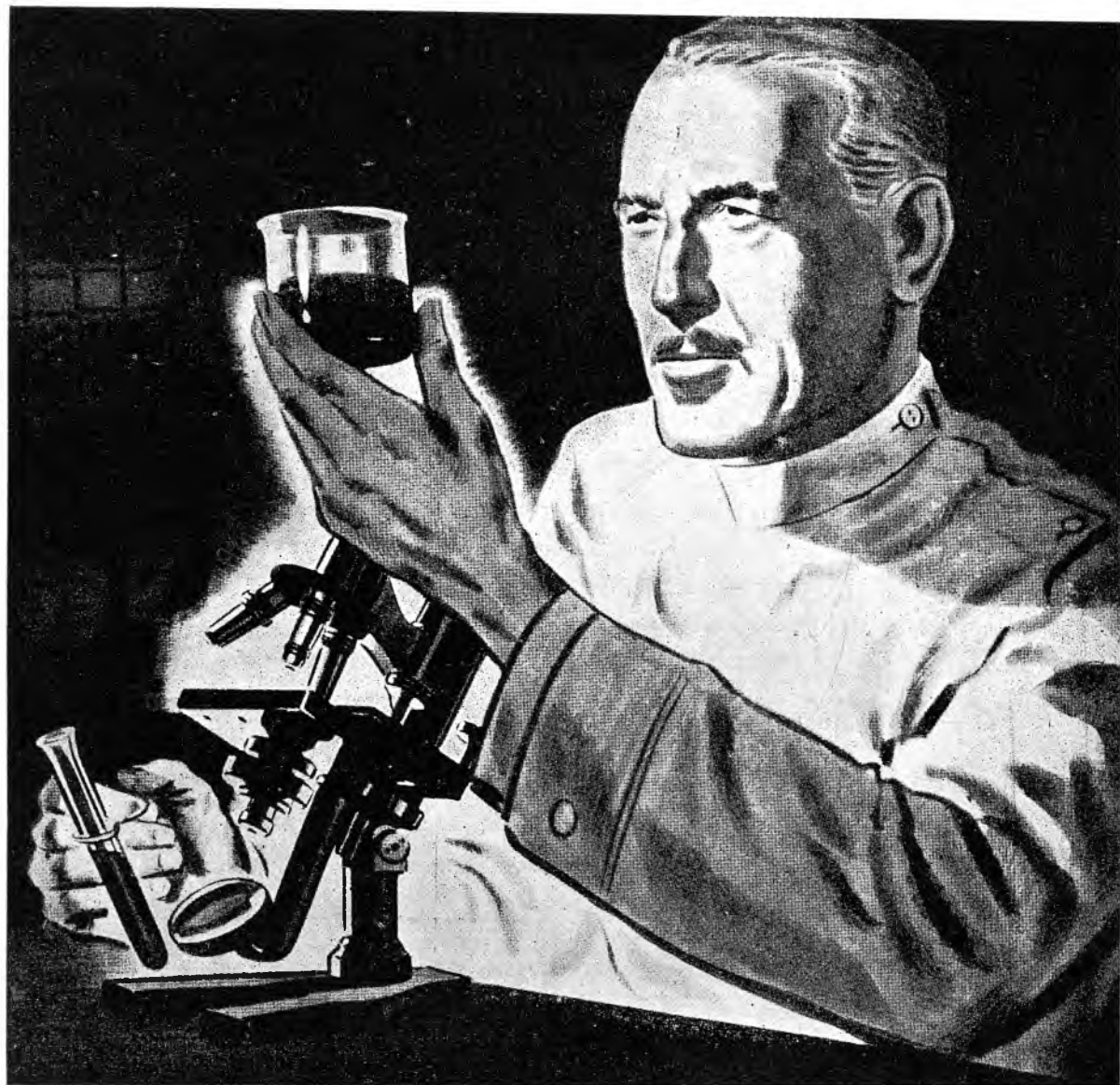




MOOTORSPORDI AJAKIRI

SAAVUTUS!



ROHKEM KILOMETREID, KIIREM STARTIMINE, SUUREM KOKKUHOID

Mootorite iga on nüüd pikem, tänu VEEDOL kestvale kaitsele... VEEDOL õli, toodetud kõige kallimast toorainest „Bradford crude“, on oksüdatsioonikindel... väldib sadestuse tekkimist... võimaldab mitte ainult kokkuhoidlikku, vaid ka tõhusat õlitust mida nõuab moodne mootor. ● VEEDOL'i kuulus kaitsekile, olles 99⁰/₁₀ sõestumisvaba, aitab miljonitel motoristidel üle maailm remondikulusid kokku hoida, andes neile võrdlematult paremat mootorite töötamist. ● VEEDOL'i suurim vastupidavus kinnitab et ta on tõeliselt parim ja ökonoomsem õli, mida võite osta. ● Ka teie leiate, et tasub üle minna VEEDOL õlile

TENKE SEDA VEEL TÄNA!

VEEDOL

MOOTORI ÕLI

TIDE WATER ASSOCIATED OIL COMPANY

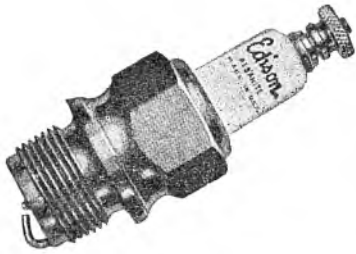
NEWYORK U.S.A.



7

1938

Varustame Teid ainult väärt auto-
tarvetega . . .



Edison

SÜÜTEKÜÜNLAD

on kindlamaks pandiks Teie
mootori korralikule tööle



OLDHAM

AKUMULAATOR

on usaldatavaim jõu- ja val-
guseallikas



Pyrene
TRADE MARK

TULEKUSTUTAJA

väldib Teie auto ja selle garaaži
hävinemist süttimisel

**"STOP
LEACK"**

*Kindlustage endile mugavus ka
porise teega . . .*

Autojuhina olete teadlik, millist vaeva nõuab porisel teel tühjaksjoos-
nud kummi lappimine või selle asendamine uuega

STOP LEACK iga täidetud kummidel sõites ei lange sõidu ajal õhusurve
sisekummissse tekkinud aukude tõttu ja võite rahulikult edasi sõita siht-
kohani või garaaži

STOP LEACK on pulber, mis juhitakse otse sisekummissse ja mõjub
auke sulgedes mehaaniliselt, mitte keemiliselt

STOP LEACK säilitab teie autokummides õhu surve sõidu ajal ja suleb
õhuvoolikust läbitorgatud augud kuni 6 mm suuruseni

SHERLAC

POLEERVEDELIK

säilitab Teie auto laitmatu välimuse

AINUESINDAJA

J. PUHK & POJAD TALLINN, PÕHJA PST. 19. TEL. 416-40



Hämmastavalt ökonoomne

FORD „EIFEL“

Bensiinikulutus alla 7 liitri 100 km peale, nagu see katsetel selgunud. Lisaks sellele on

FORD „EIFEL“

igas suhtes kõrgeklassiline auto kergete autode sarjas – võimas, ruumikas ja limusiini-jooneline.

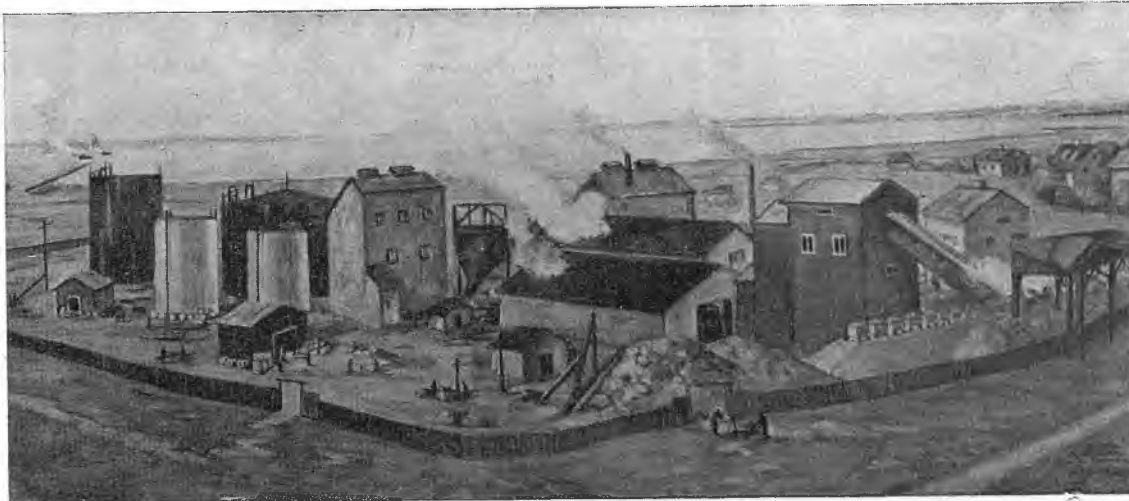
Sooritage proovisõit!

Võimeline Ford esindus

A/S. MOBILE

Tallinn. Pärnu mnt. 21

Telefon 417-50



BALTOLIN

EESTIMAA ÕLIKONSORTSIUM'I (Sillamäel) toodang on võrdne parimale välismaa bensiinile, sealjuures aga ökonoomsem.

Autoomanikud ja mootorrattajuhid! Tarvitage **BALTOLINI** ja teie hoiate kokku.

OMA BENSIINIAUTOMAADID

Vene turul Kalevi vastas ja Balti jaama vastas

PEAKONTOR: TALLINN, V. KARJA 1, TELEF. 465-07



Hoolas autoomanik

laseb oma autokummid parandada õigel ajal – kui vigastus on alles väike; pealegi pöörab ta selles asjas ainult esmajärgulise ettevõtte poole, kus on tagatud asjatundlik ja hoolas töö.

Firma GRAND VULKAN on suurim ja täielikem spetsiaaltöökoda sel alal. Seal tehakse parandused kõige uuemate vormide ja eriliste kummist aarukottide abil, parima inglise materjaliga, vilunud eriteadl. juhatusel.

Vulkaniseerimistöökoda

„GRAND VULKAN“

Omanik Voldemar Kärp

Tallinnas, Vana Viru 13. Telefon 476-78

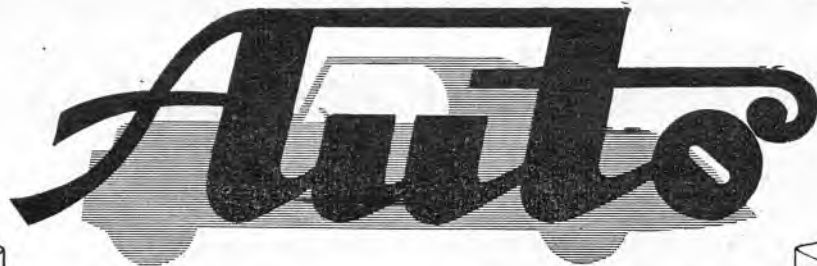
New Consolidated Gold Fields. Ltd.

Eesti osakond

Kontor: V. Viru 12, Tallinn

Vabrik: Kohtla

Eesti Põlevkivi saadused



MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

Nr. 7

(25)

1 9 3 8

XI AASTAKÄIK

TOIMETUS:

EESTI AUTOKLUBI
TALLINN, HARJU 40
KÕNETR. 435-83
POSTIJOOKSEV
ARVE NR. 570

TEGEV JA VASTU-
TAV TOIMETAJA:
TEOD. POHLAK

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

S I S U:

VII BALTI RIIKIDE MAANTEEDE TEGELASTE KONVERENTS RIIAS
J. Ivand: AUTOTRANSPOORDI ARENG JA PRAEGUNE SEISUKORD
EESTIS

TÄPSUSSÕIDUGA EAK AASTAPÄEVA PIDUSTUSILE

A. Kriisk: ÕPIME LENDAMA!

LENNUASJANDUSE LÜHIUUDISEID

ERALENNUASJANDUS ON TEINUD SUURI EDUSAMME — *Lennu-
päev Tallinnas*

A. Kriisk: HESSELMANI RASKEÖLIMOOTORI TOITESÜSTEEMI KIR-
JELDUS, REGULEERIMINE JA RIKKED

Tehnilisi uudsusi: SPEEDOIL-ÜLEMÄÄRDEÖLI — *J. Tamm*

J. Tamm: MIDA PEAB TEADMA — ÕÖTSTELGEDEST, SÜÜTE-
KÜÜNALDEST?

Garaažipidajatele: MOODSAID TULEKUSTUTAJAID

UUDISEID AUTOJUHTIDELE

MITMESUGUSEID PRAKTILISI NÕUANDEID JA TEHNILISI UUDSUSI
UUDISTEATEID KOGU MAAILMAST

EAK HOOAJA LÖPP VÄLJASÕIT AEGVIITU

6. EESTI SUURSÕIT JA MUID SPORDIUUDISEID

H. Pärkma: ADOLF SALBEN †

VII Balti riikide maanteede tegelaste konverents Riias

22.–28. AUGUSTINI peeti Riias Eesti, Läti ja Leedu maanteede tegelaste VII konverents, millest Eesti Autoklubi esindajana võttis osa klubi esimees hr. M. Puusep. Teedeministeeriumi poolt esindasid Eestit delegatsiooni juhina maanteede talituse direktor ins. M. Grasberg, maanteede inspektorid ins. V. Nemirovitš-Dantšenko ja ins. J. Maasik ning vanem liiklemisinspektor ins. J. Ivand; maavalitsusi esindasid Valga maavanem V. Vellner, Pärnu maainsener R. Edermaa ja Viljandi maainsener P. Lõhmus; linnadehiidust olid Tallinna linnainsener A. Parsmann ja Narva linnainsener E. Otting. Teedeehituse uurimise seltsi esindas ins. A. Grauen.

Läti poolt võtsid konverentsist osa teedeministeeriumi maanteede departemangu direktor ins. J. Melnalksnis ja terve rida insenere vastavatest jaoskondadest, Riia linnavalitsusest jm. Riia ülikoolist võttis osa inseneri teadusk. dekaan ins. V. Skards ühes dotsent A. Krastinšiga. Leedu oli esindatud 10 isikuga, eesotsas teede peadirektori ins. L. Tuskenis'e ja maanteede direktori ins. J. Dragasjus'ga.

Konverents avati 22. augustil Riias teedeministeeriumi ruumides Läti teedeministri ins. B. Einbergi poolt, kes muuseas oma kõnes tervitas väga soojalt Eesti ja Leedu liitriikide esindajaid. Eesti delegatsiooni nimel tervitas konverentsi delegatsiooni esimees dir. ins. M. Grasberg ja Leedu poolt delegatsiooni esimees dir. ins. L. Tuskenis.

Pärast avakõnesid asuti valimistele. Konverentsi esimeheks valiti ühel häälel Läti teede departemangu direktor ins. Melnalksnis, kuna abiesimeesteks valiti Eesti maanteede talituse dir. ins. M. Grasberg ja Leedu teede peadir. ins. L. Tuskenis. Sekretärideks valiti Eesti poolt maant. inspektor ins. V. Nemirovitš-Dantšenko, Läti poolt ins. V. Verners ja Leedu poolt teede-ehituse osak. ülem ins. A. Barauskas.

Seejärel järgnes endiste aastate eeskujul 3 sektsiooni moodustamine — teede, sildade ja autotranspordi alal. Eesti poolt valiti teedesektsiooni in-id V. Nemirovitš-Dantšenko, J. Maasik, E. Otting, A. Parsmann ja A. Grauen; sildade-sektsiooni in-id R. Edermaa ja P. Lõhmus ning autotranspordi

sektsiooni ins. J. Ivand, h-rad V. Vellner ja M. Puusep. Valitud sektsioonides toimus ka kirjalikult esitatud referaatide läbivaatamine, milliseid oli Eesti poolt 7, Läti poolt 7 ja Leedu poolt 5. Eesti referaadid olid järgmised: 1) maanteede talituse 1937./38. a. tegevuse ülevaade (— ins. T. R Emmelt); 2) sildade 1937./38. a. ehitustööde ülevaade (— ins. T. R Emmelt); 3) autotranspordi arenemine ja tema seisukord Eestis (— ins. J. Ivand); 4) kruusateede parandus ja korrashoid (— ins. J. Maasik); 5) teede ehituse ja korrashoiutööde mehhaniseerimisest ning uumatüübiliste masinate kasutamise kogemustest (— ins. A. Elbrecht); 6) Eestis tarvitatavate silla-avauste arvutamise viisidest (— ins. V. Meder) ja 7) pae- ja dolomiitkivist kruusa ja killustiku kasutamise lubatavusest betoonagregaadiks (— ins. M. Saar).

Järgnevatel päevadel konverents käis pidevalt koos töökoosolekutel, kuna ettenähtud vaheaegu kasutati Läti teede ja sildade ehitusviiside tutvumiskäikudeks. Sektsioonide töö tulemusena võeti vastu alltoodud otsused.

Teede-sektsiooni otsused

Teede-sektsiooni ettepanekul konverents otsustas:

1. Arvesse võttes üha suurenevat jõuvankrite liiklust ja vastavate teede kiire ja odava ehitamise tarvidust, tunnistada otstarbekohaseks vastavate masinate soetamise abil suurendada teede ehitustööde, eriti mullatööde mehhaniseerimist. Selleks, et saavutada tööde läbiviimise sõltumatust tööturust, vältida tööjõu äravoolu põllumajandusest riikides, kus on ilmnenud tööliste puudus, ja võimaldada ka suurte tee-ehitustööde kiiret ning edukat teostamist.

2. Tee-ehitusmasinate sobivaima tüübi ja parima konstruktsiooni leidmiseks on väga tähtis vahetada üksikute maade kogemusi ja andmeid olemasolevate masinate kohta.

3. Töö kvaliteedi tervendamiseks ja tööde kiirendamiseks on tarvis, eriti permanentkattega teede võrgu arenemise tõttu, hoolitseda oskustööliste ja instruktorite väljaõpetamise eest. Nende spetside töötasu tuleb tõsta ühele tasemele muude tööalade kvalifitseeritud tööliste ja instruktorite töötasuga.

4. Liiklusvahendite liikumise kiiruse ja gabariidi laiuse suurenemine sunnib sõidutee laiendamisele, eriti permanentkatete ehitamisel, kuna neid raske on hiljem laiendada. Sääraste katete minimaalse laiuse määramisel tuleb võtta ühe sõiduraja laiuseks 3 m; seega tuleb määrata kahe-suunalise tee minimaalseks laiuseks 6 m.

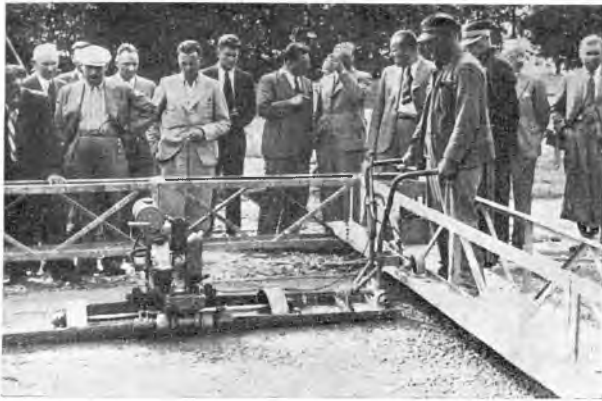
5. Automobilismi suurenemine nõuab liikluse julgeolekuks kõige kiiremas korras ohtlike kohtade kõrvaldamist teedel, nagu järsud käänakud, eriti aga järsud vastupidised kõverikud, profiili järsud murdekohad ja muud kohad piiratud nähtavusega; selleks tuleb korraldada tee-profiilis vertikaalseid kõveraid ja viraaze, vähendades kalakuid ja õgvendades üksikuid teesi.

6. Arvesse võttes suurt õnnetuste arvu raudtee ülesõidukohtadel, tuleb erilist tähelepanu pühendada sellele, et raudtee ülesõidukohad vastaksid liiklusnõudele, ehitades ümber ülesõidukohti, parandades nähtavust jm.

Motoriseeritud liiklusega teedel tuleb eesmärgiks seada kahepinnalised ülesõidukohad.



VII Balti riikide maanteede konverentsi Eesti delegatsioon Eesti-Läti piiril. Vasakult kolmas delegatsiooni esimees maanteede talituse dir. M. Grasberg, tema kõrval vasakul EAK esimees M. Puusep



VII Balti riikide maanteee konverentsist osavõtjad Krustpilsis linnas betoontee ehitamist jälgimas

Sildade-sektsiooni otsused

Sildade-sektsiooni ettepanekul otsustati alljärgmist:

1. Vaatlused näitavad, et sildade ehitamisel on betoonist ja raudbetoonist konstruktsioonide betoonagregaadiks täiesti kõlblikud paremad pækruusasordid ja pækivi- või dolomiidkillustik.

Üksikuil juhtudel ilmnenud betooni lagunemist ja kruusa või killustiku pudenumist või pragunemist võib seletada sellega, et on kasutatud pae või dolomiidi pehmeist ja paisuvatest liikidest kruusa või killustikku, mis ei oma küllaldaselt vastupanu ilmastikumõjudele. Selle küsimuse uurimist on juba alustatud konverentsist osavõtjates riikides, kuid seda teostatakse veel liiga vähesel määral.

Kuna majanduslikud kaalutlused nõuavad pækruusa ja pæküllustiku kasutamist, on vajalik eelnimetatud ehitusmaterjalide ja valmisbetooni süstemaatiline uurimine, katsetades neid materjale mehaanilisele survele ja külmale vastupidavuse suhtes. Peale selle on tarvis määrata materjalide tehnilised normid, katsetamise meetodid ja vastuvõtmise tingimused.

2. Pidada soovitavaks järgmiste tähtsate, sillaehitusega seoses olevate küsimuste uurimist, mis praegu alles lõplikult lahendamata:

- hüdroloogiliste ja geoloogiliste uurimiste küsimus sildade ja torude ehitamisel;
- puitsildade eluea pikendamise küsimus, juhtides erilist tähelepanu kohalike konservimisvahendite omaduste uurimisele ja selgitades nende kasutamisi viise puitsildade ehitamisel;
- betoon- ja raudbetoonsildade pealispinna viimistlemise küsimus esteetilisest seisukohast.



Maanteevilla ehitamine Daugava jõel Riias



Maanteevõlvik Daugava jõel, mis ühendab Daugavpilsit ja Griva linnad

Fotod ins. V. Nemirovitš-Dantsenko

Transpordi-sektsiooni otsused

Transpordi-sektsiooni ettepanekul otsustati:

1. Konverentsi konstateerib, et 1937. a. konverentsi soovitus autobusevõlvikute koondamiseks suuremate ettevõtete kätte on kõigis kolmes riigis läbiviimisel, mis aitab kaasa autobuseühenduste arengule.

2. Pidada soovitavaks autobuse koormatuse määramiseks tarvitusele võtta kõigis kolmes riigis ühine norm autobusesõitja keskmise kaalu kohta. Sõitja keskmiseks kaaluks määrata 75 kg ühes pagasiga.

3. On soovitav selgitada ja esitada järgmisele konverentsile andmed autotranspordi otsese ja kaudse maksumise kohta kõigis kolmes riigis.

4. On soovitav jätkata autotranspordi kinnituse küsimuste uurimist.

5. On soovitav kiirendada eelmise konverentsi otsuse elluviimist autoliikluse formaalsuste lihtsustamiseks üle piiri liiklemisel Leedu, Läti ja Eesti vahel, esimeses järjekorras — riigi- ja omavalitsuste jõuvankrite kohta.

6. Teeliikluse suurenemise tõttu on vajalik kõvendada a binõusid õnnetuste vältimiseks. Selleks tuleb eriti:

- tutvustada rahvast liiklemismäärustega;
- laiendada liiklusõpetust koolides;
- kõvendada riiklikku liiklusjärelevalvet.

Kuna paljude õnnetuste põhjuseks on juhtide ebakaine olek, peab konverents tarvilikuks suurendada karistuse määrasid mootorliiklusvahendite juhtidele ebakaine oleku eest.

7. On soovitav esitada järgmisele konverentsile andmeid kohalike vedelkütteenite mõjust automootorile.

8. Eelmise ja praeguse konverentsi referaatidest selgub, et kõigis kolmes riigis ei ole seni küllaldaselt valgustatud veoautode veotegevuse iseloomu ja ulatust.

