasnamäe aerodroomi ümber, lendas leitnant S. üle 15 km. ära.

Praegu teeb kapten M. oma lennuki juures vastavaid parandusi, et siis jälle katselende teha.

Praegusel ajal, mil lennutehnika teeb määratud edusamme ja meie, nagu öeldakse, lennuasjanduse tähe all elame, ei ole loomulik nähtus, et asjaarmastajaid lennuspordi alal on nii vähe ja spordilennukite ehitusi ainult elukutselised lendurid teostavad. Siin peaksid eeskätt asjast kinni haarama tehnikumi üliõpilased kui ka tehnika gümnaasiumide ja tööstuskoolide õpilased ja õppejõud, iga kooli juure vastava organisatsiooni loomisega, nagu see Saksamaal, Prantsusmaal ja osaliselt ka Inglismaal läbi viidud.

Alguses võiksid abiks olla ka elukutselised lendurid, kes sellest kunagi ei loobu.

Jalakäija osa autoõnnetustes.

Mitte igakord ei või süüdistada autojuhti.

„See on alati jalakäija, kes enese eest ei hoolitse. Inimesed astuvad kõnniteelt tänavale ja siis leiavad end kesket teed otse auto ees.“ — Nii lausus hiljuti koroner (surmapõhjuste uurija) Ingleby Oddie. Tal tuleb selgitada oma kodulinnas Lambeth'is (Inglismaal) isegi 3—4 korda nädalas auto alla jäänud jalakäijate surmapõhjusti. Nagu näha, on hoolimatu jalakäija alati enda surmas süüdi.

Nii seal. Egas meilgi teisiti pole. Meilgi ollakse enda vastu hoolimatud. Astutakse igal ajal ja igalpool, nii kuidas tuju tuleb ja meele vilksatab, kõnniteelt kesktänavale ja — siis leitakse nii tihtigi muljutud laip auto alt. Auto pole nimelt ja ainult suurepärase veo- ja sõiduriist, vaid ühtlasi ka kohutav tapariist. Viimane muidugi ainult siis, kui selle ette uisapäisa joostakse. Ja seda peaks iga kodanik teadma, seda ei tohiks ükski jalakäija unustada. Harilikult kirutakse kanu, hanesid, lambaid ja teisi koduloomi, kes nii rumalad, et otse auto ette tormavad. Kuid inimest, kes sama rumal, ei siuna keegi. On ta jäänud auto alla, saanud vigastusi või surma, siis avaldatakse talle või ta omastele kaastundmust ja ajakirjandus — tihti ka politsei ja kohtunik — süüdistavad autojuhti. Viimane on alati süüdi. Ta on mõrtsukas. Ja kuigi ta just otsekoheselt seda pole ja kuigi teda seaduse järgi õnnetuses süüdistada ei saa, siiski ta olevat olnud „ettevaatamatu“. Vähemalt toonitatakse seda igal parajal juhul.

Ja mis on selle tagajärg?

Rahvas loeb ajalehti, kus kirjeldatakse autoõnnetusi võimalikult karjuvates värvides ja peaaegu alati autojuhti süüdistades, rahvas saab kuulda ka kohtuotsustest, millega autojuhti karistatud inimesest ülesõit-

mise eest, rahvas näeb ka linnatänavail alati politseinikke autosid peatamas ja nende numbraid üles kirjutamas ning rahva seas tekib arvamine, et tänav on ainult jalakäija jaoks ja autojuht on paratamata kurikalduvustega olevus, isik, kes kihutab mööda tänavaid otssides, keda jälle oma autoga võiks surmata või vigastada. Rahvale kasvatatakse niisugune arvamine ja seaduste ja määruste andjad ning kohtunikud fikseerivad seda oma sõidumäärustes ja otsustes. Ja mida karmimad need määrused ja kohtuotsused, seda rohkem leiab ajakirjandus põhjust pasundada „autoterrorist“. Järk-järgult muutuvad määrused ja karistused karmimaks ja samas tempos kasvab autoõnnetuste arv ning — ajakirjandus „peab ajaga sammu“, s. o. sõimab seda rohkem autojuhte. Üks mõjutab teise peale ja lõppu sellel rumalusel polegi näha. Keegi ei pane tähele, et veeretades süü autoga üleajamises igakord autojuhi peale, kasvatatakse hoolimatuks kõiki jalakäijaid ja seega otsekoheselt aidatakse kaasa õnnetuste arvu suurenemisele.

Sellise tegevuse vili pole ainult hoolimatus tänaval liikudes, vaid isegi valearvamine, et tänavad ja teed on ainult jalakäijate päralt — voorimehed, trammid ja autod, eriti just autod, on paratamata pahe, mida sallitakse seepärast, et ilma nendeta ei saada läbi. Jalakäijal on aga nende kõikide liikumisvahendite kõrval eesõigus. Seda kinnitavad ka liikumismäärused. Meil ei leidu nendes sõnagi, mis piiraks jalakäija eesõigusi. Küllalt aga paragrahve, mis, näiteks autoga liikuja, tegevusvabadust ja õigusi kitsendavad. Jalakäijal on õigus igal tänaval ning teel ja igal kohal, kus ta heaks arvab, kõnniteelt ja teeäärelt kesket teed ja tänavat hüpata ja isegi sinna seisma jääda. Pole kuulda olnud,

et keegi oleks võetud niisuguse tegevuse pärast vastutusele. Isegi siis, kui kaks-kolm niisugust eesõigustatud kodanikku jäävad kesktänaval pikemaks ajaks oma eraasju jutustama. Meil on Tallinnas terveid tänavaid (näiteks Harju ja Viru ning osalt ka Nunne), mis õhtuti jalakäijate poolt täielikult okupeeritakse, ilma et korralvur sõrmegi tõstaks. Tal polegi seaduslikku põhjust selleks, sest pole ühtki määrust, mis piiraks jalgsi liikuva kodaniku eesõigusi.

Auto alla jäämise põhjuseks ei ole siiski nii palju kesktänaval seismine ja jalutamine, kui järsk kõnniteelt lahkumine ja hoolimatu üle tänavamine. Kesktänaval seisjaid ja jalutajaid näeb autojuht eemalt ja seetõttu võib ta aegsasti kõrvale keerata ehk seisma jääda. Teisiti on aga lugu siis, kui keegi äkitselt hüppab kõnniteelt ta auto ette. Hoiatada, pöörata kõrvale või seisma jääda on hilja ja — „jälle vigastas auto inimese!“, loeme järgmisel päeval ajalehtedest. Seal on ka vana laul „pööraselt kihutamises“, „hoolimatusest inimesu vastu“ ja „ettevaatamatusest auto juhtimisel“ — terve „autoterror“ täielikult „paljastatuna“ ja süüdlane-autojuht ridade vahele pooduna. Jalakäija, kes enese auto ette hüppamisega vigastas, on muidugi süütu nagu vastsündinud laps.

Autoõnnetuste statistika välismailt näitab, et suurim osa auto allajäänutest on lapsed ja vanad raugad. Vist on see meilgi nii. Ja arusaadavalt. Lapsed oma energia külluses ja vallatuses ei malda vaadata, kas tänaval hädahoht lähenemas ja kuigi on, siis usuvad oma väledusse ja kargavad veel viimasel minutil üle tänavaga — otse auto ette. Vanad inimesed pole veel harjunud autodega, nad ei saa aru auto kiirusest ega enese kohmakusest üle tänavamine. Tihti on nende allajäämise põhjuseks ka puudulik kuulmine ja nägemine või mõni kolmas asjaolu.

Et autode ette ja alla tormavad ka täiesti vaimliste ja füüsiliste võimetega inimesed, siis võime seletada seda ainult jalakäijate hoolimatuse, valearvamiste

ja distsiplineerimatusega. Ei ole ka meil tehtud midagi selleks, et õpetada rahvast tänaval liikuma. Meil õpetatakse noori nii koolis kui ka kaitseväes kodumaad kaitsma, kuid kellelegi pole tulnud meele õpetada rahvale liikumiskultuuri. Ja nii kerge kui see oleks: *koolides ohverdada selleks mõni tund aastas iga klassi kohta, korraldada avalikke kõnekoosolekuid küsimuse selgitamiseks, panna hädahohtlikumatele kohtadele teedel ja tänavatel hoiatusi ja valgustada küsmust ajakirjanduses.* Nii tehakse välismail. Seal on isegi suured organisatsioonid, mis rahvale liikumiskunsti õpetavad ja õnnetuste eest hoiatavad. Seda kõike on hädasti vaja ka meil teha. Peame kasvatama oma rahvast, distsiplineerima teda ka tänavatel liikumisel. Seda nõuab ikka suurenev autode liikumine ja — nende kümnete, võib olla isegi sadade inimeste tervis ja elu, kes meil jäävad iga aasta oma hoolimatuse ja rumaluse tõttu autode alla.

Muidugi ei taha meie siin väita, et vahest ka autojuht inimese pealesõitmisel pole süüdi. On ka hoolimatuid, vilumatuid ja otsustamisvõimetuid autojuhte. Tihti on viin ka autoõnnetuses süüdi. Kuid süüdistada *alati ja igas õnnetuses* automobilisti, on ikkagi liig. Raudteeveduri ja trammi juhti ei peeta vastutavaks siis, kui keegi äkitselt nendest juhitud liikumisvahendi ette tormab ning vigastusi või surma saab. Ja ometigi on nende eest rahvast hoiatatud, raudteede ülekäikudel isegi vahid olemas. Milleks siis autojuht on niisugusesse õigusteta seisukorda asetatud — *linnapriiks kuulutatud?*

Käesolevas kirjutises puudutatud küsimus peaks tulema küll laiemalt kõne alla. Selleks oleme sellest kirjutanud. Meil peaks välismaade eeskujul ka tekkima organisatsioon, mis hoolitseks inimesu ja tervise eest ja esijoones õpetaks meie jalakäijatele liikumiskultuuri. Ütleme meelega jalakäijatele, sest automobilistidele õpetavad seda juba liigagi karmilt linnaisad, politsei ja kohtunikud. Aeg on ka rahvast teedel ja tänavatel kõndima õpetada.

Mootori küünalde valik.

Dipl. ins. P. Barth.

Kõigile automobilistidele on hästi teada, kuid võrd küünalde rikkimine takistab mootori töötamist ja mõnikord paneb isegi selle seisma. Niisugustel juhtudel harilikult kas küünal puhastatakse, ilma rikkimineku põhjuste lähema selgitamiseta, või jälle vahetatakse uute vastu. Reis läheb edasi, kuid mõne aja pärast jääb mootor jällegi seisma. Kui enim võis mootori seismajäämist seletada küünalde vanadusega, mis on aga siis põhjuseks mootori seismajäämisel uute küünalde tarvitamisel?

Harva on küünalde rikkimineku põhjuseks küünalde halb konstruktsioon, materjal või väljatöötamine. Enamasti on süüdi autojuht ise. Küünalde ostmisel hoolitses ta ainult selle eest, et küünalde läbimõõt vastaks mootorile, jättes tähele panemata aga tüüpi. Küünal võib olla oma omadustelt kõige parem, kuid mittevastavas mootoris annab ta halbu tagajärgi. Küünalde ostmisel tuleb aga tähele panna ka tüüpi. Näiteks valmistab firma Bosch Saksamaal ainult 18 mm diameetritele 12 tüüpi küünalaid ja umbes samapalju tüüpe on sellel firmal Ameerika masinate jaoks. Enne küünalde valiku seletamise juure asumist nimetame, et küünla pealekravitava osa pikkus peab vastama õna-

rile, kuhu teda kruvitakse. Niisugust küünalt näeme joonisel 1. Joon. nr. 2. on küünla pealekravitav osa liig lühike ja ta madal seisukoht kutsub esile hiljaksjäämise süütamise ja moodustab koha gaaside ja jäätiste kogunemiseks, mis halvab mootori tööd ja paneb isegi ta seisma. Joonis. nr. 3 on küünla pealekravitav osa liig pikk, mis pärast küünal läheb liig kuumaks ja süütamine sünnib ebakindlalt. Lõpuks ei ole küünla jahutamise sarnasel juhul rahuldav, mille juures hiljem peatume.

Küünal läheb töötamisel kuumaks teatava temperatuurini, mis vastab tasakaalule soojuse vahel, mis ühelt poolt tekib küünla plahvatamisest ja gaasist, mis küünalt jahutab ja teiselt poolt soojusest, mis tema keha kaudu juhitakse tsilindriseintele ja välisele õhule.

Kui elektrodide ja isolaatorite kuumus on jõudnud 500° C, siis töötab mootor veel normaalselt. Kui aga temperatuur veel tõuseb, siis võib juhtuda, et süütamine sünnib imemise ajal ja plahvatused löövad karburaatorisse. Ka suur tiirude arv tõstab küünalde soojust. Mitte vähema tähtsusega pole kõrge kompressioon ja viimaks küünalde jahtumine. Eelpooltoodud arvesse võttes tuleb küünalid valida vastavalt tempera-

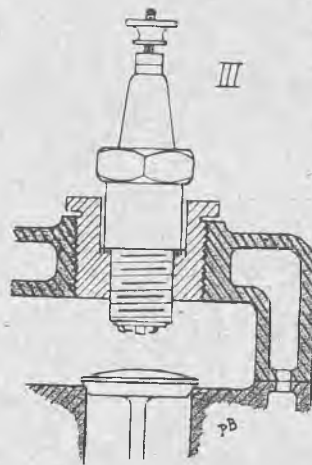
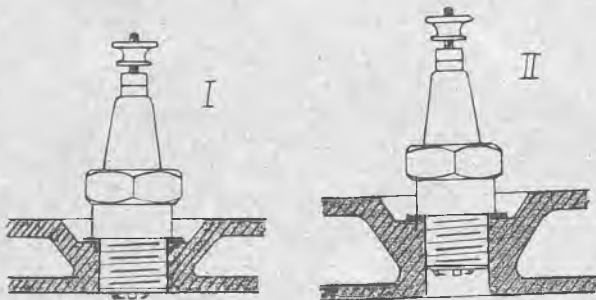
tuurile, mille juures neil töötada tuleb. Teiste sõnades ei ole olemas universaalküünalt, mis oleks kõlblik kõikidele mootoritüüpidele, vaid iga kord tuleb arvesse võtta kõiki tingimusi, mille juures küünal tuleb töötada.

