

Auto

2. aastakäik

Ilmub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasandega kr. 6.—
Väljamaale kr. 10.—
Üksik nr. kaasandeta 40 s.
Väljamaale kr. 1.—

Kuulutuste hind:
 $\frac{1}{4}$ lehekülj kr. 60.—
 $\frac{1}{2}$ " " " " 30.—
 $\frac{1}{4}$ " " " " 15.—

Toimetuse ja talituse:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 9-24

Nr. 5 (15)

MAI

1929

S I S U.

I N H A L T.

Kiirus.
II autonäitus Tallinnas.
16-tsilindriline Bugatti.
Mõningaid huvitavaid täiendusi.
Miks on õhufilter tarvilik?
Milline õhupuhastaja on parim?
Võidusõit linna tänavatel.
Eeskujulik automüüja.
„Deguingaud“ haruldase mootoriga.
Rahvusvaheline kestvusõit „Idasõit 1929.“
Jõuvankrite seaduse elluviimise määrused (järg).
Lühemad teated.
Eesti Autoklubi teated.
Autonali.

Geschwindigkeit.
II Automobilausstellung in Tallinn.
Der 16 zylindrige Bugatti.
Einige interessante Details.
Warum Luftfilter?
Der beste Luftfilter.
Automobilrennen durch die Straßen der Stadt.
Der vorbildliche Autoverkäufer.
„Deguingaud“ mit besonderem Motor.
Internationale Ostfahrt 1929.
Ausführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeuggesetz.
Kurze Nachrichten.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.
Autowitz.

Kiirus.

Tuntuimaid prantsuse akadeemikuid Marcel Prévost kirjutas hiljuti artikli kiiruse — „meie aastasaja kuninganna“ üle, mida püüame „Auto“ lugejatele lähidalt edasi anda järgnevatel ridades.

Iga ajajärk esineb teatava tähe all. Seitsmeteistkümnes aastasada kandis võimu tähte, kaheksateistkümnes mõistuse ja üheksateistkümnes teaduse tähte. Kahekümnes aastasada on kiiruse tähe all.

Peate viimast arvamist ebaõigeks...? Eksite.

Peatume viivuks kiiruse kui „puhta kiiruse“ mõiste juures.

„Puhas kiirus“ ei tähenda veel kasvavaid arvusi numbrilaua, kui meie jõuvankri gaasistajale surume. See ei ole isegi ärasõidetud maa ja selleks kulunud aja suhe. See suhe on ainult üks kiiruse juhtudest kõige paremini tuntav, kõige paremini mõõdetav, kuid jääb ikkagi ainult juhuslikeks. On inimesi, kes rutemini mõtlevad kui teised, kuid niisugusel kiirusel puudub kindlaksmääramise abinõu.

Frederick W. Taylor'i, „Scientific Management“ isa, süsteemi ülesanne seisab selles, et töös võita aega.

Et seda saavutada, vähendab ta võimalikult liigutuste arvu teatava töö tegemiseks; kuid loob ja kasutab kõiki psühholoogilise mõtteviisi kiirendusi: näiteks, kasutades asjaolu, et kaalutlemist asendab instinkt ja kogemus.

Kuidas määrata kiiruse mõistet, moodsa elu sümbol? Hea küll, mulle näib, et see on eluproduktiivsuse suhe ajaga:

R

V = — kusjuures: V = kiirus; R = eluproduktiivsus ja T = aeg.

T

Aga ärge mõelge, et see on küllalt korrektne matemaatiline vormel! Ma näen juba ette vaidlusi, mida kutsuvad esile R, eluproduktiivsuse definitsioon. Siiski saab sellest kogu maailm aru. Moodne kiirus on kõigis elutoimingutes õnnelik aja vaenlane. Igas elunähtuses esinevad ajavahed, mis ei ole soovikohaselt kasutatud: rongi oodates, telefonil rääkides, kui keegi ei vasta, halba kõnet kuulates, üht tarvilikku nimetust või aadressi tuletades meele, mida oleksime kohe leidnud üles, kui tarviline raamat oleks käepärast... Need

vahed elus on liikumiseta, need on asjata mööduvad. Just seepärast on *moodne kiirus*, mis katsub kasutuid perioode piirata, *surma vastane*.

Tõsta antud aja eluproduktiivsust teataval ajal, tähendab ajas triumfeerida, eluiga pikendada, elu luua. Arusaadav, üldine ja mõjurikkaim abinõu aega võita on *vähendades aega*, mis on tarvilik inimesele, et ühest punktist teisele jõuda... Las see, kes soovib, õnnistab kandetooli või postihobuseid. Kõige paremaks tõendusks on, et need kaudseteks surma tööriistadeks olid, on asjaolu, et nad elust kadunud... Määrake kiirus kui „suhe kauguse ja aja vahel“, siis kavatsete juba võitlust kiiruse kaugusega, teiste sõnadega, tarvitatamata ajaga, inertsusega, surmaga...

Selles võitluses, mis kestab juba viiskümmend aastat, jääb *aeg* ikka alla. Helilainetele on ta juba surmavalt löödud; kaugust enam ei ole helile. Nägemises on veel kaugus, aga juba ennustatakse ka selle alistumist. Nii jääb võitlus *kaugusega*, mida inimene tahab võita kahe planeedi punkti vahel.

Ennustame, et see katse jääks tagajärjeta, kui meile jääksid ainult raudteed ja ookeanilaevad. Vedurid liiguvad peaaegu sama kiirelt kui viiskümmend aastat tagasi. Kiireimad sõjalaevad ei liigu rutem kui kiired rongid. Et siin ajas võistelda, püsib kõik lootus neljataktilisel mootoril: *autol* ja *õhusõidukil*, mis läheneb ikka enam elektrijõule. Ja on väga võimalik, et kord vana raudteevedur liikumiselt kaob, nagu kadusid posti-veohobused.

Süvenege tänapäevasse bilanssi:

Eriliselt ehitatud teel liigub auto kaks korda kiiremini kui kõige kiirem vedur, samuti eriliselt ehitatud teel.

Õhusõidukil sõideti New-Yorgist Pariisi 27 tunniga.

Eelolevatel andmetel võime kihla vedada, et *auto* veduri ja *õhusõiduk* ookeanilaeva võidab. Sest meie ajajärk on selgusele jõudnud, et tarvitamata aeg on elus *teatav surm* ja et järelikult *kiirus* on elu.

Prantsuse ajakiri „L'Argus“.

II auto- ja mootorite näitus.

J. Täks.



Majandusminister hr. Oinas näituse avamise kõnet pidamas.

(Foto Akel.)

I. Minister hra Oinas; II. E. A. K. esimees J. Zimmermann; III. Teedeministri abi hra Jürgenson; IV. A/S. Näitus juhatuses hra Uritam.

3. kuni 6. maini k. a. peeti Tallinnas II auto- ja mootorite näitus. Kevade tähendab edu, tähendab elu, usku ja võitu. Ka autonäitus pakub edu, püüdes näidata edusamme ja täiendusi, mida auto arenemine aasta jooksul on teinud, andes võimaluse harilikule autotarvitajale ja asjaarmastajale heita pilku ja võrrelda mitmesuguseid uuemaid autotüüpe.

Siin juures peab ka tähendama, et möödunud autonäitus ei suutnud pakkuda seda, mida sellelt loodeti. Liig väike oli väljapandud tüüpide arv. Seda võib se-

letada asjaoluga, et oodatava tollialanduse puhul ärid ei julgenud välja osta tolliladudest kohaletellitud autosid. Selle tagajärg oli, et üksikud firmad ei olnud esitatud nii täielikult, nagu see peaks sarnasel korral olema.

Autotehnikas võib käesoleval aastal panna tähele järgmisi edusamme ja uuendusi.

Auto painduvuse suurenemine, mis saavutatud mootorivõime ja tsilindrite arvu suurenemisega, tsilindrite mahu parema kasutamisega, auto tühikaalu



E. A. K. esimees J. Zimmermann tervitab külalisi.

vähendamiseks, tarvitades kõrgemaväärtuslikku materjali, parema gaasistusega, tarvitades täiuslikumaid gaasistajaid ja kasutades segu eelsoojendust.

Kindlam süütamine, võttes tarvitusele ikka enam akkumulaatori süüteseadeid.

„Direktor“-tüüp on varustatud 70 HJ mootoriga ja selle tsilindrite maht on 3,9 liit. See on võrdlemisi odav ja sealjuures küllalt kõrgeväärtuslik kuuetsilindrilise mootoriga auto.

„Erskine“-tüüp on Euroopa turu nõuete tarvis eriliselt ehitatud. Selle 2, 3-liitiline mootor on 6-tsilindriline. Tehniline ehitus vastab üldjoontes „Direktor“ ja „Commander“ tüüpidele.

De Soto. Üks Chrysleri tüüpidest. Kuuetsilindriline mootor töötab võrdlemisi suure survega ja on seetõttu bensiinitarvituses väga ökonoomne. Tsilindrite maht on 2,87 liitrit ja mootori võime on 55 HJ 3000 tiiru juures minutis. Selle mootori ehituse juures on pööratud erilist tähelepanu kõigi tähtsamate osade, nagu: jagaja, dünamo jne. kergele juurepääsule. Shassii raskuse punkt on madalal ja see võimaldab kindlat juhtimist. Auto on varustatud, nagu teisedki „Chrysler“-autod, hüdrauliliste piduritega, mis automaatselt reguleerivad.



Studebaker-Erskine autode esindaja A/s. Silva väljapanekud autonäitusel.

Määrimises on survemäärimine ikka enam levinud.

Vedrutavust on püütud parandada, võttes tarvitusele kummipuhvrid ja paremad amortisaatorid.

Kered on muutunud mugavamaks. Auto välist vormi on paljude tüüpide juures parandatud.

Kinnised autod on üldiselt enamuses.

Üksikute tüüpide kohta võiks tähendada järgmist:

Studebaker on meil juba tuntud oma vastupidavuse poolest. Üle 110 rekordi on Studebaker autodega saavutatud Ameerika Automobil Association järelevalve all. Kõik need saavutused tõendavad Studebaker autode head ja täpset väljatöötamist, olgu see kaheksasilindriline „President“ või kuuetsilindriline „Direktor“ ja „Commander“ ning Euroopa-mudel „Erskine“.

Karosseriid on võrdlemisi madalad ja meeldivate ning elegantsete joontega, ka sisemus on lihtne, kuid sealjuures küllalt elegantne.

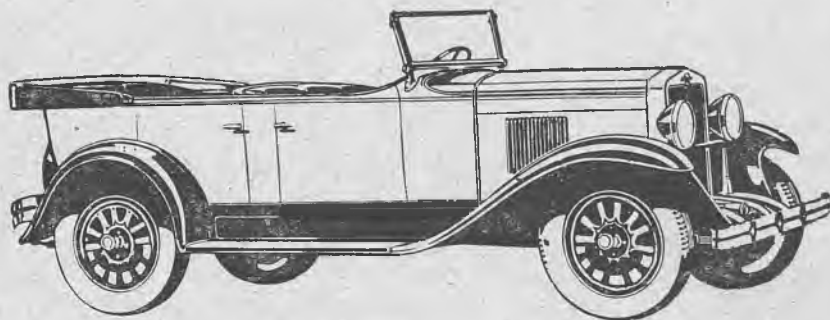
„President“-tüüp, 5,5-liitrilise tsilindriemahuga, kõrval rippuvate klappidega ja äravõetava tsilindritekaanega, on rahvusvaheliselt tunnustatud tüüp.

„Commander“-tüüp on varustatud 85 HJ mootoriga ja on võidusõitudel saavutanud 142 km tunnikii- ruse. Ühel teisel võidusõidul saavutas see seeriatüübi auto 16 öö-päeva jooksul 105 km keskmise tunnikii- ruse. See on seeria-auto tähelepanndav saavutus.

„Chevrolet“. Kui Ford möödunud aastal turule laskis oma uue A-tüübi, siis olid kõik huvitatud, kas General Motors Co ei võta oma „Chevrolet“-tüübi juures muudatusi ette. See ei kehtnud kaua ja möödunud sügisel ilmus uus kuuetsilindrilise mootoriga „Chevrolet“-auto juba turule. Sealjuures oli eriti tähelepan- dav asjaolu, et selle hind samaseks jäi kui endisel



X Majandusminister hra Oinas, XX A/S. Näütuse di- rektor ins. Masik, XXX E. A. K. esimees J. Zimmer- mann väljapanekuid vaatamas.



„Chevrolet“ — phaeton, 6 tsil.

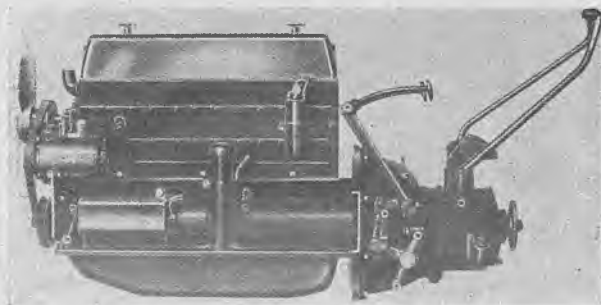
4-tsilindrilisel tüübil. Põhjust selleks võib leida, et „Chevrolet“-autosid valmistatakse hiiglaarvul ja valmistusviisid on viimase võimaluseni mehhaniseeritud. Möödunud aastal ulatus toodang 4000 autoni päevas ja seega oli Chevrolet kõige suuremal arvul valmistatav Generals Motors Co autotüüp.

Üldiselt on uue tüübi juures peale tsilindrite arvu suurendamist viidud läbi terve rida täiendusi, nii et raske on seda endise „Chevrolet“-tüübiga võrrelda.

Mootor, sidur ja käigukast kujutavad enesest ühise ploki. Mootor töötab võrdlemisi suure (5,1 atm) survega ja seetõttu ei ole bensiini tarvitus väike.

Kroomvanadium terasest pool-elliptilised vedrud on varustatud hüdrauliliste amortisaatoritega.

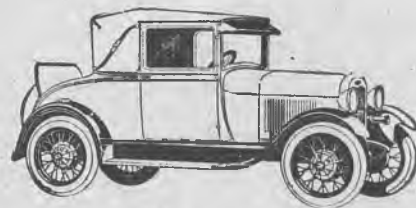
Tähelepanu äratavad veel kiiresti mõjuvad neljarattapidurid. Soov tegeliku elu tarvidustele sõidukit pakkuda, väljendub ka selles, et juhi iste on reguleeritav ja et on võetud tarvitusele vari päikese kattedeks juhi klaasil.



„Citroën“ automootor.

„Citroën“-autosid oli meil Eestis enamalt juba tarvitusel, kuid 4-tsilindriline tüüp osutus maateedel sõiduks veidi nõrgaks. Möödunud sügisel laskis vabrik välja uue 6-tsilindrilise 10/45 HJ mootoriga tüübi, mis näitusel oli pandud välja. Mootori tsilindrite läbimõõt on 72 mm, kolvikikäik 100 mm. Kolvid on alumiiniumist ning võrdlemisi pikad, mis pikendavad nende eluiga. Süütus on patarei abil Delco-Remy süsteemi. Jahutus sünnib pumba abil. Sidur on kuiv — üheketta tüüpi. See 6-tsilindriline auto on võrdlemisi kerge: kinnine 4-istmeline auto kaalub ainult 1250 kg. Mootor on kaetud pealt plekk-kattega mis annab sellele võrdlemisi nägusa välimuse. Kuuetsilindriline tüüp on võrreldes endise 4-tsilindrilisega märksa parandatud ja jätab võrdlemisi hea mulje.

„Ford“. Peab tähendama, et „Ford“ oli näitusel eeskujulikult esitatud oma võrdlemisi rohkete väljapanekutega, millega ükski näitusel väljapanijaist ei saanud võistelda. Kui ka teised väljapanijad oleksid osaltki nii esinenud, oleks omanud autonäitus täiesti teise ilme. Rohke näituselkäijate arv tõendab, et „Ford“-auto on küllalt populaarne.



„Ford“ cabriolet.

Kuna kõik Ameerika suuremad autovabrikud on võtnud tarvitusele 6-tsilindrilise mootori, on Ford jäänud 4-tsilindrilise juure. Peab veel tähendama, et Fordi mootor üllatab oma lihtsusega ja selle tasane käik võrdub peaaegu 6-tsilindrilisele mootorile. Lihtsus ja otstarbekohasus, need on kaks peanõuet, mis iseloomustavad mootorit. Siin võiks veel tähendada: dünamo asetus, ventilaatori rihma reguleerimine, süüte-jagaja asetus, määrimine jne. Sellest võib saada aru, mis pärast uute tüüpide valmistus nii kaua aega võttis, et alles selle aasta alul Fordi vabriku toodang tõusis esimesele kohale, võrreldes teiste autotüüpidega.

Väljapandud autod on võrdlemisi nägusad ja nende hind ei ole kallis. Tähelepanud on ka Ford-auto osade odav hind, võrreldes teiste tüüpidega.

Huvi pakkusid ka mitmesugused nii sõidu- kui ka veoautode karosserii tüübid, mis näitab, et Fordi esitus püüab täita kõiki võimalikke erisoove, mis tegelik elu nõuab.

„Panhard-Levassor“. Selle vana prantsuse vabriku autod on oma kvaliteedilt välismail tuntud. Meil on need autod veel vähe levinud. Tähelepanu äratavad sama vabriku autod, mis on varustatud gaasi generaatoriga, võimaldades bensiini asemele kütteks tarvitada puusütt. Eriti maal, kus puusöe hind ise valmistades on odav, on tegelikult kütteaine kulu õige väike, mis tähtis põllupidajatele ja teistele maa-asutustele. Muidugi võib sama auto juures tarvitada kütteks ka bensiini, kuna mootor oma ehituselt ei lähe lahku harilikust bensiinimootorist. „G. M. C.“ on tuntud General Motors Co. veoautod. Need autod on varustatud 6-tsilindrilise Buick mootoriga, ja seega küllalt võimsad ning painduvad. Näitusel oli pandud välja 2-tonniline tüüp, varustatud 8" õhukummidega. Sama vabrik ehitab ka suurema kandevõuga veoautosid ja mitmesuguse kandevõuga autobuse shassiisid.

