



AUTO

MOOTORSPORDI AJAKIRI



5/6
1936

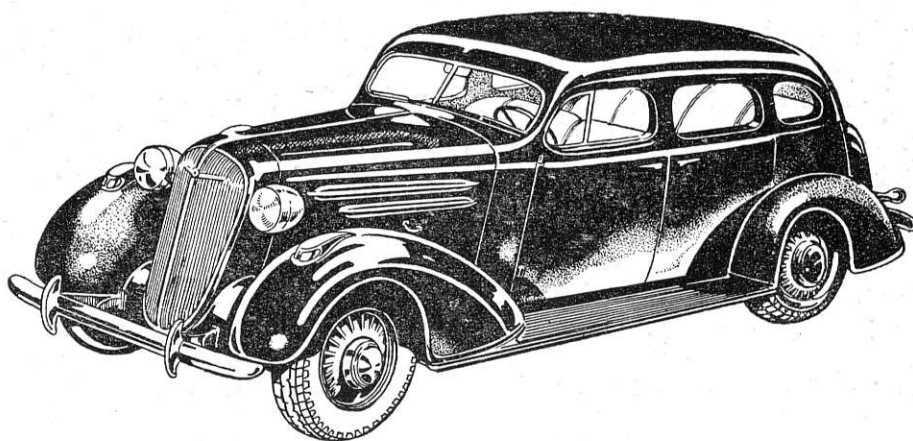
Mugav ja kindel...

SÕLTUMATU EESRATASTE
VETRUMINE JA RUUMIKAS
SISEMUS TEEVAD

CHEVROLET'

MUGAVAMAKS SÕIDUKIKS,
MIDA VEELGI SUURENDAVAD
ISTMETE JA SELJATUGEDE
TÄIUSLIK VETRUMINE JA
KOHASED KÄETOED

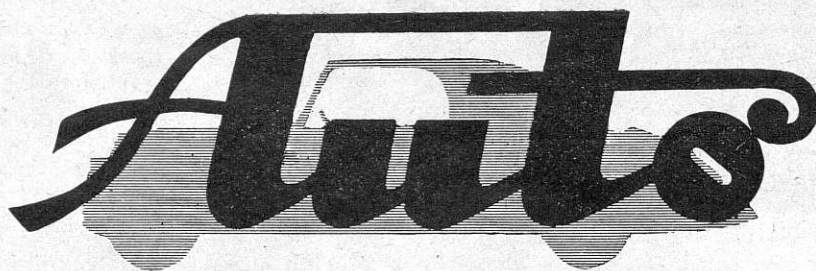
ÜLENI TERASKATUSEGA
KERE JA UUED HÜDRAULILI-
SED PIDURID TAGAVAD JUL-
GEOLU JA SÕIDUKINDLUST



CHEVROLET

SÕIDU- JA VEOAUTODE

AINUESINDAJA J. PUHK & POJAD TALLINNAS,
PÕHJA PST. 21, TELEFON 426-40



MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

1 9 3 6

IX AASTAKÄIK

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

N:o 5/6

| | | |
|---|--|---|
| TOIMETUS: EESTI AUTOKLUBI, TALLINN, HARJU 40 POSTKAST NR. 190 POSTI JOOKSEV ARVE NR. 570 | TEGEV- JA VASTUTAV TOIMETAJA: TEODOR POHLAK | VÄLJAANDJA: EESTI AUTOKLUBI TELLIMISHIND: AASTAS KR. 5, POOLAASTAS 2.50 ÜKSIKNUMBER 75 SNT. |
|---|--|---|

SISU:

4. Eesti Suursõit
Miks autode sundkinnitus on vastuvõtmatu?
Olümpia tähesõit mootorratastele
Pärnu — EAK aastapäeva pühitsema
Rootsi Grand-Prix 1936
Kas mitte ülepeakaela?
35 käsku liiklemiseks
Eesti, Leedu ja Läti teedekongress
Autojutt: Liikuv ori
Nash autovabriku 20. a. juubel
Mootor läheb kuumaks . . .
Jõuvankrid firmade järgi
1936. a. karburaatorite reguleerimine
Praktilisi nõuandeid
Nõuandeid mootorrattureile
Autojuhtidele
Laiast maailmast
Küsimusi ja vastuseid
Sporditeateid
Uus üldine liiklemismäärustik



4.

EESTI

suursõit

1936.

Foto A. Kalm

TÄNAVUAASTANE Eesti Suursõit (Estonian Tourist Trophy) — kujunes suureks motorsportlikeks sündmuseks Eestis. Võistluse tagajärjed sel TT-l ei ületanud küll eelmisel aastail saavutatuid või isegi osalt ei küündinud nendeni, kuid see ei anna veel kaugeltki õigust alahinnata k. a. 13. septembril peetud Suursõitu mootorratastele ja autodele. Kui seda on aga tehtud ühe osa meie ajakirjanduse poolt, siis kindlasti mitte asja enese pärast, vaid et oleks jälle „põhjust“ millegi üle viriseda ja norida.

Meil on ju ikka nii, et kui kellelgi läheb kas hästi või halvasti, siis tulevad ikka igasugused aabitsatargad ja hakkavad „õpetama“, et vaadake kõik oli väga hea, kui „poleks aga...“ ja „kui aga...“ jne. Umbes sellist aabitsatarkust eelistab meil vägagi harastada üks osa meie ajakirjandusest. Nii on see juhtunud ka Eesti Suursõiduga. „Hädavaevu oli ta lõpenud, kui tulid igasugused „Meile kirjutajad“ ja panid Suursõidule „krooni pähe“, et Suursõit olevat „rahategemise“ võte, „võoraste võistlus“ jne.

SEE ei ole küll minu ülesanne, kuid kui olen juba sõandanud laskuda teatava osa ajakirjanduse hinnangule Suursõidu suhtes, siis lubatagu mõne reaga puudutada ka veel neid „rahategemisi“ ja muud.

Nagu korraldajate poolt informeeriti — 4. Eesti Suursõit on tõesti õnnestunud. Üle 12 000-line pealtvaatajate hulk pole mitte ainult rekordarvuks meie senistele motorsportlikele üritusile, vaid suureks ülekaaluks kogu Eestis senini aset leidnud sportlikele sündmusile üldse. Selle 12 000 hulka pole loomulikult arvatud veel mitmesajaline korraldajakond ja mõni hea tuhat „jänest“.

Selle rekord-arvulise pealtvaatajate juures saavutatud kassa bilanss ei ole aga kaugeltki selline, et see väärriks etteheiteid „rahategemisest“. Säärast juttu võivad ajada ainult need, kel pole põrmugi aimu

rahvusvahelise ulatusega spordivõistluse — TT korraldamisega seosesolevatest kuludest. Kui igasuguste korraldustööde ja õige tagasihoidlikkude stardi-auhindade kulude ning seaduslike maksude kõrval on selle suure töö juures jäänud „puhast“ kahe korraldaja klubi peale umbes paartuhat krooni, siis tõtt öelda — seda on liig vähe.

13. septembril, järjekordselt 4. Eesti Suursõidul teatud klassides võistlesid küll enamuses välismaalased, kuid egas ka seda saa pahaks panna. Suursõit ei olnud sellepärast veel kaugeltki mingi „võoraste võistlus“. Tourist Trophy — TT — õige mõte seisabki selles, et seal võistlevad korraldaja riigi oma d ja võõrad. Nii on see igal pool.

VÕTTES aga täiesti objektiivse hinnangu alla peetud Suursõidu ja seal saavutatu, võime hoopis suurel heameelel nentida: Eesti motorspordi ala on lühikese aja jooksul tõusnud võrdlemisi kõrgele tasapinnale. Meie motorsportlaste saavutused ei näita küll neid tagajärgi, mis igapäev leiame välismaal suurtes riikides ja suurrhivate juures. Selleks on meil kasutada liialt piiratud ainelised võimalused. Võrreldes aga meie motorsportlaste võimeid meie lähemate naabrite omadega, näeme, et oleme paljudest neist ees või vähemalt üheväärsed. Motorspordi alaga võime täie uhkusega vastu võtta jõukatsumisi meist hulga suuremate riikidega, nagu Soome, Läti, Rootsi jne. — kas ei ole see küllalt tänuväärne edukäik!

Kaanepilt: (keskel) 4. Eesti Suursõidu üldvõitja E. Tomson, sõitis Nortonil. Ülal: autode klassi võitja soomlane A. Patama. All vasakul: E. Tomson sõidul; paremal: O. Veldemann enne sõidu katkestamist. (A. Kalma fotomontaaž).

KELL 12.10 algas siis see kauaoodatud Suursõit. Esi-
mesena lähevad tuleproovile juniorid — 10 sõitjat
C-, B- ja A-klassist. Neil tuleb sõita 10 ringi à 6,76 km,
kokku 67,6 km. A-klassi mehel R. Ristmetsal (*NSU*)
masin ei võta aga juba stardis häält sisse ja võistleja
ei saanudki stardist välja. Nagu hiljem selgus, ei
„kaotanud“ Ristmets eriti palju, kuna ka tema, selle
klassi ainus konkurent J. Suidt (*Rudge*), pidi samuti
katkestama sõidu masinarikke tõttu. A-klassis seega
ei lõpetanud sõitu ükski võistleja.

A-klassi kõrval oli juba palju edukam B-klass. Siin
hakkas kohe algul juhtima K. Iljin (*OK Supreme*).
Tema püsis esikohal kuni seitsmenda ringini, siis tuli
aga H. Fersen, (*Excelsior*), sõitis ette ja juhtis
juba ise kuni finišini. Teisele kohale tulnud Iljin saa-
bus finiši peagu Ferseni kannul. Kolmandaks tulnud
A. Elvelt (*Velocette*) pääses finiši juba kergemini,
kuna temaga võistlejad langesid välja kaugel enne
lõppu. A. Kinof sõitis seekord *NSU*1 ja jõudis neljan-
dana kohale, kuigi õige märgatava vahemaaga.

B-klassis kaheksast startinust lõpetas seega võist-
luse neli sõitjat. E. Rosenfeld, E. Hausenberg, K. Ri-
naldo ja R. Triik katkestasid sõidu masinarikete tõttu.

Junioride C-klassi sõit oli juba hulga pinevam.
Algusest peale asus siin juhtima viljandlane E. Sauga
(*Rudge*). Sauga sõit oli kindel, kurvisõidud rahulikud,
kuid siiski võrdlemisi kiired ning näis kohe, et ta
pääseb esimesena finiši. Ent egas see polnudki nii
sama lihtne. Saugale osutus õige tugevaks konkuren-
diks O. Harpe, kes sõitis *NSU*1, nimelt O. Veldemanni
uuel *NSU*1. Viierendal ja seitsmendal ringil juhtuski,
et Harpe pääses Rummu kurvil vedama, kuid Sauga
taibates ähvardavat kaotust pani masinale tublisti
jõudu juure ja jättis mõlema ringi lõpu poolel ette-
tökkiva Harpe selja taha. Tekkis võrdlemisi pinev
duell. Sauga oli siiski tugevam ja kindlam oma masi-
nal ning jõudis tsipa enne finiši. Tema kannul,
sama aja ja kiirusega tuli finiši küll ka Harpe, kuid
vahemaad oli siiski tervelt üks (!) meeter ja esikoha
saavutas E. Sauga.

C-klassis tegi veel kaasa pankur Scheeli poeg,
kes startis R. Rocy varjunime all. Noor Scheel püsis
neljandast ringist alates junioride grupis kolmandal
kohal ja lõpetaski võistluse oma klassis kolmandana.

Junioride grupis pakkus huvitavamat sõitu E. Sau-
ga ja O. Harpe vaheline „lahing“. Üldiselt on aga
selle grupi võistlus eriti veel seepärast märkimisväärne,
et siin ei võistelnud ükski välismaalane.

*

JUNIORIDE sõidu lõppedes, pärast veerandtunnilist
vaheaega asusid starti „vanad lövid“ ise — senio-
rid. Algas Suursõidu huvitavaim osa.

Senioride võistlus töötas olla pinev iseäranis see-
pärast, et siin oli võistlevail eestlasil vastas terve rida
välismaa kaalukamaid. C-klassis (500 ccm) O. Velde-
manni, E. Tomsoni ja väljaspool võistlust startiva
Ed. Johansonini kõrval ihusid hammast finišile rootsi
kangemaid M. Strömberg ja kuus soomlast: R. Lampi-
nen, G. Lönnfors, P. Sirkkiä, V. Rimmanen ja A. Kei-
nanen. Soomlasile seltsis veel ainsa lätlasena A. Si-
linsh, keda ei peetud küll kuigi tugevaks konkurendiks,
kuid mine võta kinni — õnn ja juhus võis siin lätla-
sestki täismehe teha.

Senioride B-klassis oli lugu veel mõtlemapanavam.
Seal oli ainsal eestlasel V. Hennokil vastas tervelt
viis soomlast — V. Suni, S. Somerkorpi, O. Kyrö,
E. Taute ja A. Keränen. Rootslasena tegi kaasa
K. Kihlskog.

Nü. õnnelikuks eestlaseks-senioriks osutus vaid
A-klassi Juku Tomson. Temal oli vastaseks küll
Saksa paremaid vabriku sõitjaid H. Häusler, kuid „eks
ühe kangemaga saa ikka paremini toime, kui mitme
hea või nõrgaga“ — nagu arvas üks võistluse jälgi-
jaid.

Senioride võistluse pinevust aitas veel tublisti tõsta
pikem sõidumaa. Junioride 10-ne ringi asemel,
tuli igal senioril juba sõita 25 ringi × 6,76 km või
kokku 169 km. Ja eks olnud see sõidutee küllalt pikk
selleks, et proovida nii masinate vastupidavust kui
meeste tublidust ja sõiduosavust.

*

KUI võistlejad olid paariviisi loosimise järjekorras
starti asetunud, käis peagi käsklus sõiduvalmis
olla. Langes stardilipp ja 19 suursõitjat-seniori alga-
sid tugevail masinail metsikut jahti võidu järgi. Pealt-
vaatajate meeled olid eriti pingul. Igaüks otsis võist-
lejate ridades oma lemmikut, kuid enamiku pilgud olid
suunatud esimestena stardist väljuvatele favoriitidele

Suursõidu startfiniš-
plats Piritä-Kose-Kloost-
rimetsa ringteel. Mootor-
ratturid-juniorid välju-
vad stardist.

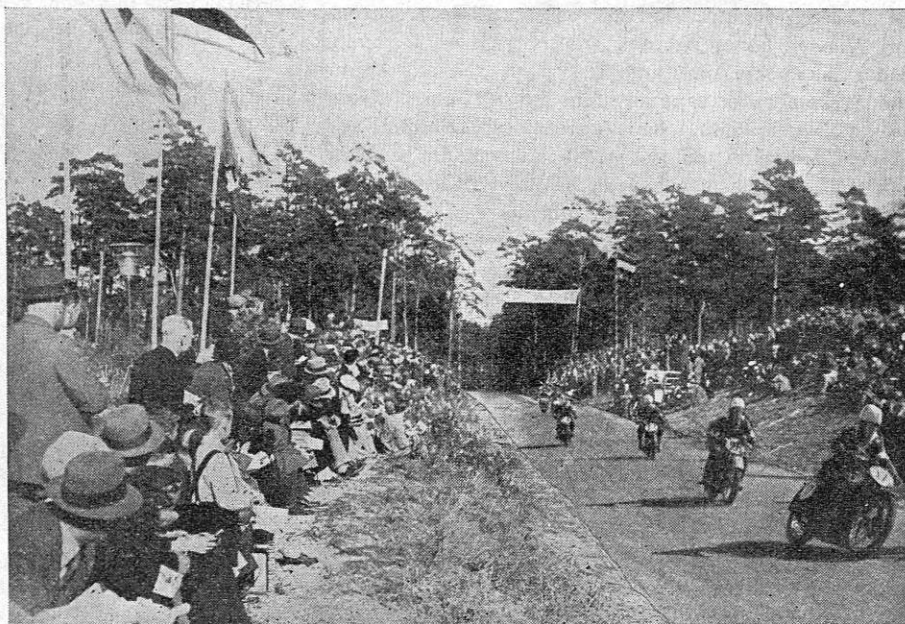
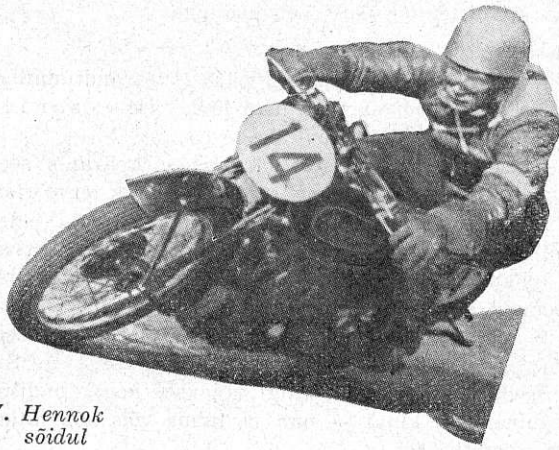


Foto A. Kalm

V. Hennok
sõidul

M. Strömbergile (*Husqvarna*'), R. Lampinenile (*Norton*'il) ja paljude omad „meie Ovele“ — O. Veldemanni, kes oli jäänud truuks oma „vanale“ *NSU*'le. Neilt kolmelt oodati päeva „suursündmuslikumat“.

Startijaid, nagu juba öeldud, oli 19. Kuid mitte kõik ei alustanud sõitu „õnne tähe all“. Esimesena jäi „pigisse“ sakslaste suurlootus *DKW* vabrikusõitja H. Häusler. Tema, eriti võidusõitjudeks konstrueeritud 250 ccm-line *DKW* ei võtnud kohe algul tuure sisse. Häusler ei pääse stardist välja. Veidi hiljem, sedapuhku tujukas masin, tegi küll mõned head nõksud, kuid sellest ei piisanud ja A-klassi oletatav võitja Häusler pidi juba esimesel ringil katkestama sõidu. Peale Häusleri äpardus start mõnel teiselgi, kuid mitte nii rängal määral.

„Favoriitide“ kolmikust pääses kohe algul juhtima rootslane Strömberg. Temale järgnes õige lähedal Veldemann ja viimase kannul Lampinen. Sellises järjekorras mööduski kolme „kangema“ kolm esimest ringi. Kolmiku — Strömberg-Veldemann-Lampinen — kõrval näitasid tublit sõitu veel E. Tomson (*Norton*'il) ja Ed. Johanson (*Triumph*'il), kes neljandana ja viiendana duellisid omavahel õige ägedasti, kord ees Tomson, kord Johanson.

Huvitav kolmikvõistlus kestis Strömbergi juhtimisel kuni 5. ringi lõpuni, siis aga eel stardiplatsi Strömbergi *Husqvarna* ei pidanud enam vastu — tagumine silinder läks rikki, ja Lampineni poolt võitjaks kuulutatud Strömberg ei saanud enam paigast edasi. Rootslane katkestas sõidu. Kui stardiplatsi tribüüni eest kihutasid metsikus tempos mööda Veldemann ja Lampinen ilma rootslaseta, haaras paljusid pealtvaatajaid õnnis lootus, et nüüd ehk jääb juhtima eestlane Veldemann. See osutus aga ekslikuks, nagu selgus hiljem. Rootslase Strömbergi väljalangemisega pandi justkui alus õnnetuste-sarjale senioride C-klassis. Veel samal ringil katkestasid sõidu soomlane V. Rimminen (*Husqvarna*) ja lätlane A. Silinsh samuti *Husqvarna*'l.

*

STRÖMBERGI välja langedes asus ette Veldemann, 6. ringil möödub aga temast Kloostrimetsa vahel Lampinen ja jääb juhtima. Soomlase esilepääs näis õige tunduvalt närveerivat Veldemanni, ta näib kaotavat oma tavalist rahulikkust ja sõit muutub märgatavalt ebakindlaks. Veldemanni kindlusetust suurendab veel enam masina esiletükkiv tõrkumine.

Pealtvaatajadki on kaotanud lootuse Veldemanni edusse. Siis juhtub aga korraga C-klassi järjekordne „üllatus“ — 11. ringil läbib stardiplatsi esimesena Veldemann. Lampineni pole — ega tulnudki. Selgus, et Lampinen ei jõudnud lõpetada 10. ringi ja oli sunnitud masinarikke tõttu katkestama sõidu. Pealtvaatajate heameelel pole piire, aplodeeritakse ja olakse rõõmsad, sest nüüd näib olevat päris kindel Veldemanni võit.

Veldemann juhib nüüd kolmikfavoriitidest ainsana võistlust ja on jõudnud temale järgmisest sõitjast E. Tomsonist peagu $\frac{1}{4}$ ringi ette. Siis tabab aga võistluse jälgijaid järjekordselt kolmas „üllatus“. 16. ringil, Kloostrimetsa kohal ütleb üles ka Veldemanni masin. Aastaid Ovele truu olnud *NSU* kuningavõlli kaas on läinud kaotsi ja õlipaak on jooksnud õlist tühjaks. Veldemann teeb viimase meeleheitliku katse ja jookseb jalgsi „boksist“ uut õli tooma. Õli käes, ruttab ta küll jalgsi, küll jalgrattal tagasi masina juure. *NSU* on aga tõrkus ja ei hakka töötama. Selgub, et masinat on tabanud ka muud rikked ja Veldemannil tuleb tahes-tahtmata lahkuda sõidurajalt.

*

EDASI jääb juhtima, peagu kogu aeg neljandal kohal püsinud, E. Tomson. Kuna vähepeal on katkestanud sõidu temaga konkureeriv Johanson ja sellele järgnev soomlane G. Lönnfors (*NSU*'l), siis Tomson jääb juba juhtima kuni finišini. Tomsoni võit näib olevat 16. ringist alates enam-vähem kindel, seda enam, et temal oli jäänud ainsaks võistlejaks soomlane P. Sirkiä (*Norton*'il). Oieti öelda juba Lampineni välja langedes paljud pealtvaatajad avaldasid arvamist, et „Tomson teeb täna veel imet“. Ja see „ime“ ei jäänud tulemata — Tomson jõudis oma *Norton*'il esimesena finiši — ajaga 1:45.50 = 95.825 km/t. (Eesti *TT* rekord on Lampineni nimel — 99,78 km/t.)

Tomson, esikohale tulles, ei saavutanud küll mingit rekordaega, kuid tema sõidu tagajärge tuleb kõigiti pidada täiesti rahuldavaks. Ta tuli ja lõi kõiki teisi „kangemaid“, tegi seda, rahulikult, jõuliselt ja püsivalt, nagu kohane tublile eesti poisile — ja mis me veel soovime. Ei ole siin millegagi mõõduandev, et Lampinen või Strömberg näitas teatavat paremat aega. Tähtis on ikkagi see, mis nende paremate aegade saadi kätte — see on kõige olulisem. E. Tomsoni võit on seda tähelepanuväärsem, et ta näitab, et peale

Foto Fotola



Metsakohviku kurv. Ees (nr. 18) E. Sauga, tema kannul O. Harpe. Posti kohal: A. Kalm „parajat momenti“ ootamas



Juku Tomson — A-klassi favoriid

„favoriitide“ leidub alati ka teisi, kes julgesti istuvad tugevale masinale ja ütlevad — täna tahan mina võita!

Pikema vahemaa järele saabus senioridest teisena finiši soomlane P. Sirkiä. Sellega oli C-klassi suursõit läbi. 10-st startijast lõpetas vaid 2 (!) võistlejat, mõlemad *Norton*'il.

*

B-KLASSIS pakkus kohe algusest peale ilusat vaatlust eestlase V. Hennoki (*Royal Enfield*) duell soomlase O. Kyröga (*NSU*). Hennok näitas siin oma tänavuse aasta parimat. Tema sõit ja kurvivõtted olid palju kindlamad ja puhtamad, kui nii mõnelgi C-klassi sõitjal. Ka oli tal rohkesti „õnne“. Ainult (!) 3 minutit, olevat tal eelviimasel ringil Lükati teel kulunud masinarikke. (sidurid!) parandamiseks, nagu teati kinnitada.

Ed. Johanson ja G. Lönnfors välj langedes püsis Hennok kogu aeg 4. kohal, 16. ringil pääses ta isegi kolmandale kohale ja oleks seega kolmandana finiši jõudnud, kuid 24. ringil, C-klassi Sirkiä pressis temast mööda ja Hennokil tuli leppida neljandaga.

Teistest B-klassi sõitjatest olid edukamad soomlased A. Keränen (*Rudge*) ja E. Taute (*Excelsior*). Esimene neist tuli 3. ja teine 4. kohale. Rootslane K. Kihlskog (*Husqvarna*) katkestas sõidu 4. ringil ja soomlased V. Suni (*Rudge*) 3. ning S. Somerkorpi (*Norton*) — 19. ringil.

*

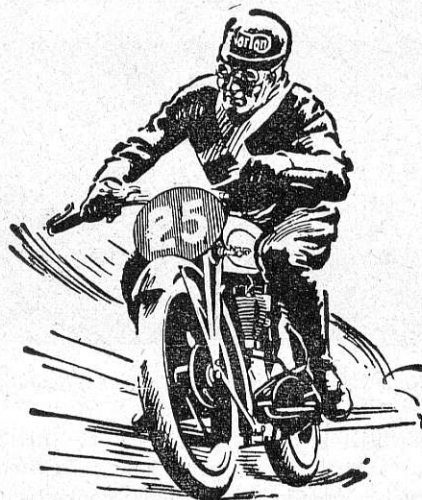
A-KLASSIS katsus jõudu, teatavasti ainsana Juku Tomson. Ka tema sõit ei jäänud C-klassi meeste omast suurt maha. Ilma igasugu viperuseta ta jõudis oma klassi võitjana viiendana finiši. 16. ringil ta pääses isegi 4. kohale, kuid 19. ringil soomlane Sirkiä läks mööda, siis tegi oma töö veel Hennok ja vahval Jukul tuli vastu võtta 5. koht finišis.

PÄRAST senioride võistluse lõppu, kogunesid kõik võistlejad-mootorratturid start-finišplatsil auküliste tribüüni ette, kus toimus võitjate austamine. Kaitseväge ülemjuhataja kindr. J. Laidoner tervitas nii võitjaid kui kõiki võistlejaid ja ehtis esikohtadele tulnud tammepärgadega. Pealtvaatajad omalt poolt austasid võitjaid kauakestva aplausiga. Paljudele võistlejatele annetati ka lilli.

Siis korraldati veel võitjate ringsõit (üks ring) sõidurajal ja sellega lõppes mootorratturite osa Suursõidu päevakavas. Külgvankritega tsiklite sõit jäi teatavasti pidamata.

*

AUSTAMISTSEREMOONIA lõppedes asusid kohe starti autod. Siin võistlesid ainult välismaalased — kuus soomlast. Eestlasena pidi autode võidusõidu kaasa tegema ka M. Kersna (*Studebaker*'il), tema nimi figureeris isegi Suursõidu võistluskavas, kuid treeningsõitudel ilmsiks tulnud masinarikke tõttu otsustati eesti auto osavõtt eitavalt.



Norton

SUUR VÕIT EESTI SUURSÕIDUL!

SENIORIDE KLASS:

- 1) **NORTON**, sõitja E. Tomson
- 2) **NORTON**, sõitja P. Sirkiä

Parim tõendus, et NORTON on vastu-
pidavam ja kiireim mootorratas.

ESINDAJA EESTIS:

JOH. FREYBACH

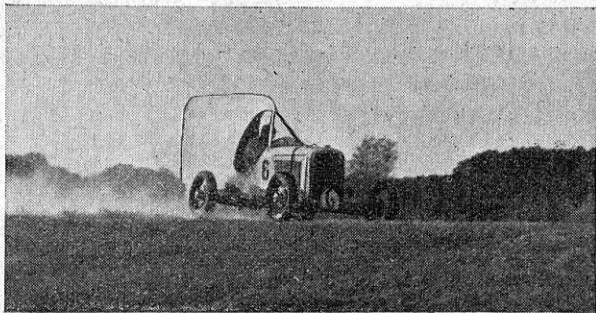
Tallinn, V. Karja 8

Treeningsõitudel proovis oma sõiduosavust teatavasti veel noor Urban — tuliuel *Skoda*'l, heal juhul teinuks temagi võidusõidu kaasa. Rummu kurvil tegi Urban aga päris korrapärase kukerpalli ja seega oli juba treeningsõidul „otsustatud“ ka Urbani suursõit. Võistluskavas ilutses veel L. Markovitschi nimi, kes *Aero* sõidukil oli paigutatud erigruppi: „Sportautod (alla 1500 ccm)“. Viimase kohta oli aga teada juba mitu päeva enne Suursõitu, et ta osa ei võta. Nii see juhtuski, et suurel pealtvaatajate hulgal tuli leppida välismaalaste autovõidusõiduga. Kuid ka seegi oli huvitav ja küllalt põnev.

*

NAGU juba tähendatud, startis kuus soomlast, neist neli — A. Patama, A. Hallmann, A. Vallenius ja E. Alm — *Ford* võidusõiduautodel. E. Elo startis *Bugatt*'il ja E. Mustakallio *Chrysler*'il. Kõik üle 1500 ccm-lised. Autodel tuli sõita 10 ringi \times 6,76 km = 67 km.

Stardilipu langedes, juba paarisaja meetrilise sõidu järele, pääses kohe juhtima Patama oma kirsipunasel *Ford*'il (nr. 3). Patama kannul kihutavad E. Elo *Bugatt*'il, siis A. Hallmann ja kõige lõpus E. Alm oma „liblikal“ — koomilisel, tohutu „lennukisabaga“ *Ford*'il.



„Liblikas“ — kummaline *Ford* võidusõiduauto

Kiireim teistest oli A. Patama *Ford* (nr. 3). Tema kohe algul saavutatud edumaa kasvas iga ringiga ja nii see arenes lõpuni. Kõige aeglasemaks osutus nr. 6 — E. Almi „liblikas“, kuid teiste äparduste tõttu oli Alm üks neist, kes pääses finiši.

Väikeselt duellisid omavahel E. Elo *Bugatt*'il (nr. 1) ja A. Vallenius *Ford*'il (nr. 5). „Duell“ lõppes sellega, et vist kolmandal ringil, enne S-kurvi ja päris sirgteel Vallenius, tahtes mööduda E. Elo *Bugatt*'ist, kihutas sõidukiga vasakut külge pidi vastu puud ja lendas siis üle tee paremale metsa. Vallenius surmasõlm osutus Suursõidu rängeimaks õnnetuseks — endisest ilusast *Ford*'ist oli jäänud järele ühele küljele lössi vajunud „vana logu“. Sõiduki vasak külge oli täiesti kokku pigistatud, samuti olid vasakud rattad purud ja osa eesotsa, mootor öeldi olevat korras.

Pärast Vallenius „lendu“ katkestasid mehaaniliste rikete tõttu sõidu võistlejad E. Elo ja E. Mustakallio. Viimase *Chrysler* oli üldse kõige vähem vormis, kuna ta harjutussõidul oli jõudnud ära teha mõningad kukerpalliproovid.

Kolme eelnimetatu välja langedes jäid sõidurajale kihutama ainult *Ford*'id — Patama, Hallmanni ja Almi juhtimisel. A. Patama jääbki püüdmatuks, ning esimeseks saabub finiši tema sümboolne kirsipunane *Ford*, keskmise kiirusega — 92,86 km/t., s. o. tunduvalt halvemana läinud aastal esikohale tulnud K. Ebbi omast, mis oli 98,87 km/t.



A. Patama — autode sõidu võitja

Järgmisena jõudis finiši A. Hallmann ja selle järele kolmandana E. Alm oma „liblikal“. Viimase keskmine sõidukiirus pole kuigi märkimisväärne — 83,93 km/t., kuid tema sõidust olid pealtvaatajad isegi enam huvitatud, kui kahe eelmise omast. Publikut tõmbas selle sõiduki kummaline väljumine ja kurvidel oli teda päris lust jälgida — „liblika“ tagumised rattad tõusid ikka püsti!

*

AUTODE võistluse lõppedes, toimus veel autosõidu võitjate austamine, pärgade ja tervitustega. Kui ka see tseremoonia lõppes, oli n. ö. ametlikult läbi seokordne Eesti Suursõit. Rahvas valgus laiali. Siin-seal arutati ja arvustati nähtut.

Ja Suursõiduga jäi nii — ühed olid rahul, teised mitte — just nagu alati.

Võistluste tehnilised tagajärjed

Juniorid (10 ringi \times 6,76 km = 67,6 km

C-klassis (500 ccm): 1) E. Sauga (*Rudge*) 45.38 = 88,89 km/t. 2) O. Harpe (*NSU*) 45.38 = 88,89 km/t. O. Harpel oli sama aeg ja kiirus, mis E. Saugal, finiši saabus ta aga üks meeter tagapool Saugat. 3) R. Rocy—P. Scheel (*FN*) 46.10 = 87,87 km/t.

Kiireim ring E. Saugal oli kaheksas — 4.25,5 = 91,85 km/t.

B-klass (350 ccm): 1) H. Fersen (*Excelsior*) 46.38 = 86,99 km/t. 2) K. Iljin (*OK Supreme*) 46.41 = 86,90 km/t. 3) A. Elvelt (*Velocette*) 47.19 = 85,73 km/t. 4) A. Kinof (*NSU*) 52.48 = 76,83 km/t.

B-klassis startis kokku 8 sõitjat, neist ei lõpetanud neli: E. Hausenberg (*Husqvarna*), E. Rosenfeldt (*Velocette*), K. Rinaldo (*Victoria*), R. Triik (*Velocette*).

H. Ferseni kiireim ring oli viies ring — 4.31 = 89,81 km/t.

A-klassis (250 ccm) startis kaks sõitjat: J. Suidt (*Rudge*) ja R. Ristmets (*NSU*), neist Suidt ei lõpetanud, R. Ristmets ei saanud stardist välja.

Seniorid (25 ringi \times 6,76 km = 169 km)

C-klass (500 ccm): 1) E. Tomson (*Norton*) 1:45.50 = 95,825 km/t. 2) P. Sirkkiä (*Norton*) 1:51.20 = 91,091 km/t.