Peale selle ära kuulates Eesti delegatsiooni huvitava referaadi veoautode liikluse erilise kontrolli sisseseadmise kohta (kaalud, saatekirjad jm.), konverents avaldab soovi, et järgmisele konverentsile esitataks Eesti delegatsiooni poolt andmed selle töö tulemuste kohta.

VIII Balti riikide maanteee tegelaste konverentsi kokkutsumine 1939. a. otsustati jätta Eestile.

Pärast Eesti ja Leedu delegatsioonide esimeeste direktorite ins. M. Grasbergi ja ins. L. Tuskenise lõppkõnede võttis sõna konverentsi esimees dir. ins. J. Melnalksnis, kes tänas konverentsi liikmeid edukalt läbiviidud töö eest ja kuulutas VII konverentsi töö lõpetatuks.

Autotranspordi areng ja praegune seisukord Eestis*

PRAEGUSAJA liikluse iseloomulikumaks nähtuseks on üha laienev ja süvenev liikluse motoriseerumine, s. o. reisijate ja kauba transpordi valgumine raudteelt jõuvankreile.

Nagu välisriikides, nii on ka Eestis viimastel aastakümnetel ühiskondlik elu ja majanduslikud olukorrad põhjalikult muutunud. Selle tagajärjel endised liiklusvahendid ja endine transpordikorraldus ei suuda enam rahuldada uue aja muutunud ja suurenenud nõudeid. Seevastu on aga jõuvankrite tehniline areng olnud niivõrd kiire ja ka vastav tegeliku elu nõudeile, et muud liiklusvahendid ei ole enam võimalised võistleva jõuvankritega ilma riigivõimu toetuseta ja vahelesegamiseta. Veel enam — jõuvanker on niivõrd kohandatud moodsa elu nõudeile ja muutunud juba niivõrd kaaluvaks teguriks rahvamajanduses, et praegust aega ei saa üldse ette kujutada ilma jõuvankreita. Ka tehnilisest küljest ja liikluskindluselt on jõuvankrid juba praegu võimalised suure eduga asendama raudteid ja tegelikult ongi nad juba muutunud raudteele äärmiselt kardetavaks võistlejaks mitte ainult lühimaa-, vaid ka kaugvedude alal.

Kuid siin tekib küsimus, mille rahuldav lahendamine ei ole veel kuski õnnestunud. Raudteedesse on investeeritud väga suured kapitalid, millede kaitseks riigivõim on kohustatud üldsuse huvides vahele astuma. Eesti raudteede väärtust hinnatakse 80 miljonile kroonile, — ei ole mõeldav, et nii suur varandus jäetaks saatuse hooleks. Jõuvankrite- ja raudtee-vahelise võistluse leevendamine on siin raudteede kaitsmiseks kahtlemata tarvilik. Kuid teisest küljest, samuti üldsuse huvides, peab riik kaasa aitama ka autotranspordi arengule, — seda nõuab tegelik elu, samuti on see väga tarvilik ka riigikaitse seisukohast. Nii näeme, et Eestis, nagu teisteski riikides, riigivõim toetab autotranspordi arengut, kuid teisest küljest ühtlasi ka teatud määral piirab seda. Siin tekib olukord, millest väljapääsemiseks peab leidma mingisuguse kesktee, kuid peab ütleva, et selle küsimuse lõplik ja rahuldav lahendamine on äärmiselt keerukas ja raske.

Eestis toimuv motoriseerumine ilmneb kõige selgemini jõuvankrite arvu kasvus. Esimene auto ilmus Eestis liikluses 1901. a., kuid autotranspordi hoogsam areng ja liikluse motoriseerumine algas meil alles 1928. a. Jõuvankrite arvu kasv Eestis on olnud järgmine:

Aasta (1. jaan.)	Autod	Mootor- rattad	Kokku jõu- vankreid
1921	144	57	201
1925	895	306	1201
1930	2583	375	2958
1931	3113	550	3663
1932	3123	754	3877
1933	3077	833	3910
1934	3009	896	3905
1935	3224	997	4221
1936	3880	1225	5105
1937	4509	1490	5999
1938	5254	2131	7385
1. VII 1938	5668	2642	8310

Nagu eeltoodud tabelist näeme, on jõuvankrite arvu kasv olnud eriti suur viimasel ajal. Jõuvankrite arv on suurenenud 1937. a. 1386 jõuvankri võrra. Sellest on sõiduautode juurekasv 328 autot või 14%, veoautode juurekasv 390 autot või 23% ja eriti suur juurekasv mootorrattastel — 641 mootor

ratast või 43%. Ka käesoleval aastal jätkub jõuvankrite arvu suurenemine endises tempos, 1. jaanuarist kuni 1. juulini on jõuvankrite arv suurenenud 7385 jõuvankrilt 8310 jõuvankrini, s. o. 925 jõuvankri võrra. Praegu on Eestis 136 elaniku kohta üks jõuvanker.

Nagu jõuvankrite arv, nii kasvab pidevalt ka jalgrataste arv. Käesoleval aastal on Eestis 140 000 jalgratast, s. o. iga 8 elaniku kohta üks jalgratas.

Kuid eelpool toodud tabelist selgub veel üks tähtis asjaolu. 1931.—1933. aastani, s. o. ajal, kui meil valitses raske majanduskriis, jõuvankrite üldarv ei vähenenud. Ometi aga avaldus tolleaegse kriisi mõju väga teravalt meie tööstuses ja kaubanduses tootmistegevuse suure languse ja läbikäikude vähenemise näol. Kuigi ka autotransport ei pääsenud kriisist välja ilma kahjudeta, tõestab jõuvankrite arvu püsimine endisel kõrgusel siiski jõuvankrite tarvilikkust ja kohanemisvõimet. Tähelepanu väärib asjaolu, et paljudes välisriikides kriisiaastatel jõuvankrite arv vähenes õige tunduvalt; kuna seda aga Eestis ei ilmnunud, peab järeldama, et Eesti kuulub nende maade hulka, kus autotransport on kohalike majanduslike olukordade tõttu eriti otstarbekohane ja võistlusvõimeline muude liiklusbiniõudega. Vastavate liikluspoliitiliste järelduste tegemine on siin vältimatu.

Jõuvankrite arvu muutumine üksi ei anna veel muidugi täielikku selgust autotranspordi arengust ja ulatusest, selleks on tarvis veel andmeid jõuvankritel veetud reisijate ning kauba hulga ja läbisõidetud teekonna kohta. Kahjuks puuduvad aga sellel alal lähemad andmed ja meil tuleb leppida oletustega. Täpsed andmed on olemas ainult autobuse- liinide tegevuse kohta. Autobuseliinide tegevus Eestis on arenenud järgmiselt:

Aasta	Veetud reisijaid	Reisija-km	Veetud kaupa t	Kaubaveo tonn-km
1932/33	360 985	9 668 204	1 427	90 938
1933/34	694 670	13 884 365	1 589	79 789
1934/35	1 076 105	20 303 431	2 693	115 035
1935/36	1 450 941	29 226 014	2 713	103 403
1936/37	1 796 820	36 450 222	4 340	136 745
1937/38	3 086 007	49 969 921	6 336	276 432

Autobustel reisija-km arv oli 1936./37. aastal raudtee reisijateveost umbes 13%. Kaubavedu autobustel on võrreldes üldise kaubaveoga tähtsusetult väike. Seda suurem on aga kaubavedu veoautodel, kuid lähemad andmed selle kohta puuduvad täiesti, samuti ei ole andmeid veo- ja sõiduautodel veetud reisijate kohta. Kuid võib arvata, et siin on tegemist võrdlemisi suurte arvudega. Veoautodel aasta jooksul veetava kauba hulka võiks hinnata umbes 70—100 milj. tonn-kilomeetritele, mis moodustab raudtee kaubaveost umbes 30%.

Veoautode veotegevuse kohta on lähemal ajal võimalik saada täpsemaid andmeid, kuna käesoleval aastal hakkas 1. augustil kehtima veoautode kaubaveo-saatekirjade määrus. Selle määru põhjal on veoautode valdajad kohustatud koos-

* Ins. J. Ivandi poolt VII Balti maantee konverentsil ettekantud referaat.

R
O
O
T
S
I

VOLVO

VEOAUTO- JA AUTOBUSEALUSEID

VÕIB SOOVI JÄRGI VARUSTADA KAS BENSIINI-
VÕI **HELSEMAN-** SÜSTEEMI NAFTA- (TOORÕLI)
MOOTORITEGA

Hesselman- mootor on bensiinimootorist ainult 50 kg raskem.

Hesselman- mootor annab täpselt niisama palju jõudu kui bensiinimootor

Hesselman- mootori poolt tarvitatav kütteenahulk on ca 30% väiksem kui võrdse tugevusega bensiinimootori juures.

Hesselman- mootor töötab koduma põlevkivist toodeldud mootorpetrooleumiga niisamsuguste tagajärgedega nagu välisnaftagagi

Esindaja Eestis LEHO TAOS

Tallinn, Väike Karja 12. Telefon 412-00 ja 413-00.

tama veoautodel veetavate kaupade kohta nii tasulisel kui ka oma kaubaveol vastavad saatekirjad, mis saadetakse maanteede talitusele. Nii saadud andmete abil võib lähemal ajal täita seda tühja kohta, mis senini on takistanud meie liiklasajandusest täieliku ülevaate saamist.

Jõuvankrite liiklust korraldavaid seadusi ning eeskirju on möödunud aastal muudetud ja on kõrvaldatud mõningaid tühikuid ning puudusi, mis selgusid aja jooksul. Tähtsamad muudatused, mis möödunud ja käesoleval aastal kehtima pandi, on jõuvankrite kohta tehniliste nõuete suurendamine, nõuete suurendamine jõuvankrijuhtide teadmiste, katsetamise ja autokoolide kohta, jõuvankrimaksude ümberkorraldamine ja jõuvankrite kandejõu piiramine.

Need muudatused osutusid aja jooksul tarvilikeks ja nende kehtima panemine oli tingitud tegeliku elu nõudeist. Praegused liiklusalala seadused ja määrused vastavad täiel määral liikluse heakorra ja julgeoleku nõudeile ja nende muutmise või täiendamine lähemal ajal ei ole tarvilik, välja arvatud jõuvankrite tsiviilvastutuse kindlustamise küsimusse puutuv osas.

Liikluse motoriseerumine, jõuvankrite arvu suur tõus ja liikluse üldine elavnemine põhjustavad ühtlasi aga ka liiklusõnnetuste arvu suurenemist võrreldes endiste aegadega. Liiklusõnnetuste suurte kahjude tõttu on liikluse julgeoleku saavutamise liiklusalala korraldava asutiste tähtsaimad ülesanded. Selles suunas on tööd tehtud ja, nagu alljärgneva tabeli andmed näitavad, on liiklemise julgeoleku alal teatavaid tagajärgi saavutatud, — liiklusõnnetuste arv on absoluutselt ning suhteliselt vähenenud, ja õige tunduvalt vähenenud.

Liikluse julgeoleku tõstmiseks on kõvendatud liikluskontrolli, on laiendatud liikluspropagandat ja on püütud laiemad rahvahulki tutvustada liiklusalala määrustega. Käesoleval aastal korraldati ka 16.—22. maini esimene liiklusnädal

Eestis. Liiklusnädala kestel teostati üleriiklikku liikluspropagandat erilise intensiivsusega. Selleks jaotati tasuta välja mitmesuguseid brošüüre 69 000 eksemplari ja mitmesuguseid plakateid ning lendlehti — 319 000 eksemplari. Nädala kestel teostati kõvendatud liikluskontrolli, korraldati iga päev loenguid koosolekuil ning ringhäälingus ja kinod olid varustatud vastavate diapositiividega. Ajalehtedes ilmus iga päev artikleid liiklusküsimuste kohta, Tallinnas korraldati liiklusnäitus, mida külastas 17 000 inimest, ja üle maa korraldati mitmesuguseid demonstratsioone ja aktusi.

Liiklusõnnetuste arvu muutumine on Eestis kujunenud järgmiselt:

Aasta	Õnnetuste üldarv	Õnnetusi 1000 jõuvankri kohta
1930	893	303,4
1931	700	191,1
1932	604	155,8
1933	501	128,1
1934	648	165,9
1935	700	169,5
1936	513	102,7
1937	444	66,4

Nagu nendest arvudest selgub, on 8 viimase aasta jooksul õnnetuste arv langenud 303,4 õnnetuselt 66,4 õnnetusele, arvatult 1000 jõuvankri kohta. Eriti suur on õnnetuste arvu langus olnud viimasel ajal, mis on seda tähelepanevam, et just viimasel ajal on jõuvankrite arvu kasv olnud erakordselt suur.

Nii näeme, et jõuvankrite liikluse korraldamisel on teatud tagajärgi saavutatud, kuid sellega ei ole veel öeldud, et praegusel ajal puuduksid akuutsed ja lahendamatud küsimused liiklusalal. Neid on külluses ja riigi- ning omavalitsusasutistel tuleb kõige lähemal ajal lahendada palju tungivaid küsimusi autotranspordi otstarbekohasemaks korraldamiseks ja arendamiseks.

Täpsussõiduga aastapäeva



EESTI Autoklubi viimaste aastate kordalainumaks ja suureviisilisemaks sportlikuks ürituseks kujunes 14. aastapäeva puhul 20. augustil korraldatud täpsus-vastupidavussõit Tallinnast Pärnu. EAK spordijuhi Jul. Johanson'i energiline algatus ja üldse autoklubilaste suur huvi selle esmakordse ürituse vastu oli tõmmanud kokku 25 täpsussõitjat ja peale selle üle 20 autoklubilase, kes sõitsid väljaspool võistlust Tallinnast, Tartust ja mujalt Pärnu aastapäeva-pidustustele, seega kokku üle 40 auto.

Seekordne täpsus-vastupidavussõit oli korraldatud täiel määral AIACR'i rahvusvaheliste spordimääruste järgi ja ta oli mõeldud peamiselt täpsus-vastupidavus- ja oskussõidu kindlaksmääramiseks. Sõidu keskmiseks kiiruseks oli 60 km tunnis, kusjuures iga võistleja saavutas teepikkust õige kiirusega läbistades 600 punkti. Võistlejate start oli Roosikrantsi tänaval, kuna finiš oli Pärnus näituseväljaku ees. Võistluse kontroll oli väga vali ja pisemgi kõrvalekaldumine võistlusmäärustikust andis trahvipunkte. Teel oli kontrollpunkt Märjamaal ja peale selle mitmed vahepealsed liikuvad kontrollpunktid. Hoolimata sellest, et Tallinn-Pärnu vaheline sõidutee on kohati halvemaid teosasid ja kurvirikas ning et 60 km keskmine sõidukiirus nõuab küllalt suurt pingutust ja head juhtimisoskust sõitjailt, peaaegu kõik võistlejad saabusid õigel



ajal finiši ning saavutasid võrdlemisi häid tagajärgi. Märkimisväärne on ka, et sel võistlusel ei juhtunud ainsatki õnnetust.

Aastapäeva koosviibimine peeti laupäeva õhtul Suvekasiinos, millest võttis osa üle 110 autoklubilase ja nende perekonnaliikme ning kutsutud külalise. Ühisolemisel viibisid



Üksikmomente EAK väljasõitudest. Ülal: Täpsusvastupidavussõidu start Tallinnas. Keskel: Spordijuht Jul. Johanson annab sõitjatele juhtnõore. All: Väljasõit Aegviitu (vasakult paremale): puhkus Aegviidu järv-metsades; kohtamine J. Rumbergiga Tallinn-Aegviidu maanteel; ringkäik J. Rumbergi mõisa — klubilane J. Rumberg annab põllumajanduslikke seletusi; J. Rumbergi mõisa eeskujulikult korraldatud aias. Ülal (lhk. 177): Klubilased J. Rumbergi mõisahoonel terrassil, esireas vasakult kolmas J. Rumberg, tema kõrval klubi esimees M. Puusep, paremalt kolmas spordijuht J. Johanson. Keskel: Grupp klubilasi-tartlasi väljasõidul Pärnus. All (paremalt vasakule): Väljasõidul Tartu — kohtamine konsul A. Kõvaga (keskel); kehakinnitamine Aegviidu järv-metsades; klubilane H. Simm viinivorste jagamas; vorstipada tuleb...

Fotod Kalla Vellner ja Verner Kask



EAK pidustusile



külastatena ka teedeministeeriumi maanteede talituse direktor ins. M. Grasberg ja vanem inspektor ins. J. Ivand. Eesti Motoklubist olid kohtunikudena-külastatena h-rad Siward, Lakk ja Naerimaa ühes abikaasadega.

Aastapäeva koosviibimise avas klubi esimees M. Puusep, kes oma päevakohases kõnes andis linnulennulise ülevaate klubi käesoleva hooaja tegevusest. Esimehe meeletuletus hästiõnnestunud väljasõitudest Tartu ja Aegviitu ning südamlikest vastuvõtudest klubi abiesimehe dir. A. Kõva poolt Tartus ja J. Rumbergi poolt Aegviidu-Kärevetes kutsus koosviibijate keskel esile kauakestva aplausi. Esimees märkis heameelele ka, et klubi tegevus eriti käesoleval aastal näitab suurt tõusu ja et eriti viimasel ajal klubi liikmete arv on tublisti kasvanud uute automobillistidega. Tugev aplaus pääsis valla ka, kui esimees märkis koosviibimisel olevaid külalisi armastusväärse maanteede talituse direktori ins. M. Grasbergiga eesotsas. Kiiduavalduste saatel esimees märkis ka kahe aktiivsema liikme, end. kauaegse esimehe J. Zimmermani ja spordijuhi Jul. Johansonitegevust, kes 14 a. tagasi panid aluse Eesti Autoklubile ja kogu klubi tegevuse kestel on näidanud hindamatut energiat ja taht



klubi arenguks ning mille tulemusena Eesti Autoklubi on praegu elujõulisemaid ja suuremaid koondisi.

Esimehe kõnele järgnes võistlejate austamine. Spordikomisjoni liige K. Siitan tegi kõigepealt teatavaks täpsustavastupidavussõidu tulemused ja seejärel spordijuht Jul. Johanson asus auhindade väljajagamisele. Klasside järgi kujunes kohtade seis alljärgnevalt.

Üldvõitjaks tuli A. Brutus (*Morris*, 1295 ccm), saavutades 100% võimalikust, s. o. 600 punkti. Auhindadeks A. Brutus sai EAK väärtusliku rändkarika ja kuldšetonni.

G-klassis daamidele tuli esikohale pr. I. Demin (*BMW*) 588 punkti ja sai auhinnaks EAK auhinna kristallvaasi, kuldšetonni autole, firmalt a/s. KAVE šokolaadi ja firmalt Leho Taos kristallist kokteelgarnituuri.

E-klassis (kuni 5000 ccm) tuli esimeseks kapten Th. Liiman (*Lincoln Zephyr*) 600 p. ja sai auhindadeks EAK kristallkannu ja kuldšetonni autole. Teiseks tuli Ev. Puhk (*Buick*) 588 p. — EAK hõbešetonni.

D-klassis (kuni 4000 ccm) tuli esikohale A. Kott (*Nash*) 600 p. ja sai auhindadeks EAK kristallkaravini ja kuldšetonni, ning firmalt Eesti Kiviõli 100 ltr bensiini kui



parimale eesti bensiiniga sõitvale autole. Teiseks tuli J. Kalpus (Studebaker) 594 p. — EAK hõbešeton autole. Sama klassi kolmandaks tuli H. Anton, samuti Studebaker-autol ja saavutas 588 p. — EAK pronksšeton autole.

C-klassis (kuni 3000 ccm) tuli esikohale Karl Vellner, saavutades oma SS-autol maksimaalse 600 punkti. Auhindadeks olid EAK auhind kristallkauss ja kuldšeton autole ning firmalt Joh. Freybach automaatsportpüss. Teisele kohale tulid 588 punktidearvuga V. Laane ja A. Külm (mõlemad Ford-autol). V. Laane sai auhindadeks EAK hõbešeton, firmalt a/s. Mobile hõbepeeki ja firmalt a/s. A. Rosenwald & Ko 5 USA gallonit Veedol autoõli. A. Külm sai auhinnaks EAK hõbešeton. Kolmandaks tuli A. Kapsi (Opel) 570 p. ja sai auhindadeks EAK pronksšeton ja firmalt a/s. Rotermanni tehased eriauhinnana ühe auto väliskummi kui parimale Opel'il sõitjale.

B-klassis (kuni 2000 ccm) tuli esimeseks Kolla Vellner (Citroen) 594 p. Auhindadeks EAK eriauhind kristallkann ja kuldšeton. Teiseks tuli J. Jeets (Mercedes-Benz) 588 p. Auhindadeks EAK hõbešeton ja firmalt J. C. Koch 2 gallonit Castrol-autoõli ja kaks korda mootori loputamine. Kolmandaks tuli tartlane V. Kask (Mercedes-Benz) 570 p. Auhinnaks EAK pronksšeton.

A-klassis (kuni 1200 ccm) saavutas esikoha V. Tretjakevitš (DKW) 564 p. ja sai auhindadeks EAK eriauhinna kristalltuhatoosi hõbeplaadiga ja kuldšeton.

Peale eelnimetatute said eriauhindu veel mitmed teised kohtadele mittetulnud võistlejad. Nii sai D-klassis võistleja O. Lemm (Dodge) „Auto“ toimetusest 1 pudel välismaa konjakit, B-klassis saavutasid lohutusauhindu E. Tiitsman (Mercedes-Benz) firmalt Central-Garage Johanson tasuta ühekordse mootoriklappide lihvimise ja mootori reguleerimise ning firmalt k/m. Lier & Rossbaum 1 komplekt Lodge-süüteküünlaid. Samas klassis Stoewer-autol võistlev A. Poolgas sai lohutusauhinnana firmalt Erik Koch Bosh-tarbeid kr. 20.— ulatuses, samuti B-klassis võistlev Ed. Veideman (Fiat) sai o/ü. Tarmo'lt ühe kokteelgararnituuri kui Micheline-kummidel parimat aega saavutanud sõitev auto.

Auhindade väljajagamisel avaldati suurt kiitust ka võistlevate autosportlaste daamidele, kes seekordsel sõidul osutasid erilist energilisust ja huvi nii aja kui ka kiiruse jälgimisel. Oli nimelt ainulaadne see sõit sellepoolest, et peagu iga kaasasõitja daam oli varustatud vastava märkmikuga ja teekardiga, et pidada kinni ja saavutada keskmist sõidukiirust. Kohvik Kultase poolt oli daamide energilisuse hinnanguks määratud kohvilaud, nimelt esikohtadele tulnud võistlejate daamidele.

Aastapäeva lõppkoosviibimisteks kujunesid ühine lõunasoök ja kella-viie-tee, mis toimusid pühapäeval Rannahotellis ja millest võeti samuti osa õige rohkearvuliselt.

Seekordsel täpsussõidul ei tulnud esikohtadele terve rida võistlevaid autosportlasi, nagu h-rad O. Valdson, M. Puusep, O. Lemm, M. Mardi, J. Kallo, H. Feierbach, E. Veideman, A. Poolgas, Chr. Uggur ja E. Tiitsman. Auhindade väljajagamisel paljud neist lubasid aga kindlasti tulevastel võistlustel lüüa kõiki seekordseid võitjaid ja saavutada vaid esikohti. Seekord said nad vaid mälestuseks hõbešeton. Šetonid said ka vahekohtunikud ja kontrollijad O. Raudsepp, J. Rang, K. Siitan ja motoklubilased Sivard, Lakk ja Nærimaa.

Tallinlastest ei teinud seekord võistlust kaasa h-rad J. Zimmermann, A. Rei, O. Raudsepp, J. Rang, I. Lagus ja mitmed teised. Kuid ega nemadki järgmine kord vist eemale jää. Tartlastid olid koosviibimistele tulnud abiesimees A. Kõva, K. Lepp, A. Rosenwald, Joh. Paabo ja O. Ruuben. Pärnulasi esindasid Elm, Puhk ja A. Jan-son.