Hästijahutaval mootoril, väikeste tiirude arvu ja madala kompressiooniga, tõuseb küünla keha temperatuur kuni $100^{\circ}C$. Sarnane küünal nimetatakse madala temperatuuri ehk C küünlaks. Et saavutada enesepuhastamise temperatuuri, püütakse, et küünal imeks rohkem soojust. Seda saavutatakse iseärase ehitusviisiga. Keskmise osa paisub, elektroodid on pealekravitavast osast üle, isolaatoril on suurem mass, avangu diameeter alumisel osal on suurem.

Suure tiirude arvuga, suure kompressiooniga ja mitterahuldava jahutamisega mootori juures kuumeneb küünla keha kuni $350^{\circ}C$. Sarnasel juhul on vaja kõrge temperatuuriga küünalt. Arvesse võttes, et tema poolt vastuvõetav soojus on mõnikord üleliigne, siis tuleb see üleliigne soojus kõrvaldada, vastasel korral tekivad üleliigsed plahvatused. Sarnase ehitusega küünalde jaoks on tarvis peaaegu õhuke vars, elektroodid peavad olema avause sees, mis aga peab olema väga väike, isolaatoril on väike mass, küünla keha seinad on paksud ja pealekravitav osa on väga pikk. Mootorrataste ja võidusõiduautode jaoks tarvitatakse küünlaid, mis on varustatud välisservadega.

Nii tuleb küünlaid valida mootorite tüüpide järgi. Madala temperatuuri küünal, kui teda tarvitada suure tiirude arvuga ja kõrge kompressiooniga mootorite juures, plahvatab enneaegu elektroodide ülekuumenemise tõttu. Kõrge temperatuuri küünal aga, kui teda tarvitada väikese käiguga ja madala kompressiooniga mootori juures, läheb liig ruttu mustaks, sest elektroodid ja isolaatorid ei lähe küllalt soojaks.

Küünalde valikul mängib suurt osa jahutamise tin-



gimused. Näit. 1. ja 2. joon. jahtub küünal tsilindri seintes ruttu ja siin on tingimata vaja madala temperatuuri küünalt. 3. joonisel on aga tarvis kõrge temperatuuriga küünalt, sest siin jahtub ta aeglaselt.

Et kindlaks teha, kas sobivad ostetud küünlad mootorile, tuleb mootor esiteks panna täie jõuga käima, siis eemaldatakse süütamine. Kui plahvatused kohe lõpevad, siis on küünal hästi valitud. Vastasel korral väheneb aga mootori jõud ja sünnivad isegi plahvatused karburaatoris. Küünalde valikul tuleb ka arvesse võtta, missugustel tingimustel tuleb töötada mootoril. Kui mootor peab töötama täie jõuga, nagu võidusõitudel jne., siis on alati vaja kõrge temperatuuri küünlaid. Mäesõidul tarvitatav küünal ei kõlba jälle linnasõidu jaoks.

Arvesse võttes, et mustaksläinud küünalde vahetamine on tülikas toiming, siis on soovitatav kaasa võtta küünlaid, mis lähevad sõidul ülikuumaks, sest et gaasi vähendades võib küünlaid jahutada ja nad ei lähe mustaks.

Kui pärast kauaaegset küünla tarvitamist selle kruvime välja ja näeme, et isolaator on muutunud pruuniks, siis vastab sarnane küünal täiesti mootorile ja ta tööviisile. Kui ta on aga mustaks muutunud või nagu õliga kaetud, siis on mootori jaoks vaja madala temperatuuri küünal. Sarnast kontrolli ei saa aga linnas toimetada, sest linnasõidul ei ole küünlad saavutanud enesepuhastuse temperatuuri. Seepärast tuleb seda katset toimetada pärast sõitu täie gaasiga.

Tulevastest võidusõitudest.

„Need ei olnud enam võidusõitjad, kes rasketel kurvidel endile surma toovad nagu vahvad sõdurid sõjaväes, kes oskavad sõidada, vaid see oli külm surm, mis pealtvaatajate hulka tormas“.

Nii iseloomustab „Corriere della Sera“ hirmsat õnnetust Monzas, mille üle omal ajal üksikasjaliselt seletust andsime. Materassi õnnetusest on vahepeal palju räägitud ja kirjutatud, kuid selgust ei saa siin vist iialgi kätte, sest võidusõitjat ise ja kõiki neid, kes teda õnnetuse silmapilgul lähedalt nägid, ei ole enam.

Kolm erinevat põhjust arvatakse võimalikuks õnnetuse juures. Kokkupõrke võimalust Forestiga ei peeta praegu enam tähtsaks. Itaalia päritoluga prantsuse

võidusõitja ei ole ise vähematki sellest märganud. Spordiala autoriteetid, nagu Vincenzo Florio ja Nazzaro oletavad hoopis, et Materassi, püüdes kätte saada Foresti, pööras vähe pahemale, ja et seda pöörangut sõiduki enormse kiiruse juures (55 miili sekundis) küllalt ruttu ei saadud korrigeerida. Selle oletuse poolt räägib ka see, et sõidukid 200 km kiiruse juures omavad äärmiselt piiratud adhäsiooni ja tegelikult ainult hüpete viisi maapinda puudutavad, nii et korra võetud sõidusuunast raske kõrvale on kalduda ja äkiline suunamuutmine katastroofini võib viia. Seepärast lükkavad õnnetu Florentiini võidusõitja ligemad sõbrad ja sugulased selle oletuse ümber, ja arvavad, et Materassil õnnetus juhtus kaua aastaid kestnud südamehaiguse tagajärjel.

Asjatundjate poolt on juba nüüd teiseks nimetatud oletus vastu võetud, olgugi, et R. A. C. J. ja võimude poolt ettevõetud läbivaatamine seda ei tõestanud. Sellest oletusest tekivad 2 tõsiasja, mis tulevastel võidusõitudel tähtsuse omavad. 22 *puhtraassilise võidusõidu-auto korruga start* (11 Bugatti, 5 Talbot, 4 Maserati, 1 Delage ja 1 Alfa-Romeo), mida juhivad esimese järgu võidusõitjad, on 10 km pikkusel ringteel, (olgugi kinnisel sõiduteel) alati kardetav. Korruga start ei mängi seal veel nii tähtsat osa kui tõsiasja, et 22 autot, mis kokku üle 150 km võivad sõita, 10-ne km ringteel end jagavad. Möödasõitmine on võimalik isegi 200 km kiiruse juures, kui enne seda on ette valmistatud vähemalt 500 m. maa-ala kõrvalepõiklemisega. 500-meetrilisel vahel võib aga juhtuda, et auto, millest tagumine tahab mööda sõita, omakorda tahab eelmisest mööda pääseda, mida tema tagaolev sõitja ei või näha. Seeläbi tekib hädaohu moment, millega peab arvestama.

Aga ka *kiiruses eneses* leidub hädaohu võimalusi, mis tekib eelpoolnimetatud piiratud adhäsioonist. Ascari ringrekord 1924. a. ei ole senini veel löödud. See tõendab, et *Monza tee ainult erikordadel võimaldab sarnast kiirust*, mille saavutas Ascari, kes tol korral suu- rel kurvil peaaegu teelt välja oleks sõitnud.

Tulevastel võidusõitudel peab nii siis täpselt proovima, missugust kiirust võidusõidutee võimaldab.

Indianopoli suure võidusõidu ajal peavad startijad tegema enne eelproovi, kusjuures nad peavad tõendama kiirust üle 150 km tunnis.

Mõte, et võidusõidust osavõtjatel peavad olema ligikaudu sarnased sportmasinad, avaldatakse tulevikus selles, et võidusõidu osavõtmiseks luba ei anta mitte ainult sõiduki kõige väiksema, vaid ka kõige suurema kiiruse järgi.

Ka tõsised sportlased tervitavad sarnast võidusõitu vaimustusega.

Mitte iga võidusõitja ei või endale lubada luksust omandada ostuteel enesele sõiduki. Nii peab ta võist- lema sportliselt kõlbmatu materjaliga, ehk ta peab paluma firmasid, kes tänapäev veel on huvitatud võidu- sõitudest, usaldada talle oma esitus.

Muidugi ei löö need uue võistluse katsed kohe igal- pool läbi, kuid hakatakse valmistama uuenduste vastu.

Kui aga spordiabinõud muutuvad täielikult seesu- gusteks, kaob autospordi tööstuslik kõrvalmaik ja võist- lusel startival masinal ei ole muud tähtsust enam kui diskusel, mis närvilise käega visatakse õhku, või teibal, millega hüpatakse kõrgust. *Autosporidil on lootusi saa- da olümpia mängudele.* Võistlused staadionil, nii nal- jakana kui see mõnele ka näib, on esimeseks sammuks sarnase hiilgava triumfi poole.

Võidusõitjate kaitseks.

Paljude sportlaste ja isegi mõnedes spordiliikumist juhtivates organides valitsevad võidusõitjate kohta eksiarvamised. Need oleksid arusaadavad, kui nad liiguksid ainult mehaanilise spordi mitteasjatund- jate keskel, kuid nad on täitsa lubamatud ja isegi kah- julikud, kui nad levivad auto- ja mootorsportlaste kes- kel.

Võidusõitjate pea varjuküljeks peetakse enamasti võistlus-palavikku, millega on ühenduses enamasti kõik välismaa võidusõitjad. Mitteausad spekulatsioonid au- hindadega, elukutseliste võidusõitjatega ja võistlevate firmadega; võidusõitjate organiseerijate halastamatu ja südametu ülalpidamine õnnetuste ohvrite vastu jne.; kõike seda seotakse võidusõitjatega ja see kutsub selts- konnas esile põlguse nende vastu. Teine põhjendus, mis sihitud nende vastu, on võidusõitjate otstarbetus. „Kes hakkab meie halbadel teedel sõitma niisuguse pöörase kiirusega kallihinnalistel ja õrnadel masinatel, nagu seda on võidusõidumasinad. Miks meie piiratud sissetulekute juures asjata harrastada niisugust kal- list ja mittevajalist lõbu?“ Selline on harilik arvamine võidusõitjate vastu.

Aga kõik need väited ei ole põhjendatud ja küllalt läbi mõeldud, sest võidusõitjate tehnilisest otstarbetu- sest ei või juttugi olla. Iga uue asja areng kutsub har- ilikult publiku seas esile teatava hirmu tema vastu, teatava protesti.

Autoasjandusel oli tema sünnipäeval küllalt vaen- lasi. Tol ajal seletati, et auto ei saa pakkuda peale lõbu mingisugust reaalselt kasu. Inglismaal andis par- lament kord isegi erilise „act'i“ välja, mis peaaegu keelas teedel autoliikumise. Isegi Venemaal andis Sim- birski kubermangu kuberner käsu, mille järgi ei toh- tinud enam automobiilidel liikuda, kui hobused nen- dega harjuvad.

Selle üle naerame küll praegugi, kuid tol ajal oli see automobilismi arengule suureks takistuseks.

Liikumise kiirus on õige relatiivne mõiste. Kui meile nüüd näib, et suurem kui 40 ehk 60 km tunni- kiirus on praktiliselt täitsa asjatu, siis võime julgelt öelda, et paarkümmend aastat hiljem kihutame juba 100—120 km tunnikiirusega. Tuletame ainult meele, et 1895. a. peetud võidusõidul Paris-Bordeaux-Paris üks osavõtjatest — prantslane Levassor — kes tuli esi- mesele kohale, rõõmuga seletas: „See oli pöörane kiir- rus! Ma tegin rohkem kui 30 km tunnis!“ Praegu, 30 aastat hiljem, paistab meile see rõõm täitsa asja- tuna, sest see on nüüd harilik liikumise kiirus.

Millega seletada siis, et meie nüüd sõidame kiire- mini kui ennem? Vahest tehnilise arenguga? Väga õige. Aga kas on kiiruse areng võimalik võidusõitu- deta? Vaevalt, sest need võidusõitjad andsid kõige su- rema tõuke kiiruse arendamiseks. Tegelikult oli 5—6 aastat pärast kirjeldatud juhust Paris-Bordeaux või- dusõidul 30 km tunnikiirus juba tühine, võrreldes 80—100 km kiirusega, mida saavutati võidusõitudel. See asjaolu võimaldas aga 30 km tunnikiiruse sisse- pääsu ellu.

Peale kiiruse suurt arendamist aitasid võidusõitjad kaasa nüüdisaegse automobiili- ja lennukimootori are- nemisele. See võidusõitjate mootor võimaldas inimkon- nale tema suurima unistuse täidemineemise, s. o. õhu vallutamise. See võidusõitjate mootor võimaldas tsi- lindri mahu suurimat ärakasutamist. Sakslased ei oleks võinud maailmasõja ajal nii kergesti juubeldada liit- riikide õhulaevastiku üle, kui neil poleks olnud „Mer- cedes“-mootoreid, mis hiilgavalt võitsid Prantsusmaal suure auhinna (Grand Prix) 1914. aastal. Võiks palju näiteid tuua sellest, kuidas võidusõitjad on arendanud auto- ja lennukimootoreid, kuid sellest mis öeldud, ar- vatavasti jätkub.