Peale autode oli näitusel pandud välja terve rea firmade poolt mitmesugust tüüpi jalgrattaid, auto-, mootor-, jalgratta-osi, autoõlisid, paadimootoreid, teerulle, traktoreid jne.

Tähelepanu äratasid Estonafta poolt välja pandud kodumaal valmistatud autoõlid, mis juba heade tagajärgedega on tarvitusele võetud.

Eesti autoklubi esines autokirjandusega ja statistiliste tabelitega autoasjanduse arenemisest Eestis.

„Brockway“-veoautod ja autobuse shassiid ilmusid Eestis alles hiljuti turule, kuid on lühikese aja jooksul juba üldiselt tuntud kui vastupidavad, kiired ja painduvad autod. Kuuetsilindriline Viskonsin mootor on üleilmselt tuntud oma töötamise ja vastupidavuse poolest.

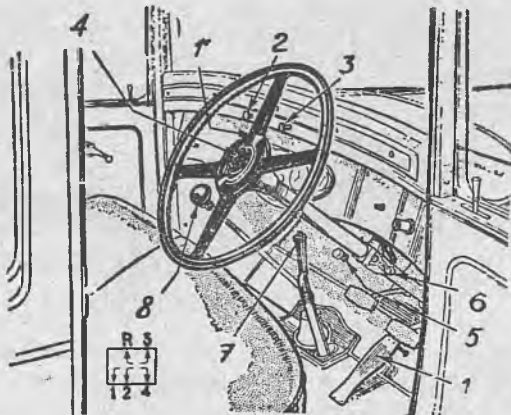
Durant autovabrik võis möödunud aastal vaadata tagasi oma 25-aastasele tegevusele ja sel puhul laskis välja uued mudelid 65 ja 55, mis viimasel aastal on veel täiendatud. Lähimõeldud mootori ehitus, mootori asetus kummipuhvritele, õhu-, õli- ja gaasifiltrid, lu-



Durant Six „60“.

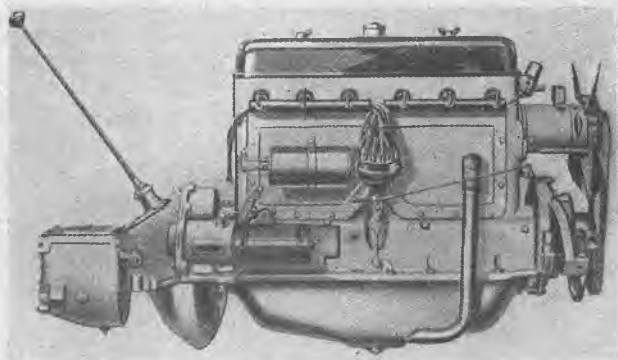
bavad vaevalt veel tunda endist Rugby-Durant mootorit, mis oma kiirusest ja võimelt oli tähelepanuväärne.

Karoserii juures paistavad silma avarad aknad, mis võimaldavad head väljavaadet; ka üldjooned jätavad võrdlemisi rahuldava mulje. Karoserii ehituses on teraspleki kõrval ka puud kasutatud ja nimelt vaht-vaht, mis näitab, et vabrikul ei puudu soov anda tugev ja nägus auto.



Graham-Paige juhirusm.

„Graham Paige“-autod ilmusid Eestis müügile alles möödunud aasta sügisel ja on selle lühikese aja jooksul võitnud võrdlemisi kindla seisukoha. „Graham-Paige“-autod erinevad teistest autodest seega, et neil on kaks otseühenduse käiku. See annab autole eriti



Nash 6 tsil. mootor.

„Nash“. Ameerika „Nash“-autod on meil vähetuntud ja esinevad esimest korda meie näitusel. Välismaal on „Nash“-autod võitnud endale hea kuulsuse kui vastupidavad keskmise klassi autod.



Nash sedan.

Standard tüüp on kuuesilindrilise mootoriga, mille võime on 53 HJ 3000 tiiru juures minutis. Kolvid on erialumiiniumi-segust, mis on tegelikult annud häid tagajärgi; 16.000 km sõidu järele ei võinud panna kulumist veel tähele. Radiaator on tehtud kitsamaks ja kõrgemaks, mis annab autole ilusama väljanägemise kui endisel tüübil.

Spetsiaal-mudeli võime on 66 HJ ja advanced-mudelil 78 HJ. Need mõlemad mudelid on kahekordse süütamisega; on olemas kaks komplekti küünlaid, mis saavad voolu ühest ja samast jagajast.

Kuuesilindrilise mootori väntvõll on asetatud seitsmele laagrile. Kõik väntvõlli, õõtsvarte ja nokk-võlli laagrid määratakse surve abil.

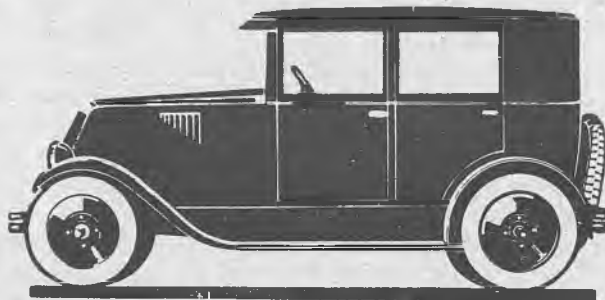
Advanced Six mudeli shassi keskmaärdesüsteem määrab ühe vajutusega 21 määrdekohta.

Seemiselt kui ka väliselt jätavad „Nash“-autod hea mulje.



Graham-Paige sedan.

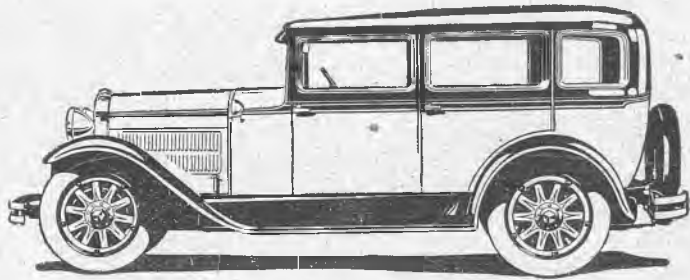
hea kiiruse võime ja painduvuse, võimaldab küteteine kokkuhoidu ja vähendab mootori kulumist. Vaatamata sellele eriomadusele on need autod ehitatud tähelepanuväärt otstarbekohaselt ja näevad võrdlemisi nägusad välja, hinnalt on need küllalt odavad.



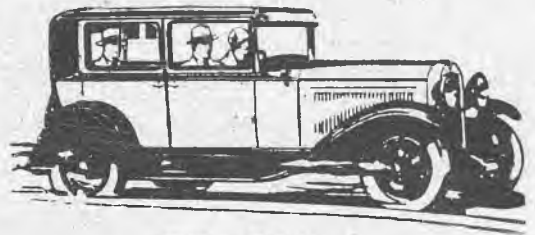
Renault Monastella 6/30 h. j.



„Ford“-autode paviljoni näitus.



„Essex“ — Luxus-Sedan.



Willys Knight.

võimas ja painduv on „Essex“-auto peomadused. Uuemad tüübid on varustatud tuntud Bendix mehaanilise servopiduriga ja mootori võimet on vähe suurendatud, mis nende autode väärtust veelgi tõstab.

„Essex“-autod on meil kaunis laialdaselt tuntud, eriti takso-omanikkude juures. Essex-Super-Six on saanud välismaal viimasel ajal rohke tähelepanu osaliseks oma heade sõiduomaduste ja võrdlemisi odava hinna tõttu. Väike kütetarvitus, sealjuures küllalt

„International“-veoautod ja autobused on meil juba tuntud kui võrdlemisi vastupidavad autod. Tähelepanevad on väljapainutatud raamiga shassiid, mis eriti autobuste jaoks ehitatud. See võimaldab autobuse raskuse keskpunkti viia võrdlemisi madalale, võimaldades seega paremat sõidukindlust ja vähemat kere õõtsumist sõidul.

Sama vabrik ehitab ka Deering-traktoreid, mis meie põllumajanduses ja ka veoks tarvitusel. Veotraktorid on varustatud 10" täiskummi-rehvidega, võimaldades seega nende liikumist tänavatel ja maanteedel.

„Willys Knight“. See oli ainuke shiibermootor näitusel. Nende ehitus on osutunud küllalt otstarbekohaseks, nii et viimastel aastatel siin võis märgata ai-

nult väheseid muudatusi. Äärmiselt tasane käik, vaba õõtsumisest on Knight mootori tundemärgid. Tugevalt ehitatud shassi ja ruumikas kupee iseloomustavad Knight-autot.

„Dodge Brothers“. Uus „Dodge Victory Six“ on hea tarbeauto nii linnas kui ka maal sõiduks. 6-tsilindrilise mootori võime on 72 HJ 3,3-liitrilise tsilindrimahu juures. Täiesti väljabanseeritud kroom-vanadium-terasest vāntvõll on asetatud seitsmele laagrile, mis ka suurema kiiruse juures ühetaoliselt töötab.

Mootori määrimine sünnib koostatud pumba ja laialipritsimise viisi järele, mida armatuurilaualt on võimalik kontrollida. Määrimine on reguleeritav, mis raskematel sõitudel eriti tähtis. Mootor on varustatud nii õli-, bensiini- kui ka õhufiltriga.

Sisselaske- ja väljalasketorustik on samal mootori küljel, mis võimaldab head bensiinisegu eelsoojendust, mis tähtis raskema bensiini tarvitusel. Pidurid on hüdraulilised tuntud Lockheedi tüüpi. Kere on kahekordsete, terasplekist seintega ja peaks küllalt tugev olema. Madal shassi võimaldab head karosserii asetust ja see annab autole kena ja soliidse välimuse.

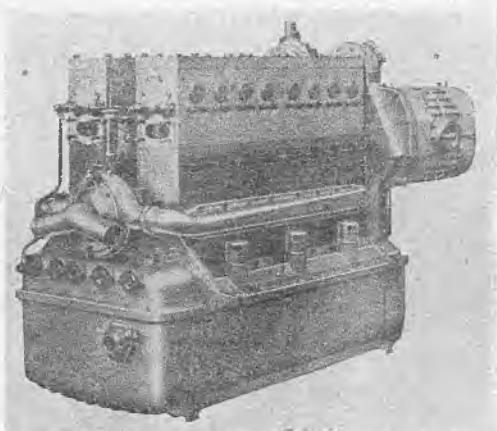
Kuueteistkümne-tsilindriline Bugatti.

Kuusteist tsilindrit, 48 klappi, kaks vāntvõlli, kaks jagajavõlli, mootor enam kui 250 l. j., üldkaal umbes 200 kg, need on andmed, mis kõige paremini iseloomustavad uut Bugatti poolt ehitatud mootorit. Tuleks arvata, et see mootor on määratu pikk, kuid ei, selle mootori kate on lühem kui sama firma kaheksatsilindrilise mootori oma, sest et tsilindrid on paigutatud kahte ritta.

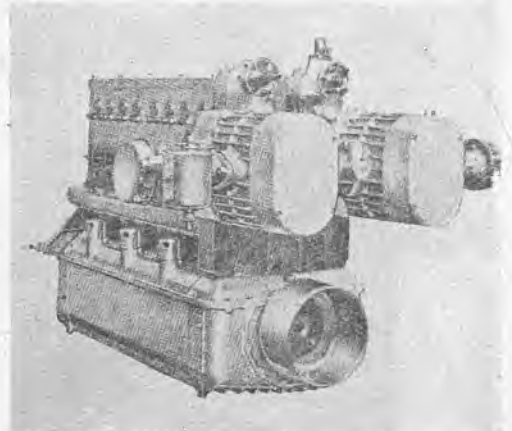
Maailmasõja päevil lõi Bugatti kahekordse kaheksatsilindrilise mootori õhulennukite jaoks. Neid moo-

toreid oli vähe, kuid hiljuti võeti nende ehitamise küsimus jälle päevakorradele ja nüüd ilmuvad nad neljaliitrilise mudelina, igal osal on kaheliitriline maht. Neid võiks õigemini nimetada spordivõidusõidukiteks, sest niisugustena on nad hinnakirjadesse kantud ja selleks otstarbeks on ka plaanid tehtud, kuid vaevalt näevad neid laiemad hulgad enne 1930. a. Nendega kavatsetakse osa võtta suurtest võidusõitudest, nagu Le Mans ja teistest, ja siis juba müügile lasta.

Kuigi hinna tõttu vähesed automobilistid ostavad



16-tsilindrilise Bugatti mootori eeskülg.



Sama mootori tagakülg kahe kompressoriga.

niisuguse sõiduki, on siiski selle ehitus kõigile huvitav. Tsilindri läbimõõt ja kolvi käik on 60×84 mm 3,8 liitrit. Omapärased seisab selles, et tsilindriplokid ei ole ühendatud mootori kestaga ja ei kannu väntvõlli laagreid. Need on terava nurkadega raud-plokid, milles on kaheksa tsilindrit.

Kirjeldatud kaks tsilindriplokki on eespool ühendatud terasest plaadiga, mille alumine külg on tappide abil raamiga seotud. Tagapool on omalt poolt terasest seadis, mis hoiab tsilindriplokke koos, sisaldades käigulülituse ja võimaldades masina ühendamist raamiga.

Karter ei ole midagi muud kui õli kollektor ja tolmu kõrvaldaja. Ta on ehitatud kergest allumiiniumist kõrvalosadega, mida igal ajal võib lahti teha. Pealiskaudsel vaatlusel paistab mootori seade õige keerulisena, aga õigupoolest võimaldab selle ehitusviis kergesti kõigi osade kättesaadavust.

Igal plokil asetatud nokal on üleande võlli abil ühendus magneetoga, mis on asetatud eeskülje tahvil ühes jagajatega ja kahe rootsi-tüüpi kompressoriga, mootori eesküljel.

Kolm pumpa on ühendatud, et võimaldada korralikku masina õlitamist. Esimene õlitab väntvõlli kasti, teine rohkem kui 7 atm survega saadab õli ühendatud laagritele ja lõpuks kolmas saadab kergel surve õli ülemistele mehhanismiosadele.

Õli tagavara paak on shassii seesküljel.

Veepump on mootori eesküljel, ja nagu teisedki osad nii saab ka tema tagantpoolt aetud, sealjuures kasutatakse ära pikka võlli, mis töötab mõlema plokki vahel. Radiaatoril on kaks sisselaske- ja väljalaskeavaust. Üks Zenith-karburaator on vahenditult ühendatud rootsi kompressoriga.

Masin töötab 5000 kuni 6000 tiiruga minutis ja räägitakse, et ta saavutab koormatult isegi 7000 tiiru. Ta kaalub rohkem kui normaalne kaheksatsilindriline sõiduk, on aga lühem kui viimane.

Shassii ei paku midagi iseärást. Mis kiirusesse puutub, siis ei taha ehitajad anda kindlaid andmeid, kuid kerge kaalu järele otsustades, peab see olema ime-suur. Oodatakse kõige suurema huviga selle sõiduki ilmumist võidusõitudele. Kõige esmalt võtab ta sel aastal 24 tun. Le Mans võidusõidust osa.

Mõningaid huvitavaid täiendusi.

„Autole“ kirjutanud tsiviil-insener Joachim Fischer, Görlitz.

Surve proovimine. — Süütamise proovimine. — Huvitav kaabliking. — Ülisureve määrimine. — Kummide järeleproovimine. — Lihtne värske õhu pump. — Lukase helgiviskaja nõrgendamine. — Lihtsad elektri-kütte aparaadid.

Selle kirjutise ülesandeks ei ole kõiki tähtsamaid ja huvitavamaid täiendusosi läbi harutada. Maailma autoasjanduse täiendusosade tööstus on niivõrd suur, et sellise kirjeldusega võiks täita mitte ainult ühe, vaid hulga raamatuid. Käesolevas artiklis pühendame tähelepanu ainult mõningatele huvitavamatele ja üldiselt tundmatutele asjaoludele.

