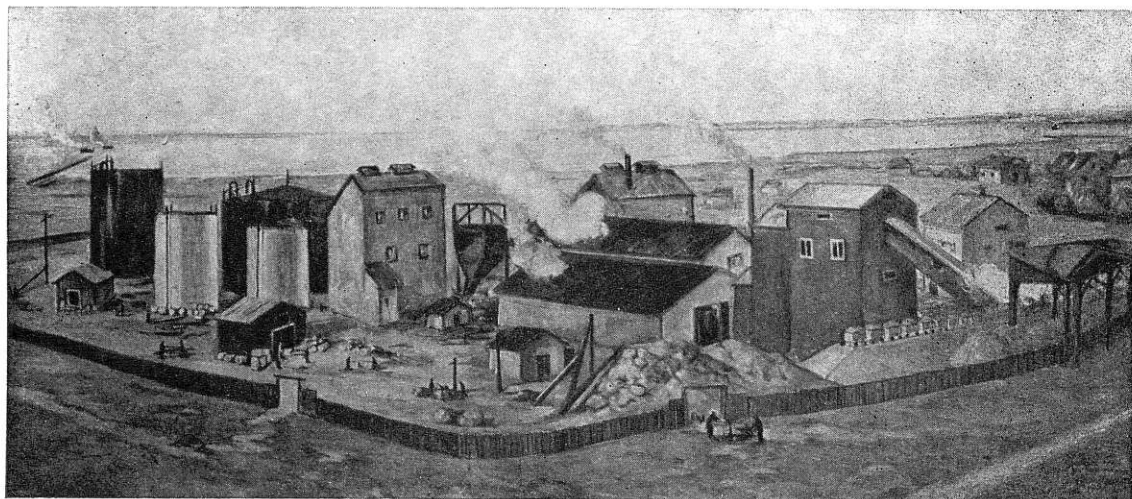




MOOTORSPORDI AJAKIRI



ESIMENE BENSIINITEHAS EESTIS



BALTO LIN

SILLAMÄE TEHASE TOODANG – ON JÕULISEM JA ÕKONOOMSEIM KÜTTEAINET
KÕIGILE MOOTORÕIDUKEILE

OMA BENSIINIAUTOMAADID:

VENE TURUL JA BALTI JAAMA VASTAS

6

1937

PIKIM ELUIGA
SUURIM VASTUPIDAVUS
SOODSAIM HIND

OMA ISIKLIKU JULGEOLEKU
KINDLUSTUSEKS JA KULUDE
KOKKUHOIUKS VARUSTAGE
OMA SÕIDUKID AEGSASTI
DUNLOP KUMMIDEGA



DUNLOP
AUTOKUMMID

AINUESINDAJA

J. PUHK & POJAD

TALLINNAS, PÕHJA PUIESTEE 21. TELEFON 426-40
TARTUS, PÄRNUS, NARVAS, VILJANDIS, VALGAS, PETSERIS,
RAKVERES, PAIDES, VÕHMAS, ABJAS, PÕLTSAMAAL

MILLEKS

CHAMPION

SÜÜTEKÜÜNAL

SELLEKS

- ET SÜÜDE TÖÖTAKS LAITMATULT
-
- ET OLLA KINDLUSTATUD MOOTORI SÜÜTEPUUDUSTE VASTU
-
- ET MOOTORIS OLEKS ALATI TUGEV ELUJÕULINE SÄDE
-
- ET OLEKS KINDLUSTATUD ÖKONOOMNE SÕIT



JUBA 13 AASTAT ON
VÕIDUSÕITJAD
ÕHUS-
VEES-
MAAL
LOONUD UUSI
MAAILMAREKORDE

CHAMPION

SÜÜTEKÜÜNALDEGA

ESINDAJA
EESTIS:

A. ROSENVALD & Ko

TARTU, SUURTURG 8



EESTI KIVIÕLI A.-Ü.

MÜÜGIBÜROO: TALLINN,
PÄRNUMNT. 10 TEL. 478-66

Ilmusid müügile

FISK

mootori süüteküünlad
vilgukivi isolatsiooniga.

Seal, kus nõutakse, et mootor absoluutselt hästi töötaks
(aeroplaanid, võidusõidu masinad jne.), tarvitatakse vilgukivi
(Glimmer, Mica) isolatsiooniga süüteküünlaid.

Seal juures F I S K süüteküünalde hind ei ole kõrgem
müügil olevatest headest portselan-süüteküünaldest.

Saada autotarvete äridest.

O/Ü. H. LAGUS & Ko.

Tallinn, Vene 13, tel. 437-18



Time To Change
GET A FISK!

Sisu

VEO AUTOD

O/Y SUOMEN AUTOTEOLLISUUS A/B
AINUESINDUS:

TALLINNA

MANIFAKTUUR- JA KAUBANDUSE A.-S.
KINGA TÄN. 6/8 TELEF. 426-56



MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

N-o 6

(14)

1 9 3 7

X AASTAKÄIK

TOIMETUS:

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

TEGEV JA VASTU-
TAV TOIMETAJA:
TEOD. POHLAK

VÄLJAANDJA:

EESTI AUTOKLUBI

TELLIMISHIND:

AASTAS KR. 5.
1/2 AASTAS 2.50
ÜKSIKNUMB. 50 S.

S I S U:

PALJU KISA, AGA VÄHE VILLA — T. P.

TALLINNAST PÕHJA-JÄÄMERE KALDALE — J. Zimmermanni reisi-
märkmeid

AVUSE-SÕIT — „HIIGLASTE VÕISTLUS“

KÜLALISLAKKES KOHTLA-JÄRVE PÕLEVKIVITÖÖSTUSES
AUTOJUHD NÕUAVAD PAREMAT LIHKLEMISMÄÄRUST
7. TEEDEPÄEV TALLINNAS JA HAAPSALUS

UUSI MUDELEID: Fiat „508c“

VANA JÕUVANKRI LOGISEMISE PÕHJUSI — J. T.

WEMA-SUMMUTAJA MOOTORRATASTELE
KLAPPIDEST JA NENDE ÕIGEST SEISUKORRAST
NÕUANDEID AUTOJUHTIDELE

NÕUANDEID MOOTORRATUREILE

LÜHITEATEID KOGU MAAILMAST

SPORDI jne. TEATEID

Ed. Roomere: AUTO-ELEKTROTEHNIKA KURSUS

Palju kisa, aga vähe villa

Liiklemiskontrollist, mida teostatakse valet küljest

VIIMASTE aastate jooksul on loodud meil selline olukord, et iga saabuva suve algul, s.t. siis kui liiklemine mootorsõidukeil on jõudmas oma tavalisse haripunkti, pannakse üle öö kehtima mitmesuguseid erimääruisi mootorsõidukite juhtide ja omanikkude karistamiseks. Juba varakevadel, kui mootorliiklemine on enam maad võtmas ja kui on juhtunud esimene hooaja liiklemisõnnetus, küsimatult, kelle süü läbi, kubisevad ka ajalehtede veerud kodanikke häirivaist kirjutust, osutades pea alati süüdmõistvalt jõuvankrite juhtidele.

Ei tea, kas tänu neile häirivatele sõnumitele või muul kaalutlustel (liiklemisõnnetuste statistika kõneleb liiklemisõnnetuste vähenemise kasuks!) hakkas hiljuti veel kehtima sisekaitseülema otsus, mis näeb ette jõuvankrite juhtide õige valjut karistamist administratiivkorras. Sellest sisekaitseülema otsusest lähtudes ongi nüüd viimasel ajal leidnud aset üleriigiline liiklemiskontroll, kõik n.ö. liiklemisõnnetuste vältimiseks. Nii võib Tallinnas ja ka teistes linnades ja maakondades tähele panna, kuidas siin-seal kontrolliteostavad politseivõimud peatavad sõidukeid, uurivad sõidulubasid, porilaudu, „katsetavad“ pidureid ja määritlevad kontrollitavate sõidukite seisukorda, mille tulemusena siis võime lugeda ajalehtedes jällegi veergude viisi, et nii ja nii mitukümmend jõuvankrijuhti on saanud karistada.

Reisides välismaal, kas või isegi meie lähimates naaberriikides, ei ole aga kusaqil seni ette tulnud säärast massilist jõuvankrite juhte ja omanikke ülearu häirivaid liiklemiskontrolle, sõitjate trahvimist ja seega ka tahet säärase liiklemise korraldusviisi abil ajakohastada mootorliiklemist.

Meie riiklik liiklemisõnnetuste statistika näitab õige tunduvalt õnnetuste arvu vähenemist viimaseil aastail, eriti läinud aastal. Sama statistika selgitab ka, et näiteks möödunud aastal ligemalt 30% liiklemisõnnetustest langeb mitte mootorsõiduki juhi süüle ega sõiduki korrashoiu puudustele, vaid hoopis teistele asjaoludele, nagu jalakäija hooletusele, halvale teele jne. Täheleb, ka statistika kinnitab ja selgitab, et hoolimata meil liiklevate jõuvankrite üha suurenevast arvust liiklemisõnnetuste osa jõuvankri juhi või omaniku süü läbi osutab märgatavalt langust. Kui nüüd uskuda seda statistikat, s.t. kui üldse uskuda midagi, siis jääb küll täiesti äraseletamatuks praegune vastavate asutuste suur mure ja närviline olek kehtivate liiklemismääruste elluviimise suhtes.

Selle ajakirja veergudel on selgitatud korduvalt, et mitte mingisugune ülepeakaela teostatav liiklemiskontroll, pool asjatundmatu jõuvankri korrashoiupuuduste või korrapärasuse kontrolljärelevaatus ja massiline jõuvankrite omanikkude

või juhtide karistamine iga tühipalja puuduse pärast ei vii kaugeltki normaalsele alusele meie mootorliiklemist ja liiklemismääruste elluviimist. Väga ekslik on ka arvamus, et kõik need politseiametnikud ja teised vastavad isikud, kes viimaste nädalate jooksul üle riigi on teostanud ja teostamas jõuvankrite kontrolli, on küllalt niivõrd kompetentsed, asjatundlikud jõuvankri tehnilise külje tundmise alal, et nad võivad ütelda oma otsustava sõna jõuvankri korrashoiu kohta. Enamus neist on arusaadavalt suutelised vaid kindlaks määrama liiklemismääruste mittetäitmist ja vastavate dokumentide puudulikkust, kuid mitte jõuvankri seisukorda, kas on see ka küllalt kõlblik korralikuks sõiduks. Kui nüüd aga on tahetud suurel määral rajada kogu korrapärasest liiklemist vastavate dokumentide puudulikkusele või lihtsalt isikule, kes istub rooli taga, siis tekib sellest ainult palju tüli, mis ei vii sihile.

Kui meil ometi juhtub iga aasta teatav arv liiklemisõnnetusi, mis ei ole nii eriti suur võrreldes teiste maadega, siis selle põhjuseks ei ole kaugeltki need asjaolud, millega näivad arvestavat vastavad kontrollasutused.

On täiesti õige, et mootorliikluse alal juhtunud õnnetustes langeb osa süüd juhi lohakusele, ettevaatamatusele, vastutustundetuusele, sõiduki puudustele jne., kuid küsime, kui palju on siis vastavad asutused astunud samme ka selleks, et meil oleks näiteks käsutada hästi ettevalmistatud elukutseliste autojuhtide kaader. Meie teada riigi keskvõim on kogu iseseisvuse aastate jooksul püüdnud võimalikult hoiduda kulutamast sentigi selleks, et hea tahetega tegutsevad autokoolid võiksid ajanõuete kohasemalt ellu saata kutselisi autojuhte.

Tallinnas on näiteks teada, et Riigi Tööstuskool plaanitseb juba mõnda aastat asutada eriklassi automehaanikute koolitamiseks, isegi teatav sisseseade on selleks olemas, kuid seda kõige lihtsamat — väikest vastavat ruumikest — ei saada ega saada, selleks puuduvad krediidid. Ka ei ole kunagi olnud kuulda, et vastavalt poolt oleks astunud tervendavaid samme eksisteerivate erautokoolide järelevalveks, autokoolides käsitletavate õppeviiside ajakohastamiseks ja ilmnevate puuduste kõrvaldamiseks. Pole ka teada, et riigi keskvõim oleks seadusandlikul teel pakunud abistavat kätt neile tuhandele kodanikele, kes kutseliste autojuhtidena, raske ja kurnava elukute juures, valitsevad sadade tuhandete inimelude üle. Kui kõigele sellele oleks aga möödunud aastate jooksul juhitud vähegi tähelepanu, siis poleks meil käesoleval silmapilgul tulnud ka leppida tõsiasjaga, et leidub veel puudulikult ettevalmistatud ja vastutusrikkale jõuvankrijuhtkusele vähe kohaseid inimesi, mille arvele tuleb panna ka suur osa juhi süü läbi tekkinud liiklemisõnnetustest.

Ei saa jätta ka märkimata, et kui viimasel ajal

on hakatud pidama õige valjut nn. liiklemiskontrolli ja vastavalt sellele massiliselt trahvima jõuvankrite omanikke ja juhte iga tühja-tähja pärast, et siis on kuni viimase ajani üle maa jäetud täiesti karistamata mitmed teised liiklejad, eriti jalakäijad. Et seda tuleks aga teostada, seda näeme, kui põhjalikult analüüsida meil ettetulnud liiklemisõnnetusi, kus leiame, et õnnetuste põhjused peituvad suures enamuses just väljaspool jõuvankri juhti. Selleks on väga õpetlik soovitada ka liiklemiskontrollijail teha väike ringsõit mootorsõidukil meie linnatänavail või maanteedel, et siis ise kinnitada: meil on vähe neid kodanikke, kes on teadlikud liiklemismäärustes või kes on püüdnud kinni pidama neist määrustest. Ei ole sugugi liialdus, kui mõnelt poolt väidetakse, et ligemale 90% jalakäijatest linnades liigub vale kätt, ei osuta hoolt ega ettevaatlikust liiklemisel ja on seega õige sageli valmis põhjustama liiklemisõnnetust.

Meenub ühe automehe ütlus, et „inimesel peavad olema tõesti närvid, juhtides jõuvankrit meie linnatänavail, kus peaaegu iga jalakäija on valmis astuma sõiduki ette.“ Selleks peavad olema tõesti närvid, kuid kelle süüks tuleks siis panna ka meie kodanikkude liiga teravalt ilmnevat hoolimatust liiklemismääruste ja korralduste täitmise suhtes. Kui peaaegu kõigis kultuurriikides, kus vähegi arenenud mootorliiklemine, on vastavalt poolt jagatud õpetust laiematele hulkadele liiklemismääruste ja korralduste tähtsusest, lubatud ja lubamata liiklemisviisidest, siis meil seevastu koogu see juhis on seni surutud paari „Riigi Teataja“ numbri veergudele, ja sinnagi puudulikult.

Nagu kõigest ülaltoodust leiame, vajab meie liiklemiskorraldus tõesti tervendamist. Järelevalvet ja kindlat korda vajab ka meie mootorliiklus. Peame jõudma ka selleni, et iga mootorsportlane, autoomanik või autojuht oleks küllalt vastutustundlik ja kohusetruu oma ülesannetes, kuid kõhklevalt seisame küsimuse ees: kas kõik see on teostatav ja kättesaadav vaid mootorliiklejate karistamisega ning selle järelevalve ja korralduseviisiga, nagu on see leidnud aset seni ja einäilõppevat ka lähemas tulevikus. Kase ei ole selle tulemuseks ainult palju kisa, aga vähe villa.

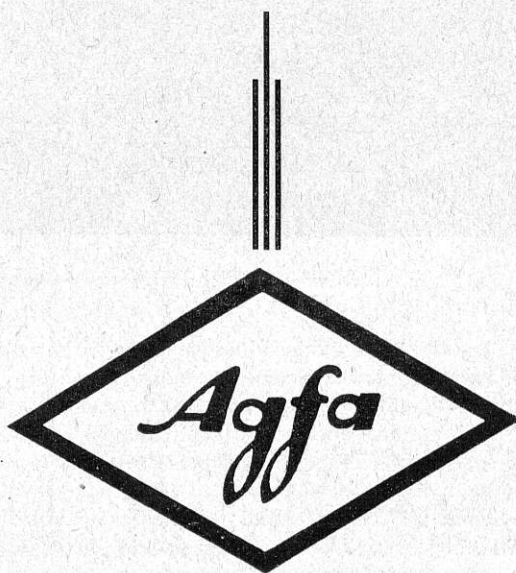
T. P.

O. Veldeman võistleb Rootsis

O. Veldeman, kes läinud aastal Rootsis, Saxtorpis peetavil grand-prix võistlustel tuli 8. kohale, võistleb ka tänava Saxtorpi grand-prix võistlustel. O. Veldeman sõidab oma uuel Rudge-masinal. Kui ei tule mingeid takistusi, siis võtab sellest võistlusest veel osa V. Hennok, kellele jõudis hiljuti kohale ETK poolt Inglismaalt tellitud uus *Exelsior*-võidusõidumasin.

Ühenduses 15. augustil Rootsis peetavate grand-prix võistlustega kavatseb EMSK korraldada ekskursiooni Rootsi. Ekskursioon teostuks laeval Kopenhageni kaudu Malmösse ja sealt Saxtorpi.

IGA ASJATUNDJA
AMATÖÖR TARVITAB



FOTOTARBEID

SAADAVAL IGAS
PARIMAS FOTOÄRIS



Petsamo kaunis maastik

Tallinnast

Põhja- Jäämere kaldale

EAK presidendi
J. Zimmermanni
reisimärkmeid

ESTI Autoklubi kavatses käesoleval suvel korraldada pikema automatka Soome. Esialgse kava järgi pidi see matk toimuma Leningradi kaudu, kuid N. Vene võimud ei annud selleks luba, põhjendades sellega, et nende maanteed, eriti Leningradist kuni Soome piirini, olevat väga halvas seisukorras. Leningradi kaudu sõiduks Soome oli registreeritud EAK liikmete autosid 22 üle 70 sõitjaga. Laeval Soome sõidu suvatses aga kaasa teha vaid 3 autot 12 sõitjaga, nii et automatk Soome kujunes sedapuhku enam era- kui klubisõiduks.

Huviküllase automatka teostasid autosportlane K. Siitan *Nash*-autol, A. Kott samuti *Nash*'il ja J. Urla *Buick*-autol. Kaasasõitjateks osutusid prof. E. Saareste Tartust, pr. Kott, pr. Urla, pr. Siitan, dr. J. Keerig, R. Urla, A. Brandmann, H. Kiiwer ja EAK president J. Zimmermann, kes alltoodud reisimärkmetes avaldab meile kõigest kuuldust-nähtust sel huvitaval automatkal.

Merd kaudu matkale...

18. juunil kell 4 pärast lõunat asusime Tallinna sadamas „Aegnale“ ja tunni aja pärast läks sõit lahti Helsingi poole, et sealt juba autodel jätkata reisi kaugele Põhja-Jäämere kaldale. Ilm oli meresõiduks haruldaselt ilus ja ei osanud õieti märgatagi, kui olime juba saabunud Helsingi. Kogu reisiseltskond asus Kaisaniemi hotellis ja järgneval varahommikul algas automatk Viiburi poole, läbistades teel Porvoo, Loviisa ja Hamina linnakesi.

Helsingist Viiburi on 289 km head teed. Porvoo linnake oma ligi 8000 elanikuga asub samanimelise jõe kaldal. Linna asutamine küünib kaugele minevikku, 12. sajandi lõpujärku. Ta on olnud kunstnikude ja luuletajate asupaigaks. Loviisa seevastu on uusim linn, mis asutatud 17. sajandil. Praegu on selles linnas umbes 5,5 tuhat elanikku, kusjuures ta

kuulub Soome keskpäraste supellinnade hulka. Väiksem nimetatud linnadest on Hamina oma 4,5 tuhande elanikuga. Viiburi aga oma ligi 90 000 elanikuga on vanimaid linnu Soomes ja asub samanimelise lahe kaldal, mis ühineb Saima kanaliga. Viiburi asutamine kuuluvat 1290. a., kusjuures ta varsti tõusis Soome-Karjala pealinnaks. Rootsi ajal muudeti Viiburi kindluseks. Läks Vene võimu alla 1721. a. ja alles 1811. a. ühendati Suur-Soomega. Siin on kuulus Monrepos puistik-park saarel, mida soomlased nimetavad „Vanha Viipuri“, kus rahvajutu järele olevat linn oma alguse saanud. Park asutati 18. sajandil kuberner Stupiškini poolt ja selle kaunistamise eest kandis suurt hoolt Vene keisrinna Maria Feodorovna. Hiljem park kingiti vabahärra Nikolayle. Pargis asetseb vaatamisväärtne mälestussammas „Väinämöinen“.

Olles lõunastanud Kulta-Karhu restoranis, läks sõit edasi Imatralle, kus õõbiti ja vaadati Imatra kose suletud sängi. Kadunud on endise suurepärase kose jõud ja ilu, kuna 1921.—1929. a. ehitati siia 170 000 = HJ elektrijaam, mis varustab Lõuna-Soomet elektrienergiaga.

Soome kaunimates kohtades

20. juuni hommikul kell 6 läks sõit edasi läbi Soome kaunimate kohtade, nagu Punkaharju, Savonlinna, Joensuu. Alates Imatrast kuni Joensuuni leidub ilusamaid kohti Soomes. Punkaharjule pääseb parve kaudu, kuhu mahub 2—3 autot. Parv liigub mootorijõul. Siin sõites võib ilus metsatee, mis viib kitsast maariba mööda kõrgele Punkaharjule, mille pikkus 7 km. Siin on terve rida ilusaid suvilaid ja hotelle, kus huvireisijad võivad puhata ja nautida looduse ilu. Ka raudtee läheb siit läbi. Punkaharjust umbes 28 km edasi asetseb ilus suvituslinn Savonlinna oma ligi 8000 elanikuga. Linn on asutatud 1639. a. Sealsamas

Kyrönsalmi saarekesel asetseb vana kuulus Olavinlinna lossikants, pärit 15. sajandist. Teed siia on päris head, kuid juba edasi matkates Joensuu poole kaob kohati maantee ja algab tüütav mägiline ja kurvirikas tee, mis raskendab tublisti autosõitu. Joensuu on uusim linnake, asutatud 1848. a. (ligi 6000 elanikku). Ta asetseb Pielisjõe suudmel ja on väga hea palgi-parvetamiseks. Siin peatusime võõrastemajas „Hotelli-Turist“, kus hea teenimine ja korralik tootlustamine. Naisteenijad selles hotellis on enamuses ülikooliharidusega neiud — kõik väga võõrastelahked ja kärmed, mida teekonnal Soomes harva leidsime. Isegi näit. Imatra kuulsas „Turistide hotellis“ tuli oodata pudeli sidrunisooda järgi tund aega, enne kui selle kätte said, kuigi võõraid-turiste ei olnud kuigi palju!