C-klassis startis kokku 10 sõitjat, neist katkestasid masinarikete tõttu sõidu:

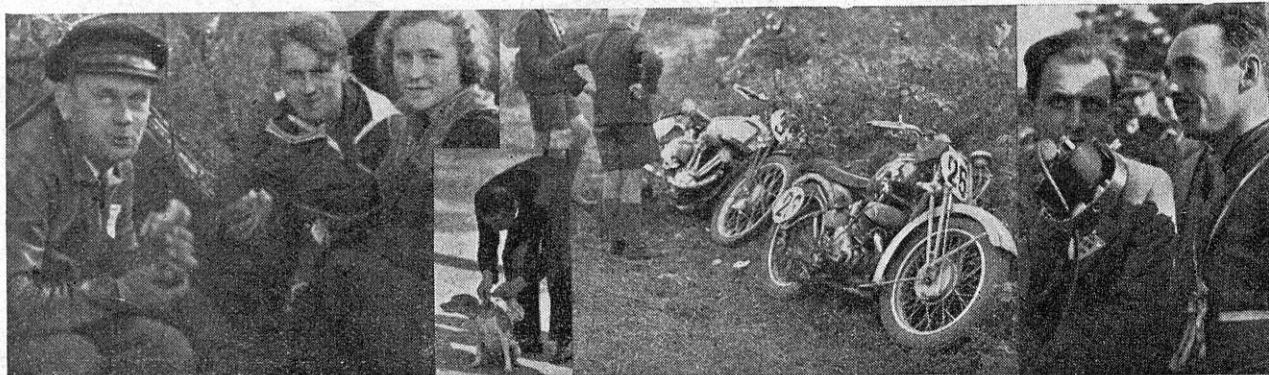
- 1) M. Strömberg (*Husqvarna*) — kuuendal ringil
- 2) A. Silinsh (*Husqvarna*) — kuuendal ringil
- 3) V. Rimminen (*Husqvarna*) — kuuendal ringil
- 4) R. Lampinen (*Norton*) — üheteistkümnendal r.



Pilte Eesti Suursõidult. Vasakul: E. Sauga, junioride C-klassi võitja. Paremalt: H. Fersen, junioride B-klassi võitja. All vasakul: Senior Juku Tomson (keskel) kinnitab keha pärast võitu, talle aitavad kaasa Kuura ja „mootorpruut“, kellest Juku teab ise rohkem kõnelda. Keskel: S. Kletsky „poob“ koera, et see ei jookseks sõidurajale. Kaks noort uurivad reast väljalangenud tsikleid. Paremalt: Veldemann kurdab mikrofone ees oma häda



Fotod A. Kalm ja Fotola



- 5) G. Lönnfors (NSU) — kolmeteistkümnendal r.
- 6) Ed. Johanson (Triumph) — kolmeteistkümnendal ringil
- 7) O. Veldemann (NSU) — kuueteistkümnendal r.
- 8) A. Keinanen (NSU) — kahekümnekolmandal r.

Kiireim ring oli:

- 1) E. Tomson — 8. ja 11 ringil — 4.04 = 99,75 km/t.
- 2) O. Veldemann — kolmandal ringil — 3.49 = 106,29 km/t.
- 3) R. Lampinen — kuuendal ringil — 3.50 = 105,82 km/t.
- 4) M. Strömberg — teisel ringil — 3.52 = 104,91 km/t.
- 5) Ed. Johanson — kolmandal ringil — 4.05 = 99,34 km/t.

B-klass (350 ccm): 1) O. Kyrö (NSU) 1:46.40 = 95,076 km/t. O. Kyrö tagajärg on kiiruselt teine.
2) V. Hennok (Royal Enfield) 1:52.49 = 89,894 km/t.
3) A. Keränen (Rudge) 1:53.52 = 89,065 km/t. 4) E. Taute (Excelsior) 1:57.48 = 86,115 km/t.

B-klassis katkestasid masina rikke tõttu sõidu kolm sõitjat:

- 1) V. Suni (Rudge) — kolmandal ringil
 - 2) K. Kihlskog (Husqvarna) — neljandal ringil
 - 3) S. Somerkorpi (Norton) — üheteistkümnendal r.
- Esikohale tulnud O. Kyrö kiireim ring oli — kolmas ja kaheteistkümmes ring — 4.10 = 97,39 km/t. V. Hennoki kiireim ring oli kolmas — 4.17 = 94,71 km/t.

A-klass (250 ccm): 1) J. Tomson (Rudge) 1:53.39 = 89,334 km/t. A-klassis startinud H. Häusler (DKW) katkestas sõidu stardis.

J. Tomsoni kiireim ring oli kolmas — 4.27 = 91,16 km/t.

Külgkorviga mootorrattaid oli võistluskavas millegipärast startijatena üles seatud neli sõitjat, kuid viimastest ei startinud ükski ja see oli juba teada paar päeva enne võistlust.

Autod (10 ringi \times 6,76 km = 67,6 km)

Võidusõiduautod (üle 1500 ccm): 1) A. Patama (Ford) 43.41 = 92,86 km/t. 2) A. Hallmaa (Ford) 45.48 = 88,57 km/t. 3) E. Alm (Ford) 48.20 = 83,93 km/t.

*

VÕISTLUSPÄEVA õhtul toimus veel auhindade kätteamine Suursõidu võitjatele ja koosviibimine H. Küttimi ruumes. Koos oli üle poolteise saja võistleja-korraldaja. Tervitusi ütlesid Eesti Autoklubi esimees J. Zimmermann ja EMSK esimees K. Särgava.

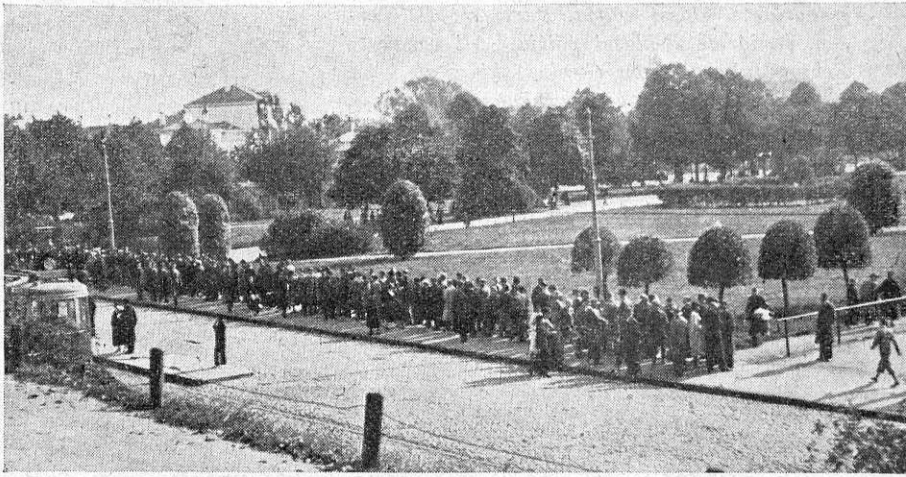
Suursõidu üldvõitja E. Tomson sai kaks suurt rändauhinda — riigivanema ja EMSK poolt. Väärtusliku rändauhinna sai veel A. Patama — autode sõidu võitja. Samuti väärtuslikke auhindu said teised võistlejad, neist Juku Tomson Saksa saadiku annetatud väärtusliku vaasi.

Tagasivaateid senipeetud Eesti Suursõitudele PÜHAPÄEVAL, 13. septembril peetud Eesti Suursõit (Estonian TT) oli järjekorralt juba neljas. Seetõttu võimaldus korraldajail kasutada organiseerimise kogemusi ja meie mootorsportlasil välja panna rahvusvaheliselt hinnatavaid võimeid.

Esimene katse Tourist Trophy võistluse korraldamiseks Eestis tehti 1933. a. 17. septembril. Ainuke sobiva võistlusrajana valiti Pirita-Kose-Kloostri-metsa ringtee, mis selleks on jäänud tänapäevani. Esimese katsena 1933. a. TT oli kitsapiirilisem ja kodumaise ulatusega.

Kui nüüd juba stardib 30—40 mootorsportlast, siis esimesel suursõidul oli võistlejaid vaid poolteistkümmend.

Ka võistlustee pikkuski on kasvanud ühes kogemustega. 1933. a. sõideti 15 ringi, ümmarguselt 100 km. Siis ei arvestatud veel võitjaid eriklassides, kuna osavõtjaid oli vähe, vaid võistlus toimus handicap-moodusena. Nii sai Tamman oma väikese 200 ccm DKW-ga 12 minutilise edu võrreldes selleaegse



Selline oli Eesti Suursõit!
Ennenähtamatu omnibus-
tele minejate saba Tallin-
nas Vene turul

tuusa Ed. Johansoniga. Üldvõitjaks tuli V. Hennok, kellel oli tugev võistlus Ed. Johansoniga. Viimasel oleks võitmiseks vaja olnud lüüa Hennokit terve ringiga. Kuid juba sel ajal märgitakse ajalehtedes: „Kahe võistleja (Hennok ja Johanson) kannul kihutab oma väikesel masinal Veldemann, kes puhtalt võtab kurve.“ Nii siis sai Hennok üldvõitja tiitli.

Kiireimaks sõitjaks osutus Ed. Johanson, kes saavutas 83,49 km tunnikiruse. Hennoki kiirus oli 80,7 km/t ja Veldemanni 73,31 km/t. Junioride klassis võitis J. Johanson 74,2 km/t. Külgorvidega masinate klassis võitis S. Kletsy. Soolomasinaid startis 10, külgorviga 6.

*

TEINE Eesti TT saavutas suure edu edasi. 16. sept. 1934. a. kujunes Pirita-Kose-Kloostrimetsa ringteel suur rahvusvaheline võistlus, kuna eesti sõitjale seltsisid — sakslased, soomlased, rootslased ning autoga ka üks inglane. Nüüd olid ka autod platsis.

Teine TT kujunes suurest välismaalastest konkurentsist hoolimata Eesti mootorsportlaste suurvõiduks. Noor Veldemann oli juba siis arenenud kardetavaks konkurendiks teisele tuusale Ed. Johansonile ning enne võistlusi juba pannakse lootusi Veldemannile. Terve rea kukkumiste ja masinarikete tõttu kujuneski nii, et üldvõitjaks ja kiiremaks sõitjaks tuli O. Veldemann (350 ccm *Husquarna*). Ta saavutas keskmise kiirusena tunnis 93,04 km. Teiseks jäi Ed. Johanson (500 ccm *Rudge*) — 92,04 km/t. ja kolmandaks soomlane O. Brandt — 92,00 km/t. Sõideti juba 20 ringi.

A-klassi võitjaks tuli saksl. Magge — 74,14 km/t. B-klassi võitjaks O. Veldemann, ja C-klassis Ed. Johanson. Junioride konkurents võitis A-klassis J. Tomson — 79,46 km/t. ja B-klassis R. Triik — 79,88 km/t. Autode võistluses võitis Tael, saavutades 78,72 km/t, teiseks jäi inglane Ferrier ja kolmandaks Lorop.

RAHVUSVAHELISE konkurents tugevuselt oli kolmas Suursõit 15. sept. 1935. a. vast vägevaim senipeetuist. Soomlane R. Lampinen saavutas Eesti TT kohta rekordilise kiirusega võidu väikese edumaaga meie O. Veldemanni ees. Nüüd sõideti juba 25 ringi (169 km). R. Lampinen kattis selle distantsi 500 ccm *Husquarnaga* 1 tunni 41 min. 38 sekundiga, saades nii keskmiseks tunnikiruseks 99,78 km. Tema suureks rivaaliks oli O. Veldemann, kel läks aega 1.42.05,8, = 99,33 km/t. Kolmas soomlane T. Lahti — 1.51.18,4 = 89,50 km/t.

Selles klassis (500 ccm) katkestasid Hollming, Rimminen (Soomest) ja Silinsh (Lätist). B-klassis (350 ccm) oli kindlaks võitjaks rootslane S. Bogenholm (*Husquarna*) 1.44.46,9 = 96,79 km/t. Teisena platseerus V. Hennok (*Royal Enfield*) 1.50.17,6 = 91,95 km/t. Kolmas Ed. Johanson (*Norton*) — 86,01 km/t. Katkestasid R. Triik, E. Hausenberg, soomlased Stenij ja Kovanen.

A-klassis (250 ccm) saavutas Eesti ainukese võidu sel TT-l. J. Tomson (*Rudge*) tuli võitjaks ajaga 1.58.46,0 = 85,39 km/t. 2) sakslane F. Raikovski (*DKW*) 83,24 km/t ja 3) soomlane V. Hollming 2. (*Matchless*) 80,14 km/t. Sakslane A. Visotski katkestas. Külgorvi masinate võistluse võitis saksl. A. Visotski (78,36 km/t), 2) A. Salven, 3) lätl. A. Kazaks. Meie favoriidid Vilbert ja Kletsy pidid katkestama masinarikete tõttu.

Autode konkurents 1935. a. Suursõidul oli suurem kui eelmisel ja ka tänavu. Soomest oli tulnud kohale võistlussõitjate eliit ja neile seltsis Eesti võistlejate kõrval ka saksl. Stadie (oli sunnitud katkestama). Soome parim Ebb (*Mercedes Benz*) saavutas ülekääluka võidu, kattes 10 ringi 41 min. 01,8 sek. = 98,87 km/t. 2) E. Elo (*Bugatti*) 92,48 km/t. 3) Valenius (*Ford*) 91,64 km/t. (kõik soomlased). Eestlast võistles J. Johanson. —ik

AUTOOMANIKUID

tellige ja lugege

„AUTOT“

Miks autode sundkinnitus

Balti riikide Teedekongressil
ettekantud referaat

on vastuvõetamatu?

Kol.-ltn. A. Senatorskis

JÕUVANKRI liiklemise arenguga, samuti selle liiklemisega seoses olevate asjaoludega on kerkinud esile ja kutsutud ellu mitmesuguste objektide kinnitamine õnnetuste vastu. Jõuvankrite liiklemine võib ühelt poolt kardetavaks osutada ja tekitada isegi kahju isikutele ja nende varandusele ning teiselt poolt samuti kahju tekitada jõuvankrite omanikele ja jõuvankri juhile. Neist kahest asjaolust rippuvalt sundis elu ise leidma järgmisi kindlustuse abinõusid vastavalt autoliiklemisele, mida võib jagada kahte liiki.

I. Õnnetuste vastu kinnitus, millest on huvitatud niihästi autoomanik ise kui ka tema juht:

1. Auto kinnitus tule vastu.
2. „ „ varguse vastu.
3. „ „ rikete ja purunemise vastu.
4. „ juhi kinnitus vigastuste ja surma korral.
5. „ omaniku, samuti tema perekonnaliikmete kinnitus vigastuste ja surma korral.

II. Kinnitus, millest on huvitatud objektid, mis võivad kannatada jõuvankrite liiklemise tõttu, ehk nagu seda nimetatakse „kinnitus tsiviil-vastutusega“:

1. Kolmandate isikute kinnitus (jalakäijate, jalg- ja mootorratturid, hobu- ja muis sõidukites sõitvad) vigastuste ja surma puhul, mis jõuvankrite läbi tekitatud.
2. Igasugustel jõuvankritel sõitjate kinnitus.
3. Jõuvankritel veetavate kaupade kinnitus.
4. Kolmandate isikute varanduse kinnitus, mis võivad autoliiklemisel kannatada saada.

KÕIK esimeses liigis loetletud kinnituse moodused olenevad eranditult jõuvankri omaniku soovist, sest kinnitades kindlustab ta end võimalikkude kahjude vastu, kuna vastasel korral ta riskeerib. Keegi ei või teda sundida

kinnitama. Loogiliselt oleks nüüd õige jõuvankri omanikule mitte sunduslikuks teha ka eelpool toodud teises liigis ettenähtud kinnituse mooduseid, sest igal kolmandal isikul on täielik võimalus nii ennast kui ka oma varandust liiklemisõnnetuste vastu kindlustada. Kui ta seda ei tee ja auto-liiklemise-õnnetuses kannatada saab, see on tema oma vastutus ja riisiko.

Ometi on hakatud selles viimases liigis loetletud kinnituste nõudmist sunduslikuks tegema jõuvankrite omanikele ja seda on tehtud järgmistel, võib olla ebaõiglastel kaalutlustel:

1) Jõuvankrile tema esimestel ilmumise päevadel vaadati kui leiduse ja mänguasja peale. Kui ta aga täienes, siis peeti teda luksusasjaks, mida osta ja tarvitada võis ainult jõukas rahvakiht, kellele võis ka veeretada vastutust igasuguste kahjude eest, mis tekkisid jõuvankrite läbi.

2) Kinnituseasi ei olnud veel arenenud nii mitmekülgseks, nagu see on praegu. Ei saadud sääraseid kinnitusi õnnetuste vastu läbi viia, nagu seda tehakse praegu.

3) Tsiviil-vastutuse alal sundkinnitamist hakati seadusandlikul teel maksma panema jõuvankrite omanike kohta neis riiges, kus jõuvankrite arv kasvas kiiresti ja selle tagajärjel kasvas ka kartus autoliiklemis-õnnetuste vastu.

Praegusel ajal võib kõiki riike tsiviil-vastutuse korras kindlustuse alal jagada kahte liiki:

I. Sundkinnitus on maksmas:

Inglismaal, Iirimaal, Taanis, Rootsis ja Norras. Mitte täielikult veel: Saksas, Austrias, Prantsusmaal, Šveitsis, Kreekas ja Soomes, kus täies ulatuses pole sundkinnitust maksma pandud, vaid ainult autobuste ja üürisõiduaudote osas.

II. Vabatahtlik kinnitus on maksmas:

Am. Ühendriigid, Hollandi, Belgia, Hispaania, Portugal, Kanada,

Itaalia, Bulgaaria, Ungari, Poola, Rumeenia, Tšehhoslovakkia, Jugoslaavia, Türgi, Eesti, Läti, Leedu, Argentiina, Brasiilia, Egiptus, Jaapan ja Mehhiko.

Siinkohal tuleb veel märkida, et Am. Ühendriiges, kus jõvanker tuleb iga 4,78 elaniku kohta — seega on see riik maailmas esikohal — ja et ka jõvankri kasv oli liig kiire, ei ole sundkinnitust sisse seatud, ja see küsimus ei ole seal üldse esile kerkinud. Baltiriikides, Eestis, Lätis ja Leedus, ei ole autoasjandus kuigi vana ja algas oma edu mitte väga kaua, võib ütelda mitte palju üle 10 a. tagasi ja edeneb väga visalt ning aeglaselt tänu meie maade ebasoodsale majanduslikule konjunktuurile.

Auto statistika näitab, et iga 1000 elaniku kohta neis riiges on:

| | | |
|--------|-----|--------|
| Eestis | 3,4 | autot, |
| Lätis | 2 | „ |
| Leedus | 0,8 | „ |

Seega oleme meie ühes hilise autoarenguga hilinenud, võrreldes teiste maadega, ka oma seadustega, mis reguleeriksid autoasjandust. Sama pilt on ka meie autotranspordi kinnitamise küsimuses, nii et praegusel ajal, kus meie hakkame jõuvankrite sundkinnitamist arutama, hakkavad teised riigid mõtlema selle kaotamisele, kus see on sisse viidud.

Praegu arutavad Rahvusvaheline autoklubide liit ja Rahvusvaheline auto konstruktorite büroo sundkinnituse kaotamise küsimust neis maades, kus see kinnitus maksvusel ja olemasolevate andmete järgi see küsimus lahendatakse jaatavas mõttes.

Motiivid, mis kõnelevad auto sundkinnituse vastu, on järgmised:

1) Jõvanker ei ole enam mingi luksusese ega rikka rahvakihi eesõigus, vaid auto on tarvilik liiklemisvahend rahvaste majanduslikus elus ja tema edendab tähtsat osa ühenduste pidamisel ja transpordi alal. Jõvankrit tuleb sellepärast asetada ühesugustele tingimustele

teiste faktoritega riigi ja rahva elus nagu maksud, erikulud jõuvankrite korrashoiuks jne.

2) Jõuvanker on juba ilma selletagi koormatud paljude suurte maksudega, nagu registreerimismaks, teedekapitalimaks, ärimaks, kõrge bensini hind jne. Sundkinnitus ei oleks ka midagi muud kui veel üks rängemaid lisamakse, mida paljud üldse ei jõua maksta.

3) Tehes sundkorras jõuvankri omanikule kohuseks kindlustada kolmandaid isikuid ja nende varandusi, rikutakse õigluse printsiipi selles mõttes, et ühetaoliselt ei jagata kohustusi kogukonna elu korraldamisel, mille üks tähtsamaid eluavaldusi on liiklemine. Kui näit. ei nõuta raudteelt ja teistelt sundkinnitust, mispärast peab siis jõuvankrite omanik seda kohustust kandma ja see nõue oleks ebaõiglane.

Ka raudtee liiklemine tunneb katastroofe, nagu ülesõit inimestest, loomadest, veoabinõudest, mis rongide sõidul läbistavad raudteed. Kõigele sellele vaatamata ei ole raudteel tsiviil-vastutus kohustuslik, loomulikult seepärast, et alati on „süüdi“ inimene ise või loom, kes on rongi ette raudteele jäänud, kuna on seadusega keelatud raudteel käimine ja siit näeme, et sääraстал juhitudel kannataja vastutab ise oma eest ja on „ise süüdi“.

Jõuvankrite liikumine ja üldse kõik liikumine on samuti seadusega korraldatud. Seadused ja sundmäärused antakse kõikide liiklejate kohta, olgu ta jalakäija, jõuvankril või hobuvankril sõitja või juht, ja seepärast jõuvankri liiklemisel kannataja peab ka ise vastutust kandma oma ettevaatamatuse ja oma süü eest.

4) Kohustus jõuvankri omanikku tsiviil-vastutuse arvel kindlustama seab kõik teised liiklemisvahendid eesõigustatud seisukorda, nagu hobuvankrid, mootorrattad ja muud veoabinõud. On vist igale selge, kui liiklemine on korraldatud liiklemismäärustega, siis oleks juba normaalne nõue, et iga liiklemisobjekt oleks kinnitatud ühisel alusel jõuvankri omanikuga õnnetute juhtumite vastu, mis liiklemisel tekivad, sest autoliiklemine ei moodusta tervet liiklemist, vaid on üks osa üldliiklemisest.

Autode sundkinnitus ei tabaks üksinda ka sihti, sest et teatud riigis

on seadusandlusel omad mõisted ja kohtud, mis otsustes ei saa arvestada kinnitussummade määra, vaid süüdlaselt mõistetakse tasu, vaatamata kindlustussummale, kas rohkem või vähem.

5) Veel võiks juurde lisada, et praegusel ajal on väga paljud oma elu kinnitanud õnnetujuhtumite ja surma vastu, miks peab siis jõuvankri omanik veel kord kinnitama ja preemiaid maksma, kuna kindlustusseltsid ometi ühe isiku eest mitut korda tasu ei maksa ja nii oleks loomulikum ja õiglasem, et jõuvankri kasutaja (sõitja) võib oma elu õnnetuste vastu ise kinnitada omal kulul. Tähele pannes, et õnnetujuhtumite protsent sõitjatega on väga väike, võrreldes kõigi sõitjate koguga, mida veavad jõuvankrid, siis ei oleks see kinnitussmaks ka mitte suur.

6) Kaupade kinnitamine veoautodel peaks sündima saatja kulul ja seda praktiseeritakse peagu kõigis riigis.



Ohtliku kurvi omapärane tähistamine Ungaris. Plakatil: pikkamisi sõita, muidu saad maetud

7) Kolmandate isikute varanduse kinnitamine kahjude eest, mida neile võib sünnitada autoliiklemine, peab ka jõuvankriilt kaduma, sest iga omanik võib kinnitada oma varandust nii elus kui surnud inventari võimalikkude kahjude vastu, mida tekitab jõuvankrite liiklemine. Kui ta seda ei tee või ei soovi teha või selle eest hoolt ei kanna, et tema varandus ei satuks liiklemisõnnetusse, siis ei saa ometi sääraseid kahju jõuvankri omaniku arvele panna ega temalt tasu nõuda, seda enam, et automobilist sääraseid

kahjusid meelega ei tekita, sest et igal katastroofil on tema oma elu kõige rohkem hädaohus.

NEED on üldjoontes motiivid, mis sundisid mõtlema sundkinnitamise kaotamisele neis maades, kus see on autoomanikkudele kohustuslik ja peaksid ka teisi tagasi hoidma soovist, kutsuda seda ellu eneste juures.

Balti riikides, ka Eestis avaldaks selle elluviimine suurt kahjulikku mõju noore ja veel lapsekingades olevale autode arengule. *Sundkinnitus oleks ja on veel üheks suuremaks maksukoormaks, mis sunnib kodanikke loobuma jõuvankrite ostust ja seega aeglustab selle tähtsa liiklemisvahendi arengut riigis.*

Sundkinnitus automobilistide tsiviil-vastutusega kolmandate isikute ja nende vara suhtes tuleks ja peaks asendatama:

1) Väljatöötamisega ja maksmapanemisega valjude ja täpsete liiklemismäärustega.

2) Nende määruste täitmise järelevalveaparatuur peab olema vastaval ametikõrgusel, mis viiks ellu ja paneks maksma liiklemismäärused olude kohaselt.

3) Õnnetujuhtumitel, kahjude kandmiseks, mis tekivad liiklemisel, kinnituse sisseseadmisega kõikide liiklejate kohta ja selle propageerimiseks laiemal alusel.

Raudtee olgu abiks õnnetujuhtumitel

Tšehhi raudteedel on pandud maksma erilist tähelepanuvääriv korraldus, mille järgi iga autosõitja võib õnnetuse korral lähemas raudteejaamas lähendada tasuta telegrammi abi saamiseks. Juhtudel, kui raudteejaam asub õnnetuspäigast liig kaugel, on abivajajal õigus nõuda, et lähimast raudtee vahiputkast toimetataks telegramm raudteejaama edasisaatmiseks.

Pidurid olgu korras!

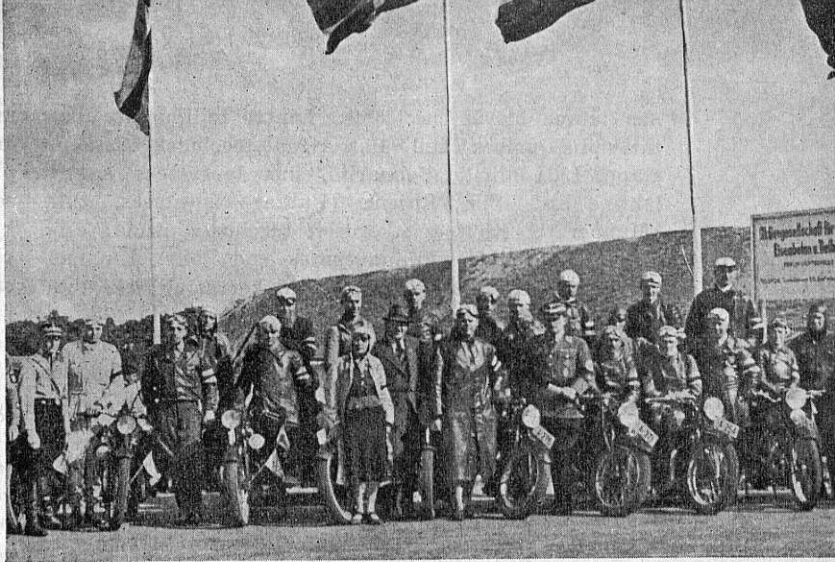
New Orleans'is (USA) nõuab liiklemispolitsei, et iga autojuht olgu ühtlasi varustatud vastava tunnustusega, millest nähtub, et masina pidurid on igati korras.

New Orleans'is on ümmarguselt 300 garaazi, kus olemas vastav seadis pidurite järeleproovimiseks. Garaazidest antakse autojuhtidele katsetunnistus pidurite seisukorra üle. Kui politsei tabab mõne autojuhi, kel puudub selline „piduritunnistus“, siis tuleb juhil tasuda 25 dollarit trahvi.

Olümpia-

tähesõit

mootorratastele



Tähesõidu Eesti meeskond Berliinis. Vasakult paremale: (teine) E. Kert, S. Kletski, pikamaajooksja Martin, V. Pölts, V. Tomasov, pr. Tomasov, R. Idnurm, R. Maalberg, meeskonna juht H. Pärkma, A. Valter, J. Suidt, J. Tomson, O. Veldemann, spordireporter H. Nõmmik, V. Hennok, H. Perten, A. Schagal, J. Mannert, pr. A. Männi-Kook ja H. Sumberg

RAHVUSAVHELISE mootorratturite klubide liidu* korraldusel toimus käesoleval aastal esmakordselt rahvusvaheline tähesõit mootorratastele „Olümpia mootorrataste tähesõit 1936“ nime-tuse all.

Kuna korraldajate soovil nimetatud tähesõitu taheti siduda Berliinis toimuva olümpiaadiga, siis usaldati sõidu läbiviimine seks puhuks Saksa Mootorspordi Liidule. Viimane läkitas kutsed tähesõidust osavõtuks kõigile F. I. C. M.'i kuuluvaile Rahvuslikele mootorratturite ühinguile. Eestis saabus kutse kohalikule U. M. N.'ile — Eesti Mootorspordiklubile, kes võttis kutse kohe tõsisele kaalumisele.

Ennekõike selgitati osavõtutingimused ja võiduväljavaated. F. I. C. M.'i poolt oli pandud välja tähesõidu võitjale nn. rahvusvaheline tähesõidu trofee, rändkarikas. Võitjaks võis tulla parimalt auhinnastatud rahvuslik mootorratturite ühing. Auhiinastamine pidi toimuma valemi põhjal, kus oli otsustandvaks Berliini *Avusele* (tähesõidu sihtkoht) saabunud teatud rahvuslikust klubist masinate arv, mootorrataste arv sama klubi koduriigis 1. jaan. 1936. a. ja selle riigi pealinna kaugus kilomeetrites Berliinist.

Kuna väljavaated soodsaks platseerumiseks tähesõidust osavõtivate rahvuste peres olid olemas, siis E. M. S. K. otsustas osavõtu jaatavalt.

Tähesõidust Eesti meeskonda kuuluvate osavõtjainad olid registreeritud: Harri Pärkma (meeskonna juht), Oskar Veldemann, Villiam Hennok, Johannes Tomson, Harald Perten (külgvankris kaasasõitjana Sumberg), Reinhold Idnurm, Savel Kletski (külgvankris A. Schagal), Robert Maalberg, Johannes Mannert (külgvankris E. Kert), Verner Pölts, Jack Suidt, Volde-mar Tomasov (külgvankris pr. A. Tomasov), Alfred Valter, — kõik 13 sõitjat Eesti Mootorspordiklubist ja pr. Agnessa Männi — Eesti Motoklubist. Mittematlikult oli lubatud teha kaasa sõitu Tallinnast Berliini spordireporteril H. Nõmmikul (Veldemanni kaasasõitjana) ja pikamaajooksjal Martinil (Maalbergi kaasasõitjana).

Kuna sõit toimus meeskonna-sõiduna, kus juhiseks põhimõte „üks kõigi eest, kõik ühe eest“, millest tingi-

tuna iga üksiku sõitja äpardus teel tähendas peatust ja ajakulu kogu meeskonnale, tuli startimise aeg valida küllalt varajane, jättes küllaldaselt aega varuks. Berliini *Avusele* tuli jõuda 30. juulil 1936 kella 12 ja 18 vahel.

ESIMESENA ja üksikuna asus teele pr. A. Männi reedel 24. juulil kell 14.30, kuna ta ütles mitte suutvat vastu panna muu meeskonna tempole. Tema ühinemine järeletulijatega oli nähtud ette juba Läti piires, enne Riiga jõudmist.

Start siia jäänud 13-nele toimus laupäeval, 25. juulil kell 6 varahommikul Lail tän. EMSK ruumide ees. Stardivalmis oli 12 masinat. Puudus H. Perten, kes polnud jõudnud lõpetada oma sõiduki korrastamist ja lubas seepärast hiljem järele sõites meeskonnaga Riias ühineda. Rohkearvulisele kohale ilmunud omaste, tuttavate ja paljude spordihuviliste õnne- ja edu-soovidest saadetuna algas ligi 1400-km teekond kell 6.30 kindlaksmääratud rivi korras, ees soolomasinad, alates meeskonna juhi, nende ridade kirjutajaga, siis Veldemann, Hennok, Tomson j. t. Lõpuks startisid külgvankriga masinad ja kogu rivi lõppes „doktor“ Kletski „punase risti“ ja Mannerti „parandustöökojaga“. Päevakavana tuli õhtuks jätta selja taha 400 km ja jõuda Riiga. Küsimuses oli, millal ja kellel äpardub esimesena?

Vastus ei lasknudki end kaua oodata. Äpardus veel enne, kui kadusid Tallinna tornid. Juba 15. kilomeetril oli Veldemann osanud leida esimese naela oma masina tagarattasse ja rivil tuli peatuda. Jõudes peatuspaika selgus, et parem lugu polnud ka minugagi. Aukudest rikas Pääsküla tee oli ka minu sõiduki tagaratta kummid „läbi pörutanud“: tõtt ütelda päris õigel ajal, sest mitme masina ühekorraga „Mannert, Tomson & Ko“ töököta andes võis aega kokku hoida.

Kuigi Hennok, Tomson ja teised juba ette arvestasid, mitmendal kilomeetril „pigisse istumise“ järjekord nendeni jõuab ja mitmendal päeval sel viisil Riiga jõutakse, läks edasisõit, mis algas kella kaheksa paiku, lodusasti ning 2-tunnise sõidu järgi meeskond „maandus õnnelikult“ Pärnus „Endla“ ees. Siin supellinna uudishimulikel avanes võimalus näha külalistena „isehakanud neegreid“: rivisõit tolmusel teel oli teinud oma töö meeskonna nägudel.

Lühike peatus einestamiseks ja edasisõit piiri suu-

* Federation Internationale des Clubs Motocyclistes, lüh. F. I. C. M.

nas jätkus ülevas meeleolus. Laatre tollipunktis ületati piir umbes kell 13. Algas teelolult raskem etapp, Läti piirilt Volmarini, kus teekatteks sageli lahtine liiv. Siin, Rujene (Ruhja) läheduses, tuli „Mannert & Ko“ teistkordselt tegevusse asuda: esimene „läti naela“ leidjana esitles end Põlts. Kuumas päikesepaistes kulus Põltsi sõiduki korrastamiseks tervelt 2 tundi.

Edasi järgnes juba viperusteta sõit Volmarist Cesise (Võnnu) kaudu Riiga, kuhu jõuti kella 19 paiku.