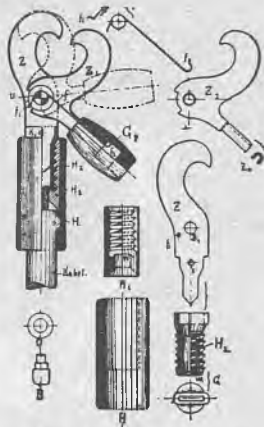
Surve proovimine. Sageli toonitatakse lehtedes ja vabrikujuhatustes, et sõiduk ainult siis produktiivselt töötab, kui teda järjekindlalt ja hoolega kontrollitakse. Ei ole kerge — kuid õige tähtis on kindlaks teha, kas tihendus üksikutes tsilindrites on ühtlane, kas teatavas tsilindris on tarvilik surve või kas klappid, kolvirõngad, tsilindrid või tihendajad õieti sulguvad. Ilma lahtivõtuta on niisugune kontroll vähikule õige raske. Stuttgardi metallitööstus saadab turule lihtsama ja väiksema survemõõtja, millega on kontroll võimalik masina lahtivõtuta. Aparaat koosneb erilisest kruvist, mida kruvitakse, näiteks, süüteküünla asemele tsilindrisse. Kruvi seest viib painduv vasktoruke väikese mõõduriistani. Pärast mõõduaparaadi kohaleasetamist teostub proovimine järgmiselt: väntvõll pannakse käima pärast seda, kui süütamine on katkestatud ja gaasi ning õhu drossel kruvitakse lahti. Kolvi pealerõhumisel tekib surve, mis voolab survemõõtja toru kaudu manomeetrisse. Paari väntvõlli pöörde järele surve manomeetris enam ei tõuse, kuna survet võime kergesti lugeda. Mootori tiirude arv mõõtmisel on 50 ja 200 vahel. Sisselaskeklapile surumisel asetub manomeetri osuti kohe nullile, nii ettevaatuseks on võimaldatud teistkordne proovimine. Selle väikese instrumendi mitmekülgset tarvitamist kirjeldab A.-S. „Elektrometall“ järgmiselt:

1. Mitmetsilindriliste mootorite juures võib selgesti näidata, kas 4 ehk 6 tsilindrit ühtlaselt töötavad või lasevad klappid, kolvirõngad, tsilindri liitekohad kusagilt läbi. Tihti oli võimalik, kui mootor täie jõuga ei töötanud, väikese survemõõtja abil kohe näidata teatava tsilindri alavõimet ja seda klappide lihvimisega kergesti kõrvaldada.
2. Survemõõtja võimaldab kiiret masina täitekraadi määramist. Mõõta võib suletud ehk pooleliavatud drosselklapiga ja nii kindlaks teha, kas gaasi ja klappide läbilõiked on küllaldased.
3. Matemaatilisel teel saavutatud kompressiooni suhte ja kompressiooni surve-mõõtja näidatud arvu võrdlusega võib kindlaks teha, kas masinal on hea või halb täitmiskraad. Kui kompressioonisurve on vähem kui kompressioonisuhe, siis ei saavutata masinaga nõuetavat tööd. Kui aga kompressioonisurve on suurem, siis on masin hästi ehitatud.
4. Katsetel mitmesuguse surve vahekorraga ühel ja samal masinal võib survemõõtja abil kindlaks teha, kui ruttu tõuseb soojuse kasukraad survevahekorra kasvamisel.

Süütamise proovimine. Eriti rikete juures on tähtis ruttu uurida süütamise tegevust üksikutes tsilindrites. Lihtsalt väikeste süüteproovijate abil, mis nüüd on kombineeritud isegi pliiaatsite külge. Täiuslikum on firma Michalki poolt Dresdenis konstrueeritud Leicko-süüteproovija, mis kinnitatakse sõiduki külge ja mida on juhi kohalt väikese armatuuraparaadi juures kerge kontrollida. Niisuguseid proovijaid ehitavad Mannesmann-Werke seeriates kaup viimasel ajal kaheksatsilindrilisele sõidukile. Aparaat on umbes autokella suurune ja on kinnitatud armatuurtahtvile. Siis seatakse kaablid sisse ja ühendatakse normaal-kaablikingad üksikute süüteküünaldegaga. Aparaaadi esiküljel on tsilindrite arvu järele 4,6 ehk 8 aknast, mille torukesed proovija sissepistmisel löövad helendama. Aparaaadi hind on, oleneades tsilindrite arvust, 11—25 SMk. Et rikete ülesleidmist sellise süüteproovija tarvitamisel

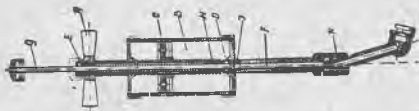
kergendada, on firma Michalk seadnud kokku erilise tabeli.

Huvitav kaabliking. Harilikud, lihtsad ja odavad kaablikingad on seetõttu puudulikud, et need tugeva pörutuse juures nihkuvad kõrvale või ei võimalda küllaldast ühendust. Juhtumused ei ole haruldased, kus võhik kaabli mahavõtmisel, et küünalt proovida, saab korruga vastiku elektrilöögi. Kaabliking kukub tema



„Greif“ kaabliking.

käest ja mootormassiga kokkupuutumisel annab viimane otseühenduse. Sel põhjusel valmistas firma Hüttmann, Dresdenis, hiljuti ühe kaablikinga, nimetades seda „Greif“, mis õige otstarbekohane on, ja mille puuduseks on, et tema valmistamine läheb kulukamaks kui see on lihtsa primitiivse kaablikinga juures. Üksikasju näeme selgesti juurelisatud pildil 1. Selle konstruktsiooni abil loodi kaabliking, millel ka suurte pörutuste juures on hea ja vastupidav elektriline ühendus ja mida alati kergelt ja ruttu võib panna igasuguse tööriistata sisse või vabastada. Peale selle ei ole kaabel joodetud kingaga kokku, vaid 8–10 mm vaba litsetraati pigistatakse kinga kokku kruvides tugevasti kokku. See ühendus on kindel ja kergesti lahtivõetav. King koosneb peaaesjalikult hästi isoleeritud kõvakummikestest, milles on valgevaskne tsentraalklemm. Kinga kokkupigistav osa koosneb ühest vedrujõuga töötavast tangist. Üks tangiots on isoleerkestas, teine ots kannab väikest käepidet, nii et mõlemate kokkusurumisel tange kerge on avada. Metallosadega kokkupuutumine on avamisel ja sulgemisel peaaegu võimatu.



Mafa ülisurve määrdepress.

Ülisurve määrimine. Kuigi moodsamate sõidukite juures nüüd järjekindlalt tarvitatakse keskmäärimissüsteemi, on siiski sageli veel tarvitusel ülisurve-rasvamäärimine. Viimane määrimisviis surub määrimisvahendi surve abil laagrite ligi ja pressib välja tarvitatud õli ning poriosakesed. Firma Bloch & Gärtner, Berliinis, pakub viimasel ajal ülisurve-määrimisseadist, mis omab survevõime umbes 500 atm. Tarvitatud määrimisvahend pressitakse suure jõuga laagritesse. Oma pärane ehitus, mida meie pildil näeme, võimaldab seda kõrget survet. Käsiraua A pööramisel surutakse tsilindris B olev rasv kolvi C abil ülisurve tsilindrisse F.

Siit pressitakse ta ülisurvekepsu G abil laagri kohta kuni 500 atm survega. Ülisurvekeps G pressitakse niipalju kordi alla kuni rasv on näha laagrikohtadel. Ülisurvekepsu G võib pärast määrimist suluga E siseisemelt kinni panna ja sellega suletakse ühtlasi ka sisesevoolukanalid D, nii et rasv pärast ei saa enam välja voolata ja ülisurvekeps G on kaitstud rikete eest. Ainult aeg-ajalt on kolvi järelekrüvimine tarvilik. Naha tihendused H ja J on tellitavad, et saavutada head tihendus. Suur kuulhingega kaas võimaldab juurepääsu kõigile määrimiskohtadele. Sellisel ehitusviisil on ehitajate sõnade järgi järgmised paremused:

1. Seesolev kaitstud vääntvõll.
2. Ovaal kolb, järelkult mitte edasikeerlemine lõppseisakus ja absoluutne kindlustus, et press määrab niikaua, kui on võimalik veel pöörata vääntvõlli.
3. Kogu töötamine sünnib surve abil, ilma et vajaksime mingisugust spiraalvedru või vakuumi, seetõttu suurim kindlus ja stabiilsus, määride tarvitamise temperatuurile vaatamata, ilma et oleks tarvis appi võtta mingisuguseid tuube ehk teisi abinõusid.
4. Kuulhingedega kate suure kaanena, järelkult kerge juurepääs ebamugavalt asetatud õliaukudele.
5. Ülisurvekolvid on seisakul õli sees. Seetõttu jääb ära koormav õlitamine hiljem, kui määrimistöö on lõpetatud. Peale selle on kaitstud ülisurvekolb kukkumisel vigastuste eest. Ühtlasi võtab ta ka vähem ruumi.

Sellise „Mafa“ nimetuse all väljalastud uue määrimisaparaadi hind terve normaalse komplektina ehitatult on 25 Smk.

(Järgneb)



Teie sõidate julgelt ja kindlalt, kui Teie sõiduteed valgustavad



PHILIPS auto-lambid

Miks on õhufilter tarvitusel?

Tsiviil-ins. Joach. Fischer, Görlitz.

Õhufiltrile automootori juures vaadatakse kui moeasjale. Veel tänini on küllalt suuri autofirmasid, kes tarvitavad ainult seepärast ebasoodsaid odavaid filtreid, et ostja nõuab neid. Õhufiltri tarvitust tõendavad kõige paremini hiljuti avaldatud katsete tagajärjed. Kalifornias tehti põhjalikke katseid kahe automootoriga ja sõideti 27.000 km kahe ühesuguse sõidukiga, üks neist varustatud puhastajaga, teine ilma. Pärast seda võeti mootorid lõplikult lahti ja kõik osad mõõdeti täpselt ära.

Tähtsamaid hõõrumiskohti ja erilist vahet mõlemas mootoris näeme joonisel (1). Seletused on siin üleaarused. Teise näite leiame ülesvõttel (2). Pildil toodud kolvirõngad on pärit kahest ühesugusest mootorist. Pahem rõngas on töötanud 3000 tundi järgmööda, aga tänu heale õhufiltrile ei ole ta peaaegu kulanud. Algskaal — 79,6 gr on ainult 1,2 gr võrra vähenenud. Hoopis teisiti on lugu parema kolvirõngaga. Juba 500 tunni pärast on 29,1 gr maas ja paksus on vähenenud 3,4 mm.

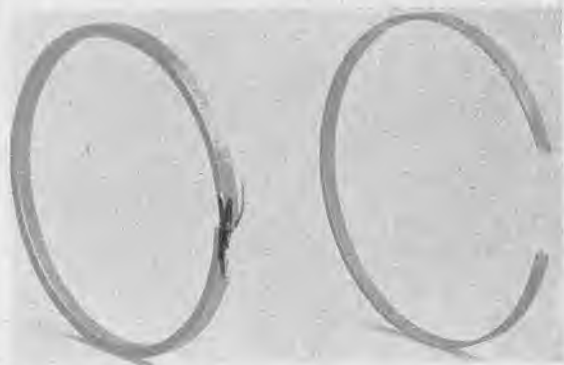
Millega on see suur vahe põhjustatud? Juba aastate kestel on inimesed täie õigusega kõik plahvatusmootorite osad mahutanud kapslitesse, et takistada tol-

mu sissepääsu. Tolm moodustab määrõliga segatult mõjuka mürgli. Hoolimata peensusest on mürgli mõju õige suur. Et kõik mootori osad on kapseldatud, ei või tolmu peaaegu sugugi sisse tungida. Üks suur auk on jäänud siiski unustusse, nimelt gaasistaja imemistoru. Keskmise jõulise mootori juures tungib keskmiselt tolmu sel teel 100 töötunni jooksul umbes 75 gr mootorisse. Põllutöömasinate juures on teatavasti asi palju halvem, sest viimased töötavad tihti lausa tolmupilvedes. Võib ette kujutada, millise mürgli hulga need 75 gr puhast tolmu õliga moodustavad. Pealegi on katsete varal kindlaks tehtud, et 60—80% tolmust on tuheva mürglina mõjuv kvartslüüv.

See tolmu ei moodusta ainult mürglimassi, vaid soodustab ka suurel määral kardetava õlisöö tekkimist. See õlisüsi aga nõuab sagedat mootori puhastamist ja lahtivõtmist, vähendades masina töövoimet, kutsudes esile plahvatused ebaõigel ajal ja põletamisruum ning kanalid ummistuvad. Umbes 80% sellest õlisööst ei ole kindlaks kujunenud õli, vaid puhas tolmu.

KATSEDE VEODUTODEGA KALIFORNIAS.		
AUTO NR 1296 — ÕHUPUHASTAJAGA NR 6 AUTO NR 1133 — ILMA ÕHUPUHASTAJATA		
MOTORI OSA	ÕLIVÄLT KONT	PEENIKULUJÄNE WYVA RESP. GOTO
KOLVINUUDID	1	0,136
	2	0,016
	3	0,019
KOLVIRONGA KÕRGUS	1	0,147
	2	0,060
	3	0,058
KOLVIRONGA LAIUS	1	0,665
	2	1,055
	3	0,441
KOLVIRONGA KAAL	1	7,405
	2	1,171
	3	7,243
TSILINDER	∅	0,085
VÄNTVOLLI TAPPID	∅	0,021
		0,01

Katsete tagajärjed Ameerikas, ühesuguste mootoritega õhupuhastajaga ja ilma.



Kolvirõngaste kulumine, paremal õhufiltriga, pahemal ilma.

Et õhufilter seega on hädatarvilik, ega mingi manguasi, mõistab igaüks. Praktiliselt on aga õige raske konstrueerida filter, mis ei paneks vastu õhuvoole ja samal ajal eemaldaks ka kõige peenemat tolmu, mis on mõnikord õige kardetav. Tolmu peensust võib ette kujutada, kui meie seda sõelume õige peenikese sõelaga. Tehnika ülikoolis Braunschweigis lasti tolmu sõela läbi, milles oli iga sm² peale 4900 auku ja 96% tänavatolmust läks takistuseta läbi. Tänapäeval on meil lugematu arv õhufiltreid, kuid ainult vähesed suudavad eemaldada peenikest tolmu. Missugune neist filtritest on kõige parem, näitab juba järgnev artikkel.

KOMPV EKI-JA SHOKOLAADIVABRIK „RIOLA“ O/Ü

valmistab kõrges headuses monpensier'i, karamelli,
shokolaadikompu., marmelaadi, shokolaadi ja pastilad

Saadaval kõigis paremates kauplustes.

TALLINN, KREUTZVALDI TÄN. 2. KÕNETR. 43-46

Milline õhupuhastaja on parim?

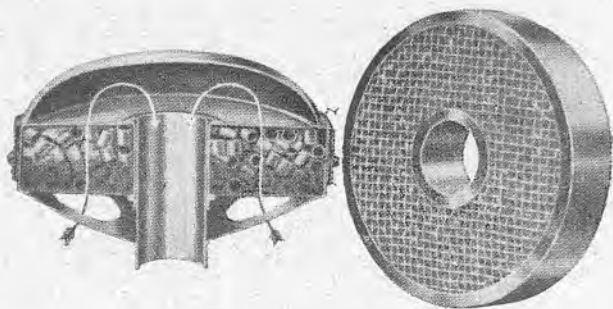
J. Fischer, Görlitz.

Artiklis „Miks on õhufilter tarvitusel?“ tõendasime õhufiltri vajalikkust, ühtlasi toonitades, et tegeliku väärtusega filtri konstrueerimine on raske teostada tolmu peensuse tõttu, nõnda et ainult vähesed õhupuhastajad tõeliselt täidavad oma otstarvet. Olgu veel tähendatud, et filtril, mis oma väärtuselt ei seisa tarvilisel kõrgusel, ei ole mingit mõtet, sest et ta mõjuvaimaid õige peeneid tolmuühendeid kunagi ei suuda eemaldada.

Loetleme kuus pealiiki:

1. *Vedelikfilter*: Õhk imetakse läbi vee, kuhu osa tolmu jääb peatuma. Sel filtril on puuduseks, et tolmuvedeliku segu kistakse kaasa.

2. *Viskefilter*: Õhk tõmbub läbi tsilindri nõu, mille kaas on kühvelratta-kujuline. Esilekutsutud õhukeeris heidab tolmuosakesed kõrvale, kust nad kukuvad sisselõigete või aukude kaudu välja. See laiaulatuliselt levinud filter on lihtne, odav ja vajab vähe hoolt, ei kõrvalda aga peenemaid tolmuühendeid täielikult. Ühel sarnasel filtri konstruktsioonil on paigalseisva kühvelratta lisaks ehitatud veel tiirlev kühvelseadis, mida ringi ajab väike õhuvoolus asuv turbiin. Selline filter on märgatavalt mõjukam, ei nõua samuti mingit hoolt, tuleb aga loomulikult kallim ja on keerulisem.



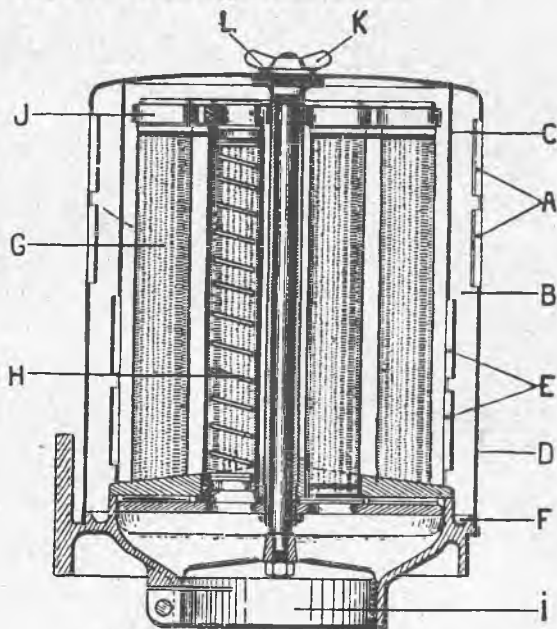
Pilt 1. Delbag — õhufilter.

3. *Kiit-traatfilter*: Õhk on sunnitud läbi imbuma siin mitmest üksteise peal olevaist õliga kaetud võrkudest. Sarnane filter on õige mõjukas, kuid ummistub lühikese ajaga ning seda peab puhastama ja uuesti õlitama.

4. *Lintlülifilter* on kujunenud eelmisest filtrist, kusjuures eriline traatvõrk ühe tsilindri ümber keeratakse. Selle filtri kestvus on pikem, kuid hinnalt on ta pisut kallis.

5. „*Ringgut*“-filter: Nagu 1. kujutusel näeme, on siin kurnavaks materjaliks väikesed vasksed „*Rashing*“-torukesed, mis on tihedalt segamini ja õliga valatud üle. Õhk, mis neist läbib, vabaneb lõplikult vähemastki tolmu, mis osalt põhja langeb, kuid igal juhul filtri aegamööda ummistab. Seega peab filtrit teatava aja tarvitamise järele hoolikalt bensooli või petrooleumiga pesema ja uuesti õliga üle valama.