Lõunastanud ja puhunud vähe Joensuus, asusime matkale Koli, Nurmes'i Kajaani, Mustola ja Sotkamo poole. Siit algas meile kõige väsitavam teosa. Kohati tuli sõita nagu karjatänavat mööda, vinka-vänka lookleval „maanteel“, kus tihti kiirust kuni 30—40 km tunnis. 21. juuni hommikuks jõudsim Sotkamoni melisse alevikku, mis on Soome talikuurordiks. Siia jäime vähe puhkama, kuna 18-tunnine autosõit oli juhtidele raskeim katse kogu sellel matkal. Siit peale hakkasime tundma hirrsat Põhja-Soome „sääskede nuhtlust“. Sääski leidis edaspidisel teekonnal kõikjal nii palju, et kariloomade „tarhas“ olid risuhunnikud põlema pandud, kusjuures loomad selle suitsu ümber pikutasid, tundes pääsu sääskede piinamisest. Vasikadki olid sirutanud oma kaelad üle suitsuhunniku ja hoidsid suitsule ligemale. Nägime ka olukordi, kus naine lüpsis lehma ja sealjuures seisis mees, kes suitsupanni või kaseokstega peletas loomalt ja lüpsjalt parme ja sääski. Mida rohkem põhja poole jõudsim, seda suurem sääskede ja parmude pilv meid seiras ja piiras, nii et autost ei saanud välja minna muidu kui võta kase või mõni muu oks ja vehi eemale need kiusajad putukad. Paberossi- ja sigaretisuitsust hoolisid nad vähe.

Edasi läks meie sõit Muhos'e ja Oulu poole. Tee Oulu lähedal muutus juba päris heaks, ja tuju tõusis, kui Oulus võisime keha kinnitada. Oulu linn umbes 30 000 elanikuga asub Oulu jõe kaldal, Põhjalahe ääres. Siin on ka lõpp Soome kiireltvoolavatele jõgedele. Oulu (end. Uleaborg) on tähtis kaubanduse ja tööstuse linn. Ta on ehitatud 1605. a. Seda linna ümbritsevad ilusad Hupisaarte grupid kaunite parkidega. Tänavad on sirged ja hästi sillutatud. Paremini kui kusagil mujal, mis meie teel silma puutus, oli Shell-bensiinijaam ennast siin hästi korraldanud: teenimine imekiire ja asjatundlik. Ei olnud minutitki aega, kus autosid ei sõitnud ette kas tankima või pesema, ja see läks kõik väga kiiresti. Ka poisid olid väga puhta ja kena väljanägemisega ja said meie daamide kiituse osaliseks.

61 päeva päikest. „Napapiiri“

Edasi läks sõit samal päeval Kemi ja Tornio kaudu kuulsale Aavasaksamäele (232 m), kus alates 22. maist kuni 22. juulini, s. o. 61 päeva päike ei loojene. Ka meie reisiseltskond ei tahtnud seda juhust kasutamata jätta ja võttis sihi Aavasaksa poole, kuigi hiljem tundsim pisut pettumust. Mitte ainult Aavasaksamäelt ei nähta päikese mitteloojaminekut, vaid kogu tee Rovaneemist kuni Petsamoni võite seda näha, ilma et teha keerdkäike Aavasaksale, kus peale suurte

S
U
I
T
S
E
T
A
G
E

UUDISPABEROSSE

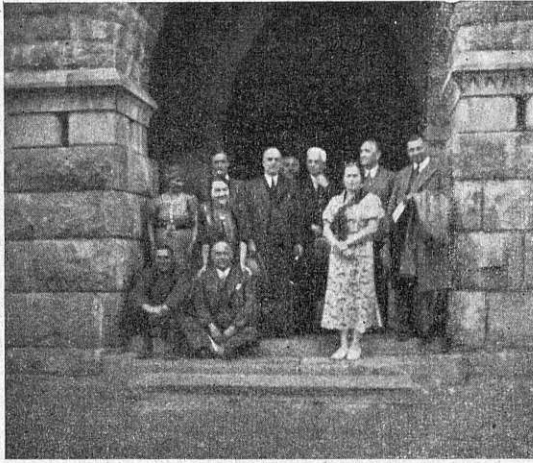
T
A
N
G
O

10 TK. — 20 SENTI

E
L
I
T
-
E
R
I
S
O
R
T

TUBAKAVABRIK

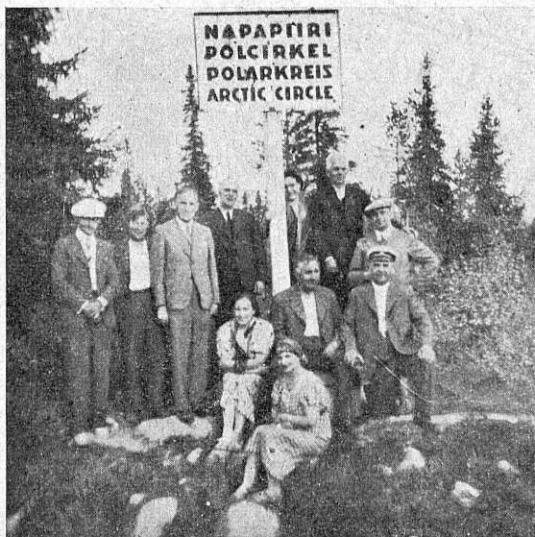
H.
A
N
T
O
N
&
K
o



Eesti autotatka-seltskond väljumas Imatra turistide hotelli hoonest

kivilahmakate ja mõne kidura puu mitte midagi erilist näha pole. Aavasaksale jõudsime 21. juunil kell 11 öösi, õieti küll ööd ei olnudki, vaid lõpmata päev.

Meeleldi oleksime jäänud Aavasaksale puhkama, kuid need hullud tüütavad parrumud ja sääsed on su saatjad, et vehi käed otse valusaks neid putukaid kasevihaga eemale peletades. Autoga võib sõita poole märke, kuna sinna on tehtud tee, kuid poolest mäest edasi tuleb juba kivide vahel rönida, kuni jõuad mäeharjale, kus asub väike turistide kodu nagu pääsupesa kivikaljul. Tegime ülesvõtteid, ja et juba 22. juuni käes oli, siis lahkusime sellelt kuulsalt mäelt päikese „tõusul“ kell 1, võttes kursi Rovaneemi poole. Ka siin olid teed kohati viletsad, ja mis veel hullem, teedel puudusid teenäitajad. Kuigi kohati leidis näitajaid tulpe, siis tuli ette, et teekaardil ei olnud säärast nimetust üldse, mis ilutses teenäitajal ja nii juhtus, et sõitsime eksiteid, millega kaotasime tublisti aega, kuni alles 22. juuni hommiku kella 7. jõudsime Rovaneemi. Rovaneemi (Rovaniemi), umbes 7 000 elanikuga, on viimne suurem punkt kultuursest Soomest. Ta on Lapimaal pealinn. Siin lõpeb ka raudtee, ja 8 km. Rovaneemist edasi Petsamo poole asub polaar-vöö, mis on märgitud tulbaga, millel seisab „N a p a p i i r i“.



Nabapiiril

Lapimaal

22. juunil kell 3 p. l. algasime edasisõitu Petsamo poole, kuhu viib üksainus maantee 531 km pikkuselt ja mis kohati nõorsirgelt läbib põhjamaa tundraid, kus elavad vaid laplased. Tee ääres on viimasel ajal siiski tekkinud ka soomlaste ja vene pagulaste hurtsikuid ja majakesi. Millest või kuidas nad siin kõik endid elatavad, on tume küsimus. Igal pool näeb silm ainult viletsaid majakesi ja onne, mõnel katused sisse vajunud. Katuseks on sageli pajukoored, millele latid peale pandud, et tuul neid ära ei viiks. Majadel puudub enamuses alusmüür, nurkade alla on pandud kivid risti-rästi. Majade kaunistamisest kui sarnasest ei ole siin juttugi, kuigi seespoolt majad ja hütid on imepuhtad. Et silm kusagil näeks mõnda iluaiakest või isegi lillepesakest, seda ei ole. Ümber onnide lebab puunottide risu ja muud viletsat tühja-tähja hunnikuis. Kaevud on pealt kaetud, ja kui vett august tõmmatakse, siis ronitakse kaevukattele.

Suvel on laplaste onnid maha jäetud, kuna elanikud oma põtradega on rännanud kaugemale põhja poole. Talveks tullakse jälle tagasi. Keset onni on tulease, kusjuures suits laeaugust või aknast välja läheb. Onnis on mõnel pool ümberringi seinte ääres kõrgemad kohad (umbes 12—15"), kus siis inimesed siruli üksteise ligi magavad, et sooja saada. Teeäärne mets on täis mur-



Aavasaksa mäel. Pildistatud kell 12 öösel

dunud puid ja risu ja on näha, et nad sinna mädanevad, sest keegi neid ei korista. Petsamo tee ääres on leida ainult harva mõnd elamut, mis võiks kanda ka talu nime. Kariloomadeks on mõni lehmapõngerjas, suuremalt jaolt sarvedeta, aga suurte kõrvadega. Karvalt on nad vöödilised (küüdid) ja pruuniks pleekinud. Ka peetakse põhjapõtru, kuid viimasel ajal olevat nende arv hakanud vähenema, sest põtrad kipuvad Vene piirile, kust tahavad üle minna, lootes seal arvavasti leida paremaid söödamaid. Lapitaludes või -asulates olevat praegusel ajal mõnel rikkamal kuni 1500 põtra. Külma olevat talvel Lapimaal 30—40° ja isegi kuni 48°. 22. novembrist kuni 22. jaanuarini valitseb pimedus, nii et kell 12 päeval umbes 2—3 tundi on valgust, et vaevalt näeb akna juures lehte lugeda.

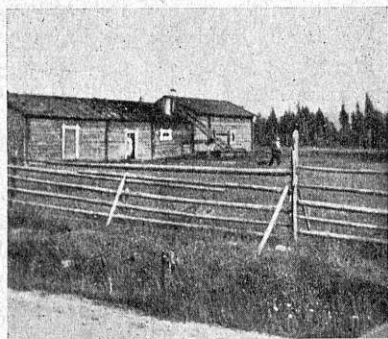
Rovaneemist Petsamo poole 65 km on Pajukangasnimeline taluke, kus peatusime ja pisut peremehega jutlesime. Ta olevat 23 aasta eest siia elama asunud, metsa maha võtnud ja põlluks teinud, et kuidagi elama pääseda, ja nüüd on tal juba mitu head vakamaad põldu. Rukis ja nisu olid tänavu väga head, samuti kartul, kuid saaki siiski vähe.

Edasi kuni Ivalo külani oli näha veel paar üksikut asulat, ja see oli ka kõik. Ühte, mis siin meil ehk õppida oleks, on a u s u s. Vargaid siin ei ole, üksi

ei lukustata, kõik on vabas õhus, mida meil kohe sisse vehitaks, kui aga juure pääsetaks. Teedel on kraavi-äärtel laudkastikesed, mis meenutavad meie kirjakaste. Neis kastikestes võite leida isegi raha, mis on pandud veoauto jaoks. Viimane, sõites mööda, korjab kokku kõik tee ääre linnaviimiseks pandud piimanõud ja muu kraami ja veab siis linna. Automees täidab ka kirjakastist leiduva kirja järele saatja soove, ostab talle juurepandud raha eest mis vaja ja toob jälle asjad ja raha samale kohale, arvates maha veokulud. Jumalik elu ja olukord, aga katsutagu meil seda teha?

Ka kaugel põhjas peab olema tollipunkt

220 KM Petsamo poole asetseb Vuotso tollipunkt. Imelik küll — keset Lapimaad on säärane asutus, aga see on vajalik, et mitte tagamaalt ei veetaks sisse tubakat, suhkrut ja soola (peaasjalikult), üldse aineid, mida laplane veab omale tollita Norrast. Soome valitsus kavatses küll lähemal ajal sisseveotolli maksta panna, aga kuni see ei sünni, tuleb igal Vuotso tollipunkti läbistajal oma pagas läbi vaadata lasta, muidu ei pääse edasi. Selleks on oma ametnik, kes vormimütsis ajab asju nagu tollipunktis kunagi ja kui on läbi vaadatud, siis tõstab lasipuud eest ja sa võid sõita.



Tüüpilisi taluhooned Lapimaal. Pildil Pajukangase talu

Edasi jõuame Lapimaa lausiktundra seljandikule. Suurelt teelt kõrvale, umbes 1 km paremale, on kõrge K a u n i s p ä m ä g i, millel väike vahionnike, ka puhkamiseks vaba, kust avaneb lõpmata kaugel tundra tagalale, ja kui silm seletaks, siis isegi Petsamo kõrgetele mägedele. Sellel mäel on seatud üles pikk puust lipuvarras või post, mis tormisel ja tuisusel ajal eksinutele kaugemale teed näitab. Edasi jõuame madalamale, I v a l o küalani, mis asetseb Ivalo jõe suudmel. Siin leidsime mugavalt sisustatud turistide kodu. Siit 36 km pahemale on jälle ilusal kohal I n a r i järv ja Inari kirik, kuhu laplased mõnel pühapäeval kogunevad oma täies hiilguses, et omi suguselt näha ja mõnd asja korraldada. Sealt edasi tuleb Nautsi küla, mille ligidal läheb end. Vene ja Soome piir, mis aga Tartu rahu- lepingu järgi 1920. a. Soomele jäi. Nüüd edasi tuleb rida kalarikkaid järvi, nagu Pitkäjärvi, Höyhenjärvi jt. Siin on juba rahvast ka tihedamalt. Paatsjõe kaldal asub Virtanimi küla ja ka maakoht muutub siin elavamaks kuni Petsamoni. Petsamo ise seisab koos Kirikukülä ja sadamast, mille vahe on 8—13 km. Kirikukülä asetseb vanast ajast järele jäänud vene kirik eraldi kellatorniga ja sealt eemal vene klooster. On ka olemas misjonärimaja, kus praegu misjonäriks soome kirikuõpetaja hr A u n o, keda ka meie külastasime ja kes meid ülilohkelt vastu võttis tänu hr K i i v e r i tutvusele misjonäriks.



Osa Petsamost. Keskel asetseb maja, kus peatusid eestlased-automatkajad

Petsamos

Petsamosse jõudsimise 23. juunil kell 3 hommikul. Meesmatkajad paigutati ühte majja, kuna daamid asetati kõrgel kivikaljul asetsevasse väikesesse majja, mis kaugelt näis imetillukesena nagu nukumajake. Nii jõudsimise siis jaanipäevaks sellele „töötatud maale“ Põhjamere kaldal, millel isegi teatav sarnasus Nizza või Monte Carlo kivikaljumägedega. Ka siin tõusevad kaljud 300—500 m üle merepinna ja nii kaugemale kui silm ulatub, ei näe muud kui kalju kalju rüppes. Soojus, mida arvatagi ei võinud, tõusis kuni 20 pügalani ja meie higistasime nagu kuumal ajal oma kodu. Meie „kodu“ nimi oli Liinahamari turistide kodu, kus jällegi vaid ülilohkusega kelnerinnad. Kõik autod said siin 100 marga eest mälestusmärgina ovaalse plakati sinise jääkaruga, kuid miski hinna eest ega kavalusega ei saanud märgimüüjat neitsit viia eksiteele, et ta annaks kasvõi suurema hinna eest selle märgi ka neile, kellel autot ei ole kaasas. Märk olevat auto, mitte isiku tarvis. Tule autoga — võta oma märk ja jutul lõpp. Nii elasime seal 2 ööd ja üks päev, kuigi see väljendus õige ei ole, sest ööd seal ei olnudki.

Lapimaa loodus

Heidame veel hetkeks pilgu tagasi ja vaatleme metsa ja taimikasvu sealpool polaarvööd. Niipalju kui seda võis teel sõites näha, on taimikasv võrdlemisi lopsakas. Ka põliseid metsi võis kohati näha. Kogu tee omas pikkuses läheb läbi padrikute, kus valitsevas enamuses lepa- ja kasepuhmi. Umbes 130 km Petsamost ei seleta silm enam kuuski, need on kadunud, vähemalt sõidutee

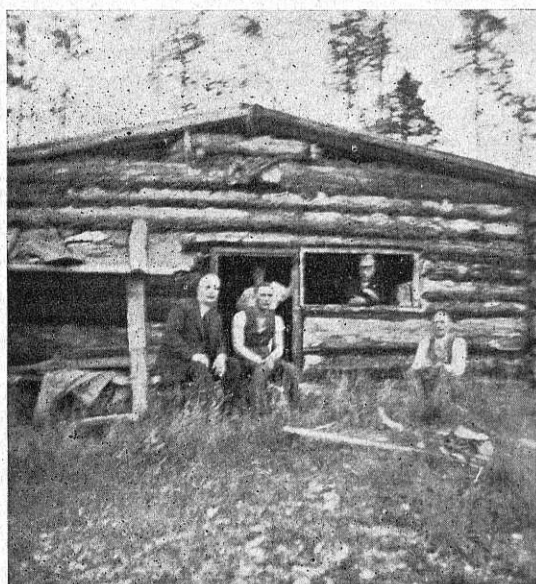


Mõnus suplus Põhja-Jäämeres

ääres. Siis edasi umbes 70 km kaob ka mänd ja nii näeb silm ainult kasepatrikuid ja üksikuid kaski, mis, nagu õunapuud aias, kõverdudes kasvavad, olgugi et need ei ole enam puud, vaid puukesed, 1—3" jämedused ja palju vähemate lehtedega kui on meie kased. Männipuud kasvavad keerus, nagu oleksid nad kõie moodi kokku keerutatud, mis vist tuleb sellest, et põhjatormid ja -tuuled alaliselt neid sunnivad siia-tänna pöörduma. Kõrgel kaljumägedes, kus pole mingit mulda peale tolmust kogunud mullataolise korrakese, leidub samuti kasejäsemeid, mis kivide vahel ja kivisel pinnal end laiali ajavad nagu mingisugune vääntaim. Seda kutsub kohalik elanik umbrohuks ja see muutub inimese vaenlaseks, kuna ta sirutab ennast igale poole laiali. Seda taime ei kasuta keegi. Lehekesed on tal imetillukesed, aga vars on vintske ja sitke. Muu taimestik on harilik, kus vähegi kasvuks maad. Petsamo lahe ääres võib leida mitmeid taimi, ja isegi hiirehernes kasvab lopsakalt lahekaldal, kust neid noppisime. Proua *U r l a*, kelle rinnal ilutses kimp ilusaid mitmevärvilisi lopsakaid hiireherneõisi, sai samas peatuvate inglaste poolt tähelepanuosaliseks. Inglasest proua tegi meiega isegi



Petsamost tagasi. Vasakult paremale: *U r l a* jun., *H. Kiiver*, dr. *J. Keerig*, prof. dr. *E. Saareste*, pr. *U r l a*, pr. *Kott*, *J. U r l a*, pr. *Siitan*, kirjutuse autor *J. Zimmermann* ja *K. Siitan*. Pildil puudub *A. Kott*, kes ongi selle ja teiste piltide „autor“



Puhkus suveks mahajäetud *Lapi* majas

tutvust, pärides, kust meie selliseid ilusaid lilli saime. Sama inglanna sai õnnetut tule surma jaanipäeval aset leidnud tulekahjul. Petsamost 12 km eemal asetseva *Koltakõngäs'e* turistide kodu põlemisel.

Tuleks veel nimetada, et Soome valitsusele läks tee ehitamine *Rovaneemi*st kuni *Petsamoni*, s. o. 531,5 km, maksma 60 miljonit Smk. Nüüd vuravad seal *Petsamo* ja *Rovaneemi* vahel suured ja väikesed luksusaubused, mis veavad rahvast ja kaupu. Ka talvel püütakse tee lumest puhas hoida, niipalju kui see võimalik. Kõrgemaid kaljumägesid on *Petsamo* ligidal: *Pasaritunturi*, 504 m üle merepinna ja *Tšerdekaisi*, 449 m, *Petsamost* ida poole.

Meie reisiseltskond käis ka suplemas *Põhja-Jäämeres*, kus vesi 8—9° soe aga soolane. Supluse ajal päike kõrvetas sõna tõsisel mõttes ja hea oli, kui kusagil varju leidsime. Mõned meist tegid ka matka kaljumägedesse, et vaadata kaugele *Jäämerele*. Kiirem teistest oli proua *Kott*, kes nagu mägihirv sooritas väsimatult edasi-tagasi 15-km matka üle mitmete kuni 400 m kõrgete kaljuahelikkude. *Petsamos* siin-seal

elab praegu 1200 vene emigranti, toites ennast juhuslikest töist ja kalastamisest.

Petsamos peatudes kavatsesime sõita mootorpaadil ka *Heinäsaarile*, nn. *linduderiiki* (*Soome Viltsandi!*), kuid paatidest oli puudus ja sõit jäi tegemata. Nii võtsime jaanipäeva vastu *Petsamos*, kus ka mõned kohalikud elanikud jaaniõhtut pühitsesid pillimänguga, kuid ilma jaanituleta, kuna seal puud on kallid ja lõket teha ei saa.

Tagasi Helsingi

Jaanipäeval kell 6 hommikul algas meie tagasisõit *Petsamost* juba tuntud teed mööda. Tagasisõidul tegime peatuse 234 km *Petsamost* tagasi *Rovaneemi* poole *Ivalo* *Uusimaja* turistide kodu. Siin on ka kõnepunkt, ja selle kodu külaliste raamatut lehitsedes leidsime hulga *Eestist* matkajate nimesid, nagu prl. *Juta Rebane*, *G. Tohver*, *H. Sommer*, *M. Kameneff*, van *Jung*, *Konst. Lepp*, dr. *E. Siegel*, prl. *Astrid Jürgens*, *E. Taul*, *A. ja Tatjana Grünthalid* jt.

Tagasi jõudsime *Rovaneemi* 24. juuni õhtul, kus ka ööbisime. Osa meist leidis alualust *Rovaneemi* uues hotellis, osa ühe lahke majaemanda erakorteris. Ööbimismaks oli 30 Smk., kuna uues hotellis tuli maksta 55—60 Smk. isikult. Muidugi, mis kaunis, see kallis kuid soomlaste auks peab ütleva, et välismaalaste nõõrimist kusagil ei tunta, ja ülespidamine, s. o. söögid ja joogid, ei ole kallid võrreldes meie hindadega. Nii *Helsingis*, *Viiburis*, *Oulus* jne. söökide hinnad kõiku-



Teel *Petsamosse*. Hr. *Kiiver* meelitab leivaga maanteele jooksnud põtra

sid 12—20 marga vahel. Siin saad juba selle eest rootsi lauvalt külmi sööke niipalju kui tahad, siis juure kas suppi, puljongit muna või pirukaga, sooje sööke valiku järgi ja lõpuks magusat või piima.