LODGE
kõrgeväärtuslik inglise süüteküünal

LIER & ROSSBAUM
TALLINN, VIRU TANAV 7

Kpt. Eyston püstitas uue maailmarekordi 499 km/t, kasutades oma masina!

LODGE — küünlaid

563,592 km/t autol!

26. augustil inglise autovõidusõitja kpt. G. Eyston saavutas Bonneville'i (USA) Soolajärve võidusõiduteel oma 6000-HJ autol „Valk“ keskmiseks kiiruseks tunnis 556,010 km. Selle maailmarekordi purustas nüüd 15. septembril samuti inglise autovõidusõitja John Cobb, püstitades uue maailmarekordi autosõidu kiiruses, nimelt 563,592 km/t.

J. Cobb püstitas uue rekordi ka 1 kilomeetri distantsil (lendava stardiga) 563,282 km/t (senine rekord George Eystoni nimel 555,560 km/t). Cobb saavutas oma rekordid 2500-HJ Napier-Railton-masinaga.

*

„Daily Mail“ teatab, et autokiiruse püstitamine kapten G. Eystonil läks maksma 31 miljonit franki (ca 3 100 000 Ekr.). See hiigsumma koosneb järgmistest osadest.

Auto ehitamine kahe mootoriga (kogusummas 6000 HJ) ning katsesõidud maksid 15 milj. fr. 16 milj. fr. tuli kulutada mitmesugustele ettevalmistustele. Nii seisis sõidutee, mis on ehitatud kuivanud Soolajärve põhja, alatise kümnekonna teenija valve all, kes aasta ringi elasid kohal. Nende aasta-palk tegi välja 200 000 fr. Kaks nädalat enne sõitu saabus järve juure 25 Ameerika inseneri, kes sõiduteele seadsid üles kontrollaparaadid ning registreeritud rekordi. Need ametlikud eksperdid said 125 000 fr. Peale nende oli kapt. Eystoni juures alatise staap 8 Inglise insenerist-eriteadlastest ja 75 mehaanikust: kulu üle 2 milj. fr. aastas. Rekordimehel tuli ülal pidada alatise personaalina 2 arsti, 3 öde ja 2 autojuhti sanitaarauto jaoks.

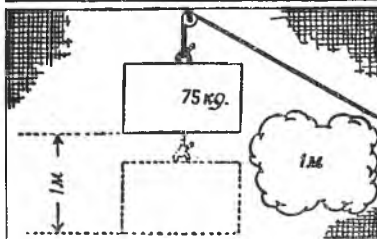
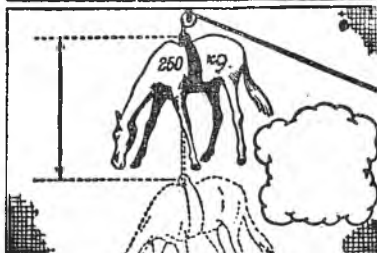
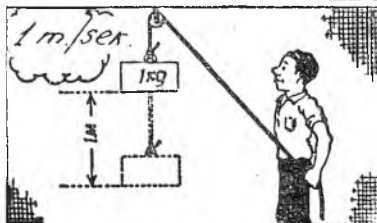
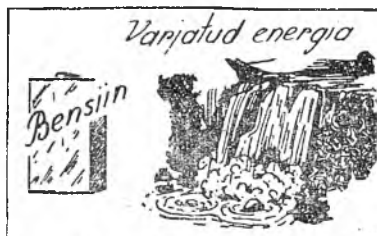
Kapt. Eystoni katsetamisi finantseerivad suured autofirmad, määrdeõlide a.s.-id ja teised ettevõtted, kes on huvitatud reklaamist. Ilma nendeta poleks võimalik olnud kanda rekordi püstitamise kulusid.

Õpime lendama!

Mootor

TEAN, et tahaksite kangesi sooritada oma esmakordset iseseisvat lendu ja usun, et saaksite selle ülesandega toime. Enne kui teostada see lend, sooviksin, et õpiksite paremini tundma traavlit, s. o. mootorit, kes veab teid õhus edasi.

Lennuki liikumisel õhus avaldab õhk teatud takistust, mida nim. rindtakistuseks. Rindtakistus ületatakse propelleri tõmbega. See tõmme tekitatakse mootoriga, mis sunnib propellerit tiirlema teatud tiirude arvuga minutis. See tähendab, et mootor teeb tööd ja see töö antakse üle propellerile.



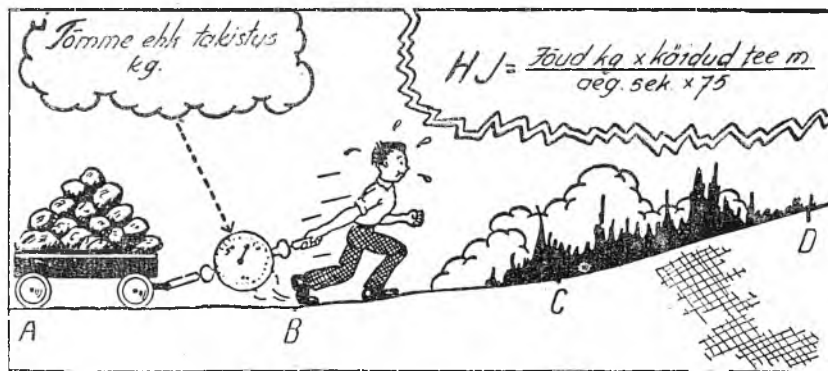
Ülalt alla: Joon. 77, 78, 79 ja 80

Joon. 77. Energia avaldab ennast mitmesugustes vormides. Kosk kujutab enesest lõplikus arutluses soojusenergia varjatud kuju. Seda koskes varjatud energiat ei saa kasutada soojuse näol, kuid seda energiat saab kasutada vee-

turbiini tiirlemapanemisega, sealjuures asub turbiin kose alumisel tasapinnal.

Mida suurem on langemise kõrgus või vahe kahe tasapinna vahel ja mida rohkem voolab vett läbi 1 minutis, seda suurem on kasutatav energiahulk. Selleks, et saada energiat, mis tarvilik lennuki edasiviimiseks

ja käe vahel asub dünamomeeter, võib alati välja arvestada (olenematu kiirusest ja läbistatud maa-alast), kui suur oli vankri edasivedamisele kulutatud võimsus. Näitab dünamomeeter 24 kg, ja 2 minutiga läbistati 30-m maa-ala, siis oli arendatud võimsus natuke suurem 0,08 hobusejõust. Jõudes pikkusele



Joon. 81

õhus, ei ole võimalik kaasa võtta koske, kuid meie võime võtta bensiini, kasutades viimases varjatud energiat.

Joon. 78. Tõstes 1 kg 1 m kõrgusele 1 sekundi jooksul, teeme tööd, mida nimetatakse võimsuse ühikuks — kilogramm-meetrik. Selle töö läbiviimine on võimalik, kasutades teatud väikest energiahulka.

Kui me aga 1 kg asemel tõstame 250 kg 0,3 m kõrgusele 1 sek. jooksul, teostame tööd, mis võrdub ühele hobusejõule (joon. 79). Joonisel on ülevaatlikkuse mõttes antud hobusekaal, aga mitte tema tõmbejõud.

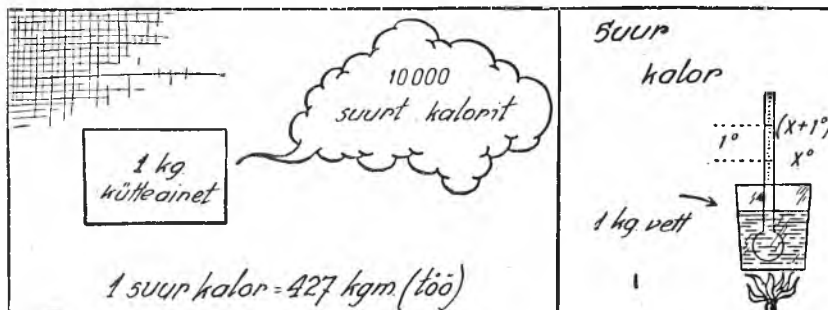
Joon. 80. Tõstes 75 kg 1 m kõrgusele 1 sekundi jooksul, võrdub tehtud töö, nii nagu näidatud joonisel, jällegi ühele hobusejõule.

Joon. 81 on näidatud, kuidas saab mõõta võimsust hobusejõududeks. Vedades koormatud vankrit, kusjuures vankri

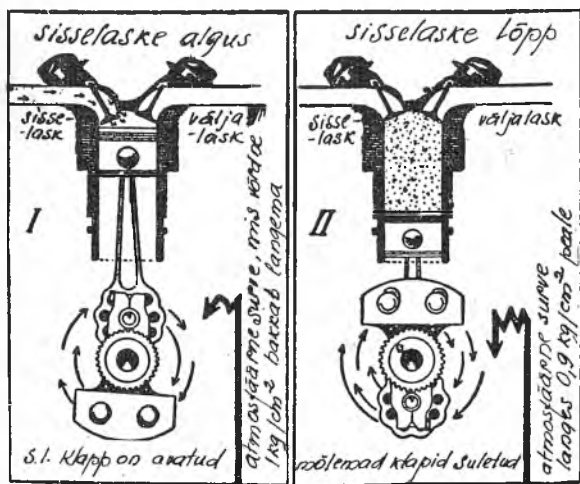
B—C, suureneb tõmme 48 kilogrammile ja 2 minuti jooksul jõuate ära käia vaid 15 m, mis tähendab, et teie arendasite sama võimsust, mis esines eelmisel juhul.

Bensiinimootor muudab soojusenergia, mis tekib bensiini põlemisel, energiaks, mida on võimalik kasutada vääntõllil. Meie mõeldame kaalu algühiku — kilogrammiga ja pikkust meetritega. Soojusenergia mõõtühikuks on suur kalor; viimane võrdub soojushulgale, mis tarvilik ühe kg vee temperatuuri tõstmiseks 1° võrra (joon. 82).

Õhu- ja bensiinaurude segu põletamisega mootori silindrites muudetakse soojusenergia vääntõllil mehaaniliseks energiaks. Bensiinaurude ja õhusegu laieneb põlemisel mootori silindris, tõugates kolvi eemale silindri laest. Kolvi sirgjooneline liikumine muudetakse kepsude ja vääntõlli abil tiirlevaks liiku-



Joon. 82



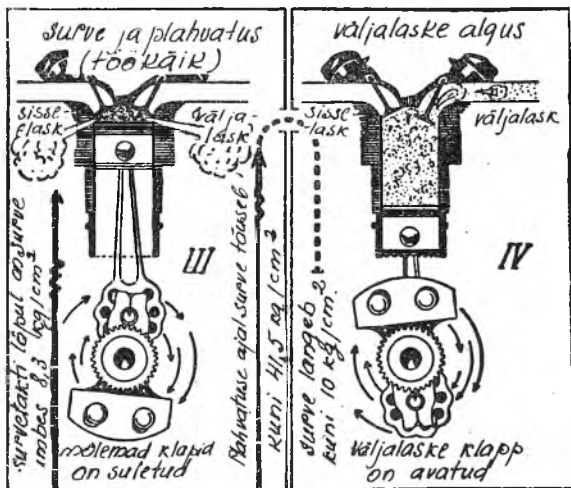
Joon. 83 (I) ja 84 (II)

miseks, viimane liikumine antakse omakorda üle propellerile.

Joon. 83. Sisselaskeklapp avatakse hetkel, millal kolb hakkab klapist eemalduma. Selle kolvi liikumise (käigu) jooksul on suletud väljalaskeklapp ning kütetaine aurude ja õhu segu tungib silindrisse, täites kogu vaba ruumala.

Me ütleme, et segu imetakse silindrisse kolvi poolt, olgugi et tegelikult küttesegu surutakse silindrisse atmosfäärilise surve abil: see iseenesest ebaõige väljendus on ka arusaadav, sest kolvi liikumine põhjustab silindris survet, mis on väiksem atmosfäärilisest survest.

Joon. 84. Sisselaskeklappi lõpul suletakse sisselaskeklapp (väljalaskeklapp püsib suletuna) ja kolb alustab survetakti. Kolb liigub suletud klappide suunas, kusjuures silinder on täidetud kütetainearude ja õhu seguga.



Joon. 85 (III) ja 86 (IV)

Joon. 85. Survetakti lõpul surutakse küttesegu kokku survega, mis võrdub 9—11 atmosfäärile. See surve on mitmesugustel mootoritel erinev, olenevalt nende konstruktsioonist. Survetakti lõ-

pul süüdatakse kokkusurutud küttesegu süüteküünla poolt antava sädeme abil; sellel hetkel on põlevate küttegaaside poolt tekitatud surve võrdne ligikaudu 40—50 atmosfäärile. See surve põhjustab kolvi liikumist ja väntvõlli tiirlemist. Töökäigu järele, enne kolvi jõudmist alumisse surnud punkti, avatakse väljalaskeklapp (joon. 86). Avatud väljalaskeklapi kaudu tormavad põlevad gaasid välisõhku kiirusega 40—50 m/sek.

Plahvatusel tekivad gaaside surve on palju suurem survetakti lõppsurve. Kolvi liikumisel alumisse surnud punkti langeb gaaside töösurve 4—5 atmosfäärile. Mootori võimsuse arvestamisel võetakse arvesse gaaside keskmine töösurve, mis kujutab enesest gaaside plahvatussurve ja töotakti lõppsurve aritmeetilist keskmist.

Eesti Aeroklubi FAI liikmeks

FAI (Fédération Aéronautique Internationale), rahvusvaheline lennuasjanduse liit, Berliinis peetud konverentsil võttis vastu Eesti Aeroklubi oma liikmeks ning otsustas määrata Eesti Aeroklubi ainu-volitatuks ja ainu FAI ametlikuks esindajaks Eestis. Seega kujutab Eesti Aeroklubi endas ainsat seaduslikku õhuspordi-autorit Eestis ja iga sugused õhuspordi-saavutused ning rekordid, mis Eesti Aeroklubis ei ole registreeritud, ei leia tunnustamist ei Eestis ega ka rahvusvaheliselt.

FAI — rahvusvaheline lennuasjanduse liit — asutati 14. okt. 1905. a. Pariisis järgmiste maade lennuasjanduste ühingute esindajate poolt: Belgia, Hispaania, Itaalia, Prantsusmaa, Saksamaa, Šveits, Suur-Briti ja Ühendriigid.

Præegu kuulub FAI liikmeskonda 37 riiki oma esindajate kaudu.

FAI — rahvusvahelise lennuasjanduse liidu — siht on ülemaailmse õhusõidu arendamine, õhutada kõigi vahenditega eralennu-sporti, turismi ja sanitaarõhusõitu ja kindlustades lennuspordi rahvusvahelise korraldusega lennusaavutuste kontrolli ja võrdlust ülemaailmses ulatuses ning aidates kaasa lennuasjanduslike ehituste edendamisele.

Varssavi aeroklubi lendurite külaskäik Eestisse

5. septembril saabus Eesti Aeroklubile külla Varssavi Aeroklubi lennukite eskadrill kokku 18 lenduriga. Poola eskadrilli juhiks oli Varssavi aeroklubi abiesimees lendur-insener M. V o d z i a n s k i. Külalisi võtsid vastu õhukaitseülem kol. R. T o m b e r g, teedeministeriumi õhusõiduosakonna dir. O. O r g, Eesti Aeroklubi juhtivad tegelased j. t.

Külalislendurite auks Eesti Aeroklubi

korraldas „Kuld Lõvis“ õhtusöögi, kus tervituskõnega esines E. Aeroklubi esimees välisminister K. S e l t e r.

Poola lendurid saabusid Riistast, sooritades ringlennu Varssavi - Kaunas - Tallinn - Helsingi - Stockholm - Kopenhaagen - Amsterdam - München - Berliin - Varssavi. Ringlennu eesmärk on sportlik, kuid samal ajal tutvustatakse ka oma RWD-tehaste lennukeid, mis on Poola konstruktorite töö ja ehitatud poola oma materjalist. Eskadrilli kuuluvad mitmetüüpi lennukid.

Järgneval päeval poola lendurid sooritasid Ülemiste lennuväljal lennude-demonstratsioone, mida oli jälgima ilmunud umbes paar tuhat lennuhuvilist. Poolakad oma demonstratsioonil pakkusid võrdlemisi kõrgeklassilist lendu, esitades mitmel eritüüpi lennukil kõiksugu lennuvõtteid, vigurlende jm. Demonstratsioonide lõpupoolel juhtus lendur-insener Zbigniev O l e n s k i g a raske õnnetus, mis lõppes siiski õnnelikult. Nimelt pärast starti väikesel ühepinnalisel ja üheistmelisel RWD-vigurlennukil, sooritades Ülemiste järve kohal pööriseid, lennuk paiskus äkki järve. Nagu peatselt selgus, rängem õnnetus jäi tulemata — lendur pääsis vaid raskemakujulise põrutusega.

Eestist poola külalislendurid jätkasid ringsõitu Helsingi.

Kas on elektroonmetall tuleohtlik?

Elektroonmetall, kergeim tänapäeva metall, on magneesiumsulatis. See asjaolu hirmutab nii mõndagi kasutamata elektroonmetallist esemeid, kuna teatavasti magneesiumipulber on plahvata-tav. Kas ei ole siis ka elektroonmetallist esemed tuld kartvad? Sellele vastab dr. V o s s k ü h l e r, tuntud saksa selle ala eriteadlane, eitavalt.

Elektroonmetallist kompaktsad, valmistatud, jääme praak, plekitükid jne. ei põle üldse. Väga tugevas kuumuses tekib sulamine tulisemates kohtades ja sulanud metall põleb ära, ilma et tuli edasi kanduks neile osadele, mis ei ole kuumenenud üle sulamis-punkti. Laastud, mis saadakse hõõvel-damisel, puurimisel jne., võivad süttida leegi abil. Nad põlevad siis aeglaselt laast laastu järele. Selline tuli on kergesti kustutatav kuiva liiva, malmipuru ja teiste elektroonlaastude abil. Näeb iseäralik välja, kui puistata leegil elektroonlaaste, kustub leek soojust ülekandumise tõttu momentaalselt. Vett ega harilikke tulekustutajaid ei tohi siinjuures tarvitada, kuna väsi suures kuumuses laguneb vesinikuks ja hapnikuks (pauggaasiks), mis on kergesti plahvata-tav.

Eralennuasjandus on teinud suuri edusamme

Lennupäev Tallinnas

ERALENDURITE koondisena tegutseb meil Eestis asukohaga Tallinnas Eesti Aeroklubi. Vaatamata selle lennuklubi lühikesele tegevusajale, klubi juhtivate jõudude suur energia ja kiiduväärt tahe on olnud tõhusaks aluseks, et Eesti Aeroklubi ümber on koondunud peagu kõik aktiivsemad eralendurid Eestis. Jõudes lühiajaliselt tömmata ligi rohkearvulise hulga lennuhuvilisi, on jõutud ühtaegu küllalt populariseerida lennuasjandust meie kodumaal, panna rõhku eralendurite ajakohaseks väljaõppeks ja valmistada teataval määral ette julgeid ja tubleid mehi eralendurite kaadri näol, kes vajalikkudel juhtudel võivad olla tõhusaks lennuabi-väeks riigi kaitseks.

Oma töötulemuste tutvustamiseks laiematele hulkadele ja ka üldse lennuasjanduse ulatuslikumaks populariseerimiseks oli Eesti Aeroklubi poolt 28. augustil korraldatud laiaulatuslik lennupäev, millest võtsid osa nii kaitseväge kui ka eralendurid ja mitmed külalislendurid Soome, Poola, Läti ja Saksa eralennuühingutest. Lennupäev õnnestus igati hästi, pealtvaatajaid oli

üle kümne tuhande, kes suure haara-vusega imetlesid meie ja külalislendurite suurt lennuosavust. Kõrgeimate külalistena viibisid lennupäeval sõjavägede ülemjuhataja kindral J. Laidoner ja õhukaitseülem kol. R. Tomberg.

Lennupäeva avas sissejuhatava kõnega sõjavägede ülemjuhataja kindral Laidoner. Tuues lennupäevale tervitusi vabariigi presidendi poolt, märkis ülemjuhataja, et lendamine ei osutu tänapäeval ainuüksi sõjaliseks asjaks ja ülesandeks. Seda vajab juba ka igapäevane elu. Inimese taht lendata leiame juba vanade kreeklaste müütidest. Kuigi juba aastatuhandeid vana on inimese tung päikese ja kõrguse poole, on tegeliku lendamiseni saadud alles hiljaaegu. Kuid ükski teine ala ei ole teinud läbi nii kiiret arengut kui just lendamine. Raadio ja lennuasjandus on tänapäeval need alad, mis töötavad tuua veelgi suuremat revolutsiooni inimkonna liikluses.

Meie eralennuasjandus on veel praegu õieti lapsekingades. On päris kindel, et kogu kiire liiklemine kandub juba lähemas tulevikus õhku. Kui meie ei taha oma eralennuasjandust arendada, siis jääme paratamatult maha teistest riikidest. See-

pärast peame täie innuga võtma osa eralennuasjanduse arendamisest nii mitmel alal.

Meie vajame lennukeid, aerodromeid, inimesi, lendureid, konstruktoreid, oskustöölisi. Kõige kaugemale oleme jõudnud just inimmaterjali alal. Meie inimkaader lennuasjanduse alal ongi juba näidanud, et ta on võimeline täitma neid ülesandeid, mis paneb temale lendamine. Oma kõne lõpetas ülemjuhataja sooviga, et ka käesolev lennupäev õnnestuks igakülgset hästi.

Ülemjuhataja kõnele järgnes kõiki liiki lennumasinade defilee ja seejärel demonstratsioonid. Esimesena demonstreeriti lendamist purilennukeil, kusjuures startimine sündis mootorvintsi abil või mootorlennuki slepsis. Demonstratsiooni sooritasid Eesti Aeroklubi purilendurid B. Bringendoff, R. Mardiat, O. Veldeman, H. Bekker, G. Buschmann ja kaitseliidust liiklemisinspektor V. Rannaleet.

Purilendur G. Buschmann oli eriti meelejääv, kuna näitas väga ilusat kunstlennu sooritamist. Tähelepanuväärt oli ka meie tuntud motorsportlane O. Veldeman, kes sooritas puhta ja täpse arvestusega maandumise otse



Üksikmomente lennupäevalt. Vasakul lennuk RWD, millega lendur-instruktor H. Habel (lennuki kohal) demonstreeris — „Kuidas ei tohi lendata“. Keskel: saksa vigurlendur Gert Achgelis demonstreerib (ülal) soomlase Haikkala lennukil oma hulljulget seliilendu



Kõrgeklassi-lendur soomlane Haikkala, kelle lennustaaž on kõigest 150 lennundi

angaari ette. Eeskujulikke lendu esitasid ka teised purilendurid.

Järgnevalt mootorlennukite demonstratsioonil esitas lendur-instruktor H. Habel õpilase esimest lendu mootorlennukil. Oma ülesannet — „kuidas ei pea lendama“ — lendur sooritas viimistletud peensusteni, kusjuures eriti silmapaistvalt ja loomutruult teostus „õpilase“ maandumine. Lende kolmikkoondes ümberivistumistega sooritasid tähelepanudava kindlusega lendurid R. Roo, E. Karu, E. Pärjel ja E. Günther. Kunstlendu demonstreerisid lendurid H. Habel, K. Kursman ja A. Pallas. Nende poolt sooritatud numbrid, nagu sõlmed, sukeldumine, selililend ja teised nn. aeroaatilised evolutsioonid olid eeskujulikult läbi töötatud ja küllalt väärilt ette kantud. Kuna nende käes kasutatavad masinad on vaid tavalise kandepinna profiiliga, siis lendureil puudus loomulikult võimalus kunstlennu sooritamiseks maa läheduses ja üldse madallende. Siin jäi ka mulje, et headel lenduritel pole siiski kasutada häid ja võimsaid lennumasinaid.