6. *Vildipinnaline toru-filter*: Vilti jäävad peeneimad tolmuühendid kinni, kuid puuduseks on kiire ummistumine. Vilti võib õhufiltri juures ainult siis tarvitada, kui viimane omab õige suure pinna või erilise konstruktsiooni abil osaliselt iseenesest puhastub. Üks selline filter leidub joonisel 2. C ja D — kahekordse seinaga nõu, õhuavaustega A ja E, selle vahel leidub ruum B. G on vilttorukesed, millised üle kruvivedrude on tõmmatud. Kummirõngad J hoiavad ära torukeste keerlemisel tekkiva müra. F on uurdeks



Pilt 2. Vildipinnaline toru-filter.

tolmu kõrvaldamisel, I õhuklapp. Tiibmutrid L ja K on filtri kiireks parandamiseks ja kontrolliks. Õhk pannakse sisselõike kaudu seinade vahel keerlema ja heidab siinjuures osa tolmu kõrvale. Peenike tolmu jääb hiljem vilttorukestesse. Et need kruvitaoliste vedrude peale on tõmmatud, kiiguvad nad sõiduki raputustel ja heidavad osa tolmu maha. See filter on pisut kallis ning keeruline, ja peab, olgugi harva, puhastatud saama, töötab selle eest aga väga mõjukalt.

Kokkuvõttes võib öelda, et „*Ringgut*“ ja vilt-toru-filter on parimaid ja mõjukaimaid ning neid peaks seal tarvitama, kus ei soovita sagedat hoolt. Nooblitele sõitjatele, kellele, olgugi harva, vajalik puhastus tülikaks osutub, kõlbab eriti filter, mis paigalseisva ning keerleva kühvelrattaga on varustatud.

Tuntud Rootsi
AUTO polstertamis-
nahka
 igasuguses värvis
AUTO puhastamis-
nahka
 (seemish)
 ja bensiini sisaldavat Soome
BENSIIT - SEEPI,
 mis puhastab kergesti määratud käd, autoaknad jne.
 Soovitan kõigile autoomanikkudele ja juhtidele.
Emil Kumenius,
 Tallinn, Lai t. 9, tel. 12-86.

Võidusõit linnatänavatel.

Kakskümmend aastat tagasi pidi võidusõidu harrastaja kell 2 öösel üles tõusma ja oma masinaga läbi sõitma 30 ehk 40 miili, et kell 5 või 6 starti jõuda. Teisiti oli lugu tänavuaastasel *Monte Carlo* „Suure auhinna“ võistlusel. Harrastaja võis pärast einet tänavale minna, enesele mugava koha valida ja jälgida võidusõitu. Sajad osavõtjaist ei tarvitsenud isegi oma hotellist lahkuda, et näha võidusõitu, mida peeti selle elegantse ja aristokraatlike linna tänavail. Istudes akende juures või rõdul, võisid nad jälgida iga võidusõidu käiku kõige suurema komfordiga ja kõige väiksema jõupingutusega.

Monte Carlo muudeti võidusõidu puhuks.

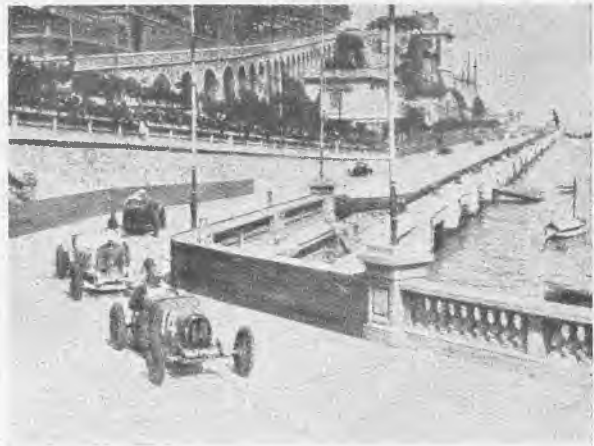
Tänavraudteed seisid; tänavad olid kaitstud liivakottidega. Sillad ehitati tänavate ristlemiskohtadele jalakäijale, kuigi ohverdati palju võidusõiduks, ei tahtnud harilik jalakäija jalutamist ometi loobuda. Laht oli täis inglise, ameerika ja prantsuse laevu ning jahte, kust avanes suurepärane vaade üldisele võidusõidule ja kahemiililisele võidusõiduteele sadama mõlemal poolel.

Kell 1,15 öösel sõitsid mõned sõidukid välja, et viimast proovisõitu teha võidusõiduteel. Kell 1,25 „*Voisin*“ sõiduki tüüriil avas prints *Pierre* avalikult ringvõidusõidu. Täpselt kell 1,30 tõusis üles kollane lipp ja viisteist sõidukit kuueteistkümnest, kolm igas reas, tormasid välja. Võidusõit algas.

Üles künkale, mis viib *St. Devote*'st peapostkontorihoone juure, keerab siis pahemat kätt Hotel de Paris eadade juure ja korraga järsult paremat kätt kihutasid kohutava kiirusega sõidukid. Siis ajutise silla alt läbi, Cafe de Paris juures läbi toredasti valgustatud Tir de Pigeons tunneli välja merekaldale. Sel ilusal 1,87 km pikkusel ringteel võisid ainult vähesed teistest ette jõuda ja õnnelikult 100 ringi teha.

Neli „Bugatti“-sõidukit jõudsid esimesena künkalale, nende järele kihutas valge, raske ja massiivne „Mercedes Benz“. Aga kui nad Tiraux Pigeons tunnelist ilmusid jälle päevavalgele, siis oli selle grupi eesotsas juba roheline „Bugatti“ nr. 12, oma 2.300 c. c. mootoriga, mida juhtis *Williams*, rahvuselt inglane (juhtis prantsuse autot). Mõni aeg valitses ärevus, kui *Lehoux*'l, üks „Bugatti“ sõitjatest, korraga äpardus merekaldal ja autol murdus kolm ratast. Ta oleks takistuseks teele jäänud teistele sõitjatele, kui mitte lähedalseisjad teda ja tema sõidukit kiiresti poleks kõrvaldanud.

Prantslasel *de Rovin*'il, kes startis hiljuti ostetud 1.500 c. c. Grand-Prix *Delage*-sõidukiga, oli vähe õnne: ta ei juhtinud küllalt osavalt ja kunagi ei pääsenud etteotsa. *Williams* oli ees ühes kolme „Bugatti“-sõidukiga, *Maserati* nende taga, ja kõige rohkem kardetud „Mercedes-Benz“ kuuendal kohal. Nii esimesel ringil. Aga juba teisel võitis kõigi tähelepanu *Wil-*



Moment Monte-Carlo võidusõidul.

liamsi „Bugatti“ ja *Carracciola* „Mercedes-Benz“, kaks isesugust sõidukit, mis esmalt sõitsid ühe distantsi kaugusel. „Bugatti“ oli kaheksasilindriline masin, üldarvus 2.300 c. cm. ja see kaalub vähem kui ½ ton. Teine oli kuuesilindriline, mille maht ületas 7.000 c. cm. See oli hea sõiduk, aga tema kaal tegi tema juhtimise raskeks (kaalub ligi kaks tonni).

12. ringil köitsid *Williams* ja *Carracciola* vaatajate tähelepanu. 24. ringil oli *Williams* esimene. 30. ringil oli vähem kui 100 jalga mõlema võidusõitja vahel. Pärast 36. ringi pöördusid prantsuse ja saksa sõiduk *Monte Carlo* künka ümber vahega ühe sõiduki pikkuses. Kas sakslane pääseb etteotsa? Ei. Ja... Ei... Kui nad kadusid silmapiirilt, oli „Bugatti“ ees, aga kui nad sõitsid tunnelist välja, „Mercedes“ jättis „Bugatti“ 50 jalga maha. 6 ringi järele võitis *Williams* esimese koha uuesti tagasi. Publiku kiiduavaldused olid tormilised. Juba järgmisel ringil tuli „Mercedesil“ takistus, nimelt masin nõudis bensiini ja kaks ratast tuli vahetada. See vahejuhtumine ei kindlustanud ainult *Williams*ile võitu, vaid ka kaks teist „Bugatti“ sõitjat *Bouriano* ja *Philippe* pääsesid etteotsa. *Philippe*, kes on *Rotschildi* maja liige, kaotas mõne aja pärast oma koha, aga *Bouriano* jõudis finiši siiski teisena. Paljud tulid finiši vigastatud sõidukitega. Kuigi ei kaheldud resultaadis juba siis, kui kakskolmandikku teest oli läbi sõidetud, siiski ei langenud huvi terve võidusõidu kestel. *Williams* võitis esimese koha, ajaga 3 tundi 56 minutit 11 sek., ja kiirusega 50.23 miili tunnis. *Bouriano*, ka „Bugattil“, oli teisena ajaga 3 tundi, 57 min. ja 38 sek. Teised ilmusid järgmises järjekorras:

Caracciola (Mercedes-Benz) 3 t. 58 m. 33 s.
Philippe (Bugatti) 4 t. 1 m. 52 s.
Dreyfus (Bugatti) 4 t. 8 m. 42 s.

Iga autoomanik, autosportlane ja autojuht loeb ja soovib teistele Eesti autoklubi häälekandjat

„AUTO“

Samuti ka „Autoasjanduse käsiraamatut“, mis praegu ilmus trükist.

Eeskujulik automüüja.

Midagi ei edenda rohkem haridust ja silmaringi kui reisimine. See on üldiselt teada, kuigi ta edendab ühtlasi ka aukude kasvamist isiku rahataskule. Sel põhjusel tundis end ka Jüri Mahlapuu olevat hädas.

Jüri Mahlapuu oli firma „Kotter Mahlapuu ja Ko.“ omaniku poeg. Firma ise oli Tallinna uhkus daamide pesu, lintide ja pitside alal. Jüri Mahlapuu, universaalse haridusega noormees, valdas kõik teadmised lintide ja pitsiseltside kaugemate rajoonide suhtes ja ka teisi moodsa elu teadusi. Ta oli enda täiendamiseks Tartu sõitnud, et daamide riietuse suhtes rohkem teadmisi koguda. Ta süvenes niivõrt õppimisse, et peagi oli rahast nii lage, et pidi Hannalorele „Futuristlisest teatrist“ viimased õpperahad võlgu jääma.

Olles täbaras seisukorras, kirjutas ta vanale Mahlapuule Tallinna, et see jälle näitaks kord oma heldet iseloomu.

Vana Mahlapuu vastas:

„Armas poeg! Vastuseks sinu viimsele kirjale teatan, et „Schultz ja Meier“ pankrotti jäid. Meie kaotasime sellele röövlibandele tervelt 3 miljonit, seepärast võid juba ise arvata, et äri sind ei saa aidata. Selle asemel võin ma sulle teise ettepaneku teha. „Auto“ viimases numbris leiab ma kuulutuse Tartu vana sõbra poolt, kes mu silmapiirilt juba ammu kadunud. Endisel ajal seisime elavas ärilises läbikäimises ja mul oli ikka soov, et meie perekondade vahel veel lähem vahakord tekiks. Otsi ta üles, ta elab Koidu tän. 16. Ära räägi palju, astu ärisse müüjaks, saa prokuristik, abiellu tütreaga, siis on kõik hästi.

Kõige austusega

Sinu isa.

Selle kirja üle ohkas Jüri, sidus tuli uue lipsu kaela ja läks Koidu tänavale. Maja nr. 16. on suur ehitis. Terve alumine kord on autoäri Otto Rooseni omandus. Härra Roosen pani terve oma varanduse autode alla, aga asi ei tahtnud edeneda. Hr. Roosen ega ka tema tütar Marie ei tabanud õiget tooni publikuga ümberkäimisel. Ajajooksul muutusid isa kui ka tütar otse inimeste kartjateks. Ka sel ajal, kui hr. Mahlapuu uksekella helistas, istusid nad rahulikult oma erakorteris, jõid šokolaadi ja ei teinud väljagi uksekella helistamisest. Nii tuligi, et Jüri Mahlapuu sisse tormas, ilma et keegi seda tähele oleks pannud. „Imelik“, pomises ta kui ta 10 minutit oli asjatult oodanud. Siis pani ta mantli ja mütsi varna, käed selja peale ja silmitses väljapandud autosid. Tal polnud palju teadmisi sel alal, igatahes oli ta kord minevikus, kui vana Mahlapuu suuremeelse mõttega ringi käis, üht „Fordi“ oma firma jaoks osta, autobrošüüridega tegemist teinud.

Uks avanes. Keegi härra, kes seebikauplemisega oli endale soetanud tunduva rinnatasku paisumise, tuli sisse ja pöördus Jüri poole.

„Mul oleks nagu tahtmine osta endale auto!“ Ainult üheks silmapilguks kohmetas Jüri, siis oli ta jällegi seisukorra peremees. „Auto? Palun väga, meil on autosid mitmesuguses väärtuses. Suured autod, pooleldi täiskasvanud autod, väikesed autod. Meie kauplus on kõige kuulsam siin linnas, mu härra! Te võite ka Abel & Ko. juure minna. Abel & Ko. müüvad teile auto, mis välja näeb isuäratav nagu õun. Sõitke aga korraks kümme km sellega, siis näete, et sel õunal on rass sees. Tsilindrid kaotavad oma vormi, tagumised rattad tulevad maha, äkki murdub terve see värk kes-

kelt pooleks ja teie istute tänavasillutusel. Alles mineval nädalal oli meil sarnane juhus, mu härra! Juht lamab veel praegu kuni mütsiääreni kipsis. Ta ei saa sõnagi rääkida, aga ta kirjutas paberilehele: Tabagu välk Abel & Ko...!

Auto ostmise on usaldusasi, mu härra! Seepärast soovitan teile seda sõidukit siin. Vaadake ligemalt seda masinat, see on „suur“ klass! Karosserii on taljes hästi välja töötatud, laia õmblusega ümber ringi, esimene löige, mu härra! Mootor täiesti ühes tükis, käe peal valmistatud pitsjahutusega, keskküttega ja elektri kaugesüütajaga. Kui meie oma autoga Põllumeeste näitusele ilmusime, rakendati 50 hobust lahti, puha suurest vaimustusest. Kuldsede medalitega katsid nad meid peaaegu kinni, me olime nagu lillemeri!“

Siis võttis seebikaupleja tsekiraamatu, jättis Jüri Mahlapuule maksukäsu 6000 krooni peale ja lahkus.

Jälle tulid uued ostjad. See oli abielupaar. Naine tüse, elegantne, iseteadev. Mees väike, ettevaatlik, nagu kõnest kuulda, börsiasjadega tuttav. „Me tahaksime ainult teateid saada autoturul valitsevate hindade kohta“, ütles mees: „Ostmisega on veel aega!“

„Nagu arvate!“ vastas Jüri jahedalt. „Ma näitan teile oma kaupu ja olen rõõmus, kui teie midagi ära ei võta. Võiksin teile naljajutte rääkida, näete, sellest sõidukist. Tema tsilindri läbimõõt on 130 mm. Täpselt teie peamõõt, mu härra! Rippuvad ventiilid, karburaator veelootusega, garanteeritud karata ja lõhnata, magneeto hammasratastega, tolmuimeja, sektijahutaja, muinasjutuline valgustus 5000 süüteküünlaga, 4 käiku, üks linnasõitmiseks, teine maaesõiduks, kolmas võidusõitude jaoks, neljas tagurpidisõiduks. Campbell löi rakett-opelit sellel masinal 20 korda. Ma ise nägin pealt. Tolm keerles kuni Tartuni. Palun väga, madaamike, vaadake seda limusiinikest! Proovige ainult polstrite pehmust! See on alles kaup, see on kvaliteet! Seisab terve igaviku, ja siis veel võib temast lasta valmistada shikk-ülirikond. Teie juba mõistate midagi autodest, seda on kohe märgata. Seda ei saa õppida, seda ei saa osta!

Kui teil oleks 8 miljonit krooni, te teaksite, mida teeksite. Lohutage! Ka proua Rotschild, kui ta nii noor oli kui teie, sõitis ainult „bussis“. Muidugi tegi ta pärast hea partii. Tema mees ei olnud pea peale kukkunud. Ta ei teinud ennast rumalaks, ta ei olnud kellegi heategija, tal oli silmapiir, ta mõistis disponeerida...“

„Jätke juba järele“, karjus börsimees, „ma võtan selle auto!“

Ja põgenedes jättis maha tseki 8.000 krooni peale. Aga Jüri ei saanud rahu. Jälle tuli keegi.

„Mis te soovite, härra?“ tormas müüja ostja juure, „autot tahate osta? Kas teie siis ei tea, et müük sisemaal on seismas? Ameerika ostis terve äri kolmeks aastaks. Praegu lahkus Ameerika saadik oma prouaga kauplusest; nad uurisid meie raamatuid, nad võtsid inventari üle. Ühtki õhupumpa ei tohi me enam müüa. Ärge tehke nii õnnetut nägu, mu härra! Teie tuletate mulle mu vanaema meele! Jumal kaitsku teda!“

Seal seisab veel minu auto. Ma ütlesin härrale, et see on minu isiklik omandus. Kas pean sellepärast südametunnistuse piina kannatama? Härra, ma ütlen teile, selle peate saama. Seal on Monza võidusõidu 1928. a. suur võitja; ta löi Segrave, nii et see enam

ühelgi shassiil ei kõlbanud sõitma. Kas soovite kumme proovida? Torpeedo võite nendesse lasta ja nad ei lähe lõhki! Sõidukil on originaal-opoponax-auspuff, grammofoni signaal kümne plaadiga moodsatest lauludest; tiib-uksed, parkettpõrand ja sisse ehitatud vann. Jõu ülekanne sünnib eriti laiade nahkrihmade abil...“ Külaline kadus, arvates, et auto ostmise tõesti seisma on pandud praegusel rahakriisi ajal.