Mida ütlesime välismaa kohta, võime öelda tea- taval määral ka Eestis peetavatest võidusõitjatest. Nende peaväärtuseks oleks siin heade autosportlaste

kasvatamine. Võidusõitujad ei oleks võimalik üksikute autoklubi liikmete saavutuste võrdlemine. Miski ei võiks rohkem rahuldada sportlast tema murede ja hoole eest, kui hea koht võidusõidul.

Peab ütleva, et tingimused, mille juures meil peetakse võidusõite, ei ole sugugi kerged. Teed on võrdlemisi halvad: tuleb veel kaua oodata, enne kui kavatsatud teedevõrk katab meie maad, ja masinad, millel võidusõite peetakse, on nõrgad, võrreldes välismaa omadega.

Veel üht külge tahaks toonitada: kuskil ei saa nii hästi treeneerida ja kasvatada häid juhte, kui sarnastel võidusõitujatel. Kui meil on tarvis häid tehnikuid ja tehnik-instruktooreid, siis peab meil kõige esmalt olema häid autosportlasi.

Soome autoasjanduse päevamured.

Seitsme aasta eest oli auto ametlikult Soome luksusasjaks, sest seaduseandja ei tunnustanud (eduskunta) autot seaduse vääriliseks ja maahärrad (kubernerid) ning linnavalitsused tegid sellega tegemist ainult niivõrd, kuivõrd auto rikkus „endist head rahu“ inimeste ja hobuste suhtes.

Siis tuli auto „moodi“. Varem neid oli vähe: esimese üleriikliku statistika andmetel oli registreeritud 1922 aastal ainult 1754 autot ja 837 mootorratast. Järgnevad aastad toovad suure murrangu. 1925 aastal juulis on autosid liikumas juba 11.034, kuna mootorrataste arv oli tõusnud 4032 peale. Kasv viiekordne kolme aasta kestel! Sama kiirelt on olnud see ka hifjem. Ametliku statistika järele oli registreeritud Soomes läinud novembris 24.376 autot ja 4290 mootorratast. Praegu on seal umbes 35.000 autot ja mootorratast; viimaste juurekasv ei näita kuigi suurt kasvamise tendentsi, eelistatakse autot. Aastas veetakse keskmiselt nüüdse tempo juures Soome, eeskätt Ameerikast, 7—8000 mootorsõidukit ja väikese riigi kohta on see suur arv.

Autode mooditulek põhjenes osavale reklaamile ja headele ostutingimustele. Avar maa, keskmise headusega maanteed ja hõre raudteedevõrk soodustavad autoliikumise arenemist.

Auto muutus luksusasjast hädatarviliseks liikumisevahendiks ka ametlikult. Oktoobris 1922. aastal anti esimene autoliikumist reguleeriv seadus. See täiendati ja muudeti 1924. aastal ja kaks aastat hiljem anti uus seadus, mis praegugi maksev. Kogemused paari aasta jooksul on aga näidanud, et praegustki seadust tuleks muuta ja täiendada. Soomes on nimelt arenenud n. n. autoterror. Inimeste elu on tänavatel ja teedel alalises hädas ja kokkupõrked autode vahel ning autode ja teiste liikumisevahendite vahel on igapäevaseks nähtuseks. Joomine ja salaviinamüümine etendab seal juures suurt osa, kuigi Soome on keeluseaduse maa. Seadus ja määrused on osutunud sealjuures ebakohasteks, seepärast ongi autoliikumist puudutav seadus võetud revideerimisele. Seda tahtakse täiendada mitmes suhtes, näiteks: kaotada määrus, mille järele üüriauto ei tohi võtta erilise loata kaugemale 25 kilomeetrit küüti; lubada liikumist ka autodele, milliste pidurid maksva seaduse nõuetele ei vasta (nagu näiteks uued „Erskine“- ja „Ford“- autod); kõvendada karistust nende kohta, kes joobnud olekus ehk pärast seda, kui neilt luba ära võetud, autot juhivad; anda täpsemaid ja nõudlikumaid määraseid taksiautode ja autoliinide liikumise kohta; piirata taksoautode ja

Huvitav on tähendada, et maailmasõja ajal organiseeriti esimene Vene sõjaväe mootor-väeosa, mis koosnes peaaegu ainult autosportlastest, kes asetati rekviereeritud masinatele.

Loomulikult ei tohi liialdada üheski küsimuses, ja nii ka võidusõitujates. Nagu nüüd juba ka Saksamaa õpetab, ei tule liig suurt rõhku panna võidusõitujate saavutustele ja ainult nende jaoks arendada automobiliismi. Võidusõitujate peasihtideks on ja peab jääma: autoehituse arendamine ja heade sportlaste kasvatamine.

Lõpuks olgu veel tähendatud, et hädasõitujate võidusõitujatel ei ole ka suurem kui teistel spordivõistlustel, näit. ujumisel. Kõige paremini tõendab seda statistika, mis näitab võrdlemisi vähe auto ohvreid.

autoomnibuste arvu jne. Seaduse muutmine ja täiendamine sihib siis kahes suunas: kaotada autoterror ja viia võistlus autoliikumises tervele alusele.

Et seadus üksinda, olgu see kui ajakohane ja karm tahtes, ei suuda parandada seisukorda, sellest saadakse Soomes väga hästi aru. On vaja tõsta n. n. autokultuuri, on vaja nõuda juhtidelt rohkem, mitte ainult tehnilisi teadmisi, vaid ka kõrgemat moraali ja eeskätt suuremat vastutustunnet. On tarvis viia autojuhid ja -omanikud arusaamisele, et auto pole mänguriist, vaid üldkasulik ja ühtlasi väga hädasõitlik liikumisevahend.

Ka tuleks kõvendada seaduse ja määruste järelevalvet, ja vaja ametisse palgata liikumist juhtivaid ja kontrollivaid politseinikke. Autokoolide ja -kursuste tegevus ja õppekavad tahetakse võtta revideerimisele ja ühtlustamisele.

Et autoomanikud ja -juhid ning autosid kasutav rahvas aru saaks uuenduste tarvilikkusest, selleks on mõjunud peamiselt järgmised asjaolud:

Kuni 1925—26 aastani ei olnud märgata senistel autoliinidel ja ka maal liig suurt autode arvu. Sõitmine oli siis korralikum ja autod paremas korras. Saadi aru, et kui vaja autoga tõsiselt äri teha, siis on vaja võtta küsimus soliidsemalt ja rajada äri parimate autode ja pikema aja peale. Et kergemeelselt autode ostmist ja nendega spekulatsioonide takistada, otsustas Autokaupmeeste Ühing nõuda, et auto ostmisel tuleb maksta $\frac{1}{3}$ hinnast kohe ja $\frac{2}{3}$ lühikese aja jooksul. See sündiski esialgu.

Kuid siis tekkis autokaupmeeste vahel äge võistlus ja mõned neist hakkasid müüma autosid peaaegu ilma mingisuguse käsirahata ja mitmeaastaste järele maksutingimustega. Nüüd avanes tee igal rikkastada tahtjal. „Osteti“ autosid — peaaesjalikult odavaid — õige väikese käsirahaga ja asuti teenima. Teenistus oligi hea nii kaua, kui autosid oli vähe. Autode arvu suurenemine tõi aga spekulatsiooni ja võistluse. Autoliinid täitusid viletsatest autodest, sest igauks katsus autost imeda ilusa summa, andmata sellele midagi peale bensiini ja õli. Sõideti nii kaua, kui auto lagunes teel või lendas rikete tõttu kraavi. Siis osteti odavalt uus asemele. Korralikust liikumisest ja sõiduplaanidest ei peetud kinni, sest tagavaravankreid ei olnud. Kõige selle all kannatasid autotarvitajad.

Autode arvu suurenemine vähendas teenimisvõimalusi. Tagajärg oli see, et mõnedki autoomanikud ja -juhid hakkasid otsima kõrvalteenistust, ja seda

võimaldasid salaviinakauplejad. Nii muutusid autod mitte ainult ranniku vaid ka sisemaa linnades piirituseveo- ja joobnute liikumisvahenditeks. Tekkis eelpoolmainitud autoterror. See kuulutas moraali langust ja surma kaaskodanikkudele.

Mis rahvast kõige rohkem autoliikumisel ärritas, oli tähendatud korralgedus. On tarvis ainult tuletada meele, et Soome tuhandetes järvedes liiguvad tuhanded laevad kindlate sõiduaegadega. Nende sõiduaegadega kooskõlas peavad töötama ka autoliinid. Kui see puuduliku autokorralduse tõttu ei sünni, siis kasvab rahulolematuse autoomanikkude ja autoliinide vastu. Üldkasu, rahva huvid nõuavad parandust, kindlamat korraldust.

Seisukorra vildakusest on saanud ka aru autoliinide pidajad. Nad tulid hiljuti Helsingis kokku ja otsustasid luua üleriikliku autoliinide omanikkude ühingu või liidu ja selle abil asuda asja korraldamisele. Eriolist rõhku tahetakse panna sisemisele distsipliinile.

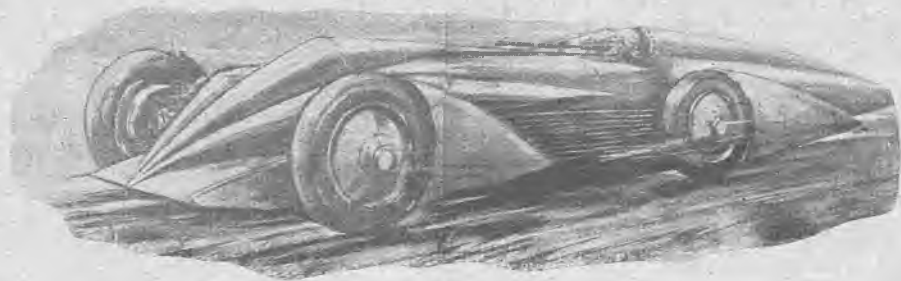
Soovitakse ka riigivõimudele abiks olla autoliikumise reorganiseerimisel.

Käsitähes eelmise liikumisega on ka provintsi autoomanikkude liit esinenud nõudmisega, et autode maksustamine peaks sündima, mitte mootori hobusejõu alusel nagu praegu, vaid selle järele, kui palju ja milleks autot tarvitatakse. Liiniautode ja põllumajanduses tarvitusel olevate mootor-veoriistade ja -sõidukite pealt tuleks makse alandada, sest neil on rahvamajanduses tohutu tähtsus, seepärast pole õige seada neid kõrvuti teiste mootorvankritega maksustamise suhtes.

Nagu eelolevast lühikesest kokkuvõttest selgunud, on Soomes olemas võimas liikumine autoasjanduse reorganiseerimise eesmärgiga. Et meil ka tekkimas uuendusi autoliikumise alal, siis pole huvitusest jälgida, mis sünnib sealpool Soomelahte. Selleks eelolevad read.

A. V.

Major Segrave uus rekordauto.



Autoga 400 km. tunnis!

Maailmarekordiga kroonitud autode seas võistlevad praegu kolm kuulsust kiirsõidus: inglased kapten Malcolm Campbell, major Segrave ja ameeriklane Ray Keech. Läänud aastal pääsis Campbell kord rekordi omanikuks. kuid varsti tuli ta kaasmaalane Segrave ja võttis „Sunbeam“-autoga „Napierilt“ rekordi ära. Segrave rekord ei püsinud ka kaua, sest Campbell laskis ehitada uue võidusõiduauto ja saavutas sellega 333,01 km kiiruse, mis uueks maailmarekordiks.

Inglaste kiiruse rekordid ei meeldinud ameeriklastele — tahab ju Ameerika ja ameeriklased olla kõigil aladel *esimesteks* terves maailmas. Et inglaste maailmarekordi lüüa, selleks ehitati tänava eriline 36-tsilindriline „Triplex-White“ võidusõiduauto. Sellega sõitis ameeriklane Keech suvel Daytona Beachil Floriidas 334,022 km. tunnikiiruse, mis praegu maailmarekordiks.

Nüüd on aga major Segrave teatanud, et Keech'i rekord kauem ei püsi, sest varsti tahab ta sõita üle 400 kilomeetri tunnikiirusega. Selleks on tal ehitatud eriline auto, mille juures on võetud arvesse samad tingimused, mis maksivad lennuki ehitamisel. Ja need on kere suhtes järgmised: kere peab olema eest terav, et see kergemini õhust läbi tungiks; see ei tohi olla kõrge ja selle küljes ei pea olema midagi, mis takistaks õhu vastu põrgates kiirust, ja viimaks: tagant peab kere olema sigari-kujuline, et kiirel sõidul auto taha ei tekiks vaakuum (õhust tühi ruum).

Ja see ongi hiigla-„sigar“! „Ninast“ kuni „saba“ tipuni on 8 meetrit! Kõrgust aga sellel peletisel on kõigest 1,14 meetrit, arvatuna maast kuni kere kohani.

Rataste vahe pole ka väga suur, ainult poolteist meetrit ja telgede vahe on neli meetrit.