Eesti Aeroklubi lendurite demonstratsioonile järgnes külalislenduri sakslase G. Achgelise kõrgeklassiline vigurlend. Viimane on tuntud vigurlendude alal mitmekordse maailmameistrina. Oma seekordseid demonstratsioone sooritas ta soomlase Haikkala lennukil. Achgelis esitas puhtalt ja võimsalt oma otse kaelamurdivaid ja isegi järeletehtamatuid selililende. Eriti järelesooritamatuks kujunesid tema tagurpidisõlmed maapinna otseses läheduses ja teatavat sensatsiooni pakkus publikule otse triibüni ees mõnekümne meetri kõrgusel

maapinnast lahtiste kätega sooritatud selililend.

Sakslase järele esitas lendur E. Karu mootorlennukil õhupallide püüdmist. See osa lennupäeva kavast oli väga nauditav, kuna lendur oli väle ja ei lasknud pallidel tõusta kuigi kõrgele õhku.

Pärast vaheaega demonstreeris kunstlendu soomlane Haikkala. Viimane esitas oma lende samuti nagu sakslane Achgelis *Bücker-Jungmann*-mootorlennukil. See lennuk on varustatud kaksikumerprofiiliga kandepindadega ja kahe seljakarburaatoriga, mille tõttu oli täiesti üksikõik, kas lennuk lendas selili või harilikult. Ja just selline lend maa läheduses jättis meie publikule sügava mulje, sest vist õige vähesed on meil näinud lennukit kõlkumas 5—10 m kõrgusel rattad ülespoole. Soomlane Haikkala oli oma manöövrtega elavam ja suurejoonelisem sakslasest, kuid jäi veidi maha lennupuhtuselt.

Siis järgnesid sõjaväe rivilennud. Siin sooritasid lende kolmikkoondes üksiku merelennusalga lendurid major Kuul, lt. Ratas ja veltv. Kubits *Hawker-Hart*-tüüpi lennukel. Nende lend oli puhas ja suure kindlusega juhitud ning isegi võhik võis konstateerida, et siin on tegu igati lennuks koolitatud meestega. Kuid nende poolt esitatud oli kohati liiga tagasihoidlik, nii et näiteks pikeerimine tundus rohkem lauglemisena ja see ei mõjunud hästi. Vigurlendu mitmesugustes aeroaatilistes teisendites pakkus üksiku lennuväedivisjoni nr. 3 sv. lendur kapten Nõmmik *Bristol-Bulldog* lennukil. Tema kunstlend teostus aga liialt suure kõrguses, mille tõttu lennuefekt publikule oli nõrgavõitu, eriti veel kui arvestada, et sellise võimsa mootoriga varustatud lennuk võimaldab ohutut vigurite sooritamist õige väheses kõrguses. Järgnevalt demonstreeriti langevarjude kasutamist üksiku lennuväedivisjoni nr. 3 kahemootoriliselt pommilennukilt *Avro-Anson*. Langevarjude hüpeteks kasutati liivakotte ja kõik „hüpped“ õnnestusid sajabrotsendilisel, mis võinuks olla ka inimestega.

Lennupäeva lõpuks sooritas ilusa purilennu kaitseliidu kaheistmelisel purilennukil V. Rannaleet, kellest jäi eriti meele ilus maandumine kestva lauglemise järgi. Pärast kavakohaseid demonstratsioone järgnesid lõbulennud publikule, ühtaegu oli aga demonstratsiooniväljaku läheduses korraldatud Eesti Aeroklubi noorteseksiooni mudel-lennukite näitus, mida külastati samuti suure huviga. Nimetatud mudel-lennukite demonstreerimisega lõppeski igati kordaläinud lennupäev.

T. P.

1 672 900 kr. jõuvankrite ja bensiinimaksu maavalitsustele

Riigi statistika keskbüroo andmeil maavalitsused said 1936./37. a. teedekapitali tulude näol jõuvankritelt jõuvankrite ja bensiinimaksu tervelt 1 672 900 krooni ulatuses. Üksikutele maavalitsustele läks neist maksudest alljärgnevalt (tuhandetes kroonides):

	Jõuvankrite m.	Bensiinimaks
Viru	36,0	188,5
Järva	38,5	75,7
Harju	69,2	252,0
Lääne	29,3	92,0
Saare	19,0	46,6
Pärnu	89,5	102,9
Viljandi	25,0	96,0
Tartu	38,0	162,5
Valga	32,0	56,4
Võru	25,0	114,0
Petseri	25,0	59,8
Kokku	426,5	1246,4
1935/36	112,2	660,9

Liikluspropaganda jätkub

Kuigi talvekuudel mootorliiklus pole eriti elav, on maanteede talitus otsustanud jõuliselt jätkata liikluspropagandat. On kavatsusel korraldada kõigis kooles liiklusõppetunde vähemalt üks kord nädalas, kus liiklusõpetust õpetaksid lektorid maanteede talituse ja omavalitsuste liiklemisinspektuuride perest. Edasi tahetakse kirjastada kaks liiklusõpperacamatut, üks alg- ja teine keskkoolidele ning gümnaasiumidele. Talve jooksul rakendatakse vähemalt üks kord nädalas liikluspropaganda teenistusse ka radio, esitades vastavaid kuuldemänge, loenguid, loosungeid jm. Veel on kavas liiklusõpetuse kursuste korraldamine kooliõpetajaile ja asjast huvitatud isikule, kes hiljem võiksid oma teadmisi edasi anda koolides ja koosolekutel.

Kui garaaž pole tuleohutu — püütagu kindlustada jõuvankreid

Paljusid jõuvankrite omanikke heidutab kindlustamast jõuvankreid mitte just väikesed preemiamaksud. Kui omatakse aga mitmeid jõuvankreid, eriti väärtuslikke uusi ja ei evita seejuures tuleohutuid garaaže, tuleks vähegi võimalikul juhul leida võimalusi sõidukite kindlustamiseks. Pärnus juhtus hiljuti a/s. M. Seileri tehastes tulikahju, kus muuseumis põles maha ka autogaraaž. Kuna hoones polnud kiiresti käsitatavaid tulekaitsevahendeid, siis hukkusid tules kõik garaažides olevad viis autot ja o/ü. Pärnu transportühingu tuliueued omnibused. Kuna kõik sõidukid olid kindlustamata, siis saadud kahju on väga suur.



SKF

kuul- ja rull- laagrite müügivõrk üle Eesti

KURESSAARES: A-S. K. Bergmann,
MÄRJAMAAL: H. Saul,
NARVAS: N. Mägi,
PAIDES: G. Laas,
PETSERIS: P. Mägi & E. Nassar,
PÄRNUS: A-S. H. Puls, K. Viks,
RAKVERES: G. Limberg, P. Falk
TARTUS: A-S. A. Rosenvald & Ko,
TÜRIL: E. Jõeäär,
VALGAS: V. Trauss,
VILJANDIS: A-S. A. Rosenvald & Ko., Vil-
jandi Põllumeeste Selts,
VÖRUS: A. Sibul, A-S. A. Rosenvald & Ko.

PEAESINDAJA JA LADU

LINKE & MARTINSON,

TALLINN, VENE TÄN. NR. 11.

TELEFONID: 432-86 ja 432-58.



Uuesti tõestas **CHAMPION** oma väärtust

15-es järjekordne võit Indianapolis'es

800 km võistlus – Puhtalt esimesed 10 kohta – Uus lendava stardi rekord 188,2 km/t. Üks lehekülj enam CHAMPION-süüteküünla kuulsusrikkas arenemiskäigus, mille jooksul viimane on töötanud igas mootoris seninägemata efektiivsusega

See viimane suur edu tõendab Teile ja mehaanikuile kogu maailmas, et **CHAMPION**-süüteküünaldega varustatud mootorid arendavad suurimat võimsust. Indianapolise 800 km võistlus oli sitkeimaks katseks võistlejale, mootoreile ja võistlusvarustusele. Kui üht küünlatüüpi kasutatakse võidusõitude tuusade poolt järjekindlalt aastast aastasse 15 aasta jooksul, siis on igale selge, et selline süüteküünlatüüp peab omama erakordset efektiivsust ja töökindlust. **CHAMPION**-firma uurimused, küünalde konstruktsiooni viimistlemine ja lihtsustamine on võimaldanud toota küünalt, mille suurim efektiivsus ja töökindlus omab kogu maailmas

parima kuulsuse. 27 aasta jooksul on **CHAMPION**-tehased pühendanud kõik tulud ja tagavarad vaid **CHAMPION**-süüteküünla viimistlemiseks, mille lõpptulemus on kõigile tuntud – parim efektiivsus ja suurim töökindlus **CHAMPION**-süüteküünlaga. 1938. a. 800 km võitja Floyd Roberts lisas kuulsusriikka lehekülje **CHAMPION**-süüteküünla võistlussaavutustele. Esimesed kümme sõidukit, mis läbistasid finiši, olid kõik varustatud **CHAMPION**-süüteküünaldega, kusjuures võistluse kestusel ei vahetatud eelnimetatud sõidukeil ühtki süüteküünalt

Kontrollige ja puhastage küünlaid siis, kui teostate õlivahetust!

Ainuesindaja A/S. **A. ROSENVALD & Ko**

TARTU, SUURTURG 8. TELEFON 300

Hesselmani raskeõlimootori toitesüsteemi kirjeldus, reguleerimine ja rikked

A. Kriisk

I.

KUNA Hesselmani mootor on viimasel ajal leidnud väga laialdast kasutamist jõuvankritel ja käitistes, ja et selle mootori tundmist nõutakse auto-koolides ning autojuhi kutseeksami sooritamisel, siis paljude lugejate soovil avaldame käesolevast numbrist alates Hesselmani mootori kütteaine toitesüsteemi kirjelduse (Hesselmani raskeõlimootori kirjeldus on ilmunud varem, vt. „Auto“ nr. 7/8 — 1936 ja nr. 1 1937). Selle kirjelduse seeriasse kuuluvad Hesselmani raskeõlimootori kütteainepumba kirjeldus, viimase reguleerimine ja rikked.

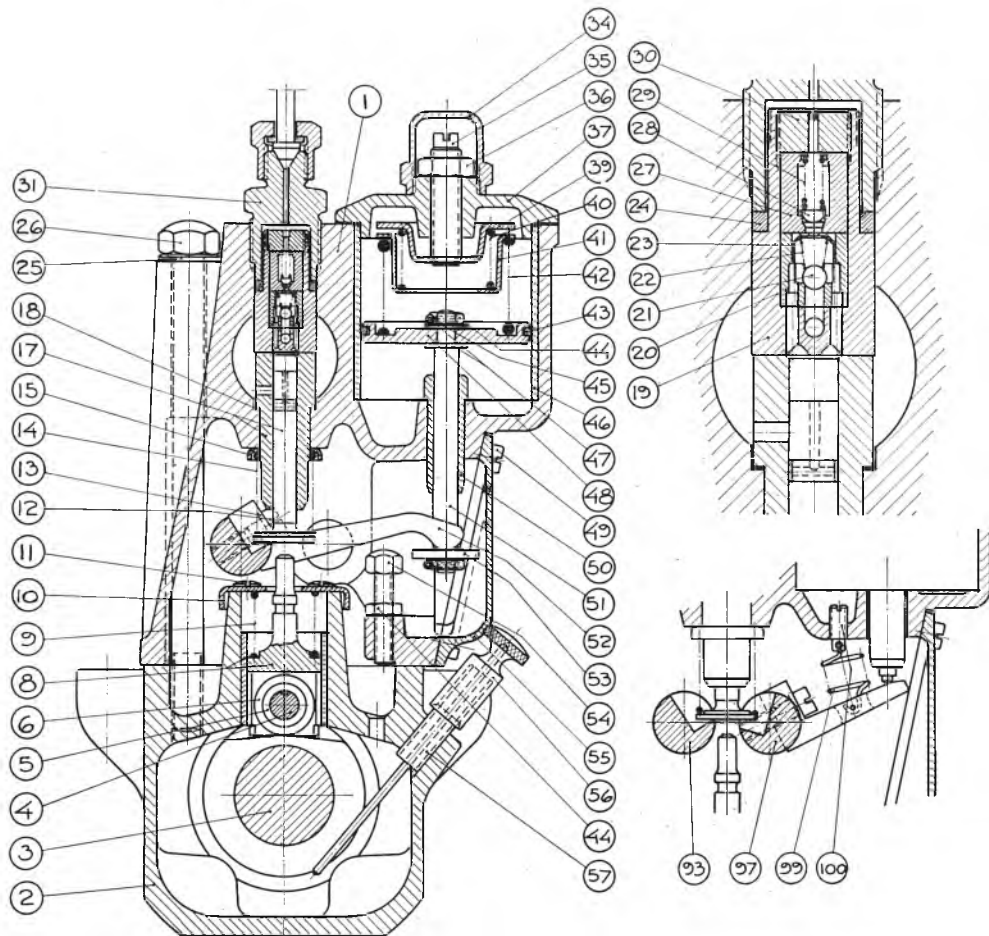
*

Kütteaine Hesselmani kütteaine-toitesüsteemis pritsitakse silindrisse kütteainepumba poolt tekitatud surve abil täpselt kindlaksmääratud silmapilgul, kusjuures kütteaine pihustaja hajutab kütteaine lõpmataväikeste tilkadena silindri survekambris. 6-silindrilisel mootoril on 6 kütteainepumpa, viimased pannakse tööle vääntvõlli poolt ringi-aetava jaotusvõlli abil.

Pumba läbilõikest (joon. 1) on näha, et ta koosneb silindrist ja kolvist (17). Kolvi paneb liikuma jaotusvõlli tõstja (3) tõukuri (8) abil. Kuna pumba kolb liigub imemistaktil allapoole, siis imetakse kütteaineõli magistraalst läbi kanali (20) nii, nagu näidatud joon. 2 pumba survekambris. Pumba kolvi imemistaktil kestvus on reguleeritav võlli (93) abil. See võll määrab oma asendiga silindrisse sissepritsitava kütteaine hulga. Tõukur järgneb tõstjale alumise piiriseisuni ja alustab ülesliikumist hetkel, millal tõstja teda puudutab. Kütteaine surutakse kõrgesurve ja kiirusega läbi pumba ventiili (27, 28) survevõllile (joon. 1 ja 3).

Õlisurve langeb järsult siis, kui kolvis olev kanal satub kohakuti silindri seinas oleva avaga, seejuures surutakse õli ülejääk tagasi õlimagistraali (joon. 4—5). Sellest võib järeldada, et kolb saab kasutada vaid osa tõukuri käigust, kusjuures jaotusvõlli tõstja kuju on valitud nii, et anda kolvile ühtlast ja maksimaalset kiirust kolvikäigu efektiivsemas osas.

Üleliigse kütteaine ärajuhtimine kolvikäigu lõpul põhjustab survevõllile nii järsku survelangust, et sellega hoitakse ära kütteaine sissepritsimine si-



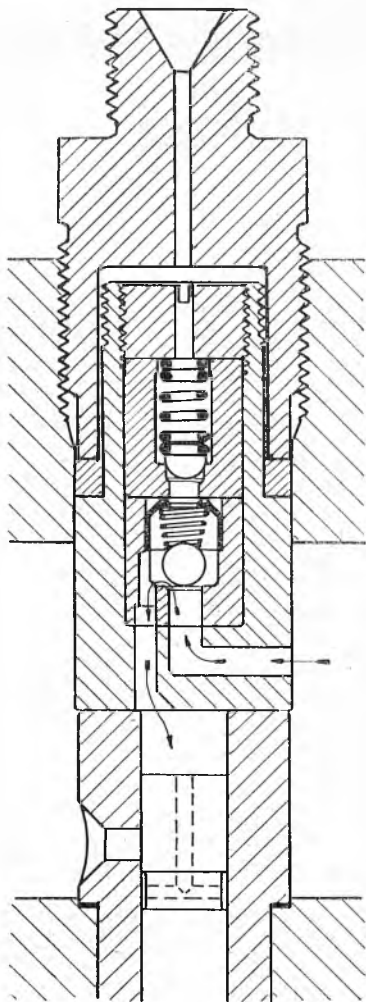
Joon 1. Kütteainepump (ristlõike): 3 — jaotusvõlli tõstja; 8 — tõukur; 14 — kolvivedrud; 17 — kolb; 20 — õlimagistraali kanal; 27—28 — pumba klapp; 35 — reguleerimiskruvi (kütteaine ja vaakumi suhe + väikesed tiirud); 40—42 — vedrud; 48 — vaakuumkontrollija-kolb; 51 — kontrollvarras; 52 — vaakuumkontrollija ülekandehoob; 53 — vaheõngas; 54 — reguleerimiskruvi

lindrisse siis, kui õli kiirus on liiga väike, viimane põhjustaks kütteaine halba pihustamist ja mootori võimsuse langemist. Kolvi sees olev kanal (mis kontrollib õli tagasivoolu) jõuab silindrisse ava kohale võlli vastaval nurkväärtusel, olenematult kolvikäigu pikkusest. See tähendab, et sissepritsimise lõpp on konstantne mootori iga-sugustel koormustel. Märkid pumba ühendusel ja laagrikattel on koos silmapilgul, millal lõpeb kütteaine sissepritsimine. Siinjuures tuleb meele pidada, et sissepritsimise lõpp mootori suurematel tiirudel muudetakse varajasemaks vastava, mootoriga ühenduses oleva regulaatori abil. Õhu juurdeandmine silindritele sünnib õhuklapi abil harilikul viisil.

Täielikuma põlemise saamiseks peab silindrisse pritsitava kütteaine hulk

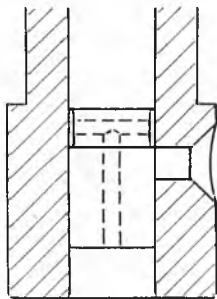
olema reguleeritud vastavalt silindri tarviliku õhu hulga. Selleks on pumba jaotusvõll varustatud vaakumregulaatoriga. Viimane koosneb kolvist (48), joon. 1, mis töötab imevõllile külge kinnitatud silindris. Kolvi liikumised antakse pumpade jaotusvõllile edasi hoova (52) kaudu. Kontrollkolb on ühendatud kontrollvardaga (51), mis annab kolvi liikumised hoova (52) abil üle võllile (53). Hoova (52) ots on surutud vastu vaheõngast (53) kolvivedrude (14) abil. Vaakuumiga imetakse kolb vastu vedrusid (40 ja 42). Kolvi asend määrab kontrollvõlli (93) asendi, viimane omakorda määrab sissepritsitava kütteaine hulga. Sarnaselt määrabki vaakuumiga töötav kolb õige vahekorra sissepritsitava kütteaine ja õhu vahel üksikutes silindrites.

Kui mootor ei tööta või töötab täiesti



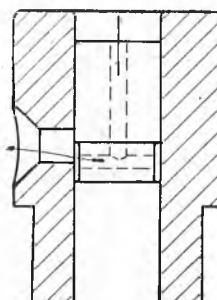
Joon. 2. Imemine

avatud gaasidega, siis kolb on täiesti all. Gaasistaja sulgemine põhjustab alaturvet imevõrustus, viimane tõstab kolvi järk-järgult kõrgemale. Vedrud (40 ja 42) on reguleeritud nii, et kütta-aine ja õhu vahetamine püsiks õiges vahetuses.



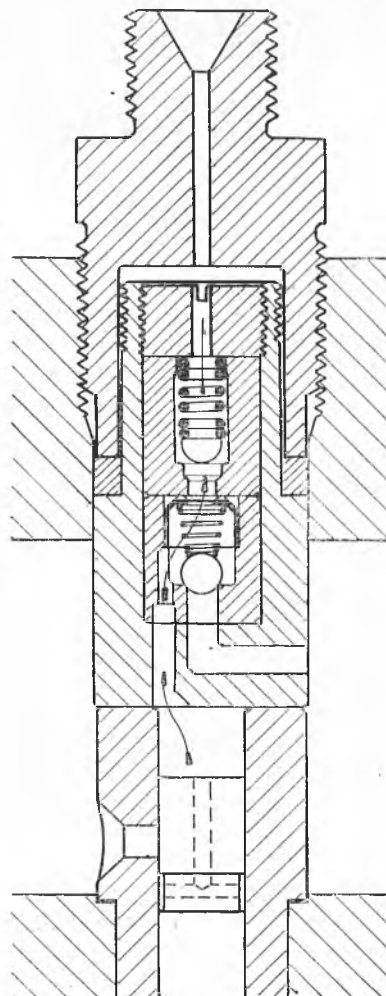
Joon. 4. Imemise lõpp

Kangil (52) olev osuti (94) näitab skaalal (95) kolvi tegeliku käigu suu-



Joon. 5. Õli tagasivoolamine

rust. Mootori täiskoorust, see tähendab kolvide maksimaalset käiku, saab



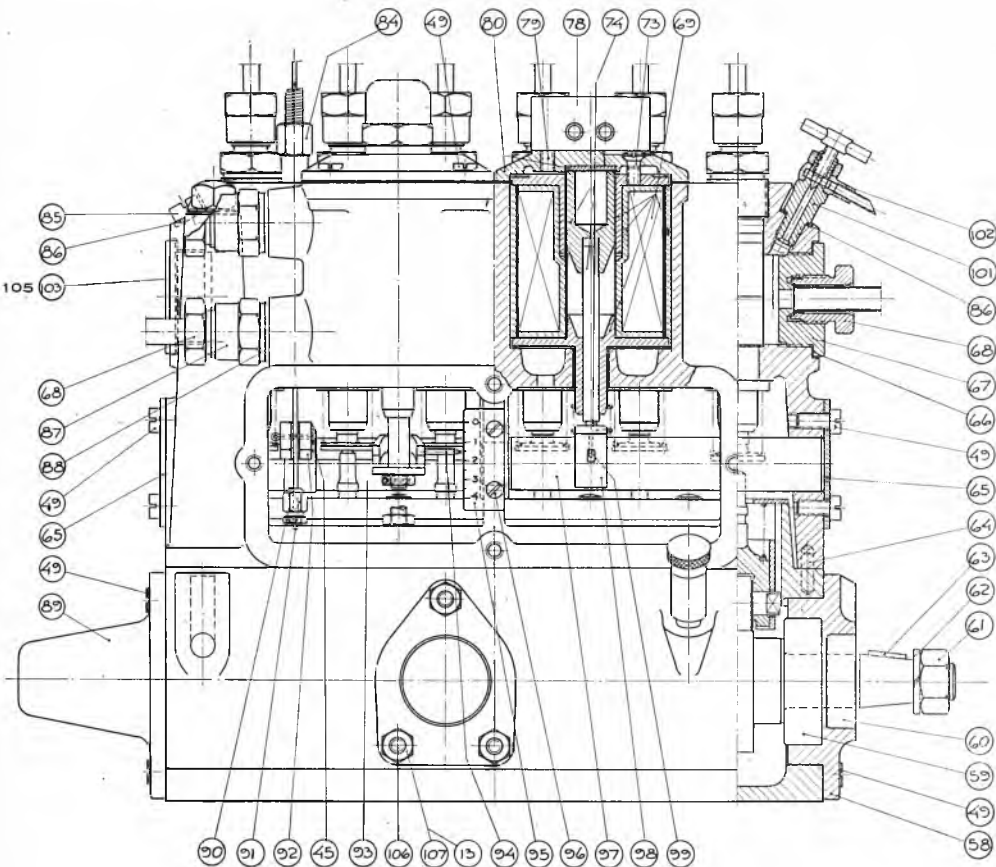
Joon. 3. Surve

reguleerida kruvi (54) abil. Suhet imevõrustusiku vaakuumi ja sissepritsetava kütta-aine hulga vahel reguleeritakse kruvi (35) abil, sama kruviga reguleeritakse ka mootori väikesi tiirusid.

Sissepritsimine väikestel tiirudel väheneb kruvi (35) ülespoole pööramisega.

Et kindlustada mootori korralikku töötamist väikestel tiirudel ka rasketes tingimustes, on soovitatav reguleerimisel väljast lülitada kütta-ainepumbad pooltel silindritel, kusjuures suureneb koorem ülejäänud töötavatele silindritele. Silindrite tööst väljalülitajaks on väljalülitamisvõll (97). See kang mõjub FCH-mootoril kolmele esimesele silindrile ja tüüpidel FAH ja FBH viimastele silindritele.