Kui ostja väljus, ilmusid ruumi tagaseinast härra Rooseni ja tema tütre kuju.

„Ma kuulsin kõik pealt, austatud härra“, ütles ta väriseva häälega. „Kes te ka ei oleks, ma palun teid, saage minu äriosanikuks! Pealegi — lubage, minu tütar Marie Roosen...“

„Väga rõõmustav — Jüri Mahlapuu.“

Kaks nädalat hiljem saatis noormees oma kihlkaardi Tallinna ja sai järgmise postiga vastuse:

Armas poeg! Vastuseks sinu eelsele teatele tulen veel kord tagasi oma viimasele kirjale, ja nagu ma ära kirjast näen, puuduvad seal ligemad teated minu vana sõbra firma kohta. Tema nimi on Naaris ja kaupleb kübarasulgedega teisel nr. 16 maja korral. Pealegi, Roosen ja auto on ka päris kena.

Jumala õnnistus olgu teiega!

Sinu isa.

P. S. Kui palju läheb teil pulmadeks linte ja pitse vaja?

„Deguingand“ haruldase mootoriga.

Autoturule on ilmunud väike kolmeistmeline „Deguingand“-auto. Väliselt ei erine see teistest sama klassi autodest. Ei ole ka mootorikatte all väliselt midagi, mis läheks harilikust mootorist lahu. Seal on näha neli tsilindrit, gaasistaja, magneeto ja teised osad mootori küljes.

Siiski, vaatame lähemalt. Siin on vaid *kaks* küünalt ning harilikudest suurema läbimõõduga sisse- ja väljalasketorud.

Praegune „Deguingand“ on arenenud „Violet“-autost, mis tuntud 1923. a. La Manche võidusõidu päevilt. See on *kahe* taktiga, kuid *nelja* tsilindriga. Plahvatused sünnivad siiski ainult *kahe* tsilindris. Ja *kolvid* tõusevad ja *laskuvad* paarikaupa. See kõik näib väga keeruline — tegelikult aga äärmiselt lihtne.

Nagu tähendatud, on mootoris neli tsilindrit. (Vaa-

ta joon. 3.). On ka neli kolbi. Väntvõllis on kaks vänta, suhe 180 kraadi. Tsilindrid on kõrvuti ja neis liiguvad kolvid täpsalt samal kõrgusel, s. o. paarisolevate kolvide kepsud on täpselt sama pikad. Kolvid tsilindrites 1. ja 2. töötavad paaris, samuti 3. ja 4. tsilindri omad. Paaris tsilindritel on vahesein, kuid mitte täies ulatuses — üleval ja all on nende seintes avaus. Küünlad on tsilindrite vaheseinte kohal ja mõlema tsilindri (paaris tsilindri) jaoks eraldi.

Gaasi sissevõtt ja väljalask on „Deguingand“-mootori huvitavaim külge. Puuduvad klapid. Nendeks on kolvid. Kui plahvatus paaris tsilindris on möödunud, rändab kolvide paar alla, kus avanevad, esiteks ühes tsilindris väljalaske- ja vähe hiljem teises tsilindris sisselaske-avaus. Põlenud gaas voolab ühelt poolt välja, kuna samal ajal teise tsilindrisse voolab värsket gaasi. Põlenud ja värsket gaasi teineteisega segunemast takistab tsilindrite vaheline sein seni, kuni kolvid on uuesti sulgenud mõlemalpool avauseid. Siis järgneb kompressioon ja plahvatus. Ja see protseduur kordub igal ringkäigul ning vaheldumisi kummaski paaris tsilindris. 2. ja 3. tsilinder on ühenduses sisselasketoru ja gaasistajaga. Kolvide ülesminek imeb värsket gaasi nende tsilindrite alumisse ossa, kust see järgneval ringil voolab 1. ja 4. tsilindrisse edasi. Terve mootori operatsioon on äärmiselt lihtne. Väntvõll on keskest kuul- ja otsadest rull-laagritel. Kepsud on väntvõlliga ühenduses rull-laagritega.

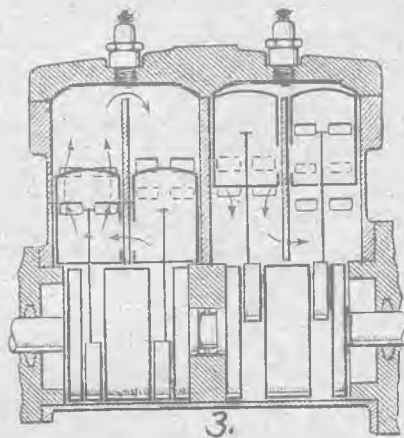
Kinnitatakse, et selline mootor, kui ta mahutus (kolvikäik) on 60×65 mm, arendab 15 h.-jõudu 3000 tiiru juures minutis. Auto maksimaalne kiirus



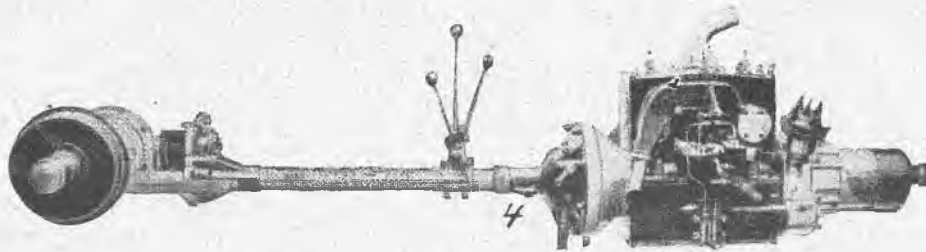
Pilt 1. „Deguingand“-auto.



Pilt 2. „Deguingand“-auto omapärane mootor.



Pilt (joon.) 3. Läbilõige „Deguingand“-mootorist.



Pilt 4. „Deguingand“-auto mootor, sidur, kard ja tagumine telg ilma transmissiooni ja diferentsiaalita.

selle tiirude arvu juures on 70—71 km tunnis. Bensiini kulu on väike — umbes 1 gallon (inglise) 4,560 liitrit 75 km kohta.

„Deguingand“-autol on ka teisigi omapärasusi. Mitmeplaadiline sidur on otse mootori küljes (vaata pilt 2.) ja käike on ainult kaks ette ja üks tagasi. Diferentsiaali ei ole, vaid jõud kandub koonus-hammasratastega otse tagumisesse pooltelgedesse. Kardaavõlli mootoripoolses otsas on kaks hammasratat, mis soovitud kiiruse juures (käigu andmisel) ühendatakse käiguratastega. Huvitav on seejuures asjaolu, et käigu vahetusel liigub edasi ja tagasi terve kardaavõlli! Käigu- (kiiruse-) kasti pole, on ainult lihtne mehhanism kardaavõlli toru (kesta) sees. Mõlemate kiiruste ja tagasikäigu jaoks on olemas eraldi vastavad kangid (vaata pilt 4.).

Kumbki esimestest ratastest on eraldi ja otsekohe ühendatud tüürimisaparaadiga. Eestelg ei kanna ühendust juhtimisposti ja rataste vahel, vaid see (ühendus) on asetatud esimeste vedrude tagumistes otsades olevale põiktoole.

Eelkirjeldatud tüüpi „Deguingand“-autosid valmistatakse ka 5-h.-jõulisi kaheistmelisi „Cabriolette“. Proovisõidud nende ja suuremate „Deguingandidega“ on näidanud, et kuigi neil ainult kaks käiku, siiski on nad igasugustel teedel ja liikumisoludes, väga painduvad ja kohased. Hoolimata kahest taktist on mootor ka haruldaselt vaikne. Vedrutamine ja teel püsimine on kõrgemal keskmist tasapinda — peaaegu sama, mis suurematel autodel — kirjutab inglise ajakiri „Autocar“.

Rahvusvaheline kestvussõit „Idasõit 1929“.

22.—25. juunil 1929. a.

Avalik rahvusvaheline ettevõte.

Korraldatud järgmiste klubide poolt: Läti Auto- ja Aero-Klubi, Saksamaa Autoklubi XIV jaoskond, Leedu Autoklubi ja Eesti Autoklubi.

Üldiste A. I. A. C. R. spordireeglite kohaselt.

A j a j a o t u s:

Laupäeval, 22. juunil 1929. a.:

I. Sõidutee: Königsberg — Riia.

Pühapäeval, 23. juunil 1929. a.:

II. Sõidutee: Riia — Tallinn.

Esmaspäev, 24. juunil 1929. a.:

III. Sõidutee: Tallinn — Riia.

Teisipäev, 25. juunil 1929. a.:

Auhindade väljajagamine Riias.

M ä ä r u s e d:

1.

Korraldaja: Läti Auto- ja Aeroklubi korraldab koos Saksamaa Autoklubiga (XIV jaoskond), Leedu Autoklubi ja Eesti Auto klubiga 22.—25. juunil 1929. a. „Idasõidu 1929.“ tuuri- ja spordi-autodele.

2.

Korralduse iseloom: „Idasõit 1929.“ on avalik — rahvusvaheline korraldus, mis organiseeritakse üldiste A. I. A. C. R. spordireeglite järele.

Allpooljärgnevad määrused vastavad üldiste A. I. A. C. R. spordimäärustele.

3.

Korralduse siht: „Idasõidu 1929.“ sihiks on tuuri- ja spordiautode vastupidavuse kindlakstegemine.

4.

Sõidutee: 1405 km pikkune sõidutee on jagatud järgmisteks osadeks:

I. etapp, laupäeval 22. juunil 1929. a.

Königsberg	
Tapiau	39 km.
Taplacken	18 „
Insterburg	31 „
Gumbinnen	27 „
Stallupöhnen	25 „
Eydkuhnen	10 „
Virbalis	7 „
Vilkaviškis	15 „
Mariampole	23 „
Sasnava	15 „
Garliava	43 „
Kaunas	9 „
Kedaniai	54 „
Gudžiuniaiai	29 „
Baisogala	14 „
Šeduva	15 „
Radviliškis	16 „
Siauliai	21 „
Joniškis	39 „
Meitene	21 „
Jelgava (Mitau)	26 „
Olaine	23 „
Riga	15 „

K o k k u 535 km.

II. etapp, pühapäeval 23. juunil 1929. a.

Riga	
Risttee Inčukalns	38 km.
Drabeži	43 „
Cešis	9 „
Valmiera	30 „
Valga	52 „

Õru	19 km.
Rõngu	27 „
Nõo	26 „
Tartu	17 „
Äksi	18 „
Kaarepera	19 „
Jõgeva	16 „
Vaimastvere	8 „
Kapu	37 „
Järva-Jaani	12 „
Aegviidu	34 „
Jõelehtme	42 „
Tallinn	22 „

K o k k u 469 km.

III. etapp, esmaspäeval 24. juunil 1929. a.

Tallinn	
Nõmme	12 km.
Arudevahe	22 „
Märjamaa	43 „
Vigala	31 „
Jakobi	12 „
Pärnu	29 „
Saarde	44 „
Mõisaküla	17 „
Ruhja	27 „
Valmiera	44 „
Cesis	30 „
Drabeži	9 „
Risttee Inčukals	43 „
Riga	38 „

K o k k u 401 km.

Hindamine sünnib siin juures antud avaliku kilomeetrite arvu järele.

Korraldajatel on õigus üksikute päeva etapide sõiduteed kõrgema võimu mõjul osalt muuta.

Sõidutee muutmise sõitja poolt ei ole lubatud ja võidusõitja peab kätteantud kaardi järele sõitma. Ta on vastutav ettekirjutatud teosa õieti sõitmises. Teist teed sõites, mis kaardil näidatud pole, kukub ta võistlejate hulgast välja. Kui sõitja on valelele sõitnud, peab ta tagasi sõitma kohale, kus ta määratud teelt lahkus.

5.

Võistlejad: Kõik, kes omavad rahvusvahelise A. I. A. C. R. sõiduluba, võivad sõidust osa võtta.

Peale selle on lubatud ka klubigrupid (team'id) kui ka vabrikugrupid, ning neid hinnatakse lahus, kus juures ühes grupis (team'is) peab olema 3 sõidukit.

Grupi-võistlus leiab ainult sel juhul aset, kui vähemalt 2 gruppi (team'it) mitmesugustest klubidest või vabrikutest end üles on annud, kuna iga klubi või vabrik võib määrata soovitava arvu gruppe (team'isid). Iga osavõtja peab ühtlasi ka üksikvõistlusest sõidul osa võtma.

6.

Sõidukid: Võistlusest võivad osa võtta: seeriaviisi valmistatud spordi- ja tuurimasinad.

Seeriaviisi valmistatud masinate all tuleb mõista autot, mis on ostetav avalikus kauplemises täpselt kindlaksmääratud tingimustel ja on valmistatud praegu töötava vabriku poolt, ehk sarnase vabriku poolt, mis töötab 1. aprillil 1929. a. Igal sõidust osavõtval autol peavad olema samad peatunnusmärgid nagu selle seeria teistel autodelgi. A. C. N. (Rahvusliku klubi) spordi-komisjonidele peab andma järgmised teated sõidukite kohta:

- a) Tsilindrite arv (tsil. läbimõõt, kolvikäik, tsilindrimaht),
- b) ventiilide korraldus,
- c) gaasistajate arv,
- d) põletisaine tarvituse viis, määrimine ja jahutus,
- e) süütesüsteem,
- f) siduri süsteem,
- g) vedrude süsteem ja paigutus,
- h) tagumise telje asetus, rataste laius ja telgede vahe,
- i) õli- ja bensiinipaagi mahutavus,
- j) sõiduki kaal.

Mitmesuguste rahvuslike autoklubide spordikomisjonide hooleks on jäetud kindlaks teha alljärgnevaid tunnuseid ja kas konkurentide autod vastavad seeriaviisi valmistatud sõidukitele.

7.

Sõidukite jaotus: Sõidukeid jaotatakse järgmistesse klassidesse:

Klass	Silindrimaht	k. väiksem. kaal	k. vähem istmete arv	kaasasõitjate väiksem arv
A	üle 8000 ccm	1800 kg	2	4b
B	„ 5000 „ ja kuni 8000 ccm	1680 kg	2	4b
C	„ 3000 „ „ „ 5000 „	1200 kg	2	4b
D	„ 2000 „ „ „ 3000 „	860 kg	2	2
E	„ 1500 „ „ „ 2000 „	780 kg	2	2
F	„ 1100 „ „ „ 1500 „	660 kg	2	2
G	„ 750 „ „ „ 1100 „	420 kg	1	1
H	„ 500 „ „ „ 750 „	330 kg	1	1
I	„ 350 „ „ „ 500 „	ükskõik	1	1
J	kuni 350 „ „ „ — „	„	1	1

- a) kaasasõitjaid võib asendada liivakottidega, mis peavad kaaluma 60 kg iga isiku asemel.
- b) Kui kaasasõitjate arv suurem on kui istmete arv, peab ruumipuudusel mahajäävaid sõitjaid asendama liivakottidega, mille kaal on 60 kg iga isiku eest.

8.

Kõik sõidukid peavad peale selle vastama A. I. A. C. R. lisa C artikkel 2 üldistele spordimäärustele. Nende osade kohta, mida ei ole ette nähtud käesoleva määrustiku artiklites 6. ja 7. ja A. I. A. C. R. lisa C artikkel 2. üldistes spordireeglites, ei ole mingit kitsendust. Kõik sõidukid peavad olema varustatud rahvusvahelise sõidulubaga.

9.

Kaalumine ja kontroll: Koht, kuupäev ja aeg, kui ka määrused sõidukite demonstreerimiseks, kaalumiseks ja kontrollimiseks enne starti, antakse hiljem teada.

Kõik autod peavad omama A. C. N. (Rahvusliku klubi) spordi-komisjoni tunnustuse, et seeria- või spordisõidukite lubatud mudelite shassis vastab artikkel 6. ülesseatud nõuetele.

10.

Kontrolli lõppedes asetatakse sõidukid, varustatult tarviliku hulga veega, küttega ja määrdeõliga, sõiduvalmis lukustatud seisukohta, kust ka start järgneb.

11.

Start ja siht: Start järgneb kinnistest seisukohtadest. Siht on punktides, mis hiljem programmis lähemalt teada antakse.

12.

Selle järele kui auto on jõudnud üle sihtjoone, astub sõidukisse üks korraldaja, et teda saata kuni

kinnise seisukohani. Kaasasõitjad peavad, ilma et mingisuguseid parandusi auto kallal ette võtaksid, kohe sealt lahkuma, kus juures on lubatud isiklike багааши kaasa võtmine, või auto kinnikatmine. Sõiduk jääb korraldaja kontrolli alla.

13.

Start järgneb igas kohas sel viisil, et korraldaja annab võistlejale auto üle seisva mootoriga.

14.

Stardi järjekord: Königsbergis stardivad autod klasside järele, alates A klassiga, ja igas klassis üksikult, saadud teadete järele. Järgmises etapis stardivad sõidukid selles järjekorras, kuidas nad etappi jõudsid.

Stardi aeg antakse hiljem teada.

15.

Asukohad: Autode seisukohal on lubatud ainult korraldajatele ja kinnitusagentidele liikuda.

Bensiini juurdevalamine ja igasugused parandused seisukohtades on keelatud päralejõudmise ja stardi aja vahel, kui ka järgmise stardi ajal.

16.