Mitukümmend kilomeetrit enne Riia tuli võtta vastu esimesi tervitusi läti mootorsportlasilt. Riia eel ootas meid ka ettesõitnud pr. Männi. Läti Mootorratturite Klubi (Latvijas Motociklistu Biedriba) avarais ruumes leidsime esimese öökorteri meeskonnale ja masinaile. Pesemine, puhastamine, klaas teed võileibadega vastuvõtjalt läti klubilt, väike ringkäik linna ja eriti riialasist kiidetud „piimarestorani“, kus öeldi kõik söögid-joogid (ka õlu) piima päritoluga olevat, siis lühike uinak klubiruumesse toodud värskel õlgedel — ja oligi käes päikesepaistene pühapäeva-hommik. Masinate korrastamise ajal jõudis järele „tähesõitjate sabana“ Perten kaasasõitja Sumbergiga: sõit oli läinud äpardusteta, ainult uni vaevas.

Korrastanud masinad, võidi kell 9.30 asuda teele teise päeva etapiks: Riiga—Königsberg 380 km.

SÕIT Riiaist Läti-Leedu piirini Meitene juures Jelgava kaudu möödus ladusalt. Rohkem ettenähtust kulus aega piiri ületamisel. Esiteks varustuti seal Leedust läbisõiduks vajalise bensiiniga, loobudes kavatsusest Leedus tankida, nimelt põhjusel, et bensiin Leedus, samuti kui Lätiski on piiritusega segatud, kuid hinnalt veel kallim (meie rahas 60—70 senti liiter läti 50 sendi vastu). Tankimisel selgus muuseas, et meeskonna kartus „läti bensiini“ vastu oli täiel määral põhjendatud: mõni tilk kurikuulsat läti vedelikku, sattunud valamisel Kletski värskelt võõbatud masina paagile, kõrvaldas sellelt silmapilkselt vastse värvi!

Teiseks tuli hankida piirilähedast leedu linnast Janiskist viisad Leedust läbisõiduks Nõmmikule ja Martinile, kes eksliku informatsiooni puhul olid jättnud viisad hankimata. Alles paaritunnise peatuse möödudes võis alata läbisõit Leedust. Märkimisväärseks sel teekonnal oli „maailma kõige hullem“ munakivi sillutis Janiskise linnas: liikuda sai jalakäija kiirusega, masina hüpatas ühelt kivilt teisele. Ent isegi sellise ettevaatuse juures suutsid kivid Suidti masinal kummid läbi põrutada, mis tingis pooltunnise peatuse linna serval.

Kümmekond kilomeetrit edasi sõites jõuti järele veel kord ettesõitnud pr. Männile: ka teda oli tabanud sel teekonnal esimene „pigi“ — leedu nael õhukummissse. Viimase masina korrastamise ajal saabus äkiline muudatus ilmastikus. Kadus päike, üle lageda maastiku tormas liivaselt maanteelt valusalt näkku paiskav tuulehoog ning sellele järgnes äikesevihm. Vihm saatis meeskonda kogu matkal läbi Leedu, raskendades märgatavalt edasijõudmist. Mõte vihmavarjust tuli peast kihutada ja asendada vaid lootusega, et eks eespool paistab päike!

Vihmavalangute all läbistasime Schauli linna. Seal karistas Kletski oma masinalt antud „müksuga“ üht purujoobnult sõiduteel taaruvat ja meid kaikaga ähvardavat leedulast. Järgneval peatusel Kelmes avastati auk Hennoki sõiduki õhukummiss, mis jällegi põhjustas „Mannerti töökoja“ tööle rakendamise. Edasisõit Leedus piirilinna Tiltsitini läks õnnetusteta sõitjate ja

masinate juures. Ainult vihastumist oli põhjalikult, eriti rivi eesotsas. Kohapealsed leedulased olid end pühapäeva puhul näiliselt eranditult „ülevasse tujju“ seadnud ja liikudes kesk võrdlemisi kitsast, poriga kummaltki poolt palistatud maanteed laiadel kahehobuse vankritel ei mõelnudki meile anda möödapääsuks teed. Alles Tiltsitisse jõudmisel võisime kerge-malt hingata: seda väaris tervete kontidega pääsemine „suurimast korralagedusest maantee-liiklemise alal.“ Vahepeal oli saabunud õhtune hämarus.

KAINUD läbi Leedu- ja Saksa-poolse passi- ja tolli-kontrolli ja varustanud end viimasel poolel hinnalt ja puhtuselt meile vastuvõetava kütteeniga, võisime sõitu Tiltsit-Königsberg alustada veidi enne kella 22 pilkases pimeduses. Sõit mööda puudest palistatud asfalteeritud maanteed järjest juba 13 tundi jalul olnud meeskonnale oli pingutavalt raske, kuid ühtlasi ununematult ilus: kujutletagu vaid, kuid 14 tähesõidumasinat öö vaikust ja pimedust läbistavad kõigi mootorite põrinal ja prožektorite kiirgades.

Õine 120 km-line teekond Tiltsit-Königsberg ei möödunud õnnetusteta. Avaristikus osutus esmalt Tomasovi masin, veidi hiljem juhtus aga juba tõsisem õnnetus Põltsi ja Maalbergiga. Põlts, pimestatud vastusõitva auto allalaskmata tuledest, vähendas sõidukiirust. Seda märkas järelesõitev Maalberg liig hilja selleks, et jõuda pidurdada. Tekkis kokkupõrge, millest märgatavalt kannatada said mõlema masinad ja põrutatuks osutus Põlts. Järelejõudnud „ränd-töökojale“ maksis see õine avari 2 pikka tundi ränka tööd.

Königsbergi jõudsimel kella 2 paiku öösel vastu 27-dat juulit. Paigutatuna kohaliku autoklubi kaasabil ühiskorterisse ja jättnud selja taha 2 päevaga ligi ⅓ üldisest sõidumaast, näis võimalik olevat lubada meeskonnale ühepäevane puhkus, nii et edasisõitu oleks alustatud teisipäeval 28. juuli hommikul. Selle teadmisega uinuti koidu eel.

Üllatus ebameeldivas mõttes saabus hommikul, kui meeskonna juhtkond tegi visiidi kohaliku autoklubi büroosse, et avaldada tänu öökorteri eest. Klubi asjaajaja, kes ütles end olevat tähesõidu kohapealse kontrollpunkti juhataja, teatas, et kui soovime tähesõidu võitmiseks vajalikke punkte saada, tuleb meil läbistada veel rida neid ja neid kontrollpunkte. Määruste kohaselt oleval võimalik samal päeval, s. t. 27. juulil, läbistada veel üks kontrollpunkt lisaks Königsbergile, ja edasi jällegi igapäev üks punkt, kusjuures läbistatavate kontrollpunktide vahemaa pidi olema üle 250 km.

Uskumatu seletus ja jalustrabav üllatus! Olime ju tähesõidu korraldajalt nõudnud täpseid määrustikke ja need oma teada ka saanud, kuid neis polnud sõnagi sunduslikest kontrollpunktidest ja võidupunktide kogumise võimalusest meeskonda Saksamaad mööda sõidutades. Avaldasime pahameelt sellise sõidukorralduse suhtes, kuid parata polnud midagi.

Kui meid informeeriv vanahärra meile käsitamiseks andis mööda Saksamaad laialipillatud kontrollpunktide skeemi ja kategooriliselt kinnitas, et iga kontrollpunkti läbistamine tähendab ühe sõiduki juures 250 võidupunkti, oli otsus edasitegutsemiseks küps: tuli niioelda „tühistada kõik puhkuselood“ ja asuda ajaviimatult teele. Vähe sellest, et meeskonnal poolväsinult ja hädavajaliselt korrastatud masinail tuli uuesti sadulaisse istuda. Nüüd ähvardasid Eesti meeskonda sellised vastased, keda seni polnud põhjust arvestada. Näiteks hollandlased oma 44-liikmelise meeskonnaga, kellel võimalus oli üheainsa päevaga 3 korda niipalju



Pildil ülal: Tähesõidu meeskond Laatre tollipunktis. Paremal: (ülal) meeskonna peatus teel Berliini ühes metsapargis; (all) meeskond saabub tagasisõidul Sauele; (paremal) ainus võidusõidust osavõtja naine pr. A. Männi-Kook ja (vasakul) O. Veldemann EMSK ruumes võtab vastu esimesi õnnesoove hiilgava võidu puhul, vist mõnelt „mootorpruudilt“, nagu võib aru saada Ove äraandlikust naeratusest



hommikueine, mis meile kõrge eestkostja mõjuvõimule vaatamata läks maksma „ainult“ 6 riigimarka isikult.

TEISIPÄEVAL, 28. juuli hommikul, jätkus sõit üle Stolpi linna merekuurorti Stolpmündesse, kus läbis-tasime kontrollpunkti. Ka siin puhuti ametiisikute poolt juba Königsbergis kuulnud juttu kontrollpunktide



võidupunkte koguda kui meie 14-nest sõidukist koosneval esindusel.

Masinate korrastamine ja tankimine riisus oma-jagu aega ja alles keskpäeva paiku võidi alustada liikumist 100 km eemal asetseva Elbingi suunas, et võimalikult veel enne kella 18 jõuda Danzigit ja Poola koridori läbistades Königsbergist enam kui 300 km kaugusesse kontrollpunkti Stolpmündes.

Juba Elbingisse saabumisel oli selge, et soov jõuda kella 18-neks Stolpmündesse jääb teostamatuks, ja uueks sihiks seati jõuda samal päeval võimalikult lähedale kontrollpunktile.

Kuigi meeskonna edasiliikumises nimetamisväärsheid takistusi ei olnud, rõõvis kallist aega piirikontroll. Esmalt Saksamaa—Danzig, siis oma mängupõrguga kuulsakssaanud Zoppoti juures Danzig-Poola, ja lõpuks, kui õhtuhämaruses olime selja taha jätnud poolakate uhkuse Gdynia ja Poola koridori, Poola-Saksamaa.

Jõudnud viimasesse Saksa-poolsesse piiripunkti vihmase õhtu pimeduses ja kannatanud omal nahal ennenägematut piasiasjadesse tungivat ja tervelt 3 tundi nõudvat passi- ja tollikontrolli, oli kõigile selge, et võrast ümbrusest ja käsutadaoleva valuuta nappusest tingituna soojast õhtusöögist ja pehmest süngist unistamine on varajane. Tühja kõhtu toideti eht eesti poiste huumoriga ja seda jätkus kogu meeskonnale.

Kuid ka kõigil patustemal leidub oma kaitseingel, miks siis mitte meile. Nii see juhtuski, et teretunud sõbraks osutus keegi Zoppotist tulev ja lähemasse saksa linna Lauenburgi ruttav kõrge politseiülema. Viimase eestkostmisel leidsime öökorterit, sooja õhtusöögi ja järgmisel hommikul napi, saiast ja kohvist koosneva

sunduslikkusest ja soovitati järgmisena valida Swinemünde. Alustasime kohe edasisõitu nimetatud suunas Rügenwalde, Köslini, Kolbergi, Treptowi, Cammini ja Wollini kaudu. Sõita tuli esialgu saksa olude seisukohalt harjumatu teed: aukudest üsna rikas kruusasilutis ja asulate vahel munakivid. Sõitu raskendas veel vihmased. Neis oludes juhtus esimene, võiks öelda „verine“ kukkumine. Lendajaks olin seekord ise.

Sissesõit kurvilisel teel asulasse, risttee, teenäitaja tulp, mis edasisõiduks dikteerib järsult vasakule ärakeerava tee, vihma all libedaks tõmbunud munakivid ja külavaheline kõnts, — sellest piisas, et teha kümme-kond meetrit küljeli-sõitu. Järgnes esimene abi „doktor“ Kletskilt mulle ja purustatud laternaga ning kõverdunud jalgraudadega sõidukile „Mannert, Tomson & Ko“ lendav-töökoja poolt.

Vast poole tunni möödudes võis edasisõit endises korras jätkuda. Varstisel peatusel ja kohalikus „jahimeeste-klubis“ lõunastamisel (esimene ja ühtlasi ka viimane soe lõunasöök teel Tallinn-Berliin!) võisime selle päeva tähelepanuväärsusena veenduda sakslaste viimistletud dressuuri-õskuses: mitte ainult sakslane ise, vaid ka tema roheline papagoi on ära õppinud „kää“ etteajamise ja „Heil Hitler!“ hüüdmise!

Saabunud kell 21 Swinemündesse, ööbinud kõlavanimelises meremeestekörtsi meenutavas „Hotel Kaiserhofis“, täitnud meeskonna kõhud õhtul ja hommikul märja teevee ja kuiva saiaga ning masinate „kered“ reporter Nõmmiku, krõbisevate registermarkade eest hangitud vuliseva kütteeniga, võisime alustada teekonda järgmisse kontrollpunkti — eestlasile vanust aegadest tuttavasse Lübecki. (Lõpp järgm. nr.)



Eesti Autoklubi autode väljasõit Tallinnast Vabadusplatsilt. Vasakul: väljasõidu juhtkond: EAK spordikomisjoni esimees Jul. Johanson (keskel), spordikomisjoni liikmed H. Küttim (vasakul) ja A. Poolgas (paremal)

Pärnu —

EAK

aastapäeva

pühitsema

ON JUBA kord selline komme, et igasugused klubid, seltsid jne. pühitsevad oma aastapäeva, üks vähe- mal, teine suuremal määral — nii kuis lubab seda juubilaril mõtet. Vähe on aga sääraseid klubisid, kes kutsuvad liikmeskonna kokku, istuvad sõiduokeile, jäta- vad selja taha klubi kodulinna ja kihutavad kuhugi mujale aastapäeva pidama. Üheks sääraseks klubiks osutub autoklubi, mitte ainult meil, vaid kogu maa- ilmas. Ja selle üle ei ole midagi imestada, sest milleks säärases klubis inimesed omavad auto, kui nad ei kasuta teda kasvõi näiteks väljasõitudeks aastapäeva pühitsemisel.

Ei tea, kes Eesti Autoklubi liikmetest tuli sellisele mõttele, et tänavust klubi aastapäeva on kõige kohasem pühitseda Pärnus — idüllilises kodumaa ranniklin- nas. Mõte oli igatahes ilus ja nii see tuli, et ilusal augustikuu laupäeval pärastlõunal, või veel täpse- malt, 22. augustil EAK aktiivsem tegelaskond asus automatkale Pärnu.

TÄPSELT kella viieks oli Vabadusplatsile kogunenud üle tosina pealinna esinduslikumaid autosid ja kümnekond minutit enne kuut läks sõit lahti. Ka mind oli kutsutud külalisena seda sõitu kaasa tegema, kuid et olen n.ö. jalamees, siis tuli seda sõiduasja korral- dada sellisena, et leidsin lahke kaasasõidu pakkumise hra A. Veidemannilt. Viimane tegi oma Nashil Pärnu sõidu üksinda ja sellepärast minu kaasasõit osutus päris otstarbekaks, vähemalt ballasti mõttes.

Autokolonnilt juhtimise võttis endale sportkomisjoni esimees hr. Jul. Johanson, kes sedapuhku sõitis K. Siitani tuluuuel Nashil.

TALLINN—PÄRNU automatkal on juba selline „paha komme“, et kui hädavaevu on jäetud selja taha Tallinna kaugele ilutsevad tornid ja tornikesed, siis hakatakse ootama Märjamaale sissesõitu. Paljude juures on selles süüdi Märjamaa kohviku maitse- sev kohvi, mida lastakse hea maitsta peagu igal Tal- linna—Pärnu omnibuse- või automatkal.

Loodusehuvilisel aitab aga kannatamatust Märja- maa ja selle järele Pärnu järele õige tublisti tõsta võrdlemisi üksluine ja vähepakkuv ümbrus, mis enamu- ses kogu Tallinn—Pärnu teekonnal rõhub sõitjat. Sel- les mõttes on automatk Lõuna-Eestis ja isegi Põhja- Eesti rannikul palju meelitam. Muidugi teatud

enesetunnet ja heaolu aitab ka igasugusel automatkal luua iseenesest juba sõit autol ja kõik sellega ühen- duses olevad mugavused.

Et mitte „traditsiooni rikkuda“, korraldus ka seda- puhku peatus Märjamaal. Sealt lahkuti aga õige peat- selt, et jõuda ettenähtud ajaks — kella poole üheksaks — Pärnu.

SÕIT Märjamaalt—Pärnu-Jakobi—Pärnu vahelisel osal on veidi huviküllasem autosportlase vaatevink- list vaadatuna. Maantee läbib siin kohati teeveerge palistavaid päris metsana näivaid okaspuusalusid. Kohati juhtub ka järsult looklevaid kurve ja nii mõnigi paik annab pingutamist autojuhtijale, et ei sünniks kraavilendamist.

UMBES kella üheksa paiku saabus autosportlaste kolonn, elegantsete sõidukite prožektorite kiirgades õhtupimeduses Pärnu. Pärnu on küll selles mõttes kuurordina suurlinn, et vähe seal tuntakse erilist huvi väljastpoolt saabunute vastu. Tulede säras toimuv pidulik ringsõit tekitas tänavail jalutajate keskel siiski niivõrd kihinat-kahinat, et peagi teadis kogu Pärnu, et on saabunud võibolla sel sesoonil viimased suvevõõrad — pealinna autosportlased.

Suvekasiino ees võttis autosportlasi vastu varem kohale saabunud Tartu EAK tegelased Tartu telefonivabriku dir. A. Kõva ja tuntud omnibuseli- nide pidaja A. Kook'iga eesotsas. Peale selle veel Pärnu tegelasist hr. E. Puhk, Belgia konsul kol.



Grupp autosportlasi sooritamast „maksuta“ sillaparan- dust Pärnu maavalitsusele

Rosenberg oma tuntud autospordihuvilise abikaasaga ja teised. Tallinlastest oli vastuvõtjate seas hr. A. Kalpus abikaasaga.

ÜHISE õhtusöögiga algas tagasihoidlik aastapäeva pühitsemine. Koos oli üle kahekümne EAK aktiivsema tegelase, nende abikaasade ja kutsutud külaliste, kokku üle viiekümne isiku.

Klubi president J. Zimmermann avas n. ö. aastapäeva pühitsemise ametliku osa lühikese laua-kõnega, milles märkis lühidalt eesti autospordi arengu käiku ja üldse meil edenevat autoasjandust ning kõiki neid ülesandeid, mis on selles osas kanda Eesti Autoklubil.

Hr. ins. Elbrecht tervitas kokkutulnud klubi tegelaskonda Teedeministeeriumi nimel ja rõhutas eriti Eesti Autoklubi suurt osatähtsust meie autoasjanduse ja maanteede paremale järjele viimises. Ta märkis muuseas, et Teedeministeeriumi ja EAK vahel on alaliselt valitsenud tihe läbikäimine ja hea arusaamine teineteisest.

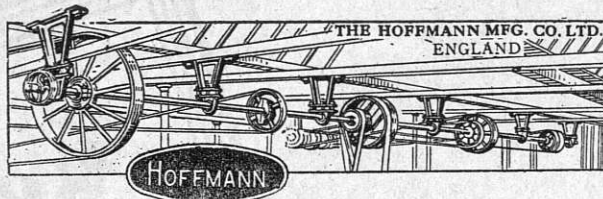
Meeleolurikas koosviibimine õhtulauas kestis hilisööni ja selle järele siirduti laiali öökorteritesse, et järgneval päeval jätkata aastapäeva lõpp-pühitsemist.

JÄRGMISEL hommikul kell 12 tehti ühine väljasõit samal ajal peetavale põllumajanduslikule näitusele ja sealt edasi Pärnu kuulsasse mererannikule Doberani (Rannametsa). Ringsõidul põllumajanduslikule näitusele filmiti kohaliku filmiamatööri Önnise poolt muuseas ka autosportlaste autodevoor.

Sõit Doberani osutus mitmeti „õpetlikuks“ autosportlastele maanteede tundmaõppimise mõttes. Pärnumaa teedega on üldse nii, et nad on palju halvemas seisukorras kui teistes maakondades. Pärnis teede „pärliks“ osutub aga Pärnu—Doberani-vaheline teeso, eriti Audru—Doberani teejupikesel. Seal on paari kilomeetri pikkuse tee peale neli-viis sillakest, kõik aga sellises seisukorras, et hädavaevu pääseb neist üle jalgsigi, sõidukeist rääkimata. Tee ise on samuti sellises olekus, et sõiduk kiigub kogu aeg 5—6 km tunni kiiruse juures küll ühele, küll teisele poole ja palju on tegemist, kui soovid, et sõiduk ei libiseks kraavi.

Et pääseda mereranda, kulus Doberani automatkajail ligemale üks tund „sildade“ parandamiseks, et kuidagi edasi pääseda. See oli n. ö. autosportlaste eralõbu, paljusid huvitas aga küsimus, kuidas toimivad

All pildil: Eesti Autoklubi liikmed ja külalised väljasõidul Doberani (Rannametsa) Pärnus. Vasakult paremale esireas: A. Poolgas, pr. Küttim, K. Siitan, noor Brandmann, A. Zimmermann, Jul. Johanson, A. Veidemann poegadega, H. Simm, J. Kermann, O. Raudsepp, A. Brutus, Elm. Puhk. Seisavad vasakult paremale: hr. Amos, E. Vallaste, T. Pohlak, J. Kalpus, prl. Zimmermann, pr. Simm, EAK esimees J. Zimmermann, mr. H. Rosenberg, kol. E. Rosenberg, pr. Urla, prl. Kilkmees, pr. Kilkmees, V. Kilkmees, pr. Raudsepp, J. Urla, pr. Veidemann, pr. Kermann, O. Lemm, pr. Kalpus, pr. Brutus, ins. A. Elbrecht, pr. Elbrecht, pr. Grossberger, noor Urla ja pr. Lemm (paremalt teine).



Inglise „HOFFMANN“

kuullaagrid

on vastupidavad oma erilise ehitusviisi tõttu, ka pealiskaudne vaatamine veenab Teid selles

TUTVUGE NENDEGA, NÕUDES
MEILT KATALOOGI — JA TEIE
JÄÄTE NENDE ALALISEKS
TARVITAJAKS

K/m. Lier & Rosbaum

Viru t. 7, Tallinn. Telef. 433-34 ja 479-79

need, kes sagedamini sooritavad autoretki Pärnust Doberani. On ju viimane külastamisrikkaim koht Pärnu ümbruses, iseäranis suvitushooajal. Ka pidavat seal suvekuudel ühendust omnibus.

Kuidagi Doberani pääsnud, löödi sõidukid rivisse ja selle järele tõtati — kes kohvikusse, kes mereranda viimast suveröömu — augustikuu ilusat rannikloodust nautima. Leidus ka kaks-kolm merehõlma sukeldujat, kuigi vesi oli selleks juba liialt külm.

DOBERANIST läks sõit juba tuttavaks saanud „abessiinia-teestiku“ kaudu tagasi Pärnu. Kella 6—7 vahel jäeti jumalaga Pärnu, meie kuulsa supellinnaga, ja alles hilisõhtul saabuti tagasi Tallinna.

Teet.



Keila

kaup on hea ja vastupidav ega jää kvaliteedilt maha importriietest

Keila

vabrik saadab turule viimased moodidised ühtelegu välismaa vabrikutega

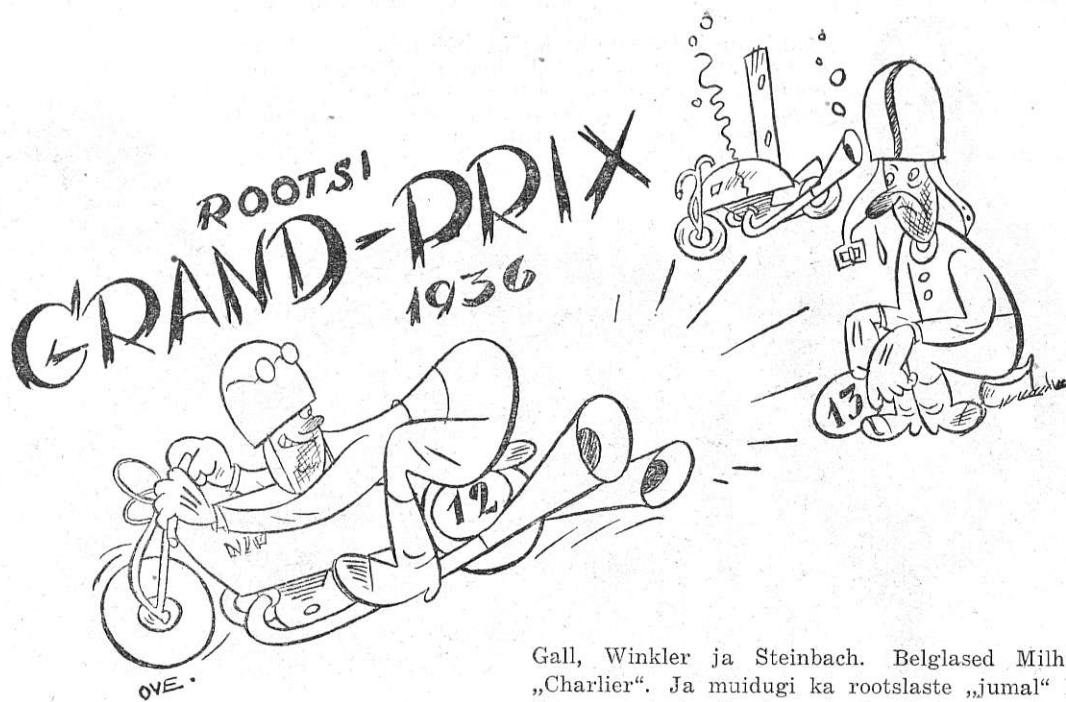
Keila

riided ja lõngad on kõrge kvaliteedi juures kõigile hinnalt kättesaadavad

Nõudke kõikjal
Keila
villaketramis- ja kudumistööstuse
saadusi

Tööstus asub

Tallinnas, Soo t. 27



SAXTORPIS 30. aug. s. a. peetud rahvusvahelist Rootsi Grand Prix võidusõitu mootorrattatele, kus minul oli au kaasa võistelda, võib täie õigusega nimetada tänavuseks Euroopa suurimaks võidusõiduks. Ja seda oma sõidutee pikkuselt kui ka maailmakuulsate sõitjate osavõtu hulga poolest.

Rootsi Grand Prix võidusõidust suurimaks ja kuulsamaks võib lugeda ainult Inglismaa kõrval Man'i saarekesel peetud n. n. Tourist-Trophi mootorrattaste võidusõitu ja juulikuus Saksamaal korraldatud „Großer Preis von Europa“ võistlust — kuid viimast ainult oma n. ö. esindusliku vormi poolest. Sõidutee pikkuselt jääb ta kaugele maha „Isle of Man'i“ ja Rootsi Grand Prix võidusõidust, kuna kaks viimast võistlust on kumbki ligemale 400 km pikk, Saksa oma aga ainult 129,9 km.

Osavõtjaid oli Rootsi Grand Prix võistlusel tervelt 14 riigist, nimelt Rootsist, Inglismaalt, Saksamaalt, Norrast, Belgiast, Soomest, Eestist, Austriast, Prantsusmaalt, Šveitsist, Taanist, Ungarist, Tšehhoslovakkias ja Hispaaniast.

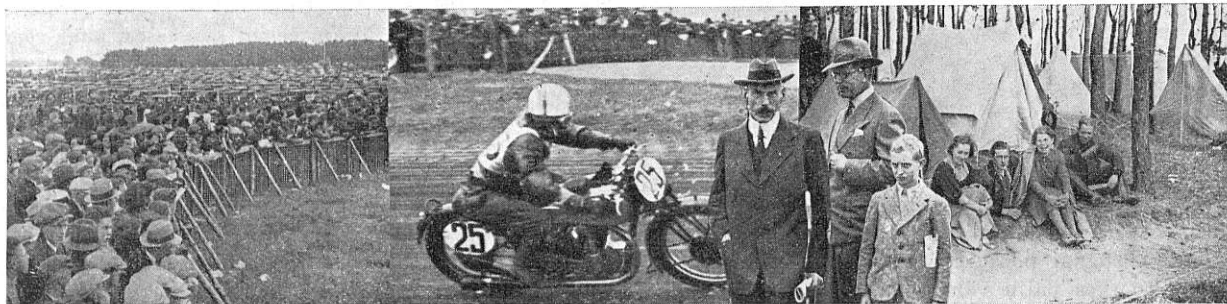
Olid esindatud kõik Euroopa eliitsõitjad, eesotsas maailma parima mootorratta-võidusõitja inglase Jimmy Guthrie'ga. Järgnevad kuulsad inglased White, Frith, Tyrell-Smith, Mellors, jt. Sakslased Ley,

Gall, Winkler ja Steinbach. Belglased Milhoux ja „Charlier“. Ja muidugi ka rootslaste „jumal“ Ragnar Sunnqvist. Puudus ainult Guthrie'ga üheväärikselt kuulus iirlane Stanley Woods ja abessiinlane Gene Tella, kes oli võistlejana kõikjal registreeritud ja reklaamitud, kuid kes jäi ilmutata. Või oli see eksootiline nimi rootslastel ainult reklaamtrikiks?

Nii et Saxtorpis oli sedakorda koos oma sõiduuskust proovimas vägagi rahvusvaheliselt kuulus mootorspordi pere.

Grand Prix võistlusrada, mis asub Malmöst umbes 30 km eemal pisikeses külakeses — Saxtorpis, on oma iseloomult täielikult ainult masinate-vaheliseks jõuprooviks, sõitja sõiduuskus ja julgus on siin võiduks vähe mõõduandvad. Seda tähendasid mulle tihti ka rootslased isiklikult. Sest Saxtorpi võidusõidutee on enamalt jaolt ainult sirgtee, kus 170 km t-kiirusega kihutades hakkab veel igav järgmist kurvi oodates. 14½ km pikkuse sõiduringi kohta tuleb seal ainult 5 kurvi, kus tuleb ikka korralikult kõvasti pidurit tarvitada ja kiirus vähemalt 50 km tunnis vähendada, ülejäänud kurvid saab kõik läbi kihutada täisgaasiga. Olgu võrdluseks siinkohal tähendatud, et meie Suursõidu ringteel Piritall on 6½ km pikkusel sõiduringil tervelt 10 järsumat kurvi.

KUID et „asi“ ka mitte liig lihtne ei oleks, siis on selle vastu leitud abinõu sõidutee pikkuse näol, ja see on ka päris aukartustäratav arv kilomeetreid, mis Saxtorpis tuleb ühevaluga ära kihutada — tervelt 26



Vasakul: pealtvaatajate hulk Rootsi Grand Prix võidusõidul; keskel: O. Veldemann võistlemas, Taani kuninga vend ja Rootsi kroonprints Gustav Adolf võistlusel. Osa pealtvaatajate telke



Pildil vasakul: Kuulus inglise võidusõitja J. Guthrie; keskel: „Ove mehaanik“ J. Mannert, Malmö põllumajanduskooli stipendiaat eestlane Arro, Ove ise ja väle fotomees A. Kalm boksis enne võistlust; paremal: Rootsi Grand Prix C-klassi võitja sakslane Otto Ley

ringi, s. ö. 377,52 km. Sama arv kilomeetreid sõita on ka B-klassi (350 ccm) sõitjail, kuna A-klassi (250 ccm) sõitjail tuleb „ainult“ 319,44 km. Läänud aastal oli sõidutee pikkus C-klassil isegi 430 km pikk.

Tee iseenesest on sile asfalttee, ainult väike osa on liivast teed, kuid see on sama sile ja kõva nagu asfaltki.

Et Saxtorpi võidusõit on ainult masinate võidusõit ja mitte sõitja oskuse ja julguse tähistamiseks, seda näeme selgesti viimase võistluse tagajärgedest. Usun, et tänavused loorberite lõikajad Saxtorpis, sakslased Ley ja Gall, kunagi ühel korralikul võidusõiduteel, kus sõitja viib võidule tema oskus ja julgus masina käsitamisel kurvides, ei ole võimelised võitma Jimmy Guthrie't, kes aga nüüd Saxtorpis pidi nimetatud sakslaste järele leppima kolmanda kohaga.

Ley ja Gall võlgnevad täiel määral tänu oma võidule ainult oma ülivõimsale BMV masinaile, millised sirgteel olid kindlasti võimelised arendama üle 200 km/t.-kiirust. Seda kiirust aga Guthrie Norton sirgteel ei arendanud, ja et puudusid kurvid, kus Guthrie kui tuntud „kurvilõvi“ oleks vähegi kaotatud aega tagasi võitnud, siis pidi paratamatult maailma parim mootorratta-võidusõitja Saxtorpis leppima kolmanda kohaga.

Et juba Saxtorpis võidusõidu õnnelikult läbi sõitmine on iseenesest suur saavutus, seda näitavad järgmised arvud:

| | | | |
|------------------|----|-------------|-----|
| 1930. a. lõpetas | 27 | võistlejast | 21. |
| 1931. a. | 27 | „ | 15. |
| 1932. a. | 52 | „ | 16. |
| 1933. a. | 56 | „ | 23. |
| 1934. a. | 37 | „ | 16. |
| 1935. a. | 46 | „ | 15. |

Ka tänava ei olnud asi sugugi parem — 63 võistlejast jõudsid õnnelikult finiši ainult 28 sõitjat. Nii et polnud sugugi põhjusega paljude võistlejate ohked enne sõitu, kes palju vähem muret tundsid selle üle, et masinad küllalt kiired ei olnud, kui selle üle, et nad ikkagi lõpuni vastu peaksid. See oli kõigil peamure ja salajasim südamesoov!

KUNA teatavasti Saxtorpi võidusõidutee pikkus oli ligemale 400 km, ei jätkunud loomulikult ühest bensiinipaagi täiest bensiinist terveks sõiduks, seda tuli vahepeal juure tankida, siis tegin ka esmakordselt oma võidusõidu ajalools selle protseduuri läbi, et võtsin võistluse ajal bensiini. Tankimine pidi sündima seisva mootoriga, nagu seda nõudis võistlusmäärustik ja selletõttu kulus selleks ligemale minut. Tähendab nimetatud ringi aeg oli umbes minuti võrra halvem teistest, normaalringide ajast, seal oli siis koos aja kaotus pidurdamisel, seismine tankimisel ja jälle startimine.

Bensiini tankimiseks olid igal võistlejal oma boks (võistleja abistamise koht) oma pisike „bensiinidautomaat“. Polnud muud tarvis, kui ava aga vooliku otsas kraan ja „nefti“ voolas kõrgemal asuvast nõust ojana. Pärast sai jällegi boksist pisikese käsipumbaga nõu üleval bensiini täis pumbata.

Auhinnatud kohti oli Rootsi Grand Prix võistlusel ainult kolm: 1. auhind 500 ccm klassis Kr. 700.

2. „ 500 „ „ Kr. 600.

3. „ 500 „ „ Kr. 500.