25. juuni hommikul sibasime tagasi Kemi poole ja Oulust pööras meie tee juba paremale, lahku tulnud teest. Kemi on asutatud 1869. a. ja elanikkude arv praegu seal on 18 000 ümber. Siin on suured saeveskid ja puumaterjalide laduplatsid. Öhtuks jõudsime ilusale Viitasaarile, kus ööbisime. 26. juuni homm. kell 6 algas edasisõit Helsingi suunas Jyväskylä, Jämsä, Padasjoki, Aulanko, Hämeenlinna kaudu Helsingi, kuhu jõudsime 26. juuni öhtuks. Nii olime siis oma automatika lõpul, kus meid jälle „Aegna“ oma rüppe võttis ja tagasi üle lahe Tallinna tõi. Teepikkus Petsamost kuni Helsingini eelpoolnim. teed mööda on 1640 km. Kokku kestis sõit 8 päeva ja läbisõidetud tee pikkus teeb välja ümmarguselt 3750 km. Päevas keskmine läbisõit oli 500 km ja enam, nii kuidas teel olud ja juhtide vastupidavus lubasid.

Eesti sõpru Soomes

Enne ärasõitu Helsingist kohtasime sealseid kodumaalasi hr. V. Lüüdikut oma noore armsa abikaasaga, pr. Schwalbet tema õdede prouade Koskentausi ja Danska'ga ja prl. Treudet, kes moodustavad omavahel ilusa kooskõla. Proua Schwalbe on jäänud nagu ikka suu ja südamega eestlaseks, ja ta suurim südamesoov on oma külalistena näha Helsingis eesti tuttavaid ja sõpru ja ka seda, et Eesti elaks ja kosuks ja rahvaarv tõuseks, mis temale annaks veel mahti näha kodumaad ilusana, õitsevana ja kultuurisena. Eesti Selts Helsingis, mille üheks asutajaks pr. Schwalbe, saab tuleval suvel 25-aastaseks ja pr. Schwalbe kui seltsi ja Eesti koonduse vanaema, loodab, et Eestist paljud ja paljud tuleksid sellele hällipäevale, eriti veel need, kes 1905. a. Soomes paos olid ja kes vajasid proua ja härra Schwalbe hoolitsevat kätt ja abi, põgenedes vene tsaristlike võimude jälitamise eest. Ühte, mida pr. Schwalbe ei taha õigeks kiita, on see, et Eesti valitsus nõuab Soomes elavate väliseestlaste passide eest maksu 238 Smk. aastas, kuna ometi teised, nagu rootslased, maksavad ainult 1 kroon aastas, taanlased 1 Taani kroon aastas ja inglased isegi ainult 100 Smk. 5 a. eest. Nii olevat karta, et soome-eestlased katkestavad ühenduse Eestiga, kuna vaesemal perekonnal ei ole jõudu oma ja perekonnaliikmete eest maksta 238 Smk. iga aasta eesti passi makse. Paljud ootavad seepärast, kuni 5 a. Soomes elatud, et siis astuda Soome kodakondsusse, ja need on siis juba olude tõttu Eestile kadunud hinged.

Mõni sõna kodukaunistamisest ja teoludest

Lõpetades ülaltooduga oma reisimuljeid automaatkalt Soomes, lubatagu mõne reaga veel peatuda nn. kodukaunistamise ja üldse matkal nähtud talundite ilu- ja korrashoiu juures.

Mis puutub kodukaunistamisse, siis läbisõidetud

tee ääres ei paistnud küll midagi säärast silma, et asulate ja majade ümber oleks näha olnud hoolitsevat kätt. Ei ole ühtegi lillepeenrakest ega iluaiakest majakeste ümber, vaid küll kõike muud, nagu haorisu, puunotte, kivihunnikuid jne. Seespool aga valitseb Soomes igas talutares suur puhtus, olgu peremees või perenaine nii vaene kui nad on. Mõnes kohas, kus sees käidi, ilmneb puhtus, olgugi et kohati põrandalauad seidsid irevile ja olid suurte vahedega. Kuid laste puhtus jätab soovida, ka on lapsed harjunud tee ääres möödaminejailt kerjama. Kuulsime küll, et Kesk- ja Lõuna-Soomes neid nähteid pole.

Talumajakesed on enamikus ehitatud ilma alusmüürita, samuti teised hooned. See nähtus on võõrale väga imelik, kuna isegi suurema alusmüüri tegemiseks ei tohiks vaeva olla, sest kivimaterjal on igal mehel kohal, muud kui kaeva ja tõsta kohale. Meil seda ei ole ja meie asunikud ja popside majad ja hooned on palju nägusamad kui Soomes. Kuigi Soomes mõnekümne kilom. tagant nähtub nägusamaid hooneid, siiski juhtub seda vähe. Ka Soome saunad mida nägime tee ääres, olid enamikus kokku varisemas ja kodusenenud.

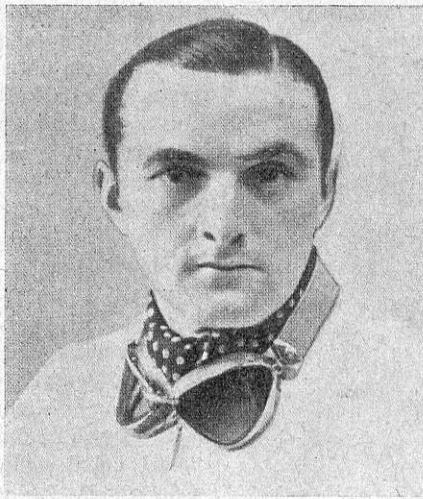
Nüüd veel Soome teed. Ka siin ei saa ülelahe naabreid kiita. Teed on kitsavõitu, profiili ei ole, kraavid täis kasvanud heina ja muu risuga. Tolm igal pool läpastav, nii et autol sõites tuleb hoida 2 km üksteise taga. Peaaegu kõik teed, isegi suurte linnade vahelised teed nagu Helsingi—Viiburi, on täis peenraid ja jupikaupa siledad ja laiemad. Haruteed, mis ühinevad peateedega, on võimatud, näit. kes tahab sõita Valtimo—Sotkamo vahelist teed, või ka enne Jyväskylä 50 km Suolahti—Laukaa või ka Jämsä—Kuhmoinen vahel ligi 50 km pikkusel teel, siis peab neil küll kannatust olema, et seda maad sõita ligikaudu 2 tundi ja siis veel terveks jääda — on päris õnn! Ka Oulust sõites Kemi ja Tornio poole ei ole asi sugugi parem. Alates Haukipudast kuni ligi Kemini läheb tee Põhjalahe äärt mööda. See on metsatee ja kaetud pruuni mullatolmuga, kusjuures ta teeb harukordseid kõverikke, et kohati arvamisel oled, kas mitte tee sind tagasi ei vii Oulu poole. Teenäitajatega on samuti segane asi. On teenäitajaid tulpe, millel ilutsevad kohtade nimed, mida ei ole leida isegi uuematel kaartidel, näit. Aavasaksa—Rovaneemi teel Raanujärvi lähedal, kus teetulbal on nimetusi, aga kaardil ei ole.

Kõike kokku võttes peab mainima, et sõit Soome teostus meil väga ilusate ja soojade ilmadega, kusjuures palju nähtud, palju kuulnud ja ise läbi elatud. Sealpool lahe elava vanema venna võitlus ja pingutusega tehtud töö on kasvatanud sitket ja tagasihoidlikku iseloomu, millest nii paljugi õppida võime, sest need iseloomujooned on ka meil väikesel rahval tähtsaks elamise eeltingimuseks, kuna kõik teised küsimused on järjekorras teise tähtsusega. Soome rahva suureks vooruseks on nende ausus ja kaine mõtlemisviis, seda õppigu ja pangu tähele iga eestlane-rändur, kes matkab vennasrahva maal.

EESTI AUTOKLUBI LIIKMEILE!

21.—22. augustil teostub EAK väljasõit Pärnu (EAK aastapäeva pühitsemine). Tallinnast väljasõit on 21. augustil kell 4 p. l. kohvik „Kultase“ eest. Kogunemine sealsamas.

Avuse-sõit



„HIIGLASTE VÕISTLUS“

Herman Lang — üllatuslik võitja Avuse võistlusel

SOOME „Eläintarhanajo“ oli esimene suurem rahvusvaheline võidusõit tänavusel suvehooajal. See toimus 9. mail. Samal päeval toimus ka kuulus Tripoli-võidusõit Itaalia-Aafrikas. Sel võidusõidul võitsid sakslased suures ülekaalus — nad võitsid kõik üheksa esimest kohta! Esimeseks tuli muidugi nende *Mercedes-Benz*, kuid mitte nende kuulus Rudolf Caracciola ega Hans Stuck. Võitja tiitli päris noor senitundmatu täht Herman Lang, kellest oli niiõelda üleöö saanud Vana Maaailma kuulsaim võidusõitja, kuna senised meistrid Caracciola, Stuck ja teised pidid leppima teise ja kolmanda järgu loorberitega.

Kolm nädalat pärast Tripoli-võidusõitu, täpsemalt 30. mail, toimus Saksamaal Avuse-võidusõiduteel järgmine suurem rahvusvaheline heitlus maailma kiireimate meeste ja masinate vahel. Avuse-sõit on juba kaua aastaid olnud Euroopa suurimaks võidusõiduks ja selle võitjaid on harjutud pidama „Euroopa parimateks“. Tänavu oli selle sõidutee põhjapoolne kurv ümber ehitatud ja muudetud selliseks, et nüüd võidakse juba Avuse-rajal saavutada suuremaid keskmisi kiirusi. Sellega oleks Avuse-sõidurada praegusel ajal kiireim maailmas. Oli loomulik, et Tripoli kuulsused ei võinud Avusest eemale jääda. Ja nii kogunesidki sinna Euroopa kuulsaimad võidusõidutuasud, nii et tänavune Avuse-sõit kujunes „hiiglaste võistluseks“ — nagu saksa ajakirjandus seda nimetab. Sakslastel oli vist seekord täielik õigus uhkustada...

Enne päris-võidusõitu korraldati stardivõistlus, mis pidi selgitama, kui kiirelt keegi stardist suudab kiirust arendada. See võistlus peavõistluse tagajärgi ei mõjutanud, küll aga määras see võistlejate stardikorra. Kuid seegi asjaolu suurendas pinget, mis juba niikuinii 350 000-pealises pealtvaatajate hulgas oli väga suur.

Stardivõistlusel tuli Caracciola 1. voores esimeseks ajaga 250,4 km/t ja teises von Brauchitz ajaga 258,1 km/t. Need kohad võimaldasid võitjaile parimad stardikohad peavõistluse stardis — asjaolu, mis laiaele voolujoonelisile võidusõidumasinale üldstardis vägagi tähtis.

Peavõistlusest võis eelkäänud stardivõistluse tagajärgede alusel võtta osa vaid kaheksa masinat. Esiritta olid saanud kohad vanad *Mercedes-Benz*-vabriku kuulsad tuusad — Caracciola ja von Brauchitz. Oli stardipauk lähetaja püstolist kõlanud, siis tormasid juhtima Caracciola ja tema kaasmaalane Rosemeyer.

Nende kannul kihutasid eelpoolmainitud Tripoli võitja Lang ja Seaman. Nii on neli sakslast 4. *Mercedes-Benziga* võidusõitu juhtimas. Varsti aga peab von Brauchitz mootoririkke pärast katkestama sõidu, ja kolmandal ringil tuleb Rosemeyeril vahetada kumme. Võidusõitu juhivad nüüd kolm *Mercedes-Benz*-masinat. Viieandast ringist alates on Lang tunginud esimeste autode hulka ja asunud juhtima, kuna teisenä ta kannul kihutab von Delius *Auto-Unioni* võidusõidumasinaga. Kuulus Caracciola on pidanud katkestama, ja esimese kahe järele kuuluvad juhtivate hulka veel Hasse ja Rosemeyer. Selline ongi juhtivate autode järjekord kuni peavõistluse lõpuni. Von Delius sõitis küll suurepäraselt ja katsus mitmel korral mööduda Langist, kuid ta masin oli umbes 40 km/t aeglasem kui Langi äärmiselt voolujooneline *Mercedes-Benz*.

Ning nõnda võitis Lang ja ta *Mercedes-Benz*. Juba teise Suursõidu sama kuu jooksul. Võit on seda väarikam, et võistlus nõudis nii meestelt kui ka masinatelt kõike, mis nad anda suutsid. Võistlusel domineeris mõistlik ja tehniliselt viimistletud sõit, hulljulget uisapäisa kihutamist ei olnud näha.

Teiselt poolt Avuse-sõit kujunes kahe saksa suurfirma, *Mercedes-Benz*i ja *Auto-Unioni*, ning nende palgaliste sõitjate vaheliseks suurvõistluseks, kus esimene neist võitis esikoha, kuna teisele jäid kõik kolm järgnevat kohta. Välismaised võistlejad jäid oma masinatega sakslastest kaugele taha.

Väikeste autode klassis (alla 1500 ccm) pole sakslastel — ime küll! — midagi erilist välja panna ja see võimaldaski välismaalastel saavutada Avusel mõningaid teenitud võite. Tegelikult kujunes võistlus väikeautode klassis inglise *ERA*-autode ja itaalia *Maserati* de vaheliseks võistluseks. Esikoha pärast võistlesid ägedalt inglänne Martin oma *ERA*-ga ja rootslane Björnstad samuti *ERA*-masinaga. Kuid „Eläintarha“ võidusõidu võitjal polnud seekord õnne, ta pidi käima mitu korda „remondis“ ja viimaks katkestama. Inglänne Martin võis võita ülivõimsalt. *Maserati*d tulid finiši temast hulk aega hiljem. Lõputagajärjed:

Klass üle 1500 ccm (8 ringi + 545 m = 158,33 km): 1. Herman Lang (*Mercedes-Benz*) 35.34,4 = 261,7 km/t, 2. v. Delius (*Auto-Union*) 35.32,2 = 261,5 km/t, 3. Hasse (*Auto-Union*) 36.06,2 = 257,4 km/t.

Klass alla 1500 ccm (135,547 km): 1. Martin (*Era*) 42.13 = 192,6 km/t, 2. Plate (it., *Maserati*) 45.05,4 = 180,2 km/t, 3. Teagmo (it., *Maserati*) 45.30,2 = 178,6 km/t.

Külalislahkes Kohtla-Järve põlevkivitööstuses

L AUPÄEVAL, 24. juulil Eesti Autoklubi korraldas oma liikmetele ja nende külalistele huvisõidu Kohtla-Järve põlevkivitööstusse, Oru lossi ja Narva-Jõesu. Huvi meie rahvusliku suurkätise — Esimese Eesti Põlevkivitööstuse vastu oli tõmmanud kokku üle 120 inimese 30 autol. Ka aitas selle matka heale kordaminekule tublisti kaasa autosõiduks kohane ilm, kuna tänu äsjaajale vihmasajule, sõidutee oli peagu tolmuvaba.

Tallinnast väljasõit teostus täpselt kell 9.30. Ligemale paari kilomeetri pikkune autodekaravan pakkus imposantset pilti meie esinduslikumatest autodest ja kuna siin oli esindatud mitmed ja mitmed autotüübid, siis andis see matkaparavad asjahuvilistele täielise ülevaate meil enam liiklevaist autodest. Polnud siis ka ime, et ammu tuntud Nash'ide, Buick'ide, Studebaker'ide, Opel'ide jt. kõrval paradeerisid siin täies hiilguses viimase aja uudismudelid, nagu näiteks itaalia päritoluga Fiat, millel tema omanik dir. A. Veideman koos abikaasaga sooritas esimest pikemat „proovisõitu“.

Nagu juba öeldud, ilm oli selleks automatkaks justkui ette tellitud. Kuigi autoklubilased oma matkadel õige harva teevad kaasa autoõnnetusi, ei möödu siiski pikemad otsad vähemate viperusteta. Viimast tagab juba meie maanteede erilaadsus — kui on enam-vähem korras sõidutee, siis mõni kurjakuulutatav naelake peab ikka leiduma. Ja nii juhtuski, et tuntud tähesõitja K. Siitan, kes oma Nash'il on teinud mitme tuhande kilomeetrilisi otsi, ei pääsenud seekord Tallinnast nimetamisväärta kaugusele, vaid pidi sooritama kummivahetusavarii, tänu lõhkuvale naelakesele. Sama saatus tabas ka mõnda teist sõitjat.

Viitna põikteel oli esimene peatus. Siin üksikud grupid tegid sõite ilusa Viitna järve ääre, seal oli ka kohtamine ühe osa klubilastega, prl. Zimmermanni ja teistega. „Ootajad“ ei olnud unustanud ka tulnukaid, üllatades eriti päeva tähtsamat tegelast dir. M. Rauda Viitna järve ilusate vesirossilidena. Pooletunnilise peatuse järgi jätkati sõitu.

Teisel etapil — Viitnast Kohtla-Järve, juhtus ühe sõitjaga juba veidi tõsisem õnnetus. Arkna mõisa kohal Dr. B. Vahtriku Buick, just sõidul kruusasiluliselt munakivisillutisele, ei olnud kuidagi rahul sellise ebasoodsa teemuutusega ja hüppas teelt alla teeaärsesse metsa. Võinuks juhtuda juba suurem avari, kuid dr. Vahtrik, kes ka autorooli taga ei näi kergelt kaotavat külma verd ja kindlat kätt, tehes mõned laveeringud puude ja kändude vahel, juhtis õige peatselt midu sõidukorras auto maanteele tagasi. Dr. Vahtriku autokatastroof oli viimseks vahejuhtumiks.

Umbes kella üheks jõuti Kohtlasse. Sissesõit maanteed kaudu Kohtla-Järve põlevkivitööstusse on iseladne seepärast, et mõni teine põlevkivitööstus oma kõrgete tuhamägede ja suure suitsuga on juba kaugelt maanteelt märgatav, Kohtla-Järve on aga kuidagi „ärapeidetud“ ja vast siis, kui leiad end peagu kätise piires, on silmapiiril ka selle suurtööstuse ääretus ja suursugusus. Siis on ka vaatepiiril tuhamäed, kuid suuri kaugale suitevaid korstnaid siin ei nähta, kuna eriline kütteviis ei tunne „suitsetamist“.

Jõudes Kohtla-Järvele, dir. M. Raud ei andnud matkajale mahti lolegemiseks, vaid juhtis õige peatselt kogu reisieltskonna Käva-nimelisse allmakaevandusse. Allmakaevandusi Eesti Esimesel Põlevkivitööstusel on mitmeid ja nad moodustavad kätise juures omaladse allmakaevanduse. Allmakaevandusi Eesti Esimesel Põlevkivitööstusel on mitmeid ja nad moodustavad kätise juures omaladse allmakaevanduse. Allmakaevandusi Eesti Esimesel Põlevkivitööstusel on mitmeid ja nad moodustavad kätise juures omaladse allmakaevanduse.



Viitna järvel. Vasakult paremale: prl. Perten, prl. Hütsi, pr. Raudsepp, dr. Raudsepp ja prl. Zimmerman

tuhande töötajaga. Käva allmakaevandus on suuremaid ja õli-bensiinivabrikute peavarustajaid toorpõlevkiviga, nagu selgus dir. Rauda ja ins. K. Lutsu seletustist klubilastele. (Trükitehnilistel põhjustel pikem ülevaade Kohtla-Järve põlevkivitööstusest ja tema laiaulatuslikust tegevusest ilmub järgmises „Auto“ numbris.) Kui oli sooritatud üksikasjalisem tutvumiskäik „allilma“, siis järgnes äsja ehitatud uue moodsa ja igati ratsionaliseeritud põlevkivi sorteermishoone ja seal töötavate seadiste ülevaatus. Siin üllatas paljuid see äärmiselt mehaaniliselt ja ratsionaalselt, mis on läbi viidud varemini käsitsi ja primitiivselt tehtud sorteeringu asemel. Mehaaniliselt maa alt sorteerimisele toimetatud põlevkivi sorteeritakse nüüd viimse peensuseni vastavatesse erisortidesse — kõik elektrijõul töötavate seadeldiste abil.

Pärast tutvumiskäiku kaevanduses siirduti ühisele lõunasoögile, mis oli tööstuse juhatuse poolt korraldatud klubilastele. Eeskujulikult läbi viidud lõunastus, Kohtla näitsikute virgal teenimisel, möödus eht raualikus tempos — ikka hästi ja aega kokkuhoidvalt! Ühislaas dir. M. Raud ja ins. K. Luts andsid ühtlasi asjalikke ülevaateid Kohtla-Järve põlevkivitööstuse arengust ja viimaseaja suurtest edukäikudest. Klubilaste nimel tänas külalislahkeid tööstuse juhte ja kõiki teisi kaasajajaid EAK president J. Zimmermann. Külalislahkele Kohtlale ja tema energilistele juhtidele hüüti südamlilik kolmekordne „elagu“.

Lõunastamisele järgnes gruppideviisi ringkäik õli- ja bensinivabrikutes. Tänu heale juhtimisoskusele oli pärast paari-tunnist tutvumiskäiku kogu automatkaseltskonnale ülevaatalikult tuttav põlevkivi õlide ja bensiinide valmistamise käik. Esmakordselt Kohtla-Järvel olijaid haaras loomulikult selle „Eesti Ruhriks“ nimetatud tööstuse meie oludes ettekujutamatu laiaulatuslikkus ja suurtööstuslikkus.

Kell pool kuus jätkus sõit Orule. Dir. M. Raud saatis klubilasi kuni Oru lossi „piirini“, seletades, et jooksev töö ei lubavat kaasa teha pikemat puhkusmatka. Jõudes Orule, klubilasi võttis vastu lossi komandant, kelle juhtimisel tutvuti lossi kauni pargiga ja looduslikult ilusa ümbrusega. Pärast lühikest tutvumiskäiku Orul, algas edasisõit Narva-Jõesu, kuhu jõuti varaõhtul. Narva-Jõesuus iga klubilane lasi ajal mööduda juba omal vabal tahtel ja suurem osa alustas tagasisõitu Tallinna järgneval pühapäeval.

Autojuhid nõuavad

paremat liiklemismääruste korraldamist

Kas era-autokoolid sulgemisele?

ESTIMAA autojuhtide ja mototehnikute ühingu juhatus esitas hiljuti märgukirjad teede-, sise- ja sotsiaalministrile, nõudes uusi korraldusi liiklemisõnnetuste vältimiseks ja üldse liiklemisoluude paremaksmuutmiseks.