Parandused ja bensiini juurdevõtmine: Sõidu ajal on lubatud bensiini juurdevõtmine ja parandused auto juures, kuid sõiduki tunnusmärgid art. 6. järele peavad endisteks jääma. Kontrollil on õigus selles asjas kontrollida sõidukit teel ja kinnistes seisukohtades.

Kõigil võistlejate poolt sõidu kestvusel tarvitatud ratastel peab olema sama läbimõõt, kui enne väljasõitu ette toodud sõidukil.

Sõidu organiseerijatel klubidel on õigus Königsbergis enne starti teatud osasid ära märkida või plombeerida. Plommi kaotamise korral peab sellest päeva etappi jooksul kontrolloörile teatama, vastaval korral võib plommi või märgi puudumise korral järgneda võistlusest eemaldamine, olgu see etapis või juba sihil.

Kõik sõidukid peavad maa ära sõitma enese ja kaassõitjate abiga. Iga vööras abi, välja arvatud bensiini juurevõtmine, on kõvasti keelatud.

17.

Läbisõidu kontrollid: Kõigi etappide sõidu teel korraldatakse läbisõidukontrollid. Nende kontrollide seisukoht ja tegevus antakse hiljem teada.

18.

Võistlejad ja sõitjad: Võistleja on ülesandmisel allakirjutaja. Võistlejad valivad kaasasõitjaid. Võistlejad võivad ise oma autot juhtida. Igale sõidukile on lubatud üks juht ja üks asetäitja kaasasõitjatest, kes on end selleks üles annud ja kes omab rahvusvahelise sõiduluba. Kui aga üks juhtidest võistluse kestel lahkuvad, ei ole lubatud ühelgi teisel sõitjal ega ka temal enesel pärast tema asetäitja. Etappi jõudmisel, mille kestel üks kaasasõitjatest on lahkunud, peab teda asendama 60 kg liiva ballastiga.

Kui juhil, kellele võistleja poolt ühtki abijuhti ei määratud, võimatu on edasi sõita, siis jääb see sõiduk võistlusest välja.

Juht ja asetäitja peavad nimetatud olema nende sõiduki jaoks väljaantud rahvusvahelises sõidulubas.

19.

Ülesandmised: Ülesanda võivad kõik rahvusvahelise võistluse loa 1929. a. omanikud.

Ülesandmisi võetakse vastu selle määrustiku avaldamise päevast kuni 1. juunini 1929. a. hariliku summa eest ja kuni 10. juunini 1929. a. kahekordse summa eest. (V. artikkel 20).

Ülesandmisi ühes rahaga tuleb saata sellele neljast klubist, kus maal sõiduk registreeritud on.

1. Latviyas Automobili un Aero Klubs, Riga, Gildes iela 3.

2. Automobilclub v. Deutschland, Bezirk XIV, Königsberg i. Pr., Hintertragheim 25.

3. Lietuvos Automobili Klubas, Kaunas, Daukanto g. 15.

4. Eesti Autoklubi, Tallinn, Lühikejalg 4.

Teiste maade sõidukid peavad end ülesandma Latviyas Automobili un Aero klubile, Riga, Gildes iela 3.

20.

Ülesandmise summa: Osavõtumaks on:

Lat	100.—
vastavalt Rmk.	80.—
„ Lit	200.—
„ E.-Kr.	72.—

sõiduki pealt.

Juuretulev ülesandmise summa iga grupi (team) sõidukilt on:

Lat	25.—
vastavalt Rmk.	20.—
„ Lit	50.—
„ E.-Kr.	18.—

21.

Kui viimasel ülesandmise päeval end vähemalt 20 sõidukit teatanud ei ole, on klubidel õigus võidusõitu edas lükata või täiesti lõpetada.

22.

Hindamine: Hindamine sünnib korrapärasuse ja keskmise kiiruse põhjal.

Etappide jaoks on järgmine vähem ja suurim keskmine kiirus kindlaks määratud:

I. Etapp: Königsberg — Riga.

A. Königsberg — Kowno (Kaunas).

Seeria.	Klass.	K. väiksem keskm. kiirus.	K. suurem keskm. kiirus.
I	A. B. C.	50	65
II	D. E.	47	62
III	F. G.	40	55

B. Kowno (Kaunas) — Šiauliai.

Seeria.	Klass.	K. väiksem keskm. kiirus.	K. suurem keskm. kiirus.
I	A. B. C.	30	50
II	D. E.	27	47
III	F. G.	25	45

C. Šiauliai — Riga.

Seeria.	Klass.	K. väiksem keskm. kiirus.	K. suurem keskm. kiirus.
I	A. B. C.	50	60
II	D. E.	47	57
III	F. G.	40	52

II. Etapp: Riga — Tallinn.

A. Riga — Tartu.

Seeria.	Klass.	K. väiksem keskm. kiirus.	K. suurem keskm. kiirus.
I	A. B. C.	40	55
II	D. E.	37	52
III	F. G.	30	48

B. Tartu — Tallinn.

Seeria.	Klass.	K. väiksem keskm.	K. suurem keskm.
		kiirus.	kiirus.
I	A. B. C.	30	50
II	D. E.	27	47
III	F. G.	25	45

III. Etapp: Tallinn — Riga.

Seeria.	Klass.	K. väiksem keskm.	K. suurem keskm.
		kiirus.	kiirus.
I	A. B. C.	40	55
II	D. E.	37	52
III	F. G.	30	48

Sõidukid, mis ühes etapis ei saavuta väiksemat keskmist kiirust, ei hinnata sellest etapist peale enam, ja ta langeb võistlusest välja.

Ta võib sõidust ainult väljaspool võistlust osa võtta.

Kui võistleja k. suurem kiirus on suurem kui lubatud, siis arvestatakse talle ainult lubatud k. suuremale keskmisele kiirusele vastav aeg.

Et hindamist kindlaks teha, arvatakse 3-me etapi sõiduaeg kokku. Etappide aeg saadakse kontrollpunktide vahelise aja juurelisamisega, kus juures päralejõudmise aeg loetakse kohe ärasõiduajaks järgmisesse kontrollpunkti. Võistleja peab kontrollpunktides laskma aja märkida oma sõiduteede raamatusse. Piirist ülesõitmisel kaotatud aega ei võeta arvesse. Nõuetavad tollivormaalsused piiril peavad osavõtjad ise täitma.

Hindamine sünnib seeriaviisil. Üksiku sõiduki hindamine igas seerias sünnib kõige parema koguja järele. Esimeseks saab see, kelle 3 etapi aja summa on kõige lühem; teine on see, kelle üldaeg kõige ligemal on esimesele ajale jne.

Märkus: Gruppide hindamine: Üldaeg protsentuaalses vahekorras ideaalajale.

Näide: a — ideaalage.

b — tarvitatud aeg.

$$\frac{a}{b} \cdot 100 = \text{saavutus \% -des.}$$

23.

Auhinnad: Järgmised auhinnad tulevad väljajagamiseks:

„Rahvusvaheline Idapokaal“, Riia linna poolt, kõige kiiremale sõidukile kõigis klassides, kes terve sõidu jooksul saavutas kõige lühema üldaja, mille juures kiirus ei ole piiratud. Ühesuguste tagajärgede juures saab väiksem sõiduk eesõiguse.

Väike idapokaal daamidele auhinnaks, sel juhul, kui daamid on võistlejateks ja juhtideks.

Edasi saab iga seeria esimene sõitja esimese auhinna. See, või need, kes ühes seerias tulevad teiseks, saavad II auhinna, kuid ainult sel tingimusel, kui selles seerias vähemalt 3 sõidukit on startinud.

On ühes ja samas seerias rohkem kui 6 autot startinud, antakse järgnev auhind tervele või alustajale arvule 3 startinud sõidukist.

Grupi- (team) auhinnad: Tarviliku osavõtjate arvu juures (vaata artikkel 5), antakse igale üks klubigrupi ja üks vabrikugrupi auhind. Auhiinad langevad võitjale klubile või vabrikule, kusjuures gruppidest osavõtjate nimed sisse graveeritakse.

Iga võidusõidust osavõttev sõiduk, kes üle maksimaalaja pole sõitnud, saab mälestusplakaadi.

24.

Reklama: Igasugune avaldus saavutatud võitude

üle peab kooskõlas olema avalikkude resultaateidega (Art. 126. A. I. A. C. R. üld. spordimäärustikus).

25.

Kinnitus: Kõik osavõtjad peavad õnnetuste vastu kinnitatud olema, ja järgmiste summadega:

Sõidutee kestes Leedus, Lätis ja Eestis:

Elukinnitus:

Ls 6000 — isiku pealt, piiratud Ls 30.000 — sündmuse pealt.

Asjade kahju: Ls 2000.—

Sõidutee kestel Saksamaal:

Elukinnitus:

G. Mk. 25.000 — isiku pealt, piiratud G. Mk. 75.000 — sündmuse pealt.

Asjade kahju: G. Mk. 5.000.—

Igas kinnituskirjas peab olema selgelt öeldud, et kinnitusseltsid algusest peale loobuvad igasugusest nõudmisest sõidukorraldaja A. C. N. (Rahvusliku klubi) või mõne teise seltsi või isiku vastu, kelle eest korraldajad vastutavad on.

Kinnituspoliisid peab enne starti Königsbergis ühes sõidukite ülevaatamisega ette näidatama, vastasel korral ei saa võistlusest osa võtta.

Kinnituse kokkulepe ja sellest teatamine korraldajale ei vabasta võistlejat mingil kombel tema isiklisest elukinnitusest.

26.

Protestid: Igasugused protestid peab kirjalikult, juure lisades A. I. A. C. R. üldistes spordireeglites (Art. 209 ja järgnevad) kindlaksmääratud reeglid, ühele spordi-kommissaridest üle andma.

Protestid, puudutades osavõtjaid sõidukeid või võistlejaid ja sõitjaid, tulevad vähemalt 24 tundi enne idasõidu starti Königsbergis sisse anda.

Protestid, mis käivad sõidul ettetulnud juhtumiste kohta, tulevad hiljemalt 2 tundi pärast viimase etapi lõpetamist Riias, sisse anda.

27.

Ülesandmisel võistlusele, peab iga võistleja painutama end eelseisvate määruste alla, ja tunnistama „Idasõidu“ spordikommissare kui ainsat mõõduandvat sportlist kohut, ja kandma karistust, mida talle määratakse, kui ta pöörab teiste kohtute poole. Välja arvatud on ainult A. I. A. C. R. üldises spordimäärustikus (Art. 72 ja järgnevates) ettenähtud edasikaebamise õigus.

28.

Võidusõitu korraldavatel rahvusliikudel klubidel on õigus muudatusi ette võtta, kui olud seda nõuavad ja ei võta omale ühtki vastutust õnnetuste eest, mis võistlejatele võivad osaks saada, või mida võistlejad võivad tekitada, samuti ka läbisõideta- vatel maadel olevate määruste ja korralduste rik- kumise eest, tingimusega, et vastutust õnnetuste ja üleastumiste eest kannab ainult see, kes seda te- kitanud või selle põhjuseks on olnud.

Sõidukite ette sõitmisel peab omavahel äärmist ettevaatust tarvitama. Iga sõitja peab tagumisele selle signaali puhul õiguse andma ette sõita, kui tänavaolud seda lubavad. Kuid tagumine tohib alles siis ette sõita, kui eelmine juht selleks käega märku annab.

Märkus 1: Selle eeskirja mittetäitmisel võib asjaosalist juhti võistlusest kõrvaldada.

Märkus 2: Takistamise või ebasportliku üles- pidamise tagajärjeks on igakord võistlu- sest eemaldamine.

29.

Täidesaate määrused: Sõitu korraldavatel rahvuslikudel autoklubidel on õigus avaldada täidesaatmise määrusi kõigi juhatustega, mis käesolevas määrustikus ette nähtud ei ole ja viimaste kohta käivad.

Täidesaatmise määrused on samuti maksvad, nagu käesolev määrustik.

30.

Sõidukite äravõtmisel peavad „Idasõidust“ osavõtjad sõitjad avaldusele alla kirjutama, et nad seda määrustikku tunnevad.

Jõuvankrite seaduse elluviimise määrused.

(Järg.)

III. Peatükk.

JÕUVANKRITE TARVITAMINE REISIJATE JA KRAAMIVEOKS.

A. Kestva veo korraldus.

§ 43. Jõuvankrite tarvitamine kestva ühendusabinõuna reisijate või kraamiveoks on keelatud: väljaspool linnade piire — ilma teedeministeeriumi loata, linnade piirides — ilma linnavalitsuse loata.

Kestvaks loetakse korduvat ühendust maksuliseks reisijate- või kaubaveoks, kindla sõiduplaani järele, kusjuures liikumise algus- ning lõpupunktid on ette kindlaks määratud ning iga väljasõidu vahe ei ole üle ühe nädala.

§ 44. Sooviavaldused kestva ühenduse avamiseks peavad sisaldama:

- 1) sooviavaldaja nimi, eesnimi ja elukoht;
- 2) kas reisijate- või kraamiveoks;
- 3) ühendusliini algus-, lõpu ning vahepunktide nimetus;
- 4) mis aja kehteks soovitakse ühenduspidamise luba saada;
- 5) sõidu- või veoriistade arv, ning § 15 ettenähtud andmed nende kohta, ja
- 6) autobuste juures nende kere üldjoonised ühes peamõõtudega.

§ 45. Autobused, mis liiguvad Teedeministeeriumi loal töötavatel reisijateveo liinidel, peavad peale §§ 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10 ja 11 ettenähtud nõuete vastama veel järgmistele nõuetele:

- 1) väline gabariidi laius ei või ületada 225 sm. Autobuse sisemine kõrgus võib olla 155—185 sm;
- 2) autobuse lagi peab olema nii tugev, et kannataks välja 200 kg raskuse.
- 3) tagaküljel peab olema tagavara uks;
- 4) istmed peavad üldiselt olema sõidusihis; istme laius vähemalt 42 sm, istme sügavus vähemalt 40 sm;
- 5) autobused, mis ühendust peavad sel ajal, kui välistemperatuur on alla 0° C, peavad olema varustatud kütteseadega;
- 6) aknad ja ukSED peavad olema nii ehitatud, et oleks hoitud ära nende põrisemine sõidul;
- 7) autobused peavad olema varustatud selgesti sõidusihiti näitavate pealkirjadega;
- 8) autobuses peab olema välja pandud sõiduplaanid ja sõiduhinnad ning silt istekohtade arvuga;
- 9) autobusega peab olema kaasas Teedeministeeriumi poolt pitserdatud kaebuseraamat, kuhu reisijad võivad sisse kirjutada oma märkusi väärnähtuste kohta;
- 10) autobusega peab kaasas olema Teedeministeeriumi poolt kinnitatud liikumise raamat, kuhu sisse kirjutatakse autobuse alg- ja lõpupunktidest väljasõidu ja kohalejõudmise aeg;

11) autobusega peab kaasas olema kast arstiabinõudega esimese abi andmiseks õnnetuse korral.

Punktide 1, 2, 3, 4 ja 5 on võimalikud erandid Teedeministeeriumi igakordsel loal.

Linna piirides liikuvad autobused peavad vastama tehnilistele nõuetele, mis määratakse kindlaks linnavalitsuse poolt Teedeministri kinnitusel.

§ 46. Liini väljaandmisel antakse muude ühesuguste tingimuste juures eesõigus endisele liinipidajale, kui viimane on seda liini korralikult pidanud.

Liini väljaandmisel kuulab Teedeministeerium ära vastavate maa- ja linnavalitsuste arvamise. Liini väljaandmine sünnib lepingu põhjal.

§ 47. Kestva reisijateveo liinidel on keelatud:

- 1) autobusega võtta kaasa rohkem reisijaid kui see autobuses ülespandud sildil täheandatud;
- 2) autobusse jooBnud isikute pealevõtmine;
- 3) suitsetamine kinnises autobuses, kus ei ole erikupeed suitsetajatele;
- 4) avada aknaid mõlemal pool küljel või jälle nii, et autobuses tekib tuuletõmbus, kui kõik reisijad sellega nõus ei ole;
- 5) pakkide näol autobusesse kaasa võtta lõhkeaineid ja kergesti süttivaid õlisid nagu: bensiin, eeter jne. ja
- 6) autobusesse isikute pealevõtmine, kelle riided võivad määrada kaasreisijaid.

B. Vabaveo korraldus.

§ 48. Vabaveoks loetakse maksuline reisijate- või kaubavedu ilma § 43 teises lõikes tähendatud tingimisteta. Vabavedu on keelatud ilma selle linna- või maavalitsuse loata, mille piirides on jõuvankri alaline tegevuskoht.

Kestva reisijateveo liinidel on keelatud veoautodega reisijatevedu Teedeministeeriumi loata.

Linn loetakse jõuvankri (üüriauto) alaliseks tegevuskohaks, kui jõuvanker peatub jõuvankrite seisukohal, linna piirides.

IV. Peatükk.

LIIKUMISE EESKIRJAD.

§ 49. Jõuvankri juht peab avalikkudel teedel ja tänavatel liikumisel hoolitsema, et jõuvanker oleks liikumiskõlblikuks seisukorras, registreerimise märgid ja signaallaternad korras ning tarviliselt valgustatud ja et jõuvanker ei sünnitaks üleliigset müra, suitsu ega auru.

§ 50. Jõuvankri juht peab jõuvankrit juhtima ja sõidukiirust valima nii, et see ei oleks teistele teetartvitajatele hädaohtlik, arvestades sealjuures liikumise ning tee iseäraldustega. Eriti tuleb ristteedest ja tänavatest ülesõidul, käänakutel, libedal teel, öösel ja udusel ajal ning seal, kus eelolev sõidutee ei ole selgesti nähtav, sõidukii-

rust vastavalt vähendada, et võimalikku õnnetust ära hoida.