Nii polnud kellelgi sealt „palju lootat“, kuid heaks sõitjate ligimeelitamiseks oli Kr. 300, millise summa sai igauks, kes võitja ajast alla ½ tunni hiljem finiši saabus. Seda juba lootis igauks kätte saavat ja see tasuks vähemalt osavõtukuludki. Ühed säärased 300 krooni sain minagi kätte!

MA MÖTLEN, Rootsi Grand Prix peeti suurest linnast Malmöst 30 km eemal külakeses, kuid võidusõitu oli jälgimas 160 000 inimest! Siis kerkib üles mõte, et kui meie korraldaksime oma Suursõidu senise Kose-Kloostrimetsa asemel, kasvõi näiteks Keilas, misugune oma suuruselt ja kauguselt linnast on umbes võrdne Saxtorpiga, kui palju lähöks meil siis sinna Tallinnast pealtvaatajaid? Vist küll ainult õige vähesed, kuid Saxtorpis oli 160 000 inimest!

See näitab, kuivõrd välismaal paelub rahva huvi motorsport ja kui suurt huvi tuntakse selle spordiala vastu. Igatahes Saxtorpis hakkas juba eelmisel päeval, s. o. laupäeval, rahvast voolama võistlustee äärde. Otsiti endale välja sobiv koht vaatamiseks, seati kaasa-

võetud pisike telk üles ja nii veedeti ilus öö ja nädalalõpp rohelises. Ühtlasi oldi kohapeal valmis jälgima järgmisel päeval peetavat mõjurikast spordisündmust.

Samas kerkisid ka ameerikaliku kiirusega ja roh-kusega tee äärde, valmis järgmiseks päevaks, lugematu hulk igasuguseid kvassiputkasid, kvassilaudu, soojade suupistete ja vorstikeste müügikohti, kus rahvahulk võis end kosutada ja kostitada pikaleveniva võistluse puhul.

Minu mehaanik Mannert vaatas seda sagimist pealt ja tähendas siis muiates: „Homme läheb siin simmaniks!“

Ja tõesti, kõike seda jälgides, tundus, et pigem läheb siin suureks pidutsemiseks kui — võidusõiduks!

Ove.

*

ALLPOOL toodud tehnilistest tulemustest Rootsi Grand Prix võistluse kohta nähtub, et tervelt 58 sõitjast meie tuntuim mootorsportlane O. Veldemann kaitses õige südikalt Eesti värve. Tulla kaheksandale kohale mitme riigi eliitsõitjate hulgas on väga hea saavutus. Veldemanni võit on seda tähelepanuväärsem, et ta jättis selja taha teda varem võitnud soomlase R. Lampineni ja rootslased. Veldemanni võidu kohta võiks veel märkida, et kui tal poleks 7-dal ringil juhtunud masinariket, siis võinuks ta isegi ehk saavutada parema koha.

Rootsi Grand Prix võidusõidu tehnilised tulemused on järgmised:

C-klassis (kuni 500 ccm) — 26 ringi 14,52 km = 377,52 km: 1) Otto Ley (BMW) 2.33.17,2 = 147,8 km/t. (Uus rajarekord); 2) Karl Gall (BMW) 2.34.06,4 = 147,2 km/t (Ületas samuti senise Stanley Woodsi nimel oleva rajarekordi); 3) J. Guthrie (Norton) 2.36.52,2; 4) J. H. White (Norton) 2.40.18,7; 5) R. Milhoux (FN) 2.44.35,8; 6) O. Steinbach (DKW) 2.44.44,6; 7) „Charlier“ (FN) 2.48.41,5; 8) O. Veldemann (NSU) 2.52.44,3; 9) Arn. Linder (HVA) 2.53.55,2.

B-klassis (kuni 350 ccm) 26 ringi = 377,52 km: 1) F. L. Frith (Norton) 2.49.49,5; 2) E. Mellors (Velolette) 2.52.58,1; 3) O. Bågenholm (Norton) 2.56.41,9; 4) H. G. Tyrell-Smith (Excelsior) 2.58.26,5; 5) H. Harper (Rudge) 3.10.57,7; 6) Erik Månsson (Velolette) 3.10.58,2; 7) C. Kyrö (NSU) 3.14.10,5; 8) Harry Larsson (HVA) 3.14.38,3; 9) B. Ahlswede (Excelsior) 3.16.43,6 ja 10) Somerkorpi (Norton) 3.27.50,1.

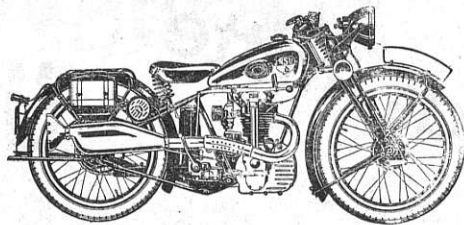
A-klassis (kuni 250 ccm) 22 ringi = 319,44 km: 1) W. Winkler (DKW) 2.37.49,3; 2) Wood (New-Imperial) 2.93.11,5; 3) H. Häusler (DKW) 2.44.54,8; 4) M. Simo (Terrot) 2.51.21,2; 5) Eric Wernihough (Cotton-Jap) 2.52.45,6; 6) S. A. Sørensen (Excelsior) 2.58.04,2.

6 surnut Inglise TT-1!

RAHVUSVAHELISEL autode võidusõidul, mis peeti laupäeval, 5. septembril Põhja-Iirimaal, Belfastis juhtus raske õnnetus. Üks inglise võidusõiduauto, mida juhtis J. Chalmers, sõitis ühe kurvi kohal 160-kilomeetrilise tunnikiirusega rahva hulka.

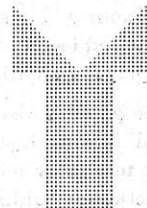
Üks 15-aastane poisikene sai silmapilkselt surma. Teel haigemajja ja haigemajas suri veel 5 raskesti vigastatud. 25 isikut sai raskesti haavata. Olnud õnnetus on suurim, mis seni juhtunud Inglise autospordi ajaloos.

Vaatamata suurele õnnetusele viidi võistlused lõpule. Võitjaks tuli Dixon ja Dodson Riley autol ajaga 5 tundi 11 min. = 78,01 miil/t.



KOGU EESTI
PERE RÄÄGIB AINA MOTOORSPOORTLASTE

N. S. U. MOOTORRATASTEST



Kord on kõneaineks nende
rekordiline kiirus

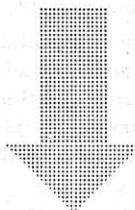
Kord nende KORRAPÄRANE
TÖÖTAMINE JA
VASTUPIDAVUS

Sagedasti nende
SPORTLIK ILU

Juba on Eestis mitusada
N. S. U. sõitjat

N. S. U. sõitjate pere kas-
vab kiirelt iga päevaga

Millal astute Teie
N. S. U. PERRE?



A.-S. TORMOLEN & Ko

TALLINN, RAEKOJA PL. 17

Kas mitte

ülepeakaela?

NÄDALAT kolm tagasi läbis pealinna ajalehti sõnum, et Maanteede valitsuse liiklemisinspektor ins. J. Pullerits olevat revideerinud koos politsei ja Viru ajutise maavalitsuse esindajaga Virumaal Venevere—Tudulinna, Iisaku—Jõhvi ja Rakvere—Narva maanteedel jõuvankreid. 21 kinnipeetud autost osutunud 11 autot sõidukõlbmatuks.

Ühenduses selle revideerimisga ajalehed teadsid veel avaldada, et Maanteede valitsus, pidades silmas mittekorrasolevate autode suurt protsenti, olevat saatnud kõigile ajut. maavalitsustele ringkirja sagedamaks jõuvankrite revideerimiseks ja kontrolli kõvendamiseks. Ühtlasi pannakse teemeistritele suuremad kohustused peale jõuvankrite revideerimise alal. Teemeistrid, kes oma piirkonnas ei suuda korda luua, kuuluvad vallandamisele või vähemalt ümberpaigutamisele. Niipalju ajalehtedes.

Silmas pidades viimasel ajal rohkel arvul ettetulnud suuremaid õnnetusi jõuvankrite liiklemise alal, on ju iseenesest tervitatav nähe, kui vastavad asutused ja neile alluv ametkond hakkab hoolikamalt jälgima jõuvankrite korrasolu. Mis meid paneb aga selle hoolsuse juures imestama, on asjaolu, et Maanteede valitsus on jõuvankrite revideerimiseks ja liikluse kontrolliks sunnitud tarvitusele võtma otse drastilise abinõu — ähvarduse teenistusest vallandamiseks teemeistrite suhtes.

Juba suvel kehtima hakanud uue jõuvankrite seaduse puhul asusime meie seisukohal, et jõuvankrite revideerimiseks suuri volitusi saanud teemeistrid on väevalt suutelised täitma neile pandud ülesandeid jõuvankrite liikluse alal. Nagu ülaltoodud ajakirjanduse märkmetest võib aga aru saada, on nüüd teemeistrite jõuvankrite kontrollkohustusi veel mitmevõrra suurendatud. Pealegi selle võrra, et tulevikus teemeistrid, alalises kartuses oma teenistuskoha kaotamise pärast, on sunnitud tahes-tahtmata „pigistama“ iga ettejuhtuvat jõuvankri juhti või omanikku.

Kas on see aga loomulik ja õiglane? Kas ei teki siin küsimus, et kas Maanteede valitsus, olles häiritud kord ettevõtetud kontrollist, ei ole talitanud liig ülepeakaela teemeistrite võimupiiri suurendamisel?

On ju täiesti loomulik, et iseäranis möödunud suvel juhtunud rohked liiklusõnnetused põhjustavad valjemat kontrolli nii jõuvankrite kui ka nende juhtide üle. Ei tohi aga olla nii kergeusklik ja arvata, et jõuvankrite korrasolu on saavutatud teemeistrite „kõvakäelise“ kontrolli kaudu.

Pole ju mingi saladus, et enamus meie teemeistreist on peagu võhikud jõuvankrite mehaanilise osa tundmises. Ei suuda kuidagi veenduda, et teemeistritele kunagi korraldatud autoõppe kiirkursus on neid teinud asjatundjateks jõuvankrite tehnilise tundmaõppimise alal. Kuidas tulevad nüüd aga puuduliku ettevalmistusega teemeistrid ja kontrollivad, kas või näiteks kättesattuva auto pidureid? Kas ei või siin kontrollija võhiklik otsus osu-

tuda mitmeti ülekohtuseks jõuvankri juhi või omaniku enda vastu? Eeldusi selleks on küllaldaselt.

Meie teada on näiteks autopidurite korrasolu kontroll raskeim ülesanne. Paljudes riikides on selleks võetud tarvitamisele erilisi seadiseid jne., vaevalt piisab siin vaid käegakatsumisest, et sellega viia jõuvankri juhti või omanikku karistuse alla.

Jälgides lähemalt liiklusõnnetusi meil, on statistiliselt enam-vähem selgitatud, et enamus liiklusõnnetusist on olnud põhjustatud juhi ebakohasest ülalpidamisest — jooitud olek jne. Kas ei tõsta see asjaolu üles hoopis ise küsimust, et kõvendatud jõuvankrite tehnilise kontrolli kõrval tuleks palju valjemat tähelepanu pöörata eeskätt autojuhtide ettevalmistusele ja valikule. Praegu on igal, vähegi kehaliselt tervel isikul võimalus hakata autojuhiks. Kuipalju on aga neist, juhikutse sooritanuist, täieliselt kohased autojuhtideks, sellele on õige vähe juhitud meil tõsist tähelepanu.

Statistika näitab, et meil on liiklemas õige suur arv vanemaid, võiks öelda ülemäära sõitnud autosid, kuid õnnetusjuhtumid ei näita sugugi, et liiklusõnnetused on tekkinud just nende, oma aja mahasõitnud autode arvel. Korralik autojuht on küllalt kindel oma ülesannetes, vaatamata isegi jõuvankri heaolule. Usaldades aga ka kõige paremini korrasoleva sõiduki hoolimatu, vähese kohusetundlikkusega ja puudulikult ettevalmistatud juhi kätte on tihti õnnetus möödapääsmatu.

Mis see kõik näitab? Ainult seda, et teataval määral ülepeakaela korraldatava jõuvankrite kontrolli varal ei vältida ainuüksi liiklusõnnetusi, vaid parema ja igaükselt õieti ettevalmistatud autojuhi kaadri ellukutsumisega.

Praegu on ju nii, et mitte kõik juhikutse omanud autojuhid pole kaugeltki saanud nõutavat ettevalmistust. Meil on üle riigi mitmel pool olemas nn. autokoolid, kuid vähe on juhitud tähelepanu sellele, kas ka kõik need „autokoolid“ on küllalt suutelised välja koolitama ajanõuete kohaselt eeskujulikke ja nõutava teadmistega autojuhte. Tallinnas on ses suhtes enam-vähem kõik ehk korras, kuid provintsilinnad jäätavad väga palju soovida. Oleks aga viimane aeg võtta ka autokoolide küsimus põhjalikuma revideerimise alla.

Edasi ei saa jätta puudutamata iga-aastaseid jõuvankrite järelevaatamisi kevadel. Juhtub ju väga tihti, eeskätt jällegi provintsilinnades, et neil järelevaatustel pääseb nii mõnigi liig korratu sõiduk liiklemisele. Kui nüüd aga sellise jõuvankriga juhtub mehaaniliste rikete tõttu suurem õnnetus, kes on siis süüdlane? Ka selles osas tuleks paremat korda nõuda ja hoolitseda, et järelevaatust teostavad asutused peaksid eeskätt ise korda sõidukite kontrollimisel.

Kõike ülal lühidalt toodut kokku võttes tuleb veel kord tähendada, et jõuvankrite nõ. drastiline kontrollimine ei või teostuda alt üles, vaid seal, kus selleks õige koht ja paras aeg.

T. P.

NASH AUTOVABRIKU

20
AASTANE JUUBEL

29. juulil s. a. pühitses ameerika Nash autovabrik oma 20-a. tegevusjuubelit. Nash autovabrik on tuntumaid autovabrikuid Ameerikas Wisconsinis osariigis Kenosha linnas. Vabriku asutajaks on Charles W. Nash. Allpool toome lühida ülevaate Nash vabriku sünniloost ja tegevuskäigust.

C. W. Nash sündis 1864. a. Chicago lähedal. Ta lapsepõlv oli kõik muu kui õnnelik, ning kuni 27 aasta vanuseni ta oli sunnitud endale põllutöölisena raha teenima, et kuidagi ära elada. Asudes elama Flintsi linna, tuli pööre Nashi ellu. Flintis asus vankrite ja vagunite vabrik, mille juhtideks olid J. D. Dort ja V. C. Durant. Nash palgati sinna ametisse. On huvitav, et kõik kolm, — Dort, Durant ja Nash hiljem ehitasid aptosid oma nime all. Dort-autodel ei olnud edu.

Varsti Nash tõusis firma etteotsa, ning 1906. a., mil Durant-Dort ühing oli suurimaks omasarnaseks ühendriikides, valiti Nash abipresidendiks.

1907.—1908. a. Nash taipas auto tuleviku tähtsust, ning hakkas mõtlema autode valmistamisele. 1910. a., mil Nash hakkas tegelema autode alal, oli nii vankri- kui ka autode valmistajail omad probleemid. Sellal, kui vankriehitajad suutsid ehitada küllalt vankreid, aga ei saanud neid müüa, ei jõudnud autoehitajad niipalju autosid valmistada, kui neid nõuti.

General Motors'i, eriti Buick'i seisukord polnud tollal sugugi hiilgav, ning Nash kutsuti Buick'i presidendiks kohale.

Buick võistles siis kibedalt Overland'iga. Uus president võttis oma tööd tõsiselt. Tarvitusele võeti elektrituled ja startimise varustus. New Yorgi autonäitusel 1913. a. esitas Buick esimese 6 silindriga mudeli. Uus auto oli võidukas, ning Buick'i kuulsus tõusis kohe. Alates 1913. a. kuni 1916. a. oli Nash General Motors'i presidendiks.

Kuid Nashi sooviks oli ehitada mitte teiste, vaid oma autosid, ning 1. augustil, 1916. a. ta asutas Nash Motors Co. Kenoshas, Wisconsinis osariigis, kus algas tööd end. Jeffery tehases. Esimesel aastal valmistati 8 000 autot, mis ka kõik läbi müüdi.

1919. a. Nashi ühing ostis ära Seaman'i autokerede vabrikud Mil-



Charles W. Nash

vaukee's, ning asutas endale seal suure autokerede tööstuse. Alates sellest ajast Nash'i tehaste toodang näitab pikemaajalist tõusu.

Ajaloolisi andmeid

- 1916. a. C. W. Nash loobub General Motors'i presidendiks kohast. Asutab Nash Motors Company 29. juulil, ning algab tööga 6. septembril.
- 1917. a. Ehitatakse esimene NASH 6-sil. auto. Esimene Nash kuulutus trükil 25. augustil. 1917. a. jooksul valmistati 9516 autot.
- 1918. a. Nash toodab rohkesti veoautosid, varustades sõjaringkondi NASH 4- ja rattaveoga Quad veoautodega. 21 773 sõidu- ja veoautot valmistati 1918. a. jooksul.
- 1919. a. Nash võtab üle Seaman'i autokerede tehased Milwaukee's. Algab tegevust uute NASH kinniste autokerede ehituse alal. 1919. a. toodeti 31 108 autot.
- 1920. a. Nash ehitab esimese 4-sil. NASH - auto. Valmistab nüüd 4- ja 6-sil. mudelid. 38 831 autot ehitatakse 1920. a.
- 1921. a. Suur nõudmine NASH kinniste mudelite järgi, nii et järgmisel aastal tehakse ettevalmistusi toodangu kahekordistamiseks. 1921. a. toodang on 20 953 autot.

- 1922. a. Nash esineb esimese „kummile asetatud mootoriga“. 41 923 autot müüdi 1922. a.
- 1923. a. Nash võtab tarvitusele sõjaajal häälole kava oma töölisele. 57 021 autot on 1923. a. läbimüük.
- 1924. a. Nash ostab vanad Mitchell'i tehased Racine's kus ehitab Nash 6-sil. sõiduautosid. 53 829 autot toodeti 1924. a.
- 1925. a. Suurendab toodangut. 96 289 autot valmistati 1925. a. jooksul.
- 1926. a. Nash laieneb veelgi. 1926. a. jooksul toodeti 135 595 autot.
- 1927. a. Nash esitab uut tüüpi auto kere — moodsa voolujoone eelkäija. 122 632 autot valmistati 1927. a. jooksul.
- 1928. a. Nash ehitab esimese kahe-süüte seadeldisega mootori. 138 170 autot valmistatud 1928. a.
- 1929. a. Esimene Nash 8-sil. auto ilmub müügile. 116 632 autot toodeti 1929. a. jooksul.
- 1930. a. Nashi ühing elas kaasa kriisi ilma ühegi võlata. 54 619 autot valmistati 1930. a.
- 1931. a. 38 631 autot valmistatud. Suurt tähelepanu pöördud viimistlusele.
- 1932. a. Esitati 4 uut 8-sil. ja üks uus 6-sil. mudel. 17 727 autot valmistati 1932. a.
- 1933. a. Nash otsustab müüa oma tooteid odavamalt hinnaga. 14 969 autot valmistati 1933. a. jooksul.
- 1934. a. Nash ehitab oma 1 000 000-da auto. Esitab La Fayette odavahinnaliste autode klassis. 28 676 autot toodetud 1934. a.
- 1935. a. Nash varustab oma auto uut tüüpi — Monitor — mootoriga. 44 702 autot 1935. a. jooksul valmistatud.
- 1936. a. Nash algab aastat puhta raha tagavara ja valitsuse kindlustustega — kogusummas \$ 24 707 906 59. — Kuni 31. maini 1936. a. valmistati 23 391 autot.

Kokkuvõte: Alates 1916. a., Nash on müünud autosid \$ 1 067 716 226 väärtuses. Dividenti maksnud kogusummas \$ 110 185 280,25. Riigimaksud ulatavad \$ 53 943 544,20. Autode arv, mis valmistatud kuni 31. maini 1936. a. on 1 106 987.

EESTI, LEEDU JA LÄTI TEEDE KONGRESS

EESTI, Leedu ja Läti 5. maanteedekongress, mis lõppes 31. aug. s. a. Pärnus, võttis vastu terve rea tähelepanuväärseid resolutsioone maanteedekongressi, sildade ja autotranspordi alal.

Maanteedekongressi ehituse alal leiti, et 1933. a. maanteedekongressil vastuvõetud otsus, millega maanteedekongressi määramiseks oli veoautode raskusekoefitsiendiks võetud 3,5 tonni ja autobustel 4 tonni, tuleb lugeda iganenuks. Arvesse võttes suuremate jõuvankrite tööle rakendamist viimasel ajal Balti riikides, otsustati nimetatud norme tõsta veoautodel 5 tonnile ja autobustel 6 tonnile.

Et hoida asfaltteede lõhkumist, eriti kevadel, lumekatte sulamise järele, otsustati hakata propageerima jäänaelte ja haakide tarvitamise keeldu.

Talvise liiklemise korraldamiseks jõuvankritega maanteedel otsustati nõuda, et vähemalt magistraalteed, eriti rahvusvahelise tähtsusega maanteed ja tähtsamad autobuseliinid oleksid talvekuudel lumevabad. Ühtlasi otsustati nõuda eriseadust, mis lubaks maanteedel lumest lahtihoidmiseks püstitada lumevärvavaid ka eramaadele, mis seni polnud teostatav. Kongressi arvates maanteedekongressi korraldajate hoidmiseks talvel, peaks olema läbiviidav ilma eriliste lisakuludeta. Samuti peeti nõutavaks hoolitseda teede seisukorrast autoliiklejate informeerimise eest raadio ja ajalehtede kaudu.

Edasi võeti vastu resolutsioon, millega asutakse teekatteks ja teesillutiseks tarvitavat kruusakoostise kindlaksmääramisele. Kivisillutiste katmist kruusaga otsustati jätkata, kuna kivisillutis ei vasta nii autosõitjate, veel vähem aga maainimeste nõudeile. Killustikkeede katmine bituumeniga

tunnistati vajalikeks, kuna selline kate pikendab tunduvalt teede igaaastast kasutamist.

Sildade projekteerimisel otsustati võtta aluseks vastavad saksalaised normid, kuna need on enam vastavad meie oludele. Sildade ehituse alal tuleks aga teostada vastava tehnilise personali ettevalmistust ja õppinud tööliste kaadri loomist. Ühtlasi tuleb sildade ehitamisel nõuda, et iga ehitatav suurem sild peab olema arhitektuuriliselt nägus ja teatud kooskõlas maastikuga.

Täiesti vajalikuks tunnistati autobuseliinide ja amade korraldamine, et võimaldada reisijatele peavarju leidmist sadude ja tormide puhul. Praeguses olukorras tuleb autobuseliinide kasutajal oodata autobust igasuguse ilmastikuga lahtise taeva all. Samuti võeti vastu otsus, et tuleb nõuda linnades autode häälsignaaliandmise keelamist, nagu see on maksev paljudes riikides.

Kuna teatavatest ringkondadest, ka ametlikest, on viimasel ajal hakatud propageerima jõuvankrite sundkinnitust, siis see küsimus leidis eriti elavat arutamist kongressil. Teedeministri ülemjuhataja J. Tiitso esines Eesti poolt pikema referaadiga selle küsimuse valgustamiseks. Jõuvankrite sundkinnituse probleemi valgustas veel Leedu poolt autoasjandusetundja kol. A. Senatorski referaat, millest nähtus, kuivõrd ebaotsustavaks osutub jõuvankrite sundkinnitust. Ühenduses selle küsimusega võeti vastu järgmine resolutsioon:

Kuna jõuvankrite sundkinnituse küsimust kõigis Balti riikides ei ole senini puudutatud ja kuna ka paljudes teistes riikides selle küsimuse üle pole selgusele jõutud, siis ei saa

veel selle poolt ega vastu rääkida, s. o. kas pooldada jõuvankrite sundkinnitust või mitte. Seepärast tuleb sundkinnituse küsimust võtta esialgu vaid igakülgselt uurimisele. Seejuures tuleb ka vajalikuks tunnistada kõigi abinõude tarvituselevõtmist, mis teeks autoliiklemise hädahoolduseks, nagu teede korraldus, liiklemismääruste täpne täitmine ja järelevalve kõvendamine kõigi liiklejate ja teede kasutajate kohta.

Tõsise töötähe all kestnud kongress lõppes pärast pikemat teede tundma õppimise sõitu, nagu juba tähendatud, Pärnus ühise koosviibimisega. Järgmine Balti riikide teede kongress otsustati pidada 1937. a. augusti lõpus Leedus.

3,5 milj. autot 1935. a.

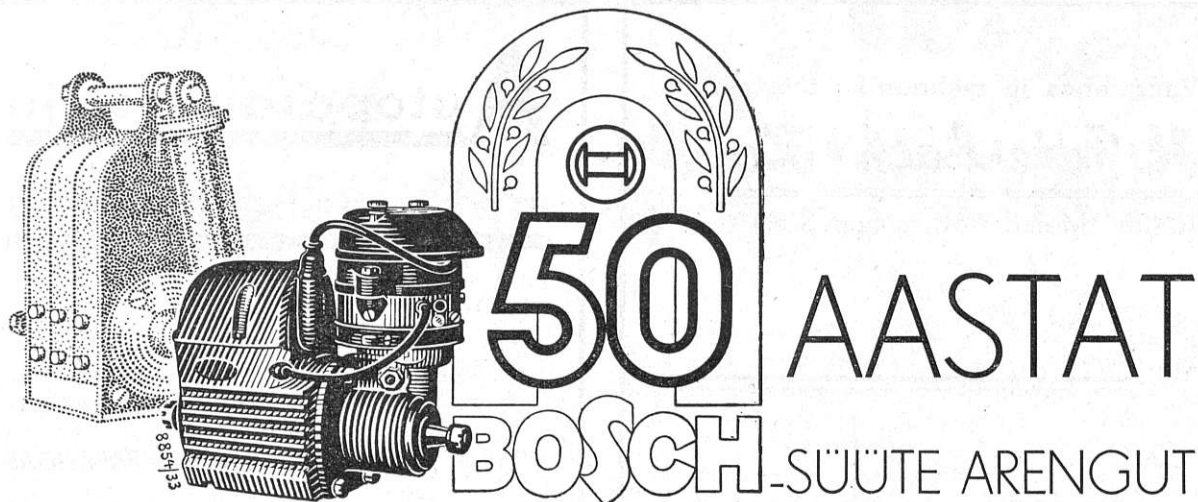
Ühe Ameerika statistika järgi 1935. a. ehitati kogu maailmas 5,2 milj. autot. 1932. a. ehitati kõigest 2 milj. autot, 1929. a., s. o. enne kriisi, ehitati aga 6,3 milj. autot.

Autode toodangus on esikohal muidugi Am. Ühendriigid, kus l. a. ehitati 3 946 934 jõuvankrit. Ameerikale järgnevad teised riigid järgmiselt:

| | |
|-------------|-----------|
| Inglismaa | — 416 915 |
| Saksamaa | — 242 934 |
| Prantsusmaa | — 179 270 |
| Kanada | — 172 877 |
| N. Vene | — 97 000 |
| Itaalia | — 45 208, |

ülejääänud riigid vähemal arvul.

Tähelepanuväärne on Prantsuse autotoodangu tagasimineku, kuna alles 1934. a. ehitati seal 201 644 jõuvankrit.



TÕENDAVAD JÄRGMISED ARVUD:

Esimene BOSCH-magneeto andis 150 süütesädet, uus BOSCH-magneeto GR8 annab aga minutis 30 000 ja on viinud võidule Saksa, Itaalia ja Ameerika jõuvankreid. See hiigla edu on saavutatud tänu mitmekülgetele katsetustele, BOSCH-töötajate asjatundlikkusele ja uutele töövahenditele.

BOSCH-magneetode võrratu levikuga käib kaasas kõigi teiste BOSCH-saaduste levik. BOSCH-valgustus on ammu väljatõrjunud vanad laternad ja BOSCH-signaalpasun algas juba aastate eest oma võidukäiku maailmas.

Tänapäeva autosõitja sõidab kindlamini ja kiiremini elektrivarustusega

BOSCH

304 mootorsõidukit külastas Eestit

104 Eesti mootorsõidukit välismaal

RIIGI Statistika Keskbüroo andmeil sõitis 1935. a. Eestisse ajutiseks siinviibimiseks 304 välismaa mootorsõidukit, viibides siin kokku 4196 päeva, mis teeb keskmiselt ühe mootorsõiduki kohta 13 päeva.

Võrreldes eelmiste aastatega külastas ka 1935. a. Eestit enam mootorsõidukeid, kuid läinud aastal oli tõus tunduvalt väiksem kui eelmistel aastatel. 1934. a. külastas 286 ja 1933. a. 217 mootorsõidukit. Liikide järgi jagunesid 1935. a. sissesõitnud mootorsõidukid järgnevalt: 260 sõiduautot, 27 mootor-ratast, 8 autobust ja 9 veoautot. Kuude järgi tulid mootorsõidukid meile peamiselt suvekuudel — juunis, juulis ja augustis.

Mootorsõiduki omaniku päritolu järgi olid meile sõitnud mootorsõidukid pärit 21 riigist. Nende hulgas oli ligi pool mootorsõidukeid Lätist — 144. Läti kodanikud

osutasid ka 1935. a., nii kui varemgi, meie sagedamaiks külastajaiks mootorsõidukeil. Teisel kohal on Soome, kust tuli 37 mootorsõidukit. Saksast tuli 33 mootorsõidukit, teistest riikidest tuli märksa vähem. Sissesõiduks kasutati kõige enam Laatre piiripunkti Eesti-Läti piiril.

*

EESTIS registreeritud mootorsõidukeid käis 1935. a. välismaal arvult 104, viibides seal 3245 päeva. 1934. a. käis välismaal 106 (5762 päeva) ja 1933. a. 79 mootorsõidukit. Nagu näeme, 1935. a. vähenes sõit mootorsõidukeil välismaale 2 võrra, välismaal viibimise aeg läks aga tagasi tervelt 2417 päeva ehk 43,6% võrra. Liikide järgi käis välismaal 90 sõiduautot, 10 mootor-ratast ja 4 autobust.

Mootorsõidukid viibisid välismaal keskmiselt 32 päeva, seega märksa kauem kui välismaa omad meil.

Peamiseks väljasõiduajaks oli samuti nagu sissesõidulgi kesksuvi — juuni, juuli ja august, mil teed ja ilmastik reisimiseks soodsamad.

Tuntud Itaalia mootorrattavabrik *Benelli*, mis teatavasti on ehitanud väga kiireid ühesilindrilisi võidusõidumasinaid, kavatab nüüd turule lasta uue, 2-silindrilise mudeli. Uus masin on ehitatud võidusõitudeks ja arendab väga suurt kiirust.

Välismaa ajakirjanduse teatel laskvat *Ford*-autotehased turule uue, kergest tüüpi 8-sil. sõiduauto, mille hind on minimaalne — 400 dollarit.

Louis Blériot, esimene lendur, kel õnnestus ületada Calais kanal, suri Pariisis 64 a. vanuses.

Vedrutehas ja mehaanika tööstus

H. Feierbach & Ko

Tallinn, Jaama t. 10, kõnetr. 304-04

Valmistab:

autovedrusid, autode ja masinate üksikuid osi ja teeb igasuguseid treimise-, freesimise- ja hõõveldamistöid ning autode ja masinate kapitalparandusi.

Hammasrattad igasugustele masinatele ja seadeldistele.

Tööde eest täielik vastutus.

Autoparandus- ja **mehaanikatöökoda**

Tallinn, Narva maantee 24. Telefon 312-06

KORRASTAB JA PARANDAB

igasuguseid jõuvankreid, mootorrattaid, mootoreid, traktoreid, rehepeksumasinaid, põllutööriistu, dünamoid, nende osi jne. Igasugu metallide treimine. Soovi korral sõidame maale kohapeal korrastusi ja remonte tegema.

TÖÖ ASJATUNDLIK. KIIRE. TÄIE VASTUTUSEGA.
30-AASTANE KOGEMUS. HINNAD MÕÖDUKAD.

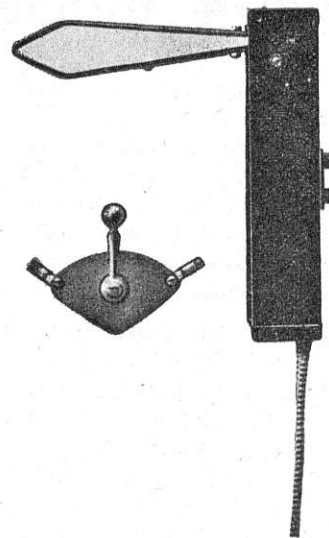
Auto-suunanäitajad

valmistatud

rahvusvahelise määruse kohaselt

mehaanilised ja elektromagneetilised, kahes teisesendis — mustaks lakeeritud.

Müügil kõigis suuremais autoärides.



TARTU TELEFONIVABRIK A/S

Tartu, Puiestee 9-11, telef. 2-34

LIKKUORI IEHK LEHEKÜLGI

AUTOJUHT PÄEVIKUST

1. päev.

OLEN sedagi mõelnud, et mina viin teid sünnitus-asutisse, kui olete veel emaihus, ja toon teid siis tagasi, kui olete jõudnud vähe arusaamisele sellest inimeste elamisest. Sõidan siis noobililt ja sulen auto aknad, sest tean sedagi, et lapsed saavad vesised silmad tuuletõmbusest. Viin teid headusse ja pahasse, kirikusse ja kõrtsi, põrgu ja taeva, kuhu vaid soovite. Viin teid ristsetele ja matustele ja viin teid haudagi, kui ainult kirst sobib autosse.

Tänagi viisin seitsme marga eest oma ligemised õnnele. Kindlasti viisin. Täna astusid minu autosse neiu Jalinene, teate ju, see suurkaupmehe ja äkkirikastunud Jalise tütar, kelle üks kilo liha ja luid vastab sajatuhande margale ja siis see magister Kanne. Ta võlgneb mulle kümme marka. Kuna tal ei olnud raha, kui ma viisin ta riigiõiguse eksamile viimasel kevadel. Noh, nad astusid minu autosse ja Kanne käskis sõita, kuhu tahan. Et kas ma tean, mida see tähendab, kui kästakse sõita, kuhu mina tahan? Tean. Ahaa, mõtlesin mina kohe, nüüd on tähtsad asjad mängus ja jäägu see kümnemargane pealegi võlaks. Andsin gaasi arusaadavalt. Minu sõiduk ei kuulata, kurat ei võrguta, kuid mina kuulen. Nad kõnelesid armastusest. Ahaa, mõtlesin uuesti, sõidan kõigepealt bensiinijaama, sest sellest võib kujuneda pikemaajaline sõit.