Oma märgukirjas ühing juhib eeskätt tähelepanu sellele, et ainuüksi jõuvankrite juhtide kohta maksmapandud liiklemismäärustega pole võimalik vältida õnnetusi ja kindlustada ohutut hästikorraldatud liiklemist. Liiklemisõnnetuste kõrvaldamiseks tuleks seevastu võtta täitmisele karmimad liiklemismäärused jalakäijate, jalgratturite, hobusõidukite, ratsanike ja loomade kohta. Viimast tingib eriti nähe, et linnades kuni 85% jalakäijaist liigub vale kätt, pole liiklemisel ettevaatlikud ja takistavad mitmeti jõuvankrite liikumist.

Kutseühing leiab, et kui näiteks linnades juhitaks rohkem tähelepanu jalakäijate korrapärasele liiklemisele ja pandaks maksma vastavad korraldused liiklemismääruste rikkumise eest karistamiseks, siis väheneks liiklemisõnnetused vähemalt 50% võrra. Ka hobusõidukite, kärude ja jalgratturite suhtes tuleksid tarvitusele võtta vastavad abinõud, kuna ka nende sõidukite juhid ei pea kinni seaduses kindlaksmääratud korrast ega anna tihti teed kiireloomulisele mootorsõidukile.

Samas märgukirjas nõutakse veel teede korraldamist senisest suuremal määral, kuna võrdlemisi suur protsent õnnetustest langeb just halbade teede arvele. Ka tuleks tänavail ja väljakuil määrata kindlaks jalakäijate ristteed. Märgukirjas peetakse soovitavaks seletuste andmist raadios liiklemiskorra ja määruste kohta. Samuti peetakse kohaseks ka koolides lastele kavakindlalt anda õpetust liiklemise kohta, kuna õige sageli liiklemisõnnetusi põhjustavad just lapsed nende endi ettevaatamatusest.

Märgukirjas nõutakse veel, et meil tuleks ümber korraldada autojuhtide ettevalmistamine. Praegused era-autokoolid ei vastavat ajaõudeile ja produtseerivat vaid autojuhtide toormaterjali. Ühing soovib tulevikus autojuhtide ettevalmistamist koondada riiklike tööstuskoolide juure. Edasi nõutakse veel, et vastava seadusega

normeeritaks kutseliste autojuhtide tööaega ja tööolusid. Autojuhid tuleks arvata tööinspeksiooni alla, nende suhtes tuleks kehtima panna sotsiaalkindlustus ja palgalise puhkeaja seadus. Viimaseid soove ühing põhjendab statistikaga, mis näitab, et õnnetusi põhjustab suurel määral just juhi pikk tööaeg, juhi väsimus ja ületöötamine, eriti aga juhi otseste ülesannete kõrval teiste tööde tegemine.

7. teedepäev Tallinnas ja Haapsalus

10. ja 11. juulil s. a. peeti Tallinnas ja Haapsalus 7. üleriiklik teedepäev. Teedepäev algas 10. juuli hommikul Tallinnas Insenerikoja ruumes teedeministri abi K. Jürgensoni juhendamisel. Koos oli ligemale 100 teedetegelast ja inseneri kogu riigist. Teedepäeva avamisele järgnesid referaadid, milliseid oli tervelt 7:

1. Külmamuhkude tekkimine maanteedel ning vastuabinõud muhkude kõrvaldamiseks — ins. J. Maasik.
2. Tolmu vastu võitlemise vahendeist ja nendega Harjumaa teedel korraldatud uurimisist — ins. R. Ambros.
3. Läänemaa teedekapitali kruusateede olukord ja korrashoid — ins. E. Käppa.
4. Tee aluskeha ja tema tähtsus asfaltteekatete ehitamisel — ins. A. Toss.
5. Äsfaldi kasutamise võimalustest maanteedel — ins. M. Saar.
6. Eestis 1925.—1936. a. ehitatud tsementbetoon- ja tsementmakadamiteede majanduslikkusest — ins. V. Nemirovitš-Dantšenko.
7. Vibromenetlusest betoonteedel — ins. A. Grauen.

Pärast referaate sõideti autode ja bussidega linna ümbrusse, kus toimus Tallinna linna ja ümbruse teede vaatlus. Kell 17.30, pärast Tallinna linnavalitsuse poolt korraldatud ühist lõunasööki Pirital, rannarestoranis, teedepäev jätkus väljasõiduga Tallinnast Haapsallu järgmise maršruudiga: Pärnu mnt. kaudu — Pärdu (peatas raudbetoonisilla juures) — Kivi-Vigala (Vigala kiriku vaatlus) — Vana-Vigala (peatas raudbetoonisilla juures) — Rumba (peatas raudbetoonisilla ja maanteeehituse juures) — Kasari (peatas raudbetoon-

silla juures) — Haapsalu, kuhu jõuti enne südaööd.

Pühapäeval, 11. juulil kell 10 hommikul algasid Läänemaa ühisingunnasiumis läbirääkimised peetud referaatide üle, mille järele tutvuneti Haapsalu linna ja ümbruse teedega.

Pärast ühist lõunasööki Haapsalu kuursaalil toimusid läbirääkimised teedevaatluse üle, vastavate (seni vähe teostamist leidnud) resolutsioonide vastuvõtmine ja teedepäeva lõpetamine.

Omnibuseliinid Tallinnas linna kätte?

Hiljuti peetud Tallinna linnavolikogu koosolekul oli elavaks kõneaineks linna piires asetsevate omnibuseliinide linna üle võtmise küsimus. Koosolekul selgus, et linnavalitsus on seda küsimust kaalunud ja leidnud, et pealinna omnibuseliiklemine peaks koonduma ühe ettevõtte kätte ja see oleks linn, kes saaks endale ülevõtmise puhul neli puht siselinna liini ja kaks väljaspool. Nelja siselinna liini ülevõtmine nõuaks 700 000 krooni. Soo-Jakobsoni ja Veneturg-Lilleküla liin maksaks 400 000 krooni ja selle ülevõtmiseks oleks linnal kohe võimalusi, kuid ainult osaline liinide ülevõtmine teeks raskusi sõitjatele, kuna neil ümberistumine kahe ettevõtja liinidel tekitaks raskusi. Neil kaalutlustel tuleks linnal omnibuseliinide ülevõtmine edasi lükata 1 kuni 3 aasta võrra ja vahepeal leida võimalusi kapitali hankimiseks, et korraga kõiki liine omandada.

Linnapea J. Soots teadis kinnitada veel, et o/ü „Mootor“ nõuab ülevõtmisel töökoja, omnibuste ja muude asjade eest kokku 1 400 000 krooni, seda raha linnal aga ei ole. Tuleb raha koguda ja siis korraga omnibuseliinid üle võtta. Hääletamisel linnavolikogu võttis vastu linnavalitsuse ettepaneku:

Tunnustada tarvilikuks erifondi asutamist linna administratiivpiires asetsevate autobusedeliinide linna pidada võtmiseks ja teha linnavalitsusele ülesandeks esineda ettepanekuga linnavolikogule selleks vajalike summade määramiseks.

Kas ja kui võrd on aga üldse otsustarbekohane, et meie pealinna omnibuseliinid läheksid linna valdusse, selle kohta loodame pikemalt sõna võtta mõnes lähemas numbris.

SIIBIERILING

AUTOKUMMID

ON OMA ERILISE VALMISTAMISE VIISI TÕTTU
ÜLETAMATULT VASTUPIDAVAD

ESINDUS JA LADU:

A. SELLING & K^o

TALLINN, VENE 11. TELEF. 470-22

Aquamobile?

See on veeaurutamise aparaat, mida montööratakse mootori juure selleks, et saavutada igal ajal sama efekti, mida oleme tähele pannud sõites õhtutel, kui õhk on niiske udust või kastest

Niiskus bensiiniaurus annab mootorile rohkem jõudu, teeb tema käigu ühtlasemaks, vähendab 15-20% võrra bensiinikulu, hoiab mootori seest puhtamana bensiiniauru parema ärapõlemise tõttu ja vähendab mootori remonte

AQUAMOBILE

monteerimine on lihtne

AQUAMOBILE

maksab Kr. 26.—, kuid mõne kuuga olete bensiini kokku hoidnud enam kui 26 krooni eest

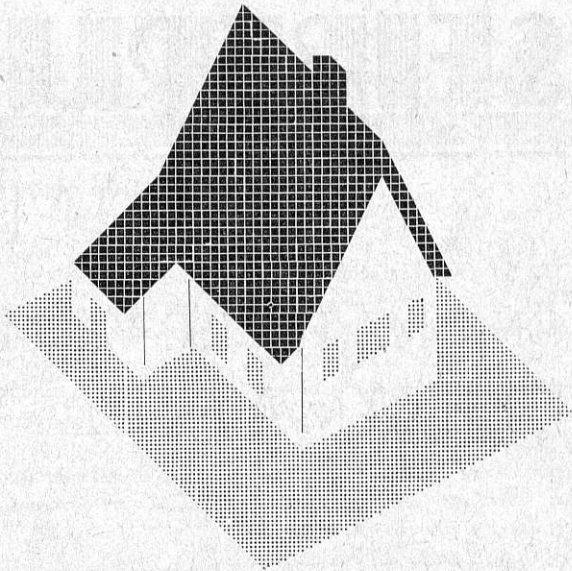
Nõudke lähemaid andmeid peaesindajalt

A/s. TORMOLEN & K^o.

Tallinn, Raekoja pl. 17

Telef. 428-06

A. R I E I



**TEHNITUSTEHNIIKA
KONTOR**

TALLINN, PÄRNU MNT. 8
TELEFONID: 304-13, 479-26



**SHAWMUT
BATTERIES**

VÕIMAS •
PIKK IGA • VASTUTUS

AINUESINDUS:
TEHNILINE
B Ü R O O

E. MIHKKELSON

TATARI 13
TELEF. 460-59

BOSCH

Auto- ja diiselmootorite
varustus

Süüteküünlad
Akumulaatorid

Ins. Erik Koch
Elektrotehnika büroo Tallinn



FIAT „508 C“

FIAT „508 C“ on tähelepanuvääriv, järjest areneva moodsa autotehnika viimaseid saavutusi, Itaalia autovabriku *Fiati* toode. Sama vabriku toodangust on meile juba tuntud mudelid: kaheistmeline „500“ ja 6-silindriline, viieistmeline „1500“.

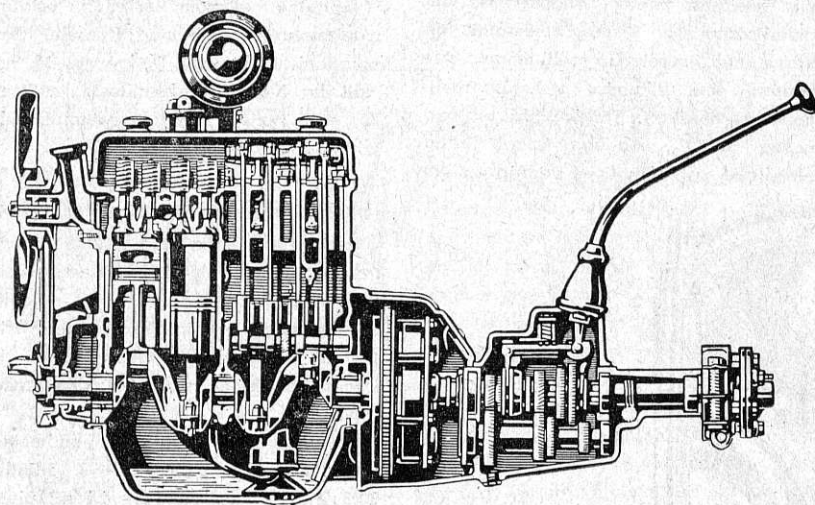
Mootor. Mootor on 4-silindriline, rippuvate klappidega, silindrite maht — 1090 ccm, silindri läbimõõt 68 mm ja kolvikäik 75 mm, arendab 4000 tiiru juures minutis efektiivset võimsust 32

Silindripeasse asetatud suure läbimõõduga klappid pannakse tegevusse tõukekäppade, tõukevarraste ja õlivanni asetatud nokkvõlli abil, mida veab ringi hääletu rullkett. Suure läbimõõduga väntvõll toetub kolmele raamlaagrile. Langevvoolu karburaator on käivitusseadega ja reguleeritava bensiinikoonoomiga.

Bensiini juurevool sünnib pumba abil. Taha asetatud bensiinipaak, mahtuvusega 33 l, sisaldab kütetainet ligi 350

Käigukast. Käigukastil on neli edasi ja üks tagasikäik. Hääletu kolmas käik ja sünkroonseade muudavad käiguvahetuse lihtsaks ja hõlpsaks, ilma et vajataks mingisugust ettevaatlikkust. Üheketta kuivsidur on elastilise rummuga. Jõuülekanne tagaratas-tele toimub toruvõlli abil, mis varustatud paindketastega. Terasest pressitud tagasillakojas asetsevad hääletute spiraalhammastega diferentsiaalhammasrattad, mis toetuvad koonusrull-laagrile. Hammasrattaste vaheline vaba ruum on reguleeritav väljaspoolt. Neljaratta-hüdraulilised pidurid. Suure läbimõõduga alumiiniumist piduritrumlid on varustatud jahutusribadega ja malmketastega. Vaba ruum piduritrumli ja piduriringade vahel on reguleeritav trumli katteplaati asetatud nokkade abil. Käsi- ja jalgpidur mõjub kardaanvõllile.

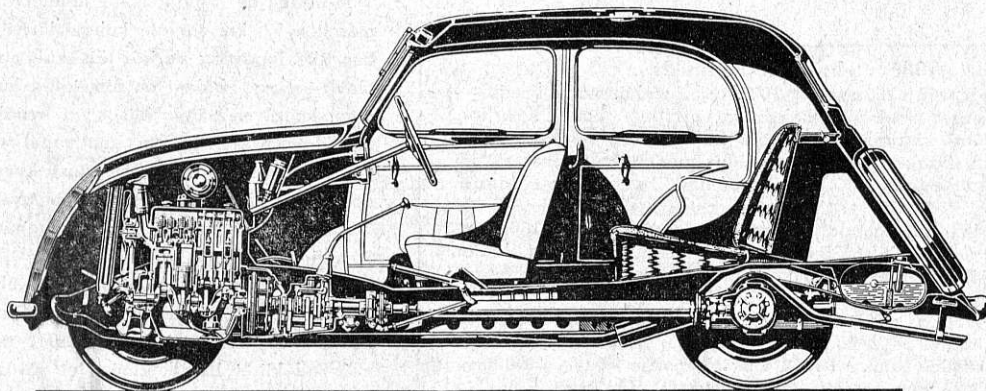
Raam ja rattad. Raam on ehitatud madalraami põhimõttel ja X-kujuliselt keskest kõvendatud. Rataste vahe on 2420 mm, esimene põiklatti — 1231 mm, tagumine — 1220 mm. Mootoripesa on asetatud võimalikult ette, mille tõttu võimaldus asetada istmed täiesti masina keskele ja kaugemale tagasillast, sest nagu teada avalduvad tagasilla kohal igasugused tõuked tundlikumalt. Tagaistme ettenihutamine muutis ühtlasi madalamaks masina raskuskeskpunkti, millega saavutatud suurem sõidukindlus ja masina teelpüsimine kurvidel. Masin on varustatud kilpratas-tega, millede mõõt 15×3,00 ja ülimaldasurve (*supercomfort*) kummidega, millede mõõt 5,00—15. See kummide tüüp on viimase aja autotehnika uuemaid ja tähelepanuväärivamaid saavutusi. Olles sama vastupidavad kui seni tarvitusel olnud madalsurvekummid, istuvad nad lahtise sillutisega teedel palju kindla-



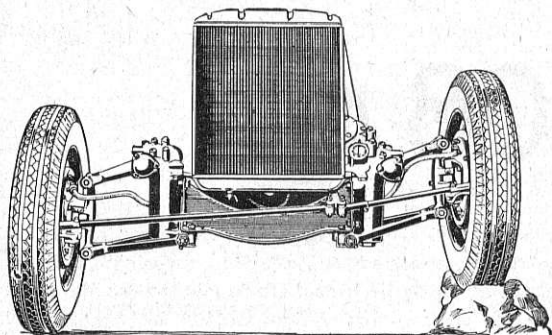
Mootori läbilõige

HJ. Kompressioonist 6. Silindriplokk on valmistatud vastupidavast fosfor-mangaanvalust. Alumiiniumist silindripea on varustatud eraldi sisse asetatud klappidega. Silindripea erilise ehitusviisi suurendab mootori kasulikkuse tegurit ja vähendab kütetainese detoneerimise ohtu ka vähemväärtlikkude bensiinisortide kasutamisel. Samuti tagab see head ja kindlat jahutust mootori kestvamal koormamisel.

km jaoks. Karburaator on varustatud kõlasummutaja, õhu- ja bensiinifiltritega, mis puhastamiseks kergesti lahti-monteeritavad. Surveõlitus pumbaga. Termosüfooniline veejahutus. Patariisüüde automaatse eelsüütesadega ja käsitsi järelreguleerimise võimalusega. Elektriseade 12-voldiline. Dünamo automaatse pingereguleerimisega. Käivitaja lülüja asub armatuurilaudal. Mootor toetub kolmes punktis kummiühendustele.



Fiati „508 C“ läbilõige

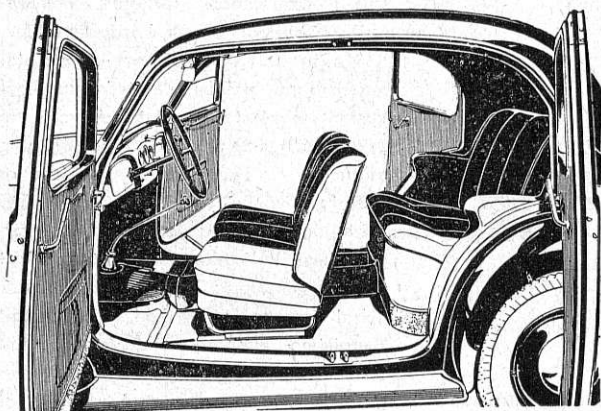


Sõltumatud õõtsuvad eesrattad

malt ja võimaldavad oma elastsusega palju mugavamalt sõitu. Samuti on seega muutunud kummide lõhkemise oht minimaalseks, või kui see siiski peaks juhtuma väga suurte kiiruste juures, ei paku see praktiliselt mingit hädaohtu.

Vedrutavus ja juhtimisseade. Sõltumatu eesrattaste õõtsumine nagu mudelitel „500“ ja „1500“ on ka siin läbi viidud. Selle vedrutamise hüved on nüüd igal pool tuntud. Mõlemad eesrattad õõtsuvad iseseisvalt tee ebatasustel. Kui üks ratastest saab tõuke, ei kandu tõuge teisele rattale, vaid

Tingitult masina suuremast raskusest on õõtsuparallelogrammi ülemine osa asendatud lehtvedru asemel õõtsukangiga. Õõtsuparallelogrammi läbi jääb masina õõtsumisel rataste vahe muutmataks. Õõtsuparallelogrammi kolmnurk ja kang toetuvad kahele spiraalvedrule, mis asetatud kahtepidi töötavasse õliamortisaatorisse. Kumbki eesrattas on varustatud iseseisva roolijuhega, mis saavad oma liikumise vahetult rooliteelt ja teorattalt. Tagavedrud on sarnased „1500“ omadega; pikad väga elastilised poolelliptilised vedrud on va-



Mugavad istmed ja suur ruumikus

amortiseeritakse sama ratta õõtsumisega. Tõuke mõju kerele on ainult õige vähe tunda. Sõltumatute õõtsuvate eesrattaste hüved — kindel ja rahulik tõugetevaba sõit, hea juhitavus ja sõidu pehmus — võimaldavad ka kõige halvemal teel suure kiirusega sõita. Mudel „508 C“ eesrattaste vedrutavuse viis on samane mudel „500“ omaga, kahe õõtsuparallelogrammiga.

rustatud õliamortisaatorite ja stabilisaatoritega. Viimane on selleks, et sõites suure kiirusega järskudel kurvidel üks vedrustest ei oleks liiga üle koormatud ja seega masinat kurvist välja ei suuks.

Kere. Kere kuju on täiesti voolujooneline. Kere ehitamisel on välja mindud nägususe ja peamiselt praktilisuse seisukohalt. Kere kuju vähendab

õhuvastusurvetakistuse minimaalseks ja võimaldab hea nähtavuse. Kere on üleni terasest ja ilma uksepostideta: ruumikas, pikk ja lai. Neli mugavat istet: eesistmed ettepoole nihutatavad, mahakaivate seljatugedega. Ruumikas pakiruum masina seest avatav. Katuse ja polstri vahel on suur vaba ruum soojuse isoleerimiseks. Kõik külgakende ruudud on allalastavad. Masin on varustatud elektrilise ruudupühkija, suunanäitaja, juhipeegli, päikesevarjude ja kroomitud kaitseraudadega. Kõik aknad on killunematust klaasist.

Uus automüügi keskus

Neil päevil alustab Tallinnas tegevust uus äriine ettevõtte K/k *Mercantile V. Org & Ko*, asukohaga Tallinnas, Gonsiori tän. 17, telefon 304-05.

Asutatav ettevõtte esindab esialgu maailmaturul hästituntud Chrysler Corporationi toodangust *Dodge*-autosid, samuti ka *Stower-Werke*-autosid, millised on eriti tuntud oma õnnestunud õhkahutusega mootoritega.

Soome Sisu-veoautod Eestis

Eestis on viimasel ajal leidnud turustamist Soomes ehitatud *Sisu*-veoautod, mis mitmeti kohandatud meie oludele. *Sisu*-veoautod on standardiseeritud eriti puude ja palkide veoks Soomes ja leidnud sellistena väga laialdast kasutamist.

Sisu-veoautode tehnilistest andmetest võiks märkida: mootor — 6. silindr., 17,6 HJ. Telgede vahe — 4,1 m; pidur — 4 ratta õlipidur (*Lockhead*); kummid — 7,50×20 H. D. extra; vedrud — tugevad ja pikad, taga abivedrud; käigud — 4 edasi, 1 tagasi; kiirus — 75 km tunnis.

Surmalõksud Viljandi-Tõrva maanteel

Viljandimaa autoliinipidajate ühing esitas Viljandi maavalitsusele märgukirja, milles nõutakse Viljandi-Tõrva maanteel olevate hädaohtlike kohtade kaotamist.