§ 51. Keelatud on jõuvankriga sõita kiiremalt kui alljärgnevas normides ette nähtud:

- 1) linnades, alevites ja alevikkudes:
 - a) jõuvankrid õhukummidel ilma järelvankrita 40 km. tunnis;
 - b) jõuvankrid täiskummidel ning jõuvankrid järelvankritega 15 „ „
- 2) mujal:
 - a) autobused 50 „ „
 - b) õhukummi rehvidega varustatud veoautod, traktorid ning jõuvankrid järelvankritega 40 „ „
 - jõuvankrid täiskummidel 15 „ „

Linna, alevi ja maavalitsustel on õigus oma administratiivpiirides üksikute linnaosade, tänavate ja teede kohta, kus olukord seda nõuab, panna maksma vähemaid kiiruse norme või liikumist üldse ära keelata.

§ 52. Jõuvankri juht peab igal juhul, kus hädaohuta liikumine seda nõuab, oma lähenemisest märku andma selgesti kuuldavate hoiatussignaalidega.

Keelatud on:

- 1) tarvitada tulekahju signaalidele sarnanevaid signaale;
- 2) tarvitada linnades, alevites ja alevikkudes sireene ja vilesid ja
- 3) tarvitada pimestavaid laternaid ja helgiheitjaid linnades, alevites ja alevikkudes ning teisest sõidukist möödasõidul.

§ 53. Jõuvankri juht peab, kui selleks ei ole erikorda ega erilisi takistusi, jõuvankrit juhtima paremal pool teeküljel ja võib vasakult teeküljelt liikuda ainult teisest sõidukist möödasõidul; aeglaselt liikuvad jõuvankrid peavad linnades, alevites ja alevikkudes sõitma paremal pool teeküljel nii, et nad ei teeks takistust teiste sõidukite möödasõitmiseks. Ristteedel ja tänavatel on paremalt poolt tuleval jõuvankril üldiselt õigus enne läbi sõita.

Käänakutel tuleb paremale poole pööramisel sõita väikses ja pahemale poole pööramisel suure kaares.

§ 54. Kõik teised jõuvankrid on kohustatud võimaldama kiiret ja takistamata läbipääsu politsei, tuletõrje ja haigeveo jõuvankritele, kui need teenistuse erimärkidega varustatud. Niisuguste jõuvankrite, samuti teenistuses olevate kontrolli ning politsei jõuvankrite kohta ei ole maksvad § 51 ettenähtud kiiruse normid.

Rõiv liikuvate sõjaväe või politsei osade ja matuserongide vahelt võivad läbi sõita ainult teenistuse erimärkidega varustatud tuletõrje, politsei ja haigeveo jõuvankrid. Teistele jõuvankritele on niisugune läbisõit keelatud.

§ 55. Jõuvankri juht ei tohi jõuvankrilt laskuda, kui see liigub, ning ei tohi seda ilma järelvalveta jätta, kui mootor töötab.

§ 56. Jõuvankrite liikumise üldjärelvalvet teostab Teedeministeeriumi ehitus-tehnika osakond, kohalist järelvalvet teostavad politsei ja vastava maa- ja linnavalitsused oma esindajate kaudu.

§ 57. Jõuvankrite seaduses ettenähtud jõuvankrite maks tasutakse jõuvankreid registreerivas oma-

valitsuses. Välismaal registreeritud jõuvankritelt võetav maks tasutakse selles tolliasutuses, mille kaudu jõuvanker üle Eesti piiri tuuakse.

§ 58. Jõuvankrimaksu aasta kestab 1. aprillist järgmise aasta 31. märtsini. Jõuvankritelt, mis registreeritakse aasta kestel, võetakse jõuvankri maksu: täies aastamaksu suuruses — kui registreerimine sünnib aja jooksul 1. aprillist kuni 30. septembrini; pooles aastamaksu suuruses — registreerimisel 1. oktoobrist kuni 31. detsembrini; üheneljandiku aastamaksu suuruses — registreerimisel 1. jaanuarist kuni 31. märtsini.

§ 59. Jõuvankrimaks tasutakse jõuvankri registreerimisel. Varem registreeritud jõuvankrite maks tasutakse eeloleva aasta eest hiljemalt iga aasta 1. maiks. Tähtajaks õiendamata maksud loetakse maksuvõlaks ja nõutakse sisse riigi vastuvaidlemata nõudmiste korras ühes 2% viivitusrahaga kuus Jõuvankrite seaduse § 6 alusel. Maksukohuslaseks loetakse see isik, kelle nimel jõuvanker registreeritud.

1920/30. a. jõuvankrimaks tuleb tasuda hiljemalt 1. juuniks 1929. a.

Maksu ei nõuta niisugustelt jõuvankritelt, mis liikumiselt on kõrvaldatud enne maksu tähtaega, kui sellest vastavale registreerimise asutusele on kirjalikult teatatud ning väljaantud registreerimise tunnistus ja registreerimise märkid selleks tähtajaks tagasi toodud.

Ühe jõuvankri eest tasutud maksu ei või ülekanda teise jõuvankri arvele ja ei kuulu tagasimaksamisele, kui jõuvankri tegevus lõpeb enne maksuaasta lõppu.

§ 60. Välismaal registreeritud jõuvankriga siseriigis liikumisel peab kaasas olema tolliasutuse maksukviitung.

Välismaal registreeritud jõuvankri väljavõimisel Eesti piiridest tuleb see maksukviitung ette näidata. Kui jõuvanker on Eestis viibinud kauem, kui maksukviitungil tähendatud, nõuab tollivalitsus puuduva maksu sisse.

Välismaal registreeritud jõuvankrite maksutamisel loetakse maks tasutuks selle aja ja selle jõuvankri kohta, mis maksukviitungil tähendatud, vaatamata sellele, mitu korda jõuvanker selle aja jooksul piirist üle sõitis.

Maksukviitungi kaotsiminekul on jõuvankri omanik või tema asemik kohustatud esitama tõendavad andmed, millal jõuvanker Eestisse sai toodud ja mis aja eest maks tasutud. Vastasel korral võetakse jõuvankrimaksu jooksva aasta eest ühes viivitusrahaga arvates jooksva maksuaasta algusest kuni tasumise päevani, §§ 57—59 eeskirjade järele.

§ 61. Kui registreeritud jõuvanker ümber ehitatakse nii, et selle tühikaal suureneb, siis on isik, kelle nimele jõuvanker registreeritud, kohustatud sellest teatama kahe nädala jooksul registreerimise asutusele ja tasuma täiendava jõuvankri maksu ning laskma teha registreerimise tunnistusele vastava märkuse. Selle eeskirja täitmata jätmisel langeb süüdlane järgmises paragrahvis ettenähtud tagajärgede alla.

§ 62. Jõuvankri registreerimise asutusel on õigus igal ajal jõuvankrit selle ehituse suhtes kontrollida ning nõuda, et jõuvanker saaks selleks määratud kaalul üle kaalutud. Kui selgub, et jõuvankri

maks tuleb suurem, kui see registreerimise tunnistusel olevate andmete põhjal makstud, siis nõutakse täiendavat jõuvankri maksu ühes viivitusrahaga terve maksuaasta eest, arvates jooksva maksuaasta algpäevast. Kui aga jõuvankri registreerimine sündis aasta teisel poolel, siis nõutakse seda täiendavat maksu registreerimise päevast kuni maksuaasta lõpuni.

§ 63. Käesolevad määrused astuvad jõusse selle avaldamisega Riigi Teatajas.

Jõuvankri ehituse kohta käivad nõuded as-

tuvad jõusse 1. juunist 1929. a.; § 45, p. p. 2 ja 3 ettenähtud nõuded astuvad jõusse 1. aprillist 1932. a.

Nende määruste maksamahakkamisega kaotab maksvuse Teedeministeeriumi määrus jõuvankrite kohta (R. T. 79/80 — 1925.) ühes järgnenud muudatuste ja täiendustega (R. T. 86 — 1926., R. T. 23 — 1928.).

§ 64. Käesolevate määruste vastu eksijad võetakse vastutusele R. N. S. §§ 29 ja 123 põhjal

Avaldatud Riigi Teatajas nr. 45. 14. V. 1929. a.

Lühemad teated.

CAMPBELLI REKORDID.



Võidusõidu auto „Sinilind“.

Kapten Campbell parandas Verneuk-Pan-See'l 5 kilomeetri ja 5 miili sõidu maailmarekordi. Üle 5 kilomeetri saavutas Campbell 211 miili keskmist kiirust (339,5 km) ja 5 inglise miili üle 212 miili (341 km). Senised maailmarekordid olid 5 km 326,175 km tunnis (sõitja. Segrave, Daytona-Beach), 5 miili jaoks 226,295 km tunnis (sõitja Eldridge).

Mõlemad rekordid, iseäranis 5 miili rekord, näitavad suursaavutust. Olgugi et Campbell veel pole teostanud oma soovi Segrave lüüa lendavas stardis kilomeetris, peab katseid Verneuk-Pan-See's tähelepandavaks tunnistama. Campbell tahtvat katseid pooleli jätta. Vapustused rekordi katsete juures olnud nii suured, et ta on kannatanud piinarikkaid tagajärgi.

„GRAND PRIX“ BUGATTI,

mis peetakse sel aastal 2. juunil *Circuit de la Sarthe*'l kõikidele Bugatti-amatööridele, sõidetakse uue kava järgi. Kuna eelmisel aastal võidusõit oli Handycapvormeli alusel, kasutatakse käesoleval aastal kokkuhoiu kava. Siin on tegemist sama kavaga, mille järgi 4 nädalat hiljem korraldatakse Prantsuse autoklubi „Grand Prix“, mis näeb ette 14 kg bensiini 100 km jaoks.

Huvitava võidusõidu võitjale saab osaks Bugatti-võidusõidumasin, teisele kolmeliitrilise auto shassii, kolmandale 1½-liitrilise auto shassii.

Ford valmistas märtsikuus s. a. 181.894 sõidu- ja veoautot, veebruaris oli see arv 159.011. Käesoleva ajani on Ford oma A-mudeli sõidukeid välja lasknud kokku 1.359.353. Ainult Kanaada Fordi vabriku osakonna poolt valmistati 110.057 autot. Välismaile eksporteeriti 126.460 sõidukit.

Reo valmistas käesoleva aasta esimese veerandi jooksul 10.160 sõidu- ja veoautot. Nendest eksporteeriti välismaile 4611. Läänud aasta esimese veerandi jooksul valmistati 8.148 sõidukit.

Studebaker „Commander“ 8 valmistamine on tõusnud 200 autoni päevas, mis on selle sõiduki rekordarv.

Erskine ja Studebaker President autosid valmistati aprillikuus 250 tükki päevas.

Packard Motor Co. laskis välja läinud märtsikuu jooksul 4.780 autot, kuna aasta tagasi see arv oli 4.699. Käesoleva aasta esimesel veerandil toodeti 14.078 sõidu- ja veoautot, kuna läinud aastal sama aja jooksul oli see arv 13.098, nii et arv on tõusnud umbes 1.000 võrra.

PEUGEOT — CITROEN.

Kuna Citroën ja Peugeot saavad nüüd Belgiast ja Prantsusmaalt rahalist toetust, võib oletada Pariisi börsiteadete järgi, et omal ajal prantsuse ajakirjanduses toodud teated General Motors Co. katsetest mõne suurema prantsuse autovabrikuga ühineda, täielikult on ebaõnnestunud. Nähtavasti on ka ameeriklaste huvi vähenenud selle ühinemise vastu, mille edu raske ennustada.

Ameerika autoasjanduse ajakirja „Motor“ aprillikuu numbris tuuakse huvitavaid võrdlusi ameerika autode müügi edust, mis ka „Auto“ lugejatele võiksid huvi pakkuda.

Müük.

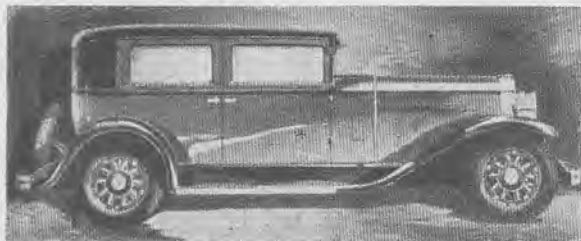
Seisukoht. Võrreldes jaan- Kas edasi-
kuuga. või tagasi-
minek. +
või — ar-
vudes.

	1929.	1928.	1929.	1928.	
Ford	1	15	76,865	2,478	+74,269
Chevrolet	2	1	31,345	40,044	— 9,095
Whippet	3	6	14,667	9,505	+ 5,162
Essex	4	3	12,735	11,146	+ 1,589
Chrysler & Ply	5	5	10,207	9,176	+ 1,031
Buick	6	2	10,229	12,030	— 1,801
Dodge	7	7	9,405	7,929	+ 1,476
Nash	8	8	6,483	5,025	+ 1,458
Pontiac	9	4	5,900	9,199	— 3,299
Studebaker	10	9	4,433	4,753	— 320
Oldsmobile	11	14	3,935	2,650	+ 1,265
Durant	12	11	3,560	3,033	+ 527
Hudson	13	10	3,347	3,401	— 54
De Soto	14	—	3,083	—	—
Graham Paige	15	18	2,984	1,328	+ 356
Oakland	16	12	2,837	2,908	— 71

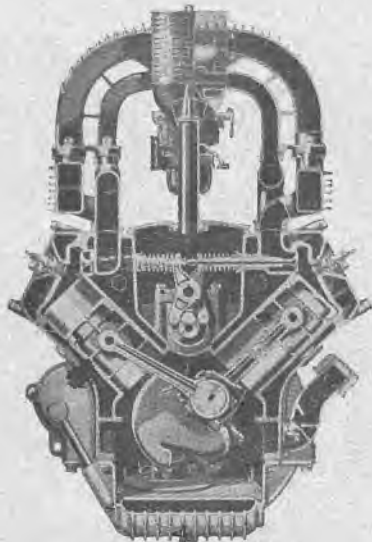
Nagu neist arvudest näha, on Ford käesoleva aasta alul tõusnud esikohale ja Chevroleti surunud teisele kohale, kuna Buick, mis oli varem teisel kohal, on läinud koguni 6-ale kohale. Essex näitab ühe astme võrra tõusu, kuna Chrysler, Dodge ja Nash oma kohtadele on jäänud. Väga palju on taandunud ka Pontiac ja Oakland, kuna Oldsmobile on juure võtnud.

On olemas Kesk-Euroopas linn üle 100.000 elanikuga, kus veel tänapäev pole ühtki autot. See on Venedig.

Oldsmobile on oma uue autotüübiga „*Viking*“ astunud 8-tsil. v-mootoriga autode hulka. Nähtavasti võetakse tarvitusele siin Cadillac ja La Salle tüübilised mootorid. Uue sõiduki hinnaks on 1.595 doll. vabrikus. Telgede vahe on 125" ja mootori tsilindri läbimõõt ja kolvikäik on 85,7 × 92,1 mm.



Viking auto.



Viking auto 8-tsilindrilise mootori läbilõige.

Auburn Motor Co. käesoleva esimese veerandaasta autode läbimüük oli 4.658, kuna läinud aastal sama aja jooksul müüdi 1.806, nii et läbimüük näitab tõusu 2.852 auto võrra. Nõudmine autode järele on tõusnud rohkem kui 1000% võrra. Läinud märtsikuu jooksul saadeti välismaale 2.329 autot ja aprillikuu 3.500, nii et müügi rekordid ka välismaale tõusevad iga kuuga.

Elgar Motor Car Co. autotööstus näitab 1929. a. esimese 3 kuu jooksul üle 500% tõusu, võrreldes sama perioodiga 1928. a.

Graham-Paige autode valmistamise arv 1. jaan. kuni 20. märtsini s. a. tõusis 21.880 peale, mis vastab umbes sama vabriku 1927. a. toodangule.

„*Hupmobile*“ alandab hindu 55—200 dollarini auto pealt. Hindade alandus on tingitud kavatsustest käesoleval aastal valmistust tõsta kahekordseks. Uued 8-tsilindrilised autod harilikku varustusega maksavad uue hinnakirja järgi vabrikus:

Cabriolet 1.845 doll.; Roadster 1.815; 4-istm. Coupe 1860; kahe uksega Sedan 1.845 ja 4 uksega Sedan 1.905 dollarit; 6-tsilindrilised standard varustu-

sega: kahe uksega Sedan 1.245 doll., Cabriolet 1.365 ja nelja uksega Sedan 1.350; Coupe 1.360 ja Roadster 1.390 dollarit.

SAKSA PARIM AUTOSPORTLANE WENTZEL-MOSAU †

Raske autoõnnetus juhtus 28. aprillil s. a. Stendali võidusõiduteel. Tuntud saksa võidusõitja Ernst v. Wentzel-Mosau tahtis oma rekordivõitja autoga Mercedes-Benz „SSK“ 7 meetrit pärast finiši vastusõitva jalgrattasõitja eest kõrvale pöörata, kuid auto kukkus kummuli ja surmas 2 pealtvaatajat. Ise sai ta raskesti vigastada, nii et ta 29. aprillil s. a. suri. Kahetsuseväärne õnnetus loetakse sõnakuulmatu jalgrattasõitja süüks. Mosau võitis sõidu läbistades 1 kilomeetri 20⁴/₅ sekundiga, s. o. 173 km tunnis.

TARVITATUD AUTODE PROBLEEM INGLISMAAL.

Inglise „Society of Motor Manufacturers & Traders“ (Mootorite valmistajate ja müüjate ühingu) laos seisab alaliselt 80.000 tarvitatud autot umbes 72 milj. krooni väärtuses. See ei ole müüjatele lõbuasi nii suure summa eest kaupa laos tarvitamata hoida, mida müüa saab ainult kahjuga. Vanade autode probleem on ka Inglismaal põlevamaks küsimuseks. Nüüd on S. M. M. T. otsustanud küsimuse lahenduseks järgmist: et vabrikandid ja nende esindajad kokku lepiwad, et nad vanu autosid turunõuetele vastavate hindadega peavad tagasi võtma.