Teiseks iseärasuseks on Segrave auto mootor. See on 12-tsilindriline „Supermarine-Napier“, ehitatud sama mootori eeskujul, millega inglise leitnant Webster võitis 1927. a. „Schneider“-lennuvõistluse, saavutades ennekuulmatu kiiruse — üle 500 km. tunnis! Tsilindrid on kolmes osas, á 4 tsilindrit. Iga tsilindri mahutus on 24 liitrit. Tsilindritel on veel oma iseärasus — *kolvid on nimelt väiksema läbimõõduga kui tsilindrid*, nimelt 130 mm. 140 vastu. 900 h. j. mootor arendab kiirust, mis võrdne 6½ km. minutis. Terve mootor kaalub 500 kg.

Proovisõitudel on Segrave uus auto. saavutanud esimese käiguga 130, teise käiguga 270 ja kolmanda (suurima) käiguga 400-kilomeetrilise tunnikiiruse! Suhe mootori ja käigurataste vahel on aga järgmine: 1. käik 1:1475, 2. käik 1:2195 ja kolmas 1:4470. Teoreetiliselt peaks Segrave auto oma käikudele vastavalt liikuma 1. käigus 147,5, 2. käigus 219,5 ja 3. käigus 447 kilomeetrit tunnis. Segrave usub, et ta auto võib mootori maksimaalse kiiruse juures saavutada 470 km. tunnikiiruse. See oleks peaaegu sama suur kui suurim lennukiga saavutatud kiirus.

Kuid juhtida maapinnal kihutavat autot 400 km. kiirusega on palju raskem ja hädaohtlikum kui lennuki juhtimine sama kiirusega. Õhus pole karta kokkupõrkeid ega sõiduk pole ühenduses maapinnaga. Segrave auto kiirus on 6½ km. minutis. Rattad teevad samal ajal 2300 ringi. Õhu surve juhi vastu (kuigi ta kaitsitud) on nii suur, et see segab nägemist. Juba 250 km. tunnikiiruse juures ei suuda näha juht enam mingit

üksikasja. Kõik hõljub ja väriseb ta ees. Kui kiirus suureneb — ütleme kahekordseks — siis on maa, õhk ja sõidutee kõik segi, kus üks lõpeb ja teine algab, seda juht enam ei tea. Et kõrvaldada seda kiirusest tekkinud optilist raskust, selleks on Segrave varustanud oma „hiiglase“ teleskoobiga, mis asetatud nagu väike suurtükk mootori kattele, otse juhi silmade kohale. Selle suurendava pikksilma abil on tal võimalus paremini näha.

Segrave auto kaalub 2½ tonni. Kuigi raske, on auto tasakaalustamisel võetud siiski arvesse niigi väike asjaolu, isegi ka juhi kaal. Seni on harilikult juht istunud ühel või teisel pool — Segrave autos on aga juhi iste keskel ja võimalikult madalal.

Edasi on erilise seadelduse abil kõrvaldatud esimeste rataste võnkumine, sest nende stabiilsusest ripub kõik — kõigepealt juhi elu. Siis pidurid. Saavutades 400—500 km. tunnikiiruse liigub Segrave auto edasi nagu hiigla-kuul või nagu torpeedo, ja inertsiat, mille see saavutab 2—3 km. kihutamisel, võib viia selle kümnete kilomeetrite kaugusele finisist edasi. Hiiglase üle valitsemiseks on siis vaja vastavad pidurid.

Segrave auto ja kõik selle üksikosad valmistati inglise inseneride poolt suurimas saladuses. Nüüd alles, kui auto valmis ja kui sellega tehtud juba proovisõite, anti maailma ajakirjandusele üksikasjad teada. Siin oleme toonud neist tähtsamad.

Tuleva aasta veebruaris kavatakse Segrave — arvatavasti Daytona Beach'il, Floriidas, Ühisriikide läänekaldal, kus mere rand kõva, tasane ja lage kümnete kilomeetrite pikkuselt — endist maailmarekordi purustada ja uut saavutada. Ta usub kindlasti võita 400 km. tunnikiiruse — loodab veel rohkemgi saavutada.

*

Lõpuks võiks siin küsida: *kellele on niisugustest autodest ja kiirustest kasu?* Vastuseks antakse: Autotehnika arenemisele on võidusõiduautode ehitamine

tarvilik, sest nende abil õpitakse tundma materjali otstarbekohasust ja vastupidavust, leitakse uusi ajavaadetele vastavaid konstrueerimise viise ja võidusõiduautode abil proovitakse kõike, mis hiljem võetakse harilikude sõidu- ja veoautode juures tarvitusele. Kiirus on seal tingimata tarvilik, et selgusele jõuda, kas materjal peab vastu ja kas konstruktsioon otstarbekohane.

Asjal on muidugi ka sportline tähtsus. Inimene pole kunagi seni saavutatud suurima kiirusega rahule jäänud. Endise kiiruserekordi võitmisel on midagi heroilist. Seal võistleb mees masinaga mehe ja masina vastu. Mõlemad, nii mees kui ka tema masin, on tähtsad tegurid. „Meie — mu lennuk ja mina“ — on kol. Lindberghi raamatu nimeks, mille ta kirjutas oma Atlandi lennu puhul. See nimi ütleb kõik. Kuigi masin on kõigepealt, siiski on see mehe ehitatud. Ja masinasse on iga ehitaja pannud oma parima tehnika ja teaduse alalt. Ja siis juhtimine! Jälle paneb masinat juhtiv isik välja kõige parema, mis tal nii psühholoogiliselt kui ka füüsiliselt võimalik. Juhi võimed on edu saavutamisel siiski väga tähtsad. Võistluses saavutatakse edu.

Aga kas see tasub end? Autode ehitajale küll mitte, sõitjale tihtigi surmaga... Kuid hea õnnega võib rekordi saavutanud võidusõitja ka aineliselt hästi tasutud saada. Nii sai praegune „maailmameister“ Ray Keech sir Charles Wakefieldi 1000 naelsterlingit auhinnaks ja 1000 naela aastas seni kaua, kuni tema poolt püstitaud rekord pole purustatud. Peale nende summade sai Keech ka mujalt auhindu ja suuri summasid, nii et aineliselt see vahest ka tulutoov juhile. Kuid hädaohtlik on see elukutse — tuletame siin meele Lockharti surma Ameerikas ja Materassi põrutavat õnnetust Monzas. Mõlemad õnnetused sündisid tänavuse suve kestel.

Kuid võistlus meeste ja masinate vahel kestab edasi — peab kestma — seda nõuab elu ja tehnika areng!

Maailma autotoodang 1927. aastal.

Maailma autotoodang oli 1927. aastal ümmarguselt 17% võrra eelmise aasta omast väiksem, produtseeriti nimelt umbes miljon jõuvankrit vähem. 1925. aastaga võrreldes oli 1926. a. toodang 2,9% võrra suurem. 1925. aastal valmistati maailmas 4,892,671 jõuvankrit — 1926. a. 5,032,692 — ja 1927. a. 4, 152, 267 mootorsõidukit. Need arvud jagunevad üksikute maade vahel järgmiselt (viimased arvud pole veel täpselt kindlad):

Riik	1925. a.	1926. a.	1927. a.	1928. a.
Am. Ühisriigid	4,265,704	4,298,799	3,394,255	4,000,000
Kanaada	161,389	204,550	179,426	200,000
Austria	4,900	5,290	8,700	11,500
Belgia	5,639	6,000	6,500	8,150
Tsh.-Slovakkia	5,000	7,000	10,200	15,360
Taani	75	200	190	200
Inglismaa	176,800	198,699	231,920	250,000
Prantsusmaa	177,000	190,000	190,000	200,000
Saksamaa	55,000	54,500	72,000	91,000
Ungari	398	388	283	860
Itaalia	39,573	64,760	54,559	55,000
Hispaania	473	1,050	585	675
Rootsi	270	410	1,250	2,000
Helveetsia	450	1,046	1,585	1,600
Jaapan	—	—	305	250
Vene	—	—	510	2,130

Oma autode ja nende osade ekspordi suurendasid 1927. a. Ühisriigid, Inglismaa, Saksa ja Tshheho-Slovakkia — viimased kaks isegi 100% võrra. Ameerika autotoodangu vähenemine oli l. a. tingitud suurelt osalt Fordi vabrikute seisakust, mille põhjuseks omakord uuele tüübile üleminek.

Teiste maade 1927. a. toodangu suhtes võiks siin järgmist märkida:

Austria. Sõidukite koguarvust valmistas firma Steyer 82% (5000 sõidukit). „Austro-Daimler“ tegi 800 ja teised vabrikud vähem.

Belgia. Valmistati 2000 „Minerva“ autot ja „F. N.“ autosid 1500. Toodang üldse väike — ainult mainitud kaks firmat leiavad ostjaid.

Tshheho-Slovakkia. Praha valmistas 3500, „Skoda“ 2000 ja „Tatra“ 2150 autot. Teised vabrikud vähemal arvul. Autotööstus areneb siin jõudsalt.

Taani. On ainult üks autovabrik — „De Forende Automobil-fabriker“ Odensee linnas. Toodang väike. Valmistatakse peaaesjalikult omnibusi ja raskeid veoautosid.

Prantsusmaa. Suurim autovabrik on „Citroën“ (75.000) ja teiseks „Renault“ oma 50.000 auto toodanguga. Esimene neist müüs välja 40% toodangu üldarvust. „Peugeot“ valmistas 24.000 jõuvankrit. Peale nende on 8 vabrikut, mis valmistasid kokku

30.900 sõidukit ehk 16% üldarvust. Üldse on Prantsusmaal üle 100 vabrikut, mis valmistavad autosid. Toodang on stabiliseerunud viimase kahe aasta jooksul. Autode eksport oli 1926. a. 54.675 ja l. a. 46.840 sõidukit — peale nende autoosad, mis veeti välismaale kokkupanemiseks

Inglismaa. Kuulus „Morris“ valmistas 60.000 — „Austin“ 35.000 — „Singer“ 11.000 — „Clyno“ 9.000 — „Rover“ 6.000 — „Standard“ 3.000 — „Humber“ 3.000 ja — „Daimler“ 3.000. Teised 36 autovabrikut valmistasid kokku 31.920 jõuvankrit. Veoautosid ja omnibusi valmistas „Morris“ — 10.000, „Leyland“ — 2500, „Dennis“ — 2500, „Albion“ — 2000, „Thornycroft“ — 2500 ja „A. D. C.“ — 3000. Eksport suundus asumaadesse jo dominioidesse.

Ungari. Autotööstus seisab peaaesjalikult mujalt sisseveetud osade kokkupanemises. Valitsus kavatseb hakata kaitsma oma maa autotööstust seaduste ja määruste abil.

Itaalia. Autodest valmistas „Fiat“ 80%. Teistest autodest võiks mainida „Lancia“ (2000), „Ansaldo“ (1000), „Citroën“ (1000) ja teised. Väljavedu langes

l. a. esimest korda pärast sõda. Siiski oli see 65% üldtoodangust.

Jaapan. Ala on uus. Väikest toodangut subsideerib sõjaministeerium.

Venemaa. Tehakse pingutusi autotööstuse suurendamiseks. Läänud aastal valmistasid „Amo“ ja Jaroslavi vabrikud suurima osa toodangust, mis seisib peaaesjalikult veoautosid ja omnibustes. Hiljuti alustati ka kergete „Naimi“-autode valmistamist.

Hispaania. Toodangust kuulus umbes 71% kuulsale „Hispano-Suiza“ vabrikule. Autotööstus seisab valitsuse erilise kaitse all.

Rootsi. Autotööstus on kiire arengu ajajärgus. See on hästi populariseeritud ja kapitaliga kindlustatud.

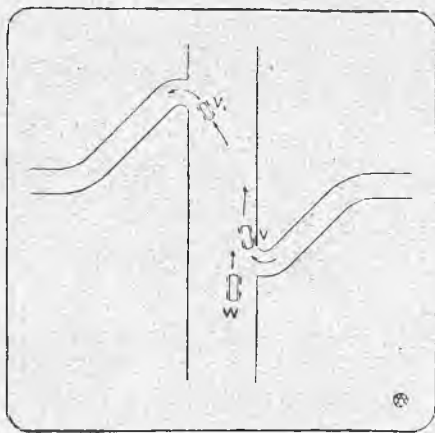
Helveetsia. Tööstus on võrdlemisi väike. Leidub siiski mõningaid hästi tuntud automärke, nagu „Martini“, „Pic-Pic“ jne.

Üldse näib olevat elustamas maailma autotoodang. Arvatavasti ületab see tänavu kõik senised saavutused — tõuseb tõenäoliselt üle viie miljoni!

Liikumine ja ristteed.

Ristteede küsimusele avaldab „La Vie Automobile“ mõne ettepaneku, mis lugejate poolt saadetud.

I lahendus: Varjatud tänavakäänaku sisse- ja väljasõidu ees kõrvalepoikamine, umbes sel viisil, et sõiduk W, mis peatänaval sõidab, kergelt peab kõrvale pöörduma, et V, mis kõrvaltänavalt tuleb, läbi saaks sõita. Signaali kuuldes võib W sellega arvestada, et V pahemale keerab, et peatänavale käänakut kaks korda võtta.



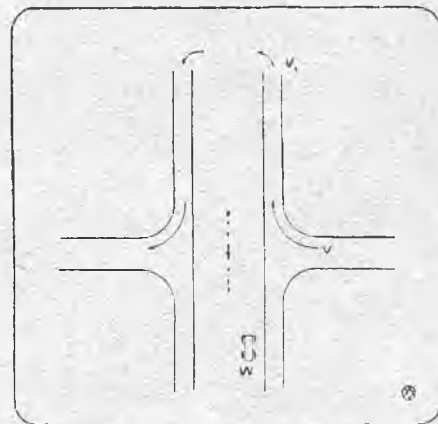
II lahendus: Paralleelselt peatänavale ja tema keskkohale on tehtud kindel või liikuv vahe, mis ei lase sõidukitel ristleda. Keskel on tal signaalruut (ööselt valgustatud punktidega), et kõik sõidukid, nii peatänavale kui ka risttänavatel tulevad, märkaksid seda.