Kui mootor töötab koorma all, siis võll (97) asub nii, et kolm kolvi saab vabalt liikuda vastu kontrollvõlli (93). Gaasiklapi telg on ühendatud automaatlülitaja külge, see kui gaasiklapp sulletakse väikeste tiirude piirkonnani, mille tõttu elektrivool läbib elektromagneti (69) mähise (joon. 6). Elektromagneti südamik (74) kistakse alla,



Joon. 6. Kütta-ainepump (piki-läbilõige): 69 — elektromagnet; 74 — elektromagneti südamik; 93 — reguleerimiskruvi; 94 — osuti; 95 — skaala; 97 — silindrite tööst väljalülitamise võll; 99 — vedru

Speedoil-ülemäärdeõli

PALJUDE välismaa autospetside arvamise järgi lihtsaks, odavaks ja ühtlasi ainsaks vahendiks mootori silindrite, kolbide ja kolvirõngaste kulumise piiramiseks on nn. Speedoil-ülemäärdeõli. Speedoil on keemiline õli, mida toodab juba 10 aastat firma C. C. Clementson (Malmös). Nüüd on aga seda õli ka Saksamaal tootma hakatud.

Speedoil pääseb ühes küttega silindri põlemisruumi. Küttesse segatult hoiab ta alal oma keemilised omadused.

Speedoil katab silindriseinad, kolvid ja klappid ühtlase õlifilmikihiga. Külma mootori juures, segunedes kondensveega ja sooja mootori juures dioksüüdidega, muutub ta seebile sarnanevaks määrdeaineks, mis alles teatava aja töötamise järele ühes äratöötanud gaasidega silindrist välja puhutakse. Speedoil sisaldab aineid, mis neutraliseerivad külma mootoriga töötamisel tekkivad happed. Speedoil'i neutraliseeriv mõju on nii suur, et isegi karteriõlis kauaegse töötamise järele ei leidu väevli jälgi.

Speedoil ei põle sööks nagu teised õlid. Speedoil sisaldab keemilisi aineid

kusjuures silindri väljalülilija võll pöörduv ülespoole. Kuna kolme silindri pumbakolvid tõstetakse selle võlli poolt üles, siis katkeb neil silindritel küttega pumpade töötamine. Voolu katkemisel pöörab vedru (99) võlli algasendis tagasi.

Mootori tööjärjekord on 1-5-3-6-24 ja on väikestel tüüritel:

FCH — 5-6-4

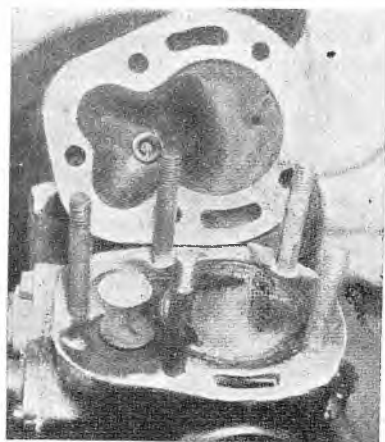
FAE, FBH — 1-3-2.

mis lahustavad õlisõe siduvad ained nagu asfaldi ja pigi nii, et söeosad võivad lahkuda silindrist ühes äratöötanud gaasidega. Speedoil'ist kujunev määrdeaine eraldab auramisel hapnikku, toetades seega põlemisprotsessi.

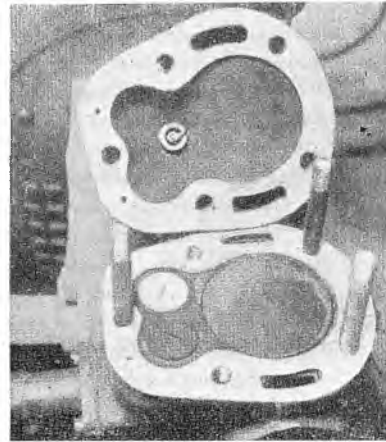
Mitmed eeltoodud retušeerimata ülevõtted näitavad võrdlevaid katseid Speedoil'i ja mitmesuguste nn. ülemäärdeõlidega. Ühesuguse koormatuse, temperatuuri ja teiste tingimuste juures on katsemootor igal katsel töötanud

Joon. 7 näitab katse tulemust riitsinusõli sisaldava ülemäärdeõliga. Siin ei leidu mitte ainult rikkalikult õlisütt, vaid ka pigitaoliselt läikivaid põlemisjätmeid, mis pigitavad kolvirõngad nende pesadesse kinni, mustavad klappe ja muudavad küünlad kasutamiskõlbmatuks.

Joon. 8 näitab põlemisruumi pärast grafiiti sisaldava ülemäärdeõli kasutamist. Grafiidi eraldamine on märga-



Joon. 7. Katse riitsinusõliga



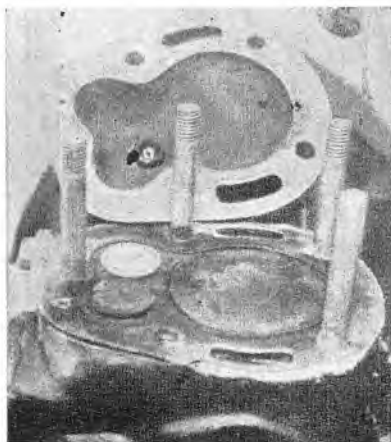
Joon. 9. Katse Speedoiliga

vahetpidamata 150 tundi sama küttega määrdeainetega. Mitmesuguseid ülemäärdeõlisid lisati juure neid tootvate firmade eeskirjade kohaselt.

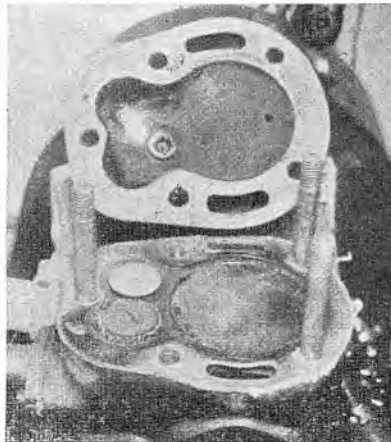
Joon. 6 näeme õlisõe tekkimist vedela mineraal-ülemäärdeõli kasutamisel. Nagu siit näeme, kolvi põhjale, klappidele ja küünaldele on tekkinud kõva õlisüsi. Ka silindripea on kaetud õlisõega. Sellise õli määriv mõju on null.

tav eriti sisselaskeklapi juures. Ka leidub igal pool kõva õlisütt.

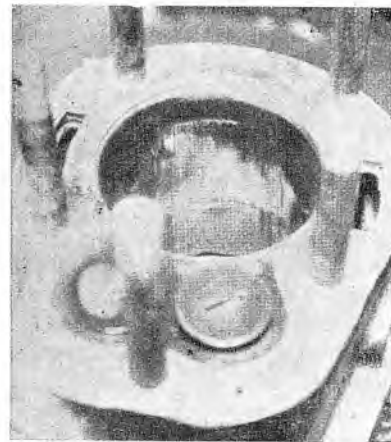
Joon. 9 on näidatud katse tulemus Speedoil-ülemäärdeõliga. Kõvadest või pigistest põlemisjätmetest ei ole mingeid jälgi. Kolvi põhi ja küünal on peagu puhtad, näha on ainult õhukene tahmakord. Väikesed jätmed kolvi põhja servadel on ainult õlised, mitte aga pigitud.



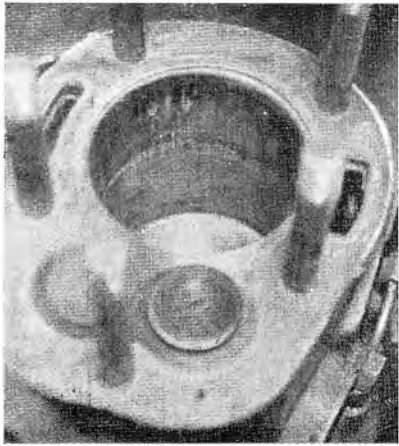
Joon. 6. Katse mineraalõliga



Joon. 8. Katse grafiitlisandiga



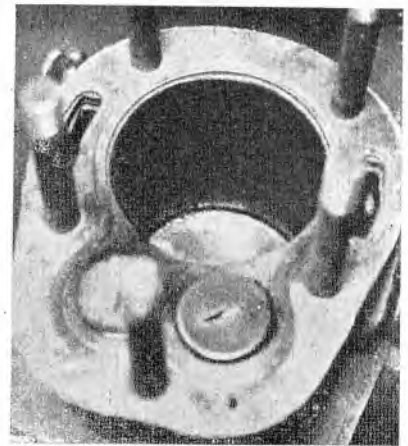
Joon. 10. Küttega: piiritusevaba bensiin



Joon. 11. Kütteaine: bensiin + ülemäärdeöli, mis koosneb vedelast mineraalõlist



Joon. 12. Kütteaine: bensiin + ülemäärdeöli kolloidaal-grafiidiga



Joon. 13. Bensiin + Speedoil = ülemäärdeöli

Edasi määrati kindlaks erilise katseteks konstrueeritud seadeldise abil korrosiooni mõju jahutatud katsemootori juures Speedoil'i kasutades ja ilma.

Joon. 10 näeme, kuidas hapet-sisaldavad põlemisproduktid avaldavad külma mootori juures söövat mõju (heledad laigud). Piirituselisandi korral kütteaine on korrosiooni mõju veel suurem. Silindri ülemine osa on märg kondenseerunud kütteainest, jooniselt nähtub (ringikujuline) korrosiooni mõju kohal, kus ülemine kolvirõngas plahvatuse surve vastu silindriseinu surutakse. Sama mõju on nähtav ka silindri alumises osas.

Joon. 11 leiame, kuidas külmas moo-

toris pigitunud mineraal-ülemäärdeöli annab silindriseintele tumedama läike ja pakub ainult näilist kaitset. Vaatamata silindripinna õlisurvale, on märgatav ka hapete sööv mõju.

Joon. 12 on toodud silinder, mis ülemäärdeölis sisalduva grafiidi mõjul on tumedaläikeline. Grafiit ei paku ju kaitset, kui mootor on külm, sest hapete mõjul kaotavad grafiidiosakesed silmapilkselt oma kolloidaalse struktuuri ja eralduvad kõvade jätmelena.

Joon. 13 tõendab, et Speedoil hoiab ära korrosioonist tingitud kuluvuse. Speedoil'i neutraliseeriva mõju tõttu ei teki söövaid põlemisprodukte.

Speedoil'i kasulikkust ja häid omadusi tõendavad arvukad ametlikult kontrollitud katsed, millede tulemused kokkuvõetult oleksid järgmised:

Speedoil neutraliseerib hapet-sisaldavad põlemisproduktid, pakkudes täielikku kaitset korrosioonist tingitud kuluvuse vastu — jahutatud mootori juures. Speedoil hoolitseb tähtsamate mootoriosade eeskujuliku määrimise eest. Speedoil lahustab õlisöö, tihendab kolvirõngaid, võimaldab täielikult ära kasutada kütteainet, hoiab karteriõli puhta jn. Seepärast võib teataval määral kindel olla, et Speedoil'i kasutamiseega välditakse tähtsamate mootoriosade enneaegset kulumist.



BOSCH

autotöökojas

Jns. Erik Koch

Tallinnas, Vene 6, telef. 448-90

parandatakse

Teie auto elektriosa

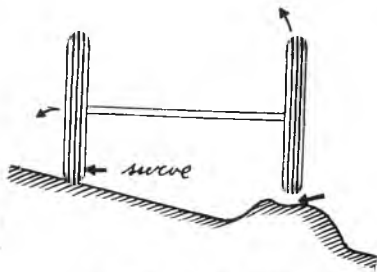
asjatundlikult

Suur Bosch-tagavaraosade ladu

MIDA PEAB TEADMA -

Õõtstelgedest?

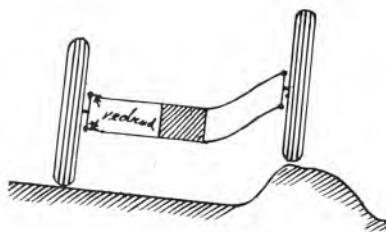
VIIMASEL ajal suurema osa autode juures kasutatakse õõtstelgi, s. t. nende rattad on kinnitatud üks-teisest rippumatult ja vedrutavad eraldi. Seni kasutamisel olnud kindel eestelg omab järgmised halvad omadused: üksik ratas, mõne takistuse või sõidutee augu ületamisel mõjutab ka teist rattast kindla telje kaudu muutma oma asendit (v. joon. 1).



Joon. 1. Kindel telg

Telg ühes mõlema rattaga võtab kallakasendi, püüdes väänata auto raami ja keret. Kestab selline viltu-asend kaua, hakkab auto kere vedrude mõjul pendlina õõtsuma ja rapub halval teel sõites kogu aja. Teisele rattale tekib kallaku mõjul veel lisakülgsurve. Kindla telje ja kahe ratta mass on suurem ühe ratta massist. Suurema raskuse tõttu aga ei lämbista rattad veeremisel ühtlaselt kõiki sõidutee ebatasasusi, vaid hakkavad hüplema, raskendades auto juhtimist. Kindla eesteljega auto mootor asub tagapool eestelge, millega väheneb masina ruumikus.

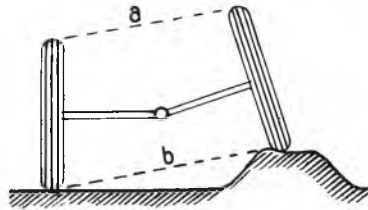
Moodsate autode eesratste kinnitusviisi näitab joon. 2. Iga ratas võib siin teisest olenemata üles-alla õõtsuda ja täpselt kohaneda tee ebatasasustele, avaldamata mõju teisele rattale.



Joon. 2. Paralleel-üksikratta vedrutamis-seadis

Rattad kinnitatakse kahele põikvedrule ja nende asend jääb tee suhtes alati vertikaalseks. Vahel kasutatakse ülemise põikvedru asemel kaht rammist paremale ja vasakule väljuvat õõtsõlga, võites seega ruumi mootorile, mis asetatakse nende õlgade vahele.

Rattaid kinnitatakse aga ka vänta meenutavate piki autot asetuvate hoo-bade külge, mis vedrutavalt toetuvad spiraalvedrudele ja õliamortisaatoritele. Sellist ehitusviisi kasutatakse peaaegu-kõik vedavate tagumiste õõtstelgede korral, mis ühendatud liigendi abil raamile kinnitatud diferentsiaaliga.



Joon. 3. Pendelstelg

Eelmistest erinev nn. „pendelstelg“ on näidatud joonisel 3. Selle telje vedrutamisel muutub ratste vahe ja teda kasutatakse ainult vedava tagateljena. Vahe a on alati vähem vahest b. Juhitavate eesratste juures selline ehitusviis raskendaks või muudaks võimatuks auto juhtimise. Taga on aga „pendelsteljel“, mida kasutavad Mercedes-Benz, Hansa, Maybach, Stoe- wer, Greif ja Tatra, mõningaid paremusi. Ratste vahe muutumine avaldab siin tasandavat mõju. Kurvidel auto kaldumisel teatava kallakuni on ümberpaiskumine raskendatud. Kummi kulu- vus, nagu võiks arvata, ei suurene, kuna ratas vetrumisel ei libise külgsuunas, vaid liigub ussikujuliselt looklevalt. Hästi konstrueeritud vedrutamis- seadeldisega rahuldaks ka veel kindel tagatelg. Ees on aga üksikratta-ved- rutavus asendamatu.

Süüteküünaldest?

KUNA süüteküünalad omavad eriti suure tähtsuse mootori korraliku töötamise juures, avaldame käesole- vaga tähtsamaid üksikasju:

a) **Elektroodide vahe.** Mootori korraliku töötamise juures omab väga suure tähtsuse elektroodide vahe. Liiga väike elektroodide vahe (maasõidu- keil alla 0,5 mm) põhjustab mootori korralikku töötamist tühjal käigul, osali- sel koormatusel ja järsul kiirendamisel. Liiga suur elektroodide vahe (üle 1,1—1,2 mm) põhjustab aga kõrge kompressiooni ja vaese segu juures kõrgeid süütepingeid, raskendab külma mootori käivitamist ja võib põhjustada korralikku süütamist, kuna sade suure sisemise takistuse tõttu võib süüte- küünla välisküljelt massi üle hüpata. On soovitatav pidada kinni masina ka-

taloogis ettenähtud elektroodide vahest, mis autode juures on normaalselt 0,6—0,7 mm.

b) **Süüteküünalde iga ja valik.** Süüteküünalde iga on 15 000 km. Kuigi süüteküünal siis veel töötab, on soovitatav teda ikkagi uuega asendada. Mõnedel mootoritel, et vältida süüteküünalde mustumist, kasutatakse kuumenevaid süüteküünlaid, mis kuumenevad kuni punaselt hõõguva olekuni ja põletavad neile kogunenud tahma. Selliste süüteküünalde iga on vastavalt lühem. Kuid hoolimata sellest on siiski kasulikum tarvitada kuumenevaid süüteküünlaid, kuna siis ei teki süüteküünalde tahmumisest tingitud mootoririkkeid. Neid süüteküünlaid ei või aga kasutada liiga vaese segu, liiga varase süüte ja vähe survekindla kütetaine korral. Viimastel juhtudel lüheneb sellise süüteküünla iga ja mootor töötab hõõgsüüde tõttu korral- tult.

c) **Süüteküünalde valik ja andmed** Süüteküünalde valiku hõlbustamiseks on olemas süüteküünalde omadusi kirjeldavad tabelid. Kahjuks pole aga nimetatud tabelite andmed kuigi kindlad, sest süüteküünalde iga on sõltuv ka masina seisukorrast, kütetainest, segust, süütemomendist ja sõitmisviisist. Tabelid annavad seega ainult ligikaud- sed andmed, kuna sõiduki juhi prak- tilised kogemused peavad ta- gama süüteküünalde õige valiku. Soovi- tav aga on, nagu juba eelpool tä- hendatud, kasutada kataloogides ette- nähtud süüteküünla-tüüpe.

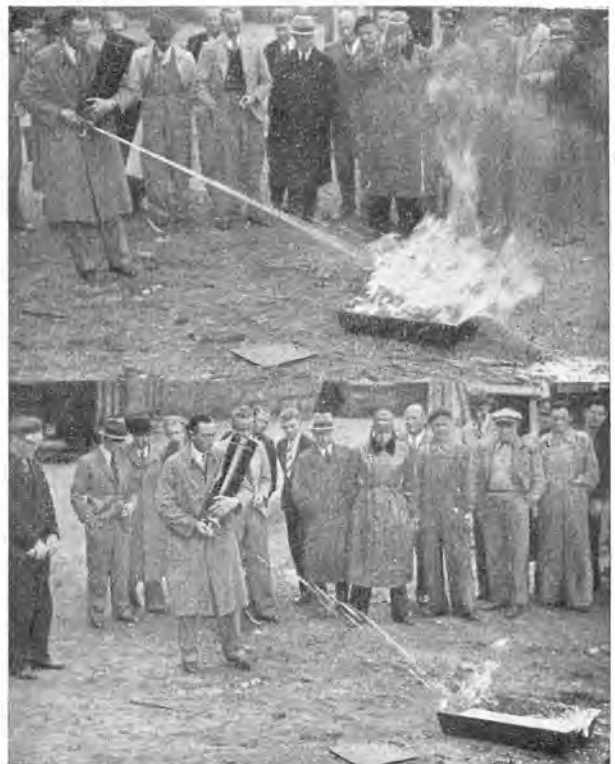
d) **Süüteküünalde katsetamine** Süüteküünalde katsetamisseadis ei võim- alda täiesti täpselt kindlaks määrata süüteküünla omadusi, kuna süüteküün- lad töötavad mootoris hoopis ebasood- samais tingimuses ja väga kõrgete tem- peratuuride juures. Süüteküünalde kat- setamisseadis võimaldab küll aga kind- laks määrata vigaseid süüteküünlaid. Täpseteks mõõtmisteks, näiteks pinge võrdlusteks, pole aga nimetatud seadi- sed kõlblikud.

e) **Süüteküünla välimus.** Alumise silindri põlemisruumi ulatava süüte- küünla otsa värv võimaldab mää- rata kindlaks mootori töötamisviisi: 1) valge värv näitab: et süüteküünal kuumeneb üleliia kas süüteküünla vä- hese soojuseväärtuse, lahja segu või halvasti sulgevate klappide tõttu; 2) must värv näitab liiga kõrget süüte- küünla soojusväärtust, liiga rikkalikku segu või liiga suurt elektroodide vahet; 3) pruun värv näitab õiget segu.

MOODSAID TULEKUSTUTAJAJAID



Moodsad tulekustutajad tegevuses (ülal): tõrvaga ja petrooleumiga ülekallatud ning heinte ja laastudega täidetud kast põleb. Juhtides „Quouquest'ist“ tuldkustutava vedeliku joo tulele, on välditud hädaoht ja tuli summutatud lühikese aja



jooksul (all). Paremalt: „Phomene“ vahukustutajast on juhitud tuldsুমmutav vaht lahtisele põlevale bensiinile ja mõne sekundi jooksul tuli on summutatud täiesti (all)

JÕUVANKRITE omanikud on eriti teadlikud sellest, millist suurt kahju tekitab tuli garaazides ja mujal mitmesuguste kergesti tuldkartvate vedelikkude, nagu bensiin jm. käsitamisel. J. Puhk & Poegade autoõri hoovil demonstree-riti hiljuti tänapäeva moodsamaid tule-
tõrjevahendeid The Pyrene Company Ltd tooteid, mis iseäranis kohased käsitamiseks garaazides, autodel jm. Selle demonstratsiooni vastu tunti suurt huvi ja peale paljude suuremate käitiste esindajate jälgisid moodsat tulekustutamist ka kohapealsed tuletõrjeesindajad.

Nimetatud vabriku esindaja demonst-
reeris kõigepealt Pyrene „Junior“ ja „Standard“ tulekustutajaid, mis on Pyrene-tehaste populaarsemaid tulekustutajatuüpe. Pyrene „Junior“ ja „Standard“ on käsitatavad pumba põhimõtetel ja oma konstruktsioonilt nad on täiesti mõjutamatud tõugetest ja loksutustest ning säilitavad hästi kustutusvedelikku, vältides seega vajadust kustutaja aegajalist täiendamist vedelikuga ja on seega ka alati kasutamiskvalidid. Need tulekustutaja-tuübid on eriti kohased rasketele omnibustele ja veoautodele, kus esineb tugevaid rap-

pumisi, loomulikult on nad ideaalselt käsitatavad ka kergesõidautodel, kus loksutamine tavaliselt minimaalne. Pyrene „Standard“iga“ kustutati demonst-
reerimisel väga efektiivselt mitmesuguseid põlevaid vedelaineid lahtistes nõudes. Imekiiresti kustutati ka ca 10 m pikkune ja 0,5 m laiune mahakallatud ja põlemaplahvatanud bensiinijuga.

Niisama huviäratavad olid ka samade tehaste „Phomene“ vahutuüpi tulekustutajad, mis eriti kohased kergeltsüttivate vedelikkude ja ainete kustutamiseks. See tulekustutaja on varustatud erilise kahekordse ventiiliga, kusjuures üks neist avab sisemise happeanuma ning kustutajat kallutades voolab hape teise, vedelikuga täidetud anuma osasse, kus keemilise protsessi tagajärjel tekibki tuldsুমmutav vaht. Teist ventiili avades voolab vaht tugeva surve all välja ja tule summutamiseks tuleb vaid vahtu juhtida põleva vedeliku pinnale. Kuna happeanum on täiesti isoleeritud, siis ei ole võimalik happe sattumine loksumistel üldanumasse ja see asjaolu soodustabki „Phomene“ tulekustutajate kasutamist eriti kaasavedami-

seks tuletõrjeautodel, laevadel, mootorpaatidel ning samuti ka laboratooriumides, piirituse- ja õlivabrikutes. Nimetatud vahutuüpi kustutajatega summutati tuli mõne sekundi jooksul suures lahtises bensiinianumas. Tule kustutamine teostub tegelikult seeläbi, et vaht katab tiheda korrana kogu põleva vedeliku pinna ja katkestab seega õhu juurepääsu leekidele.