Märgukirjas juhitakse tähelepanu maantee 17. km olevale kahele kurvile, kus tihe leparvõsa varjab täielikult eesoleva teesõõsa. Pealegi on nimetatud kurvide kohal maantee kitsas ja vajaks laiendamist. 22. ja 23. km vahel on tee kaevikus ja seal asuvatest kurvidest vajaks Mäe kurv mitte üksi õgvendamist, vaid ka mäe mahakaevamist. Samuti piirab teist, Kukesse kurvi, tihe leparvõsa, mis on põhjustanud juba enam kui ühe raske liiklemisõnnetuse. Loetletakse veel teisigi puudusi, mis vajavad kiiret likvideerimist, et vältida õnnetusi ja inimohvreid.

Fiat „508c“ tehnilised andmed:

Mootor — 4. silindr., 68×75 mm = 1089 ccm; efektiivne võimsus — 32 HJ; nominaal võimsus — 4,2 HJ; maksimaal tiirud — 4000; kompressioonaste — 6. Rippuvad klapid; langevoolu karburaator; bensiini juurevool pumba abil; bensiinipaak — 33 l; surveõlitus pumbaga; õlifilter surveregulaatoriga; üheketta kuivsidur; termosifooniline veejahutus; patareid süüde.

Ratastevähe — 2420 mm; madalaim punkt maapinnast — 160 mm; ülimaldalsurve kummid — 15×5,00. Elektriseade — 12 volti; akumulaator — 40 amp/t; maksimaalne kiirus — 105 km tunnis; bensiinitarvitus mootori täiskoormatusel ja rasketel teedel alla 9 l 100 km.

Aluse raskus — 435 kg; masina raskus sõidukorras — 860 kg; kere pikkus — 4050 mm; üldlaius — 1480 mm; üldkõrgus — 1500 mm; sisemine kõrgus — 1200 mm; sisemine laius — 1222 mm; tagaistme laius — 940 mm; juhiistme sügavus — 425 mm; tagaistme sügavus — 480 mm.

Vana jõuvankri logisemise põhjusi ja nende vastu võitlemine

SATTUDES töötava mootoriga vana auto lähedusse võime kuulda igasuguseid klõppimisi, kriuksumisi, sahinaid, vilistamisi ja ulumisi. Mootor ise ähhib ja puhib, rappub ja väriseb, panes kõikuma kogu auto. Kere kõikumised tekitavad omakorda igasuguseid lisakriuksumisi, täiendades mootorist tekitatud heliredelit. Säärane mitmekülgne „muusika“ võib nõrgema närvidega autoomaniku meeleäratamiseks viia. Seepärast on huvitav teada, kuidas leida sääraste klõppimiste, kriuksumiste jne. tekkimise põhjusi, neist hoiduda ja kaotada.

Mõnikord peitub viga mootoris, suuremal osal juhtumitest on ta aga tingitud vähemtähtsate autoosade mootorile kaasa vibreerumisest. Vibreerumise tagajärjel lõtvuvad nende hoidmutrid ja hõõrumise tagajärjel ongi kriuksumine käes. Säärane viga on kergesti kõrvaldatav, aitab sageli ainult vastava mutri pingutamisest.

Et ka töökojas masinarikke leidmisel võidakse eksida, selle tõenduseks olgu paar näidet praktikast. Ühe vana auto mootori juures kuulus kahtlane sahisv kriuksumine. Töökojas tehti kindlaks, et viga peitub mootori silindris,

vigane kolvirõngas sööb silindri seina. Otsustati mootor remonteerida. Tehtigi mootorile kapitaalremont. Pärast seda mootori käivitades ilmses aga kriuksumine endises tugevuses. Pikaajalise otsimise järele leiti nüüd tõeline kriuksumise tekitaja, milleks oli määrimata kiirusenäitaja tross.

Teisel juhul kuulus klõppimine mootori ülalosas. Töökoja otsus: kolvi sõrmlaagrid kulunud. Uuendati kolvi sõrmed ja puksid. Klõppimine aga ei kadunud. Mõninga otsimise järele selgus klõppimise tõeline põhjustaja: mootori rappumisega resonantsi sattunud radiaatori tugivarras.

Mootoririkete kindlakstegemiseks on lihtne viis:

50 km tunnikiruse juures võetakse jalg gaasilt, s. o. pidurdatakse mootorit, vajutades pärast hetkelist mootoriga pidurdamist silmpilkselt gaasipedaali põhja, s. o. antakse täisgaas. Ilmneb gaasipedaalilt jalga ära võttes mootoris heledakõlaline klõppimine, võivad selle põhjustajaks olla: liiga hiline süüde, liiga suurekalibriline tüüs ja ummistunud õhufilter?

Automootori juures tuntakse 6 liiki klõppimisi:

1) Ülekuumenemisest tekitatud klõppimine. Selle põhjuseks võivad olla: ebatihedad silindripea tihendused, imemistorustiku tihendused jne., kuna lisõhu silindrisse pääsemisel segu lahjeneb, kusjuures põlemine aeglasemaks muutub. Analoogiliselt mõjub ka ummistunud jahutaja ja katlakiviga kattunud silindriplokk.

Ülekuumenemise tunnused on: ebaühtlane mootori töötamine, järsul akseleerimisel mootori pidurdamine ja mootori järsul koormatusel hele klõppimine.

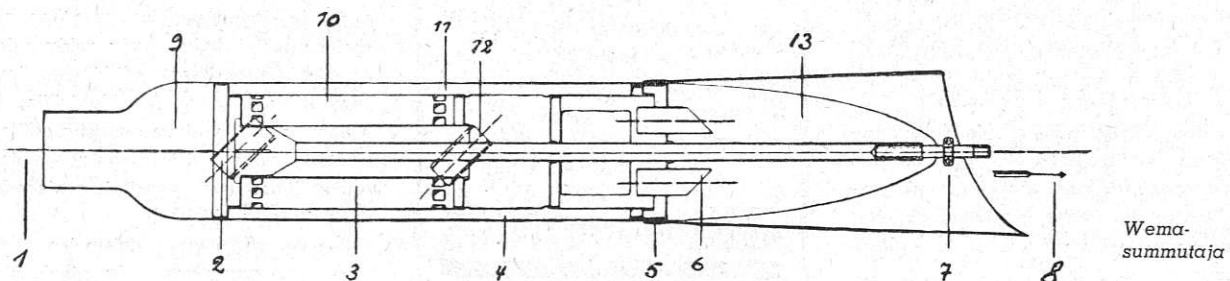
Wema-summutaja mootorratastele

ÜHEKS suuremaks peavalu tekitajaks paljudele mootorratturitele on seni olnud praktilistele nõuetele vähe vastavad summutajad. Summutajad, mis politsei eeskirjade kohaselt mootori müra enam-vähem täielikult summutavad, vähendavad aga ühtlasi mootori võimet kuni 15% ulatuses. Et sellest tekitatud kadudest hoiduda, paljud mootorratturid võtavad seepärast summutaja maha ja sõidavad summutajata kõrvulukustava müra saatel. Järgneb politseilt protokollide sadu...

Nüüd on õnnestunud konstrueerida summutajat, mis peaks vastama mootorratturite nõudeile, nimelt Wema-nimelise summutaja näol.

Wema-kõlasummutaja valmistatakse ühes suuremas summutajate vabrikus Saksas ja leiab kasutamist DKW, BMW, Mercedes-Benz ja paljude teiste mootorite juures. Wema-summutajalt esilekutsutud kaod ei ületa isegi 2-takt. mootorite juures 4% ja võivad jääda konstantseks masina ea kestvusel, kuna teda on võimalik ühe võttega lahti võtta ja kerge puhastada.

Töötamise põhimõte sel summutajal on täiesti uudne, tehniliselt läbi mõeldud. Summutajat läbibistavate gaaside kõikumised tasandatakse summutajas esilekutsutavate keeriste abil. Mootori väljalasketorustikust juhitakse äratõotanud gaasid summutaja eelkõlaruumi, kus nad paisuvad ja nende pulseerimine väheneb. Siit pääsevad nad aukude ja põikiasetatud tüüside kaudu kahes jaos keeristeruumi. Need kaks juga keerlevad spiraalikuljuselt samas sihis, kuid vastupidises suunas, tungides üksteisesse, mislõbi pehmelt vetruvalt mõjuv gaaside keeris tasandab survekõikumisi. Sellest ruumist tungivad tõotanud gaasid pilukujuliste tüüside kaudu ühtlustusruumi. Ühtlustusruumist voolavad nad eesolevate pilukujuliste tüüside kaudu ühes torukujulistest tüüsidest väljuvate gaasidega järelkõlaruumi ja sealt väljalasketoru kaudu vabadesse. Üksikute tüüside ja aukudega üksteisega seoses olevate ruumide maht on valitud nii, et võimaldub täielik summutamine.



1 — gaasi sissevool; 2 — põiki asetatud keeriste tüüsid; 3 — keeristeruum; 4 — ühtlustusruum; 5 — tihendusrõngas; 6 — ühtlustajad tüüsid; 7 — ühtlustaja; 8 — gaasi väljapääs; 9 — eelkõlaruum; 10 — keeristeruum; 11 — ühtlustusruum; 12 — põiki asetatud keeriste tüüsid; 13 — järelkõlaruum

2) Laagrige kloppimine on tingitud kolvisääre põlv- ja silmlaagri või väntvõlli ja raamlaagrige vigastustest, kulumisest. Need kloppimised on selgesti kuuldavavad mootori ülekoormamisest ja tühjal käigul. Nende kindlaksmääramisest olen juba varem sõna võtnud selle ajakirja veergudel ja seepärast pikemalt nende juures ei peatu.

3) Varase süüte kloppimine on kuuldav eriti mäkkesõidul. Kaob süüte hilisemaks saamisel.

4) Detonatsioonikloppimine on tingitud kütteaine vähesest kompressioonikindlusest. Sel juhul kütteaine surve mõjul plahvatub enne kolvi üles surnud punkti jõudmist momentaalselt nagu lõhkeaine, andes vastu kolbi tugeva löögi. Ka kütteaine takistatud juurevool karburatorisse võib tekitada nimetatud kloppimist. Detonatsioonikloppimisel on hele metalline kõla ja selle tagajärjel mootor läheb kuumaks.

5) Hõõgsüüte kloppimine esineb tahmunud mootori juures. Tahmunud mootori juures kütteaine süttib hõõguvast tahmast enne kolvi ülemisse surnud punkti jõudmist. Mõnikord võib ka hõõgsüüdet põhjustada hõõguv küünlaots. (Vale küünla valik.) Hõõgsüüte tagajärjel mootor töötab ebaühtlaselt ja süüte väljalüümisel mootor töötab edasi.

6) Kolbide kloppimine vastu silindrite seinu. Kolb hakkab peksma vastu silindri seinu kulunud silindrite või kolvi õõnsusse kinnijäänud rõngaste korral, tekitades selgestikuldavast heledakõlalast võrdlemisi sagedat kloppimist, mis on eriti tuntav külma mootori juures.

Peale ülalnimetatute esineb veel palju teisi kloppimiste ja kriikumiste põhjustajaid, nagu: karburatori gaasiklapi kulunud telg, lahtised kütteaine- ja õli torustikud, karburatori hoovastik, siduri ja piduri pedaalid, käsipiduri hoob, piduri trossid mehaaniliste pidurite juures, valgustuskaablid, gaasi- ja süütehoovad, jahutaja toed, kiirusnäitaja tross, mehaaniliste bensininäitajate kulunud osad, kate- ja kaitseplekid ning palju nähtamatuid ebatähtsaid masinaosi.

Seepärast, kui ilmneb mingi autorike või võõras kõla, ei tule kohe asuda auto mootori kallale, vaid enne kindlaks teha rikke asukoht.

Väga hea ja odava võimaluse kloppimiste jne. asukoha kindlaksmääramiseks annab lihtne kuulamisaparatuur, mille väheste kuludega iga autoomanik võib endale lasta valmistada:

Võetakse vana karburatori ujuk ja joodetakse sinna külge 30 sm pikkune, 2½—3 mm jämedune hõbetrakt, mille

Soovitan laost
ja eritellimisel
t u n t u d
h e a d u s e s

ROOTSI

autopolstri-
mööbli- ja
kunstnahka

Seemisnahad
auto puhasta-
miseks

EMIL KUMENIUS

Tallinn, Lai 9, telefon 437-46

vaba otsa asetatakse puust nõop. See nõop surutakse vastu mootorit, kõrv asetatakse vastu ujukit, mis sel juhul kloppimise kõvemalt kuuldavaks teeb. Nihutatakse puust nõopi edasi-tagasi, ja kus kuuldu kõige kõvemalt kloppimine, seal ongi rike.

Praktikaga autojuhid sellist instrumenti ei tarvita, vaid määravad ära rikke asukoha lihtsalt kõrvaga kuulates.

J. T.

Klappidest ja nende õigest seisukorrast auto mootori juures

KUI poleks terasetööstused leiutanud kuulsaid väljalaskeklapi terasesorte, siis poleks ka võimalik olnud tänapäeva mootori võimsust ja töötamiskindlust tõsta nii kõrgele tasemele. Tõenäolikkult oleks siis kahetaktiline mootor vallutanud maailmaturu.

Vastutavam osa neljataktilise mootori juures on klapp. Vaevalt kujutatakse ette, milliseis ebasoodsais tingimuses peab töötama väljalaskeklapp.

Koormatud mootori väljalaskeklapi normaalseks töötamistemperatuuriks on 700—800°, s.t. väljalaskeklapi säär ja pea on töötamisel alaliselt tulipunasest olekus. Samal ajal tõmbab klapi vedru klappi 20—60-kg tõmbejõuga mõned tuhanded korrad minutis vastu klapi pesa. Punases olekus viibiv klapi säär ei tohi seejuures painduda, venida ega rebeneda. Klapipea peab täpselt pessa istuma ja väljalaskeava tihedalt sulgema; ta ei tohi aga sealjuures ära tõmbuda ega painduda.

Nii suuri nõudeid suudavad rahuldada ainult kõrgeväärtuslikud klapi terasesordid, mis kõrges kuumuses hoiavad alal endise tugevuse ja pinnasileduse.

Klapisäär, töötades suures kuumuses, pikeneb tublisti, milleks peab olema ette nähtud klapisääre ja tõukuri vahel vastav „mänguruum“ — paisumisvaha. Vastasel korral võiks klapisäär juhtpuksi sisse sööbida, kinni kiiluda ja klapp ei suleks täielikult väljalaskeava.

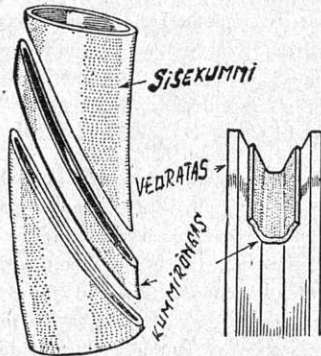
Kõrgeväärtuslikud klapi terased 13 ja enam % kroomisialdusega pikenevad soojuse mõjul kaks korda rohkem kui harilikud nikkelterasesordid. Seepärast peame ka mänguruumi klapisääre ja tõukuri vahel valima suurema. Külma mootori juures paistab nõutav mänguruum liiga suur. Mootori soojenedes kaob ta aga täielikult.

Klapi terase suure paisumise tõttu võib klapi pesa parandada ainult säärase freeseri ja lihvimisšeibiga, millel on telg või tapp, mis täpselt passib klapi juhtpuksi, nii et pesa saaks täiesti



AUTO- JUHTIDELE

Veorihm vanast sisekummist
PALJUDES autodes sünnib dünamo, jahutusvee pumba ja ventilatori ringiajamine ühise veorihma abil. Rihm kipub aga tihti venima ja seeläbi lõdveneb, kusjuures ta mõnikord isegi katkeb. Kui seda juhtub sõidu ajal või siis, kui pole võimalust rihma pingutada või uut asemele muretseda, siis võib vanast auto sisekummist teha ajutine veorihm. Selleks lõigatagu kummist riba diagonaalselt ja nii, et see kujutab parajas suuruses rõngast. (Vaata joonis.)



Rõnga pikkus, parajal määral pingutatuna, peab vastama vana veorihma mõõdule, kuid laiuselt peab ta olema nii suur, et tema ääred (siis kui see on kohale pandud ja pingutatud) ula-

konsentriline juhtpuksile. Vastasel korral võib ilmned nähe, et külmal klapp hästi suleb, kuumenedes aga enam pessa ei istu, sest sääre paisumisel juhtpuksis kaob ka konsentrilisus, mille tagajärjel võivad esineda klappide kõverdumised, pesade vigastused ja isegi silindrite kriimustused, eriti veel lõdva vedru korral (rippuvate klappide juures).

Mootori tiirlemisel maksimaaltuurude arvuga ei jõua lõtv või liiga lühike vedru klappi enam täiesti sulgeda, vaid jätab selle veidi avatuks. Töötakti ajal plahvatuse leek tungib läbi, vigastades klappi.

Rippuvate klappide juures võib isegi kolb hakata taguma vastu mitte täielikult sulgenud klappi, selle purustada ja ka ennast vigastada. Seepärast on vajalik igal kontrollimisel proovida klappivedrusid surve ja pikkuse suhtes.

tuksid üle veoratta äärte. Viimane asjaolu on tähtis seepärast, et vastasel korral võib rihm libiseda. Juuresoleval joonisel on näidatud, kui lai see rihm peab olema ja kuidas teda veorattale paigutada.

Kolloidaalgrafiidi kasutamine mootorite juures

Juba ammu on tehtud eriajakirjades ettepanekuid kasutada kolloidaalgrafiiti mootorisilindrite sissetöötamisel.

Saksa mootorite tööstustes leiabki kasutamist alljärgnev viis tarvitada kolloidaalgrafiiti: märjalt lihvimisel, kusjuures alul lisatakse lihvimispetrooleumile 2% kolloidaalgrafiidi ölikontsentrati. Kolloidaalgrafiit muudab töötamisel silindripinnad siledaks. Lihvimisketastega satub teatud osa kolloidaalgrafiiti mikroskoopilistesse pooridesse silindri seintes, moodustades ühtlasi silindri seintele palja silmaga nähtamatu grafiidifilmi. See grafiidifilm osutub väga tarvilikuks mootori sissetöötamisel, kaitses silindreid kriimustuste eest.

Järepuurimisel (lihvimisel) toimitakse järgmiselt: lihvimisketas immutatakse kolloidaalgrafiidi ölikontsentrati segus vahekorraga 1:1 ja lihvitakse temaga peale selle silindri seinu. Kolloidaalgrafiit siinjuures täidab samuti kõik poorid ja moodustab grafiidifilmi, mis suurel määral vähendab silindrite kulumist.

Kuidas kasutada igapäevase töö juures kolloidaalgrafiiti?

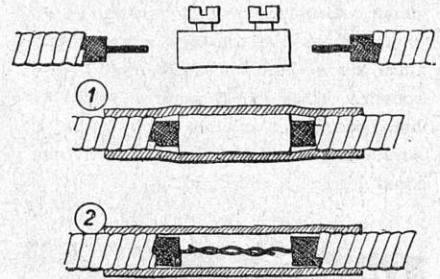
Pärast mootori remonti ja puhastamist silindripinnad, kolvid, kolvirõngad jne. määratakse õli asemel sisse pastataolise kolloidaalgrafiidiga, ja siis monteeritakse mootor uuesti kokku. Tuleb aga hoiduda grafiidifilmi mahapesemisest silindri seintel, kuna, nagu ülalpool leidsime, grafiidifilm tunduvalt vähendab hõõrumist mootori liikuvate osade vahel. Ka muudab kolloidaalgrafiidifilm kolvi ja silindri vahe palju tihedamaks. Suurema tiheduse mõjul ei löö leek plahvatustakti ajal läbi kolvi ja silindri seinte vahelt, ning kõrvaldatud on õlisöö tekkinemise oht kolvirõngail.

Kasutades kolloidaalgrafiiti saavuta-

me paremat ja usaldatavat mootori määrimist ja mitte üleliia kuumenemist. Selle tagajärjel ei ole karta mootori kinnijooksmist, kolvi sissesööbimist, vähest kompressiooni ega liiga suurt õli- ja bensiinikulu, kusjuures võime piirata ka mootori sissetöötamisega.

Katkenud süütekaabli jätkamine

Kaableid võib jätkata ainult klemmide või jootmise abil. Lihtne jätkata-oste kokkukeeramise kutsus esile pingelangemise jätkataval kohal suure takistuse tõttu ja ka jätkukoha kuumenemise.



Joonisel 1 on näha ostetud klemmi abil juhtme jätkamine. Kruvid asetatakse maha peale ühendamist ja varem juhtmele asetatud kummitoru tõmmatakse üle jätkukoha.

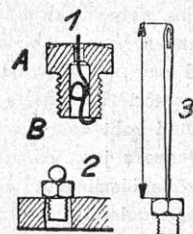
Joonisel 2 näeme joodetud ühendust. Lääkivaks puhastatud traadi otsad keeratakse kokku ja tinutatakse kokku tinooli abil. Keritakse ümber isoleerpael, mis üle värvitakse, et varem juhtmele asetatud kummitoru end üle jätkukoha laseks tõmmata.

Tüüsi suudme avause muutmine

Paljusid karburatoreid on võimalik reguleerida tüüsi vahetamata. Mõnede juures on aga tüüside vahetamine tarvilik. Vahetamisest võib aga siingi hoiduda, suurendades või vähendades tüüsi ava.

Tüüsi ava vähendamiseks asetatakse tüüsi A traat B (joon. 1), mis peab olema võimalikult korrosioonikindel. Kasutada võib elektrotehnikas tarvitavat „Cekas“ vastupidavustraati.

Asetades näiteks 0,6 mm läbimõõduga tüüsi avasse 0,2 mm-lise läbimõõduga traadi ja pigistades või tagudes kergelt



väikese haamriga tüüsi suudme ümber traadi kokku, võime ava põikloikepinda vähendada 90%. Traat peab olema asetatud nii, et ta üles ega alla välja libiseda ei saaks.

Parem viis oleks järgmine: Tüüsi suudmele asetatakse väike kuullacagri kuul (joon. 2), koputades sellele kergelt väikese haamriga.

Tüüsi mõõtmiseks võib kasutada õmb-lusnõela (joon. 3). Märkides ära, kui sügavale nõel mahtus tüüsi avasse, võime pärast, kui selgub, et ava on liiga väikeseks muutunud, seda suurendada endiseks.

Tüüsi ava võib suurendada reibeli abil iga kellasepp. Ise võime seda suurendada peene nõela ja kõige peenema smirgelpasta abil. Pastaga määritud nõela keeratakse ettevaatlikult tüüsi avas, kuni on saavutatud avale soovitatav läbimõõt. Siinjuures tuleb tähele panna, et nõelale liialt peale ei surutaks. Vastasel korral võib ta avasse kinni jääda ja murduda.