— Pean võtma lisabensiini, ütlesin, kui tuleb pikem sõit.

— Nii, ei seda tea, sõnas see magister.

Siis jätkasime matka ja mina andsin jälle arusaadavalt gaasi.

— Armas tüdruk, kuulsin öeldavat. Mina ainult andsin gaasi.

— Armastad sa mind tõesti, ütles see neiu.

Siis oli jälle vaikus ja mina arvan, et nad vaatasid teineteise silmi nagu härrasrahval on kombeks sellistel juhtudel. Ahaa, mõtlesin, küllap nüüd vist peaks tegema valgust, et nad näeksid paremini ja küsisingi, kas süüdata tuld, kuid nad vastasid, et laske olla pealegi pime. Sõitsin edasi, kuid siis see magister ütles, et peatuge siin, me läheme maha, ja palju on maksta.

— Seitse marka, ütlesin mina ja mõtlesin lisada, et sõitke nüüd veel ja mõelge targemini järele, sest see on tõsine asi, niipalju kui mina tean. Mina tunnen küll kõiki armastuseastmeid. Neid on kolme liiki: esimene on üheöö armastus, siis on kaheaastane armastus ja siis tuleb kogu eluaeg kestev armastus. Noh, need härrased ei hooli just üheöö armastusest, kuid kaheaastasest armastusest küll.

Noh, magister andis mulle seitse marka ja võttis neiu käe.

— Hea auto, ütles ta siis.

— Hea kaheistmeline, vastasin mina ja pilgutasin silma, kuid see magister oli nii pime, et ei märganudki seda. Kuid õnn teiega, mõtlesin ja andku jumal teile palju lapsi, kui algate üheskoos matka kahe ratta peal.

Sain siis küüdi tagasisõiduks. See oli lihakaupmees, kellelt ma vahest ostsin konte koerale. Selle põrgulise elukale, kes siiski suri koolerasse. See ütles:

— Sõitke Tee tänavale 6.

Ahaa, mõtlesin jälle, see on B-uks, ei mitte A-uks. Mispärast? A-kojas elavad ausad inimesed, aga B-kojas, üleval korral nimelt, asuvad paljasjalgsed. Mõtlesin jälle, sealt sina vanamees saadki liha odavamalt kui maameeste käest. Aga mina ei öelnud midagi, peatusin ainult A-ukse ees ja sinna ta läks.

2. päev.

NO SEDA pean ütlema, et peab neil kõrgetel härradel olema rasked päevad, kui nad muutuvad täitsa sõnatuks. Tänagi hommikul viisin ühe nihukese ametisse ja ei sellelt saanud aadressigi selgeks. Aga pärast märkas, et ta arvas, nagu peaksin mina seda isegi teadma, ehkki ma sellest ei pidanud kõnelema. Ainult sellest, et magister Kanne, kelle mina eile küüditasin, tuli autosse, vangutas pead ja raputas ninarätikut pisaraid auto põrandale. Ütlesin:

— Mis vesi see on, mis nüüd tibab.

— Need on pisarad, murepisarad, ütles magister.

— Asjad ei ole siis õiges korras? küsisin.

— Ei, oleks pidanud sõitma vähemalt kümne marga eest või kahekümne eest. Jäi selgusetuks.

— Noh, ju mina seda mõtlesin, ütlesin. Alati, kui olen selliseid paare sõidutanud, olen neid pidanud vedama vähemalt kahekümne marga eest. Harva vähem. Tavaliselt rohkem. Kui kõvasti peale käia, siis saja marga eest.

— Mis seal nüüd enam ajada, kui tüdruk ei tule. Ütleb, et ei taha enam tundagi.

— Mõistan korraldada neid asju, ütlesin. Olen ennegi...

— Arvate? Ajage siis seni, kuni kõik on selge. Kapital on tagatiseks, kui mängu võidan. Kui kaotan, annan võlakirja.

Meie pidasime siis nõu targemaist asjust. Nii, naine on kaval loom. Küll mina seda tean. Ükskord sõidutasin üht paari öösel koju, ja nad olid nii armunud kui olla saab. Uksel härra suudles seda naist ja kergitas kaabut. Siis ta läks minema. Tundeid tuulutama, ütles. Kuid see naine? See jäi uksele ootama ja vähe aja pärast tuli sinna teine mees, kes tegi sama tembu kui esimene. Mina mõtlesin, et tema on suur siga ja sõitsin tolele esimesele härrale järele. Kui jõudsin kohale, ütlesin talle:

— Kuulge, härra, seal on nüüd teine.

— Jaa, et teine? küsis see härra. Mulle on see ükskõik...

Ja siis ta pistis mulle sada marka pihku ja tänas.

3. päev.

NO SAIN selle neiu, selle neiu Jalise täna autosse. Ta läks keskpäeval linna, nagu ta ikka läheb. Ostudele. Mis pagan nad kogu päev teevad ostudel? No, see ei kuulu siia. Sõitsin bensiinjaamast läbi, nii oli kokku räägitud magister Kannega ja ütlesin:

— Pean võtma lisabensiini, palun andestage.

— Ei minul ole kiiret, ütles see neitsi.

Noh, just nii oli kokku räägitud: Kui ma võtan bensiini, astub magister Kanne samasse autosse. Ja mina hakkas sõitma.

Nii ta astuski ja nii mina hakkasin sõitma.

— Peatuge! hüüdis neitsi.

Mina ei teinud kuulvatki. Andsin vaid gaasi. Kokkulepe oli selline.

— Peatuge! Lähen maha! hüüdis see neiu jälle.

Kuid mina ainult kihutasin. Kui kord oli nii räägitud.

Siis neiu hakkas nutma. Seda nüüd tean. Mina ju seda ootas, et kunagi hakkab. Nüüd hakkas. Magister oli vait. Üsna vait. Mina vaid andsin gaasi.

4. päev.

ME OLEME nüüd Oulus. Ei nad ole ikka veel rääkinud midagi. Ometi on nad söönud võileibu.

5. päev.

NÜÜD oleme juba Rootsi poolel. Täna ütles neiu:

— Kuule, Aarne, kas ei võiks juba pöörduda?

— Ei, ütles magister.

Mis sellest tuleb? Ei mina ole veel kunagi armunud teise riigini küüditanud. Need näivad olevat sitkemat sorti.

8. päev.

ON SEE Berliin aga suur linn! Seal nad istuvad veel auto tagaistmel ilma kavatsusteta. Ei ole suhted veelgi selged. Kuid mina ei sõida sellepärast rohkem kui vaid üks kord ümber maakera. Taksomeeter on läinud segaseks. Ta naksutab nüüd vana aabitsakirja.

11. päev.

KUI vihaga kihutada, siis jõuame kolme päeva pärast Itaaliasse. Täna ütles neiu:

— Aarne, kuule...

— Jaa, ütles magister.

— Kuule, kas sellest juba ei aita? Mina olen nii väsinud.

— Oleneb vastusest, ütles magister. Mina ei salli kõikumist. See, mis kord räägitud, peab jääma.

— Ei see veel pea, ütles neiu ja pööras selja.

20. päev.

KURAT, küll siin Saharas on kuum! Kummid susisevad ja autu köhib. Nüüd lööb taksomeeter loterii numbritabeleid. Ta on läinud hulluks. Arvan, et varsti võin pöörduda tagasi, sest täna ütles neiu:

— Kuule, Aarne armas, kas ei ole, me siiski...

— Noh, räägi, ütles magister.

— Nii, kas ei ole, me siiski... ma mõtlen... sobime. See hakkab muutuma vähe iseäralikuks. Matk on küll lõbus, kuid sina oled igav kaaslane.

— Nii on, ütles magister. On kahjulik teha pulma-reisi enne pulmi. Kuulge, peatuge!

Mina peatusin. Ei ole veel iialgi nii äkki peatunud.

— Me sobime nüüd, ütles magister. See neiu armastab mind. Ja mina armastan teda. Palju on maksta küüdi eest?

— Jaa, pagan seda teab, kui taksomeeter on hakanud näitama mängukaarte. Ta on läinud hulluks. Kuid küllap see palju maksab.

— See sobib, ütles neiu. Ei miski ole liig. Head reisi. Meeldiv tulemus. Mees ja matk.

— Nii on, ütlesin magistrile, mis ma ütlesin: oleksite juba alguses pidanud sõitma kahekümne marga eest ja mitte katkestama seitsme marga juures. Ei sellest saa midagi. Nüüd tuli maksma vähe enam...

Kuid nad ei kuulnud enam. Nad läksid käsikäes jalutama piki Sahara kõrbe. Ja jalutamist pole nad vist veel lõpetanud, sest koju pole nad veel jõudnud.



Nõudlikemgi

ostja rahuldub

Herman Rõivas'e

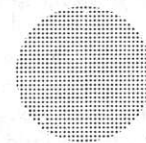
KODUMAA VABRIKUTE

RIIDEKAUPLUSES

Tallinn,

Estonia puiest. 11

Telef. 304-80



leides mustriküllasema

valiku sügishooaja

uudiskaupadest

Müük suurel ja väikesel arvul

AUTOOMANIKUD

tähelepanu!

Loputage oma auto mootorit **Reichert-Loputusaparaadiga!**

Kuni 200 liitrit loputusõli lastakse töötavast mootorist survega selle aparaadi abil läbi, mille tõttu kõik õlikanalid ja torud puhastatakse. Tulge ja veenduge ise, kontrollides pärast loputust **Reichert-aparaadi filtreid** ja Teie imestute, nähes nendes Teie auto mootorist väljunud mustust. Mootori loputamine alates Kr. 2.50.

Ainuke Reichert - Loputusaparaat Eestis:

Joachim. Christn. Koch

Autoparandustöökoda.

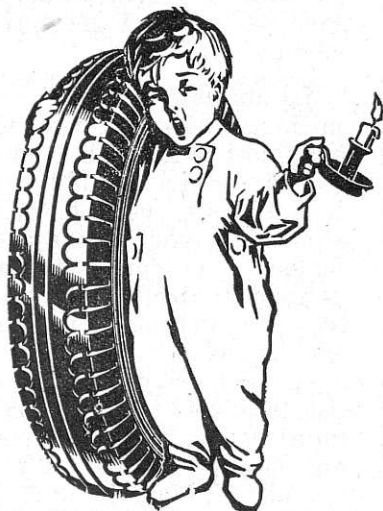
Tallinn, Vene t. 12, tel. 465-32

Autoparandus- ja mehaanika-töökoda

Tsentraal - garaaž

JOHANSON

Tallinn, Pärnu mnt. 31. Tel. 455-90



FISK

AUTOKUMMID ON VALMISTATUD KÕIGE PAREMAST TOORAINEST, SEEPÄRAST ON NAD VASTUPIDAVAD JA ODAVAD KASUTADA.

TARVITAGE JA VEENDUGE SELLES

ESINDAJA: **O.-Ü. H. LAGUS & Co**
TALLINN, VENE TÄN. 13. TELEFON 437-18

Mootor läheb kuumaks —

kuidas sellest hoiduda?

PEAGU iga autosõitja teab, kuivõrd tülikas on pikemal autosõidul nähe — mootor läheb kuumaks! Niisugusel korral ei tule sugugi imestada, et kaob igasugune sõidulust, kui jahutusvesi keeb ning mootor kiirgab palavust. Ei paku siis kellelegi löbu sõiduki peatamine ning täita mootori ülekuumenemisega seoses olevaid toiminguid ja askeldusi. Sellistel juhtudel tuleb ikka ilmsiks asjaolu, et kas masina käsitlemine on sündinud asjatundmatult või pole mootoriga — jahutussüsteemiga — kõik korras.

Kuuma ilmaga on täiesti normaalne, kui soojusteemõõtja armatuurlaual pärast mootori seismajäämist näitab temperatuuri tõusu.

Ka kiiremal sõidul kuuma ilmaga võib temperatuur tõusta kõrgemale normaalsest. Siin on juba tegemist ajutise nähtega ja mootor peab jähnenema, nii pea kui mootori koormatus väheneb. Oleneb aga mootori ülekuumenemine mõnest ebakorrapärasest asjaolust, siis kestab temperatuuri tõus silmnähtavalt kauemini. Millised võiksid olla need ebakorrapärasused?

Et hoiduda mootori ülekuumenemisest, tuleb eeskätt hoolt kanda, et jahutusseadise oleks kõigiti korras. Jahutusseadise korratusi võivad esile kutsuda järgmised asjaolud:

1. Jahutajas pole küllaldaselt vett
2. Ventilator ei tööta korralikult
3. Veepump ei juhi korralikult vett mootorist jahutajasse.
4. Võõrad ained jahutusseadises — õli, lubjakivi jne.
5. Jahutaja lekib
6. Ummistused jahutajas või jahutus-süsteemis
7. Ummistunud jahutaja sõres-tik jne.

MOOTORI ülekuumenemise vältimiseks on tähtsamaid toiminguid hoolitseda ikka ja alati selle eest, et jahutaja oleks alati veega nõutava määrani täidetud. Üldreeglik on siin: *vesi peab ulatama üle jahutaja torude ülemiste otsade*, ja nimelt sellepärast, et vastasel korral, kui vee pind langeb alla jahutaja torustiku ülemisi otsi, siis katkeb normaalne vee ringvool. Selle tagajärg on — vesi keeb kohe ära ja mootor läheb tuliseks.

Jahutaja korralikku täitmist veega peab alati silmas pidama ja vee seisu jahutajas tuleb kontrollida vähemalt kaks korda päevas. Kui mootor on vee puudusel liig kuumenenud, siis ei tohi võtta jahutaja korki pealt enne, kui mootor mõne minuti seisnud. On jahutajas peagu kõik vesi ära keenud, siis ei tohi kunagi kohe uut, külma vett peale valada, sest midu võib silindriblokk praguneda. Valage vett pikkamisi ja laske seejuures mootorit kiiresti käia, et vesi voolaks kiiremini ringi. Võimaluse korral on soovitatav jahutajasse valada leiget vett.

KUI jahutajas on küllaldaselt vett, vesi läheb aga siiski keema ja mootor kuumeneb, siis tuleb selle põhjusi otsida mujalt. Tuleb ennekõike järele vaadata, kas viga ei peitu ventilatoris. Võib juhtuda näiteks selline viga, et ventilatori rihm on katkenud või lödvaks muutunud. Seda on kerge parandada. Lõdvunud rihma tuleb vastavalt pingutada — reguleerida. Rihma on pingutatud õieti siis, kui ventilatorit saab käega kergesti ringi ajada.

On aga ventilatori rihm hoopis katkenud, siis on parem, kui ta seatakse korda lähemas parandustöökojas. Aeglase sõiduga võib seda reisi ette võtta.

ÜLEKUUMENEMISE põhjuseks võivad ka olla jahutussüsteemi tihenduse rikked. Veepumba võlli mõjuvaks tihendamiseks tuleb kasutada tinatihendust. Kui juhtub, et vesi imbub tihendusest läbi, tuleb tihendusmutrid kruvikeeraja abil koomale keerata. Kui tihendused on kulu nud, tuleb peatselt nad asendada uutega, et rikked ei teki ks teel olles.

ET ÄRA hoida mootori kuumenemist, tuleb vahetevahel puhastada jahutajat. Harilik vesi, mis pannakse jahutajasse, sisaldab mitmesuguseid kõrvalisi aineid, mis mõjuvad kahjulikult jahutajale. Näiteks lubjarikas vesi võib jahutajas tekitada sel määral lubjakivi, et jahutaja lakkab korralikult jahutamast. Kuum vesi tekitab omakorda roostet metallidest ja muid seteid.

Nende nähete kõrvaldamiseks tuleb jahutajat puhastada, selleks avatakse vee äravoolukraan ja lastakse kõik seesolev vesi jahutajast välja. Uut vett tuleb nii kaua peale valada, kui on näha, et äravoolav vesi on täiesti selge ja puhas. On soovitatav püüda võimalikult vähem tarvitada lubjarikast vett. Väga hea on vihmavesi.

Jahutajasse tekkinud setete ja muude kõrvalainete tõttu mõnikord on vajalik puhastada põhjalikult kogu jahutusseadist. Selleks otstarbeks tuleb jahutaja tühjendada ja tema seisukorda hoolega kontrollida. Tekkinud lubjakivi kõrvaldab vesi, millele lisandatud soodat — 1 kg 10 liitri vee kohta. Sellist soodavett tuleb valada jahutajasse ja jätta sinna seisma mõneks tunniks, et ta lahustaks lubjakivi. Sellejuures võib ka mootorit käia lasta. Tühjendades jahutaja soodaveest tuleb siis see täita uuesti

puhta veega ja loputada niiviisi paaril korral.

Kui jahutusseadises on osi, nagu silindripea, torud jne., mis allumiiniumist, siis ei tohi soodavett kauemaks ajaks jahutajasse jätta.

ÜHEKS jahutusseadise korratu töötamise põhjuseks võib ka asjaolu olla, et jahutaja hakkab **lekkima**, mida juhtub iseäranis vanemate autode juures. Sellisel korral tuleb kiiremas korras kohe pöörata parandustöökoja poole. Muidu juhtub ikka, et pikematel sõitudel vesi tilgub pikamisi jahutajast, see tühjeneb ja jälle on käes mootori ülekuumenemine.

Kui aga jahutaja lekkimine peaks tekkima just sõidul olles, siis tuleb siin abiks võtta hädavahendid. On viisiks lekkimise puhul panna jahutajasse rukki- või muud jahu. See suleb küll tekkinud augu, kuid kahjuks üürikeseks ajaks ja pole seepärast kõige kohasem hädavahend. Parem on juba katta tekkinud augukesi **seebitükikestega** või kasutada selleks tinavalget. Kuid ka needki vahendid on abiks ainult ajutiselt ja rike tuleb esimesel juhul kõrvaldada parandustöökojas.

EI KANTA jahutusseadise eest küllalt hoolt, võib ka juhtuda, et sinna kogub õli, mustust, kummiosakesi jne., mis jahutusveega satuvad ringkäiku ja jäävad kitsastes läbikäikudes kinni. Tekib **ummistumine**, eriti jahutaja torudes. Ka selle tagajärjel kahaneb jahutusvõime ja mootor läheb liig kuumaks.

MOOTORI ülekuumenemist võib põhjustada ka jahutaja ummistumine väljastpoolt. Iseäranis suvel võib tihti näha autosid, mille jahutaja sõrestik on ummistunud tolmust, putukaist, porist ja muust prahist. On selge, et säärases seisukorras sõrestik ei jahuta korralikult. Sõrestikku on kõige lihtsam puhastada õhupumba abil, juhtides õhusurvet mootori-poolselt küljelt ettepoole. Seda on võimalik sooritada igas korraliku varustusega bensiinjaamas. Hädakorral võib ka kasutada auto õhupumpa.

KUI jahutussüsteem ja jahutaja on kõigiti korras ja puhas, siis tuleb mootori kuumenemise põhjust otsida mootoris endas. Tuleb kontrollida, kas ei ole mitte:

1. Küttesegu liig rikas
2. Mootori koormatus või kiirus liig suur
3. Kolvid liig kitsad
4. Puudulik õlitus silindrites
5. Liig hiline süüde
6. Liig suur vabaruum väljalaskeklappide tõukurite all
7. Laagrid liig pingul
8. Pidurid korratud
9. Silindriblokk või silindripea moranenud jne.

KUI kõik ülaltoodud asjad on arvesse võetud ja kui tähelepanelikult kontrollitakse enam-vähem kõiki neid mootori ülekuumenemist põhjustavaid nähteid, siis ei tarvitse kunagi karta, et tehes pikemamaalisi sõite võib juhtuda tülikaid sekeldusi mootori ülekuumendamisega. Loomulikult ei ole siinjuures toodud veel kõik need põhjused, mis tekitavad mootori ülekuumenemist.

Ei pea aga unustama, et igal juhtumil, kui mootori ülekuumenemise põhjus jääb selgitamatuks autoomanikule või autojuhile, et siis tuleb sõiduk *kiiremas korras toimetada autoparandustöökotta rikke*

selgitamiseks. Mootori ülekuumenemine on neid nähteid, mis võib tuua autoomanikule suuri kulusid, kui õigel ajal ei kontrollita masina seisukorda. Ainult suur hoolsus ja alatine valvelolek aitab ära hoida kulukaid masina remonte, mis tingitud õige sageli mootori ülekuumenemisest.

Maailma toorõli toodang tõusis 1934. a. 208 610 000 tonnilt 226 472 000 tonnile 1935. a., s. o. 18 210 000 tn. võrra. Peaosa toodangus langeb Ameerikale, kus 1935. a. toorõli toodeti 134 980 000 tn (1934. a. 123 225 000 tn) ehk üle 50% kogu maailma toodangust.

See toorõli toodangu õige märgatav tõus on osalt seletatav üldise elavnemisega maailmaturul, kuid suurel määral on siin avaldanud mõju paljudes riikides üha maad võttev sõjajaelne meeoleolu.

Kavatsused *Stoewer* ja *Ford Motor Co* (Kölnis) autotehaste ühinemisest on luhtunud, ning on arvata, et varsti *Stoewer*-tehased otsivad ühendust mõne teise suurema autovabrikuga.

Inglise firma *Lloyds Car Ltd* laseb turule uut tüüpi 3-istmelise ja 350 ccm mootoriga väikesõiduauto.

Adler-tehas eitab kuuldusi enda ühinemisest *Stoewer*'iga.

SPETSIAALTÖÖKODA JÕUVANKRITE ELEKTRIALAL

„AUTO-ELECTRIC“

TALLINN, JÕE T. 4. TEL. 309-90 – 309-20

Kontrollib ja korrastab

igasuguseid mootorite süüteseadeldisi, dünamoid, startereid, magneetosiid, tee- ja kiirusemõõtjaid, taksoaparaate jne. Valmistab uusi akumulaatoreid. Kõvendab magnetit. Teeb igasuguseid peenmehaanikatöid, eriti elektrialal.

OSTAN

TOO GARANTEERITUD.

rikkis või kõlbmatuid akumulaatoreid.

35

käsku liiklemiseks!

Kuulus inglise „common sense“ selgitab tee- ja liiklemiskultuurigi viisil, mis kõlbaks tarvitusele võtta ka muil mail. Neid määrusi lugedes tuleb meeles pidada, et Inglismaal on liiklemine korraldatud vasakut kätt. Liiklemiseadus käsitleb kuut osa ehk:

1. Kõik teedel ja tänavatel liiklejad.
2. Mootorsõidukitel (autodel ja mootorratastel) sõitjad.
3. Jalgratturid.
4. Jalakäijad.
5. Ratsutajad, loomi juhtijad või talutajad isikud.
6. Koormaajajad.

Neist osadest avaldame ainult punktid 1. ja 2.

I. Kõik teedel ja tänavatel liiklejad

1. Igapähele on õigus kasutada teid ja tänavaid.
2. Kuna komme kasutada teid ja tänavaid, kuulub ka teistele matkajatele, tuleb Teil osutada neile tähelepanu ja lahkust, et vältida asjatuid sekeldusi.
3. Õnnetusi ei või vältida, kui Teie ei võta teadmiseks vigu, mis teised on teinud.
4. Enne kui asute teele, peate selgitama, kas Teie valvus ja ettevaatlikkus ei ole vähenenud ja kas Teie ei viibi alkohooliliste jookide mõju all. Kui Teie ei või koondada oma mõtteid või Teil puudub tarvilik tähelepanuvõime, võite hädaohu saata nii enese kui ka teised inimesed.

II. Mootorsõidukite tarvitajatele

9. Pidage meeles, mida kiiremini sõidate, seda rohkem väheneb julgeolek ja seda suuremad võivad olla õnnetuse tagajärjed.
10. Hoidke kiirus sellistes piirides, et võite peatuda sõidutee ees olevale vabale teosale.
11. Kohandage kiirus pimeduse saabudes vastavalt eestuledele.
14. Ärge ajage võidu teiste sõidukitega. Kui mõnel neist puuduvad sõidukombed, siis ei tarvitse Teil käituda samal viisil.
15. Pidage meeles, et kunagi ei või teada, kuidas jalakäijad liiguvad. Pange tähele lapsi, kes ootamatult jooksevad sõiduteele ja inimesi, kes hajameelselt astuvad kõnniteelt. Pöörake tähelepanu vanadele, vigastele ja pimedatele.

16. Püsige viisaka vahemaa kaugusel jalakäijatest ja jalgrattureist, et ei juhtuks ootamatu õnnetus libedal teel.

17. Sõitke pikkamisi loomadest möödudes ja jätke neile võimalikult palju ruumi. Peatuge, kui seda olukord nõuab või kui Teid selleks palutakse.

19. Olge eriti ettevaatlik paigalseisvast sõidukist möödumisel.

21. Ärge kunagi avage auto ust enne, kui olete veendunud, et selja taga on kõik korras. Ärge kunagi astuge sõidukist, vaatamata enne ümber.

22. Vedades pikki materjale, mis ulatuvad sõidukist üle, aitate hoiatada teisi, kui panete sellele märgiks valge riidekanga.

23. Olge eriti ettevaatlik ristteedel, tänavanurkadel ja kurvidel.

24. Pöörates ühelt tänavalt teisele sõitke pikkamisi ja andke eesõigus jalakäijatele, kes lähevad parajasti üle tänavaga.

25. Olge eriti ettevaatlik, kui lähenete kõrvalteelt peateele ja andke seal sõitjatele eesõigus.

26. Pöörduge ainult paremale, kui eesoleva sõiduki juht ei ole ise avaldanud soovi pöörduda paremale.

28. Ärge kunagi harrastage möödakihutamist, sest sellega võite tuua hädaohu teistele.

31. Ärge kunagi lisage kiirust, märgates, et teine tahab teist mööda kihutada.

32. Peatudes teeveerel või jalgteel kõrval ärge sõitke teele, hoiatamata taganttulejaid ja saades kinnitust sellest, et väljasõit ei või tuua hädaohu.

33. Ärge kunagi ajage teistest mööda tundmatutel kurvidel, mägedes või suureltaarduvate sildade kõrgematel kohtadel.

34. Ärge kunagi kihutage teistest mööda ristteedel.

35. Ärge kunagi pöörake, ärge kunagi sõitke tagurpidi, vaatamata enne, kas ei ole hädaohu olemas. Pange eriti tähele lapsi ja jalakäijaid. Üldse oleks mõistlik pöörata sõiduk põiktänavale.

36. Pange tähele liiklemismärke ja signaale.

37. Andke märku, kui tahate peatuda, tasandada kiirust või muuta sõidusihti. Pöörake suuna näitaja tagasi algasendisse, kui

olete pöördunud soovitud suunda.

38. Lähenedes liiklemist juhtijale politseinikule, ilmutage temale sõidusihti, mis kergendab tunduvalt tema tööd.

40. Ärge kunagi peatuge paigalseisva sõiduki ees, sest sellega takistate liiklemist.

42. Ärge kunagi peatage oma sõidukit nii, et selle kaudu takistate liiklemismärgi või jalakäijate üleminekukohta nägemist.

44. Vältige esitamast küsimusi liiklemist juhtivale politseinikule. Sellega segate ainult ta tähelepanelikkust ja võite tekitada segadusi ja õnnetusi.

45. Ärge sõitke liig lähedale eesolevale sõidukile, eriti kui sõidate näiteks raskete veoautode või omnibuste järel.

46. Pange tähele jalakäijate ülemineku kohti ja tutvuge põhjalikult nendes puutuvate määrustega.

47. Pimendage eestulesid, kohates muid sõidukeid, kui see eriliste olukordade tõttu ei ole mitte hädaohtlik.

51. Tarvitage võimalikult vähe häälsignaali. Ärge andke häälsignaale vajaduseta. Ärge tuututage sõidukit seistes. Selline kära on asjatu ja segav.

52. Pidage meeles, et hoiatussignaalide andmine ei anna Teile veel eessõidu õigust ega vabasta Teid kohustusest tarvitusele võtta abinõusid, mis võiksid säästa õnnetusi.

OKONOM

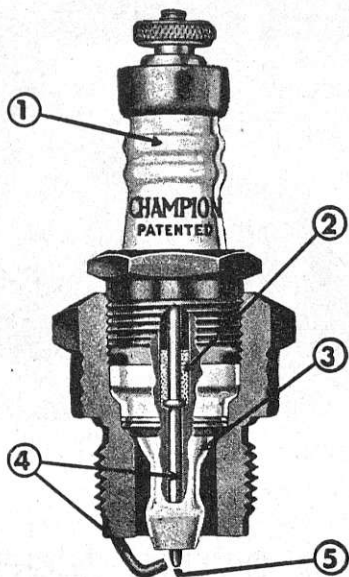
**BENSIINI-
GAASITAJAD.**

**ESINDAB
EESTIS:
„TETA“**

Tallinn, Tina t. 18-4

CHAMPION

SÜÜTEKÜÜNLAIÐ



1. SILLIMANIIT-INSULAATOR on osutunud parimaks maailmas. Maailma ainukesed sillimaniit-murrud on CHAMPION süüteküünalde valmistaja omandus

2. SILLMENT on kuiv pulber, mis moodustab süüteküünlas täieliku tihenduse, tõstes sellega CHAMPION-küünalde väärtust kaugemale üle teiste. See kaotab süüterikked, surve puuduse ja elektroodide hävimise

3. PIKENDATUD KAITSE. Ainuke säärane patent maailmas. Ulatudes kaugemale silindri plahvatuspessa kaitseb see küünalt liigse kuumenemise eest. Seetõttu ongi CHAMPION-küünaladel suurim sobivus igal alal

4. ELEKTROODID. Erilisest segust, mis oma eriomaduste tõttu kaitseb sädet ülehüppamise eest, takistades oksideerimist ja tahma tekkimist. Kaitstud täielikult CHAMPIONI patendiga

5. SÜÜTENOKAD. Nende valmistamine ja tööviime kindlustatud CHAMPION-patendiga

Eelpool on toodud nimestik ameerika autofirmadest, kelle insenerid kasutavad CHAMPION-süüteküünlaid. CHAMPION küünlad oma parima tööviime ja kindlusega kuuluvad nende vabrikute standart-varustuse hulka. Euroopas on ka rida suurimaid autotootjaid võtnud CHAMPION-küünlad tarvitusele. Nii et soovides saada uusi ja kõige kindlamaid süüteküünlaid, peaksite talitama nagu suured autotootjadki – valima endale CHAMPION-süüteküünlad. Nii on maailma suurimad võidusõitjad juba KOLMTEIST AASTAT teinud, võites alati suurimaid mootor-võidusõite.

ESINDAJA EESTIS:

A. ROSENWALD & KO

Tartu, Suurturg 8, tel. 300.

Osakonnad: Viljandis ja Võrus

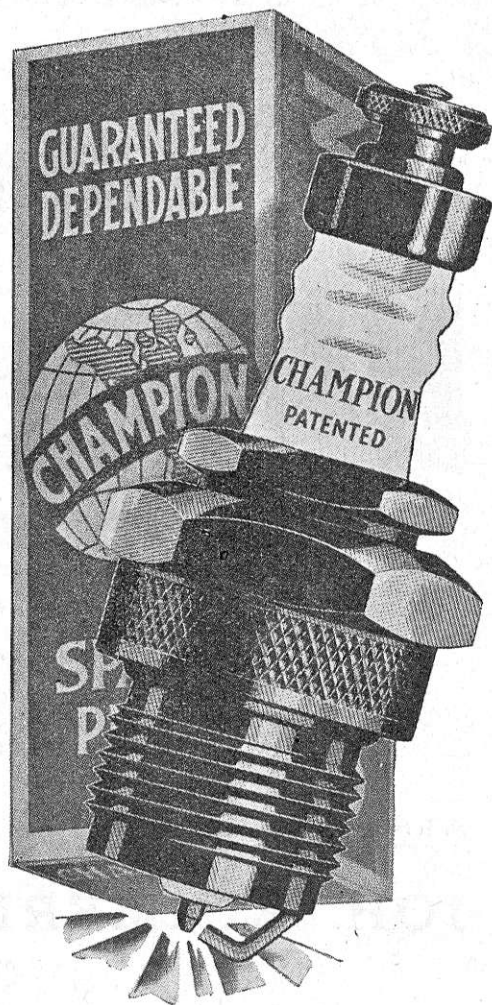
Tarvitavad:

Soovite mootorist parimat

?

AUBURN
AUSTIN
CHRYSLER
CORD
DE SOTO
DODGE • DUESENBERG
FORD • GRAHAM
HUDSON • HUPMOBILE
LA FAYETTE • LINCOLN
LINCOLN-ZEPHYR
NASH • PACKARD • PLYMOUTH • REO
STUDEBAKER • TERRAPLANE • WILLYS

Tarvitage insete-
neride soovita-
tud küünlaid!





20^{ne} a.