Viimasena näidati „Conquest“-tüüpi tulekustutajaid, mis on eriti kohased käsitamiseks esmaabikustutajatena kodustel tulikahjudel, kontorites, koolides, haiglates ja teistes asutustes, kus ei ole eriti tugevalt leegitsevat materjali, vaid kus on tegemist puu, paberi, sõe ja muu süttimisega. „Conquest“ tulekustutajaga pandi demonstreerimisel piir võrdlemisi tugevalt leegitsevale tõrva ja petrooleumiga ülekallatud ning laastude ja heintega täidetud puukastile. Kustutamisel jäi pealegi üle poole kustutamisedelikkust järele, mis täiesti kohane järgneva kasutamiseks. Juuresolevail piltidel on näidatud mitmed kustutamistõukäigud J. Puhk & Poegade autoõri hoovis.

-k.



AUTO- JUHTIDELE

Joobnud autojuhte karistatakse igal juhul

VIIMASEL ajal sagedaks muutunud surmaohvritega lõppenud liiklusõnnetused on sundinud teedeministeriumi maanteede talitust otsima tõhusamaid abinõusid edasiste võimalike õnnetuste vältimiseks. Sagedased kontrollimised ja hoolsam järelevalve on seni annud häid tulemusi meie teedel liiklevate mootorsõidukite tehnilise korrasolu suhtes ning sõidukite riketest tingitud õnnetused on märksa vähenenud. Samal ajal aga näitab tõusu nende liiklusõnnetuste arv, kus on süüdi mootorsõidukite juhid ise kas hooletuse, ettevaatamatuse või joobnud oleku tõttu.

Maanteede talituses on nüüd asutud seisukohale, et joobnud mootorsõidukijuhti peaks valjult karistama igal juhul, kas alkoholitarvitamisest oli tingitud õnnetus või mitte. Edaspidi tahetakse siinkäia välismaade eeskujul, kus alkoholi tarvitatud autojuhti karistatakse igal juhul vanglakaristusega, ilma rahatrahvita. Seni ei ole aga säärane karistusviis meil teostatav kehtiva kriminaalseadustiku tõttu, kus puudub vastav paragrahv ja seepärast on kavatsus esineda vastava seaduseelnõuga kriminaalseadustiku muutmiseks liikluseksimuste osas.

Valjust joobnud autojuhtide vastu põhjendatakse sellega, et iga sõidukijuht, kes on tarvitanud alkoholi, on alati võimeline põhjustama liiklusõnnetust, kuna tema reageerimisvõime kahaneb võrreldes normaalsega 5–6-kordselt või kui normaalne juht suudab auto peatada 3 m pikkusel maa-alal, siis joobnud kulub selleks, enne kui ta suudab taibata olukorda, kuni 18 m. Seega on joobnud autojuhi nn. õnnetuseruum vägagi ulatuslik ja seepärast on vaja teda valjult karistada juba enne, kui ta suudaks põhjustada õnnetust. Juhtunud õnnetuse pärast karistamine ei suuda aga juhtunut enam heaks teha.

Mootorsõidukite juhi eksimused ja karistused märgitakse sõiduloale

Karistusuudsusena maanteede talitusel on kavatsusel sisse seada kõigi

eksimuste ja karistuste märkimine mootorsõiduki juhi sõiduloale. Leitakse nimelt, et see võimaldab järelevalveametnikel alati kontrollida, kas autojuht on juba varemalt karistatud. Juhul, kui juht on karistatud, määratakse talle järjekordne karistus vastavalt kõrgem. Säärase moodusega tahetakse autojuhte mõjutada moraalselt, sest siis on tema eksimused alati kõigile nähtavad, olgu see siis uue teenistuskoha otsimisel või mujal. Samal ajal on selle mooduse juures jäetud võimalus end parandada: kui mootorsõidukijuhil ühe või kahe (oleneb koostatavast teedeministri määrusest) aasta jooksul enam ühtki eksimust ei juhtu, siis loetakse kõik vanad patud jäävalt kustunuks ja ta saab uue ja puhta sõiduloa. Säärast autojuhtide karistusviisi peeti soovitatavaks ka k. a. juuni lõpus Haagis korraldatud rahvusvahelisel teede- ja liiklusküsimuste kongressil. Talve jooksul koostatakse meil vastav määrus ja loodetavasti juba kevadise liiklushooaja alul pannakse see maksma.

KAUBAVEO-SAAATEKIRJAD VEO- AUTODELE

TEEDEMINISTRI poolt 13. juunil 1938. a. kehtima pandud määrusega (Riigi Teataja nr. 57, 21. juunil 1938) jõustus alates 1. augustist 1938 alljärgnev kaubaveo-saatekirjade korraldus veoautodele:

§ 1. Veoautodel veetavate kaupade ja esemete kohta koostatakse kaubaveo-saatekirjad juuresoleva vormi järgi iga kaubaveo teekonna kohta nii tasulisel kui ka veoauto valdaja oma kauba veol.

§ 2. Kaubaveo-saatekiri ei oma veolepingu-osaliste vastastikuseid õigusi ja kohustusi tõendavat jõudu.

§ 3. Kaubaveo-saatekirju ei koostata vedude kohta linnade administratiivpiirides, Tallinna ja Nõmme linna vahelises liikluses ega vedude kohta sõjaväe ja Raudteede Talituse veoautodel. Raudteede Talituse vedude kohta koostatakse saatekirjad raudteel kehtiva korra kohaselt.

§ 4. Kaubaveo-saatekiri täidetakse kaubasaatja andmeil veovõtja või autojuhi poolt enne veoteekonna algust järgmiselt:

1. Sissekanded tehakse saatekirjale iga saate- ja sihtkoha vahelise kaubaveo kohta. Kui teekonna

vältel autokoormat täiendatakse, tuleb see eraldi sisse kanda. Saatekirjale kantakse niipalju vedusid, kuipalju saatekirjale mahub, kuid iga kuu viimasel päeval tuleb saatekiri lõpetada.

2. Enne veoteekonna alustamist märgitakse saatekirjale veo tegeliku alguse kuupäev ja kellaaeg. Kellaaeg tuleb märkida 24-tunnilise ajaarvamise järgi.

3. Kauba ja esemete saatekohana märgitakse iga koht, kust kaupa veoks peale võetud, ning sihtkohana — iga koht, kuhu kaupa maha pandud.

Linnades asuvad saate- ja sihtkohad märgitakse ainult linna nimetusega. Koha nimetusele väljaspool linnade administratiivpiire (äri, talu, meierei jne.) tuleb lisada valla nimetus.

4. Veokauguse lahtris märgitakse veetud kauba või esemete saate- ja sihtkohavahelise teekonna pikkus kilomeetrites.

5. Kauba nimetuse lahtris märgitakse: a) kui üksiku kauba või esemete liigi kaal on 100 kg või rohkem — kauba nimetus, nagu seda tarvitatakse kaubanduses või igapäevases elus; b) kui üksiku kauba või esemete liigi kaal on alla 100 kg — märgitakse kauba nimetuseks segakaup.

6. Kauba kaal märgitakse kilogrammides eraldi iga kauba nimetuse kohta, mis sisse kantud kauba nimetuse lahtrisse, ning eraldi tasulise ja oma kauba veo kohta.

7. Igale saatekirjale kirjutab alla veoauto valdaja või autojuht.

8. Ainult poekauba laialiveo autodel juhul, kui kauba sihtkoht ei ole alguses teada, on lubatud sihtkoht märkida kauba mahapanemisel.

§ 5. Kaubaveo-saatekiri peab olema veoautoga kaasas ja tuleb vastavatele kontrollametnikele nende nõudmisel ette näidata.

§ 6. Kaubaveo-saatekirjade formularid valmistab Teedeministeriumi Maanteede Talitus ja need on saadaval jõuvankrite registrimisasutistes tasu eest 2 senti lehel. Saatekirjade formularid on nummerdatud ja neid tuleb tarvitada numbrite järjekorras.

§ 7. Veoautode valdajad saavad koostatud saatekirjad Maanteede Talitusele iga kuu kohta järgmise kuu 5-daks päevaks. Saatekirjad peavad olema korraldatud pakki numbrite järjekorras. Rikutud saatekirjad kriipsutatakse läbi ja saadetakse Maanteede Talitusele ühes koostatud saatekirjadega.

§ 8. Saatekirjade pidamisega ja saatmisega ühenduses olevad kulud kannab veoauto valdaja.

§ 9. Kaubaveo-saatekirjade formuleerimise müügist laekuvad summad hoitakse jõuvankrite registrimisasutiste poolt üleminevate summade arvel kaubaveo-saatekirjade summade nimetuse all ja kantakse üle Teedeministeriumi teedekapitali arvele — iga kuu 15. päevaks kõik eelmisel kuul laekunud summad. Neid summasid kulutatakse Maanteede Talituse direktori määramisega.

§ 10. Jõuvankrite registrimisasutised on kohustatud esitama Maanteede Tali-

tusele, viimase poolt määratud vormi järgi, iga kuu 5-daks päevaks aruande eelmisel kuul väljaantud kaubaveo- saatekirjade formularide kohta.

§ 11. Käesolev määrus jõustub 1. augustil 1938.

Karistagem ise joobnuid!

Hiljuti peetud VII Balti riikide maan- teede tegelaste nõupidamisel oli muu- seas üheks tähtsamaks otsuseks jõu- vankrite juhtide karistamise küsimus, hoolimata sellest, kas alkoholi tar- vitanud juht põhjustab liiklusõnnetust või mitte. Suhtudes täiesti asjalikult sellesse küsimusse, tuleb täiel määral heaks kiita joobnud jõuvankrijuhtide igal juhul karistamist ja sellekohase karistusviisi elluviimise probleemi. Kui arvesse võtta eriti viimasel ajal juhtu- nud suuremaid liiklusõnnetusi, siis leia- me, et suur osa neist on olnud põhjus- tatud juhi joobnud olekust. Välismaal karistatakse õige valjult paljudes riiki- des mootorsõidukite juhte ka ainult selle eest, et nad tarvitades alkoholi on vaid ilmunud rooli taha. Minu arvates selline karistamine on täiesti otstarbekohane ja peaks kehtima pandama ka meil.

On vastuvaidlematu tõsiasi, et paljud meie mootorsõidukite juhid töötavad vä- ga halvades töötingimustes, eriti üüri- autode juhid — kuid see peaks veel enam tingima autojuhtide suurt kor- rektust oma töökohustuste vastu. Kui viimasel ajal autojuhtide kutseühing on eriti elavalt astunud samme oma liik- meskonna töö- ja palgaolude tervenda- miseks, siis seejuures ei tohi unustada, et vaid igakülgsest distsiplineeritud ja korrektno töötajatekoondis on eriti või- mas oma nõudmistele läbiviimiseks. Minu arvates peaksid seepärast eeskätt auto- juhtide koondised olema valvel, et nende liikmeskonnas põleks ainsatki kutsekaaslast, kes andes voli alkoholi tarvitamisele unustavad oma vastutus- rikka kohustuse laiemal seltskonna vastu ja põhjustavad otse jöhkraid liiklus- õnnetusi. Veel enam, autojuhid ei peaks jääma ootama aega, millal tullakse ka- ristama neid väljastpoolt, vaid energil- liselt nad peaksid võitlema ja astuma samme selle eest, et autojuhtide kutse- ühingute ja üldse mootorsõidukite juht- tide ridadest oleksid kõrvaldatud kõik need vastutustundetud juhid, kes töö- tundidel või sõiduki kasutamisel tarvi- tavad alkoholi või ilmuvad alkoholi tarvitanult rooli taha.

Alkohol on iga jõuvankrijuhi vaen- lane, ja kogu seltskonna vaenlane on see juht, kes on nõrk alkoholi vastu. Seepärast, kõik autojuhid, nimelt need autojuhid, kes tahavad igati võidelda oma kutse parema tuleviku eest — astume karmilt vastu neile juhtidele, kelle sõbraks on alkohol! Astume

võimalikel kordadel isegi samme, et sellised juhid kõrvaldataks meie rida- dest. See pole mingi töökaaslaste reet- mine, vaid ennemini õilis tegu — ise- enda, oma pere ja kogu seltskonna kaitsmine otse roimarlikkude liiklusõnnetuste vastu.

Autojuhid, läheme kõik ühiselt võitlusele alkoholi vastu — parima tuleviku õitsenguks!

Autojuht Tallinnast.

Arusaamatusi veoautode kummidega

Veoautoomanike märgukiri teede- ministrile

Hiljuti andsid Eesti veoautoomanike ühingu esindajad teedeministrile all- järgneva märgukirja:

„Maanteede talituse direktori ülesan- del on 8. sept. k. a. tehtud kirjalik kor- raldus kõikidele omavalitsustele, et jõu- vankrite tehnilise järelevaatuse puhul, mis toimub septembrikuu jooksul, pea- vad autode kummid olema seevõrra korras, et võivad veel ära sõita vähe- malt 15 000 km.

Selle nõude puhul käis veoautooma- nike ühingu juhatus ministri-abi kui ka maanteede talituse direktori juures asja selgitamas, kus toodi näiteid, et pare- mate autokummide iga (mis maksavad 200—400 kr. tükk) on vabriku poolt garanteeritud ainult 20 000 km. Samuti nõutakse meilt iga vähimagi kummi- praokese vulkaniseerimist, mis kummi- dele pole sugugi hea, kuna sagedane vulkaniseerimine kummi üle kuumen- dab ja muudab peagi sõidukõlbmatuks. Väliselt võib aga kummi näida täiesti korralikuna ja uuena.

Ministeeriumist tulime tagasi rahul- dustundega, kus lubati võtta arvesse meie põhjendusi ja muuta ringkirjaga maksima pandud korraldus.

Samal päeval saadeti telefonogramm omavalitsuste vastavatesse asutustesse, milles küll ei korrata nõudmist 15 000 km kohta, juhitakse aga eriti tähele- panu sellele, et autokummid oleksid täiesti korras. Täiesti korras mõiste leiab aga iga ametniku juures erikäsitamist. Mõned ametnikud on selle peale hakanud veel kindlamat kontrolli kummide üle teostama ja auto sõidukõlvulisust ei tunnista isegi siis, kui kummi võib veel vabalt 10 000— 15 000 km sõita.

Arvestades „kõlbmatuks“ tunnistatud kummide väärtust rahvamajandusliku kahjuna, saame järgmise pildi:

Eestis on keskmiselt 2000 veoautot. Igal on 6 kummit tunnistatud kõlbma- tuks. Kummi maksab keskmiselt 85 kr. või kokku 1 miljon krooni.“

Lõpuks palutakse teedeministri kor- raldust ja kaasabi, et lubataks sõita kummidega nii kaua, kui kaua nad jõuavad kanda vastavatele autodele määratud kandejõudu ja panevad vastu normaalsele atmosfäärisurvele.

Karistus on siis ikka karm...

11. septembri hilisõhtul juhtus Tal- linn—Pirita teel Maarjamäe all raske liiklusõnnetus, kus kahe mootorratta kokkupõrkel sai üks sõitja kohe surma, kuna kaks surid hiljem. Nagu toime- pandud juurdalusest selgus, nimetatud liiklusõnnetus on juhtunud sõitjate joob- nud oleku ja liiklemismäärustest kinni mittepidamise tõttu. Olgu ka see juh- tum meeletuletuks igale mootorsõit- jale, et liiklemismääruste mittetäitmine ja joobnult mootorsõiduki juhtimine võib alati tuua kaasa kõige karmima karis- tuse — surma.

Skandaalsuse tipp

Küttejõus demonstreeris hiljuti motor- rattal oma sõiduuskust keegi kohapealne 12-aastane (!) poisike. Järsumal kurvil lendas aga poiss koos masinaga kraavi ja tuli meelemärkusele alles pikaajaliste toibutamiste järele. Poisikese asemel tuleks mootorratta omanikule anda päris korralik nahatäis.

Vabaduspuiestee ei tähenda veel vabadust

Nõmme linnas eeskujulikult asfalteeritud Vabaduspuiesteel on viimasel ajal kujunenud kombeks, et enamuse mootor- sõidukeid sõidab seal ülemäärase kiir- usega. Lubatud 40 km tunnikiruse asemel kihutatakse tihti peale kuni 80 ja isegi rohkem välja. Neile „võidu- sõitu“ harrastajatele olgu meeletuleta- tud, et eriti nüüd, kus koolide tööajal on Vabaduspuiesteel omnibuse peatus- kohtadel liikumas rohkem arvul kooli- noori — tuleks säärased „masina“ proovimised ära jätta. Et ei juhtuks õnnetusi ja ka karistamisi.

Ettevaatust — bensiin...

Pärnumaal Orajõe raudteejaama lähe- dal 3. kl. maanteel süttis hiljuti bensiini- plahvatamisel ja põles täielikult ära veoauto P-385. Autot juhtis omanik Andrei N ä r e p.

Auto käivitamisel ei võtnud see mil- legipärast vedu ja Närep kallast motori käivitamiseks karburatorisse ben- siini. Seejuures sattus aga bensiinile kuidagi tulesäde, ja enne veel kui auto- omanik jõudis midagi ette võtta, oli kogu sõiduk ja sellel asetsenud koorem üleni leekides.



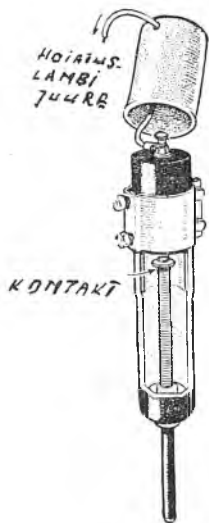
PRAKTILISI NOUANDEID

Väljalaske-torustiku puhastamine söest

JUHUL, kui väljalaske- ja summutaja-torustik on väga ummistunud (söestunud), kasvab väljalaske-gaaside vastusurve, mille tõttu langeb mootori võimsus. Väljalaske-torustiku söega kattumine on kõrvaldatav lihtsa abinõuga. Tuleb asetada väljalaske-toru ülemine ots vastu müüri, alumise otsa sisse aga asetada keevitusbrenneri leeklev ots. Silmapilkselt sütib torustikus süsi. Tuleb sulgeda atsetüleeni kraan. Hapnik, ühinedes süsinikuga (söega), puhastab torustiku põhjalikult. Tuleb hoolikalt jälgida, et hapniku leek ei oleks liiga suur, sest liiga suur leek põhjustab väljalaske-torustiku ülekuumendamist ja põlemist.

Lüliti, mis hoiatab sõiduki-juhti siis, kui kummi sõidul tühjeneb

See lüliti koosneb torust, millesse on asetatud polt; viimase ülemises otsas on kontakt. Poldi alumine ots, puudutades maad, põhjustab ülemise kontaktiga varustatud poldiotsa kaldumist vastu terastoru, kusjuures ühendatakse



vooluahelasse juhiistmes olev punane hoiatuslamp.

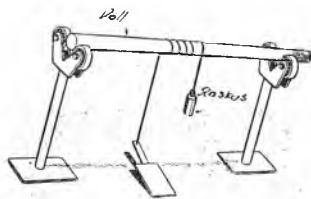
Lüliti on kinnitatud poltidega sõiduki telje külge. Ühekordsete rattaste puhul asub kontaktpoldi alumine ots teepinnast umbes 5–8 sm kõrgusel vastavalt rehvi mõõdule ja umbes 10 sm rattast eemal. Kahekordsete rattaste juures on

poldi otsa ja tee vahe 3,5–4,0 sm ja poldi langus rattast umbes 1,0 sm.

Hoiatuslamp on ühendatud ühe otsaga aku ja teise otsaga lüliti külge, kusjuures lüliti kinnitus moodustab viimase massiühenduse. Kontaktiga varustatud polt on massist isoleeritud kummitoru abil.

Võllide keevitamine

Tihti peale on tarvilik keevitada mõnda võlli või telge, kusjuures see

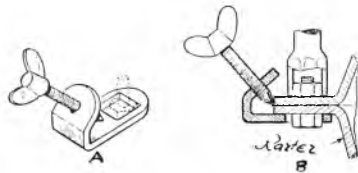


Keevitusaluse skemaatiline kujutus

toiming on seotud ebamugavustega vastava aluse puudumise tõttu. Selleks et oleks võimalik antud osa keevitada ühtlase leegiga, on soovitatav valmistada alus, mis näidatud joonisel. Sellise aluse kasutamine kiirendab tööd ja töövõtteid.

Kasulikud hoidklambrid

Tõmmates kinni karteripoolte polte, on tarvilik neid kinni hoida selleks, et



Joonisel on näidatud (A) klambri ehitus ja viis, kuidas (B) klambri abil on ära hoitud poldi pöörlemise võimalus

nad ei pöörleks. Igal mehaanikul on teada, millised ebamugavused esinevad kahe käega mutripingutamisel. Et hõlbustada mutri kinnipöörämist, võib kasutada abinõu, mis kujutatud joonisel.

Ääsi puhastamine

Sepääs vajab aeg-ajalt puhastamist. Selleks pole sugugi tarvilik alati tuld välja tuhnida. Jatkub, kui näiteks kord nädalas viskame ääsi (tulle) pihutäie harilikku soola. Edasi on soovitatav vähemalt kord kuus panna ääsi väike

tükike tsinkplekki või mõni vana kuiv patareid (kas või taskuelektrolambi oma). Põledes tekitab tsink gaase, mis puhastavad tuld ja süsi.

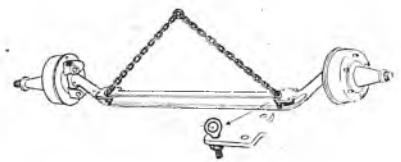
Millest tekib veekadu jahutajas?

Küsimus nr. 22: Kuna kohalik vesi sisaldab rauda, kasutan jahutusvee lisandina korrosioonõli heade tagajärgedega. Endise roostevärvilise jahutusvee asemel asub jahutajas alaliselt piimvalge vesi. Samal ajal ilmneb aga autosõidul suur jahutusveekadu ($\frac{1}{2}$ – $\frac{3}{4}$ ltr 100 km sõidu kohta). Garaažis seisemisel veepind jahutajas aga ei alane. Lekkivaid kohti jahutussüsteemis ei leidu ja kuna korrosioonõli lisandi tõttu vesi jahutajas tugevasti vahutab, arvan, et ta sõidul välja valgub jahutaja liigvee-torust. Huvitav oleks teada, kas minu poolt arvatav veevähendamise põhjus on õige?

Vastus nr. 22: Meie ei ole märganud, et korrosioonõli kasutamine jahutajas esile kutsuks jahutusvee vahutamise. Vahutamisel peab olema mõni teine põhjus. Üheks põhjuseks võiks olla ebatihed silindriploki tihendus. Väike jahutusveekadu on loomulik, kui jahutaja on veega täiesti täidetud. Pumba mõjul kiiresti tsirkuleeriv vesi valgub osaliselt liigvee-torust välja. Põhjuseks võiks olla aga ummistunud jahutaja. Jahutusveepump surub rohkem vett jahutaja ülemisse ossa, kui suudab läbi lasta ummistunud jahutaja, ja osa vett peab välja valguma liigvee-torust.

Telgede tõstmine

Sagedasti juhtub, et raskete telgede tõstmisel algeliste abinõudega saavad tõstjad vigastada. Joonisel on näidatud



Joonisel on noolega näidatud ketiotste kinnitus vedrupoltide pesadesse

viis, kuidas on võimalik telge üles tõsta ja kohale seada õige väikese vaevaga. Sealjuures on töötamine sellise seadeldisega täiesti ohutu.