Silindripea temperatuur

KUI soovite hoida kokku õlikulu ja hakkate tarvitama odavamalt õli või reguleerite õlipumba vähemate survele, peate silmas pidama, et mootori silindrite temperatuur ei tõuseks, vaid jääks endiseks. Temperatuuri võite määrata kuumuse mõjul, poleeritud teraspinnale ilmuvate vahelduvate värvide abil, milliseid võite esile kutsuda, hõõrudes silindripea kinnituspolte või süüteküünla osi smirgelpaberiga läikima. Kuumuse mõjul, mootori töötamise juures omab puhastatud mootori-osa mootori temperatuurile vastava vahelduva värvi.

Värvidele vastavad temperatuurid oleksid järgmised:

Helekollane	225°
Helekollakasapunane	250°
Punakaspruun	265°
Helepunane	275°
Violett	285°
Sinine	320°

Praktiliselt sooritatakse katse järgmiselt: Hõõrudes eelpool kirjeldatud viisil mõnda mootori-osa läikima, sõidetakse teatud aeg mootorrattaga. Nüüd vastavalt mootori kuumusele värvub läikimahõõrutud koht kas punakaspruuniks, helepunaseks jne. Pärast mõnele teisele õlisordile üleminekut või pumba surve ümberreguleerimist korratakse katset samades tingimustes (näit. sama

välisõhu t° juures). Kui ilmneb sama värv, on kõik korras. Kui aga ilmneb kõrgemat temperatuuri näitav värv, on soovitatav minna tagasi endisele õlisordile, või jälle pump endisele survele tagasi reguleerida.

Kahetaktilise mootori puhashoidmine

Kahetaktilise küttaaineseguga määritava mootori puhashoid nõuab rohkem hoolt kui eriolitussüsteemiga varustatud mootor.

Startimisel pääseb karburaatorist välja küttaaine, mis ära äratades jätab maha õlikihi, mis aeglaselt mööda mootori osi laiali valgub ja tolmu koguma hakkab. Samuti korjub ka bensiinipaagi korgi ümber õlikihti, mida sageli peab maha pesema, kui ei taheta määrada riideid. Puhashoiu kergendamiseks tädetagu järgmised nõuded:

1) Bensiinikraan suletagu juba sõidu ajal enne mootori seismajättmist, et ujukiruumi jääks võimalikult vähe kütta- ainet.

2) Tanki ärgu valatagu liiga täis, et hoiduda sõidul küttaainekorgi avast väljaloksumisest. Kui vabriku poolt bensiinipaagi kork pole varustatud väikese koonilise ruumiga, mis takistab kütta- aine väljaloksumist (joonisel näha), on soovitatav see säärasega varustada.

3) Õliga määratud alumiiniumosi puhastatagu võimalikult sageli soodave ja määrdesebilahuga.

Happekaitse mootorratta akumulaatorile

Kui akumulaator mootorrattale on asetatud nii, et ta võib kokku puutuda sõitja riidetega, peab kasutama erilist kaitset. See kaitse valmistatakse järgmiselt: lõigatakse õhukummi tükk (rõngas) ja asetatakse see sukapaela sarnaselt ümber akumulaatori karbi, nii, et ta kataks kaane- ja karbivahelise vahe. Kui see kummilint on valitud kitsas, jäävad välja akumulaatori klemmid. Vastasel korral peame nende tarvis lindile augud sisse lõikama. Auke lõigates tuleb enne kummi hästi niisutada.

Kuidas kaitsta rooste vastu väikesi metalloosi?

Väikesi metalloosi võib kaitsta roostetamast, puhastades neid enne läikima ja pärast üle lihvides peenema smirgelpaberiga. Pärast seda asetatakse nad äärsile, metallplaadile ja kuumutatakse. Metallosad värvuvad nii, et punase ja violeti järele ilmneb sinine värv. Samal momendil tulevad osad äärsilt ära võtta, vastasel korral kaoks sinine värv, andes maad tumehallile. Sinine värv kaitsebki neid rooste vastu.

Missugust vett kasutada mootorratta jahutamiseks

Veejahutusega mootorratta jahutamiseks on soovitatav kasutada ainult destilleeritud vett, et ei tekiks katlakivi ega selle tagajärjel mootori ülekuumenemist.

Kui liiklemiskontrolli kõrgem kontrolör on autojuht —

ehk

lugu, mis ei vaja kommentaare

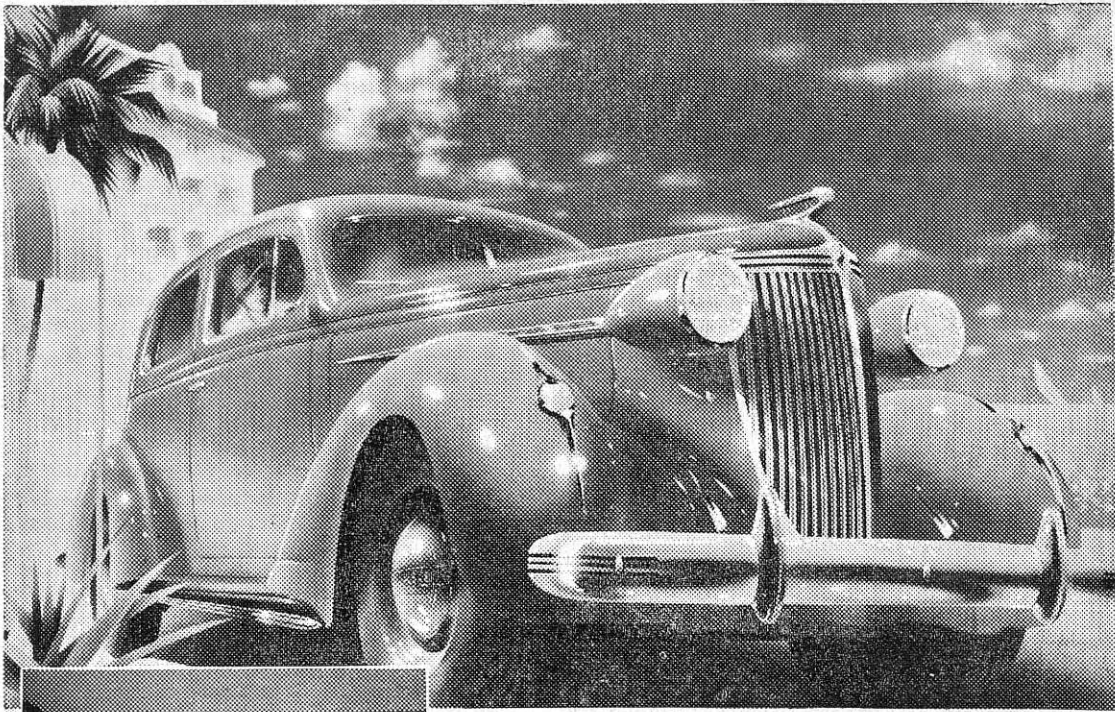
Tallinnas juhtus hiljuti järgmine tõsioludele vastav lugu („Päevaleht“ nr. 179, 6. 7. 1937):

„Pühapäeva hommikul kella ½5 paigu pörkasid Vabadusväljakul Roosikrantsi ja Kaarli puistee nurgal kokku Tallinna linnavalitsuse sõiduauto nr. A-1330 ja taksoauto nr. A-998. Mõlemad sõidukid said tugevasti vigastada, kuna inimestega õnnetusi ei olnud. Linnavalitsuse autot juhtis Tallinna linna liiklemisinspektori k. t. insener Margiste (end. nimega Markevitsch) ja taksoautot kutseline autojuht Viik.

Juurdlusega on selgunud, et linnavalitsuse auto tuli Harju tänava poolt ja tahtis sõita Roosikrantsi tänavale. Taksoauto tuli Kaarli puisteele Vabadusväljaku suunas. Jõudnud tänavate ristumiskohale, rooli juures istuv insener Margiste ei suutnud oma sõidukit enam pidurdada ja selle asemel, et liiklemismääruste kohaselt katsuda sõita mööda Kaarli puisteele tulevate tagant, pööras ta vasakule ja sõitis otse lähenevale autole ette. Kuna taksoauto juht oma sõidukit enam ei suutnud pidurdada, jooksis see linnavalitsuse autole paremalt poolt küljelt sisse.

Kokkupõrke tagajärjel katkes linnavalitsuse autol bensiinitoru, mispärast sõiduk õnnetuskohalt tuli viia ära teise auto slespi. Taksoautol sai kannatada esimene kaitseraud ja osaliselt ka mootor.

Nagu kuulda, oli insener V. Margiste laupäeval korraldatud liiklemiskontrolli teostamisel sõidukite mootorite kõrgemaks kontrolöriks. Pärast kontrolli lõppu oli ta koos teiste kontrollijatega läinud sööma õhtust ja tarvitanud ka alkoholi. Kuna õnnetuse järele selgus, et tal on juures alkoholi lõhn, siis toimetati ta Greiffenhageni haiglasse, kus arst konstateeris purjus olekut. Pealtnägijate jutustuse järele olnud tugevasti viinastanud ka seltskond, kes insener Margistega sõitis kaasa.“



Lüksuslik sisemus, laiad pehmed istmed

NASH....enam kui 20. a. praktika autoehituse alal

● Alates 1937. a. Nash on ehitatud ja müünud umbes 2 milj. autot. Nash-autoühing on tõestanud, et ta suudab püsida ja võistelda edukalt teistega maailmaturul, pakkudes ostjatele alati parimat.

Praegused Nash-autod on vastupidavamad kui kunagi varem Nash ajaloos. Siin on kasutatud iga kogemust, iga vahendit, et muuta uusi mudeleid veel paremaks.

Tuhanded, kes varem ostsid kalleid autosid, et rahuldada oma nõudlikku maitset, pöörduvad nüüd Nash'i poole, sest siit saavad nad vähema raha eest samu väärtusi.

Enne kui ostate omale auto, palume vaadata ja katsetada Nash'i.



Iga Nash sedani võib muuta magamisruumiks mõne minuti jooksul

Esindaja:

J. ZIMMERMANN & J. MÖLDIER

Aia 5, Tallinn
telefon 447-99



Liiklemispolitsei ei tohi olla liiga paks!

Ameerikas Pittsburgi linnas leidis politseiülem, et paksud ja rasvaläinud liiklemispolitseinikud ei suuda oma kohustusi korralikult täita. Ja nii andis ta määruse, et kõik liigselt rasvaläinud ja paksud liiklemispolitseinikud peavad võtma ette tõhusa saleduskuuri ja saama saledateks. Kes neist seda ei taha või ei suuda, see vallandatakse või määratakse mujale teenistusse. Mõõda minnes olgu siin tähendatud, et Ameerikas on seni, eriti suuremates linnades, võetud politseiteenistusse mehi kaalu järele, s. o. neil on nõutud peale teatava pikkuse ka teatavat ja õieti rasket kehakaalu. Vaimline kaal on sealjuures olnud alati kolmanda või neljanda järgu tähtsusega. Paksudel meestel on aga tavaliselt rohkesti huumorist arusaamist. Sellega ongi seal seni nähtavasti arvestatud.

Uusi väikeautosid Prantsusmaal

Prantsuse Renault- ja Peugeot-autovabrikud katsevad veel eeloleval sügisel lasta müügile esimesi prantsuse väikeautosid. Viimased on peamiselt mõeldud Simca-Fiat-väikeautode väljatõrjumiseks Prantsuse turult.

Need uued prantsuse väikeautod evivad 4-sil. mootori, on 700—800 ccm mahulised ja ruumikamad kui Simca-Fiat-väikeautod.

Buna-autokummi odavamaks

Saksa hästi korda läinud sünteetilise autokummi Buna tootmine edeneb jõudsasti. Kui praegu ehitusel olev vabrik saab valmis, siis loodetakse täita ka välisellimisid, milliseid on saadud õige suurel arvul. Kuna on läinud korda vähendada Buna tootekulusid, siis on oodata ka valmiskummide hinna alanemist, nii et senine suur hinnavahe Buna ja tavaliste autokummide vahel väheneks õige tunduvalt.

Sünteetiline autokummi ka Itaalias?

Saksa eeskujul on hakatud ka Itaalias tundma suurt huvi sünteetilise autokummi valmistamise vastu. Tuntud itaalia autokummivabrik *Pirelli* on asutama erilise instituudi sünteetilise kummi tootmise uurimiseks ja määranud selleks otstarbeks 6 milj. liiri.

Poole tunniga Brüsselist Antwerpeni

Tuleval aastal avaneb automatkajatel võimalus sõita poole tunniga Brüs-

selist Antwerpeni, kuna seks ajaks avatakse liiklemiseks uus Belgia ja Hollandi pealinnade-vaheline autotee. See uus autotee on 30 m lai ja kahesuunalise liiklemisega, kusjuures mõlemal teesi lahtub 4 m laiune muruteevöö.

Autokummi kunstsiidist

Üks ameerika tööstus kavatseb toota uut sorti autokumme veoautodele ja omnibustele, kus kummikude koosneb selleks otstarbeks eriti valmistatud kunstsiidist.

Pariis pole enam elektritramme!

Pariisis lõpetati liiklemine viimsel elektritrammiiniil. Seega on kogu trammiliiklemine Pariisis viidud üle omnibustele.

Prantsuse mootorrattatoodang läheb tagasi

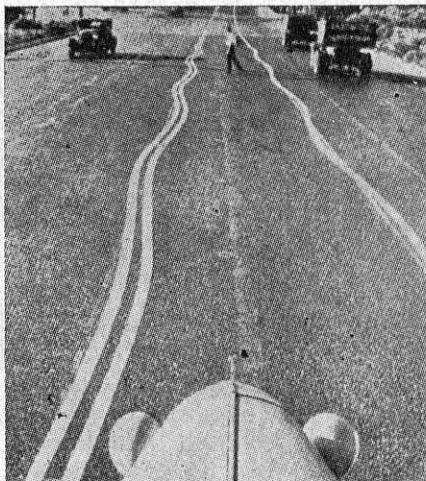
Prantsuse ajakirja „*Moto Revue*“ andmeil Prantsuse mootorrattavabrikute toodang langeb iga aastaga õige märgatavalt. Kui 1930. a. toodeti veel 105 550 mootorratast, siis juba 1931. a. langes see arv 57 000-le ja siit peale algab pidev langus. 1932. a. lasti turule 41 293, 1933 — 34 707, 1934 — 26 790, 1935 — 20 935 ja 1936. a. kõigest 18 000 mootorratast.

Autoteed ka Prantsusmaal?

Prantsusmaal moodustati hiljuti komisjon, kes hakkab teostama eeltöid uue kavatsusel oleva autotee ehitamiseks. Uus Saksa eeskujulik autotee läbib riigi territooriumi idast läände ja ehitusega alustatakse juba 1938. a.

Poritivad kummist

Inglise Dunlop-autokummivabrik on uudsusena lasknud turule kummist pori-



Los Angelesis on tänavliiklemises võetud tarvitusele uued hoiatusmärgid. Tänavale on tõmmatud valged jooned, mis 200 sammu enne hädahohtlike ülesõidukohti, nurki, ristteid jne., muutuvad laineliseks. Katsetel on selgunud, et need uued liiklemistähised hästi näha on vihmastel ja udustel öödel

tiivad. Seda uudsust tervitab inglise eriajakirjandus, leides, et kummist poritiivad on eriti vastupidavad õnnetuste ja kokkupõrgete puhul jne.

Autoõnnetuste peasiüldlasteks on jalakäijad

Londoni politseiülem sir Philip Game on koostanud aastaaruande, mis põhjeneb hästi läbitöötatud statistilisel materjalil, haarates ajajärku aprillist — novembrini 1936, ja näitab, et 35 851 sel ajavahemikul aset leidnud õnnetuse juures peasiüld langeb jalakäijatele, ja tervelt 84%-ga. Politseiülem leiab, et autojuhtidele on antud küllalt määrusi — õigem oleks nüüd kasvatama hakata jalakäijaid.

Kiiruse alandamine Londonis 48 km/t-ni olevat palju aidanud kaasa õnnetuste vähendamiseks. Suurt kurjajuurt näeb politseiülem ka ristteedes. Ta leiab, et oleks parem, kui need hoopis kaoksid. Tehnika edu juures polevat see ka enam nii võimatu.

Tänavasildid kõnniteele

Inglismaal on uudsusena hakatud tänavate nimesilte paigutama kõnniteede äärekividele, kus neid öösel valgustatakse.

Euroopa suurim garaaž

Kensington'is, Londoni eeslinnas, on ehitamisel Euroopa suurim autogaraaž. Hoone on kümnekordne, mahutab 1250 sõidukit ja läheb kogusummas maksma 250 000 n.-sterlingit.

Parkimisplatsid maa alla

Londonis on uudsusena hakatud paigutama kõiki uusi parkimisplatse maa alla, et võimaldada seega lähedamat liiklemist tänavail.

370 milj. krooni puhaskasu!

Standard Oil Company, maailma suurim õlikontsern, sai 1936. a. puhaskasu 97,77 milj. dollarit (1935. a. — 62,86 milj. doll.) — ca 370 milj. krooni.

441 459 n.-sterlingit trahvi

Inglismaal on 1936. a. 358 325 mootorsõitjat maksnud riigile liiklemismääruse mittetäitmise eest kogusummas 441 459 n.-sterlingit trahvi.

New Yorgi autonäitus oktoobris

Ameerika igaaastane suurim autonäitus, mis peetakse New Yorgis, teostub tänava 27. okt. kuni 3. novembrini.

Jaapan motoriseerub jõudsasti

1. jaanuaril 1937. a. oli Jaapanis juba liikvel kokku 89 000 sõiduautot, 56 000 veoautot ja 5500 teisi jõuvankreid. Iga 363 elaniku kohta tuleb seega üks jõuvanker.

SPORT

Eesti ei võta osa Pariisi tähesõidust

Teatavasti otsustas EMSK osa võtta ka tänavusest rahvusvahelisest tähesõidust Pariisi ja saata sinna umbes 20-liikeline mootorratturite meeskond. Eesti meeskonnal tulnuks sel tähesõidul eestkätt kaitsta läinud aastal Berliini tähesõidul võidetud rändauhinda — kallihinnalist karikat. Eesti meeskonna sõit oleks teostunud käesoleva kuu teisel poolel.

Nüüd aga selgub, et Eesti ei võta osa käesoleva aasta rahvusvahelisest tähesõidust. Loobumiseks on kaaluvad põhjused, kuna vahepeal on ilmnenu, et tähesõidu korraldajad on õige drastiliselt muutnud käesoleva tähesõidu võistlustingimusi. Möödunud aastal teatavasti arvestati kohalejõudvate sõidukite arvuga, teekonna pikkusega ja võistlevas riigis olevate mootorrattaste arvuga. Nüüd on aga otsustatud võtta arvesse ainult teekonna pikkus ja Pariisi saabujate arv. Selline, prantslaste poolt ette võetud muudatus teeb võistluse vähematele riikidele, seega ka meile tunduvalt raskemaks ja isegi küsitavaks. Suurtel riikidel osutuks võidu saavutamine palju kergemaks, ka lühema teekonna pikkusega, saates välja vaid suurema arvu osavõtjaid.

Neil kaalutlustel EMSK juhatus on otsustanudki loobuda tähesõidust, et mitte asjatult riskeerida ja suuri kulusid teha. Seoses võistlustingimuste muutmistega on aga EMSK ühtaegu esitanud FICM'ile valju protesti, juhtides tähelepanu tekkinud olukorrale ja asjaolule, et iga võistlusi juhtiv riik ei hakkaks oma äranägemise järele muutama võistlustingimusi.

Kuna seekord tähesõidust osa ei võeta, siis otsustati ära jätta ka hipodroomi võistlused, mis pidid teostuma 8. augustil, Pariisi tähesõidu meeskonna toetamiseks.

Eesti Suursõit 12. septembril

Käesoleva aasta Eesti Suursõit pidi teatavasti toimuma 26. septembril. Kuna nüüd on aga otsustatud mitte osa võtta Pariisi tähesõidust, siis on nihutatud lähemale ka Eesti Suursõidu tähtpäeva ja nimelt 12. septembrile.

Suursõidu eeltöödega on juba alustatud ja seniste andmete põhjal kujuneb tänavune TT senistest mitmeti tugevaks. Peale meie oma tuntuimate motorsportlaste tahavad tänava Pirita-Kose ringteel näidata oma võimeid ka mitmed välismaalased Soomest, Rootsist, Saksast ja mujalt.

Tähesõit kuue osavõtjaga

20. juunil s. a. toimus Eesti Autoklubi ja Eesti Motoklubi poolt korraldatud VII tähesõit autodele ja mootorrattastele. Võistlus peeti kolmes osas: 1) Seniorid, stardikoht Tallinn, tee pikkus 477,5 km, marsruut: Tallinn—Kose—Kuimetsa—Piumetsa—Türi—Käru—V. Väandra—S. Jacani—Viljandi—Põltsamaa—Kursi—Palamuse—Söödi—Mustvee—Iisaku—Jõhvi—Narva—N. Jõesuu.

2) Juniorid, stardikoht Tallinn, 315,9 km: Tallinn—V. Maarja—Simuna—Söödi—Mustvee—Iisaku—Jõhvi—Narva—N. Jõesuu.

3) Juniorid, stardikoht Tartu, 298,4 km: Tartu—Jõgeva—V. Maarja—Simuna—Söödi—Mustvee—Iisaku—Jõhvi—Narva—N. Jõesuu.

Osavõtt tähesõidust oli võrdlemisi elav, üle 30. kelledest enamus jõudis finiši. Autosid võistles viis, neist scarabus finiši kolm, kuna H. King ja L. Markovitsch katkestasid sõidu.

Võistlus, mis möödus suuremate viperuste ja õnnetusteta (veidi tõsisemalt sai kannatada vaid V. Hennoki kaassõitja

E. Kert), oli võrdlemisi pinev. Isegi niivõrd pinev, kuid seejuures haruldaselt tasavägine, et maksimaalse punktide arvu — 1000 p. — omandas tervelt kuus võistlejat.

Riigivanema nimeline rändauhind ja tähesõidu kõrgeim rahaline auhind, 75 (!) krooni läks seega kuuele sõitjale ja nimelt: J. Lampson (F. N., 500 ccm), O. Veldeman (Rudge, 496 ccm), G. Kuura (Rudge, 500 ccm, külgkorviga), S. Kletschy (Morris, 918 ccm) ja K. Rinaldo (Ford, 1172 ccm).

Senioride grupi esimeseks tuli Ed. Johanson 982 punktiga (Triumph, 349 ccm), omandades ühtlasi R. Tavasti nimelise rändauhinna ja tähesõidu rahalise auhinna 30 kr.