Sõiduk V, mis tahab sõita risti peatänavat, on sunnitud mõned meetrid piki tänavat sõitma. Et liikumist kindlustada, ei ole tal võimalik sõita teist teed, vaid tal tuleb jääda sel kohal vähe madalamal asuvale tänavale (umbes kõnnitee kõrgusel).

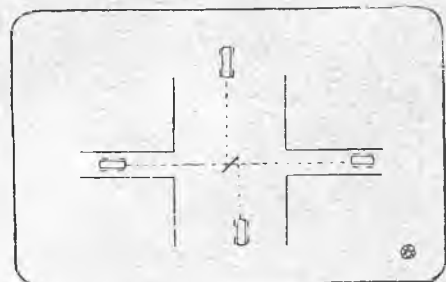
Natuke edasi, V juures, saavutab ta alles peatänavale kõrguse ja alles siis võib ta sõita risti üle selle.

Vanker W, sõites piki peatänavat, näeb sügaval, nõos sõitvat masinat, järelikult on ta juba automaatselt teada saanud, et see tahab ristleda, ka siis kui ta ise signaali ei anna.

Märkus: tänavasüvendamise asemel võib, näit., lihtne telliskividest kõrgendus luua, mis sissesõitvat masinat takistab risti peatänavat sõitmast. Kuid igal juhul peab selle eest hoolitsema, et lahutatud tänavajagu oleks vaba igasugusest sõidutakistusest (ühtki kaitsepuud sõidetaval osal, ühtki kivihunnikut jne.).



III lahendus. Risttee keskkohas olev post kannab teatud kõrguses metallist või teist peeglit 45° all, nii et sõidukid, mis ristteele lähenevad, märkavad üksteist oma helgiviskajate valguse vastupeegelduses.



Tänavune Monte-Carlo Rallye.

Kaheksas Monte Carlo Rallye (kokkusõit) on möödas. See äpardus umbes veerandile kokkusõitjatest. Põhjuseks lumi, torm ja jää, mitte ainult siin Baltimail, Ida-Freisimaal ja Poola koridoris, vaid ka Põhja-Shotimaal ja isegi Balkanil. Euroopa autosportlased avasid Monte Carlo Rallye'ga 1929. aasta autohooaja Euroopas, kuid taevataat avas samal ajal oma tuulte ja tuiskude laod ja puistas lund maapinnale niivõrd, et sõidust midagi ei tulnud välja, sest 90 osavõtjast jõudsid päralt suurte vintsutustega kõigest 24.

Riiast pidi sõitma välja 21 autot. Sõitis aga ainult 14. Teised, kes sealt pidid alustama sõitu, jäid kinni lumme Poolas ja mujal Kesk-Euroopas. Seega algas sõit Riiast juba õnnetuste ja takistuste tähe all.

Ja sõit ise? Meile kirjutavad sellest põrgusõidust need, kes selle tegid kaasa meie autoklubi spordikomisjoniga, hr. Johansoniga. Toome nende kirjeldest siin kokkuvõtte.

Hr. Julius Johanson sõit Monte Carlosse algas Tallinnast. Ta lahkus siit 17. jaanuari hommikul kell ½9 ja järgneval ööl kell 12 oli ta juba Riias. Sõit sinna läks Pärnu kaudu. Lumi teekonna esimesel etapil sõitu ei takistanud. Valga tolliamet selle vastu pidas kinni tervelt kaks tundi! Ka kompliment omaette!

Kardetavamaks võistlejaks teiste hulgast pidas hr. Johanson saksa kuulsat võidusõitjat Caracciolat, kes oli saabunud Riiga kolme auto ja abimeeskonnaga. Ja viimase tahe oli sõita mitte Johansoniga, vaid taga. Ja mis siis sündis, kui võistlejad olid lahkunud Riias lumetuisku ja elagu-hüüete saatel, sellest eelpoolmainitud kaasasõitjad kirjutavad muu seas järgmist:

Sõit algas kenasti hirmsa lumetormi ja tuulevintu saatel. See ei teinud meile aga muret, sest meie auto jooksis hästi. Leedu piiril kuulsime, et enne meid Riias väljasõitnud autod on meist ainult mõned minutid ees. Vaevalt olime piiripunktist lahkunud, kui meie taha ilmus Caracciola oma „Wandereri“ ja kahe abi-

auto saatel. Ta pidi ½ tundi pärast meid Riias lahkuma — kuidas ta nüüd siia sattus? Vist on ta lastud kohe meie kannul välja? (sõitis välja 10 minutit pärast Johansoniga väljasõitu! Toimetus.)

Teed on sirged, lumi suuremat ei takista ja kiirus vastab umbes 80—90 km tunnis. Möödub tund aega. Caracciola püsib kaugel meie kannul. Ta jääks kindlasti palju kaugemale taha, kuid kõva lumetuisk ei võimalda kiiremat sõitu. Siis aga ühest kõrgest mäest alakihitamisel tabas meid esimene äpardus. Suure hooaga tormas meie „Buick“ ligi paari meetri kõrgusesse lumehange. Tuline mootor sisises lumes nagu lõhkine katel. Ronisime, kuidas saime, autost välja. Viimast paistis välja ainult katus ja tagumine ots. Ei jäänud muud üle, kui kruvida lahti kaasavõetud labidad ja hakata, kaelani lumes seistes, „Buicki“ välja kaevama. See polnud kerge töö, sest üdini tungiv külm tuul, tuisk ja pimedus ning muidugi ka pakks lumi, takistasid kaevamist. Higitasime umbes kaks tundi ja siis oli „Buick“ teel, nagu laava alt väljakaevatud muinsusasi. Meie äpardus oli aga võimaldanud Caracciolale ja veel teistele ta kannul sõitjatele meist mööduda. Uuesti teel, algas kihutamine. Tahtsime võita tagasi kaotatud aega — nüüd oli kiirus juba ligi 100 km tunnis!

Kuid see lõbu ei kestnud kaua. Mõnikümmend kilomeetrit edasi ja siis jälle „stop“! Seekord takistas sõitu mootori küünlad, mis millegipärast streikima hakkasid. Pane auto tee äärde ja hakka tagavaraküünlaid otsima! Ja seda tolle kohutava tormi ja tuule käes keset lagedat Leedumaad ning kottpimedas. See võttis rohkem aega kui küünalde vahetus harilikudes oludes. Poolteist tundi kestis jälle see põrgulik rabelemine streikiva mootoriga. Siis aevastas mootor ja hakkas vurisedes käima. Hüppasime autosse, nii kuidas keegi sai ja vansti oli meil jälle maksimaalne kiirus. Autos olid aga kõik segamini nagu mõne riigi ministee-



Läti autoklubi poolt korraldatud dînee Monte-Carlo sõidust osavõtjatele.



Riiast väljasõidul.

riumi asjaajamine — seal olid segamini labidad, pealisriided, tekid, reisuksihvrid, tööriistad, toidupakid ja jumal teab mis veel. Ja neid korda seada selle kiirusega kihutades oli võimatu, katsi aga kõigi kümne küüne ja hammastega kusagilt kinni hoida, muidu lendad autost välja! Halastamatult surub Johanson gaasi pedaalile ja „Buick“ teeb õudseid hüppeid, just kui tahaks iga silmapilk teelt ühele või teisele poole kraavi lennata. Tauroggeni kohal kihutasime mööda juba viimast eelsõitjast Peter Bon'ist oma „Fiatiga“.

Tiltsitis kohtame monokliga inglase, mr. Leverett'i („Arrol-Aster“), kes teeb meid nähes suured silmad. Ta oli just parajasti käte ja jalgadega sakslastele selletamas, et eestlased kusagil sadade kilomeetrite kaugusel lumes kinni või kraavis ja et nad enne nädalat siia ei jõua — kui üldse siia jõuavadki. Meie aga olime siin ja seda ei imestanud ainult inglane. Viimane pistis kohe minema, kui oli veendunud, et meie ise olime, mitte meie äraeksinud hinged. Peagi oli meil Tiltsiti piirivormaalused klaaritud ja edasisõit algas.

Tiltsitis saime kuulda, et Caracciola on sealt läbi sõitnud umbes tund aega enne meid ja nüüd tahtsime jõuda iga hinna eest ta kannule. Ja saime kah! Aga millistes tingimustes?! Kohati oli kiirus vist üle 100 kilomeetri tunnis. Keegi meist ei lausunud teisele sõnagi, kõikide pilgud olid pöördud ette ja nägu põnevusest moonutatud. Võis ju oodata iga silmapilk kraavi lendamist ja — sel puhul poleks surm ka kaugel...

Enne Königsbergi saabumist möödusime mr. Leverett'i „Arrol-Asterist“. Königsbergini oli aga veel paar-kümmend kilomeetrit, kui meid tabas hirmus lumetuisk. Lund tuli kohutava hooga nii tihedalt, et kahe meetri peale ette ei näinud. Tempo muutus aeglasemaks — veerand tundi ja kilomeeter. Kui nii edasi läheb, siis oleme juba habemikud enne kui Monte Carlosse jõuame — keerles peaaigus. Lumi teel on paks ja pehme. Edasiminekuks muutub iga silmapilkul raskemaks. Seisak seisaku järele ja igakord lükka „Buicki“ enda venitamiseni ehk kaeva teda rutuga lumest välja. Siis veel iga natukese maa tagant mõni auto põigiti teel. Just kui kiuste! Aita esiteks neid ja katsi siis ise edasi rabeleda. Kahest „Rallye“-autost olime möödunud, kuid see oli väike lohutus. Caracciola ja teised, kes varem olid läbi sõitnud, pääsesid vist lumetuisku kätte sattumast.

Meie saabumine keset möllavat tuisku Königsbergi oli sakslastele üllatus. Nad ei uskunud, et keegi saab sellise ilmaga autoga edasi. Riiast Königsbergi oli meil kulunud 9 tundi 40 minutit, kuid õieti olime, kui ainult sõiduaeg arvestada, sõitnud selle maa 6 tunniga. Caracciola aeg oli aga olnud 6 tundi 45 minutit.

Olime siis 11-nes aja suhtes. Kuid see ei kuulunud veel kaotust. Ja julgelt kihutasime edasi. Tee oli nüüd parem, kuigi lumi tegi takistusi. Tahe Caracciolale kannule asuda, ei anna meile rahu. Ja varsti saimegi järele. Umbes 7—10 kilomeetrit Königsbergist edasi seisab terve karavan autosid meie ees. Ja Caracciola oma abiautodega karavani eesotsas...

Kui Johanson karavani ees nägi, kihutas ta edasi niisuguse pöörase hooga, lumi tuiskas üleni üle auto. Ei näinud ette ega ka taha midagi, enne kui meie „Buick“ viimaks jäi seisma. Olime tulnud kui mingisugune koletis lund õhku paisates ja jäänud karavani keskkohale lumme kinni.

Meie tulekul olid karavanis olijad agarasti tööle oma autode lumest väljakaevamisel. Meie tulek aga pani töö hetkeks seisma. Imestuti, mis põrgumeteor sealt lund tuisates mööda lendab? Tegelikult olime aga tulnud lume all...

Nüüd olime aga kõik samas hukatuses. Meie ei saanud edasi ega tagasi.

Istusime autos tükk aega ja vaatlesime, kuidas Caracciola mehed labidatega teed oma peremehele rookisid. Arutasime seisukorda. Jääda sügavasse lumme Caracciola taha sõitma — sellest ei oleks mingit kasu, sest ta „Wanderer“ on meie „Buickist“ palju kitsam. „Mööda — iga hinna eest!“ — on meie otsus. Johanson võtab hoogu ja jälle tormame lume kallale, mis paiguti kaks meetrit kõrgete hangede kujul meid takistab. Jääme kinni — taganeme — uuesti hoogu ja — uuesti kinni! Liigume nagu jäämurdja endale teed tehes. Ainult mõni kilomeeter tunnis — kümme tundi! Kord jäime karavani „puhkama“. Ees oli kümme autot — taga kolm. Meie katsed karavanist mööda sõita olid teinud eessõitjale Caracciolale tõsist muret.

Ja nii tuligi, et ühel meie katsel mööduda, pööras üks karavanis olvatest autodest, vist Caracciola käsul, end meie ette põigiti. Pidime kõrvale keerama — aga sattusime sügavasse lumme. Meie aga vandusime tasa-pisi ja kaevasime „Buicki“ kraavist teele. Nüüd olime jälle karavanis viimased.

Nähes, et meid karavanist mööda ei lasta, jäime ühe mäe otsa istuma ja vaatlema, kuidas sakslased endale teed teevad. Istusime umbes tund aega ja ootasime juhust. Meie plaan oli järgmine: kui karavan on jõudnud vastasoleva mäe keskkohale, siis võtame hiiglahoo ja kihutame sellest mööda. Ootamine tüütas, kuid viimaks oli aeg teha hulljulge katse. Johanson vajutas gaasistaja põhjani ja meie haarasime kinni kust keegi sai. Alla mäe tulime suure kiirusega läbi oru ja vastu vastasolevat mäe, kus karavan askeldus. Siis mööda — mööda — mööda! „Buick“ kündis lund



Teel lumes.



„Buick“ lumes.

nagu ürg-aja mutt ning lumi tuiskas nagu meteoori sabas. Viimaks jäi meie auto seisma — kuid otse Caracciola autode taha. Üheksast autost olime möödunud, kuid jõudu karavani ninamehest mööduda meil ei olnud.

Caracciola oma meestega pidasid nõu ja selle tagajärg oli, et nad mobiliseerisid kogu oma jõu Caracciola päästmiseks. See polnud meile uudiseks, sest juba Riias alates olime saanud nende septsustest aru.

Kui olime Caracciola autode taha asunud — kuigi endale nende kõrvale läbi hangede uut teed tehes — kujunes seisukord neile hädaohtlikuks. Istusime autos ja arutasime uut edasitungi. Siis aga tormasid mehed, kes Caracciola autole teed puhastasid — neid võis olla paarikümne ümber — meie auto kallale ja lükkasid „Buick“i“ koos meiega kraavi.

Nad seletasid, et meil pole sportlase seisukohalt õige kasutada nende poolt avatud teed. Just kui oleksime seda teinud! Meie olime ju endale tee uuristanud nende karavani kõrval. Kuid sportlase „seisukohalt“ on nähtavasti väga veniv mõiste...

Kraavist pääsemine võttis meilt ligi tund aega. Vahepeal jõudis karavan meist jällegi mööda. Nüüd oli meil selge, et möödasõit on võimatu. Mis sa ikka ülejõu käiva olukorra vastu võitled?! Meie võidulootused vähenesid kiires tempos... Liikusime teiste autode kannul nagu tolal ja lohutasime end seega, et ega teisedki kiiremlt edasi saa. Caracciola istus esimeses autos ja käsutas tervet karavani, kuna ta mehed kaevastid ees talle teed.

Ja küll see tee laskiski kaevata. Tervelt 45 kilomeetrit samm-sammult edasi! Ja selle sõitmiseks — Königsbergist Heiligenbeili — kulus karavanil 16 tundi! Meie olime jäänud karavani sappa ja mis eesotsas sündis, sellest polnud meil enam aimugi. Umbes 30 kilomeetrit Königsbergist läänepoolt kuulsime, et Caracciola on palganud hobused enda auto vedamiseks. Nüüd oli



Auto karavan lumes.

ta meist juba kaunis palju maad ees. Ja sinna, kust ta alustas oma Monte Carlo sõitu hobustega, sinna oli ta jätnud teele oma abiautod.

Õhtul kell 11 saabusime Heiligenbeili. Seal kuulsime, et tee ka edaspidi olevat vilets. Mis teha? Otsustasime viimaks ööbida seal ja jätkata teekonda järgmisel päeval. Järgmisel hommikul telefoneerisime Königsbergi kontrollpunkti ja pärisime järele autode saatuse üle. Teatati, et esmaspäeva hommikul on kolm autot, nende hulgas muidugi Caracciola, Poola koridori jõudnud. Päeval kell 12 küsisime sealt uuesti ja siis vastati, et Poola koridori on „Rallye“-autodest juba viis saabunud, teiste saatus teadmata.

Need Hiibi sõnumid, mis küll hiljem osutusid valeks, panid meid veendumata, et pärast 17 tunni kaotust senisel teekonnal ja kui tee veel edaspidigi on sama vilets, ei anna meile enam mingisuguseid võiduvõimalusi. Otsustasime „Rallye“st“ loobuda ja auto raudteel Berliini transporteerida. Nii tehtigi. Kui järgmisel päeval auto raudteevagunist maha võtsime, selgus, et üks meie kodunt kaasavõetud toiduainete pakk oli kadunud. Jällegi üllatus!



Kindral-konsul Markuse juures Berliinis.

Kuid mis seal nutta, tulevikus oleme targemad. Nüüd istume Berliinis meie kindralkonsuli hr. *Markuse* külalistena ja plaanitseme sõitu läbi Saksa Nizzasse ja Itaaliasse... Lohutusime seega, et Riias sõitjad ükski määratud ajaks kohale ei pääse ja pärast saime teate, et Caracciola Belgia piiril ühe teise autoga kokkupõrkel oli sunnitud sõitu lõpetama, siis tuli meele eesti vanasõna „kes teisele auku kaevab, see ise sisse langeb“.

A. Z.

Toimetuse märkus:

Riia automobiili- ja aeroklubi ametlike andmete põhjal algasid Riias 20. jaanuaril 1929. a. sõitu järgmised autod:

			(Brüsseli kaudu)
Nr. 88.	Delzaera, Chrysler	kell 0.42 min.	
Nr. 56.	Francotte, Minerva	„ 0.45 „	„
Nr. 32.	van Twist, Ballot	„ 0.55 „	„
Nr. 78.	Wen. Birnholz, N. A. G.	„ 1.05 „	„
Nr. 37.	Bussienne, Sizaire Six	„ 1.30 „	„
Nr. 13.	pr. Lotte Bahr, Steyr	„ 2.00 „	„
Nr. 20.	Dr. Halzknecht, „	„ 2.00 „	„
Nr. 21.	Ing. Jaufer „	„ 2.00 „	„
Nr. 44.	Jul. Johanson, Buick	„ 2.30 „	„
Nr. 45.	Caracciola, Wanderer	„ 2.40 „	„
Nr. 46.	Bernet „	„ 2.40 „	„
Nr. 24.	Leverett, Arrol-Aster	„ 2.40 „	„
Nr. 12.	Peter Bon, Fiat	„ 3.40 „	„
Nr. 68.	Hviid, Minerva	„ 12.00 „	(Frankfurt-Strassburg)

Monte Carlosse jõudsid järgmised autod ja said punkte:

			Sõit km.	Punkte saanud.
1. Nr. 43. Dr. van Eijk,	Graham Paige,	Stokholmist	39 „ 887.	308.999
2. Nr. 41. Ing. Szmick,	Weiss-Manfred,	Bukarestist	40 km 696.	304.085
3. Nr. 57. Visser,	Lancia	Helsingborgist	40 „ 568.	303.237
4. Nr. 49. Morillon,	Peugeot,	Gibraltarist	40 „ 925.	302.099
5. Nr. 93. Berlesco,	Citroen,	Bukarestist	37 „ 947.	301.799
6. Nr. 38. Petit,	Licorne,	Varssavist	39 „ 024.	301.479
7. Nr. 53. Meiheurat,	Ballot,	Berliinist	41 „ 776.	298.658
8. Nr. 75. pr. Shell,	Talbot,	„	40 „ 182.	298.417
9. Nr. 3. Pommier,	„	„	40 „ 169.	298.413
10. Nr. 51. Van Tuyll,	Lancia	Amsterdamist	40 „ 326.	289.900

Järgmised 14 autot said vähem punkte, kuid Riias väljasõitjatest ei ole nende hulgas ühtki registreeritud, nõnda et esimene algus Riias lõppes õnnetuse tähe all. Võib olla tuleval aastal, kui Tallinnast sõit algab, see paremini õnnestub. Üht aga teame, et ka Eesti autosportlastel ei puudu julgust osavõtuks sellisest raskest võistlusest, ja loodame, et meie teedeministerium ühes maavalitsusega Eesti pinnal ei lase võistlejaid

teel lumme uppuda, vaid kõik abinõud tarvitusele võtab sel ajal tee lumest lahtihoidmiseks kuni Läti piirini, kus siis meie naaber arvatavasti sedasama teeb. Elame — — näeme

Järgmises „Auto“ numbris toome kirjelduse hr. Jul. Johansonini ja kaaslaste edaspidise sõidu kohta. Võib olla on nende edaspidine reis samuti seotud suurte seiklustega, seepärast jälgige järgmist numbrit.

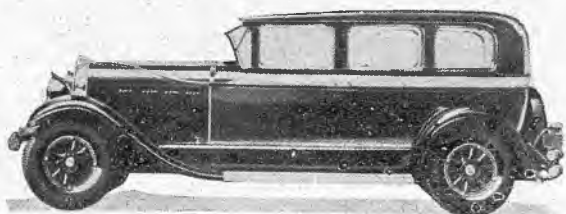
„Auburn“-autod.

„Auburn“-autosid valmistab Auburn Automobile Company, kelle käes on ka „Duesenberg“-autode valmistamine. Ameerikas on need autod juba ammu tuntud erilisel kiirete ja tugevate sõidukitena. Läänud aastal sõitis, näiteks, „Auburn“ seeriaauto Ameerika automobiili ühingu ametliku kontrolli all Indianopolise võidusõiduteel 24 tundi ja purustas kõik tolleaegsed seeriaautode kiiruserekordid.

Enne kui asume „Auburn“-autosid lähemalt vaatlema, toome mõned read Auburn Automobile Company arengust. Aastal 1874. asutati Auburni linnakeses Indiana osariigis vendade Eckhartide poolt hobusõidukite töökoda. Kuni 1900. aastani oli see hobustest veetud sõiduriistade ja autode, milliseid siis veel õieti vähe, ehitus- ja parandustöökojaks. Mainitud aastal aga asutati 2500-dollarilise kapitaliga Auburn Automobile Company, mille presidendiks sai Charles Eckhart ja abipresidendiks tema vend Morris Eckhart. Viimane oli ka firma peadirektoriks. Esiteks valmistati ühe tsilindriga „Eckhartisid“. Chicago Kõik-Ameerika näitusel 1903. a. äratasid praeguste „Auburnite“ esiisad suurt tähelepanu. Neli aastat hiljem hakati vabrikus valmistama kahe tsilindriga autosid. Mõõdusid aastad, millede kestel „Auburn“-autod kestvalt arenesid. Võistlus, eriti maailmasõja viimastel aastatel, kujunes aga niivõrd tugevaks, et firma kapital, kuigi see oli mitmekordselt kasvanud, osutus väheseks. Et uut kapitali juure saada, organiseeriti Auburn Automobile Company 1919. aastal uuesti ja kaaluvamaks osaks selles

tuli rühm Chicago kapitaliste. Neli aastat hiljem astus Auburn Automobile Company etteotsa noor, kuid laialdaste kogemustega ja energiline hra E. L. Cord. Näitena sellest edust, kuidas Auburni vabriku tegevus kasvanud, olgu tähendatud, et 1924. a. valmistati Auburni vabrikus 2600 autot müügihinnaga üks miljon dollarit, kuid siis tõusis valmistus 1927. a. juba 15.000 autoni, millede väärtus oli 16.000.000 dollarit. Läänud aastal valmines keskmiselt 3000 „Auburnit“ kuus. Vabrikute arv, mis otsekohe Auburnile mootoreid, keresid ja teisi osi valmistavad, on ka suurenenud. Praegu töötavad selleks Auburni pea-autovabrik Auburnis Indianas, Ansted masinavabrik ja Lexington mootorvabrik Connersvilles Indianas, Lycoming masinaehituse ja mootoritööstus, mis asub Williamsportis Pennsylvanias, kuna Auburnile kerede ehitajaks on tuntuimad vabrikud Kalamazoo, Michigani osariigis. Üheks suurimaks ettevõtteks Auburn Automobile Company oli Duesenberg Motor Corporationi omandamine paari aasta eest. Nüüd töötab seegi firma „Duesenberg“-autosid Auburniga ühenduses, kuigi firma asub Indianopolis. Auburn Automobile Company ja selle all töötavate ettevõtete aktivad ja tegevuskapitalid, mis tervelt ehk suuremalt osalt sellele alluvad, ulatuvad praegu ligi sajamiljonini, kui mitte rohkem dollareid. Firma on seetõttu soliidsemaid Ameerika autotööstuses.

Kiire nagu Auburn Automobile Company kasv, on ka olnud „Auburn“-autode areng. 1-tsilindrilistest alates on nende mootorid suurenenud nüüdseteks 8-tsilindrilisteks. Kere on aastate jooksul teinud läbi täieliku metamorfoosi ja esineb nüüd täiesti moodsana, nagu oleme harjunud neid nägema Ameerika autodel. „Auburnid“ on võitnud ka võidusõiduautodena endale kuulsuse. Kiiruse, vastupidavuse, jõu ja välimuse suhtes võib neid võrrelda ükskõik millise Ameerika keskklassi autoga. Mitmes suhtes on nad neist eeski. Huvitav on siin märkida, et pärast 1925. a. New-Yorgi autonäitust, mil Auburn laskis esimest korda 6- ja 8-tsilindrilised autod turule, pole autode väline kuju peaaegu muutunud, seda ka mootorid ja auto teised osad mitte.



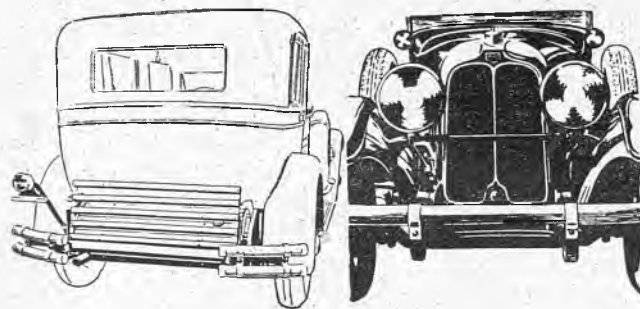
„Auburn“ Sedan mod. 8—90.

Ainult lisandusi, nii kuidas areng on neid võimaldanud, on tulnud „Auburn“-autodele juure. Sel asjaolul on, nagu iga asjatundja tõendab, ostja suhtes väga suur tähtsus. Teisalt on see jälle tõenduseks, et Auburni ehitajad oskasid juba enne 1925. aastat teistest autovabrikantidest mitu aastat ette jõuda. Seepärast pole neil olnudki vaja ette võtta iga aasta oma autodes radikaalseid uuendusi ja ümberehitusi.

Ainult ühes suhtes on Auburn Automobile Company teinud väga järsu ja radikaalse „uuenduse“. See sündis tänavu. Vabrik laskis nimelt turule — esimest korda — alla 1000 dollari hinnaga auto. Alandas ka teiste mudelite hindu 200—300 dollarit auto pealt. Ja seda samal ajal, kui mitmedki teised vabrikandid, näiteks Ford, tõstis oma toodete hindu. „Auburnite“ hinna alandamine tekitas maailma autoturul sensatsiooni. Auburni vabrik astus tõsiselt oma uute tüüpidega võistlema Euroopa autoturul seni valitsenud odavamate autodega.

Endistele tüüpidele ja mudelitele lisaks on Auburnil tänavu kolm uut mudelit: 6-tsilindriline „6-80“ ning 8-tsilindrilised „8-90“ ja „120“. Telgede vahe neil mudelitel on 3,05, 3,17 ja 3,27 meetrit; kaal 1392, 1532 ja 1716 kilo. Vastavalt nende mudelitele on mootori hobusejõud (Ameerika arvestuse järgi) 19,84, 26,40 ja 33,80.

Võtame neist keskmise mudeli („8-90“) lähemale vaatlusele. Nagu tähendatud, on mootor 8-tsilindriline. Mootor on Lycoming vabriku toode. Tsilindrite suurus 73×121 millimeetrit. Pidurjõud 93. Suurim tiirude arv 3300 minutis. Eriliste kolvipeadega on võimalus survet tsilindrites tõsta 5,15 pealt 6,25 peale, mis tõstab vastavalt mootori jõudu. Klapid on 1³/₈“ läbimõõduga ja kergesti väljavõetavad. Jagajavõlli ajab ringi kett-ühendus väntvõlliga, see lamab kuuel laagril. Värina sumbutajaks on eriline seadeldus. Kar-



„Auburn“ eest ja tagantvaadatuna.

buraator — kahekordne. „Schebler“ — jagab gaasi eraldi ühele ja teisele poolele tsilindritest. Bensiin tuleb karburaatorisse pumba abil. Karburaatoris on õhupuhastaja. Sisselasketoru läbib väljalasketoru, mistõttu gaas soojeneb enne mootorisse sattumist. Sädekontroll, pool-automaatne, on ka olemas. Jahutus on veega ja varustatud tsentrifugaal-pumba ja thermostaadiga. Õlitussüsteem on surve-tüüpi. Selle pump töötab hammasratastega ühenduse abil. On ka olemas õlipuhastaja. Alusraami õlitab tuntud „Bijur“-automaat õlitaja. Tagumised teljed on pool-ujuvat tüüpi. Käikusid on kolm ette ja üks taha. Pidurid kõigis neljas rattas; nad on hüdraulilised ja seest paisuvad. Varustus on kõigiti täielik; mis puutub polsterdusse, kerede mahutavusse ja mugavustesse, siis on need paremad, mida sellesse hinna-klassi kuuluvatelt autodelt võib oodata.

„Auburn“-autod saavutavad maksimaalse kiiruse 93 miili (ligi 150 km) tunnis. Kallimat tüüpi „Auburnid“ rohkemgi.

Eelolevad faktid näitavad, et „Auburn“-autod on parimad, mis Ameerika sõidukitest selles klassis Euroopas müügil.

Lühemad teated.



HUGO JUNKERS.

3. veebruaril s. a. pühitses tähtsamaid saksa leidureid plahvatus-mootorite alal ing. *Hugo Junkers* oma 70 a. sünnipäeva. Ajakirja „Auto“ lugejatele ei ole Junkersi nimi võõras, seepärast toome lühidalt tema

eluloo- ja saavutuste kirjelduse. Hugo Junkers sündis 3. veebr. 1859. a. Rheinimaa tööstuslinnakeses Rheydt'is, München-Goldbachi lähedal kudumistööstuse omaniku pojana. Lõpetas kõrgema tööstuskooli Barmenis. Õppis Berliinis Karlsruhe ja Aachenis inseneri teadust ja masinaehitust. 1889. a. asutas Junkers ühenduses Oechelhäuseriga Dessaus gaasijõumasinate katsejaama ja pühendus praktilistele uurimustele gaasimootorite alal. 1892. a. võttis patendi oma leiduse „kalooriameeter“-aparadi peale, millega toimetatakse kütteväärtuse mõõtmist. 1895. a. asutas Junkers Dessaus vabriku Junkers ja Ko. firma all, kus valmistati gaasivanniahjusid ja kalooriameetreid. 1897. a. kutsuti ta Aacheni tehnilise ülikooli soojustehnika õppetooli professoriks ja oli sel alal tegev 14 aastat. 1913. a. asutas ta Magdeburgis mootorite ehituse töökojad ja sellest ajast peale ilmusid turule ja võeti tarvitusele praegu maailmakuulsad Junkersi mootorid, mis 8—6000 hob. jõulised. 1927. a. pandi käima Junkers-Dieseli õlimootorid katsetamiseks veoautodele. 1928. a. alul tehti katseid õlimootori tarvitusele võtmisega veduritel ja mootorpaatidel, mis andis häid tagajärgi. Juba 1910. a. alates valmistab Junkersi vabrik metallist lennukeid ja on seega esimene teerajaja sel alal. Lennuasjanduse arendamisel on Junkersil suured teened. Tervest maailma õhuvõrgust, mis praegusel ajal ulatub umbes 6000 km, lendab Junkersi lennukeid rohkem kui 1/3.

Pannes tähele eelpoolkirjeldatud võimast ja tagajärjekast Hugo Junkersi elutööd, ei ole vaja imestuda, et tema töö on leidnud ka väärilist tunnustamist. Müncheni ja Giesseni ülikoolid valisid tema audoktori; Gotheni tööstuskool — ausenaatoriks, samuti ka Aacheni tehnika-ülikool. Kuigi Hugo Junkers on juba 70-aastane, võib temalt tehnikaalal veel palju oodata.

MAAILMAS 30 MILJONIT AUTOT.

Ameerika Ühisriikide kaubandusministeerium on kogunud andmeid autode arvu kohta terves maailmas ja saanud alles hiljuti valmis oma kokkuvõttega. Viimane näitab, et 1. jaanuaril 1928. a. oli maailmas 29.687.499 jõuvankrit, kuna aasta varem neid oli 27.594.209. Arv on siis 1927. a. kestel suurenenud 2.093.290 ehk 7,6% võrra. Suurenenud arvust kuulusid maadele väljaspool Ameerika Ühisriike 968.441 jõuvankrit, kuna ülejäänud osa jäi Ameerikale.

Statistika kinnitab, et veoautode arv kasvab kiirelt kui sõiduautode oma. Edasi selgub, et ilmas on praegu üks auto iga 64 inimese kohta. Väljaspool Ühisriike on üks auto iga 277 inimese kohta. Kaks huvitava äärmust on olemas: Ühisriikides on üks auto iga 5 elaniku kohta ja Etioopias (Abessiinias) on kõigest 109 autot 10.000.000 elaniku kohta, s. o. üks auto 91.743 mustanahalise peale. Viimastest oleme jõudnud meie siiski ette, sest on ju meil üks jõuvanker iga 400 elaniku kohta.

GENERAL MOTORSI TEENISTUSES 210.000 ISIKUT.

General Motors — Ameerika autotrust — on suurim töödandja autotööstuses. Selle teenistuses oli 1. juulil 1928. a. 209.423 isikut.

AUTODE ELUIGA AMEERIKAS PIKEMAKS.

Ameerika Ühisriikide teedehitajate ühing teatab, et autode eluiga on seal viimastel aastatel 14% võrra suurenenud. See on paremate teede tagajärg — seletavad nad. 1927. a. kestel kõrvaldati liikumiselt 1.825.581 autot ja see arv oli 12,05% tolle aasta alul registreeritud autode üldarvust. Kui liikumiselt kõrvaldatud autode protsent oleks iga aasta selline, siis peaks kõik Ühisriikide autod (nende arv ulatub praegu 23 miljoni ümber) kaheksa ja veerand aasta kestel prüghunnikusse sattuma. Varem arvati auto eluiga Ühisriikides 7 aasta peale.

LENDAS LIGI 20 MINUTIT PEA ALLAPIDI.

Noor Helveetsia lendur Robert Clardon lendas hiljuti ilmarekordi pea allapidi lennu ajal. Ta lendas nimelt niiviisi 19 minutit ja 6 sekundit, mis ligi kaks korda kauem kui senine maailmarekord. Kui Clardon hiljem maandus, oli ta rohkem kui uimane. Saavutus on haruldane näide lenduri võimetest.

ROOTSI LENNUKI SUURSAAVUTUS.

Hiljuti lõpetas Rootsis ehitatud sealse Aero-Transport seltsi propaganda-lennuk „Junkers F 13“ oma ringreis Rootsis. See kestis viis kuud ja selle aja jooksul lendas lennuk 58.550 km ning andis lõbulendusid 10.030 inimesele. Maandumisi oli lennukil selle propaganda-reisul 2338. Seda saavutust peetakse väga heaks.

SURMASAAK ÜHISRIIKIDE LENNUASJANDUSES.

Hiljuti avaldatud ametlikkude andmete järele on Ühisriikides 1928. a. esimesel poolel 153 inimest, neist 6 harilikkudel lennulinidel, saanud surma ehk surmavaid vigastusi. Eralennukitel juhtus mainitud aja kestel üldse 390 lennuõnnetust ja vigastusi said 276 lendurit ja reisijat. Õnnetustes hävines täielikult 172 lennukit. Õnnetuste põhjusteks olid: 43% eksimised juhtimisel, 16,5% mootoririkked ja 10% rasked ilmastikuolud ja tormid. Akrobaatlendude alal tuli ette 98 õnnetust. Maandumisel on purunenud 55 lennukit, 44 on hävinenud õhku tõustes või kohe pärast seda ja 25 juhul oli lennukite hävinemise põhjuseks kokkupõrge õhus.

REKORDLENDEDE KEELD PRANTSUSMAAL.

Prantsuse õhuministeerium on keelanud prantsuse lenduritele kõik kaugemaa-, kestvus- ja rekordlennud. Põhjus: *lennukid pole veel küllalt kindlad*. Teatavasti on juhtunud Prantsusmaal rida raskeid lennuõnnetusi ja neist suurim osa just rekordide jahil.

INIMESE KIIRUSEL POLE PIIRI.

Praegu arutatakse küsimust: kui suurele kiirusele suudab inimese keha vastu pidada? Autoga on sõidetud üle 300 ja lennukiga üle 500 km. tunnis. On öeldud, et viimane kiirus, mis umbes pool hääle kiirusest, on suurim, mida surelik üldse võib vastu panna. Nii ei ole siiski asjalugu, sest näiteks maakera ekvaatoril elutsev inimene liigub maakera keerlemise tõttu edasi kiirusega, mis umbes 1700 km. tunnis ja kui veel võtame arvesse, et maakera liigub oma rada meie päikese süsteemis kiirusega, mis mitu korda sellestki kiirusest suurem, siis võime julgelt väita, et inimese keha vastupidavusel kiiruse suhtes on vaevalt mingit piiri. Muidugi on algkiirusel, mida inimkeha suudab kannatada, teatav piir ja see on teatavasti kolmekordne kukkumise kiirus ehk ligi 100 km. tunnis ja sekundis. Selle kiirusega visatakse Ameerika laevastikus lennukid sõjalaevadel olevatest katapultidest õhku. On kiirus kord saavutatud, siis ei surma see enam inimest — vähemalt teoreetiliselt on see nõnda.

MAAILMA PIKEIM MAANTEE.

Maailma pikeim kividega sillutatud maantee on „PACIFIC HIGHWAY“. Muidugi Ameerikas! Tee algab Vancouveri linnast Briti-Kolumbiast (Kanaadas), läbib Ühisriigid (Washingtoni, Oregoni ja Kalifornia osariigid) ja lõpeb Mehhiko piiril. Suuremalt osalt on tee ehitatud Vaikse mere idakaldal olevasse Coast Range mägestikku. Maantee pikkus on umbes 2400 km.

KÕRGEIM AUTOTEE MAAILMAS.

Autotee Ameerika Ühend. riikides, mis läheb 4300 meetri kõrguselt üle Pikes Peak'i, kuulub maailma kõrgemate autoteede hulka. Et see tee on hästi tuntud, siis arvatakse teda eksikombel kõige kõrgemaks autoteeks maailmas. Nüüd on Boliivias mägitse, mida võib nimetada julgesti kõrgeimaks teeks maailmas; ta läheb üle Tres-Cruces, algab Eucalyptuse jaama juures ja viib Caracoles tinakaevandustesse. Nii siis võib Ameerika automobilist oma autoga saavutada kõrgusi, mis isegi meie tuntuimatele mägisõitjatele sünnitaksid suurt raskust.

ÕLI JA BENSIINI SÖEST.

Nagu Kopenhaagenist teatatakse, on ühe prantsuse-inglise õlitrusti esindajate ja norra söekaevanduse omanikkude vahel loodud äriühendus. Õlitrustil on patendid sütest õli ja bensiini saamiseks. Nüüd taetakse osta Spitzbergenis mäekaevandusi, et võimalust mööda lähema 6 kuu jooksul seada esimene vabrik sisse. Süte ümbertöötamisel tekib õli ja bensiini kõrval harilik koks ja gaasi võib tööstusse kasutada. Seni peame aga siiski tuntud meetodite läbi saavutatud bensiiniga läbi ajama!

ROOTSIS VÕISTLEVAD AUTOD RAUDTEEGA.

Raudtee ja autobuse vahel olevas võistluses Rootsis tõrjutakse mitmel puhul raudtee koguni välja. Alles hiljuti pidi raudtee oma tegevuse lõpetama Lõuna-Rootsis, Skone provintsis. Nimetatud raudteeliin on vana-maid Rootsis, kuid autobused halvasid niivõrd selle tegevust, et tuli valitsuse poole pöörduda loa saamiseks tegevust katkestada ja roopaid ära võtta.

See raudteeliin oli kõige tulutoovamaid, sest ta läks läbi rahvarikaste kohtade. Kuid reisijate ja prahiautode liikumine tõi endaga kaasa paremusi elanikkudele, nii et lõpuks rongid pidid liikuma peaaegu tühjalt.

Kuid seda raudtee ja autobuseliinide vahelist seisukorda hakatakse mitmel pool reguleerima sel teel, et jõutakse vastastikule kokkuleppele ühistöötamise küsimuses.

See asjaolu, et Rootsi teed nii kiirelt paranevad uemate teeparandusviiside tarvitusele võtmise tõttu, soodustab kõrgemal määral autobuseühenduse laiendamist. Rootsi omab praegusel ajal teiste maadega võrreldes kõige suurema arvu autobuseliine. Reisijad on täiesti rahul mõnustustega, mida pakub laitmatult kordaseatud teedel autoga liikumine. Suur hulk välismaa turiste toovad iga aasta kaasa oma autod, millel nad võtavad pikemaid sõite ette.

TEHNILINE NÕUANDEKOHT AUTOMOBILISTIDELE.

Automobil-Club v. Deutschland ühendas hiljuti oma tsentraal-sekretariaadiga tehnilise nõuandekoha automobilistidele, mille juhatus on autoasjanduse tundja dipl. inseneri käes. Samuti täiendatakse suuremaid ringkondi teataval määral seesuguste nõuandepunktidega, mille juhatuses on asjatundjad insenerid, kes on täiesti rippumatud tööstusest ja kaubandusest. Nii on riiginõukogu liikmetele antud võimalus kõikide tehniliste küsimustega tutvuda.

PAKKIMATA AUTOD Ookeanilaevadel.

Läinud talvel saadeti Ameerikast Euroopasse esimene ookeanilaeva laadung autosid — umbes 400 „Erskine“-autot — lahtiselt, s. o. kastidesse (kinniselt) ehk raamistikku pakkimata. Seni oli sündinud autode transporteerimine, osalt isegi Ameerika raudteedel, pakitult. Esimesena — sellest on möödunud nüüd juba üle 10 aasta — alustas Ford oma autode saatmist lahtiselt raudteevagunites. Nendelt võeti rattad alt ja pandi 8 autot ühes rataste ja tagavaraosadega ühte r-vagunisse. Nii oli odavam, sest siis hoiduti pakkimiskulust ja autode vagunisse laadimine oli kiirem ja kergem — neli meest laadis tunni kestel 30—40 „Fordi“ ümber kinnistesse raudteevagunitesse. Vähehaaval hakkasid ka teised vabrikud Fordi eeskujul autosid raudteedel transporteerima. Eksport-autod, nagu tä-

hendatud, saadeti kuni läinud talveni erandita kinnistesse kastidesse pakituna maailmaturule. Siis „murdus jää“ — Studebaker-firma alustas, ja praegu sõidab Ameerika ja teiste mandrite vahet 5 ookeanilaeva, mis veavad autosid lahtiselt — ja ainult autosid. Peale nende on Fordil oma standard-laevad „Ford“- ja „Lincoln“-autode ja nende osade väljavedamiseks. Nii Fordi kui ka teistegi laevad on seatud autode lahtiselt veoks erilisel sisse. Autod sõidavad oma jõul sadamasiillale, sealt tõstetakse nad kraanade abil üles laevale ja lastakse samas korras alla ruumidesse, kus nad seotakse pörandate küljes olevate konksude ja rõngaste külge nõõridega. Peale kastidesse pakkimisvaeva ja kulu, hoitakse nii talitades kokku ka ruumi laevadel.

Kuivõrd autode pakkimata eksporteerimine (transporteerimine üldse) on ostjale kasulik, selgub, kui teame, et üksinda vedu Ameerikast Euroopasse on keskmiselt 65 doll. vähem auto pealt ja et lahtiselt Ameerikast sisseveetud auto on Euroopa turul keskmiselt 100 doll. odavam kui endisel viisil (pakituna) imporditud auto. Kokkuvõttes on siis kümned, sajad miljonid dollarid aastas — auto ostja-tarvitaja kasuks

G. M. MAAILMA VALLUTAMAS.

General Motors — Ameerika ühinenud autovabrikud — laiendab alatasa oma tööstust ja selle esitust välismaal. Praegu on sellel auto-„trustil“ väljaspool Ühisriike umbes 55 milj. dollari suurune tegevus.

UUED AUTOJAAMAD INGLISMAAL.

Autojaamad. Londoni tsentrumis ehitatakse lähemas tulevikus mootorsõidukite jaam 80 omnibuse jaoks, mis peab kiirühendust kõikide ümbruses olevate provintslinnadega. Provintslinnades ehitatakse jaamad ooteruumide, restoraanide ja informatsioonibüroodega. Nüüd ehitatakse New-Castle's kõige suurem Inglismaa mootorsõidukite jaam; tema ehitamiseks on eelarvesse võetud 25.000 £ ja arvatavasti saavad selles jaamas iga aasta 12 miljonit reisijat vastu võetud ja ära saadetud.

MIS MAK SAB TÜHJALT KÄIK AUTO JUURES.

Keegi ameeriklane arvestas hiljuti välja kui palju maksab tühjalt käik seisva auto juures Ameerikas. Mitte vähem kui 2,2 miljardit liitrit bensiini läheb aastas mootorite tühjalt käigule. Ümberarvatult teeb see välja 1,2 miljonit dollarit päevas! Kuna Ameerikas on ümmarguselt 20 miljonit autot liikvel, tarvitab iga auto aastas 90 liitrit bensiini, umbes 25 dollari väärtuses. Sellest tuleks õpetust võtta ja ei tuleks lasta mootorit asjata tühjalt töötada.

AMEERIKAS 122 STANDARD-AUTOT.

Autode valmistamiskulude vähendamise sihiga on mindud massilise toodangu peale. See aga üksinda pole veel kõik — on mindud ka autode standardeerimisele. See teeb autod ja nende osad veelgi odavamaks. Praegu on Ameerikas juba 122 standardeeritud autotüüpi.

„STUDEBAKER“-AUTOD.

Studebaker „President“-autol on praegu 115 ameerika, 11 maailma ja 23 rahvusvahelist rekordi. Peale selle omab „Erskine Six“ 11 ameerika rekordi ja „Direktor Six“ 28 klassirekordi.

MAKSUD SISSESÕIDUL HISPAANIASSE.

Ajalehe „Gaceta de Madrid“ teate järgi on oodata valitsuse korraldus, mille järgi tulevikus välismaalt Hispaaniasse sissesõitvatelt automobilitidelt võetakse maksu järgmiselt: 48 tunniks Hispaania piires viibivalt autolt tuleb maksta 5 peseetat. Jääb aga auto üle 48 tunni kuni 6 kuuni Hispaaniasse, siis 2 peseetat iga järgneva päeva pealt. Maksu võtmiseks on seatud sisse erilised maksukaardid, mis autoomanikule piiril antakse kätte.

FORD.

Seni oli Fordil Euroopas osakondi Briti saartel, Prantsusmaal, Saksamaal, Hollandis, Belgias, Rootsis, Taanis, Soomes, Hispaanias ja Itaalias. Need osakonnad said Fordi tooteid Ameerikast ja müüsid neid edasi omal maal ehk naaberriikide ostjatele.

Nüüd on aga paari kuu eest Inglismaal asutatud „Ford Motor Company of England“ terve Euroopa, (Vene välja arvatud), Aafrika (Briti koloniid välja arvatud) ja Läheda-Aasia jaoks. Uus firma, mis muidugi Fordi peavabriku osakond, võtab üle kõik eelpoolmainitud Euroopas olevate Fordi vabrikute varandused ja jääb tulevikus nende keskkohaks. Uue Euroopa-

Fordi põhikapitaliks on 7 miljonit naelsterlingit (128 miljonit Ekr.). Firma juhatuses on Henry Ford, ta poeg Edsel Ford, sir J. T. Davies, Charles E. Sorensen ja sir Percival Perry.

Uue firma osatähtedest lastakse avalikule müügile 40%, kuna 60% osatähti jääb Fordi ja tema kaastöötajate kätte.

Uus firma asutab endale uue vabriku Londoni lähedusse Dagenhami. Vabrik valmib kolme aasta jooksul ja selle aastane toodang on kavatsatud 200.000 auto peale. Seni takistas vabriku asutamist maks hobusejõu pealt, mis Inglismaal kaunis kõrge.

Seni töötas Fordil Irimaal Old-Traffordis traktorite vabrik. See läheb uue firma omandusse ja jätkab töötamist valmistades umbes 30.000 traktorit aastas. Ühes sellega valmistaks Ford Briti saartel kokku 200.000 autot ja 30.000 traktorit, milliseid võiks aastas kokku umbes 165.000 ekspordeerida välismaile. Manchesteris olev Fordi senine osasid valmistav vabrik jääks ka edasi töötama. Viimane valmistab eeskätt tagavaraosi vanatüübilistele „Fordidele“.

Kui uus Fordi firma, mille peakorter Londonis, kord täiel hool töötab, siis tõuseb Briti mootor- (auto-) tööstuse toodang 60% võrra ja eksport vist mitte vähem kui neljakordseks.

Toimetusele saadetud kirjad.

„Auto“ nr. 10. (lehekülj nr. 260) ilmunud artikli „Ford“ kirjeldused ei vasta tõele ja on nähtavasti toimetatud konkurendi poolt lehte, mis jätab halva mulje.

1) Uuel „Ford“-autol on, võrreldes endisega, nõndanimetatud mudel T-ga, niipalju muudatusi, täiendusi ja parandusi läbi viidud, et iga asjatundja seda kohe võib tähele panna. Kui radiaatori eest hoolt ei kanta, siis tilgub iga radiaator, firmale vaatamata. Kuigi kolmnurgasüsteem uuel „Ford“-auto tüübil alal on jäetud (põhimõtteliselt ja seepärast, et see Ameerikas on osutunud täiesti kõlblikuks), siis on see süsteem igaipidi uuel Ford'il viidud läbi palju kindlama ja otstarbekohasema ehitusviisiga. Kui artikli kirjutaja oleks võtnud vaevaks end informeerida, siis oleks ka tema näinud, et Ford mitte mingisugusel korral pole „hädahohtlikum“ sõiduk kui mõne teise firma auto.

2) Juhtumus Tallinna voodivabriku veoautoga, kusjuures „rooli rikke tõttu esimesed rattad risti keerasid ja auto kummuli läks,“ on ka kirjeldatud ajakirjas. Nimetatud voodivabrikul on ainult üks vana tüüpi „Ford“-veoauto ja kui see korras pole, siis võis juhtuda temaga kirjeldatud õnnetus, mis võib juhtuda ka mõnele teisele autole, kui see korras pole hoitud.

3) „Fordson“-traktorid. Kust reporter teateid on saanud, et „Fordson“-traktorite valmistus on lõpetatud

ja et neid ei kavatsenud enam ehitada, jääb arusaamatuks. Sellest huvitatud lehed kirjutavad ammugi juba uue „Fordson“-traktori tüübist, mida juba on hakatud valmistama. Et tema ehitusviisi kohta lähemad andmed praegu veel puuduvad, see oleneb sellest, et „Ford“ üldse omi uute ehitusviiside kohta ei avalda enne mingisuguseid teateid, kui traktorid või autod ise ei ilmu.

O. Bidder.

Toimetuse märkus: Ülaltoodud kirjale ruumi andes, ei ole toimetusel midagi juure lisada. Et „Ford“-traktoreid ei valmistata, selle teate tõi „Revaler Bote“ juba novembrikuus l. a. ja hiljem teised ajalehed. Muidugi usume, et tulevikus vast ilmuvad uued Fordsoni-traktorid turule, kuid endiste Fordsoni-traktorite ehitamine on juba 2 aastat tagasi lõpetatud, ja neid traktoreid turule ei ilmu, see oli ka meie lühike ja pikema seletusteta teade „Auto“ lugejatele.

Toimetus.

Eesti Autoklubi teated.

Klubi AASTAPEAKOOSOLEK peetakse reedel 22. veebruaril 1929. aastal, kell 8 õhtul, klubiruumes „Estoonias“, järgmise päevakorraga: 1) koosoleku juhatuse valimine; 2) 1928. aasta aruanne; 3) juhatuse poolt vastuvõetud liikmete nimekirja kinnitamine; 4) 1929. aasta liikmemaksu määramine; 5) 1929. aasta eelarve; 6) valimised põhikirja järele;

7) põhikirja muutmine ja täiendamine; 8) auliikmete valimine; 9) autode kinnitamise küsimus; 10) Autonäituse korraldamine 1929. aastal ja 11) mitmesugused läbirääkimised ja koosolekul tõstetud küsimused.

Juhatus palub klubi liikmeid suuremal arvul aasta-peakoosolekust osa võtta.