OSAMAKSU-ÄRI SAKSA AUTOTÖÖSTUSES.

Saksa „Mootorsõidukite kauba- ja tööstuseühing“ avaldab oma aasta-kokkuvõttes põhjaliku ülevaate osakaupa tasumise üle autotööstuses. Tehti kindlaks, et Saksamaal 68% auto ostulepingutest tehakse osamaksu peale. Kogemused sel viisil maksmisest ei ole sugugi rõõmustavad. Oldi sunnitud paljude ostjate vekslid kaupmeeste poolt prolongeerima, nii et automüüja muutus mitmekordseks ostja pankiiriks.

„UJUV LENNUK“.



„Ujuv lennuk“ on imelikumaid sõidukeid, mis viimasel ajal nähtud. Ehituselt on ta pooleldi merilennuk, pooleldi mootorpaat, ning libiseb üle veepinna 75 miililise kiirusega tunnis. Veetee Boulongest (Prantsusmaal) Doveri (Inglismaal) — 21 miili — läbistas ta 26 minutiga. Meeskond koosnes 4 isikust.

Konstruktor Georges de Gasenko loodab samasuguse, kuid suuremaga, lähemal ajal üle Atlandi ookeani sõita.

VIINI SÖIT.

Austria autoklubi korraldab 3--6. juunini s. a. autodesõidu Viini (Zielfahrt nach Wien). Osavõtjaid on üles annud: Saksa-, Inglis-, Prantsus-, Rootsi- ja Lätiimaalt, Hollandist, Itaaliast jne. Ülesandmisi võeti vastu kuni 25. maini, kuid paljude soovil võetakse vastu ka ülesandmisi kuni 3. juunini s. a. sekretariaadis *Wien I. Körntnerring 10.*

KASSISILM JALGRATASTELE.

Autoringkondade nõudmisel, et jalgrattad oleksid varustatud tagumiste kiirgajatega ja see jalgrattasõitjatele kohuseks teha, pöördus Saksa riigi teedeministeerium ringkirjalise ettepanekuga üksikute riikide valitsuste poole, et need teeks sunduslikuks jalgratastel tagumise ratta küljes tagumise kiirgaja tarvitamise, mis peaks asuma 60 sm maast ja mis ei tohiks kunagi olla kaetud riietega. Katsed näitasid ka, et punane või kollane tagumine kiirgaja helgib isegi 30 m kauguselt autolaternaga valgusel. Nüüd on üksikute maade valitsused sellele ettepanekule annud oma nõusoleku ja juba lähemal ajal on loota jalgratastele tagumiste kiirgajate sunduslikuks tegemist.

ITAALIAS 121.000 AUTOT.

Itaalia kuninglaku autoklubi teatel on praegu Itaalias 121.000 autot. Nendest sõidukitest on enam kui pool Põhja-Itaalias.

RAHALISED AUHINNAD VANADE AUTODE EEST.

Rahvuslik auto-kaubanduskoda New-Yorgis määras auhindu kuni 1000 dollarini vanade autode eest, mis leitakse Ühisriikides ja mis ehitatud enne 1900 aastat.

AUTOLIIKUMINE HELVEETSIAIS.

Autoliikumine Helveetsias muutub iga aasta ikka elavamaks. 1927. aasta esimese 9 kuu kestel sõitsid üle Helveetsia piiride (sisse ja välja) 67.851 autot, läinud aastal samal ajal aga 91.939 autot! Viimaks tähendatud autodega sõitis viiepäevalise peatuslooga sisse 37.170 isikut. Suurim osa sissesõitnud autodest olid Prantsusmaal valmistatud sõidukid.

AUTOPIDURITE PROOVIMINE AMEERIKAS.

Mitmel pool Ühisriikide teedel võeti hiljuti, ilma sellest varem teatamata ette juhuslikult möödasoitvate autode pidurite proovimine. Peatati kokku 400 autot ja ilma pidureid reguleerimata tehti katseid nendega. Selgus, et ühtki neist autodest ei saadud 20 miili (32 klm) tunnikiirusega sõites peatada vähema kui 15 m kaugusel. Tegelikult peaksid neljaratta pidurid panema niisugused sõidukid seisma umbes 7 m järele. Ainult 11,2% proovitud autodest võidi peatada, eelpool mainitud kiirusega sõites, 10 m kaugusel ja 30% autodest tarvitas selleks koguni 16 m! Proovijad tõendasid, et eeltoodud viletsad tagajärjed ei olene autode ja nende pidurite ehitajatest, vaid autojuhtidest ja -omanikkudest, kes korralikult pidurite eest ei hoolitse.

Vist on lugu meil Eestis ka samasugune. Oleks huvitav, kui vastavad asutused ja ametnikud pööraks kord ka sellele asjaolule tähelepanu. On ju pidurid autoõnnetuste ärahoidmisel äärmiselt tähtsad ja lohakuks nende reguleerimisel andeksandmatu kaaskodanikkude hädaohtu viimine, kõnelemata autojuhist enesest.

KUNINGLIK AUHIND VÕIDUSÕIDUKS.

Rooma võidusõidule kuningliku auhinna pääle, mis sel aastal esimest korda eelmise aasta võidusõiduteel, Basilika San Pietro furio le mura juures, aset leiab, olevat itaalia lehtede teadete järele Caracciola Mercedes-Benzil ja Momberger samal masinal üles annud. Siin on tegemist tasase võidusõiduteega, mõne äkilise kurvega, 11.050 klm ulatuses, mida 30 korda peab läbi sõitma, nii et üldine tee pikkus oleks 331.500 km. Eelmisel aastal võitis Chiron Bugattil. Võidusõidu summa on 250.000 Liiri.

FORDI VIIEPÄEVALINE TÖÖNÄDAL.

Ford teatab, et tema poolt on palgatud 30.000 uut töölisele selle sihiga, et 5 tööpäeva asemel, nagu enne, nad nüüd töötaksid 6 päeva, ilma et seejuures viiepäevaline töönädal ära kaotataks. Nad kavatsevad produtseerida sel aastal 20% rohkem, nii et alates 1. märtsist valmistavad nad iga päeval 8750 sõidukit. Öösi- sed töötunnid kaotatakse ära.

BELGIA SUUR AUHIND.

24-tunniline võidusõit peetakse 6. ja 7. juulil ja jälle Franco väljadel Spa juures. Ahinnad on üldsummas kuni 20.000 fr. Sissekirjutamise maks on 2.000 fr.

FORD EHITAB LENNUKEID.

Lennukite valmistus Fordi tehastes sündis senini peamiselt katseviisil. Vaatamata sellele valmistati Fordi tehastes möödunud aasta jooksul 51 lennukit. 1. maist alates asutatakse eriline lennukite osakond, kus tööliste arv suurendatakse 150 pealt 1200 peale.

LIHTNE AUTOSÕIDUKITE KAITSE KÜLMA VASTU.

Talvel on mootorsõidukite tarvitamine tihti seotud suurte raskustega, sest külm takistab suurel määral mootori käimapanemist ja võib saada jahutajale kardetavaks.

Üldiselt tarvitavad abinõud ei aita igakord. Kui garaaž on hästi kooetud, siis on mootori käimapanemine võrdlemisi lihtne, kui aga sõiduk külma ilmaga kaue- mat aega on seisnud, siis nõuab mootori käimapanemine palju vaeva. Kütmata garaažis tarvitatakse mootori tarvis elektrikutte seadist, mis aga kalliks läheb, ehk võetakse appi hõõgahjud, mis pole aga kuigi otstarbe- kohased. Jahutaja külmumise vastu on olemas küll abinõud, mis aitavad, kuid ainult sellega pole seisukord veel päästetud, sest külmaks muutunud masina käima- panemine nõuab palju vaeva ning aega.

Neist hädadest päästab väga lihtne abinõu. See on lihtne kaevanduse-latern, mis on täidetud bensiini või petrooleumiga. Neid lampe on väga mitmesuguses suuruses; eelnimetatud otstarbeks on kõige kohasem suurem mudel.

Harilikult on need lambid varustatud konksuga, mis võimaldab teda riputada jahutaja ja mootoriploki vahele kätte külge. Kui sõiduk seisab garaažis, siis süüdatakse lamp põlema, riputatakse ta nimetatud ko- hale ja kaetakse jahutaja ja kate vaibaga kinni. Siis pole tarvis karta jahutaja külmumist ja mootor hakkab kergesti käima. Lampi võib sõitutele kaasa võtta ja pikemate peatuste puhul teda kergesti riputada nime- tatud kohale.

Nende lampide tarvitamisel pole karta mingisugust hädaohtu. Nad on konstrueeritud niiviisi, et tuli ei

puutu kokku välise õhuga ja seepärast on ka võimatu, et nad sütitaks väljavoolanud bensiini gaase ja tekitaks plahvatusi.

RAUDTEE JA AUTOSÕIDUKITE KOOSTÖÖ INGLISMAAL.

Konkurents raudteeseltside ja autode vahel muutus Inglismaal järjest teravamaks. Parlamendi alamkoda suurendas raudteeseltside ülesannete ulatust. Raudteeseltsid ei tahtnud võistelda ainult uute autoliinide avamisega, vaid püüdsid osa võtta ka olemasolevatest ettevõtetest. Kas raudteeseltsid viimase katsena püüavad autode liikumist piirata või sulevad mõne raudteeliini, ei ole veel lõplikult selgunud. Viimasel ajal on ühinenud Great Western Railway Company ja 1911 aastal asutatud National Omnibus Company. Peale selle on Sheffieldi linnavalitsus ühes London and North-Eastern Company'ga ja London, Midland and Scottish Railway Company'ga seadnud sisse ühise omnibuseühenduse võrgu.

UNGARI VALITSUS KEELAS AUTODE SISSEVEO.

Ungari valitsus keelas kõikidel ametiasutustel ja ametnikkudel osta välismaa autosid. Nüüd on ta annud välja uue määruse, mis sama keeldu laiendab ka eraettevõtete peale, mis on mingisuguses ühenduses ametivõimudega. Sellistel tingimustel on Ungari autotärid sattunud väga raskesse seisukorda. Ungari oma autotööstus ei suuda veel kaugeltki rahuldada turu tarvidusi.

ESIMENE POOLA AUTOVABRIK.

Krahv Tyschykeviczi asutatud autovabrik, mis töötas välja Poola autotüübi „Stertycz“, on nüüd muudetud aktsiaseltsiks 3 milj. slotilise põhikapitaliga. Vabrikuhoonete laiendamiseks kavatakse tõsta ka tehase produktsiooni.

POOLAS ON LUBATUD AINULT KÄSISIGNAALID.

Et ära hoida liig suurt lärmi tänavatel, on mõned Poola linnavalitsused annud välja määruse, mille järgi on keelatud elektrisignaali tarvitamine. Neis linnades võib tarvitada ainult käsisignaale, mis ühtlasemate toonidega pidavat tegema signaalide kisa rohkem väljakannatavaks.

AUTOBUSELIIKUMINE POOLA LINNADES.

Hiljuti ilmus Poolas ametlik statistika autobuste liikumise kohta linnades. Nende andmete järgi on Poolas üldse 777 autobuseliini, mida kasutavad 984 ettevõtjat. Endistes Preisimaa osades on autobuste liikumine võrdlemisi väike. Suur autobuste arv Kongress-Poolas on seletatav vähemarenenud raudteevõrguga. Üldine raudteeliinide pikkus kogu Poolamaal on ainult 14.050 km.

KAVATSETAV AMEERIKA HIIGLATRUST.

Ameerikas kõneldakse juba Rubber Co., Goodyear Co. ja Seiberling Co. peatsest ühinemisest hiiglatrustiks.

KAS OLETE JUBA KUULNUD?

Et U. S. A. on tänav, kus autod peavad kiiresti sõitma? Sellel uuel Detroit'ist Pontiaci viival autoteel on ette nähtud kõige väiksem lubatud kiirus 65 km tunnis; määruse mittetäitmisel määratakse karistus.

Et Tütarlaste lütseumis Princetown'is (U. S. A.) tarvilikuks tunnistati autojuhtimise eksam võtta lõpuksamite sekka? Teiste teemide hulgas peab kirjalikult vastama küsimusele: Missugused omadused on tingimata tarvilised, et kartuseta võib autot juhtida?

Et Inglismaal juba 60.000 naisautosõitjat on? Sellest arvust kuulub 40.000 daami Automobil-Associatoni.

Et 1928. a. 85,6% U. S. A. autotoodangust olid kinnised sõidukid.

Et Pariisis pandimaja ehitab garaaži 2000 auto jaoks? Autode pantimine on seal päris harilik nähtus.

Et Prantsusmaal 1928. a. naistele 34.000 autojuhiluba anti välja. 1929. a. sooritavad läbisegi 100 naist päevas autojuhi eksami.

Et Prantsusmaal 100 k. km peale juba 127 km auto-sõiduks kõlbulikke teed tuleb, Inglismaal 115, U. S. A. 61 ja Saksamaal 41 km.

Eesti Autoklubi teated.



EESTI AUTOKLUBI JUHATUS.

Istuvad: pahemalt paremale — abiesimees — G. Sosaar, esimees — J. Zimmermann, kassahoidja abi E. Veidemann, abiesimees — R. Uritam, sekretär — J. Jeets.

Seisavad: varahoidja — A. Brandmann, kassahoidja — J. Kalpus, sekretäri abi — F. Paulberg.

Klubi juhatus 10. mail s. a. otsustas: Spordikomisjoni poolt kokkuseatud suviste väljasõitude kava heaks kiita.

Selle järele oleksid klubi väljasõidud kindlaks määratud järgmiste päevade peale:

1) Pühapäeval 26. mail väljasõit *Paldiski* ja ümbruskonda 49 + 49 = 98 km. Kogunemine kell 10 hom. Tallinnas *Vabaduseplatsil*. Väljasõit täpselt kell ½11 hom. järgmise marshruuti järele:

Keila 26 km kell ½12 päeval; peatus 15 min.

Baltiski 23 km kell ¼1 päeval.

Tagasisõit kell 5 p. l.

2) Pühapäeval 9. juunil väljasõit *Keila-Joale* 32 + 32 = 64 km. Kogunemine *Vabaduseplatsil* kell 10 hom. Ärasõit täpselt kell ½11 hom. Kohal umbes kell 12 päeval. Tagasisõit kell 6 õhtul.

3) Laupäeval ja pühapäeval 6.—7. juulini väljasõit *Pärnu*, 149 + 149 = 290 km. Kogunemine 6. juulil kell 4 päeval *Vabaduseplatsil*. Ärasõit täpselt kell ½5 õhtul. Peatus *Märjamaal* (72 km) 10 min. Pärnus umbes kell ½10 õhtul.

Tagasisõit 7. juulil kell 6 õhtul.

Peatus *Märjamaal* umbes 10 min.

4) Pühapäeval 21. juulil väljasõit *Võsule* 110 + 110 = 220 km. Kogunemine *Vabaduseplatsil* kell ½8 hom. Ärasõit täpselt kell 8 hom. Tagasisõit õhtul kell 6.

Klubi liikmetele erikutseid ei saadeta, vaid palutakse

seda üleskutset teatavaks võtta ja klubi sekretärile teatada osavõtust 24 tundi enne väljasõitu. See teatamine on tarvilik eriti *Pärnu* sõidul, et öökorterite eest võimalik oleks hoolitseda, sest *Pärnus* suvisel hooajal on ruumide puudus tuntav.

Klubi juhatus juhib liikmete tähelepanu „*Ida-sõidule*“, missuguse sõidu määrustiku liikmed leiavad tänases „*Autos*“. Kes soovib sellest sõidust osa võtta, palutakse ennast registreerida spordikomisjoni esimehe *hra J. Johanson*i juures, *Narva mn. nr. 12.*, tel. 12-98 ja 23-49 ehk klubi sekretäri juures *Rataskaevu tän. 22—3*, tel. 9-24. Üles anda tuleb kuni 1. juunini s. a. ühes osavõtumaksu tasumisega nagu see on ette nähtud määrustiku §§ 19—20. Ka võib veel üles anda kuni 10. juunini s. a., kuid siis tuleb osavõtumaks kahekordselt maksta.

Klubi juhatus juhib ka liikmete tähelepanu *Saksa-maa* autoklubi poolt 14. juulil s. a. korraldatava „*Nürburg-Ring*“ võidusõidule. I auhind 30.000 Rmk. ja kuld karikas; II auhind 20.000 Rmk. ja III auhind 10.000 Rmk. Ligemaid teateid ja ülesandmisi võtab vastu Eesti Autoklubi sekretär. Üles anda tuleb kuni 20. maini s. a. ja viimane ülesandmise tähtaeg on 26. juunini kahekordse osavõtumaksuga. Osavõtetmaks 300 Rmk. 20. maiks s. a. on ülesandnud Eesti autosportlane *E. Klimberg* kes „*Renault*“ spordiautol sõidust osa võtab.

Kaks kiiruse hindajat.



Teie oma käruloguga ja lubamatu kiirusega sõidate minu eest mööda...



Teie võimeid peab vääritliselt hindama. Olete oma kiirusega au teinud meie auto-sportile!

„*AUTO*“ TOIMETUS teatab tellijaile, et nr. 4 ja käesoleva „*Auto*“ numbriga ei ole kaasas lisa *E. Römmeri* „*Autoõpetus*“. Käesoleva numbriga on kaasas 1929. a. tellijatele kaasaanne *AUTOASJANDUSE KÄSIRAAMAT*.