NASH - autovabriku eduka tegevuse
parimaks tõenduseks on üle

1 100 000

NASH-autot

mis leidnud väarikat hindamist kogu maailmas

Jõuküllased — kiired — pikad — voolujoonelised — mugavad —
luksuslikud — sõidukindlad — vastupidavad — ökonoomsed

Ainuesindus Eestis:

JOH. ZIMMERMANN & J. MÖLDER

TALLINN, AIA TÄNAV 5, TELEFON 447-99

Eestis liiklevad jõuvankrid

firmade järgi

1. IV. 1936. a.

| | Sõiduautod | | veoautod | autobused | Kokku | Tallinnas |
|----------------------|------------|-----|----------|-----------|-------|-----------|
| | era | üri | | | | |
| Adler | 32 | 2 | 1 | — | 35 | 27 |
| Aga | 8 | — | 2 | — | 10 | 8 |
| Auburn | 20 | 2 | — | — | 22 | 13 |
| Austin | 33 | 3 | — | — | 36 | 22 |
| B. M. W. | 11 | 1 | — | — | 12 | 4 |
| Benz | 3 | — | 10 | 5 | 18 | 13 |
| Berliet | 7 | 1 | 4 | 2 | 14 | 5 |
| Brockway | — | — | 14 | — | 14 | 4 |
| Buick | 68 | 16 | 3 | 1 | 88 | 57 |
| Chevrolet | 164 | 158 | 528 | 17 | 867 | 320 |
| Chrysler | 34 | 90 | 3 | — | 127 | 80 |
| Citroen | 58 | 9 | 6 | — | 73 | 46 |
| Daimler | — | — | 6 | 2 | 8 | 6 |
| Diamond | — | — | 8 | — | 8 | 1 |
| D. K. V. | 47 | 3 | — | — | 50 | 35 |
| Dodge | 25 | 17 | 35 | 26 | 103 | 53 |
| Erskine | 5 | 7 | — | — | 12 | 3 |
| Essex | 22 | 64 | 1 | — | 87 | 55 |
| Fargo | — | — | 4 | 2 | 6 | 2 |
| Federal | — | — | 5 | 9 | 14 | 11 |
| Fiat | 46 | 4 | 11 | — | 61 | 27 |
| Ford | 280 | 53 | 365 | 21 | 719 | 188 |
| Fordson | — | — | 11 | 3 | 14 | — |
| G. M. C. | — | — | 16 | 6 | 22 | 9 |
| Graham-Paige | 46 | 33 | 1 | 1 | 81 | 50 |
| Graham-Brothers | — | — | 6 | 16 | 22 | 18 |
| Hansa-Lloyd | 5 | — | 7 | 2 | 14 | 8 |
| Hanomag | 11 | — | — | — | 11 | 10 |
| Hudson | 8 | 5 | 1 | — | 14 | 9 |
| International | — | 1 | 129 | 14 | 144 | 50 |
| Mathis | 16 | 1 | 1 | — | 18 | 10 |
| Mercedes-Benz | 31 | 1 | 2 | 1 | 35 | 24 |
| Morris | 26 | 5 | 22 | 2 | 55 | 31 |
| N. A. G. | 3 | — | 3 | — | 6 | 3 |
| Nash | 15 | 6 | — | 1 | 22 | 12 |
| Oakland | 8 | 14 | — | — | 22 | 18 |
| Oldsmobile | 17 | 24 | — | — | 41 | 23 |
| Opel | 78 | 8 | 38 | — | 124 | 70 |
| Opel-Blitz | — | — | 12 | 3 | 15 | — |
| Overland | 20 | 16 | 2 | — | 38 | 15 |
| Packard | 5 | 1 | 6 | — | 12 | 6 |
| Peugeot | 5 | 2 | 1 | — | 8 | 7 |
| Pontiac | 7 | 17 | — | — | 24 | 13 |
| Renault | 84 | 21 | 22 | 18 | 145 | 48 |
| Reo | 4 | — | 41 | 29 | 74 | 21 |
| Rugby | 8 | 5 | 1 | — | 14 | 6 |
| Singer | 6 | — | — | — | 6 | 3 |
| Standard | 10 | — | — | — | 10 | 6 |
| Seyr | 4 | — | 3 | — | 7 | 4 |
| Scania-Vabis | — | — | — | 13 | 13 | 8 |
| Studebaker | 47 | 16 | 16 | 2 | 81 | 33 |
| Volvo | — | — | 6 | 2 | 8 | 1 |
| Wanderer | 5 | 1 | — | — | 6 | 4 |
| Whippet | 2 | 3 | 3 | 2 | 10 | 1 |
| Willys | 9 | 7 | 25 | 5 | 46 | 12 |
| Mitmesugused, alla 5 | 68 | 13 | 60 | 7 | 148 | 21 |

Kokku 1411 630 1441 212 3694 1534

NAGU ülaltoodust näeme, on päritolu järgi suur enamuse mootorsõidukeist nimelt 74,0% autodest P-Am. Ühendriikidest pärit. Peale selle on enam levinevad Saksa autod 9,1%, Prantsuse — 6,6%, Inglise — 3,5%, Itaalia — 1,7% autode üldarvust. Üksikuid autosid on veel Austria, Tšehhoslovakkia ja Rootsi päritoluga.

Sõiduautodest on 68,5% Am. Ühendriikidest, siis Saksast — 12,9% ja Prantsusmaalt — 9,3%. Veoautode arvus on Am. Ühendriikide veoautodel osatähtsus suurem kui sõiduautode juures, nimelt 86,2%.

Üksikute firmade järgi levinumaiks mootorsõidukeiks on Adler, Auburn, Austin, Buick, Chevrolet, Chrysler, Citroen, D.K.W., Dodge, Essex, Fiat, Ford, Graham, International, Mercedes-Benz, Morris, Opel, Renault, Reo, Studebaker, Willys jne.

Kuna käesoleval aastal on teatud firmade autode, eriti Am. Ühendriikide autode sisseveole tehtud täiesti ebaloosulikke takistusi, soodustades teatud firmasid, siis firmade järgi autode arvuline seis võib tulevikus õige märgatavalt muutuda.

Sanitar-, vangiveo- ja tuletõrjeautod

SANITAR- ja vangiveoautosid oli 1. apr. s. a. üle riigi kokku registreeritud täpselt 9, neist on firmade järgi 2 Renault'i ja ülejäänud 7 mitmesuguste teiste firmade omi.

Tuletõrjeautosid oli üle riigi kokku 82. Firmade järgi oli esikohal Chevrolet-autod — 33, sellele järgnevad Ford — 12, Benz — 4, Opel — 4, Magirus — 3, Willys — 3 ja teised vähemal arvul.

Auto- ja motosportlased!

Saatke „AUTOLE“ pilte oma matka- ja väljasõitudest ning kõigest muust mootorspordialalt

Pildid kopeerida mustale läikpaberile

1936. a. karburaatorite

reguleerimine

IGA-aastased uuendused ja täiendused karburaatorite juures valmistavad paljudele juhtidele ja mehaanikutele muret vastava kirjanduse puudumise pärast. Võõrkeelsed käsiraamatud ja eeskirjad on paljudele kasutatud keele mittemundmise tõttu. Seepärast toome siin tarvitavatamata karburaatorite reguleerimise eeskirju, mis on koostatud karburaatoreid valmistavate ettevõtete andmeil.

Peame veel kord tuletama meelde, et karburaator on vaid üks neist paljudest tegureist, millest oleneb mootori võimsus ja küttekulu. Karburaatori reguleerimine võib anda häid tulemusi vaid siis, kui kõik muud mehhanismid, nagu süüteseadised, gaasijagamise mehhanism jne. on korras. Vastasel korral on karburaatori reguleerimise ebaõnnestumine kindel.

Soovitav järjekord mootori kontrollimiseks enne karburaatori reguleerimist oleks järgmine:

1. Ennekõike tuleb kontrollida imemistorustiku ja karburaatori kinnituspolte ja vajaduse korral neid pingutada. Kahtlaste ja ebatihedate torustiku ja karburaatori tihenduste puhul tuleb neid uute vastu vahetada, vastasel juhul ei anna mootori töötamine õiget pilti karburatsioonist. Ühtlasi tehke kindlaks, kas kõikides silindrites on ühtlane ja normaalne surve.

2. Järele vaadata süüteküünlad. Sädemevahe seada vabriku poolt ettenähtud suurusele, vanaid süüteküünlad, millega on sõidetud juba 15 000—20 000 km, tingimata asendada uutega.

3. Kontrollida akumulaatori energia tagavara, juhtme kinnituskambrite seisukorda ja üldiselt kõiki süütesüsteemi kuuluvaid juhtmeid.

4. Järele vaadata, kas jagaja rootor ja kontaktid pole krobeliseks põlenud või liig kulunud. Katkestaja kontaktide vahe seada vabriku poolt ettemääratud

suurusele. Kontaktid peavad olema puhtad ja puutama kokku täie pinnaga.

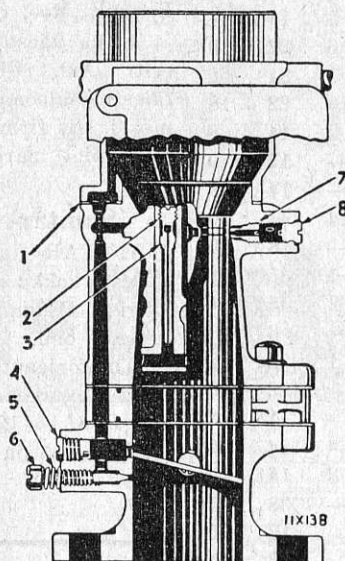
5. Suur tähtsus on õigel süütemomendil. Seepärast ei tohi unustada kontrollimast, kas süüde tekib õigel ajal.

6. Kontrollida klappide paisumisvahet ja vajaduse korral reguleerida paisumisvahe õigeks.

Kõikide vahede mõõtmine sündigu täpselt vastavate kaliibrite abil.

7. Nüüd, peale eeltoodud töid, võib alles asuda karburaatorit reguleerima.

Edasi toome reguleerimiseks vajalikud andmed tarvitavatamata karburaatorite kohta.



Joon. 1. Lõige Carter B & B karburaatorist

1. Õhukäigu tihendus
- 2, 3. Vabajooksu seadis
4. Vabajooksu ava kork
5. Vabajooksu reguleerimiskruvi vedru
6. Vabajooksu reguleerimiskruvi
7. Kiirenduspumba düüs
8. Kiirenduspumba düüsi kork

Carter B & B — tarvitatakse Chrysler 6, De Soto ja Plymouth autodel — on varustatud vaid tühjalt käigu ehk vabajooksu segu reguleerimiskruviga. Reguleerimiskruvi asub gaasiklapi juures. Re-

guleerimiskruvi tuleb lahti keerata $\frac{1}{4}$ kuni 1 ring, välja arvatud Plymouth, mille reguleerimiskruvi peab olema lahti $\frac{1}{8}$ kuni $\frac{1}{4}$ ringi. Kruvi keeramisega päripäeva muutub segu lahjemaks, vastupäeva — rikkamaks.

Carter W-1 — varustatud tühjalt käigu segu reguleerimiskruviga. Lahti keerata Chevrolet' autodel — 1 kuni 2 ringi; Reo 6D, Pontiac 6 ja 8 — $\frac{1}{2}$ kuni $1\frac{1}{4}$ ringi; Terraplane Standard — $\frac{1}{4}$ kuni 1 ring; Terraplane De Luxe — $\frac{1}{2}$ kuni 1 ring.

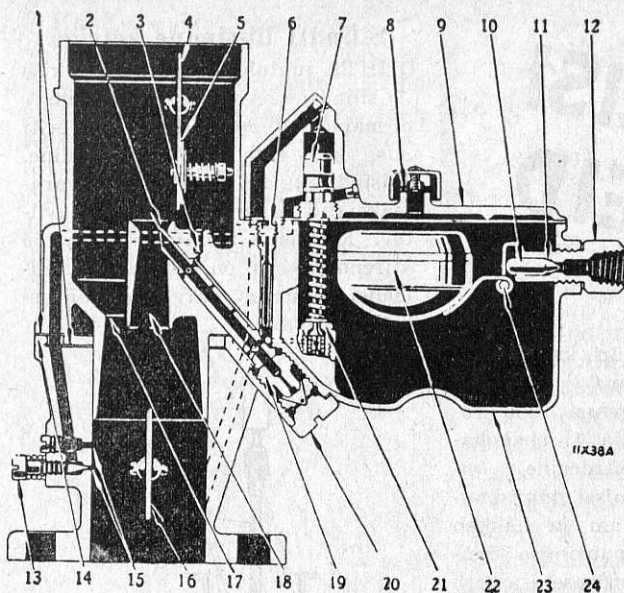
Paljud Carter W-1 karburaatorid on varustatud automaatse seadeldisega (Climatic control), mis reguleerib karburaatorisse voolavat õhku õhu sulgklapi (nn. toore klapi) abil.

Automaatne õhu kontrollseadeldis pannakse tegevusse imemistorustikus valitseva alasarve (vaakuumi) ja väljalasketorustiku temperatuuri mõjul. Selle seadeldise reguleerimiseks pole peaaegu kunagi vajadust, kuna see on vabriku poolt seatud kõige kasulikumaks töötamiseks.

Kui pärast mootori käivitamist mootori soojendamisel võib märgata, et mootor töötab liig lahja seguga, võib õhu kontrollseadeldise kesta pöörata vastu kella osuti liikumise suunda ühe märgi võrra korraga. Kui külm mootor avaldab soojendamise ajal rikka segu tunnuseid, peab kesta pöörama ühe märgi võrra tagasi, s. o. päri kella osuti liikumise suunda. Kontrollseadeldise reguleerimist tuleb toimetada väga ettevaatlikult ja suure hoolega. Kesta iga pööramise vahel peab laskma mootoril täielikult jahtuda, mis kestab normaalselt vähemalt 4 tundi.

Marvel — tarvitatakse Graham autodel, on varustatud vaid väikese kiiruse segu reguleerimiskruviga.

Reguleerimiseks keeratakse gaasiklapi pidurduskruvi, kuni mootor saavutab kiiruse, mis vastab otseühenduselt sõitmiseks 12—13 km



Joon. 2. Lõige Stromberg EX karburaatorist

- | | | |
|------------------|----------------|-----------------|
| 1. Tihendus | õhukorrektori | 6. Vabajooksu |
| 2. Peadiüis | ava | düüs |
| 3. Suure kiiruse | 4, 5. Õhukäigu | 7. Vaakuum kolb |
| | klapp | |

- | | |
|----------------------|---------------|
| 8. Ujukiruumi | õhuava |
| 9. Ujukiruumi | kaas |
| 10. Ujuki nõel | |
| 11. Ujuki nõela | pesa |
| 12. Bensiini juure- | vooluava |
| 13. Vabajooksu | reguleerimis- |
| | kruvi |
| 14. Tihendus | |
| 15. Vabajooksu | bensiiniavad |
| 16. Gaasiklapp | |
| 17. Õhukoonus | |
| 18. Abiõhukoonus | |
| 19. Peadiüisi kalii- | ber |
| 20. Peadiüisi kork | |
| 21. Vaakuum kiit- | te kokkuhoiu |
| | düüs |
| 22. Ujuk | |
| 23. Ujukiruum | |
| 24. Ujuki hoova | võll |

tunnis. Bensiini reguleerimiskruvi väljakeeramise muudab segu rikkamaks. Mootori töötades peab kruvi sisse keerama, kuni mootori töötamine hakkab muutuma halvemaks liig vähesi bensiini tõttu.

Peale seda tuleb kruvi tagasi keerata, kuni mootor töötab hästi ja ühtlaselt kõikide silindritega.

Stromberg EX — on varustatud: Auburn 654, Dodge D2, Nash 400 ja Ambassador, Studebaker Dicta-

tor, Buick, Chrysler 8, Ford, Packard ja paljud teised.

Enne karburaatori reguleerimist peab mootori soojendama, kuni imemistorustik on käega katsudes soe. See on maksev ka kõikide teiste karburaatorite reguleerimise kohta.

Gaasiklapi pidurduskruvi seatakse säärasesse asendisse, et mootor saaks töötada väikeste tiirudega tühjal käigul. Gaasiklapp veidi avada nii, et mootori kiirus vastaks 12—13 km tunnikirusele otseühendusel. Väikese kiiruse reguleerimiskruvi keeratakse sisse, kuni mootori töötamine hakkab muutuma korratumaks; nüüd keeratakse kruvi ettevaatlikult tagasi (välja), kuni mootor töötab korralikult ja ühtlaselt kõikide silindritega. Kruvi väljakeeramine lõpul peab sündima väga aegamööda ja õige vähe korraga. Lõpuks keerame kruvi veel õige vähe sisse tagasi, niipalju, et mootori töötamine selle tõttu ei muutuks, et ta töötaks endiselt ühtlaselt ja mahedalt.

Peale väikese kiiruse segu reguleerimise tuleb sagedasti tühjalt käigu gaasi hulka vähendada gaasiklapi pidurduskruvi väljakeeramise.

ASJATUNDLIKUD AUTOOMANIKUD

OSTAVAD ENDALE

BENSIINI, AUTO- JA MÄÄRDEÖLID

K.-Ü. »MINERAAL«

TALLINN, INSENERI 3.

TELEFON 462-65

MÜÜK SUUREL JA VÄIKESEL ARVUL



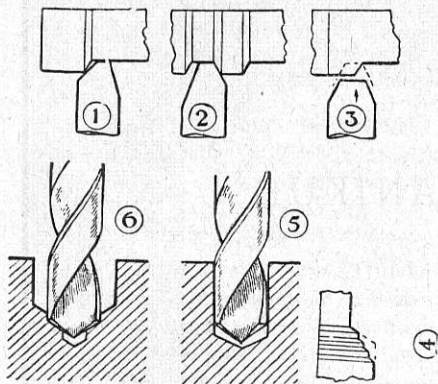
PRAKTILISI NÕUANDEID

Kuidas treida või puurida kõvenenud terast?

FREESIDES, treides või puurides terast kipub viimane tihigi löikekohalt kõvenema (karastuma). Nähte põhjuseks on kas valesti teritatud, nüri või katkise teraga tööriist, mis ei tööta korralikult.

Kui teras treimisel või puurimisel on löikekohalt kõvenenud, siis on võimalik tekkinud hädast üle saada mitmesugusel viisil, nimelt järgmiselt:

Terase kõvenemist põhjustanud tera teritatakse uuesti või asendatakse uuega ja pannakse löikama endisest erinevas nurgas. Kasulik on ka käiata tera löikeprofiil teistsuguseks. Löikamist tuleb sooritada aeglaselt ja vähehaaval, seni kui kõvenenud pind on ära lõigatud soovitava määrani. (Vt. joon. 1.)



Joon. 2 kujutab eelmisele sarnanevat tegevust vastupidises suunas. Täheb, siin lõigatakse kõvenenud terase pinda tagant alates ettepoole.

Kolmas ja väga hea töötamisviis on: asetada tera löikama õhukeselt ja kõvenenud löikepinna teravaimast nurgast, nii nagu nähtub see joon. 3.

Joon. 4 on kujutatud sama viis, siis kui on tarvis paksult terast ära lõigata. Siin sünnib löikamine astmeliselt, seni kuni kõvenenud koht on ära lõigatud.

Puurimisel, eriti vedruteraste juures, võivad terase kõvenemise

põhjuseks olla: 1) nüri, katkine või valesti teritatud puur; 2) liig suur puurimiskiirus; 3) puuri liigne rõhumine (söötmine) ja 4) ebakohane puuri jahutusmäärdeaine.

Kui terase puurimisel puur kuumeneb, ei löika enam ja hakkab kiunuma, siis võib puurimise lõpetamiseks võtta tarvitusele joon. 5 kujutatud töötamisviis. Viimane seisab selles, et esiteks puuritakse väike auk, siis suurendatakse seda jämedama puuriga (kasvõi kaks korda), seni kui auk on küllalt suur. Töötades selliselt löikavad esimesest jämedamad puurid ainult nurkadega ja see kergendab märgatavalt augu puurimist kõvenenud terasesse.

Joon. 6 näeme puuri, mis normaalsest teravamaks käiatud.

Kõvenenud terase puurimisel olgu veel lõpuks tähendatud, et terase puurimisel ei tohi puuritava eseme augu keskust kärniga liig sügavaks märkida. Kõvenenud terast võib küll ka kuumendamise abil pehmedada, kuid see on tülikas ja aegaviitev töö.

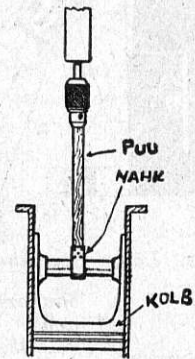
Milleks kasutada vanu kuullaagreid?

JUHTUB tihti, et vanad, juba kulunud kuullaagrid visatakse minema, see pole aga õige talitusviis. Vanad, kulunud kuullaagrid osutuvad mitmeti kasulikkudeks. Näiteks, nende rõngaid (sisemist ja välimist) võib nende täpsuse tõttu kasutada mitmesugustel puurimis- ja treimistöodel, nad kõlbavad ka seibideks, tihendusteks jne.

Samuti otstarbekalt võib kasutada laagrist väljavõetud kuule, kas või näiteks torude õgvendamisel (neid läbi toru ajades), aukude löömisel tihendustesse, eriti õhukesesse vaske või alumiiniumi, täitematerjalina sügavates poldiaukudes (silindripea poltide all silindri-blokis), katkiläinud torude ajutisel kinniblokeerimisel jne. Et vanade kuullaagrite rõngaste ja kuulide kasutamine on mehaaniku taibu kohaselt mitmekesine, siis ei tohiks neid kunagi vanarauana ära visata.

Silindri lihvimine kolviga

TIHTI juhtub, et pärast lõhkise silindri keevitamist (šveissimist) ei mahu kolb enam silindrisse, eriti siis, kui kolb on ülemõduline. Käsitsi silindrit sel puhul avaramaks lihvida on raske ja aegaviitev. Raskusest ülesaamiseks ja töö kiirendamiseks on osutunud võrdlemisi tulusaks järgmine talitusviis:



Võetakse tugev, ümmargune või kandiline puutükk, mille üks ots tehakse peenemaks, et see mahuks puurmasina padrunisse, ja teine ots, kinnitatakse kolvisõrme külge naha või vitsrauaga, mis painutatud kolvisõrme ümber ja kinnitatud kummaltki poolt puu külge naelte või kruvidega. Sellejärele pannakse avaramaks lihvitav silinder puurmasina alla ja kolb tagurpidi selle sisse. Juuresoleval joonisel on täielikult kujutatud, kuidas seda kõike tuleb sooritada.

Puurimisel aeglase käiguga tõsetatakse ja langetatakse puurmasina hoova abil kolbi silindris nii, et kolb teeb iga üles-alla käigul umbes kuus tiiru. „Puurimise“ algul määratakse kolbi klappide lihvimispasta ja vähese määrdeõliga. Toimides selliselt, on silinder õige pea „puuritud“ vastavalt kolvile avaramaks.

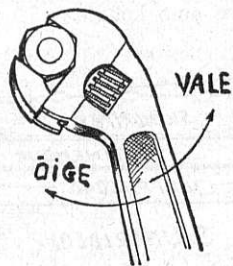
Kroomnikkelterase puurimine

KROOMNIKKELTERASE puurimisel tuleb tarvitada ainult suure kiiruse puure ja võimalikult lühikesi.

Et kroomnikkelteras löikamisel kergesti kõveneb (karastub), siis peab puur olema väga terav ja teda tuleb puurimisel kestvalt rõhuda puuritava eseme vastu. Puurimiskiirus (puuri tiirude arv) peab olema umbes poole aeglasem kui pehmet terast puurides. Määrdena tarvitatakse segu, milles umbes 100 grammi väävlit ühe liitri loomarasvaõli kohta.

Käsitage õieti rootsivõtit

ROOTSIVÕTMED osutuvad väga praktiliseks tööriistaks, eriti auto juures. Kuid nagu kõik teisedki tööriistad nii ka rootsivõtmed murduvad katki nende valesti käsitamisel. Siinjuures on toodud joonis, kus näidatud viis, kuidas mutrite lahtikeeramisel õieti hoida rootsivõtit.

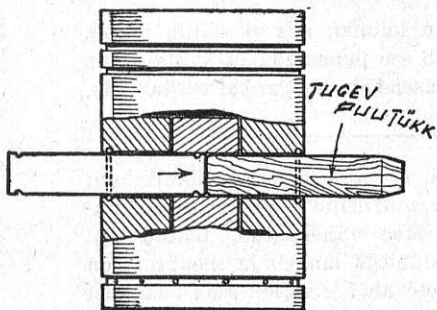


Õige ja vale rootsivõtme käsitamisviis keeramisel

Nagu joonisest nähtub, ei tohi võtit keeramisel kunagi asetada nii, et tema reguleeritav lõug satub sinna poole, kust poolt mutrit või polti lahti keeratakse. Reguleeritava lõua pool on hulga nõrgem kui mitteliikuv pool ja seepärast ta murdub õige kergesti tihti ühes reguleerimiskruviga. Eriti siis, kui keeratakse jõuliselt. Keeramisel langeb nimelt suurem raskus või rõhumine sellele poolele, missuguselt poolelt mutrit või polti lahti-kinni keeratakse — sinna poole seepärast ka siis võtme tugevam (mitteliikuv) lõug!

Kolvisõrme sissepanemine

KOLVISÕRME sissepanemine tekitab tihti raskusi. Sellest saadakse üle, valmistades treimise teel kõvast puust pulga, mille üks ots teravamaks tehtud ja mille jämedus täpselt sama, mis kolvisõrme omagi. See puust pulk aetakse kolvisõrme auku ja selle järele on kerge lüüa sisse kolvisõrm, nagu juuresoleval joon. näidatud.



Tugeva puu abil kolvisõrm kohale!

NOUÄNDEID

MOOTOR-

RATTUREILE

Kui mootor tõrgub käima minemast...

IGA mootorrattur teab, kuidas mootor tõrgub käima minemast eriti külmade ilmadega. Tõrkumise põhjuseks on madal õhu temperatuur, mille tõttu gaasistumine on puudulik.

Gaasistumise hõlbustamiseks valmistage umbes $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{8}$ " paksusest malmtükist käepidemega ketas, puurige kettale rohkesti väikesi auke ja mähkige ümber käepideme asbestnõör. Enne mootori käivitamist soojendage ketas priimusel kuumaks ja hoidke ketas käivitamise ajal karburaatori õhukäigu ees. Karburaatorisse voolav õhk läheb läbi aukude ja saab kettalt gaasistumiseks vajalikku soojust.

Korksiduri ajutine kate

KORKSIDURI suurimaks puuduseks on korkide purunemine ja väljalangemine siduri kettast. Sellise rikke korral peab siduri kettast ühes korkidega uuendama. Sageasti pole äridest uut kettast kohe saada ja nii peab ootama nädalaid, kuni uus ketas jõuab kohale. Korksidurit võib aga ajutiselt töökõlvuliseks teha järgmiselt.

Kõrvaldage siduri kettast kõik korgid ja pange korgi aukudest asbestnõör läbi. Peale punumist pressige asbestnõör kruustangide vahel kettale ligi. Sääraselt, asbestnõoriga kaetud sidur võib mitu kuud vastu pidada.

Klapi pesade kontrollimine

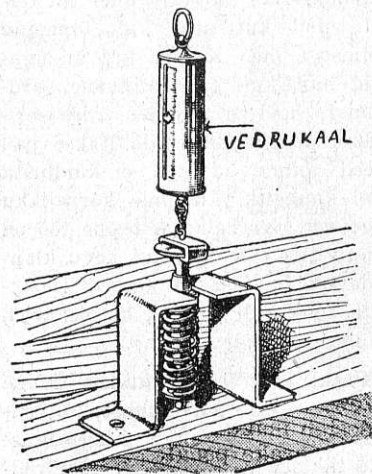
PÄRAST klappide lihvimist peab kontrollima, kas klappid istuvad küllalt tihedalt pesades. Väga hõlpus on kontrollida klappe lambi abil.

Pärast klapi asetamist pesasse juhtige tugeva valguse jõuline taskulambi valgus välja- ja sisselaske gaasikäikudest sisse ja vaadake ülevalt, kas klapipea ja pesa vahelt paistab valgus läbi. Vähimigi pilu laseb valgust läbi ja näitab, et klapp pole küllalt tihe.

Kõige parem on säärast kontrollimist toimetada pimedas või poolpimedas ruumis.

Klapi vedrude kontrollimine

PIKEMAT aega töötanud klapi vedrud jäävad nõrgaks — „värsivad“, mille tõttu mootori surve jääb nõrgemaks ja mootor ei suuda anda täit võimsust.



Lihntne seadis klapi vedrude pinget kontrollimiseks

Klapi vedrude pinget saame hõlpsasti kontrollida joonisel näidatud abinõudega, mida võib igalüks ise valmistada lihtsate tööriistadega.

Õlipleki kõrvaldamine nahalt

SAGELI juhtub, et parandades tsikli sadulat, sootsiusistet, nahkkuube või kindaid satub nahale õliplekke. Korralik mootorrattur lepib aga vaevalt sellega, et tema sõiduk või riided on määrdunud. Siin on abiks õige lihtne vahend.

Tuleb võtta puhas riidelapp ja seda niisutada vee ja põdrasarvesoola lahus, ning hõõruda lapiga õliplekki niikaua, kuni see nahalt täiesti ära kaob. Õliplekk kaob ja ei ole seejuures karta, et selle toiminguga rikutakse nahka.

Õlipleki kõrvaldamiseks nahalt võib kasutada ka bensiini, kuid viimane vahend pole sugugi soovitatav. Bensiin jätab puhastamisel nahale heledad laigud ja nahk muutub isegi rabadaks ning vähe vastu pidavaks.



AUTO- JUHTIDELE

Korras klappivedru on üheks eelduseks mootori korrasolus

KLAPPIDEL on mootori töö juures määratu tähtsus. Nende vähemgi rike mõjutab ühel või teisel viisil kütteaine kulu, masina võimsust jne. Klappe kui niisuguseid harilikult kontrollitakse võrdlemisi hoolsasti. Neid reguleeritakse, puhastatakse, lihvitakse jne. Need toimingud aga ei kindlusta veel kaugeltki klappide korralikku tegevust. Korralik ja täpne töö on ainult siis mõeldav, kui kogu klappide mehhanism on korras (nokk-võll, tõukurid, puksid, klapisääred, tööpinnad, vedrud jne.).

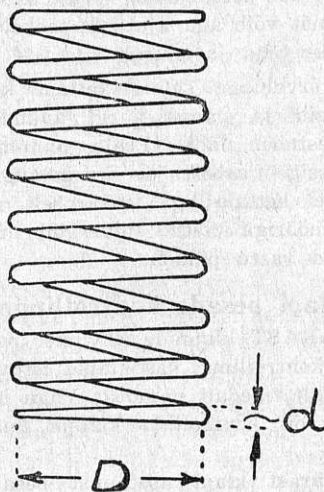
Praktiliselt patustatakse kõige rohkem vedrude suhtes. Nendele vaadatakse nagu mingisugustele tähtsusetale esemetele. Kui vedrud pole „surnud“ või murdunud, siis loetakse, et nad on korras. Tegelikult pole aga lugu nii. Teatud aja möödumisel langeb vedru pinge ja ta ei suuda enam õigel ajal ning korralikult klappi tema pesasse tõugata.

Ei tohi unustada, et klapi tõus kuni maksimaalse kõrguseni ja sealt tagasilangemine sünnib väga lühikese aja vältel. Siin on tegemist vaid sekundi osadega. On nüüd klappivedru nõrk, võib vabalt juhtuda, et klapp jääb lühikeseks ajaks „õhku“ rippuma, kui jagajavõlli nokk on juba tõukurist möödunud. Klapi „õhus“ rippumine võib püsida küll lõpmata lühikest aega, kuid sellest jätkub küllalt selleks, et mõjutada silindri laadimist värske seguga või puhastamist äratöötanud gaasidest. Seda pole kuigi raske kindlaks teha ka matemaatiliste arvutuste abil.

Järelikult, kui vedru pole „surnud“ või murdunud, siis ei tähenda see veel kaugeltki seda, et ta korralikult oma ülesandeid täidab. Näib, et ka vedru pinget tuleb vahetevahel kontrollida. Ka üleliia tugeva pingega vedrud on masinale kahjulikud. Nad kutsu-

vad esile *enneaegse klappide mehhanismi kulumise, klappide müraga töötamise jne.*

Tavaliselt patustatakse kõige rohkem vanade vedrude asendamisega. Sellisel korral kas valmistatakse tihti peale täiesti asjatundmatult ise vedrud või ostetakse valmis vedrud, kontrollimata, kas need vedrud on ka kohased või mitte. Siin vaadatakse ainult vedru mõõtudele (läbimõõt ja pikkus). Vedrutraadi jämedus, spiraalide arv ja teised vajalikud andmed vedru kohta ei huvita kedagi, või siis üksikuid. Sõiduki juures ei tohi aga ühtki osa, ka kõige vähe- matki, pimedast peast kasutada, vaid kõik tuleb asjatundlikult läbi kaaluda ja otsustada, mis, kus ning millisenä iga pisimgi osa on töökõlvulik. Nii on see ka klappivedrudega.

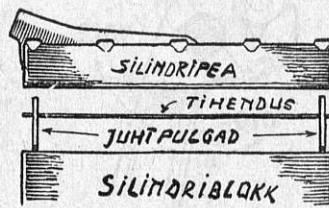


Joonisel on näidatud klappivedru. D — vedru läbimõõt; d — vedrutraadi jämedus

Lõpuks olgu veelkord tähendatud, et kuigi klapi vedru on vastavalt masina konstruktsioonile valitud või valmistatud ja kohale asetatud, siis ei või veel kunagi ole-

Silindripea kohalepanek

SILINDRIPEA kohalepanemisel, kui teda hoidvad poldid pole bloki küljes, võetakse töö lihtsustamiseks kaks pikemat, poldiauku, täpselt sobivat raud- või teraspulka ja pannakse bloki kummaski otsas asuvasse poldiauku. Edasi võetakse tihendus, mis peab olema täiesti puhas ja kummaltki poolt õliga kergelt üle määritud, ning asetatakse oma kohale.



Moodus silindripea kohalepanekuks

On tihendus kohal, tõstetakse silindripea paigale. Teraspulkadest juhitud silindripea asetub nagu iseenesest õigesse paika, ja teda pole enam vaja kohal liigutada ega sellega tihendust rikkuda. Pärast paari kinnituspoldi aukudesse keeramist võetakse juba üleliigsed teraspulgad välja. Selline toiming kergendab eriti rasketel silindripeade kohalepanemist.

Silindrid ei tööta korrapäraselt

KUI mõni silinder ei tööta korrapäraselt, siis on kõige tõenäolisem, et selle põhjuseks on mõni nõrgine süüteküünl.

Et leida see küünl, mis ei süüta, sulgege gaasinupp, nii et mootorikäik muutub tasaseks. Hoidke puust käepidemega kruvikeeraja nii, et see puudutaks silindripead ja süüteküünlakontakti, milletõttu tekib lühiühendus. Süütab see küünl korralikult, siis tasaneb mootori kiirus tunduvalt. Kui küünl ei süüta, siis ei ole mootori tegevuses mingit vahet märgata.

On küünl, mis ei süüta, leitud, tuleb see puhastada ja korda seada või asendada uuega, kui see tarvilik.

tada, et ta töötab korralikult kuni oma „surmani“. Vedru pinget, nagu juba tähendatud, teatud aja möödumisel langeb ja seepärast on vahetevahel vaja seda langust kontrollida, olgugi et vedru näiliselt töötab korralikult.



Vähim autoriik maailmas

Vatikanis, paavsti linnas, on liiklemas 176 mootorsõidukit, sellest 145 eraautot, 21 autobust ja 10 mootorratast. Toodud arvud ei iseloomusta aga kaugeltki mootorsõidukite liiklemistihedust paavsti linnas. Vatikan on rikkaim riik maailmas mootorsõidukite arvult, kuna seal tuleb peagu iga kolme elaniku kohta üks mootorsõiduk.

Mootorite elukestus Aafrikas

Lõuna-Aafrika õhusõidu ühingu tähelepanekutel on tehtud kindlaks, et nii lennuki- kui automootori elukestus L.-Aafrikas küünib kõige enam 10—11 kuuni. Pärast seda aega mootor kaotab õige palju oma jõudlusvõimest, kuna masinasse üha sissepääsev liiv takistab mootori liiklevate osade tegevust. Mootori põhjalik parandus või isegi vana asendamine uuega on möödapääsmatu.