TEHNILISI UUDSUSI

Uudis-toruiste

Moodsail kaheistmelistel autodel on harilikult istmete taga suur pakiruum, mida lühikestel sõitudel võib kasutada ka lisasõitjate mahutamiseks. Londoni autonäitusel esines sportauto, mille lisaiste koosnes lihtsast kahe toru külge

Jõudis kohale suurem
saadetus värskaid

GOOD YEAR

AUTOKUMME

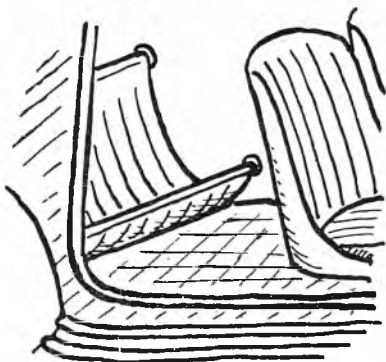
Müügil suuremates auto-
tarvete-ärides ja tarvi-
tajate majandusühinguis.
Kesklass on alati suur valik
igasuguseid SÖIDU-
ja VEOAUTODE VÄRS-
KEID KUMME

ETK

AUTOOSAKOND
Tallinn, Narva m. 27.
Telef. 477-40

GOOD YEAR

kinnitatud nahast. Kere välisseintes oli torude kinnitamiseks ette nähtud 4 pesa. Säärane iste on kergesti kohaleasetatav ja väga praktiline.



Süütelülja võti

Süütelülja võti oma väiksuse tõttu läheb kergesti kaduma. Kui teda aga rõnga abil ühendada teiste võtmetega, kriimustuks sõidul armatuurlaud ja alaline kõllemine muutuks sõitjale tüütavaks. Üks inglise kummivabrik on nüüd hakanud valmistama kummist lüljavõtme-sabasid, mis kirjaga varustatud pealispinnaga takistavad võtmel taskust väljalibisemist, ei kõlise ega kriimusta ka armatuurlauda.



O/ü. Tarmo kiiduväärt algatus

Tallinnas teotsev Eesti suurim auto-
tarvete erikaubamaja o/ü. Tarmo juha-
tus on otsustanud korraldada oma äri-
teenijatele autoerialalised kursused.
Nende kursuste eesmärgiks on täien-
dada oma äri personaali teadmisi auto-
elektrotehnika ja mootorite tundmises,
selleks et pakkuda ostjaskonnale täiesti
asjatundlikku ja igati ajakohast teeni-
mist.

Eelnimetatud asjaolu tõendab jällegi
seda, kuivõrd kiiretempoliselt on edasi
länud autotehnika areng. Nii kiiresti,
et isegi vanad ja vilunud, aastaid oma
erialal töötanud müüjad peavad end
täiendama uute erialaliste küsimustega.

1940. aastaks maanteed korda

Kuna 1940. a. Helsingis peetava
olümpiaadi puhul on Eestisse oodata
rohket autoturistide sissesõitu, on maan-
teede talitus otsustanud nõuda meie
peamaanteed eeskujulikumat korda-
seadmist. Esmajoones nõutakse Tallinn—

Pärnu l. kl. maantee korrastamist ja
seejuures paljude ohtlikkude kurvide
õgvendamist.

Francolaste klubi

Kuna nn. Hispaania rahvuslaste
autoklubi on oma tegevuse katkestanud
ja lõpetanud ka oma häälekandja saat-
mise meile, siis seavastu francolaste
Hispaanias osutavad normaalsemat te-
gevust ka autosportlased. Reorganisee-
ritud ja äsja tegevust alustanud auto-
klubi presidendiks on valitud de Robe-
lenc. Uus autoklubi kuulub ka AIACR
alla.

KdF-autode suurgaraažid

Kuigi Saksa rahvaauto KdF ilmub
müügile alles tuleval aastal, on juba
Stuttgarti ja Iserlohni linnades ehitamisel
hiiglasuured mitmekordsed garaažid
KdF-autodele. Linnaomavalitsused
üürivad neid mõõduka hinna eest soo-
vijaile.

Poliitiline seisukord...

Teatavasti Prantsuse autoklubi kavat-
ses korraldada rahvusvahelise auto-
ringreisi ümber maailma. Kuna aga
rahvusvaheline poliitiline seisukord on
hetkel äärmiselt pinev, on otsustatud
autosõit ära jätta.

Leedu valib...

Leedus on autõidridel hakatud nõud-
ma, et äri personaal oleks igati auto-
alal asjatundlik ja sellekohaselt ette
valmistatud. Ühtlasi tahetakse kindlaks
määrata, millised autotüübid on sobi-
vamad Leedu oludes ja lubada ainult
kohaseimate tüüpide sissevedu.

40 sekundiga omnibus puhtaks

Üks New Yorgi omnibuseliinide selts
on võtnud kasutamisele erilise puhas-
tamisseadise, millega võib 40 sekundi
vältel pesta puhtaks omnibuse.

Signaaldetektor Ameerikas

Ameerika autosõidu peateedel on ha-
katud ristumiskohtadel kasutama erilist
detektorit, mis ühendatult vastava elekt-
risignaallambiga hoiatab sõitjaid kok-
kupõrgete eest. Selline detektor on ase-
tatud 150 m enne ja pärast ristumis-
kohta, sõiduki lähenemisel detektor
võtab vastu sõidumüra ja reageerib
signaallambile, mis süttib põlema.

Läti bensiin jälle piiritusega

16. augustist alates kehtib Lätis jälle
korraldus, mille kohaselt mootorbensiini
hulka segatakse 25% absoluutset alko-
holi.

Voolujooneline Ford?

Fordi Detroiti tehastes ehitati eriline
tuulekanal, kus hakatakse katsetama
Ford-autode voolujooneliste kerede sobi-
vust.

SPORT

Läbi udu Aegviitu hooaja lõppu pidama

PÜHAPÄEVAL, 25. septembril Eesti Autoklubi korraldas oma viimase hooaja väljasõidu Aegviitu, kus turistide-kodus toimus ühine lõunasöök ja kella-viie-kohv. Hoolimata halba töötavast ilmast osavõtt väljasõidust oli väga elav ning klubilasi oli sõitnud Aegviitu peale Tallinna veel Tartust ja mujalt. Pealinlased asusid matkale Vabadusväljakult kell 10.30 spordijuht J. Johanson'i juhtimisel üle paarikümnel autol. Sõit teostus sõna tõsisel mõttes läbi udu, kuna kogu sõidutee oli maetud nii paksu uttu, et nähtavust võis arvestada vaevalt kümne meetri kaugusele.

Aegviidu turistide-kodu juures võtsid tallinlasi vastu juba eelmisel õhtul ettesõitnud hr. J. Zimmerman ühes perekonnaga ja maantee talituse dir. M. Grasberg, kes teatavasti kuulub klubi toetajate liikmete perre. Peagu üht-aegu tallinlastega saabusid kohale ka tartlased hr. konsul A. Kõva ja hr. A. Ruuben ühes perekonnaga. Tallinlastest olid hooaja-lõpuväljasõidule ilmunud klubi esimees hr. M. Puusep ühes abikaasa ja poegadega, hr. dir. M. Raud, prl. Raud, hr. ja pr. H. Simm, hr. ja pr. A. Veidemann, hr. ja pr. J. Freybach, hr. ja pr. ins. M. Mardi, pr. Vinnal, hr. ja pr. A. Jürgens, hr. ja pr. N. Teliste, pr. Rei, hr. ja pr. kpt. J. Rang, hr. ja pr. Puskär, hr. Brandman, pr. Lemm, prl. Lemm, pr. Nüchtern, hr. ja pr. A. Jürgenthal, hr. ja pr. O. Urla, hr. ja pr. A. Kül'm, hr. ja pr. Peel, hr. ja pr. dr. Ojandi, hr. ja pr. V. Kilkmee, hr. Feierbach (jun.), hr. ja pr. dr. Juss, hr. ja pr. Viiroja, klubi peasekretär hr. Ulrich Roots, hr. ja pr. Liivak ning paljud kaasasõitnud külalised ja klubilaste noored.

Üht-aegu klubilastega viibis turistide-kodus ka vabariigi president härra Konstantin Päts, kes koos sotsiaalministri O. Kase ja teistega tutvunes äsja valminud turistide-kodu hoonega ja muu Aegviidu järvede-metsade vaatamisväärsusega.

Autoklubilaste lõunalaud oli korraldatud turistide-kodu hoone avaral terrassil, kella-viie-kohv vaid kodu einelaua ruumis. Meeleolurikkast kella-viie-kohvi koosviibimisest võttis osa ka sotsiaalminister hr. O. Kask. Jalutuskäigud Aegviidu kaunitesse järv-metsadesse... seente korjamine... noorte lustlik paadisõit... ning lõpuks tujuküllane tants... ja alles hilisõhtune tagasimatk kaunist Aegviidust... kõige sellega lõppes Eesti Autoklubi tänavune spordihooaeg. Kui kahju — et juba lõpp...



August Kook 60-aastane

Eesti Autoklubi kauaaegne liige, tuntud Tartu tööstur-äri-mees ja seltskonnategelane August Kook pühitses 21. sept. oma 60. sünnipäeva.

A. K. sündis 21. septembril 1878. a. Tartumaal Alatskivi vallas Naelavere külas. Peale alghariduse saamist siirdus A. K. 17-aastase noormehena teenima laevale. 1896. a. astus ta Heinaste merikooli, mille lõpetamise järele 10 a. töötas kaugesõidukaptenina.

Peale merimehe-elukutse mahajätmist asus A. K. tegutsema Tartu äri alal. Ta sai enda kätte omnibuseliinide pidamise Tartumaal, mida peab tänini. 1936. aastal asutas A. K. Emajõe tänavale mehaanilise leivatööstuse. Käesoleval aastal avas ta veel Toomkõhvikku.

Oma ärilise ja tööstusliku tegevuse kõrval on A. Kook kogu aja aktiivselt osa võtnud seltskondlikust ja ühiskondlikust tegevusest. Juba 1905. a. oli ta Alatskivil 1905. a. liikumisest osavõtja ja ühtlasi selle liikumise õhutaja. „Vane-muise“ seltsis on ta tegev olnud 20 aastat ja peale selle veel paljudes teistes organisatsioonides. Eesti Autoklubis kuulub ta samuti aktiivsemate liikmete hulka. Soovime omalt poolt juubilarile veel kauaks palju energiat tubliks ja tõhusaks tegevuseks.



EAK hooajalõppväljasõidu koosviibimine Aegviidu turistide-kodus



6. Suursõidu võitjad loorberipärgadega — alates paremalt: O. Veldeman (3), sakslane R. Knees (18), E. Rosenfeldt (51), poolakas L. Baron (9), K. Ristmets (48), K. Iljin (37), A. Adorf (50) ja H. Perten (24)

6. EESTI TOURIST TROPHY

KUIDAGI ebamääraseks, laiematele hulkadele aga pettumuspõhjuseks kujunes möödunud aastal ja oli võtmas sama värvingut ka tänavune võistluste käik mootorrattasporti alal. Nii vähematel kui ka suurematel võistlustel jäid ikka püstitamata oodatud tippsaavutused eesti sõitjate poolt. Saavutati-üritati küll nii mõndagi, kuid peagu kõik tulemused hahitusid välismaalastest mootorsportlaste tirumfisäras. Selle tõttu ka mootorsporti sündmusi jälginud hulkadesse imbutud pettumus ja teatav käegalöömine oli mitmeti põhjendatud, kui jätta arvestamata tegelikke olukordi, saavutusi ja võimalusi.

Tänavune, 4. septembril teostunud 6. Eesti Suursõit kujunes aga teatavaks pöördemomendiks, mis nii mõnekski ajaks tõrjub eemale senised pessimistlikud kallakud. Kuigi ka sel, Eesti mootorsporti paraadiks peetud suurvõistlusel ei saavutatud meie mootorsportlaste poolt rekordtagajärgi, ometi võis nentida, et hoolimata pikemaajalistest ebaõnnestumistest meie mootorratta sportlaskond on puhkudel siiski küllalt võimeline vastu võtma teravat välismaist konkurentsi. Kõigis gruppides startinute suur arv oli ka tõhusaks tõenduseks, et hea organiseerimistahte juures võib meil võistlustel välja tuua võrdlemisi kaalukaid mootorsportlasi kogu riigist. Tallinlaste kõrval olid esindatud esmakordselt peagu kõik suuremad provintsi-linnad ja juba ka see on omaette edusamm ning kinnitab veelkord, et mootorrattasport on meil mitmeti populaarne ülemaailses ulatuses.

Kuigi ka 6. Eesti Suursõidul senioride grupis tervelt kahes klassis osutasid ülekaalu välismaalased, saavutades esikohad, esitasid eestlased siiski küllalt head konkurentsi. Konkurentid oli niivõrd tugev, et Suursõidu tähtsaim saavutus — üldvõit — jäi seekord Eestile, mis järjekordseks edusammuks seniste apardumiste kõrval. Üldvõitja O. Veldeman päästis nõ. Eesti mootorsporti au, ja tahame loota, et see suur-saavutus jääks kauemaks püsima Eesti mootorrattasportlaste ridades ka tulevikus.

6. Eesti Suursõit oli aga ühtaegu ka traagilisemaid, kuna Eesti Suursõitude ajaloo esmakordselt see võistlus lõppes

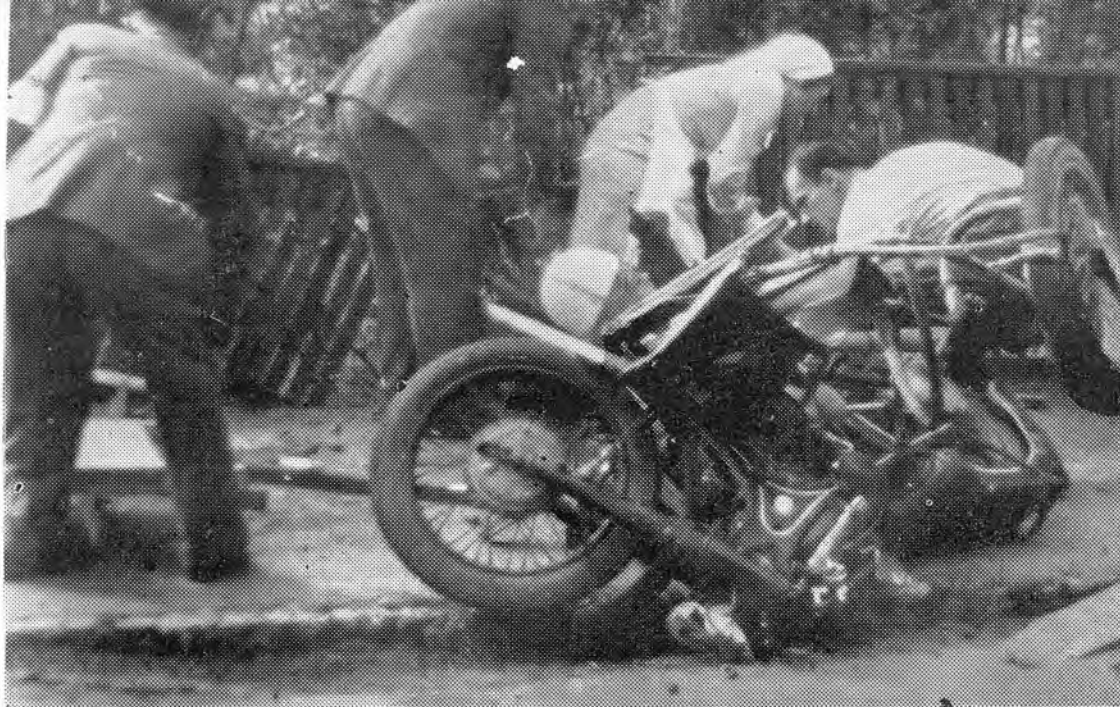
raskeima õnnetusega — võistleja surmaga, nimelt külgevankriga masinate klassis võistleva Adolf Salbeni traagilise surmaga. Kuid ka see kurb juhtum ei tohiks tumestada meie mootorsportlike ürituste tulevikku, vaid pigemini olla tähisena hoiatuseks, et mootorsportlaste ridadesse astuksid ainult need julged ja vägevad eesti mehed, kes kaitstes eesti värve on valmis tooma ohvriks ka oma kalleima vara — elu.

Eesti mootorsportlikel suurvõistlustel oleme seni harjunud nägema ka meie vennasrahvast — soomlasi, seekordsel Suursõidul teatavalt põhjusil soomlased aga puudusid. Välismaalastest võistlesid seevastu mitmed Poola, Rootsi, Saksaa ja Läti nimekamad mootorsportlased, kelledest paljud vabrikusõitjad ja seetõttu suure konkurentsi võimelised.

K. Iljin parim Suursõidu junior

Esimestena startisid juniorid, kellel tuli sõita 10 ringi = 67,60 km. Startis kolmes klassis kokku 27 juniori. C-klassis startis 9 sõitjat: E. Ollik (*Excelsior*), V. Veinberg (*Rudge*), B. Ruul (*Puch*), E. Voitra (*Norton*), A. Eelmaa (*DKW*), T. Hakkaja (*TWN*), E. Reitel (*BSA*), I. Tõnisson (*Triumph*), E. Rosenfeldt (*Triumph*); B-klassis võistles 7 meest: J. Kiibits (*Ariel*), A. Elvelt (*Velocette*), A. Rütman (*New Imperial*), K. Iljin (*Triumph*), H. Maddisson (*NSU*), H. Muna (*Velocette*), G. Lindvet (*Norton*) ja A-klassis 11: L. Seemann (*Triumph*), E. Pärtelpoeg (*DKW*), V. Ternel (*Rudge*), J. Kaen (*DKW*), R. Alliksoo (*Rudge*), E. Jise (*New Imperial*), L. Kuuskmaa (*Rudge*), L. Ratas (*DKW*), R. Ristmets (*NSU*), J. Vest (*NSU*), T. Stummer (*Rudge*).

Junioridest pääses juba teisel ringil juhtima b-klasslane K. Iljin ja võidutses kuni finišini (45,458 = 88,64 km/t), lüües suure vahemaaga ka C-klassi paremaid. Samuti kindlat ja head sõitu esitas B-klassis A. Elvelt, saavutades ühtlasi parima kiiruse (85,52 km/t) kõigist C-kl. võistlejatest peale esikohale tulnud E. Rosenfeldti. A. Elvelt surus finiši teisena, kuna kolmandaks tuli juba õige suure vahemaaga H. Maddisson. Junioride C-klassis esitasid meelejäävat sõitu juba nimetatud E. Rosenfeldt ja E. Voitra. Esimene oli siiski edukam ja sõidult kindlam, mis tõi talle ka esikoha



A. Salben on kukkunud... abisaaja on tegevuses, ei vigastatuid toimetada haiglasse

(47.06,0 = 86,13 km/t). Rosenfeldt hakkas eriti suruma pärast 5. ringi.

Junioride grupi tehnilised tulemused paremuse järjekorras olid:

C-klassis (startis — 27, katkestas — 10, lõpetas 17): 1) E. Rosenfeldt (*Triumph*) 47.06,0 = 86,13 km/t; 2) E. Voitra (*Norton*) 48.23,0 = 83,84 km/t; 3) E. Reitel (*BSA*) 51.06,0 = 79,38 km/t; 4) I. Tõnisson 51.07,0 = 79,36 km/t; 5) A. Eelmaa 52.00,0 = 78,01 km/t; 6) B. Ruul 59.20,4 = 68,36 km/t. **B-klassis** (startis — 7, katkestas — 3, lõpetas — 4): 1) K. Iljin (*Triumph*) 45.45,8 = 88,64 km/t; 2) A. Elvelt (*Velocette*) 47.26,0 = 85,52 km/t; 3) H. Maddisson (*NSU*) 50.35,0 = 80,20 km/t ja 4) J. Kiibits 51.01,0 = 79,51 km/t. **A-klassis** (startis — 11, katkestas — 4, lõpetas — 7): 1) R. Ristmeets (*NSU*) 50.58,0 = 79,59 km/t; 2) L. Seemann (*Triumph*) 52.28,0 = 77,32 km/t; 3) J. Vest (*NSU*) 52.30,0 = 77,27 km/t; 4) V. Ternel 53.58,0 = 75,17 km/t; 5) E. Pärtelpoeg 54.59,0 = 73,78 km/t; 6) L. Ratas 56.17,0 = 72,07 km/t; 7) J. Kaen 58.33,0 = 69,28 km/t.

A. Salbeni viimne sõit

Järgnevalt startisid külgvankriga mootorrattad (10 ringi = 67,60 km). Startis 4 seniiori ja 1 junior. Senioridest startisid lätlane T. Jansons (*NSU*) ja tema vastu eestlased A. Salben (*BMW*), H. Perten (*Gillet*) ja J. Nõlvak (*Harley Dawidson*). Ainsa juniorina startis A. Albert (*Standard*).

Kohe stardi järele asus siin juhtima H. Perten, umbes sada meetrit stardist eemal metsavahelisel sirgteel võttis aga A. Salben (nr. 25) suure kiiruse peale ja surus ette. A. Salbeni kiirus oli aga niivõrd suur, et enne nn. Metsavahi kurvi ta ei olnud suuteline võtma rasket kurvi, vaid kaotas valitsemise masina üle ja kihutas teelt välja. Kuna ta ei jõudnud vähendada ka sõiduki kiirust, siis masin tormas kohutava hooga samas teeääres asuvasse planku. Kõstis vali raksatus, plangu laudade killud lendasid kõrgele, masin paiskus suures kaares õhku, samuti ka mõlemad sõitjad. Korraldajad tormasid juure.

A. Salben oli saanud ränga hoobi ja oli pooleldi meele-märkuseta. Kacassõitjal Otto Kiplokil oli nägu purustatud ja sääreлуу murdunud. Peatselt oli kohal ka Punase Risti auto ja vigastatud toimetati haiglasse, kus Salben paar tundi hiljem hinge heitis.

Võistlust asus pärast katastroofi juhtima H. Perten, kes suure ülekaaluga tuli ka esikohale (49.28 = 82,01 km/t). Traagiline sündmus A. Salbeniga oli aga nähtavasti tublisti mõjutanud kõiki selle grupi sõitjaid ja sellest olenevalt kogu võistlus möödus ilma märgatava pingeta. Teiseks tuli finiši

J. Nõlvak, kuna lätlane T. Jansons ei olnud konkurendiks eestlastele ja saavutas kolmanda koha, mis ei võinudki olla teisiti rohkemate sõitjate puudumisel. Sama grupi juniorlane A. Adorf sibus omaette ja saavutas 56,59 km/t, tulles junioride klassis esimeseks.

Tehnilised tulemused olid:

Seniorid (startis — 4, kukkus — 1, lõpetas — 3): 1) H. Perten (*Gillet*) 49.28 = 82,01 km/t; 2) J. Nõlvak (*Harley Dawidson*) 50.26 = 80,43 km/t ja 3) T. Jansons (*NSU*) 53.40 = 75,59 km/t.

Juniorid (startis — 1, lõpetas — 1): 1) A. Adorf (*Standard*) 56.59 = 71,19 km/t.

Konkurents oli tugev

Suursõidu pealal, senioride võidusõit, algas kell 15.10. Stardis oli 18 võistlejat, kuna 3 ülesandnut, rootslane Börje Hagi, lätlane A. Apseniaks ja eestlane Ed. Johanson, ei startinud. Hagi polnud üldse kohale sõitnud, kuna Ed. Johanson oli eelmisel päeval harjutussõidul Pätsi kurvil oma sõiduki võistluskõlbmatuks kihutanud. Samuti purunes harjutussõidul ka lätlase A. Apseniaksi masin, kes saadud vigastuste tõttu oli pealegi ka ise võistlusvõimetu.

Senioride grupis startis **C-klassis** 7 võistlejat: O. Veldeman (*NSU*), E. Tomson (*Rudge*), rootslane B. Carlsson (*Sarolea*), lätlane Z. Popovs (*Rudge*) ja poolakad J. Dabrovski (*Rudge*), Jan Bathold (*Rudge*) ning J. Mieloch (*NSU*). **B-klassis** startis samuti seitse sõitjat: J. Tomson (*NSU*), E. Hausenberg (*Husqvarna*), O. Harpe (*NSU*), V. Hennok (*Excelsior*), J. Suidt (*Norton*), sakslane R. Knees (*NSU*) ja lätlane A. Silins (*Excelsior*). **A-klassis** oli 4 startijat: R. Triik (*Velocette*), O. Luther (*Rudge*), poolakas L. Baron (*DKW*) ja sakslane Bernhard Petruschke (*DKW*).