Junioride grupi esimeseks tulid Lembit Paap 1000 punktiga (BMW, 730 ccm) ja Arvo Mägisto (Austin) 1000 punktiga, kes omandasid Pärnu linna nimelise rändauhinna. Tähesõidu rahalise auhinna 50 kr. sai loosimisel endale L. Paap.

Daamide klassi võitjaks osutus prl. Natalie Kuil (NSU, 250 ccm) 937 punktiga, omandades daamide ja Narva linna rändauhinna.

Klassiauhinnad jagunesid järgmiselt:

Senioride grupp 3. klass: 1. auhind O. Veldeman, 982 p. (Rudge 496 ccm); 2. auhind E. Pärtelpoeg, 973 p. (DKW 496 ccm); 3. auhind R. Soots, 946 p. (NSU 498 ccm).

Junioride grupp 1. klass: 1. auhind J. Luik, 991 p. (Triumph 250 ccm); 2. auhind E. Kull, 946 p. (NSU 241 ccm); 3. auhind A. Must, 820 p. (DKW 245 ccm).

Junioride grupp 2. klass: 1. auhind H. Kurich, 948 p. (Velocette 349 ccm); 2. auhind V. Kirkmann, 937 p. (AJS 350 ccm); 3. auhind H. Kaho, 928 p. (Triumph 350 ccm).

Junioride grupp 3. klass: 1. auhind G. Lill, 946 p. (Harley Davidson 750 ccm); 2. auhind R. Madiberg, 874 p. (Zenith 498 ccm); 3. auhind E. Senkel, 838 p. (TWN 493 ccm).

Junioride grupp 4. klass: 1. auhind V. Tomasov, 850 p. (NSU 500 ccm).

Junioride grupp 5. klass: 1. auhind R. Naerimaa, 990 p. (Austin 1125 ccm); 2. auhind P. Peppik, 960 p. (Adler 1000 ccm).

Junioride grupp 6. klass: 1. auhind A. Gross, 960 p. (Austin 535 ccm); 2. auhind A. Raidna, 910 p. (Adler).

Kergedivisjoni rändauhinna omandas G. Kuura ja O. Veldeman, a.s. Laferme auhinna E. Pärtelpoeg, a.s. Kapsi ja Ko auhinna, rahas 30 krooni, A. Mägisto, a.s. Tormoleni auhinna, kaupa 20 kr. väärtuses, P. Peppik, Tormoleni auhinna, kaupa 40 kr. väärtuses, N. Kuil, Tormoleni auhinna, kaupa 20 kr. väärtuses, Ed. Kull, Tormoleni auhinna, kaupa 10 kr. väärtuses, R. Soots. Iga tähesõidust osavõtja sai Eesti Autoklubi ja EMK märgiga osavõtušetooni.

Protestidest jäeti tähelepanemata A. Citroni protest.

Ühe klubi hipodroomi võidusõit

11. JUULIL Eesti Motoklubi korraldas oma nn. 6-da hipodroomi võidusõidu mootorrattastele. Kuna eriti just selle võistluse eel mootorrattasporti korraldavate klubide — Eesti Motorsportklubi ja Eesti Motoklubi — vahekorrad olid teatava määraneni sassi viidud, siis kujunes nii, et sel hipodroomi võistlusel puudusid peale E. Hausenbergi EMSK-sse kuuluvad võistlejad. Et ka Eesti Motoklubil endal polnud välja panna paremaid sõitjaid (vähemalt senioride klassis, kus küll reklamaati õige tugevasti võistlusest mitteosavõtvat Ed. Johansonit!), siis selle võistluse haripunkt — senioride sõit — kujunes puhtakujuliselt välismaalaste, soomlase R. Lampise ja rootslase S. Edlundi vaheliseks jõukatsumiseks. Ent ka seegi ei küündinud nende saavutusteni, mida oleme seni harjunud nägema hipodroomi suurvõistlustel.

Võistluse kavas oli senioridele ette nähtud 2 sõitu — 5- ja 10-ringiline võistlus, kuna aga võistlejad keeldusid sõitmast 10 ringi, siis mõlemad võistlused toimusid 5 ringi ulatuses. Esimesel stardil R. Lampinen (*Norton*) võitis nabi eduga S. Edlundit (*Husqvarna*), kuid teiskordsel startimisel Lampinen oli sunnitud katkestama sõidu ja vähe vormis olev rootslane pääses oma *Husqvarna*'l esikohale.

Junioride võistlus oli samuti vähepakkuv ja siin esines senitundmatuid, esmakordseid võistlejaid. Nii 5- kui 6-ringilises võistluses olid junioridest edukamad E. Roosenfeldt (*Velocette*), R. Alliksoo (*Rudge*) ja A. Odamus (*Norton*). Viimane konkureerides E. Roosenfeldtiga tegi Paldiski maantee poolisel kurvil õnneliku kukkumise, mis aga oleks võinud lõppeda väga kurvalt, kuna A. Odamus ei oska veel sportlikult kukkuda.

Võistluse tehnilised tulemused olid üldiselt järgmised:

5-ringiline võistlus

C-klass (500 ccm): 1. R. Lampinen (*Norton*) 3.13,9 = 102,62 km/t; 2. S. Edlund (*Husqvarna*) 3.14,3 = 102,40 km/t.

B-klass (350 ccm) juniorid: 1. E. Roosenfeldt (*Velocette*) 3.48,0 = 87,27 km/t; 2. E. Hausenberg (*Husqvarna*) 4.12,5 = 78,80 km/t ja 3. K. Rinaldo (*Victoria*) 4.12,6 = 78,77 km/t.

Seniorid: 1. S. Edlund (*Husqvarna*) 3.18,1 = 100,44 km/t; 2. L. Rompanen (*Norton*) 3.29,0 = 95,20 km/t.

A-klass (250 ccm) juniorid: 1. R. Alliksoo (*Rudge*) 4.30,0 = 73,61 km/t; 2. K. Tamberg (*AJS*) 4.30,6 = 72,00 km/t ja 3. V. Ristmets (*NSU*) 5.05,1 = 65,2 km/t.

10-ringiline võistlus

Seniorid (5 ringi): 1. S. Edlund, 3.18,7 = 100,14 km/t ja 2. L. Rompanen (*Norton*) 3.30,0 = 94,75 km/t.

C-klass: 1. A. Odamus (junior), (*Norton*) 7.47,0 = 85,21 km/t.

B-klass 1. E. Roosenfeldt, 7.38,5 = 86,98 km/t; 2. K. Rinaldo, 8.14,4 = 80,49 km/t.

A-klass: 1. R. Alliksoo, 8.22,7 = 79,16 km/t; 2. A. Ilves (*Triumph*) 8.47,3 = 75,47 km/t ja 3. R. Ristmets 9.59,2 = 61,47 km/t.

Mootorrattavõistlused Elvas

11. juulil s. a. korraldati Elva malevkonna poolt esimesi mootorrattavõistlusi, millest võttis osa ligemale 30 võistlejat, enamuses Eesti Motoklubi Tartu osakonna liikmed.

Tagajärjed murdmaasõidus (läbistada tuli Elva künklik männistik): 1. E. Johanson (Tartu) 1.54,0 (*Triumph*); 2. Madison (Tartu) 2.06,0 (*NSU*); 3. Lill (Tartu) 2.14,0 (*Harley Davidson*). 50 m täpsussõit: 1. Kuuri 7,2; 2. E. Johanson 7,6; 3. Iise 8,1 (kõik Tartust). Takistussõit: 1. Kaselaid; 2. Roots (mõl. Elva); 3. E. Johanson. Aeglussõit: 1. E. Johanson. Teatesõit: 1. Tartu meeskond; 2. Elva meeskond.

Maastikusõit Pärnus

E. Sauga sai surma

Pühapäeval, 18. juulil s. a. korraldas Eesti Motoklubi Pärnu osakond Pärnus 3. maastikusõidu autodele ja mootorrattastele, millest võttis osa terve rida tuntud mootorrattureid. Seekordne sõidutee oli valitud mitmeti raskena ja sõit toimus maršruudil: Pärnu-Audru-Pootsi-Tõstamaa-Vaiste-Varbla-Paap-salu-Vaatla-Kalli-Pärnu, tee pikkus 148 km. Maastikusõidule järgnesid takistus- ja aeglussõidud Pärnu poeplastade gümnaasiumi aias.

Võistlusel, mis oli mitmeti hästi korda läinud, juhtus ka kurb õnnetus. Tuntud mootorsportlane viljandlane Elmar Sauga, kes võistles junioride C-klassis *Rudge*-masinal, kukkus Pärnu-Tõstamaa maanteel, 16 km Pärnust, äärmiselt õnnetult ja suri silmapilkselt raskete kaela- ja pehaavade tõttu.



Elmar Sauga †

Elmar Sauga oli meie kodumaa nooremaid mootorsportlasi. Vaatamata sellele, et tema alaliseks elukohaks oli Viljandi, kus mootorsportdiks kitsamad võimalused, E. Sauga suutis end kiirelt esile tõsta ja juba 1936. a. Eesti Suursõidul nägime teda junioride C-klassi võitjana.

E. Sauga kukkumine kutsus esile veel teise õnnetuse. Sindilane Ernst Rentmeister, kes sõitis E. Sauga kannul, märkas viimasega juhtunud õnnetust alles mõne meetri pealt. Järgnes paratamatult see, mis pidi tulema: Rentmeister kihutas ligemale 90 km kiirusega E. Saugale ja tema masinale peale, tekitades surmavalt vigastatule Saugale veel uusi raskeid vigastusi. Rentmeisteri masin purunes, niisama hävis täiesti E. Sauga sõiduk. Rentmeister ise pääses tugeva põrutusega ja mõningate kriimustustega. Vaatamata kurvale juhtumile viidi võistlus kava kohaselt lõpuni.

Mootorrattaste võistluses tulid võitjaks:

Senioride C-klassis: (500 ccm): 1. Oskar Veldeman (*Rudge*) 1:36:20 = 92,1 km/t. O. Veldeman, kes seega osutus juba kolmandat aastat Pärnumaa tähesõidu kiiremaks, võitis firma Ginovkeri eriauhinna.

B-klassis (sen., 350 ccm): 1. V. Hennok (*Royal Enfield*) 1:57:55 = 75,30 km/t.

Junioride C-klassis: 1. August Pärtelpoeg (*DKW*) 2:16:11 = 65,12 km/t. Kui kiirem pärnakas A. Pärtelpoeg võitis esmakordselt Pärnu linnavalitsuse rändkarika. B-klassis: 1. Karl Rinaldo (*Victoria*) 1:59:10 = 74,82 km/t. A-klassis: 1. pärnakas August Must (*DKW*) ajaga 2:57:0.

Külgekorviga mootorrattaste võistluses tuli esimeseks: V. Tomassov (*NSU*) ajaga 2:12:44.

Autode võistluse tulemused: senioride 1-klass (1500 ccm): 1. Leppo Markovitsch (*Aero*) 2:19:13 = 63,78 km/t. 2. klassis (2000 ccm): 1. A. Citron (*Alfa Romeo*) 1:38:31 = 90,12 km/t. Junioride autosõidus tulid võitjaks: 1. klass: 1. Erich Tomson (*Austin*) 2:41:00 = 70,12 km/t. 2. klass: 1. P. Ruiso (*Standard*) 2:12:12 = 67,20 km/t.

Takistussõidus tuli: 1. Ed. Johanson, 2. O. Veldeman ja 3. Gordin. Aeglussõidu „võitis“ O. Veldeman.

Maastikusõit Viljandis

25. juulil korraldas Eesti Motoklubi Viljandi osakond Viljandis võistlused autodele ja mootorrattastele. Kavast võttis maastikusõit, takistus- ja aeglussõit ning esmakordselt mootorjalgrattaste võistlus. Võistluste start ja finiš asetsevad Viljandi maagümnaasiumi parkis, kus oli pealtvaatajaid rekordiliselt. Võistlesid Viljandi, Tallinna, Tartu ja Pärnu mootorsportlased.

Võistluse tulipunktiks oli maastikusõit, kus sõiduteena tuli läbistada Viljandi—Vaibla—Kolga—Jaani—Viljandi ringtee = 83,5 km. Autodel ja mootorrattastel tuli ringtee läbistada kaks korda, mootorjalgrattastel vaid üks kord.

Autodel, senioride klassis tuli esikohale A. Citron (*Alfa Romeo*) 1.52,18 = 88,2 km/t. Klassis üle 1500 ccm tuli esimeseks D. Suigussar 2.21,14 = 70,2 km/t ja klassis alla 1500 ccm võitis viljandlane E. Kirikal 2.20,51 = 71 km/t.

Mootorratastel saavutas senioridest esikoha O. Veldeman (*Rudge*) ajaga 1.46,37 = 93,6 km/t. V. Hennok ei startinud. Junioride C-klassis tuli esimeseks E. Hausenberg (*Husqvarna*) 2.07,31 = 78 km/t., B-klassis — K. Rinaldq (*Victoria*) 3.14,31 ja A-klassis — P. Steinberg (*New Imperial*) 2.28,46 = 66,6 km/t.

Mootorjalgratastel saavutas head aega ja tuli esikohale tallinlane E. Tamman (*Wanderer*) 83,5 km — 1.24,05 = 59,28 km/t.

Takistusõidus tulid võrdse ajaga esimesteks O. Veldeman ja E. Johanson — 4.14 min. 2. A. Toom-salu — 5.05 m. ja 3. J. Lampson — 5.20 m. Aeglus-õidus (100 m) : 1. O. Veldeman — 3.51 min. ja 2. E. Tamman — 3.15,5 m.

Mootorspordi kaitseks

Selle pealkirja all „Päevaleht“ (13. 7. 1937. a. nr. 186) juhib tähelepanu sellele ebatervele vahekorrale, mis on meil viimasel ajal eriti maad võtmas nooremate mootorspordiklubide vahelises läbikäimises. Leht kirjutab:

„Rahvas on meil alati huvitatud olnud mootorrataste ja autode võidusõitudest. Kümnet tuhandeid kroone on kulutatud selleks, et näha metsikut kihutamist, et tunda närvidekõdi. Seda on tuntud, nähtud ja jäädud rahule.

Viimasel ajal näib, et seesugused võistlused kipuvad jääma vesisteks. Võistlejad on samad, masinad koguni paremad, aga võistlustel puudub õige haaravus ja särts. Võistlused hakkavad kuidagi võtma kombineeritud ilmet, nagu alati elukutseliste võistlused, kus ei võistelda mitte võidu pärast, vaid kus otsuse teeb raha.

Meil tegutsevad mootorsportlased on koondunud klubidesse ja korraldanud seni võistlusi ühiselt ja üksikult. Nüüd aga näib, et tulevikus ühistest ettevõtetest enam palju asja ei taha saada. Millegipärast on klubidel omavahelisi hõõrumisi ja arusaamatusi. Korraldab üks võistluse, kohe boikoteerib teine seda.“

„Meid ei huvita nende klubikeste omavahelised nääklmised, mille põhjused võivad olla vägagi väikesed ja väiklased, vaid meie tahaksime meeeldi juhtida neis organisatsioonides tegutsevate härrade tähelepanu hoopis teisele asjale ja nimelt rahva tahtele ja meeleolule.

Rahvas tahab näha emba-kumba. Kas head võistlust või head tsirkust. Nüüd ei anta aga kumbagi. Lubatakse pak-kuda sporti, kuid piletit lunastanud, näeb kodanik, et teda on narritud ja talle pakutakse nigelat janti. Kuid eelreklaami tehakse suurelt. Puhutakse eelseisev võistlus alati nii suureks, et see kisub kaasa ka inimesi, kes võib-olla ei tunnegi selliste asjade vastu tõelist huvi. Ja eelreklaami järele otsustades on kõik võistlused suured sportlikud sündmused.“

INGLISE TT

○N VAID üks TT! — kuulsatest võistlustest kuulsaim, traditsiooniline, mootorrattaspordi hooaja haripunkt — inglise „Tourist Trophy“ — võidusõit väikesel Man'i saarekesel Iiri mere rannikul.

Esimene inglise TT peeti teatavasti 1907. a. ja võideti C. R. Collieri poolt *Matchless*-mootorrattal „kohutava“ kiirusega — 61,16 km/t! Viimane TT, mis toimus kolmel ilusal juunikuul päeval, ilmutas terve rea uusi, kiiruselt juba tõesti kohutavaid rekorde. Esimesena peeti 16. juunil 350 ccm klassi võistlus, nn. „Junior TT“. Põneva võistluse võitis šotlane James Guthrie *Norton*-mootorrattal ajaga 3 : 07 : 42, mis tähendab 135,85 km keskmist kiirust, kusjuures kiireim ring oli 136,29 km/t, millest omakorda nähtub, kui ühetasaselt kujunesid ringiajad. Teiseks tuli



James Guthrie †

Pühapäeval, 8. aug. Hochensteinis peetud Saksa suurauhinna võistlusil sai surma maailma parimaks mootorrattaspordilaseks peetud šotlane James Guthrie. Ta oli ülekaalukalt 1,5 minutiga juhtimas võistlust 500 ccm klassis. Viimsel ringil, kui veel sõita jäi mõnisada meetrit, kukkus ta õnnetult ja sai niivõrd raskeid vigastusi, et teel haiglasse suri. Guthrie oli 40-aastane ja võitis tänavustel Euroopa esivõistlustel esikohad 350 ja 500 ccm klassis.

Freddy Frith ja kolmandaks J. H. White, mõlemad *Norton*'il, nende kiirused — 133,26 ja 132,06 km/t — ei jäänud „Jimist“ kuigi palju maha. Alles neljandal kohal näeme kuulsat iirlast Stanley Woods'i (*Velo-cette*), keda peetakse praegu maailma parimaks mootorratturiks.

Teisena peeti 17. juunil nn. „Light weight“ võistlus, s. t. mootorratastele kuni 250 ccm. See võistlus pak-kus algusest peale ägedat heitlust kolme mehe vahel: iirlane Woods oma kiirel *Moto-Guzzi*'l püüdis võita itaallast Tenni't (*Moto-Guzzi*) ja saksa tuusa Kluge't (*DKW*). Viimane tuli teatavasti kevadel Soomes 250 ccm-sel masinal 350 ccm klassis esikohale. Esimesel ringil juhtis Kluge, kelle kannul kihutas Woods ja selle järele Tyrrel-Smith *Excelsior* „*Manxman*’il“. Juba 2. ringil pääseb aga Woods juhtima ja veab esimesena, seni kuni 6. ringil Tenni temast mööda pääseb. Tenni möödasõit oli vaid võimalik otse fantastilise rekordringiga, kus itaallane saavutas oma tillukese masinaga 124,35 km/t keskmist. Teisele kohale asub nüüd Woods, kolmandale S. Wood *Excelsior*'il, kuna Kluge langes juba varem välja. Sellises järjekorras juhitakse võistlust kuni viimse ringini. Otse viimsel hetkel tabab ootamatult üllatus: kohutav kiirus ja pikk tee (inglise TT'l tuleb katta 7 ringi = 425 km!) osutusid Woods'i masinale liiga raskeks ja ta langeb mootoririkke tõttu välja. Esikohale jääb Tenni, ja niisiis esimest korda inglise TT ajaloos võitis selle kuulsa võistluse mitte inglane, vaid itaallane Omobono Tenni *Moto-Guzzi*'l, kiirusega 119,55 km/t (3 : 32 : 06). Teiseks tuleb inglane S. Wood *Excelsior*) ajaga 3 : 32 : 43 ja kolmandaks



18. juulil s.a. õnnetult surma saanud
noort mootorsportlast

Elmar Sauga't

mälestavad

**EAK Sportkomisjon
Eesti Mootorsportklubi**

samuti inglane E. R. Thomas (*DKW*) ajaga 3 : 36 : 36
(= 117,07 km/t).

18. juunil toimus viimasena „Senior TT“ — lõvide lahing. Oli oodata põnevat võistlust kuulsa *Norton*-trio Guthrie-Frith-White'i ja Woods'i vahel, kes istus uusima *Velocette*'i sadulal. Kiireim masin selles võistluses oli saksa *BMW*, mida juhtis noor inglane Jock West, ja ka Tennile *Moto-Guzzi*'l anti publiku poolt laialdasi võidušansse. 1. ringilt tulevad sõitjad järjekorras Guthrie, Frith, Woods, West ja White tagasi, kuid juba 2. ringil on Woods Guthrie kannul ja ajab viimast nii edukalt enda ees, et 5. ringil Guthrie'l mootor ütleb üles ja Woods pääseb juhtima. West'i *BMW*'l on hakanud lekkima paak ja ta peab kütteenäidust juure võtma, mille tagajärjel ta juba kuuendale kohale jääb. 6. ring läbistatakse Woods'i ja Frith'i poolt ühe ja sama ajaga, kuna White on kuuendalt kohalt (3. ringil) jõudnud nüüd juba kolmandale kohale. Algab viimne — 7. ring. Kas võidab Woods või Frith, või ei kumbki? Kiirused on kohutavad... Telefonid helisevad, teatakse, et Frith võtvat seninägemata julgusega kurvisid ja nii tulebki: Frith püstitab fantastilise ringirekordi kiirusega 144,43 km/t ja võidab „Senior TT“ teiseks tuleb Woods *Velocette*'il ja kolmandaks White, samuti kui võitja — *Norton*-mootorrattal. Senioride võistluse tagajärjed olid seega: 1. F. L. Frith (*Norton*) 2:59:41 = 141,14 km/t; 2. Stanley Woods (*Velocette*) 2:59:56 = 140,84 km/t ja 3. J. H. White (*Norton*) 3:08:44 = 134,35 km/t — võitjad seega kõik inglased.

Tehnilisest küljest väärib märkimist, et kõik kolm võitjat masinat „Senior TT-1“ olid varustatud kuningavõllimootoritega ja vedrutavate tagatelgedega. Samuti ka junioride ja „Light weight“ TT'l oli esimeseks tulnud masinal kuningavõll ja tagaraamivedrutus, teisel — kuningavõll, kuid harilik raam ja kolmandal — kahtaktiline kompressormootor ja vedrutus tagarattal.

Mac.

Euroopa Suure Auhinna võitis James Guthrie

FICMI määramiste kohaselt peetakse iga aasta mootorrattasõidus võistlusi nn. Euroopa meistri tiitlile. Käesoleval aastal see võistlus, mis muide on üks raskemaid, toimus 3. ja 4. juulil Šveitsis, Berni lähedal. Ka sel võistlusel osutas suuri võimeid tänavuse inglise TT võitja šotlane James Guthrie, (*Norton*) kes tuli võitjaks 500 ja 350 ccm klassis, pälvides seega 2-kordse Euroopa meistri tiitli. 250 ccm-klassis tuli aga esikohale itaallane Omobono Tenni (*Moto-Guzzi*), kuna külgorvidega mootorratastele langesid võidud 600 ja 1000 ccm klassis saksa *DKW*-masinatele.

Ruumipuudusel peame kahjuks selle mitmeti huvitava võistluse kirjeldamisel piirduma vaid tehniliste tulemuste teadaandmisega:

500 ccm klassis (45 ringi = 327,6 km, 22 sõitjat, 10 finišis) J. Guthrie võitis väga pineva võistluse tagajärjega: 1. J. Guthrie (*Norton*) 2:18:09,8 = 142,26 km/t (võistluse parim aeg). 2. F. Frith (*Norton*) 2:18:12,2 = 142,22 km/t. 3. itaallane O. Tenni (*Moto-Guzzi*) 2:19:12,4; 4. S. Woods (*Moto-Guzzi*).

350 ccm klassis (45 ringi = 327,6 km, 17 sõitjat, 8 finišis): 1. J. Guthrie (*Norton*) 2:27:31,4 = 133,24 km/t.; 2. F. Frith (*Norton*) 2:27:31,6; 3. samuti inglane E. Thomas (*Velocette*), 1 ring taga.

250 ccm klassis (40 ringi = 291 km, 16 sõitjat, 8 finišis): 1. itaallane Omobono Tenni (*Moto-Guzzi*) 2:16:36,04 = 127,90 km/t. 2. itaallane N. Pagani (*Moto-Guzzi*) 2:17:58,02 ja 3. sakslane Evald Kluge (*DKW*) 2:18:34,8.

Külgorvidega mootorratastel (25 ringi = 182 km) 600 ccm klassis: 1. sakslane Karl Braun (*DKW*) 1:37:36,4 = 111,87 km/t. 2. šveitslane Aubert (*Norton*) 1:39:40,6. 1000 ccm klassis tulid neljale esimesele kohale sakslased ja neist: 1. Shumann (*DKW*) 1:36:54,2 = 112,68 km/t.

Sakslased Ameerikas kiireimad — B. Rosemeyer võitis Wanderbilti pokaali

5. juulil toimus Ameerikas Roosevelti võidusõidu- teel, New Yorgi lähedal, rahvusvaheline autovõidusõit Wanderbilti pokaalile. Sel võistlusel katsusid jälle kord oma võimeid maailma tuntuimad autovõidusõitjad, nagu sakslased Bernd Rosemeyer, Rud. Caracciola, Seaman, itaallane Nuvolari, USA kangeim Mays ja teised. Võistlus oli väga pinev, mida omakorda aitas väga palju tõsta üle 100 000-ne temperamendikas pealtvaatajate hulk. Sõita tuli kokku 90 ringi = 480 km.

Esikohale tulnud B. Rosemeyer pääseb kohe startist juhtima, teda seiravad lühikese vahemaaga Caracciola, ameeriklane Mays ja Nuvolari. 3. ringil pääseb aga juhtima Caracciola ja siit peale algab kibe ja raske võistlus Caracciola ja Rosemeyeri vahel. 11. ringil tuleb aga üllatus ja Rosemeyer pääseb jälle juhtima. Caracciola langeb välja ja Rosemeyer jõuabki esimesena finiši. Tema võit polnud aga sugugi kergelt saavutatud, kuna Caracciola asemel osutasid talle väga tugevat konkurentsi Seaman (*Mercedes-Benz*) ja R. Mays (*Alfa-Romeo*).

Tehnilised tulemused: 1. Bernd Rosemeyer (*Auto-Union*) 3:38 = 132,86 km/t. 2. Seaman (*Mercedes-Benz*) 3:38:51 = 132,35 km/t. 3. R. Mays (*Alfa-Romeo*) 3:44:38 = 128,97 km/t.

Moodne autovõidusõidutee Austrias

Badenis (Austria) Viini lähedal on ehitamisel uus moodne autovõidusõidutee 40 000-le pealtvaatajale. Ettevõtet finantseerib inglise rahameeste grupp.

Kuidas töötab kaitsereostaat?

Kaitsereostaat asetatakse süütepooli külge mp-vooluahelasse. Pidevalt teotseva voolu mõjul kuumeneb raudtraadist moodustatud kaitsereostaat hõõguvpunaseks, mille tõttu reostaadi takistus tõuseb. Suurema takistuse tõttu väheneb mp-vooluahelas teotsev voolutugevus tunduvalt ega pole karta nii kiiret patarei tühjenemist ja süütepooli ülekuumenemist.

Mootori töötamise ajal voolu teotsemise aeg on alaliste katkestuste tõttu liiga lühike selleks, et kuumendada kaitsereostaati. Sel juhul on kaitsereostaadi takistus väiksem ja mp-mähisest käib läbi täisväärtuslik vool.

Millest koosneb süütepool?

Süütepool koosneb:

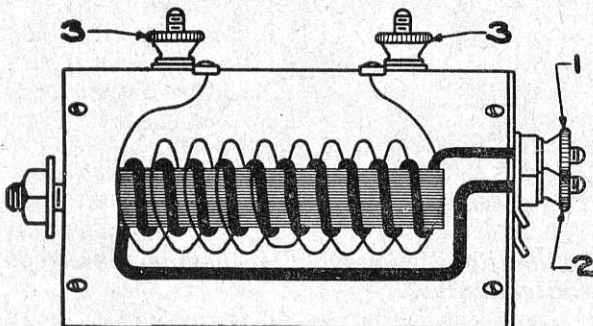
- raudsüdamikust,
- madalpinge (mp) ehk primaarmähisest,
- kõrgepinge (kp) ehk sekundaarmähisest ja
- kestast.

Raudsüdamik valmistatakse pehmeteks põletatud raudtraadidest või raudplekiribadest. Raudtraatide kimp kaetakse isoleerimiseks vahapaberiga. Raudsüdamikule mähitakse umbes 200—250 keerdu kuni 1 mm läbimõõduga isoleeritud vasktraati, mis moodustab süütepooli **madalpinge-** ehk **mp-mähise**.

Mp-mähis kaetakse isolatsiooniga ja sellele mähitakse omakord võimalikult peenikest, lakiga isoleeritud traati 10 000—18 000 keerdu, mis moodustab kp-mähise. Kp-mähiseks kasutatakse vasktraati, mille läbimõõt ühes isolatsioonikihiga on 0,05—0,1 mm.

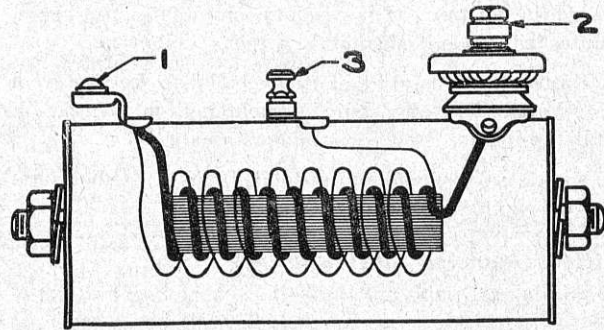
Raudsüdamik ühes mp- ja kp-mähisega asetatakse plekist, eboniidist või puust kesta. Kesta ja pooli vaheruum täidetakse harilikult pigi- ja vahaseguga, et kaitsta mähiseid niiskuse ja mehaaniliste vigastuste eest.

Mp- ja kp-mähiste otsad ühendatakse kesta küljes olevate kontaktidega.



Joon. 27. Nelja kontaktiga süütepool
1 ja 2 — mp-kontaktid
3 ja 3 — kp-kontaktid

Joon. 27 näitab nelja kontaktiga süütepooli, kuna joon. 28 näitab kolme kontaktiga süütepooli.



Joon. 28. Kolme kontaktiga süütepool
1 — ühine kontakt mp- ja kp-mähisele
2 — mp-kontakt ja kaitsereostaat
3 — kp-kontakt

Kuidas ühtlustab kaitsereostaat sädeme intensiivsust mootori aeglasel ja kiirel käigul?

Süütepooli raudsüdamiku magnetiseerimine ei toimu nii kiirelt, kui magnetvälja kadumine.

Magnetvälja kujunemist raudsüdamikus pidurdab mp-mähises indutseeruv vastuelektromotoorne jõud. Vastuelektromotoorse jõu tekkimine mp-mähises põhjeneb omainduktsioonile.

Eriti kiire käiguga mootorite juures, mille voolukatkestused on väga sagedased, jääb magnetiseerimise aeg liiga lühikeseks. Lühikese magnetiseerimise aja tõttu ei suuda magnetväli veel kujuneda täisväärtuslikuks, kui vool katkestatakse ja seega hävitatakse magnetväli.

Pooleldi väljakujunenud magnetväljast ei indutseeru kp-mähises küllaldaselt kõrget pinget ja nii võib juhtuda, et kiire käiguga mootoritel jääb süütesäde suurel kiirusel nõrgaks.

Et saavutada igas olukorras süütevõimelist süütesädet, selleks arvestatakse süütepooli mp-mähise takistus väiksem, kui see tavaliselt vaja, nii öelda teatud liigvoolu tarvis. Liigvooluga kindlustatakse küllaldase põnevusega magnetvälja tekkimine ka mootori suurel kiirusel, kui magnetiseerimise kestvus on väga lühike.

Mootori aeglasel käigul, kui katkestaja kontaktid püsivad kauemini koos ja voolu teotsemise aeg on pikem, võib liigvool kuumendada süütepooli. On süütepool varustatud kaitsereostaadiga, siis kuumeneb kaitsereostaat mootori väikesel kiirusel, mille tõttu mp-vooluahelas takistus tõuseb ja mp-mähises teotsev vool jääb nõrgemaks.

Mootori kiirel käigul voolu teotsemise lühikese aja tõttu on kaitsereostaat külmem — seega takistus väiksem ja mp-mähises teotsev vool tugevam. Tugevam vool suudab vaatamata lühikese teotsemise vältumisele magnetiseerida küllaldase põnevusega magnetvälja — see võimaldab kp-mähises indutseerida kõrget pinget, mis tekitab süütevõimelise sädeme igas olukorras.

Missugust kaitsevahendit kasutatakse süütepoolides peale kaitserostaadi?

Üksikutes süütepoolides kasutatakse kõrgepingekaitset. Kõrgepingekaitse koosneb kahest elektroodist, milledele jäetakse õhuvahet 8 kuni 9 mm. Kumbki kaitseelektrood on ühendatud kp-mähise esiosaga, moodustades haruühenduse kp-mähisele.

Juhul, kui kp-vooluvahel on mootori töötamise ajal avatud kas lahtise süüteküünla juhtme või liiga suure sädemevahe tõttu, püüab kp-süütevool teostada ringkäigu läbi kp-mähise isolatsiooni. Isolatsioonist läbi tungides põletab säde isolatsioonikihisse augukese, muutes süütepooli edaspidiseks tööks kõlbmatuks.

Kaitsega varustatud süütepoolis läheb kp-süütevool läbi kaitse õhuvaha, kui kp-vooluahel on avatud ja jätab kp-mähise isolatsiooni vigastamata.

Kp-kaitse esineb süütepoolides harva, seda enam aga kõrgepingemagneetodes.

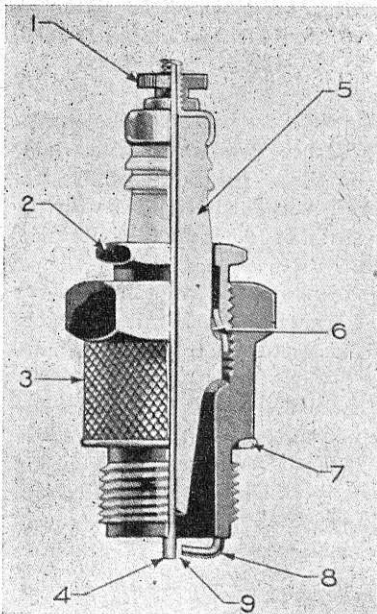
Millest koosneb süüteküünal?

Süüteküünal koosneb:

- keskelektroodist,
- isolaatorist,
- kestad ehk kerest ja
- ühest kuni kolmest kereelektroodist.

Keskelektroodi ja kereelektroodi vaheline õhuvaha moodustab sädemevahe.

Keskelektroodi kaudu juhitakse süütevool silindrisse süüteküünla sädemevahesse.



Joon. 29. Süüteküünal
1 — kp-juhtme kinnituse mutter
2 — isolaatori kinnituse mutter
3 — kere ehk kest
4 — keskelektrood
5 — isolaator
6 — isolaatori tihend
7 — kesta tihend
8 — kereelektrood
9 — sädemevahe

Et süütevool ei pääseks keresse enne sädemevahet, asetatakse keskelektrood tavaliselt portselanist või viilkivist isolaatorisse. Isolaator ühes keskelektroodiga pressitakse süüteküünla kesta. Lahtivõetaval süüteküünaldel pressitakse isolaator kesta mutri abil. Kesta ülemine osa moodustab mutri, kuna alumisele osale on lõigatud vint, mille abil süüteküünal keeratakse silindrisse. Kesta allotsas on üks kuni kolm kereelektroodi. Kesk- ja kereelektroodi vahel on 0,4—0,8 mm suurune õhuvaha, kust juhitakse kõrgepingeline süütevool läbi. Õhust läbi minnes tekitab elektrivool sädeme.

Missugustele nõuetele peab vastama süüteküünal?

Hoolimata süüteküünla lihtsast ehitusest on ta süütesüsteemi üheks vastutusrikkamaks ja õrnemaks osaks. Süüteküünla töötamine sünnib väga rasketes tingimustes, kuna tema töötamist mõjutavad kõrge kuumus ja suur surve.

Hea ja korras süüteküünal peab:

- juhtima süütevoolu ettenähtud sädemevahe kaudu,
- pidama vastu kõrgele kuumusele,
- olema absoluutselt gaasitihe ja
- tahmumisvaba.

Missugused rikked esinevad süüteküünaldes?

Sagedamateks süüteküünla riketeks on:

- liiga suur või väike sädemevahe,
- süüteküünal tahmunud või õline,
- portselanisolaator katki,
- isolaator must,
- ebaõigelt valitud süüteküünal ja
- süüteküünal liiga vanad.

Kuidas tihendatakse süüteküünalt?

Süüteküünal peab olema täiesti gaasikindel. Isolaatori ja kesta vahele pannakse vastavad tihendrõngad, et tihendada kesta ja isolaatori vahet.

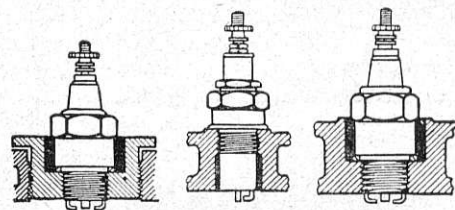
Silindri ja süüteküünla kesta vahele asetatakse vaskasbestist tihendrõngas, et tihendada kesta ja silindri vahet. Mõnedel varem tarvitatud süüteküünaldel on vintlõike kooniline. Kooniline süüteküünal ots keeratakse silindrisse gaasitihedalt ilma tihendrõngata.

Kuidas valida mootorile sobivat süüteküünalt?

Süüteküünalaid valmistatakse igasuguseid vastavalt mootorisilindri mõõtudele ja tööiseloole.

Süüteküünalde valikul tuleb arvestada eelkõige süüteküünla vintlõike mõõtudega. Vintlõike läbimõõt peab vastama süüteküünla augu läbimõõdule. Tarvitavamate süüteküünalde vintlõike läbimõõt on: 14 mm, 18 mm ja 7/8".

Süüteküünla kesta vintlõike pikkus peab vastama silindriseina paksusele. Õige vintlõike pikkusega süüteküünalal tohivad ainult elektroodid ulatuda silindrisse, kuna kesta alumine ots peab olema ühel tasemel silindriseina alumise servaga, nagu näha joon. 30.



Joon. 30. Õige vintlõike pikkusega süüteküünalad

Mis tagajärjed võivad olla ebaõige pikkusega süüteküünalal?

Liiga pikk süüteküünal, ulatudes vintlõikega silindri survekambris, süütab küll hästi gaasi põlema, kuid kuumenedes üleliia hakkavad elektroodid hõõguma ja põhjustavad mootoris enneaegse hõõgsüüte.

Tähendatud viga tekib peamiselt mootori töötamisel suure kiirusega.



FMA GRAND VULKAN

TALLINNAS, VANA VIRU 13.

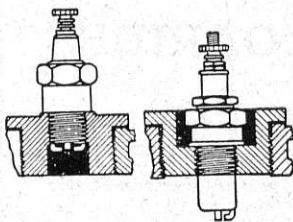
TELEFON 476-78

VULKANISEERIMISE TÖÖKODA

ASUTATUD 1927. A.

SUUREMA JA TÄIELIKUMA SISSESEADEGA AUTOKUMMIDE PARANDUSE TÖÖKODA.

TÖÖ KIIRE, KORRALIK JA VASTUTUSEGA.
TÖÖVÄÄRILISED HINNAD.



Joon. 31. Ebaõige vintlõike pikkusega süüteküünlad

Liiga lühikese vintlõikega süüteküünlal jäävad elektroodid süüteküünla avasse varju. Süüteküünla pesasse jääb töötanud gaasi ja värske küttesegu ei pääse elektroodide juure. Sädeme tekkimisel ei puutu süütesäde küllalt hästi kütteseguga kokku, mille tõttu küttesegu süttimine on puudulik ja põlemine normaalsest aeglasem. Aeglase süttimise ja põlemise korral ei suuda mootor arendada täit võimsust. Liiga varjatud elektroodiga süüteküünla sädemevahe kaldub kergemini tahmuma, kuna imemise ajal silindrisse voolav gaas ei tuuluta küllalt hästi sädemevahet ja elektroode.

Millega arvestada veel süüteküünla valikul?

Süüteküünla valikul peab (peale õigete vintlõikemõõtude) arvestama veel süüteküünla jahtumise võimalustega ja mootori tööiseloomuga, s. o. koormatusega.

Õieti valitud süüteküünal ei tohi kuumeneda seevõrra, et põhjustab elektroodide hõõgumise tõttu hõõgsüüdet. Elektroodide hõõgumisel võib küttesegu süttida juba imemistakti ajal või enne survetakti lõppu. Ühtlasi peavad elektroodid olema niivõrd kuumad, et elektroodidele sattunud tahm ja õli põleksid ära.

Liigselt jahtunud või külmad elektroodid ja isolaatori alumine ots ei suuda elektroodidele sattunud õli ja tahma ära põletada. Tahmunud või õline süüteküünal ei süüta küttesegu põlema ja põhjustab plahvatuste vahelejäämisi ja korratut mootori töötamist.

Elektroodide temperatuur peab püsima 400°—500° C piires. Seda elektroodide temperatuuri, mille juures elektroodidele sattunud õli või tahm põleb ära, nimetatakse *süüteküünla endapuhastuse temperatuuriks*.

Missugused on „külmad“ ja „soojad“ süüteküünlad?

Vastavalt mootori tööiseloomule peab mootori varustama kas „soojade“ või „külmade“ süüteküünaldega.

Kuna kiirmootorite süüteküünalde jahtumise võimalused on puudulikud kui aeglaselt töötava mootori süüteküünlal, siis on karta elektroodide ülekuumenemist. Aeglaselt töötava mootori süüteküünlal on seevastu karta, et elektroodid parema jahtumise võimaluse tõttu ei saavuta vajalikku endapuhastuse temperatuuri.

Et vältida süüteküünla ülekuumenemist täie koormatusega töötaval mootoril, varustatakse kiirmootorid külmade süüteküünaldega.

Külmade süüteküünalde elektroodid ei kuumene niivõrd, et võiksid põhjustada hõõgsüüde tekkimist. Elektroodide parem jahtumine saavutatakse peamiselt elektroodide suuremate mõõtudega, elektroodide varjatud asendiga ja sageli kesta jahutusribidega.

Aeglaselt töötavatel mootoritel peavad olema soojad süüteküünlad, mis võrdlemisi väikese plahvatuste arvu juures kuumeneksid küllaldaselt ja saavutaksid vajaliku endapuhastuse temperatuuri. Soojadel süüteküünaldel ulatuvad elektroodid enamasti süüteküünlast välja ja on sageli peenemad kui külmadel süüteküünaldel.

Kuidas teostub süüde mitmesilindriliste mootorite juures?

Põhijoontes jääb mitmesilindriliste mootorite süüde samaks, mis ühesilindrilisel mootoril. Mitmesilindriliste mootorite süütesüsteem erineb ühesilindrilise mootori omast süüteküünalde arvu ja kõrgepingelise süütevoolu jagajaga.

Alltoodud skeemi järele moodustavad neljasilindrilise mootori süütesüsteemi:

- vooluallikas — akumulaatorpatarei,
- süütepool ühes kaitsereostaadiga,
- katkestaja kondensaatoriga,
- süütevoolujagaja,
- neli süüteküünalt,
- juhtmed ja
- süütelülili.

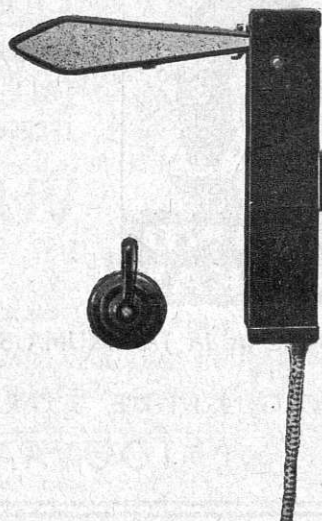
AUTO nr. 7 ilmub

septembri algul

AUTO-SUUNANÄITAJAD

MEHAANILISED JA ELEKTROMAGNETILISED, KAHES TEISENDIS KROOMITUD JA MUSTAKS LAKEERITUD

VALMISTATUD RAHVUSVAHELISTE MÄÄRUSTE KOHASELT



MÜÜGIL KÕIGIS SUUREMAIS AUTOÄRIDES
TARTU TELEFONIVABRIK A/S

TARTU, PUIESTEE 9-11, TELEFON 2-34



MAAILMAKUULSAD

»BATA«

AUTOKUMMID

VASTUPIDAVAMAD TARVITAMISEL, ODAVAMAD HINNAS

MÜÜK JA LADU:

J. ZIMMERMANN &

TALLINN, AIA 5, TEL. 447-99

J. MÖLDER

Viimane aeg on uuendada ajakirja „A u t o“ tellimist

Tellimishind: 12 kuud — kr. 5.—

6 „ — „ 2.50

1 „ — „ 0.50

Tellimisaadress: Ajakiri „Auto“ Tallinn
Posti jooksev arve nr. 570



FIAT
508c

Vaata lähemalt tekstis!

ESINDAJA O/U

«TARMO»

Narva maantee 6
Kõnetraat 306-50

OSAKONNAD: Tartus, Gildi tän. 14, Rakveres, Pikk tän. 5

Üks silmapilk,
kas olete
end varustanud
SUVEÕLIGA?