Kummist tänavakate

Londonis New Bridge'i tänaval katsetati omal ajal tänavamüra sumbutamiseks kummist tänavakatega. Nagu selgunud, pole kummist tänavakate mitte ainult hea vahend tänavamüra sumbutamiseks, vaid ta osutub ka väga vastupidavaks. Alles käesoleval aastal, pärast 10-a. katsetusaega tuli uuendada kummisillutist.

Kinopääsmed korralikele autojuhtidele

Milwaukee's (USA) autojuhid, kes teatud aeg on sõitnud ilma õnnetusjuhtumiteta või politseiliste märkusteta, saavad tasuks maksuta kinopääsmeid. Kulud kannab valitsus. Loodetakse, et ka selline tasu tiivustab vahest juhte ettevaatusele ja tähelepanelikkusele.

Pikim sõiduauto maailmas

Wallace Beery, tuntud Ameerika filminäitleja, on lasknud endale ehitada sõiduauto, mis on mitte vähem kui 6,7 m pikk. See maailma pikim sõiduauto on kaheksaukseline limusiin ja temas on 11 isteplatsi. Sõiduki katusele on ehitatud eriline ruum pakkide asetamiseks.

Liikuv kiirpuhastus Londoni tänavail

Londoni tänavail võib viimasel ajal näha liikumas üht omapärast kastveoautot, milles asetseb päris korralik sisseseade riiete kiirpuhastuseks ja -pressimiseks. See liikuv riiete korrastamistöökoda sõidab mitmesugustel kellaaegadel teatud linnaosades ja hoolitseb selle eest, et kodanikel oleks riided alati korrastatud.

Vali karistus hoolimata jalakäijatele

Melbourne'is (Austraalia) on kohatud hakanud karistama hooletuid ja ettevaatamatuid jalakäijaid. Nii trahvitakse seal ilma põhjuseta sõiduteel kõndijaid 5 naela ja suuremates ristumiskohtades jalutajaid 8 naela ulatuses.

Kõikjal sõidavad limusiinid

Viimastel aastatel on leidnud ikka vähem ja vähem kasutamist lahtised sõiduautod. Kui näiteks 1910. a. oli liiklemas vaevalt 10% kinnisi autosid, siis praegu on kinnisi autosid 99%.

Öösel valitsegu rahu!

Belgias on uudisena keelatud autodel pasunsignaali tarvitamine kella 22 õhtul kuni hommiku kella 7. Pasunsignaali asemel on lubatud signaali anda ainult helgiheitjatega.

Soomes alandati bensiini tolli

Soome valitsuse otsusega määrati mõni aeg tagasi bensiini ja teiste õliainete tolliks, mis oli seni 2 Smk kilolt, 1,60 Smk.

Suuremad bensiini importijad alandasid selle tollialanduse tõttu oma hindu jällemüüjatele 45 penni võrra kilolt ja soovitasid neile alandada oma hindu liitri kohta 30 penni võrra.

6 minutiga automootor!

Nagu „Automobil-Revue“ teatab, on kaks Basler'i Ford-mehaanikut monteerinud kokku ühe „V-8“-mootori rekordajaga 6 minutit ja 45 sekundit. Senine inglise rekord on seega ületatud 2 min. ja 15 sek. võrra.

Sünteeiline kummi N.-Vene huviala

Peagu üks aasta pole Nõukogude Venes enam kasutatud jõuvankrite ja jalgrataste kummide valmistamisel puhast toorkummit. Kõigi nimetatud kummitoodete valmistamisel on lisatud kummisegule vähemalt 25% sünteeetilist kummit.

1 500 000 mootorsõidukit varastele

Ameeriklaste statistika järgi olevat alates 1922. a. kuni käesolevani kogu maailmas varastatud 1 500 000 mootorsõidukit. Ainuüksi Ameerikas varastatavat ümmarguselt 1000 mootorsõidukit päevas, eeskätt autosid, millest küll suurem osa saadakse pikanäpulistelt „autohuvilistelt“ tagasi.

New Yorgi autonäitus, kus on esitatud 1937. a. uudismudelid, peetakse Grand Central Palace'is 11.—18. nov. s. a.

28. oktoobril s. a., fašistide Rooma sissemarssimise aastapäeval, avatakse Milanos 1936. a. autonäitus.

Praaga autonäitus peetakse 16.—25. oktoobrini.

Venemaal alustati 700 km pikkuse autotee ehitusega Moskvast Minski. „Odava“ tööjõuna kasutatakse poliitilisi vange.

Rahvusvahelise metsanduse kongressi kavas Budapestis k. a. septembris on seekord ka sünteetiliste jõuainete probleem.

Jugoslaavia kavatseb tõsiselt asutada oma autotööstuse, et olla rippumatu välismaa autovabrikust.

Quebecis (Kanada) pandi tööle magnetsõiduk, mis puhastab maanteed ja tänavaid naeltest ning metalli tükikestest.

Belgias on kavatsusel autoteede ehitus teosaga Ostende—Brüssel, mis lõppühendusena viib läbi Saksamaa üle Balkani Istanbuli.

Liibia rannikule (P.-Aafrika) ehitavad itaallased uue 2000 km pikkuse autotee.

400 000 inimest surmati viimase 15 a. jooksul liiklemisõnnetuste läbi.

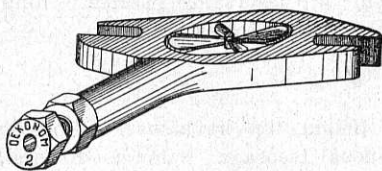
TEIE KÜSITE- MEIE VASTAME ?

Bensiini gaasisegaja plahvatusmootoreile?

Küsimus nr. 13: Teie lugupeetud ajakirjas on paaril korral reklaamitud *Ökonom*-bensiinigaasistajat. Palun mulle teatada, kas ja mispärast on otstarbekas kasutada *bensiini gaasisegajat*? Mis eriomadused on *Ökonom*-bensiinigaasistajal ja kuidas tuleb teda käsitada?

„Auto“ lugeja H. V.

Vastus nr. 13: Üldiselt on teada, et plahvatusmootorite gaasistajad, näit. autodel, mootorratastel, lennukitel, statsionaar-mootoreil jne. on oma töötamises ebatäiuslikud. Sünnitatud gaasisegu sisaldab tihti kuni 40% mittegaasistatud põletusaine osakesi. Need mittegaasistatud osakesed ei jõua pärastisel põlemisel, põlemisruumis täielikult ära põleda ja sellepärast on põletusaine segu kasutus ebatäiuslik ning saavutatud jõuvõime madal. Selle juures mittegaasistatud või halvasti gaasistatud põletusaine osa väljub kasutamata. Edasi, halvasti gaasistatud põletusaine ja õhusegu tekitab ebatäiusliku põlemise tõttu tahma, milleläbi ventiilid ja küünlad tahmastuvad. See omakorda vähendab mootori töötamiskindlust ja võimet ning mootori parandused ja kontrollimised on möödapääsmatud.

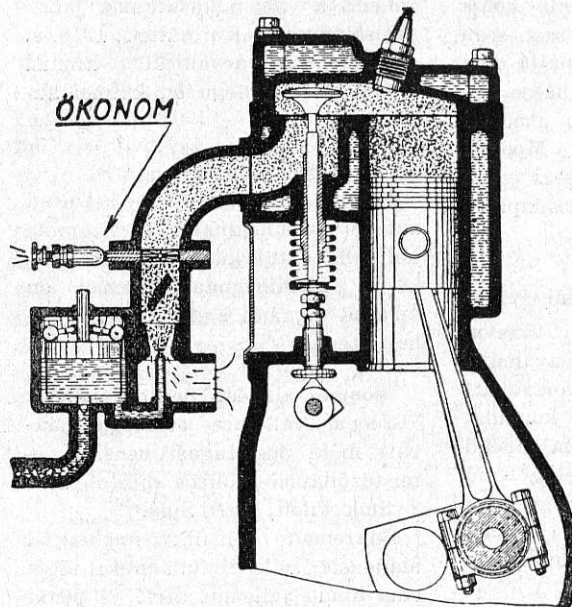


Joon. 1. *Ökonom*-gaasisegaja

Nende gaasistaja puuduste kõrvaldamiseks tehti katseid muuta gaasistaja konstruktsiooni ja ehitada gaasistajasse vastavad aparaadid, näit. aparaat tiirleva propelleriga ja teised, et põletusaine gaasistamist suurendada. Paljud neist abiaparaatidest on osutunud ebapraktilisteks, kuna tiirlevad

osad kuluvad kiiresti ja tekitavad omaltpoolt rikkeid.

Uudsusena on muuseum leiutatud nn. *Ökonom*-gaasisegaja. See uudsusaparaat koosneb flanšskehast (vaata joon. 1), millesse on asetatud paigalseisev propeller ja mille abil gaasisegu läbisegamine kutsutakse esile. Flanšskehale on kinnitatud ventiilpesa, milles asetseb kuulventiil, mis koosneb kuulist, vedrust, õhujuurevoolu kruvist ja kontrmutrist.



Joon. 2.

Ökonom-gaasisegaja karburaatori ja siselaske torustiku vahele monteeritult

Aparaadi töötamisviis on järgmine (vaata joon. 2): Flanšskeha asetatakse põlemis- ehk plahvatusmootori gaasistaja flanši ja sisseimeva toru flanši vahele. Gaasistaja poltidega keeratakse flanšid ühtlase pingega mõlemalt poolt kokku. Möödub nüüd sisseimetud segu propellerist, siis saab segu tublisti läbi lõhutud, kusjuures purustatakse olemasolevad, mittegaasistatud põletusaine osakesed, nad gaasistatakse ja lisapõlemisõhk juhitakse nendele juure ligiviiva avause kaudu. See sünnib automaatselt töötava kuulventiili abil, mis õhu juurevoolu reguleerib vastavalt mootori tiirude arvule.

Kuna õhu ja põletusaine segu vahekorrad on igal masinal isesugused, siis võib õhu juuretoomist,

igale masinale vastavalt ventiilkruvi abil sisse reguleerida.

Ökonomi sissereguleerimine sünnib järgmiselt: Ventiilkruvi kinnitusmutter keeratakse lahti, nii et ventiilkruvi saab vabalt keerata. Õhuventiil peagu suletakse ventiilkruvi keeramisega paremale poole ja mootor viiakse tühijooksule; kui mootor on soe, siis alles keeratakse ventiilkruvi vasakule (sellega avatakse õhuventiil), seni kui on tunda kergelt mootori tiirude tõusu. Siis

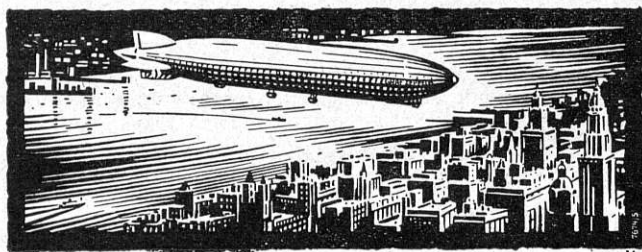
kaitstakse ventiilkruvi kinnitusmutri kinnikeeramisega ning võetakse ette sõiduproovid. Enamatel juhtudel on see esimene reguleerimine küllaldane, ainult üksikute mootorite juures on ümberreguleerimine (õhuventiili rohkem avamine või sulgemine) tarvilik.

Gaasistaja toru läbimõõtude 25 mm — 35 mm juures saab ka düüsi vahetamiseta läbi. Suuremate läbimõõtude juures on see soovitatav, kuna siis võib saavutada suuremat põletusaine kokkuhoidu. Miks siis düüsi vahetada? Põletusaine hulga juuretoomise redutseerimist võib ainult düüsi vahetusega saavutada, sellepärast tuleb ühes gaasisegaja sissemonteerimisega ka ühtlasi väiksem peadiüs gaasistajasse asetada.

Vastates küsimusele, kas ja mis-

ÕHUHIIGLANE DLZ 129 —

HINDENBURG



on varustatud järgmiste
BOSCH toodetega:

18 pihustuspumpa, 72 pihustajat, 72 pihustajahoidjat, 6 kütteõlifiltrit, 72 hõõgküünalt 2 dünamot, 2 käivitajat, 6 hõõgküünla kontrollseadeldist.

BOSCH

pärast on otstarbekas kasutada bensiini lisagaasisegeajat, käesoleval juhtumil gaasisegeajat *Ökonomi*, võib kokkuvõetult märkida: 1) lisagaasistaja võib viia halvastigaa-sistatud põletusaine täiuslikumale gaasistamisele ja 2) toob gaasisegeule tarviduse järgi automaatselt juure lisapõlemisõhku, nii et põletusaine osakesed täielikumalt ära põlevad ning rakendatakse seetõttu kogu jõu andmisele. Sellega kõrvaldatakse ebakasuliku põletusaine kasutamata väljumine ja saavutatakse märgatavat kütteainekulu kokkuhoidu. Täiuslik põletusaine ärapõlemine suurendab omakorda 3) veduvõimu ja 4) kõrvaldab tahmamis-hädaohtu.

Bensiini aseaine. Söetolmumootor

Küsimus nr. 14: 1. Kuidas on lood bensiini aseaine kasutamisega Itaalia jõuvankrite mootorite juures? 2. Mida on sel alal saavutatud Saksamaal? 3. Kui kaugele on arenenud söetolmumootor?

Vastus nr. 14: 1. Itaalia tarvitab, nagu Prantsusmaa ja Balkangi (välja arvatud Rumeenia) asekiütteinat autodel, kuna need maad on vaesed õli poolest. Peaasjalikult kasutatakse puugaasi-generaatoreid

veoautodel heade tagajärgedega. Valitsus soodustab isegi nende ostu.

2. Saksamaa on alates 1933. a. eriti huvitatud asekiütteinest, ning nende saavutamiseks on kolm teed: a) puu- ja puusöe-gaasigeneraatorid; b) valgusgaas ja üksikgaasid, nagu metaan, siis ka propaan ja butaan vedelgaasina, s. t. nad teatud surve juures muutuvad nõus vedelaks; c) kunstlik bensiin hüdreerimise teel, s.t. vee-hüdrogeenium, -pruunsöe või kiviõli sadetusena (*Leuna*-bensiin) või kivisöe abil (viimasega valmistamine pole küll veel suurel määral läbi viidud). See on Duisburgi söekasutamise ühingu kavatsus.

3. Söetolmumootor *Pawlakowsky* diiselmootorina *Rupamootor*, leiab viimasel ajal kasutamist ka kergeveo-mootorina, ning töötab ümber kivisöe, pruunsöe, saepuru, kõrsvilja jne. tolmuga. Alul peab vaid sooritama eel-peenjähvatuse, ning läbi erilise eelkambriga *Rupa*-düüsi saatma siis mootori kompressiooniruumi.

Mispärast uued ventiilid?

Küsimus nr. 15: Palun mulle selgitada, kas on võimalik, et minu ühetonniline *Opel-Blitz*-kergeveoauto peab pärast 20 000 km sõitu

evima uusi ventiile? Autotöökojas arvestati, et sõiduki korrastamiseks tuleb asetada tervelt 12 uut ventiili.

Ühtlasi palun teatada, kas silindripea esmakordsel mahavõtmi-sel on tõesti vajalik panna uus silindripea-, väljalasketoru- ja klappidekaanetihendus?

Vastus nr. 15: On päris tavaline nähe, et vanad, juba kasutatud ventiilid on tihti sedavõrd läbi põlenud, et nende edaspidine kasutamine pole enam lubatav. On ka täiesti võimalik, et pärast 20 000 km on ventiilid rikutud ja need tuleb asendada uutega. Rikke põhjus seisab enamasti selles, et ventiilid on valesti reguleeritud.

Õige talitusviis on ka selline, kui silindripea mahavõtmi-sel pannakse uus tihendus, kuigi vana näib väliselt päris hea olevat. Tarvitades uut tihendust on alati kindlustatud, et nõutavad kohad on pärast korrastamist tõesti tihendatud.

Kasutades vanu tihendusi võib juhtuda mitmesuguseid ebaseeldivaid rikkeid või jälle klappide kaas-laseb kõvenenud tihenduse tõttu õli läbi. Sellepärast ei ole soovitatav kasutada, kas või kulude kokkuhoiu mõttes, vana tihendust, hiljem toob selline kokkuhoid kindlasti uue remondi näol uusi kulusid.

SPORT

Hipodroomi võistlus tähesõidu meeskonna toetamiseks

VÕIDUKA Olümpia tähesõidu eel korraldas Eesti Mootorspordiklubi 19. juulil s. a. teise Hipodroomi võidusõidu tähesõidu meeskonna toetamiseks.

Eestlaste kõrval võistlesid siin rootslane Sten Edlund ja 5 soomlast: R. Lampinen, S. Somerkorpi, O. Kyrö, V. Bergström, L. Romppanen.

Kuna sõidutee oli palju halvem, kui 1. juunil s. a. sama klubi poolt korraldatud võistluse ajal, siis kõik sõitjad saavutasid ka halvemaid tagajärgi. Soomlane Lampinen näitas sel võistlusel küll kõige paremat aega, kuid kõik tema võidud tulevad täiel määral kirja panna masina paremusele ja võimsusele. Olnuks Veldemanni käsutada niisamasuguse võimsusega masin kui tema võitjal Lampinenil, siis vaevalt viimane oleks saavutanud esikohti. Lampineni pidi peagu lööma rootslane Edlund, kuid sellest tõmbas kriipsu läbi viimase masina kaotusttoov rike, nii et ta oli sunnitud sõidu katkestama.

B-klassis soomlasile Somerkorpile ja Romppaneni päris parajaks konkurendiks osutunud V. Hennok ei saavutanud kahjuks oma sihti samuti masinarikke tõttu.

Kui senioridena C- ja B-klassis näitasid paremaid aegu soomlased, siis A-klassis Juku Tomson eestlasena oli palju tagajärjekam ja jättis kaugelt maha soomlase G. Lönnforsi.

Junioridest olid paremad J. Suidt, K. Rinaldo ja A. Kinof oma 174 cem *Triumph'il*.

Tehnilised tagajärjed

10-ringiline võistlus

A-klass junioridele:

1. J. Suidt (*Rudge*) 9.10,0 = 72,36 km/t. 2. V. Kärk (*Rudge*) 9.24,4 = 70,51. 3. V. Aero (*Rudge*) 10.06 = 66,4. 4. A. Kinof (*Triumph 174 cem*) 9.41,0 = 68,50 km/t.

A-klass senioridele:

1. J. Tomson (*Rudge*) 7.50,3 = 84,62 km/t. 2. G. Lönnfors (*D. K. W.*) 8.37,3 = 76,93 km/t.

B-klass junioridele:

1. K. Rinaldo (*Victoria*) 9.04,4 = 73,10 km/t. 2. B. Mamers (*NSU*) 9.04,5 = 73,09 km/t. E. Hausenberg (*Husqvarna*) katkestas masinarikke tõttu.

B-klass senioridele:

1. S. Somerkorpi (*Norton*) 7.43,0 = 85,95 km/t. 2. L. Romppanen (*Norton*) 7.29,5 = 88,53 km/t. V. Hennok (*R.-Enfield*) ja V. Bergström (*NSU*) katkestasid sõidu masinarikke tõttu.

C-klass senioridele:

1. R. Lampinen (*Norton*) 6.29,85 = 102,08 km/t. O. Kyrö (*Japan*) ja S. Edlund (*Husqvarna*) katkestasid masinarikke tõttu. 2. O. Veldemann (*NSU*) 6.42,9 = 98,77 km/t.

5-ringiline võistlus

A-klass junioridele:

1. J. Suidt 4.25,8 = 74,86 km/t. 2. V. Kärk 4.50,3 = 68,54 km/t. 3. V. Aero 4.58,1 = 66,75 km/t. 4. A. Kinof 4.57,4 = 66,91 km/t.

A-klass senioridele:

1. J. Tomson 3.59,6 = 83,05 km/t. 2. G. Lönnfors 4.12,2 = 78,90 km/t.

B-klass junioridele:

1. K. Rinaldo 4.29,6 = 73,81 km/t. 2. B. Mamers 4.32,0 = 73,15 km/t. E. Hausenberg katkestas jälle masinarikke tõttu.

B-klass senioridele:

1. S. Somerkorpi 3.46,4 = 87,89 km/t. 2. V. Bergström 3.47,4 = 87,48 km/t. 3. L. Romppanen 3.43,3 = 89,07 km/t. V. Hennok ei startinud masinarikke tõttu.

C-klass senioridele:

1. R. Lampinen 3.15,4 = 101,83 km/t. 2. O. Kyrö 3.48,4 = 87,12 km/t. S. Edlund ei startinud masinarikke tõttu. 3. O. Veldemann 3.21,9 = 98,55 km/t.

Väljaspool võistlust sõitis 5 ringi S. Edlund R. Lampinen'i masinal (*Norton*) saavutades aja 3.19,4 = 99,79 km/t.

Takistussõidus tulid kohale:

1. R. Maalberg ajaga 5.20. 2. Voitra — 6.03. 3. A. Kinof — 6.11.

Aeglussõidus tuli kohale O. Veldemann, teised katkestasid.

Kui üks mees võidab maastikusõidu

ESTI Motoklubi Viljandi osakond korraldas püüa-päeval, 6. sept. auto- ja mootorrataste võistlused maastiku-, takistus- ja aeglussõidus. Kuna mootorspordi võistlus on harukordseid nähteid Viljandis, siis võistlusi jälgis õige rohkearvuline pealtvaatajate hulk.

Maastikusõidus tuli katta 132 km teekonnaga Mudiste—Suure-Jaani—Vastemõisa ja sealt tagasi Viljandi. Teises osas tuli läbistada Vaibla—Kolga-Jaani ja Roo ning tagasi Viljandi. Maastikusõidus võitis senioride grupis osa ainukese sõitjana Ed. Johanson, kes loomulikult tuli siis ka esikohale. Korraldajate poolt oli kuulutatud välja, et võistlevad ka niisugused suurused nagu Veldemann ja Hennok, kuid seda oli nähtavasti tehtud omapead ja seepärast viimased puudusidki.

Ed. Johanson kattis ülaltähendatud maa 1 tunni 40 min. 32,6 sekundiga = 78,8 km/t. Junioride grupis oli viis osavõtjat. Võitjaks tulid: 1) Elmar Sauga 1.49.27,1; 2) G. Pusta 2.05.8,5 ja 3) Steinberg — 2.13.11. Takistussõidu võitis viljandlane Ernst Kirikal ja aeglussõidu Grünberg.

Maastikusõidu üldvõitjaks tuli seega Ed. Johanson, kes omandas Viljandi linnavalitsuse rändauhinna ja 30 kr. rahalist autasu. Junioride grupi üldvõitja E. Sauga omandas Viljandi Motoklubi rändauhinna — karika — ja 20 kr. rahalist autasu.

Viimane Hipodroomi võistlus. Rootsi „parim“ polnudki parim

KÄESOLEVA aasta viimase Hipodroomi võidusõidu korraldas Eesti Moto Klubi 16. augustil s. a. Kuigi sel võidusõidul ei saavutatud kaugeltki neid tagajärgi, mis esimesel Hipodroomi sõidul käesoleva mootorspordi hooaja algul, ometi oli see võidusõit huvitav sellepolest, et peale Eesti parimate võistlesid seal soomlased R. Lampinen, L. Romppanen, S. Somerkorpi ja võistluse korraldajate poolt „Rootsi parimaks“ reklaamitud Thorsten Gustafsson. Ka pandi sel võistlusel suurt lootust eestlasele Eedi Johansonile.

Võistlus oli samuti nagu eelmisedki Hipodroomi sõidud 10- ja 5-ringiline. Võistluse huvitavamaks



Grupp võistlejaid Hipodroomi võistlusel. Vasakult paremale: Juku Tomson, V. Hennok, L. Romppanen, R. Lampinen, O. Veldemann, Ed. Johanson, E. Tomson ja S. Somerkorpi. Vasakul nurgas: üldvõitja Thorsten Gustafsson

Foto A. Kalm

oli, et „Rootsi parimaks“ nimetatud Gustafsson ei täitnud kaugeltki temale kuulutatud lootusi. Nii 10-kui ka 5-ringilises võistluses C-klassis osutasid rootslasele tugevat konkurentsi soomlane R. Lampinen ja meie Veldemann.

Kuigi Gustafsson tuli esikohale ja seega võistluse üldvõitjaks, ei saa seda saavutust kirjutada siiski tema sõidu paremusele, vaid see oli möödapääsmatu R. Lampineni kukkumise tõttu viimasel ringil enne finišit. Paremusvahekorda selgitas veel enam 5-ringiline sõit, kus R. Lampinen lõi õige märgatava ajavahega „kuulsat“ rootslast. Viimaks nimetatud sõidus võinuks peagu juhtuda, et meie Veldemanni oleks jätnud selja taha Gustafssoni, oli ju nende ajavahe palju vähem kui esimese koha saavutanud R. Lampineni ja Gustafssoni oma.

Eelpool nimetatud kolme sõitja kõrval jäi täiesti varju sel hooajal esmakordselt startinud Eedi Johanson. Viimane näib olevat õige tunduvalt tagasi läinud oma saavutustes, võrreldes eelmiste aastate sõitudega.

C-klassi kõrval pakkus huvi ka B-klassi sõit, kus V. Hennok oli õige tugevaks konkurendiks soomlasele L. Romppaneni. Viimane pääses õige lühikese ajavahega küll esikohale, kuid Hennoki sõitu võis nii sõidu stiililt ja ka kurvivõtetele pidada märksa paremaks.

A-klassis selgus, et senior Juku Tomson oli kättesaamata võistlevale soomlasele Lönforsile. Junioridest näitasid paremaid tagajärgi R. Triik, E. Rosenfeldt ja J. Suidt. Handicapi (5 ringi) võitis J. Suidt.

Võistluste lõpul toimus veel teatesõit (5 x 1 ring) Eesti Motoklubi ja Eesti Mootorspordiklubi meeskondade vahel. Võitjaks osutus siin Eesti Motoklubi meeskond, misjuures muidu kaalukamale EMSK meeskonnale oli „kirstunaelaks“ E. Hausenberg, kes võistles ka eelmistes ringisõitudes, kuid katkestas sõidud masinarikke tõttu. E. Hausenbergil on küllalt tublit mootorsportlase indu, kuid sellest ei näi piisavat.

Tehnilised tulemused:

10-ringiline võistlus

C-klass senioridele: 1) T. Gustafsson (*Husquarna*) 6.38,9 = 99,91 km/t; 2) R. Lampinen (*Norton*) 99,38 km/t; 3) O. Veldemann.

B-klass senioridele: 1) L. Romppanen (*Norton*) 7.19,5 = 89,56 km/t; 2) Hennok (*Royal Enfield*)



Eesti Moto Klubi meeskond, kes lõi Eesti Mootorspordi Klubi. Vasakult paremale: E. Tomson, Ed. Johanson, R. Triik, E. Rosenfeldt ja A. Elvelt

7.22,85 = 89,19 km/t; 3) S. Somerkorpi (*Norton*) 7.31,5 = 88,16 km/t; 4) Ed. Johanson (*Triumph*) 7.36,0 = 87,27 km/t.

A-klass senioridele: 1) J. Tomson (*Rudge*) = 88,29 km/t.

C-klass junioridele: 1) R. Triik (*AJS*) 8.60,9 = 82,1 km/t; 2) E. Sauga (*Rudge*) katkestas.

B-klass jun.: 1) E. Rosenfeldt (*Velocette*) 84,44 km/t; 2) A. Elvelt (*Velocette*) 78,13 km/t.

A-klass jun.: 1) J. Suidt (*Rudge*) 77,38 km/t.

Eriklassis A. Kinof (*Triumph*) 65,94 km/t.

Handicapi võitis J. Suidt. Teatejooksu võitis Eesti Moto Klubi meeskond koosseisus: E. Tomson, E. Johanson, E. Rosenfeldt, R. Triik ja A. Elvelt.

Välismaalt

Monte Carlo tähesõit peetakse ka 1937. a.

TEATAVASTI 1937. a. pidi jääma ära järjekordne Monte Carlo tähesõit autodele. Monako rahvusvaheline spordi klubi tähesõidu korraldajana teatab aga nüüd, et tulevaastane Monte Carlo tähesõit peetakse siiski.

Võiduvõimaluste tasakaalustamiseks on tunduvalt muudetud 1937. a. tähesõidu spordimäärustikku. Nüüdsest peale evivad stardikohad, nagu Ateena, Bukarest, Palermo, Stavanger, Tallinn ja Umea võrdse punktide arvu. Ühtlasi on kõvendatud eeskirju võidusõidust osavõtjate autode suhtes, kuna kõik autod peavad eeskätt vastama rahvusvahelisele spordimäärustikule ja autoseeria mudelitele.

Keskmiseks tunni kiiruseks jääb endiselt 40 km, välja arvatud neli viimast etappi, mis moodustavad kokku 1000 km ja kus tuleb sõita 50 km tunni kiirusega. Edasi on veel ette nähtud 2 lõppvõistlust. Esiteks etapp Avignon—Monte Carlo on jaotatud 3 ossa, kus kontrollitakse autosid. Teiseks on pidurite proovimine.

Tähesõit toimub kindlasti jaanuari lõpul ja nimelt nii, et kõik sõitjad jõuaksid kohale 30. jaanuaril.

38 miljonit auhindadeks!

TEATAVASTI avatakse 12. oktoobril s. a. Am. Ühendriikides New Yorgi lähedal uus nn. Roosevelt'i võidusõidurada. Avamine toimub suure pidulikkusega ja rahvusvahelise võidusõiduga autodele. Et sellele võidusõidule ligi tõmmata osavõtjaid ka Euroopast on korraldajate poolt välja pandud otse kolossaalsed auhinnad koguväärtuses 100 000 dollarit, umbes 380 000 Ekr.

Euroopa masinate osavõtuks on ühtlasi, vastavalt Euroopa nõuetele, kohandatud teatavaid tehnilisi nõudeid ja sõidu tingimusi.

Olümpia mootorrattaste tähesõit 1936

JUULIKUUS korraldatud Olümpia 1936. a. tähesõidu mootorrattastele võitis teatavasti Eesti meeskond. All tabelis on toodud: osavõtjad riigid, finiši saabunute arv ja võidupunktid. Nagu näeme, on Eesti teistest kaugel ees:

| Riigid | Finiši saabunud | Punkte |
|---------------------|-----------------|----------|
| 1. Eesti | 14. | 15.727,6 |
| 2. Luksemburg | 10. | 2.610,2 |
| 3. Läti | 2 | 528,9 |
| 4. Poola | 15. | 964,80 |
| 5. Hollandi | 42. | 947,96 |
| 6. Šveits | 3. | 102,81 |
| 7. Itaalia | 3. | 32,10 |
| 8. Austria | 2. | 26,12 |
| 9. Inglismaa | 1. | 24,904 |
| 10. Tšehhoslovakkia | 1. | 7,308. |

Uus maailmarekord

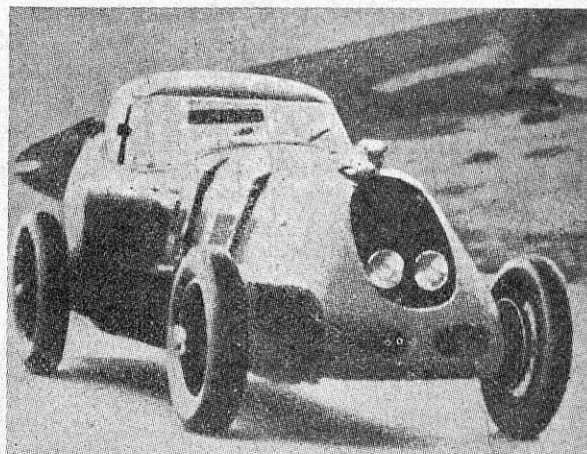
Inglise tuntud rekordide kihutaja kapt. E. G. Eyston püstitas hiljuti Soolajärvel Utha's (USA) oma „Speed of the Wind“ sõidukil uue maailma tunni rekordi — 261,517 km/t. Senine rekord oli püstitatud samal masinal ja oli 256,368 km/t.

Arturo Mercanti abessiinlaste ohvriks!

Arturo Mercanti, Itaalia Kuningliku Autoklubi spordijuht, mõrvati hiljuti Abessiinias ühel pärismaalaste kallaletungil.

Aafrika sammub Euroopa jälgedes

Hiljuti asutati Lõuna-Aafrikas uus selts, kapitalidega 30 000 naela, mis hakkab Kaplinna läheduses ehitama suuremat võidusõidu rada. Sel võistlusrajal kavatakse pidada iga-aastast L.-Aafrika Grand Prix võidusõite.



Inglise võidusõitja E. G. Eystoni võidusõiduauto

Mootorrattad firmade järgi

(1. apr. 1936.)

| | Korviga | Korvita | Kokku |
|---------------------------|------------|------------|-------------|
| A. J. S. | 10 | 68 | 78 |
| Ardie | 1 | 8 | 9 |
| Ariel | 4 | 5 | 9 |
| B. S. A. | 9 | 48 | 57 |
| Calthorpe | 2 | 9 | 11 |
| D. K. W. | 9 | 141 | 150 |
| Douglas | 1 | 14 | 15 |
| Exelsior | — | 14 | 14 |
| Federation | — | 12 | 12 |
| F. N. | 7 | 118 | 125 |
| Harley-Davidson | 106 | 47 | 153 |
| Husqvarna | 4 | 10 | 14 |
| Indian | 53 | 62 | 115 |
| James | — | 19 | 19 |
| J. A. P. | 1 | 7 | 8 |
| Matchless | 3 | 3 | 6 |
| New-Imperial | — | 29 | 29 |
| New-Hudson | — | 11 | 11 |
| Norton | — | 7 | 7 |
| N. S. U. | — | 102 | 102 |
| Raleigh | — | 15 | 15 |
| Royal-Enfield | 3 | 46 | 49 |
| Rudge | 1 | 61 | 62 |
| Sunbeam | 5 | 5 | 10 |
| Triumph | 1 | 19 | 20 |
| T. W. N. | — | 11 | 11 |
| Velocette | — | 19 | 19 |
| Wanderer | 1 | 16 | 17 |
| Zündapp | — | 17 | 17 |
| Mitmesugused, alla 5. | 10 | 37 | 47 |
| Kokku | 231 | 980 | 2211 |

PÄRITOLU järgi mootorrattaid on meil samuti, kui autosid kõige enam Am. Ühendriikidest, siis Inglismaalt, Saksast ja Belgiast. Kõige enam mootorrattaid on Am. Ühendriikide firmadelt: Harley-Davidson ja Indian, Saksa firmadelt: N. S. U. ja D. K. W. Belgia firmalt: Rudge, B. S. A., A. J. S. ja Royal-Enfield.

Küljkorviga mootorrattaid on kokku 231, sellest arvust on 106 Harley-Davidsoni, s. o. ligemale 50%. Teisel kohal on Indianid. Korvita tsikleid on arvult kõige enam DKW-sid — 141, siis FN — 118, NSU — 102, Rudge — 61 jne.

LIIKLEMISMÄÄRUSTIK

HAKKAS MAKSMAS

DEKREEDI korras pandi maksmas uus üleriiklik liiklemismäärustik, mis ühtlustab igasugused liiklemise kohta käivad seadused, määrused ja korraldused kogu riigis. Määrustiku väljatöötamine on kestnud Teedeministeeriumis pikemat aega. Määrustiku koostamisel on võetud arvesse meie oma kogemusi ja ka välismaa eeskujusid. Erilist tähelepanu on pööratud liiklemisõnnetuste vältimisele.

Seni andis keskasutus välja liiklemismääri ainult maanteedele, kuna kohalikud liiklemismäärused pandi maksmas omavalitsuste poolt. Uus määrustik ühtlustab kõik need mitmesuguse sisuga määrustikud.

Allpool avaldame mootorliikluse osasse puutuvad määrustikud.

Üldeeskirjad

§ 1. Liiklemise korraldamine ja liiklemine avalikel teel, tänavail ja platsidel toimub käesolevate määruste eeskirjade kohaselt.

Käesolevate määruste alla kuulub igasuguste liiklusvahendite kui ka jalakäijate, ratsanikkude ja loomade liiklemine.

Nende määruste alla ei kuulu teede ehituse- ja korrashoiuasinate nende töötamisel teedel, tänavail või platsidel.

Liiklemiskohad

§ 2. Ajutistel maavalitsustel ning linna- ja aleviomavalitsustel on õigus oma administratiiv-piirides Teedeministeeriumi Maanteede Valitsuse nõusolekul panna liiklemise alal maksmas kitsendusi.

§ 3. Alatised liikluskitsendused pannakse maksmas kohaliste sundmäärustega.

Liikluskitsendused tähistatakse tarbe korral koha peal vastavate liikluskirjeldustega ning vajaduse korral sellekohaste pealkirjadega. Kitsendused liiklusvahendite raskuse kohta tähistatakse igal juhul vastavate liikluskirjeldustega.

§ 4. Üksikuil juhtudel, nagu laulupidudel, lennupäevadel, võidusõitudeel ja muudel sääraseil rahvakogumispäevadel võib kohalik politsei prefekt liikluse korraldamiseks maksmas panna ajutiselt kitsendusi.

§ 5. Tekib tarvidus liikuda teedel liiklusvahenditega, mis ei vasta käesolevate määruste eeskirjadele, samuti kui on tarvidus vedada esemeid, millede suurus või raskus ületab veoabinõude või liiklemiskohade suhtes ettenähtud piirid või mille vedu võib takistada liikumist või sõiduteed eriliselt lõhkuda, siis tuleb selleks nõutada eriluba vastavalt omavalitsuselt, kes loa andmisel määrab kindlaks liikumise korra.

Vajaduse korral jõuvankrite koormamiseks lubatud kandejõust rohkemal määral annab loa Maanteede Valitsus Jõuvankrite seaduse § 10. alusel.

§ 6. On liiklusvahendite poolt tähelepanemata jäetud teedel ülesseatud keelumärgid ja liiklemisohiatusmärgid ning sõidetud kas lubatust suurema või raskema koormaga, mille tagajärjel on rikutud teid või nende päraldiseid, siis *vastutavad süüdlased tekitatud kahjude eest.*

§ 9. On keelatud teedel ja tänavail liikuda kõrvuti kahel või enamal liiklusvahendil, välja arvatud möödumisel.

§ 10. Jalakäijad kasutavad liiklemiseks *parempoolses* liiklemise suunas olevaid teepeenraid ja parempoolseid sõiduteeääri või sõidutee ääres olevaid jalgteid ja kõnniteid.

Sõiduteid võivad jalakäijad kasutada ainult tõsise vajaduse korral, kui neile liiklemiseks määratud teedel on liiklemine läbipääsmatu.

Sõiduteid võivad jalakäijad kasutada ka liiklemisel rivikorras, rongkäikudes ja matuserongides.

Kuid siis ei tohi nad takistada ega segada veovahendite liiklemist,

vaid peavad viimaseile andma eesõiguse läbipääsuks.

§ 12. Avalikkude liiklemiskohade (teed, tänavad, kõnniteed jt.) ja nende päraldise ääres on keelatud kirjatada loomi vabalt või kõie otsas ning kammitsas sääraselt, et loomad ulatuvad teele või tema päraldisele.

Liiklusvahendid

§ 13. Avalikkudel sõiduteedel, tänavatel ja platsidel liikuvate liiklusvahendite väline gabariit (piirjoonestik) ei tohi ületada laius 2,50 m ja kõrgust 3,75 m, kusjuures see laiuse nõue ei käi rööbasõidukite kohta. Liiklusvahendite rehvi pinnasurve iga sentimeetri rehvi laiusele ei või olla enam kui 120 kg kummirehvil.

§ 14. Liiklusvahendid peavad olema kergelt ja kindlalt juhitudavad ja pidurdatavad.

On keelatud asetada ja paigutada liiklusvahenditele koormaid nõnda, et sõidutee pind või sõidutee selle läbi saaksid vigastada (esemete järelelohistamine ja liiklemise takistamine).

§ 15. Veetavad esemed, mis võivad sõidu ajal koormalt maha langeda, tuleb siduda kinni omavahel või liiklusvahendi külge. Linnades peavad *veetavad esemed*, mis veojuures müra tekitavad (raudlatid jne.) nõnda seotud olema, et müra oleks summutatud.

Koosneb veokoorem pikkadest esemetest, mis ulatuvad rohkem kui 3 m üle liiklusvahendi tagumise ääre, siis tuleb nende esemete kaugemale ulatuvad otsad veolinnade ja alevite piires *tähistada* päeval silmatorkava tähisega, pimedal ajal ja udus aga valguspunktiga.

§ 16. Jõuvankrid, jalgrättad, rööbasõidukid ja sõiduvõimehe vankrid peavad olema varustatud *valgustusseadisega*.

Mootorratta küljkorv, kui ta asub pahemal pool, peab omama ühe valgustuspunkti. Jalgratadel

peab olema tagumine punane refleksklaas.

§ 17. Linnadest ja alevitest ning alevikkudest läbi sõites peavad plahvatusmootori juures ärapõlenud gaasid väljuma vaikselt läbi summutaja.

§ 18. Järelvankreid võib jõuvankri taha võtta ainult ühe. Enam kui ühe järelvankri kaasavõtmisel on nõutav registreeriva asutise luba. Järelvankrid peavad olema nõnda kinnitatud, et nad liiguksid võimalikult vedava jõuvankri jälgedes.

Juhid

§ 20. Keelatud on juhtimine isikuil, kes oma aastate, samuti kehalise või vaimlise seisukorra tõttu ei saa juhi ülesandeid täita või kes juhtida ei oska. Mootorliiklusvahendite juhtide kohta on maksvad erieeskirjad. Lastel alla 10 a. on jalgratta juhtimine lubatud ainult erilistel jalgrattasõiduteedel.

§ 22. Juhtidel on keelatud juhtimise ajal:

- 1) magamine;
- 2) alkoholi tarvitamine ning ebakaines olekus olemine;
- 3) vabastada käsi juhtimisseadistelt;
- 4) autobuste ja üürijõuvankrite juhtidel suitsetada.

Samuti on kõigil juhtidel keelatud suitsetamine lahtise vedela kütteaine käsitlemisel.

Loomakarjade juhid on kohustatud hoolitsema selle eest, et karja liiklus sõiduteel ei oleks takistuseks üldliiklemisele ning et läbisõit oleks igal juhul võimaldatud.

§ 23. Jõuvankrit ei või juhtida isikud, kelle eraldamisvõime või tahtejõud on tunduvalt vähenenud väsimuse tõttu või alkoholsete jookide ja teiste uimastavate vahendite mõjul. Juhid, kellel on alkoholi lõhn juures, ei või teenistuses olla ega jõuvankrit juhtida liiniveol, veoautoga inimeste veol ega üürisõiduautode juhtimisel.

Liiklemiskiirus

§ 24. Liiklemiskiirus peab valitud olema nõnda, et vastavalt sõiduteele, liiklemisoludele, liiklusvahendi ja tema osade seisukorrale ei tekiks hädaohtu liikujale enesele, teistele liiklusest osavõtjatele ega ümbruskonnale.

Linnades, alevites, alevikkudes ja tihedalt asustatud asulates on liiklemiskiirus piiratud:

- 1) jõuvankritel õhukummidega ja rööbassõidukeil 40 km tunnis;

2) hobuliiklusvahenditel ja ratsanikel 10 km tunnis;

3) jõuvankreil järelvankritega ja kõigil teistel sõidukeil, veorüstadel ja masinail 15 „ „

Maal, manteeudel on liiklemiskiirus piiratud:

- 1) autobustel 60 km tunnis;
- 2) veoautodel 50 „ „

Üksikuil juhtudel võib autobuse maaliinil autobustega ülaltoodud kiirusnormist kiiremini sõita Maanteede Valitsuse loal.

Linna-, alevi- ja maavalitsustel on õigus oma administratiivpiirides maksma panna vähemaid kiirusnorme.

Linnades, alevites ja alevikkudes, sõites mööda porist sõiduteed või tänavat, peavad liiklusvahendi juhid valima sõidukiirust nõnda, et nende liiklusvahend kõnniteel käijaid poriga üle ei pritsiks.

§ 25. Sõiduteed, millel on maksvad § 24 tähendatud normidest vähemad kiirusnormid, tuleb tähistada vastavate märkidega. Linnades tulevad peale seda tähistada suunduvad teed neile sõiduteedele, millel maksvad vähendatud kiirusnormid.

§ 26. Paragrahvis 24 tähendatud piiratud kiirusnormid ei ole kohalikud eesõigustatud — tuletõrje, haigeteveo-, liiklemisjärelevalve-, piirivalve- ja politsei-liiklusvahenditele ning kaitseväge ja Kaitseministeeriumi päralt olevaile jõuvankreile.

§ 27. Liiklemise kiirusnormid ei ole maksvad võidusõitude puhul avalikel teil ja tänavail. Loa võidusõitudeks annab linnades kohalik politseiprefekt, mujal Maanteede Valitsus. Loal tähendatakse võidusõitudeks lubatud sõiduteed.

§ 28. Liikumiskiirust tuleb vastavalt vähendada kohtades, kus on paigutatud vastavad liiklusmärgid, varjatud sõidutee osade eel, elava liiklemise puhul sõiduteedel ja tänavail, loomakarjadest möödumisel, raudtee ülesõidukohtadel, järskudel kõverikel ja käänakuil, libedal sõiduteel, öösi ja udusel ajal ning sisse- ja väljasõidul õue ja värvaisse ning teistes kohtades, kus seda nõuab liiklemise hädaohutus.

Üldkorraldusi liikluse alal

§ 29. Teedel ja tänavail tuleb liikuda liiklusuunas parempoolsel teosal. Eriti liiklusvahendit hoida parempoolsel sõidutee osal varjatud osade ja ristteede ja tänavate suubumise eel.

Liiklusvahendid peavad liiklema paremal pool sõidutee osal nii, et nad ei takistaks möödasõitu.

§ 30. Liiklusvahendid võivad üksteise taga liikuda ainult säärases vahekauguses, et oleks võimalik neid tarbe korral aegsasti pidurdada.

Teede ja tänavate ristumiskohdadele paigutatud liiklemisjuhtimispostidest möödutakse nõnda, et need jääksid vasakule küljele.

§ 31. Rist- ja haruteedel on üldiselt läbisõidu eesõigus paremalt poolt tuleval liiklusvahendil, kui teed ei ole liigitatud või kui need on üheliigilised. On aga teed liigitatud, siis on rist- ja haruteedel kõrgema liigi teed kaudu liikujal liiklusvahendil eesõigus läbisõiduks.

Liiklemise eesõiguse suhtes üheväärsetel teedel on teel otsesuunas liikleval liiklemisvahendil läbisõidu eesõigus kõrvalteelt sissepöörduva liiklemisvahendi suhtes.

Kõrvalteeks loetakse niisugune põiktee, mis lõpeb teise teesse suubumisel.

Rööbassõidukitel ning eesõigustatud liiklusvahenditel (§ 26) on igalt poolt läbisõidu eesõigus. Üheliigilisel kolmeharulisel teel on ottesõitjal läbisõidu eesõigus.

§ 32. Käänakuil teisele teele suundumisel tuleb paremale poole pöördumisel sõita väikeses ja vasakule poole pöördumisel suures haares. Enne ärapöördumist tuleb kiirust aegsasti vähendada, sõidusuunda näidata ja maal varjatud pöörangu või risttee eel anda signaali.

Käänakuil teisele sõiduteele suundumisel kui ka üle sõidutee vastasuunas sõidul liiklusvahendi seismajätmiseks tee vasakpoolsele äärele tuleb liiklusvahendite juhtidel aegsasti näidata suunda ja sõita ettevaatlikult, ühtlasi vähendades vastavat sõidukiirust.

§ 33. Pimedal ajal ning tiheda uduse ilmaga on rööbassõidukitel, jõuvankreil, jalgrattail ja vori-meestel kohuslik tarvitada süüdatud laternaid.

Pimedaks ajaks loetakse aeg 1. aprillist — 1. septembrini üks tund peale päikese loojenemist kuni üks tund enne päikese tõusu ja 1. septembrist — 1. aprillini pool tundi peale päikese loojenemist kuni pool tundi enne päikese tõusu.

§ 34. Pooltulesid tuleb tarvitada pimedal ajal ja tiheda uduse ilmaga peale § 53 ettenähtud juhtudel veel alljärgnevat olukordadel:

1) sõites hästivalgustatud teedel ja tänavail;

2) peatudes raudtee ülesõidukohade eel ja

3) võttes reisijaid või kaupa peale ning reisijaid maha lastes ning kaupa maha laadides.

P. p. 2 ja 3 ettenähtud juhtudel võib pooltulede asemel kasutada ka § 68 p. 4 ettenähtud valgustust.

§ 35. Liiklusvahendid, mis on võimelised liikuma kiiremalt kui 15 km/tunnis, peavad olema varustatud helilise signaalseadisega.

Signaal peab olema lühivälkeline. Keelatud on tarvitada tuletõrje signaalidega sarnanevaid signaale.

§ 36. Signaale võib tarvitada linnas ainult hädavajalikul korral, kui teisiti ei saa vältida õnnetust või liikluskahjust.

Signaale tarvitatakse alevikkuudes ja maal, eriti elamute läheduses, teistest liiklusvahenditest möödasõidul ja seal, kus eesolev sõidutee ei ole selgesti nähtav, ning igal juhul, mil seda nõuab liiklemine.

Pimedal ajal ja tiheda uduse ilmaga võib hellisi signaale asendada ka optiliste märguannetega.

§ 38. Suunanäitamine toimub sõidu- ja veoautode ning autobuste juures suunanäitajaga. Teiste liiklusvahendite juures (välja arvatud rööbassõidukid) liiklusvahendi juhi pöörangu sihis küllaldaselt väljasirutatud käega.

Erijuhtudel suunanäitaja rikkemisel võivad käega suunda näidata ka autojuhid.

Samuti tuleb näidata suunda, kui sõiduk tahab tee ühelt poolelt siirduda teisele poolele.

§ 39. Jalakäijad on kohustatud minema üle tee kõige lühemat teed (ristsuunaliselt) või elavates liikluskohtades eriti seks ettenähtud radasid mööda. Jalakäijad ei tohi takistada liiklemist ega ristteedel minna üle tänava diagonaalselt. Jalakäijad on kohustatud liiklusvahenditele andma liiklemiseesõiguse.

Liigub jalakäija sõiduteed mööda ning on sealjuures jõudnud vähemalt ¼ sõidutee laiuseni, peavad liiklusvahendid jalakäijast mööduma selja tagant.

§ 41. Pimedate, jalutute ja lastevankritega üle tee minekul peavad kõik liiklusest osavõtjad andma neile läbipääsuks eesõiguse.

§ 42. Ühesuunalise liiklemisega tänavail ei ole lubatud liikuda tagurpidi vastu lubatud suunda.

Linnades elava liiklemise ajal on

keelatud liiklusvahendite ümberpööramine.

§ 43. On keelatud sõidujalgrattade paigutada liiklusvahendi säärasele osadele, mis pole määratud mitte sõitjatele, nagu astmelaudadele, porilaudadele jne. Mootorrattail ja jalgrattail võib sõita ainult niipalju isikuid, kuipalju neis on istekohti.

Üürisõiduautodele on keelatud rohkem sõitjaid peale võtta, kui näeb ette auto registreerimistunnistus, juure arvatud üks sõitja. Juhi kõrval istmel ei või üürisõiduautodel aset võtta rohkem kui üks sõitja.

§ 44. Enne raudtee ülesõidukohta tuleb jälgida:

1) kas ülesõit on valvega või valveta;

2) kas ei ligine raudteel valveta ülesõidul mõni rööbassõiduk;

3) kas ei anta mingisugust helilist või optilist hoiatussignaali liginevalt rööbassõidukilt. Hädajuhtumisel võib liiklemist jätkata.

§ 45. Kui liiklusvahend on põhjustanud otseselt või kaudselt mingi õnnetuse, siis on juht kohustatud peatuma, olukorra selgitama ning abistama kahjustaanut. Tarbe korral peab juht andma esimest abi ja raskema juhtudel vigasaanud isiku transporteerima arstiabiandmiskohta, või kui see tal ei ole võimalik oma liiklusvahendiga, siis abistama, et transport teostataks mõnel muul viisil. Igal juhul peab juht kahjusaja teatama oma nime ja elukoha ning sündinud õnnetusest esimesel võimalusel informeerima politseid.

§ 46. Kui on ilmselt näha, et hobune kardab jõuvankrit või mootorsõidukit, peavad viimased liikumist aeglustama, tarbe korral liikumise hoopis katkestama ning mootori tegevuse seisma panema. Omalt poolt on hobuse või hobuliiklusvahendi juht kohustatud tarvitusele võtma kõik abinõud hobuse vaos hoidmiseks ja rahustamiseks. Kui hobuse või hobuliiklusvahendi juht ei ole suuteline hobust taltsutama, peab mootorliiklusvahendi juht teda selles abistama.

§ 48. Sõiduteedel jalg- ja mootor-ratastel on keelatud sõita ilma tüüriseadeldisest kinni hoidmata, ära võtta jalgu pedaalidelt kui ka muu akrobaatika tegemine.

Möödumine vastutulijast

§ 49. Vastassuunas tulevast liiklejast tuleb mööduda paremalt poolt. Rööbassõidukist tuleb mööduda

pahemalt poolt siis, kui rööbastee asub tänava parempoolsel äärel.

§ 50. Rööbassõidukid, jõuvankrid ja jalgrattad annavad signaali lähenemisel ainult siis, kui vastutulija nende lähenemist ei märka või liigub tee vales poolel.

§ 51. Kitsail, libedail või muidu hädajuhtumisel sõidutee osadel on vastusõitvaid liiklusvahendeid eesõigus vabamaks möödapääsuks järgmises järjekorras:

1) eesõigustatud jõuvankrid, 2) rööbassõidukid, 3) rasked masinad (traktorid, isesõitjad jms.), 4) autobused, 5) koormaga veoautod, 6) veoautod, 7) sõiduaudod, 8) koormaga hobuliiklusvahendid, 9) mootorrattad, 10) koormata hobuliiklusvahendid, 11) kõik teised liiklusest osavõtjad.

Ühesugusesse mõnda eelmises loikes tähendatud liiki kuuluvate liiklejate vastutuleku puhul omavad vabama läbisõidu eesõiguse suuremad ja raskema koormaga liiklusvahendid.

§ 52. Kui teosa osutub sedavõrd kitsaks, et möödumine teineteisele vastutuleval liiklusvahendil osutub võimatuks või ilmselt hädajuhtumiseks, peab üks vastusõitjatest taganema kohani, kus möödumine võimalik. Edasisõiduks on siin eesõigus järgmises järjekorras:

1) rööbassõidukid, 2) rasked masinad, 3) koormaga hobuliiklusvahendid, 4) koormata hobuliiklusvahendid, 5) eesõigustatud jõuvankrid, 6) autobused, 7) koormaga veoautod, 8) veoautod, 9) sõiduaudod, 10) mootorrattad, 11) kõik teised liiklusest osavõtjad.

Ühesugusesse liiki kuuluvate liiklejate teineteisele vastutuleku puhul kitsal teel taganeb see möödapääsukohani, kellel on kergem tagasisõidu võimalus.

§ 53. Jõuvankrid pimedal ajal heledalt valgustatavate laternatega (täistuled) või helgiheitjatega on kohustatud vastutulevate mootorsõidukite lähenemisel sõidukiirust vähendama ja aegsasti enne möödumist oma laternate valgustust vähendama (pooltuled). Ka on keelatud vastutulijast möödumise eel vahetada korduvalt täistulesid pooltuledega ja tulesid vilgutada.

Möödumine eesliikujast

§ 54. Samas suunas liikujast tuleb mööduda vasakult poolt. Tagant möödumiseks võib kasutada tee keskkoha või tee vasakult poolt. Möödumine on lubatud seal, kus tee laius ja tee seisukord seda võimaldab. Eesolev liiklusvahendi juht

ning jalakäija peab hoidma paremale. Rööbassoidukist möödumine toimub paremalt poolt, kui rööbaste asub kesk teed või tänavat või selle vasakpoolisel äärel.

§ 55. Möödumine eesliikujast on keelatud: sildadel, raudtee ülesõidukohtadel, järskudel kõverikkudel, ristsõiduteedel, kohtades, kus eelolev teeosa on varjatud, kui möödumise eel on vastu tulemas mõni teine liiklusvahend.

Mööduja peab tähele panema, et sel ajal, kui tema mööduda soovib, mitte mõni teine kiiremini liikuv liiklusvahend omakord temast mööduda ei kavatse.

§ 56. Mööduv liiklusvahend ei tohi peale möödumist otsekohe pöörduda möödasõidetud liiklusvahendi ette.

§ 57. On keelatud mitte anda võimalust möödasõitmiseks, samuti möödasõidu takistamine kas kiiruse lisandamisega, korratu sõiduga või mõnel muul viisil.

§ 58. Eesliikujast möödumise kavatsusest tuleb teatada maal helilise signaaliga. Linnades võib signaali anda ainult äärmise vajaduse korral. Pimedal ajal võivad jõuvankrid avaldada möödumissoovi ka eestulede vilgutamisega.

Möödumine seisvaist liiklusvahendeist

§ 59. Möödumine keset teed seisvast liiklusvahendist toimub liiklusvahendi paremalt poolt. Ei ole paremalt poolt möödumiseks küllalt ruumi, toimub möödumine vasakult poolt.

§ 60. Kui möödasõitev rööbassoiduk peatub ja võtab reisijaid peale või laseb maha tee või tänavasamal poolel, kust toimub möödasõit teistel liiklusvahenditel, on möödasõit lubatud 10 km/tunni kiirusega ainult seal, kus on ehitatud teele või tänavale vastavad platvormid reisijaile. Kus säärased platvormid puuduvad, tuleb möödasõitjal peatuda vähemalt 5 m enne peatuskohta ja ta võib liikumist jätkata peale rööbassoiduki edasi liikumist.

Peatumine ja parkimine

§ 61. Käesoleva määruse kohaldamisel loetakse peatamiseks — liiklusvahendi seisma jätmist mitte üle viie minuti ning parkimiseks — liiklusvahendi seisma jätmist üle viie minuti.

Liiklusvahendite parkimine on lubatud kohtades, kus ülseseatud sellekohased liiklusemärgid. Parkimine on lubatud ka teistes kohtades, kus see liiklemist ei takista

(§ 65) ja kus puudub vastav keelumärk.

Üürisõiduautodel on parkimine lubatud ainult omavalitsuste poolt määratud seisukohtadel.

§ 62. Liiklusvahenditel ja liiklejalil on keelatud peatumine ja parkimine kohtades, mis on tähistatud sellekohaste liiklusemärkidega.

§ 63. Peatumine on kohuslik:

1) rivistatud kolonnide, matuserongide ja muude protsessioonide läbilaskmiseks;

2) rööbassoidukite peatuskohtadel vastavalt § 52 nõuetele;

3) kui liiklusvahend või liikuja on põhjustanud otseselt või kaudselt mõne õnnetuse;

4) väljakuulutatud leinaseisakute aja kestel.

§ 64. Mootorratturid, jalgratturid, hobuliiklusvahendite juhid annavad märku oma kavatsetavast seisumajäämisest käe ülestõstmisega. Teiste jõuvankrite järsu peatumise puhul peab põlema süüdatama piduriseadeldisega ühenduses olev jõuvankri tagaküljel asuv stoptuli.

§ 65. Parkimine ja peatumine on keelatud:

1) teede ristumiskohtadel ja tänavanurkadel vähemalt 5 m kauguses risttee või tänavas nurgast;

2) tee keskpaigas;

3) kitsail teedel, kus parkivast või seisvast liiklusvahendist vastaspoolse tee ääreni, kõnnitee välja arvatud, on vähem kui 3 m;

4) jalgratta ja jalakäijate radadel ja nendele määratud ülekäigu kohtadel;

5) õue sissesõitude ja väravate eel ning avalikkude asutuste uestes;

6) rööbassoidukite ja autobuste peatuskohtadel.

§ 66. Jõuvankri seisumajätmisel jäetakse seisukorda, mis ei ole hätule hoolitseda selle eest, et see dohtlik ümbruskonnale. Selleks peab:

1) mootori seisma jätma;

2) ära võtma süüteseadise võtme, kui see olemas;

3) peale panema käsipidurid;

4) pimedal ajal pool- või seisutuled põlema süütama või välja keerama tänavapoolse valgustatud suunanäitaja suunanäitajas põleva lambiga.

Jõuvankrid peavad seisma valgustamata, rahvusvahelise märgiga tähistatud parkimiskohtadel ja eraning üüriliiklusvahendite seisukohtadel.

§ 68. Parkimise puhul tuleb liiklusvahendid paigutada nõnda, et

iga liiklusvahend parkimiskohast vabalt välja pääseb. Tänavas äärtel, mitte parkimiskohtadel, võib liiklusvahendit paigutada ainult paralleelselt tee või tänavas äärele, kusjuures liiklusvahendite osad ei või ulatuda kõnniteele.

§ 69. Vastaspoolsetel teeäärtel võib liiklusvahendeid üksteise vastas parkida ainult siis, kui nende vahele jääb vaba tee vähemalt 6 m laiuses.

§ 71. Rööbassoidukid ja autobused võivad peatuda linnades reisirijate maha- ja pealevõtmiseks ainult selleks määratud peatuskohtades.

§ 72. Liiklusvahendite peatusel on keelatud liiklusvahendist maha tulla ja peale minna sellelt küljelt, kus toimub liiklusvahendite liiklemine. See nõue ei ole maksev rööbassoidukite kohta.

§ 73. Kui liiklusvahend teel rikki läheb, peab teda paranduseks asetama parempoolsele teeäärele ja parandustööd toimetama sääraselt, et sellega ei saaks takistatud liiklemine sõiduteel.

Liiklemise järelevalve

§ 76. Liiklemise üldjärelevalvet teostab Teedeministeeriumi Maanteede Valitsus, kohalist järelevalvet teostavad politsei ja registreerimisasutised ning Teedeministri poolt määratud ametnikud.

§ 77. Politseil ja järelevalveametnikel on õigus kõrvaldada juhtimiselt isikuid, kes käesoleva määruse § 22 p. 2 tähendatud keelu vastaselt tarvitavad juhtimisel alkoholi, on ebakaines olekus või olles teenistuses või juhtides jõuvankrit liiniveol, inimeste veol, veoautoga või üürisõiduauto juhtimisel lõhnavad alkoholi järele.

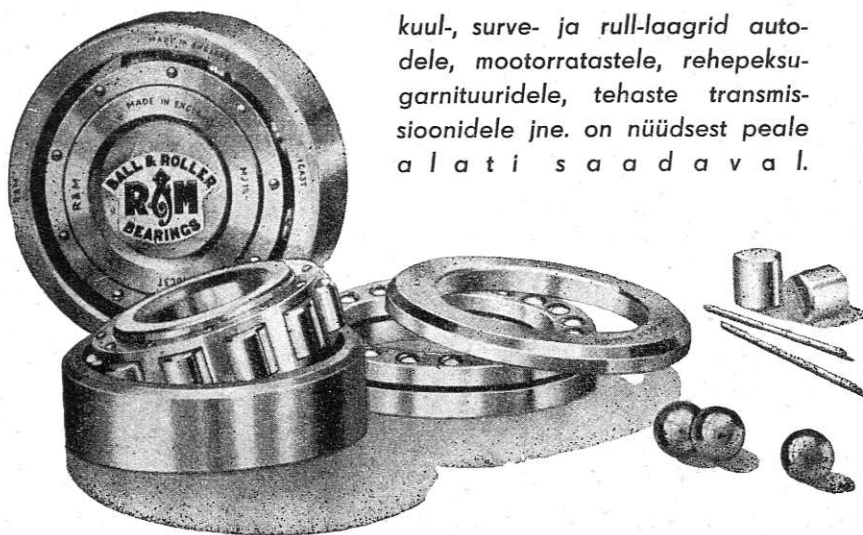
§ 78. Politseil, piirivalvel, liiklusjärelevalveametnikel ja liiklusekoraldajatel on õigus revideerimise ja liiklemise kasvatuse ja liiklemise korraldamise otstarbel peatada liiklusvahendeid ning jalakäijaid.

§ 79. Kui liiklusjärelevalveametnik pole vormiriietes või vormimütsis, peatab ta liikujad ümmariku, 60 mm läbimõduga, punase äärega, helekollase põhjaga, põhja läbimõduga 34 mm, ülestõstetud kettaga.

Politsei- ja piirivalveametnikud peatavad liiklusvahendeid käe ülestõstmisega liikuja suunas või pikk-lühike-pikk vilesignaali andmisega, välja arvatud liiklemist juhtivad politseiametnikud. Edasisõit on lubatud järelevalveametniku loal.

Parimad üldtuntud Inglise vabriku

Ransome & Marles

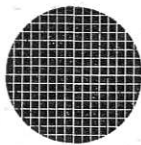


kuul-, surve- ja rull-laagrid auto-
dele, mootorratastele, rehepeksu-
garnituuridele, tehaste transmis-
sioonidele jne. on nüüdsest peale
a l a t i s a a d a v a l.

ESINDUS JA LADU EESTIS

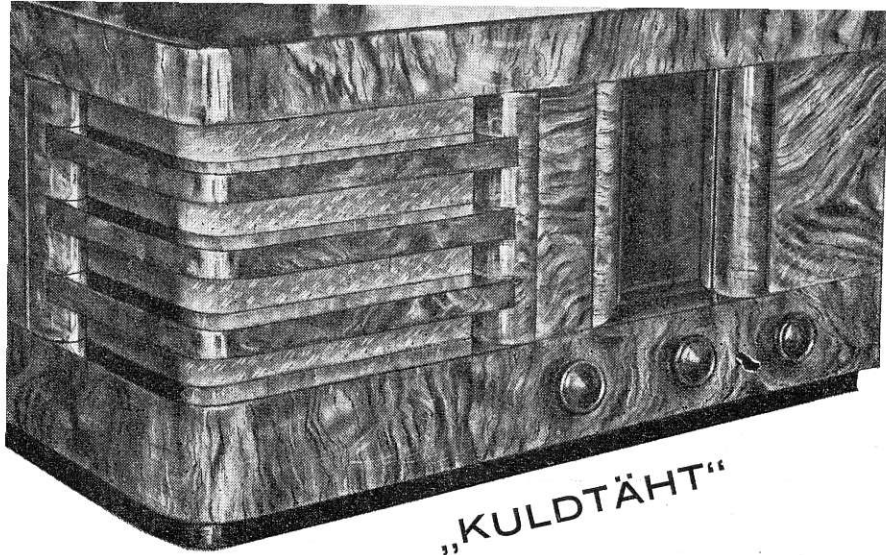
O.-ü. „Tarmo“

Tallinn, Narva mnt. 6. Telefonid: 306-50, 308-54. Postkast 313. Posti jooksev arve 213.



OSAKOND RAKVERES:

Pikk tänav 5. Telefon 2-29.



„KULDTÄHT“

4-lambiline standartsuper

„Rektor“

Hind Kr. 180.-

Maitseka välimusega, hea kõlaga ning eraldusvõimega vastuvõtja, mis annab tunduvalt paremat vastuvõttu, kui seda võiks tagasihoidlikust hinnast järeldada

4-lambiline suursuper

„Kuldtäht“

Hind Kr. 230.-

Suur tundlikkus, kõrge helikvaliteet, luksuslik välimus ja suur võime muudavad selle aparadi tõeliseks kuldtäheks meie raadioturul, mis on väärtsemeks igale kodule

5-lambiline luksussuper

„Carmen“

Hind Kr. 300.-

„Carmeni“ eriomaduseks on väga suur helivõimsus, kaunikõlaline hääl ja hea eraldusteravus. „Carmeni“ jõuline kontsert-valjuhääldaja koos võimsa lõppastmega suudab imet teha. Heade aparatuuride hulgas parimasse klassi kuuluv vastuvõtja, mille väljatöötus on peensusteni pretsiisne

ARE raadiotehas on esindatud kõigis suuremates keskustes

ARE raadiotehas Tallinnas, telefon 300-30

ARE RAADIOTEHAS

ESITAB TEILE
TÄIUSLIKUMA
UUDISAPARAATIDE
KVALITEET-
SEERIA

ARE

1936/37. a. patareivastuvõtjad:

3-lambiline vastuvõtja

„Sulev“

Hind Kr. 100.-

3-lambiline vastuvõtja

„Kungla“

Hind Kr. 140.-

4-lamb. patareisuper

„Korall“

Hind Kr. 195.-

5-lamb. pat. suursup.

„Helimeister“

Hind Kr. 240.-

Mõiste „HEA APARAAT“ selgub Teile alles täielikult siis, kui näete ja kuulete

ARE aparate