O. Veldeman üldvõitja

Samuti nagu junioride grupis, toimus ka senioride sõit kõikidele klassidele korraga. Stardilipu langedes pääsis kohe juhtima rootslane B. Carlsson, kuna tema kannul alustas kihutamist nr. 3 all startiv O. Veldeman. Stardist pääsesid kõik õnnelikult välja, peale O. Harpe, kelle masin ei tahtnud algul võtta vedu, kuid lõpuks pääsis temagi valla. **C-klassis** arenes juba esimesel ringil võistlus-käik O. Veldemani kasuks, esimese ringi lõpupoolel ta pääsis etteotsa ja teisel ringil vahemaa tema ja rootslase Carlssoni vahel suurenes üha, nii et kolmandal ja järgne-

vatel ringidel Veldemanil oli edumaad tervelt 3 minuti võrra. Veldeman arendas tugevat ja kohati väga nauditavat sõitu peagu ühtlase kiirusega kõikidel ringidel ja püsis püüdmatult esikohal kuni finišini. Tema peakonkurendina näiv B. Carlsson langes välja juba üheksandal ringil, teatavat vastupanu pakkus vaid veel poolakas J. Mieloch, kuid Veldemani vastu oli ta siiski võimatu. Viimasega ei olnud suutelised konkureerima ka teised poolakad ja selles klassis ainsana võistlev lätlane Z. Popovs. Suurt indu esitas küll poolakas J. Bathelt, kes püsis sõidurajal peagu lõpuni, kuid ainult sellest ei piisanud.

Samas klassis teise eestlasena võistleb E. Tomson kukkus juba teisel ringil Lükati kurvil ja osalt see kukkumine mõjutas tema sõitu selle võrra, et ka tema oli sunnitud katkestama sõitu enne lõppu. Tal jäi vaid sõita paar ringi — kui kahju. Veldemani sõidutulemus ei pakkunud küll midagi rekordilist, kuid tema ilus ja kohati väga nauditav sõit pälvis täiel määral esikoha. Muidugi oli tal seekord ka rohkesti õnne, kuna korrastatud masinaga ei juhtunud vähimatki viperust. Veldemani aeg oli 1.40.28,0 = 100,94 km/t. Ta saavutas ühtlasi ka senioride grupis kiireima ringi, nimelt 3 min. 53 sek. = 104,46 km/t. Teiseks tuli, nagu juba tähendatud, poolakas Mieloch, kes saavutas 1.46.59,0 = 94,79 km/t.

J. Tomson pidi alistuma — kui kahju!

Ühtaegu c-klasslastega arenes kibe võistlus ka B-klassi sõitjate vahel. Siin hakkas kohe stardist vedama sakslane R. Knees, kuna tema kannul algusest lõpuni lidus J. Tomson. Ja konkurents oli väga pinev. See duell oli veel seda haaravam, et siin näitasid mõlemad sõitjad oma võimeid ühe ja sama vabriku (NSU) masinatel. J. Tomsoni sõit oli kohati palju nauditavam kui sakslase oma, ja publik jälgis suure elevusega, et kas väle Juku siiski ei löö sakslast. Kneesi surumine oli aga kõikumatu ja ta pääses väikese vahega esimesena finiši (1.42.35,0 = 98,86 km/t). Umbes minuti pärast jõudis teisena finiši J. Tomson (1.43.18,0 = 98,17 km/t). Sakslane jäi võitmatuks, — mis parata.

Samas klassis näitas veel väga traagi sõitu O. Harpe, kes stardist korralikult välja pääsedes kahtlemata saavutatuks parema tagajärje, kuid pidi nüüd leppima 4. kohaga. Heas vormis oli ka V. Hennok, kes arendas kogu aeg väga stabiilset sõitu ja surus võimsalt kolmandana finiši (1.49.17,0 = 92,80 km/t). Täiesti konkurentsivabalt püsis viiendal kohal kogu 25 ringi kestvusel J. Suidt ja jõudis ka viiendana finiši. Samas klassis võistlevad E. Hausenberg ja lätlane A. Silins langesid välja õige varakult.

Petruschke polnud Petruschke

Senioride A-klass pakkus vastu ootusi üllatuslikke tulemusi. Siin oli favoriidiks saksa tuntuim mootorrattur B. Petruschke ja temale ennustati esikohat. Tema masin ei olnud aga täie võime juures ja Euroopa A-klassi teine mootorrattur pidi tahestatmata alla vanduma vähemtuntud poolakale L. Baronile. Petruschke esitas küll väga head sõitu ja saavutas isegi oma klassis kiireima ringi (3.57 = 102,67 km/t), kuid kuna tal tuli mitmel korral „remonteerida“ oma masinat, ta kaotas palju aega ja pidi leppima teise kohaga. Esimesena jõudis finiši L. Baron (1.51.53,0 = 90,64 km/t), kuna Petruschke aeg oli vaid veidi nõrgem. Petruschke aja kaotus oli aga niivõrd suur, et teda löid alguses mõlemad samas klassis võistlevad eestlased R. Triik ja O. Luther. Viimased arendasid ka päris pinevat omavahelist konkurentsi. Luther langes aga pärast 11. ringi välja ja Triik jäi püsima ainsa eestlasena. Petruschke äpardumised andsid kohati juba lootust Triigi pääsuks teisele kohale, kuid lõpupoole sakslane surus Triigist ette ja viimane jõudis õige tunduva vahega alles kolmandana finiši.

Tehnilised tulemused paremuse järjekorras olid:

C-klassis (startis — 7, katkestas — 5, lõpetas — 2):

1) O. Veldeman (NSU) 1.40.28,0 = 100,94 km/t; 2) J. Mieloch (NSU) 1.46.59,0 = 94,79 km/t.

B-klassis (startis — 7, katkestas — 2, lõpetas — 5): 1) R. Knees (NSU) 1.42.35,0 = 98,86 km/t; 2) J. Tomson (NSU) 1.43.18,0 = 98,17 km/t; 3) V. Hennok (Excelsior) 1.49.17,0 = 92,80 km/t; 4) O. Harpe 1.49.48,0 = 92,36 km/t ja 5) J. Suidt 1.54.17,0 = 88,74 km/t.

A-klassis (startis — 4, katkestas — 1, lõpetas — 3): 1) L. Baron (DKW) 1.51.53,0 = 90,64 km/t; 2) B. Petruschke (DKW) 1.51.58,0 = 90,58 km/t ja 3) R. Triik (Velocette) 2.00.00,0 = 84,51 km/t.

Võistluspäeva õhtul oli EMSK klubi ruumes omavaheline koosviibimine, kus toimus ka auhindade üleandmine ja võitjate austamine.

T. P.



ADOLF SALBEN †

In memoriam

Need meist, kes kord lehitsevad Eesti Suursõidu ajalugu, satuvad 4. septembrini 1938 jõudes leheküljele, mis piiratud musta leinaraamiga. 6. Eesti Suursõidul, 4. septembril 1938, nõudis karm surm oma esimese ohvri. Langes välja jäädavalt võistlejate-mootorsportlaste ridadest Adolf Salben.

Mootorsport, ennastsalgav ja suuri kogemusi nõudev kihutamine lähtelt kuni võitu kuulutava must-valge-ruudulise lipu langemiseni, haarab kaasa aasta-aastalt mitte ainult sõitjaid-mootorsportlasi, vaid ka kümneid tuhandeid mehiseid elamusi ihkavaid spordihuvilisi-pealtvaatajaid. Oleme kõik teadlikud sellest, et sport üldse, eriti aga tipp-kiirusi taga ajav mootorsport, on risk. Kuid oleme teadlikud ka sellest, et hädaoht, õnnetus võib meid tabada alati ja kõikjal meie eluteel. Siit ammutame oma kartmatuse ja kohkumatuse usu heasse õnne ning elu saatuslikkusse. Saatus määrab igale meist saabunud päeva õnneliku või õnnetu lõpu.

Hetkel, kui 6. Eesti Suursõidul langes teiskordselt lähetaja valge lipp märgiks, et algas võistlus meistripärjale külgevankriga masinate grupis, ei aimanud meist keegi, et favoriidiks peetud Adolf Salben sellega startis meid kõiki varem hiljem neelavasse igavikku, läbimata võistluse sihti — lõppjoont. Minut pärast lähet saabus Metsavahi kurvilt teade õnnetusest. Nr. 25 all startinud BMW juhi Salbeniga ja kaasõitja Kiplokiga oli langenud välja võistlejate reast... Samal ajal, kui jätkus võistlus teiste vahel, viis raskesti vigastada saanute tee eemale võistlusrajalt — haiglasse. Veel võistluste lõpuks polnud saabunud kompetentseid teateid õnnetusosaliste vigastuste tõsidusest. Alles hiljem selgus, et kell 17.15, täpselt siis, kui algas meistripärjaga austatud võitjate triumfi sõit auringil, sulges jäädavalt oma silmad üks neist, kes mõni tund tagasi parima tervise ja rõõmsa meeleolu juures



Autokummide
parandustöökoda

JULIUS ROODEMAN

TALLINN, AIA TÄN. 2. TELEFON 483-31

Iga asjatundja autoomanik viib oma kummid parandada J. ROODEMAN'i töökotta, kus on kõige täielikum ja uusim töökoja sisse-seade, elektriga automaat-vulkaniseerimine jm. **Töötab omanik ise, kes on ainus Londonis diplomeeritud meister Eestis sellel alal**
Hinnad võistlemata odavad

Diplomi ärakiri kõrval



Firestone TYRE REPAIR SCHOOL

*This is to Certify
that J. Roodeman has successfully
completed the official Firestone
course of Tyre and Tube repairing at
the Firestone Factory, Brentford, England.*

September 11th October 14th 1930

SIGNED FOR AND ON BEHALF OF
FIRESTONE TYRE & RUBBER CO. LTD.

Walter Jones

MANAGING
DIRECTOR

Plaus

SECRETARY



oli alustanud sõitu lähtejoonelt koos võitjatega. Adolf Salbenit polnud enam elavate kirjas.

Ka tema sai pärja, paljude pürgade ja austusavalduste osaliseks, kuid hiljem — teekonnal viimsele puhkepaigale Rahumäel, kuhu ta sõpradest-mootorsportlasist suurearvuliselt saadetuna mulda sängitati 7. sept. õhtuvidevikus.

Adolf Salben sündis 18. aprillil 1914. a. Õppinud mehaanikuks, tundis ta juba varakult huvi mootorspordi vastu. Varsti ta siirdus tegevate mootorsportlaste ridadesse ja võistlejana kohtame teda juba 15. sept. 1935. a. 3. Eesti Suursõidul, kus ta saavutas kiireima eestlasena külgvankriga masinate grupis kiirusega 74,19 km/t II koha. 5. Eesti Suursõidu, 1937. a., Adolf Salben tegi kaasa samal masinal ja sama stardinumbriga 25 all, millel nüüd juhtus saatuslik õnnetus, kuid külgvankris kaassõitjana, ja võitis. Järgnevalt ta

tuli 12. juunil 1938 meistriks hipodroomisõidus junioride grupis külgvankriga masinaile, saavutades rekordist murdosa nõrgema kiiruse — 81,37 km/t. — Need on tulemused, mis vaieldamatult tõstsid Adolf Salbeni tippmeeste klassi.

Adolf Salben kuulus surmapäevani Eesti Mootorspordi Klubi edukamate sõitjate kilda. Teda tundsimme väsimatu töömehena, kes iseloomult tagasihoidlikuna ja kohusetruuna alati oli valmis osutama abi nõu ja jõuga oma kaaslasile-mootorsportlasile.

Adolf Salben on oma töö teinud ja hästi teinud. Meie kõik, kes kuulume tema klubikaaslaste, sõprade ja spordihuviliste perre, oleme talle tehtud töö eest südamest tänulikud. Meie ühiselt soovime: olgu Sulle kerge kodumaa muld.

Tallinn, 16. 09. 38

Harri Pärkma

Auto-suunanäitajad

Mehaanilised ja elektromagnetilised, kahes teisesendis — kroomitud ja mustaks lakeeritud

Valmistatud
rahvusvaheliste määruste kohaselt

Müügil: kõigis
suuremais autoärides

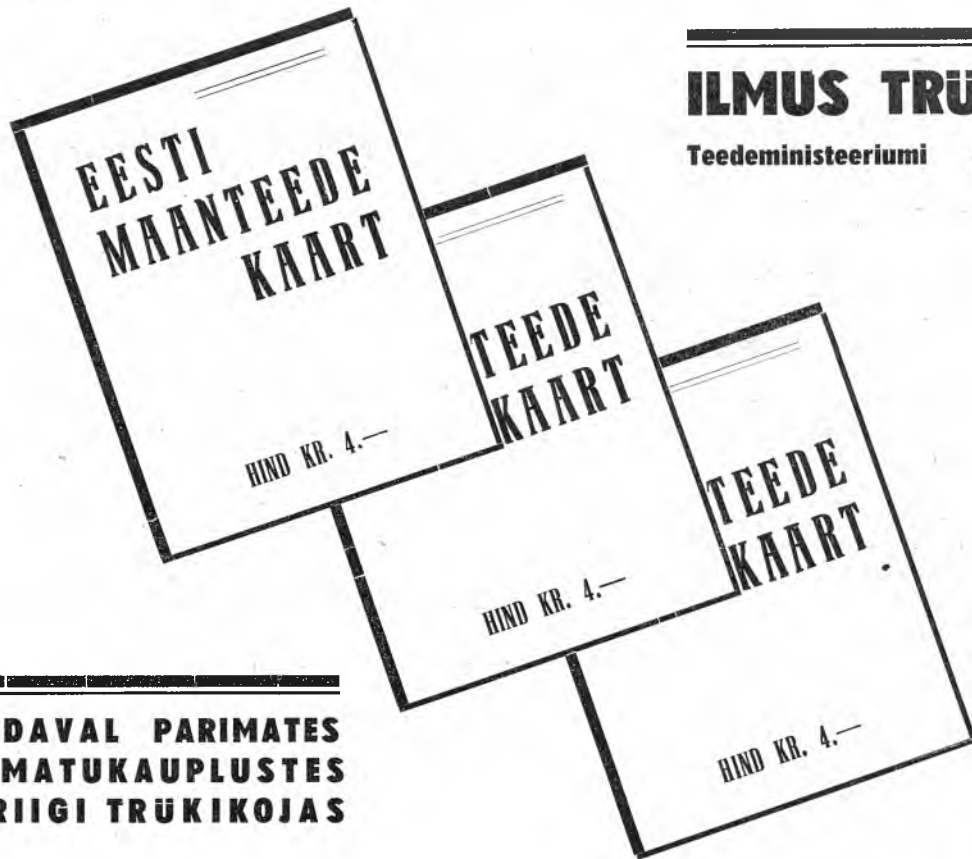
TARTU TELEFONIVABRIK A/S.

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

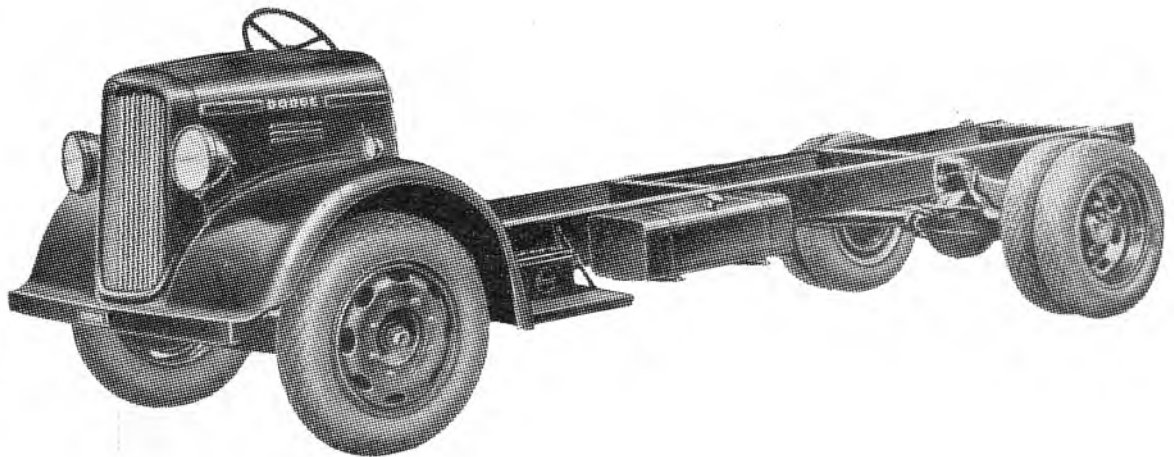


ILMUS TRÜKIST

Teedeministeriumi väljaandel



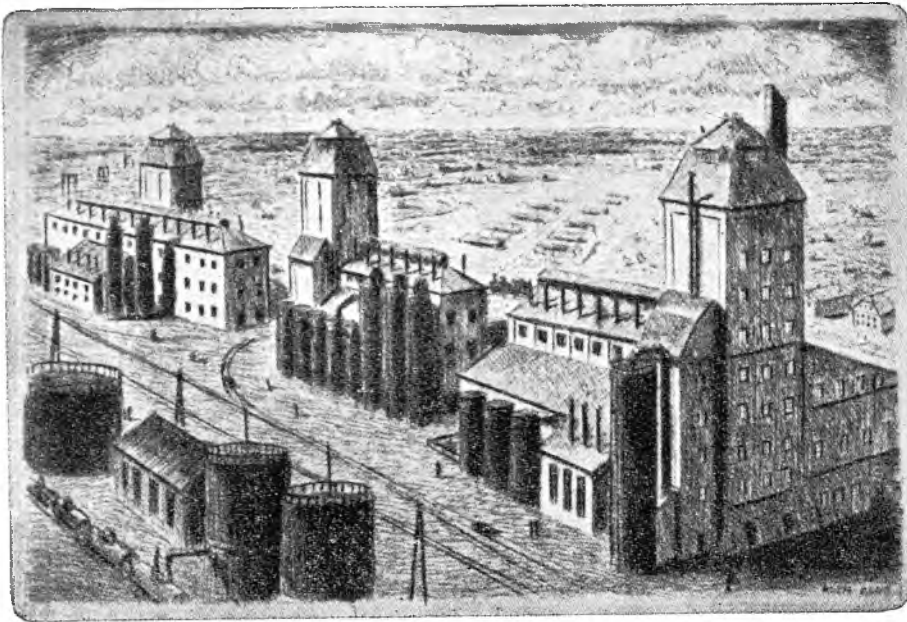
SAADAVAL PARIMATES
RAAMATUKAUPlustES
JA RIIGI TRÜKIKOJAS



DODGE-veoautoalused, 1,5–5 tonni
DODGE-sõiduautod
STOEWER-sõiduautod
TEMPO-kergeveoautod, 1 tonn

Esindaja **A.-S. MERCANTILE**

TALLINN, VABADUSVÄLJAK 3. TELEFON 436-73



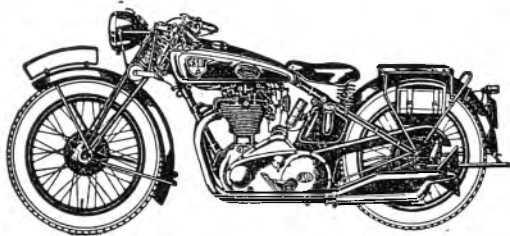
ÕLIVABRIKUD
Kohtla-Järvel

A.-S. Esimene Eesti Põlevkivitööstus

end. Riigi Põlevkivitööstus

JUHATUS JA MÜÜGIBÜROO:

Tallinn, Valli 4-3. Telefonid: 450-85 450-62. Posti jooksev arve nr. 296.



NSU mootorrattad

on jälle kord näidanud, et nemad väärivad seda usaldust, millist osutanud arvukas NSU omanikkude pere Eestis!

6. Eesti suursõidul 4. sept. 1938 Tallinnas

startis 9 NSU mootorrattast. Kõik 9 masinat lõpetasid sõidu ja tulid järgmistele kohtadele:

- 3 I kohta, nende seas O. Veldemann üldvõitjana
- 2 II kohta
- 3 III kohta
- 1 IV koht

Kas võib olla paremat tõendust NSU mootorrattaste vastupidavusele, usaldusvärsusele ja kiirusele?

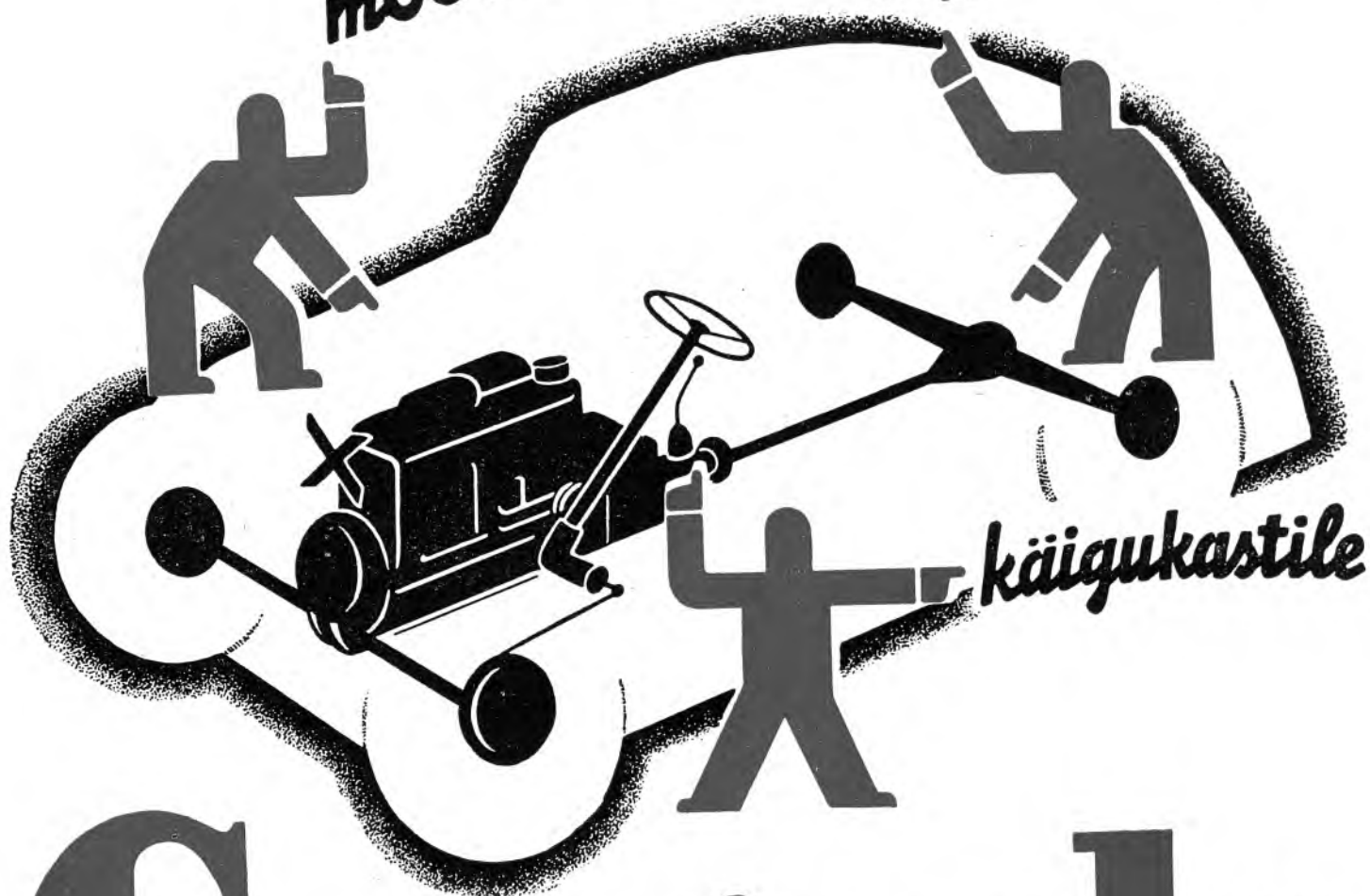
A.-S. TORMOLEN & Ko

TALLINN, RAEKOJA PL. 17, TELEFON 428-06

SUVEÕLI

motorile

differentiaalile



käigukastile

Gargoyle



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY