

Auto

3. aastakäik

Jlhub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

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

Kuulutuste hind:
 $\frac{1}{1}$ lehekülg Kr. 60.—
 $\frac{1}{2}$ „ „ 30.—
 $\frac{1}{4}$ „ „ 15.—

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

Nr. 9 (31)

September

1930

SISU.

Arstiteadus ja autojuhid.
Õine autosõit.
Rahvusvaheline jõuvankrite liikumise konventsioon.
Piiritus auto kütteenaina.
Traktorite võistlus.
„Royal“ autokummide valmistamine.
Muljeid välismaa reisilt.
Spordi alalt.
Lühemaid teateid.
Kirjanduse alalt.
E. A. K. teateid.

INHALT.

Medicin und Autochauffeure.
Nachts am Steuer.
Internationale Convention über den Kraftwagenverkehr.
Weingeist, als Automobil-Brennstoff.
Wettrennen von Traktoren.
Das Vulkanisieren von Royal Automobil-Reifen.
Eindrücke von Auslandsreisen.
Aus der Sportwelt.
Kürzere Nachrichten.
Aus der Bücherwelt.
Nachrichten des E. A. K.

Arstiteadus ja autojuhid.

Tähelepanu silmadele!

Käesoleva artikliga tahame pöörata arstide, autojuhtide eksamineerijate, politsei, kohtunikkude ja — miks mitte? — ka seaduseandjate tähelepanu asjale, mis meil seni „kahe silma vahele“ jäänud, nimelt: autojuhtide silmadele, s. o. nende nägemisvõimete defektidele.

Auto on kujunenud muuseas surmariistaks, seda kinnitavad statistilised andmed.

Võtame näiteks Ameerika — autode kodumaa. Kümne aasta kestel, alates aastast 1920, on autode surmavus seal suurenenud 250 protsendi võrra. Ja praeguse tempo juures sureb seal umbes 100 inimest päevas autode läbi.

Seletatakse, et autode arvu suurenemine, näiteks Ameerikas, kus neid juba 25 miljonit liikumas, on suurim tegur. Siis suurem kiirus, puudulikud liikumismäärused, jalakäija hooletus, hooletud autojuhid, alkoholi tarvitamine jne.

Kahtlemata on kõiges selles väga palju tõtt. Kuid teisest küljest meie ei tohi ka unustada, et praegu on autod täielikumad kui aasta-kümne eest, et need on varustatud — peaaegu kõik — neljaratta-piduritega, et autojuhtidelt nõutakse eksamil rohkem kui varem, et

liikumismäärusi kõvendatakse aastast-aastani ja et auto, kui mehaaniline liikumisvahend, on iseenesest juba kaunis täiuslik ja hädaohutu.

Et aga autoõnnetuste arv üldiselt ja protsentuaalselt alatasa kasvab, siis tuleb küsida: Millest on see nähtus tingitud? Kas selle juures pole midagi eriti tähtsat unustatud?

Kindlasti on! Ja see on autojuhtideks soovijate nägemisvõime uurimine ja kontroll hiljem, siis kui nad juba selleks saanud.

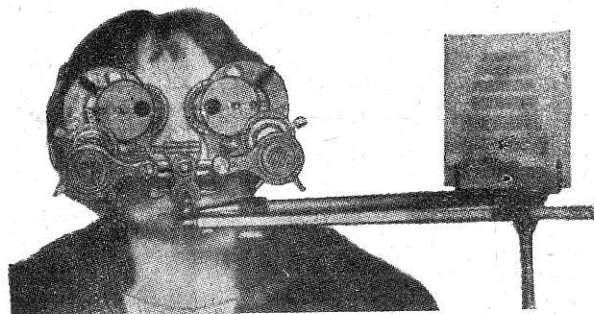
Paljudel aladel, näiteks lenduri, veduri- ja trammi juhi, signalisti jne. kutsealadel uuritakse, peale muu, teenistussuovi ja nägemisvõimet kuni viimase peensuseni. Osutub isik värvipimedaks, on ta nägemisvõime nõrk või mõnel teisel viisil defektiivne, siis ei võeta kandidaati vastu.

Aga autojuhid? Seal kus neid eksamineeritakse — igalpool neid veel ei eksamineeritagi — katsutakse ainult nende psühho-tehnilisi teadmisi ja omadusi. Seda kõige paremal juhul. Harilikult, nagu meilgi, jätkub sellest, kui ta teab väga palju „kribu-krabu“ mootorist ja auto mehhanismist, tunneb liikumismäärusi ja oskab autot juhtida. Kas juhi vaimlised omadused vastavad kutseala nõuetele, see on nähtavasti kõrvaline asi. Vähemalt nii vaatavad asja peale seadu-

sed, määrused ja eksamineerijad. Ja — kui eksamineeritav just pärispime ei ole, siis ei kontrollita ta nägemisvõimet sugugi. Teatavasti mitte ühelgi maal pole seda seni tehtud. Ja nii on sattunud autojuhtideks värvipimedad, lühinägelised ehk ühel või teisel viisil defektiivse nägemisvõimega isikud.

On ju teada, et kõikide kultuurrahvaste hulgas on umbes pool rahvast puuduliku nägemisvõimega. Kui seda fakti silmas peame, siis on kindel, et ka autojuhtide hulgas on ligemale pool defektiivse nägemisvõimega. Et nad on autotüüri taha sattunud, saanud selleks ametliku loa, pole nende isikute eneste süü. On nimelt palju inimesi, kes ei tea, et nende nägemisvõimes puudusi on. Nad on oma puudustega juba lapsest saadik harjunud ja kui neile teised pole juhuslikult seda selgeks teinud, siis rändavad sellised inimesed kuni surmani läbi elu uskudes, et nende silmadega on kõik korras. Juhtub aga mõni sellane subjekt kandideerima kutsealale, näiteks lenduriks, meremeheks, vedurijuhiks jne., siis alles selgub neile too kurb tõde.

Kuidas lugu võib näiteks autojuhtidega olla, seda selgitab hiljutine juhus Londonis. Keegi *mps. Selway* astus maha trammist ja tahtis minna otseteed kõnniteele. Seal aga tuli *mr. Mills* oma autoga ja sõitis ta surnuks. Ja seda tehes polnud ta joobnud ega ettevaatamatu (hooletu) — ta lihtsalt ei näinud *mps. Selwayt*, kuigi iga korraliku nägemisega isik oleks teda näinud



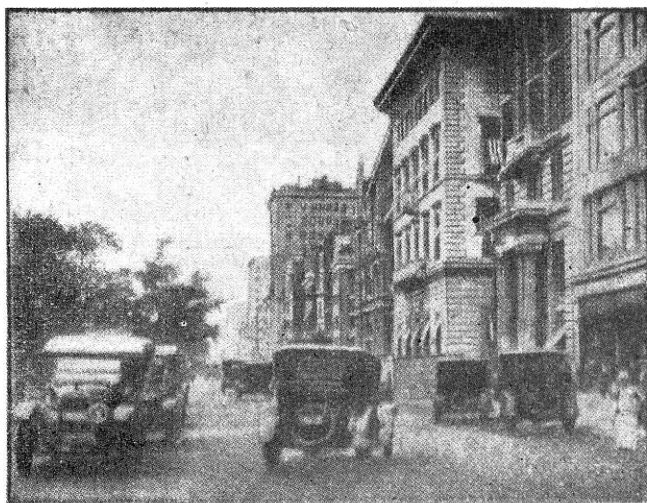
Silmadefektide kindlakstegemise aparaat.

peaaegu tühjal tänaval ning oleks võinud autot küllalt varajasti seisma panna. *Mills* viidi kohtu ette ja teda süüdistati inimese tapmises. Eksperdid tegid aga kindlaks, et *Millsi* silmad olid suurel määral defektiivsed ja et ta ei näinud. Noh, *mr. Mills* kaotas juhtimisloa, kuid see ei toonud *mps. Selwayt* tagasi elusse. Sündmus aga äratas kogu Inglismaa teadmisele, et ligi pool isikutest, kes juhivad Inglismaa teedel ja tänavail autosid, on pool-pimedad, s. o. defektiivse nägemisega. Ja asi läks parlamenti, kus *dr. Alfred Salter* pidas pika teadusliku kõne silmahaigustest ja defektidest inimeste nägemisvõimetes. Kõne äratas veel suuremat tähelepanu kui *mps. Selway* surm. Ja nüüd on oodata Inglismaal ja vist igalpool maailmas uut suunda autojuhtide eksamineerimisel.

Kuid pöördume nüüd vaatlema, milliseid defekte võib meie nägemisorganides olla. Teeme seda muidugi eeskätt automobiliisti seisukohalt ja teadmisega, et võime täna-homme olla juba lahkamiskumbris (*morce*), üleatuna mõne poolpimedaga või defektiivse nägemisega autojuhi poolt!

Defekte meie nägemisorganides (silma) on peamiselt viis, ja neist kolm sellast, mis tihti isikule endalegi teadmata. Aga igaüks neist viiest defektist on küllalt selleks, et takistada autojuhtimist „nagu kord ja kohus“, s. o. nad teevad autojuhtimise isikule

endale, kaassõitjatele ja tänavail liikujale hädasohtlikuks. Ja kõige traagilisem sealjuures on asjaolu, et sellane defektiivne autojuht oma puudusi ei tunne. Ei tea neist ka politsei ega kohtunik, siis kui asi juba nii kaugel... Sündinult defektiivne isik mõistetakse oma



Astigmatilise defektiga autojuht näeb püstjooni selgelt, veeloodis jooned on selle vastu talle udused.

paratamata puuduse pärast vanglasse, temalt võetakse elukutse, leib käest...

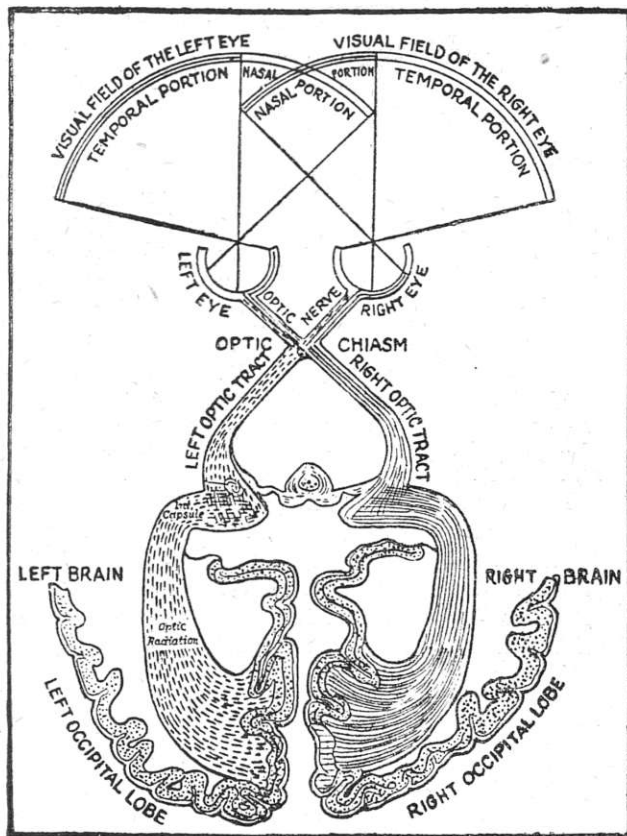
Ja need viis tähtsamat defekti:

Astigmatism. Silma transparentne (läbipaistev) kide võimaldab näha selgelt kas horisontaalseid või vertikaalseid jooni. Isik näeb, näiteks, selgesti majade ja telefonipostide püstjooni. Ta ei sõida kunagi maja nurga ega posti vastu. Aga horisontaalsed jooned on talle tumedad ja ebaselged. Põigiti tema eest mööduv auto või rong, raudtee ülekäigu kaitsepuu, lahtine sild, sügavus teel või madal kungas — neid näeb ta ebaselgelt ja õnnetus on möödapääsematu. Või võtame vastandi: isik näeb kõiki horisontaaljooni selgelt, vertikaalseid aga uduselt. Sellane autojuht ei



Astigmatilise defektiga autojuht näeb ainult horisontaaljooni, püstjooned on talle ebaselged.

sõida kunagi raudtee ülekäigu kaitsepuu eest mööduva rongi ega auto vastu, ta „võtab“ hoolega teel eesolevaid sügavusi ja künkaid ning ei sõida kunagi näiteks sadamasillalt merre, aga — taevast hoidku teda majanurkade ja telefonipostide eest!



INIMESE NÄGEMISORGANID:

Visual field of the left eye — pahema silma vaateväli.
 " " " " right " — parema " "
 Temporal portion — ajutine väline vaateväli. "
 Nasal portion — ninapoolne vaateväli.
 Left eye — pahem silm.
 Right eye — parem silm.
 Optic nerve — nägemisnärv.
 " chiasm — valguskiirte ristumine.
 Left optic track — pahem valguskiirte tee.
 Right optic track — parem valguskiirte tee.
 Left brain — pahemp. peaju.
 Right brain — paremp. peaju.
 Left occipital lobe — pahemp. peaju.
 Right occipital lobe — paremp. peaju sopp.
 Siit saame pildi silmade nägemisraadiusest ja nende ühendusest närvide ja peaju selle osaga, mis teeb valguskiired (nähtud asja) meile tajutavaks kujuks.

Astigmatism-defektiga isikut ei tohiks kunagi autotööri juure lasta, autojuhtimis luba talle ei tohiks anda. Defekti võib aga kindlaks teha ainult arst.

„Ööpime“. Siin on meil tegemist isikuga, kes päeval näeb kõigiti korralikult aga pärast päikese loojenemist ei kohastu ta silmad nõrga valgusega — pimedas ta ei näe, või kuigi näeb, siis nõrgalt. Õnneks esineb see defekt meie juures harv. Siiski on palju juhtumeid, kus korralik, kaine ja ettevaatlik autojuht sõidab nõrgas valguses või pimedas enese teadmata otse surmasuht. „Ettevaatamatu sõit“ — märgitakse sel puhul politseiprotokollis ja kui juht elusse jäi, tiritakse ta kohtulaua ette vastama oma surmasõidust. Tema asemel peaks aga süüpingil istuma see komisjon, kes ühel päeval teda eksamineeris ja talle juhtimisloa andis. Sest moraalselt pole isik, kes „ööpime“, süüdi oma defektis ega selle tõttu tekkinud õnnetustes. Üheksa korda kümnest ta ei teagi, et tal sellane puudus silmades on.

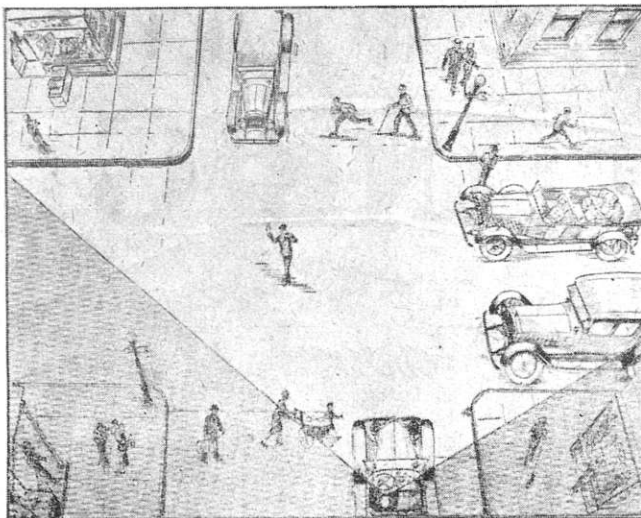
Huvitav on siin märkida, et kuigi defektiivsus mujal haruldane, siiski leidub „ööpimedaid“ näit. Newfoundlandi saarel õige ohtralt. Seal on palju inimesi, noori ja vanu, kes päeval näevad hästi, keda aga peab kohe pärast päikese loojenemist talutama nagu pärispimedaid.

Arstide arvates on see silma närvimembraani lilla värvi pleekimisest ja et „ööpimedus“ on tõenäolikkult päritav defekt. On jõutud arvamisele, et vitamiinide puudus toidus on mõnelgi puhul defekti tekitajaks.

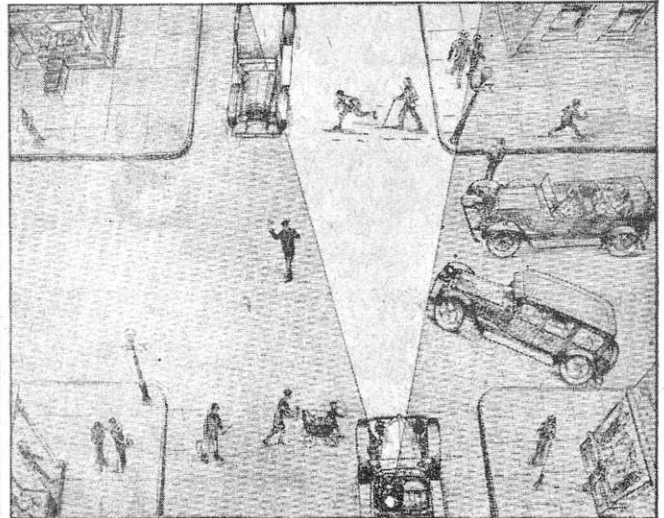
„Ööpimedus“ nõrgalgi kujul on hädaohtlik. Lenduriks, autojuhiks jne. „ööpime“ ei kõlba.

Värvipime. Sellaseid on palju ja kõikide rahvaste juures. Et isik harilikult oma puuduses teadlik ja selle tõttu eriti ettevaatlik, siis pole värvipimedus nii hädaohtlik defekt kui näiteks astigmatism. Autojuhiks siiski värvipime ei kõlba, sest juba liikumis-signaalitulede värvi eraldamine (õieti nägemine) on talle võimatu. Ja sellaseid värvipimedaid, kes ei saa teha vahet punase ja kollase värvi või valguse vahel, on rohkem kui üks protsent rahvast — tõenäolikkult ka autojuhtidest.

Lühinägemine. Defekt on üldine. Oleneb tihti päritavusest ja vanadusastmest. On igal juhul hädaohtlik. Eriti autojuhtidel. Tarvis vaid kujutella



Normaalne nägemisraadius — nagu siin — peaks olema igal autojuhil.



Kitsas nägemisraadius on autojuhile endale ja teistele hädahohtlik.

20-tonnilist autot, mis liigub 80-kilomeetrilise tunnikirusega. Sellase müraka ja liikuva (kineetilise) energia juures peab juht olema eriti ettevaatlik. Autojuht hakkab aga pidurdama ja peatama siis, kui ta hädahoitu märkab. On ta aga lühikese nägemisega, siis märkab ta hädahoitu liig hilja ja — kokkupõrge, õnnetus, on möödapääsematu. Jällegi protokollitakse „ettevaatamatu“ sõit, autojuhi, võib olla vanematelt päritud defektist nägemisorganidest ei lausuta aga sõnagi. Nüüdsel ajal, kui autode liikumiskiirus väga suur, on defekt nii juhile endale, kui ka sõitjale ja teistele teil ja tänavail liikujale väga hädahoitlik. Prillid autojuhil ja 4-rattapidurid autodes ei suuda seda hädahoitu kõrvaldada. Seda peaksid autojuhtide eksamineerimiskomisjonid silmas pidama.

„Kitsas“ nägemine. Normaalnägemisvõimega inimene näeb otse ette vaadates ka külgedele kaunis hästi, ilma, et silmi selleks eriti pingutaks. See võime on pärandus sadade aastatuhandete tagant, õieti loomastmelt. Siis otsisid silmad toitu, kuid nägid hästi ka kõrvalt ähvardavat hädahoitu. Hobuse ja jänese silmade asend annab meile sellest kujuka näite. Inimese silmad praeguselgi arenemisastmel täidavad selles suhtes oma kohuseid kaunis hästi, s. o. meie nägemisraadius on võrdlemisi lai. Autojuhile on see asjaolu eriti suure tähtsusega.

Aga aastate jooksul kahaneb see võime. Esiteks nõrgeneb nägemine silmanurkades ja pikkamisi, ilma et isik ise teaks, muutub ta nägemisraadius ikka kitsamaks. Kõrges vanaduses, vahest juba keskealisnagi, on ta nägemisraadius nii väike, et ta näeb, näiteks 100 sammu kaugusel, vaevast tänavat laiusele — kümne sammu kaugusele vaevast viie sammu raadiuses. Et seisukord kujuneb sellaseks pikkamisi, ja ilma isiku enese teadmata, teeb defekti seda hädahoitlikumaks talle endale ja kaaskodanikkudele.

Autojuht, kel sellane piiratud nägemisraadius, on võrdne pärispimedale. Ta näeb ainult otse sinna, kuhu ta vaatab, näiteks mööda tänavat, kus ta liigub. Ilma pead kõrvale keeramata ei näe ta külgedele, aga sealt võib tormata ta auto ette teine auto, jalakäija või mõni loom, tramm, rong jne. Ja õnnetus ongi käes! Suurim osa üleajamisi ja ristteedel kokkupõrkeid tuleb just autojuhi, tihti üle tänavat tormava isiku piiratud ja äärmiselt kitsa nägemisraadiuse tõttu. Sellega on defekt vast kõige hädahoitlikum kõigist defektidest meie silmades.

„Augud“ silmades. Lisaks eelmistele defektidele esinevad silmades veel n.n. pimedad kohad või augud nägemises. Siis on silmade transparentses kides (filmi-taaline läbipaistev kate) kohad, mis valguskiiri läbi ei lase või neid silmaterasse edasi ei anna. Isik „näeb hästi“, nagu öeldakse, kuid siiski ei näe ta *kõike*, mis ta silmade ees. Kui ta nüüd kihutab autot juhtides edasi ja kui ta „nägemisauku“, kohale kust ta silm ei näe, satub vastutulev auto ehk inimene, siis on õnnetus möödapääsematu. Nii oli vist lugu tolle alguses jutustatud mrs. Selway surnuksajaja mr. Millsiga. Ta ei näinud oma ohvrit, kes liikus just ta nägemisraadiuse „tühjas“ või „pimedas“ kohas.

Peale eelpool kirjeldatud nägemisdefektide on veel teisigi, kuid need pole nii hädahoitlikud.

Suurenev ja kohutavalt suurenev autoõnnetuste arv, näiteks Ameerikas, on sundinud uurima autoõnnetuste põhjuseid. Nii on näiteks New Yorgis olemas eriline organisatsioon, kes võtnud enda peale selle uurimistöö. Ja seal on selgunud, et näiteks ühes rühmas autojuhte oli 20% juhtidest 45% kõigist selle rühma autoõnnetustest. Ning kindel on, et suurima osa neist 20% moodustavad juhid defektiivse nägemisvõimega.

Meilgi selguks vist sama — kui keegi oleks võtnud vaevaks asja uurida. Nüüd on aga lugu nii, et autojuhiluba andes ei vaadata eksamineeritava silmadesse, ei otsita seal 6—8 kümnest juhusest olevaid defekte. Ja siis, kui õnnetus on juhtunud, kuigi juht oli kaine ja sõitis korralikult, võetakse ta „ettevaatamatu“ sõidu eest vastutusele. Sest mida teavad politsei ja kohunik defektidest, kui isegi isik, kel nad nägemisvõimes olemas, seda ei tea.

Ja autojuhtide silmade eksamineerimine ei peaks piirduma ainult seks korra kui juhtimisluba antakse, vaid kõik isikud, kel juhtimisluba olemas, peaks korduvalt, näiteks kord aastas, laskma spetsialistil (või arstide komisjonil) oma silmad läbi vaadata. Seda nõuab asjaolu, et suurem osa raskeid nägemisdefekte tekib pikkamisi ning isik harjub nendega veel enne kui ta oma puudustest aru saab.

On tõesti ülim aeg pöörata tähelepanu silmadele. Arst, ja eriti silmaarst, olgu igas autojuhte eksamineerivas komisjonis. Defektiivse nägemisega isikule juhtimisluba ei tohi anda. Ja korduv autojuhtide silmade ülevaatamine olgu sunduslik.

Seda nõuab rahva elu ja tervis.

A.W-y.

Cine autosõit.

Õise sõidu hädahoite. — Mida tuleb nõuda? — Vähem valgust tänavail? — Maanteede valgustamisest.

Tšiv.-ins. Joachim Fischer.

Õise sõidu hädahoite. Päeval võib arendada moodsal autol päris suurt keskmist kiirust. Öösel on aga sõit raskendatud, eriti küladest läbisõidul, kurvidel. Eriti kardetakse on öösel üksteisest möödaski, sest isegi moodsate laternate juures on pimestamine niivõrt tugev, et ainult aeglaselt üksteisest võib mööduda. Külades peab samuti kiirust vähendama, sest valgustus on seal ju vägagi puudulik. Sellise valguse juures ei ole märgata takistusi isegi paari sammu peale. Tänavavalgustuse suhtes peaks nõudma:

Tänavavalgustus ei tohi 1) pimestada, 2) ei tohi ainult üksikuid kohti valgustada, vaid peab ühtlaselt jaotatud olema üle terve tänavat. Silmad ütleavad üles, kui nad peavad heledast valgusest vahtima süga-

vasse pimedusse, seepärast parem nõrgem, kuid ühetasane valgustus.

3) Ei tohi kontraste tekitada. Takistused peavad olema selgelt nähtavad. Kunstliku valguse juures on kontrastid tugevamad, ja tihti ei märgatagi hädahoitu enne kui see juba hilja on.

4) Valgustus ei tohi liig tume olla. Kuigi valgustus võib ennem nõrk kui hele olla, siiski peab ta niivõrt selge olema, et autot oleks võimalik pidurdada õiges kauguses. Paljude muude nõudmistest kõrval peab valgustus ka praktiline olema. Valgus peab olema kohane ja õieti kasutatud.

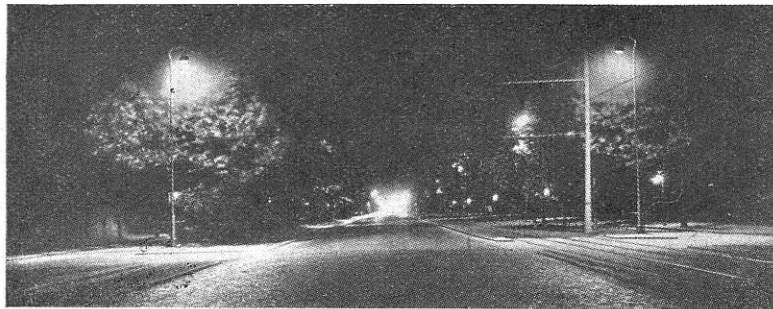
Vähem tänavavalgustust? Mida parem on auto laternate valgus, seda vähem vajab automobilist täna-

vavalgustust. Kui see piinlikult ei vasta ülesseatud nõuetele, siis ta ei kergenda, vaid isegi väga raskendab edasisaamist. Takistusi ei nähta, õnnetused on möödapääsematud ja kiirust peab igas külas alandama miinimumini.

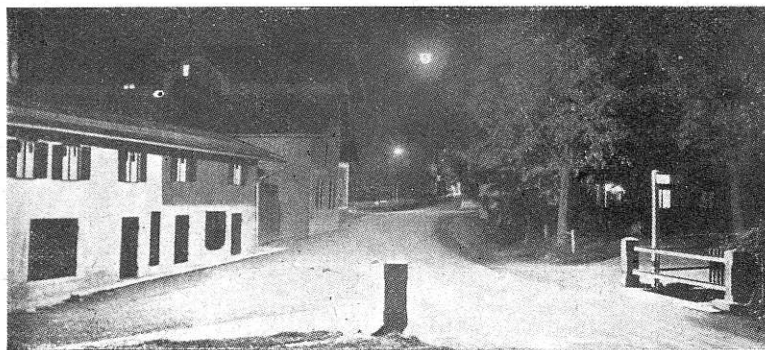
Võib õigusega öelda, et see vaade on tekkinud automobilisti seisukohalt. Kuigi tema saab läbi tänavavalgustuse, siiski vajavad seda ometi jalakäijad ja külaelanikud. Seepärast peakski valgustus olema nii

täiustlik, et ta vastaks igaihe nõuetele, vastasel korral oleks nii autosõitja kui ka jalakäija elu hädas.

Maantee valgustamisest. Ameerikas minnakse mõnes kohas isegi nii kaugele, et terved maanteed on ühtlaselt valgustatud. Sarnane luksus on aga vaesele Euroopale ainult ilusaks unistuseks. Me ei ole ju isegi nii kaugele, et kõik Euroopa peateed oleksid ühtlaselt ja hästi sillutatud. Kui see on saavutatud, alles siis võime mõelda teede valgustamisele.



Pilt 1. Tänavavalgustus kõrgete, mõlemal pool rippuvate laternatega. Leidub ka varjukülgi, mis süüski võimaldab nägemist pike-maa peale.

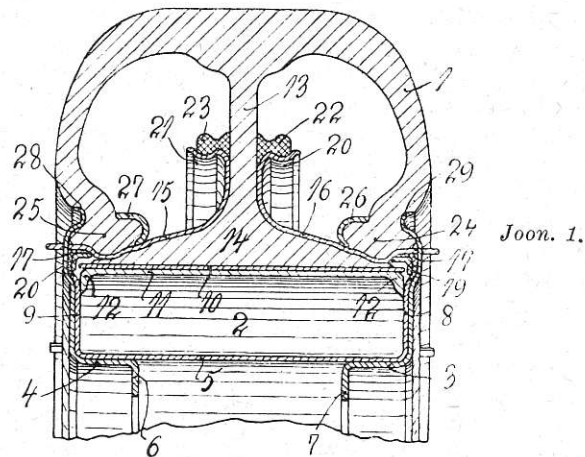


Pilt 2. Ühtlane, praktiline valgustus külatänavanurgal.

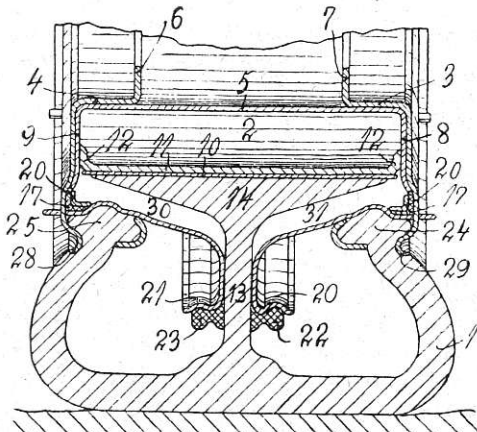
Autotehnilisi uuendusi.

Paljud leidurid on murdnud pead, kuidas konstrueerida autokummi, mis oleks väliste vigastuste suhtes vähem tundeline kui harilik õhukummi. Nüüd on Norra leidur, ülemleitnant Andersen astunud uue konstruktsiooniga avalikkuse ette, mille tegevus on õige huvitav, ning mis lühidalt on kirjeldatud joon. 1. ning 2. abil.

Väljaspoole lahtiolevasse rõngasse U-kujulisel läbilõikel (5 ühes küljeäärtega 8 ja 9) on asetatud terasvedrurõngas (10), mis sisseasetatud kummimanseti abil (11 ühes kõrvalosadega 12) õhukindlalt suleb rõnga õnaruse ehk n.-n. surveruumi (2). Tervet rõngakujulist kambrit hoitakse mõlematel külgedel asuvate ruutude 3 ja 4 abil, mis on kinnitatud sissepoolemineva flanši 6 ja 7 läbi rattarummu, s. o. autoratta enese külge. Kõrvalruudud (3 ja 4) omavad oma välisel ümbermõdul sõlmetaolised pöörangud (28 ja 29), millesse asetatakse kummi-jooksutee (1) laiendused (24 ja 25). Kummi-jooksuteel (1) on keskel sissepoole viiv rada (13), mille jalg (14) on laiendatud. See jalg (14) asub juba nimetatud terasvedrurõngal (10), mis moodustab endast survekambril (2) välispiiri. Jala (14) ülemises osas asub lõdvalt (võrdle joon. 1) kaks rõngakujulist osa (15 ja 16), mis nurga 19 ja 20 läbi, sinna vahele asetatud kummitihenduse 17 ja 18 abil õhukindlalt on ühendatud peakülje ruutudega (3 ja 4). Need rõngad 15 ja 16 suruvad end otsadega 20 ja 21 vastu keskmist kummirada (13), mille vastu nad jäävad õhutihedalt eriliste rõngakujuliste kummimanset-



Joon. 1.



Joon. 2.

tidega 22 ja 23. Rõngad 26 ja 27 on selleks, et hoida kummi-jooksutee läienduskohal kinni.

Kui nüüd rattale asetatakse koorem, nagu näidatud joon. 2, siis surutakse kummi-jooksutee kokku. Keskmine rada (13) surub siis oma jalaga 14 terasvedru rõngast 10 surveruumi sisse, mis läbi seal esile kutsutakse surve suurenemine. Samal ajal aga tekib jala 14 ja rõngaste 15 ja 16 vahele vakuüm (nimelt kokkusurumise läbi tekkinud õnarustes 30 ja 31), kuna tihenduse 22 ja 23 tõttu õhk sinna ei pääse. See vakuüm kandvat leiduri enese arvamise järgi suurema osa auto raskusest. Et saada õhukindel ühendus liikuvate osade vahel, on nende osade pind rikkalikult varustatud vastava määrdeainega (glütseriin).

Uue kummi mõõdud ei olevat sugugi suuremad kui õhukummil, see tähendab, et neid kumme ilma suurema vaevata võib kinnitada õhukummide jaoks konstrueeritud rataste külge. Olevat juba korraldatud üksikasjalisi katseid, mis on annud rahuldavaid tagajärgi. Täpsemad andmed, näiteks töövõimest, puuduvad veel siiski. Ka oleks huvitav midagi kuulda sarnase kummi kestvusest, eriti mis puutub kummi-jooksuteesse; kummi-jooksutee vahetamine tohiks vaevalt võimalik olla ilma ratta täielise demontaažita. Hinnalt võivad uus kummi julgesti võistelda õhukummidega, kuna see suurearvulisel valmistamisel teevat välja pool õhukummi hinnast.

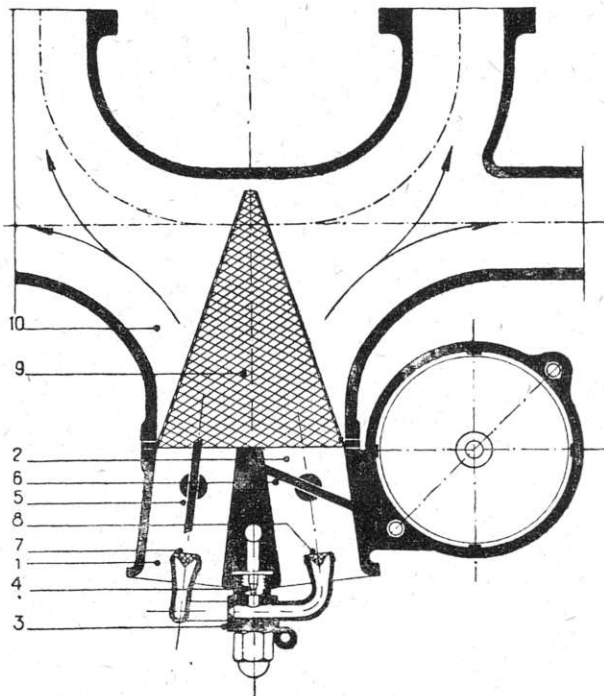
Kui leiduri teated ja andmed tõesti vastavad tõele, siis tähendaks see suurt edusammu kummide valmistamise alal. Nagu ajalehtedes lugeda, olevat inglise suurimaid kummikontserne juba huvitatud uuest leiusest.

Üksikasju ins. Lavergne karburaatori konstruktioonist. Ins. Lavergne on konstrueerinud karburaatori, mis põhjeneb turbillonaarsel väljavoolu püsivuse printsiibil, vaatamata mootori kiirusele. Karburaator koosneb kahest osast, üks osa avaneb teise järele. Suu-

rel kiirusel tekkiv õhuvool on eemaldatud. Toru, mis ühendab karburaatori mootoriga, on jäme, valmistatud metallist, mis ei kuumene nii ruttu. Sel kombel hoitakse töötamisel jõudu kokku. Saavutatud kokkuhoid on suur, sest asjata bensiini raiskamist ei ole. Bensiini tarvitatakse võrdselt, sõites linnas või kihutades maanteil.

Lavergne uue karburaatori läbilõige.

1 ja 2 — I ja II karburaatori osa. 3 — kahekordne pulverisaator. 4 — bensiini gicleur. 5 ja 6 — ventiilid. 7 ja 8 — väikesed väljavoolu turbulent-torud. 9 — suur väljavoolu turbulent-toru. 10 — sissevoolu-toru.



Rahvusvaheline jõuvankrite liikumise konventsioon.

Rahvusvahelise jõuvankrite liikumise korraldamise ajalugu algab rahvusvahelise konventsiooniga Londonis mõõdunud aastasaja 80. aastates, kus ainult välja töötati sellise liikumise põhijooned.

Et muuta jõuvankrite liikumine rahvusvaheliseks, tuli võidelda suurte takistustega, sest iga riik korraldas oma määruste kohaselt mehaaniliste sõidukite liikumist ja esitas igalpool erinevusi. Näiteks oli lubatud Inglismaal ja Austrias liikuda tänavail pahe-mat kätt, aga teistes maades (näit. Saksa- ja Prantsusmaal) pidid sõidukid alati paremat kätt sõitma. Riikides, kus elanikkude arv oli tihedam ja tööstus rohkem arenenud, nõuti ka autojuhtidelt ja jõuvankrite sisseseadelt enam.

Need üksikute riikide seadusandluste lahkimine-kud takistasid riikidevahelist liikumist autotranspordi näol. Elu aga vajas teed, mis lepitaks kõigi huvisid. Seda saavutada võis ainult kõigis riikides maksvate reeglite ühtlustamisega. Nisuguseks sai rahvusvaheline jõuvankrite liikumise konventsioon, mis kirjutati alla Pariisis oktoobrikuus 1909. a. Allakirjutajate riikide seas oli ka tsaariraege Venemaa.

See konventsioon määras nõudmised, mis olid kõigis riikides maksvad ja mis sisaldasid tingimusi masi-

natele ja juhtidele, et nad võiksid ühest riigist teise sõita (nagu ettekirjutatud pidurid, vastav juhtimine ja signalisatsioon, tunnustähed mitmesuguste riikide ja territooriumide jaoks, autojuhtide vanadus ning omadused jne.). See konventsioon kirjutas ette teedepas-side, n.-n. rahvusvaheliste teedetunnistuste väljaand-mise, milliste ettenäitamisel autojuhid ja nende sõidu-kid võisid takistamatult riigis liikuda. Kuid 1909. a. konventsioon ei lahendanud kõiki küsimusi, mis olid seotud rahvusvahelise jõuvankrite liikumisega. Õige tähtis küsimus jäi ikkagi veel lahendamata: rida riike, kus autode sissevedu oli kõrgelt maksustatud, võtsid makse isegi autodelt, mis 1909. a. rahvusvahelise kon-ventsiooni poolt ettenähtud korras piirist üle sõitsid, tagatisena, et nimetatud auto viiakse õigel ajal välja. Viimane asjaolu sünnitas palju takistusi.

See küsimus lahendati nii, et üksikute maade klubi-d omavahel leppisid kokku „triptikute“ ehk läbilaske-lubade, ja viimasel ajal tollipasside (Carnets de Pas-sages en Douane) asjas. Nimetatud dokumentide täht-sus seisab selles, et klubi, kes neid välja andis, võttis enda peale vastutuse, et auto viiakse nõutud aja jook-sul teatud riigist välja, vastasel korral pidi ta maksma kindlaksmääratud tolli. Need dokumendid lubasid üm-

ber reisida, ilma et oleks tarvis enesega kaasa võtta suuremaid rahasummasid, ja mis veel tähtsam, nad võimaldasid piiridest ülesõitu isegi ajal, mil tolliasutused suletud. Tuli ainult triptik ette näidata piirivalvurile, et sissesõiduks luba saada.

Automootori tarvitamise areng maailmasõja ajal näitas, et 1909. a. konventsioon on vananenud ja ei vasta enam kaasaegse autotranspordi edule.

Prantsuse valitsus võttis enda peale algatuse kokku kutsuda uut konverentsi vana 1909. a. konventsiooni läbivaatamiseks. See projekt oli huvitav selles mõttes, et ta ei käsitlenud ainult liikumist automasinatele, nagu 1909. a. konventsioon, vaid kõiki liikumiseabinõusid üldtarvitusel olevatel teedel, ja kirjeldas õige täpselt niisuguste teede tarvitamisviisi iga sõiduabinõu jaoks, kuni koormakandja loomani ja hobuseni.

Prantsuse valitsuse poolt esitatud projekti kõrval esitas Rahvaste Liit omalt poolt kavandi. Rahvaste Liidu kavand puudutas ainult autosõidukite liikumise küsimusi ja kirjeldas täpselt neid tehnilisi tingimusi, mis tuli täita mootorsõidukitel, ning määras rahvusvaheliste sõidutunnistuste süsteemi. Uutest ideedest võeti vastu nõudmine, et tunnistuseomanik oleks isik

teatavate moraalseste omadustega. Samuti võimaldas see kavand riikide valitsustele autotunnistuste väljandmisel nõuda tagatist autoomanikelt kolmandate isikute nõudmistele kindlustamiseks, kes kannatavad rahvusvahelise liikumise läbi.

20. aprillil 1926. a. Pariisis avatud konverents võttis ühel häälel oma tööde aluseks Prantsuse projekti, kusjuures otsustati välja töötada kaks isesugust kokkulepet: 1) konventsioon jõuvankrite liikumise kohta ja 2) konventsioon teedel liikumise kohta. See konventsioon määrab ära täpsemalt kui 1909. aastal autode varustuse, autojuhtide omadused, rahvaste seadusandluste täitmise kaassõitjate ja koormate veo suhtes, autode sisseveo, välismaalastele lubaandmise jne. See konventsioon on ka Eesti Vabariigi poolt ratifitseeritud ja meie tunnustäheks on tähed E. V.

Konventsiooni vorminõuete täitmine ja läbirääkimised sünnivad Prantsuse valitsuse kaudu. Konventsioon astub jõusse 24. okt. 1930. a., sest 20 riigi poolt on ratifikatsioonid üle antud, kes osa võtsid 1909. a. konventsioonist. Sellest momendist kaotas maksvuse 1909. a. konventsioon riikide suhtes, kes ratifitseerisid 1926. a. konventsiooni.

Piiritus auto kütteinena.

Need riigid, kus puuduvad õliallikad, teevad juba pikemat aega tegemist küsimusega, kuidas asendada bensiini teiste kütteinetega. Eriti päevakorrale on kerkinud see küsimus just viimasel ajal, mil järjest kasvav jõuvankrite arv on esile kutsunud bensiini tarvituse kiire tõusu.

Nii oli bensiini sissevedu Rootsi:

1918. a.	1.399.133 kg.
1920. a.	42.822.286 „
1922. a.	56.788.832 „
1924. a.	86.155.533 „
1926. a.	153.539.802 „
1927. a.	169.126.084 „

Neist arvudest on näha, kui kiiresti on suurenenud bensiini sissevedu ning ühes seega ka bensiini tarvituse. See asjaolu osutus küllalt tähtsaks, et abinõusid leida kuidas asendada välismaa bensiini kodumaa saadustega.

Sääraseks kütteinaks osutus Rootsis piiritus. Harilik piiritus, mis kartulitest aetakse, on jõuvankrite kütteks kallis. Palju odavam on metüül-piiritus, mis saadakse saepurust ja muudest tselluloosi sisaldavatest ainetest.

Piirituse soojusevõime, kalooriate arv/kg., on märksa väiksem kui bensiinil, samuti on piirituse keemiline koosseis teine kui bensiinil. Tegelikudel katsetel selgus, et piiritust on võimalik tarvitada bensiini asemel jõuvankrite mootorite kütteks. Selleks on aga tarvis mootori juures võtta ette järgmised ümberkorraldused:

On tarvis imetud õhu eelsoojendust tõsta umbes 120—150° C peale, et saada 25—40° C piirituse-õhu segu ja hoida segu sadestumast.

Tuleb reguleerida gaasistaja ujuk, kuna piirituse erikaal on suurem kui bensiinil.

Kolmandaks tuleb muuta süütamine nii, et see sünniks järsumalt, sest piirituse-õhu segu süttib ja põleb bensiinimootori survet juures liig aeglaselt. Et kiiremat segu süttimist ja põlemist saavutada, peab olema mootori survetaktil kõrgem surve kui see hari-

likult bensiini juures. Piiritus kannatab survet, ilma et segu ise süttiks, ja seetõttu võib surve vahekord olla kuni 1:10.

Kui need ümberkorraldused läbi viia, siis võib piiritusega saavutada samaseid tagajärgi kui bensiiniga, ning soojusejõu tarvitus kal/HJ on umbes sama kui bensiini juures.

Tegelikult on need ümberkorraldused olemasoleva mootori juures raskelt teostatavad ning seetõttu ei tarvitata harilikult puhast piiritust mootorite kütteks, vaid see segatakse bensiini või bensooliga või mõlemaga vahekorras 15—25% piiritust ja ülejäänud osa bensiini või bensooli.

Piirituse tarvitamisel võib tulla ette, et gaasistaja ei anna põlemiseks küllaldaselt õhku ning tagajärg on see, et mootoris tekib mittetäielise põlemise tõttu äädikahape. Kui äädikahape jahenedes sadestub mootori metallosadele, siis tekib tugev roostetus, mis rikub mootori osad lühikese aja jooksul.

Et piiritus bensiiniga hästi segunek, peab see olema võimalikult puhas, nii vähemalt 99%. Ka annab puhas piiritus parema jõusaavutuse. Praegusaja moodsa töötamisviisi juures ei ole ka raskusi sarnase puhta piirituse saamiseks.

Piirituse tarvitamisel bensiiniga selgus, et kütta-aine tarvitus vähe langeb ja jõusaavutus vähe tõuseb kuni piirituse hulk bensiinis ei ole üle 25%. Seetõttu on, näiteks, Rootsis müügil n.n. „Lättbentyl“, mis saadaval peaaegu igas bensiinimüügikohas ja peaaegu sama hinnaga kui harilik bensiin. See „Lättbentyl“ koosneb 75% bensiinist ja 25% piiritusest. Sarnast segu võib tarvitada igas automootoris ning Rootsis on see segu lugupeetud, kuna see suurendavat mootori võimet. Muidugi on kütta-aine tarvitamise peale õieti reguleeritud gaasistajal suur mõju. Nagu Stokholmis asuva „Jõuvankrite Katseinstituudi“ andmed näitavad, võib otstarbekohase gaasistaja reguleerimisega saavutada kütta-aine kokkuhoidu keskmiselt 15—50%. Kuna sarnasel kokkuhoiul suur rahvamajanduslik tähtsus, on asutatud sarnased katseinstituudid ka teistesse Rootsi linnadesse, kus väikese tasu eest võib lasta jõu-

vankri mootor järele vaadata ning gaasistaja reguleerida. Et piiritust mootorite kütteks tarvitada, selleks on muidugi otsustandva tähtsusega puht-majandusline küsimus, see on piirituse hind. Kuna piirituse kütteväärtus on märksa väiksem kui bensiinil, peab selle hind olema madalam bensiini omast.

Ka meil oleks üldise majanduslise kitsikuse tõttu, võib olla veel tähtsam kui Rootsis, et välismaa bensiini osaltki asendada kodumaa saadustega. Seetõttu ei oleks huvitusetu, kui meie vastavad asutused pööraksid sellele asjaolule tähelepanu.

J. T.

Traktorite võistlus.

Kuidas ameeriklane end hädast päästis.

Ühel ilusal suveõhtul istus suitsetajate vagunis, mis sõitis St. Louis läänepoole, Mr. Maxwell Pemberton, imponeeriv gentleman viiekümneandis aastais. Ta tegeles parajasti oma armsama harjumusega, kiitis oma häid omadusi.

„Jah, mu härra“, ütles ta väikesele hariliku välimusega härrale, kes oli ta kõrval aset võtnud, „umb. 5. minuti pärast astun ma Wheelockis, Missouri, maha ja müün seal vanale Wheelockile pool tosinat 10-tohniliisi „maaussi“-traktoreid. Kui ma möödunud kuul Wheelockis olin, leidsin, et see, vanapoiss oli ostanud oma farmile juure suure maalapi ning tahtis tellida 100 eeslit, et maad üles harida. Ma rääkisin talle niikaua traktoritest, kuni ta muutus näost siniseks, siiski arvas ta, et ta on seni ikka kasutanud eesleid ja kavatseb seda ka edaspidi teha. Enamjagu müüjaid oleks minu asemel lootuse kaotanud, ja seda õigusega.

Kuid veel kunagi pole keegi võinud öelda, et Maxwell Pemberton ei oska kohaneda olukorraga. Pean ma teile ütlema, mis ma tegin?”

Väike, harilik mehike istus abitult vaikides, ja Max rääkis edasi:

„Well, Sir, ma viisin vanahärra nii kaugele, et ta nõusse heitis, ja mulle võimaldab korraldada kolmepäevase proovikünni. Lasksin ühe traktori siia saata, ja see on juba kohal ühes meie parima mehaanikuga — Jim Bordeniga. Vabrik teeb alati kõik, mis ma ette panen. Mis teie arvate, kui kaua ma juba esitan vabrikut?”

Teisel ei olnud sellest aimugi.

„Well, Sir“, ütles Max, „see on nüüd juba 20. aasta, kui ma Farmerite Sõbra Traktor Co., „maaussi“-traktorite ehitaja juure müüjana astusin tegevusse. Mina olen ta vanim müüja. „Vanaks sõjahobuks“ hüüavad nad mind. Ja enne kui ma traktorite vabrikusse astusin, müüsin ma 10 aastat hobuseid ja eesleid. Ma töötasin koos vana Pete Johnsoniga, St. Louis; tal on seal veel praegu äri. Võiksin palju lugusid Petest rääkida. Tore poiss!”

„Wheelock!“ möirgas konduktor. „Wheelock!”

Max võttis mütsi ja käsikohvri, jättis jumalaga, ning väike hariliku välimusega härra kadus igavesti ta elust. Perroonil ootasid Maxi Mr. Wheelock ja mehaanik Jim Borden, kes teatas, et traktor on valmis homseks proovikünniks. Nad astusid kolmekesi autosse ja sõitsid farmi.

„Well, Sir“, ütles Max Mr. Wheelockile, „homme näitame teile, et „maaussi“-traktorid eeslitest igas suhtes vähemalt 1000 miili ees on, välja arvatud väetise produtseerimine.”

„Teie peate veel enam näitama“, ütles Mr. Wheelock heas tujus, „te peate mulle ka näitama, kas teie masin on parem „teras-elevandi“ omast.”

„Mis teie arvate?“ — küsis Max.

„Keegi traktorimüüja, nimega Jarney, oli möödunud nädalal siin, ja kui ma talle ütlesin, et korraldate mulle demonstratsiooni, palus ka tema luba traktori

kohaleasaatmiseks. Ma olin sellega nõus. Tema traktor jõudis täna kohale ja seisab väljas farmil. Homme on meil siis võistluskünn!“

Max sundis end lahkele naeratusele. „Suurepäranee!“ — hüüdis ta. „Mulle on alati meeldinud, kui mul võistlejaid on. Ei ole midagi paremat kui „maaussi“-traktorite häid omadusi päevavalgele tuua. Rõõmustan väga, kui kohtan Mr. Jarneyd. Olen teda juba varem kunagi näinud. Ta on parimaid müüjaid oma äris. Kui ta esitaks tõesti esimese klassi vabrikut, ta võiks terve maailma võita.”

„Näib, nagu ei eelistaks te „teras-elevandi“-traktoreid?“ — arvas Mr. Wheelock.

„Oh, mul pole midagi öelda „teras-elevandi“-traktorete vastu. Too vabrik on väike, ei ole nii hästi sisse seatud kui meie oma, ja ka kapitali pole neil nii laialt. Kui aga arvesse võtta, missuguseid raskusi nad on pidanud võitma, siis peab tunnustama, et nad on kaunis kaugele jõudnud. Jah, Sir, kaunis kaugele.”

„Siin me oleme“, ütles Mr. Wheelock. Ta peatus suure valge maja ees, ja juhatas Maxi ning Jimi tuppa, mis nende jaoks oli määratud.

„Olete õhtust söönud?“ küsis ta.

„Jah, rongis“, ütles Max.

„Nii siis, all right. Head ööd. Nägemiseni.”

Mr. Wheelock eemaldus, ning Max pöördus Jimi poole. „Uskumatu!“ ütles ta. „See koer Jarney topib oma „teras-elevandiga“ vaele, kuna ma vanale juba peaaegu oleksin müünud ühe „maaussi.“ Ja kõige halvem selle juures on, et „teras-elevant“ paremini künnab kui meie masin; tal on enam jõudu. Kui me hästi tähele ei pane, oleme löödud.”

„Mitte nii valjusti“, ütles Jim. „Jarney ja tema mehaaniku tuba asub siin kõrval.”

Max langetas hääle. „See Jarney“, rääkis ta edasi, „on häbematu. Vanast koolist, nagu minagi, hoopis teine kui need uued, kes tulevad ülikoolist ärisse. Me oleme ilusti sees, meie kardetavaim võistleja istub meie turjal. Kuid kunagi ei pea öeldama, et Max Pemberton on põgenenud ühe vaenlase eest. Kus asub meie masin?”

Jim näitas sõrmega farmi hoovi. „Seal tallis.”

„Ja kus on „teras-elevant“?”

„Teiselpool hoovi nurgas, tallis.”

„Ilus“, ütles Max. „On nii ilus kuuvalge, ma tahan enne magamaheitmist veel väikese jalutuskäigu teha.”

Ta hiilis kikivarvul läbi koridori, trepist alla ja pugesi tasakesi hoovi. Ta astus põiki üle hoovi lah-tisse talli, kus asus „maaussi“-traktor.

Kuuvalgus säras suurel 60-hob.-j. mootoril, masiivsel terasraamil, mis laskis traktoril näida sõjatan-kina, see oli tore masin. Max seisis paar minutit mõt-tes, hiilis siis ettevaatlikult teise talli, kus kuuvalgus näitas suure „teras-elevandi“-traktori piirjooni. See masin erines oma kujult pisut „maaussi“-traktorist, kuid oli umbes sama suur ning samuti lindiveoga.

Max ei raisanud aega masina silmitsemisel. Ta võttis taskust universaaltangid, kasutades selle mõlemat haru kruvikeerajana, ja lõdvendas sellega vee juurevoolutoru kinnitusklabri. Äkilise tõmbega vabastas ta klambri, mis kummitoru ühendas jahutusveetoriga, ning äkki tekkis väike uputus, umbes üks gallon vett voolas ülevalt jahutajast välja.

Max kargas masinalt maha, otsis pisut aega ning leidis lõpuks puutüki. Selle lõikas ta peenemaks ning asetaski veetoru avausse, nii et ta eraldas umbes poole jahutussüsteemi ringvoolust. Olles asetanud kummitoru oma kohale ja tõmmates klambri peale, pöördus ta tagasi oma tuppa ning läks voodisse.

Järgmisel hommikul kell 6 olid kõik kogunenud hommikueinele. Mr. Jarney, „teras-elevandi“ müüja, tervitas Maxi väga sõbralikult.

„Halo, vanapoiss!“ — hüüdis ta. „Ei oodanud mind siit eest leida? Mis?“ Mr. Jarney oli väikese kasvuga, kaval pilguga silmis.

Max naeratas talle sõbralikult vastu: „Jällegi meenustab mind. Kui teie traktor oleks hea, ma kardaksin. Kuna aga asjalugu pole nii, siis ma ei tunne hirmuvärinatki.“

Pärast einet pani Jim „maausi“ ja Mr. Jarney mehaanik „teras-elevandi“ käima, ja mõlemad masinad vedasid end vastava pöörinaga põllule, kus demonstatsioon pidi sündima.

Traktorid algasid kündi üksteisele vastupidises suunas, kumbki liikudes kolmemiilise tunniikiirusega. Mr. Jarney, Mr. Wheelock ja arvurikas kogu naabreid silmitsesid kündi teisest põlluotsast, kuna Max oma taga seisvate Mr. Wheelocki farmi valitsejale surus viis dollarit pihku ning 100 veel lubas, kui ta oma otsuse annab „maausi“ kasuks.

Tükk aega näis, et mõlemad traktorid on ühesuguste võimetega, kuid tunni aja järele muutus „teras-elevant“ aeglasemaks. Jahutajast kerkisid aurupilved. Max astus Mr. Wheelocki juure.

„Paha, väga paha“, tähendas ta. „Teras-elevandiga“ juhtub ikka nii: alul läheb päris hästi, kuid varsti hakkab ta keema. Ma olen eneselt tihti küsinud, miks ei tarvita nad paremat jahutussüsteemi.“

„Meie jahutussüsteem on päris hea“, urises Jarney. „See tola mehaanik aga unustas vist vee jahutajasse valamata või midagi sarnast.“

Nüüd peatati „teras-elevant“ ühe vao lõpul. Jarney jooksis vett tooma. Varsti istus mehaanik jälle oma kohal, ja künd võis uuesti alata. Jarney tuli Mr. Wheelocki juure tagasi.

„Jahutaja oli pooltühi“, ütles ta. „Pole siis ime, et masin keema hakkas. Aga nüüd on kõik kõige paremas korras.“

Kuid kõik ei olnud korras. Tunni aja pärast oli „teras-elevandi“ jahutaja jälle mähitud aurupilvedesse, ja jälle peatati masin. Seekord pingutas mehaanik ventilaatori veorihma ja otsis gaasistajas viga. Viieteistkümne minuti pärast oli mootor jahtunud ja jälle hakati kündma. Vahepeal sõitis „maaus“ edasi-tagasi, kündis vao vao järele, ilma ühegi veata.

„Well, Mr. Wheelock“, ütles Max, „ütlesin juba teile, et ma ühegi võistleja masinat maha ei tee. See pole minu viis. Ma soovin, vaadake järele mõlema masina töö, ja otsustage ise!“

Mr. Jarney ei olnud üldse midagi öelda.

Ja nii läks päev edasi. „Maauss“ kündis vahetpidamata, kuna „teras-elevant“ peatus igas tunnis umbes 15 minutit, et end jahutada. Mr. Jarney ja vaene mehaanik raiskasid terve lõunavaheaja selleks, et masinat ja gaasistajat läbi otsida, uurisid magneetot, ventile ja kõike muud, mis oli kättesaadav. Kuid neil ei tulnud pähegi vaadata jahutaja veetorusse ja kõrvaldada sealt puutükike. Pärast kella kuut tehti kindlaks, et „maaus“ oli künnud 30 aakrit põldu ja „teras-elevant“ mitte kahtkümmendki.

Siis viisid kurvameelne Jarney ja mitte vähem kurvameelne mehaanik „teras-elevandi“ talli. Peaaegu samal ajal peatus „maaus“ äkki keset põldu. Max jooksis sinna ja leidis mehaaniku väga ärevana.

„Viimase tunni jooksul“, ütles Jim, „hakkas mootor klõppima, ja nüüd ta käib nii halvasti, et ma ei usalda enam edasi sõita.“

Ta tuli traktorilt maha, ning hakkas mootorit uurima. Pealaagrid olid korrast ära, ning kuullaagrid veel halvemas seisukorras. Suur tükk kepsu babiit-laagrist oli murdunud ning alla kukkunud.

„Ei usalda temaga enam 5 sammu sõita“, ütles Jim.

„Mis on õieti juhtunud?“ — küsis Max. Jim silmitses vändakambri pörandat. „Õli on meil küllalt. Kuullaagrid on halvad.“ — „Kui kaua võiks parandus kesta?“

„Kepsu jaoks on vaja vähemalt üks babiit-laager, kui mitte neli. Neid peab vabrikust tellima, ja siis läheb veel üks päev...“

„Suur Jumal! Noh, nüüd oleme omadega sees.“

„Kui ma sõidaksin öösi rongiga“, arvas Jim, „siis jõuaksin keskpäevaks vabrikust tagasi. Aga millega põhjendada äraolekut Mr. Wheelockile? Ei või ju ometi öelda, et masin päevase töö järele liimist on lahti läinud?“

Ja just samal hetkel ligines Mr. Wheelock traktori suunas.

„Kas teie ei vii oma masinat täna talli?“ küsis ta.

„Ei“, ütles Max, „ta jääb siia.“

„Kui aga vihma hakkab sadama?“

„Maauss“-traktoreid ei koha üksi ilm, Mr. Wheelock. Gaasistaja on täiesti kaitstud, magneeto samuti, kõik mootori liikuvad osad ja ülekanne on kolmekordselt kaitstud tolmu ning mustuse vastu, samuti ka vihma ja lume vastu. Pealegi, Mr. Wheelock, on kõik välimised osad valmistatud roostevabast vanadium-terasest. Sellepärast võib „maausi“-traktor välja kannatada igasuguse ilmamuutuse, ilma et mingit viga tekiks.“

„Mr. Jarney viib oma traktori ulualla.“

„Seda ta teeb õieti“, ütles Max. „Ükski teine traktor peale „maausi“ ei suudaks hästi välja kannatada äkilisi ilmamuutusi. Tulge, Mr. Wheelock, lähme õhtusöögile.“

Tähtis igale auto-omanikule

Winchester

Parim abinõu auto-parandustel ehk valgustuse kustumisel.

Ainnesindus ja ladu:



Winchester

Valguseulatuse poolkilomeetrit. Kuivad patareid.

O-Ü. „SYSTEMA“ Tallinnas, Raekoja plats 5 (Voorimehe tän. nurgal)

Max ja Jim ning Wheelock, hakkasid liikuma farmi poole.

„Ja nüüd,“ ütles Max, „olete ise veendunud, milline suurepärane masin on „maauuss“. Edaspidine demonstratsioon oleks kasutu. Mispärast mitte kohe tellida viis või kuus tükki, nii et ma neid võimalikult pea teile saaksin kätte toimetada?“

„Well“, ütles Mr. Wheelock, „Teie traktori imeväärne võime paneb lihtsalt hämmastama. Olen väga rahul ja valitseja on päris vaimustuses. Kuid enne, kui ma teen lõpliku otsuse, peate veel kündma üks või kaks päeva. Teie lubasite mulle ju kolmepäevase proovikünni.“

„Tean,“ ütles Max, „aga ühepäevasest aitab.“

„Ei,“ vastas Mr. Wheelock, „ei aita. Mr. Jarney teatas mulle omavahel, et teie traktor esimesel päeval ikka hästi töötab; ta arvab aga, et teisel päeval kuul-laagrid üles ütleavad, ja et tervel sel kupatusel on kasvatus liimist lahti minna.“

„Mis?“ — hüüdis Max haavatult, „see väike, määrdunud Jarney julgeb minu masina kohta nõnda öelda?“

„Seda ta tegi. Ja seepärast tahangi ma teie masinat veel üks või kaks päeva töötamas näha, enne kui ma ta ostan.“

„Mul oleks heameel, kui teie tellimise annaksite täna õhtul. Kahjuks peab mu mehaanik kohe koju sõitma, ja me peame edaspidise demonstratsiooniga viivitama. Vaesel Jimil on nimelt hirmus hambavalu.“

„Väga kahju,“ ütles mr. Wheelock. „Ta võib

aga tagasi tulla ja demonstratsiooni lõpetada, kui ta hammas on jälle korras.“

„Ma arvan,“ seletas Max, „teie võiksite tellida meie masina juba täna näidatud võimete tõttu.“

„Ei,“ ütles Mr. Wheelock kangekaelselt, „ma pean masina tööd veel proovima.“

Vahepeal olid nad farmi jõudnud, ja kõik istusid õhtust sööma. Keegi ei kõnelenud palju. Õhtusöögi lõppedes tuli üks farmi töolistest kirjadega, mis ta lin-nast oli kaasa toonud. Maxile oli kiri, ja ta läks oma tuppa, et seda rahun läbi lugeda. Kui ta ümbriku avas, astus Jim sisse.

„Nii siis, ma sõidan nüüd jaama.“

„All right,“ ütles Max, „palju õnne teele kaasa! Kuna sa ära oled, katsun leida mõne väljapääsutee. Võib olla, juhin ma ise traktorit, nii et ta vastu puud, või midagi sarnast, jookseb, et meil oleks korralik põh-jus reparatuuriks... Well, kuigi ta ei taha osta „maauussi“, siis olen ta ometi nii kaugele viinud, et ta iial oma elus ei osta „teras-elevanti.“

Jim lahkus ja Max hakkas kirja lugema. See oli Farmerite sõbra Traktor Co. müügiosakonna direkto-rikt, ja kõlas järgmiselt:

„Pikemat aega kestnud läbirääkimiste järele on Farmerite Sõber Traktor Co. ja tema peavõistleja, „Teras-elevant“ Traktor Co. ühinenud. Täna peale peavad mõlema vabriku müüjad töötama käsi-käes, ning müüma mõlemaid traktoreid, nii kuidas see kõige otstarbekohasem on.“

(Järgneb)

„Royal“ autokummide valmistamine.

Autode ja õhukummide ilmunisest saadik kuni tä-napäevani omab Ameerika Ühendriikides United States Rubber Co. alati kadestamisväärse esikoha au-tokummide valmistamise alal.

Rubber Co. tarvitab tänapäev kolme uut ja täien-davat leidust autokummide valmistamisel: lame velje, kummiprits ja võrk-kude. Kõik need kolm leidust on Rubber Co. poolt patenteeritud ja nende leiduste tarvi-tamine annab „Royal“ autokummidele kõrge kvaliteedi, mis neid eraldab teistest omasarnastest.

Rubber Co. poolt valmistatavate autokummide ük-sikasjalik kirjeldus ja nende omaduste loetlemine täi-daks terve suure raamatu, kuid siin piirdume vaid tähtsamate omaduste kirjeldamisega.

Autokummi tähtsamad osad on: kummi keha, äär ja kulumispind. Kummi keha, mis õieti moodustab autokummi selgroo, koosneb paljudest üksteisel asuva-test niidikihtidest — niinimetatud „cord-kihtidest“ — millede vahele on asetatud õhuke kiht kõrgeväärtsulist kummit. Autokummi äär on moodustatud tugevast terastraadist, mis on asetatud kõvakummisse. Selle ülesanne on kummi keha hoida kinni rattavelje küljes. Kulumispind — see autokummi osa, mis otsekohesest kokkupuutumises teega — on valmistatud karekum-mist, mis iseäranis vastupidav kulumisele.

Autokummi peaosade juure kuulub veel:

1) *vahekiht*. See koosneb iseäranis tugevatest puuvillakiudest cord-kihtidest, mis asuvad kulumis-pinna ja võrk-koe cord-kihtide vahel; viimasest on jutt allpool;

2) *iseäranis elastilised ja vedrutavad kummist ki-hid* kummi keha ja kulumispinna vahel; neisse kihti-desse on asetatud varem nimetatud vahekihid;

3) *elastiline küljeseina kummi*, mis kaitseb mõle-

maid autokummi keha välisseinu kividega kokkupuu-tumisel;

4) *paksemad kihid*, mis kaitsevad autokummi äärt hõõrumise ja kulumise eest.

Need on tähtsamad autokummi osad. Mõlemad toorained, mis autokummide valmistamisel kõige roh-kem tarvitatavad — kummi ja puuvill — on taime-tooted. Rubber Co. saab suurema osa tarvisminevast kummist oma istandustest Sumatralt ja Malai saares-tiku saartelt. Rubber Co. omab üldse suurimaid kum-miistandusi maailmas, kus toorkummi, s. o. kautšuki-piima „latexi“ toodetakse moodsate abinõudega. Istan-dustest saadetakse latex Rubber Co. oma aurikutel sihtsadamatesse, kus latex omakorda uuesti ümber lae-takse seltsi 80 suurele tank-autole ja veetakse 50 vab-rikusse Ühendriikides ja Kanaadas.

Rubber Co. kummiistanduste hoolsa kultiveerimise tagajärjel on sealt saadav latex erakordselt kõrge kva-liteediga, mida aga suurendatakse veel seeläbi, et la-ter puhastatakse kummipritsi tarvitamisega.

Latex pihustatakse peene valge uduna kuumenda-tud õhku, kusjuures latexil vähemgi niiskus ära aurab ja kõik segu eemaldub; pritsimisruumi põrandal la-mab seega 100% puhast kummit, milline moodustab tooraine autokummide vabrikutele.

Nii saadud kummi läheb nüüd segamisele; olene-des sellest, missuguseks otstarbeks seda tarvitatakse autokummide valmistamisel, missugust olulist ülesan-net ta peab täitma valmis autokummi juures, lisatakse kummile mineraale või teatud vedelikke juure. On endastmõistetav, et autokummi valmistamisel kasuta-takse mitmesuguseid segusid. Need segud toimetatakse siis vastavatesse vabriku osakondadesse, kus nad lõp-likult töötatakse välja autokummide valmistamiseks.

Rubber Co. autokummideks tarvitav võrk-kude

koosneb üksikuist üksteise kõrval asuvatest puuvillaniitidest, mis kõik täpselt ühesuurused ja ühesuguse tugevusega. Niit valmistatakse Rubber Co. oma ketramistööstuses, keritakse suurtele poolidele ja saadetakse autokummivabrikutele. Seal võetakse sellistelt poolidelt niidid ja üksteise kõrvale asetatult tõmmatakse aeglaselt läbi latex-vedeliku, nii et üksikud puuvillakiud, milledest koosneb niit, saaksid põhjalikult latexiga imbutatud. Sarnase meetodi tarvitamisega on Rubber Co. lahendanud keerdküsimuse, mille kallal nii kaua pead on mürdnud autokumme valmistavad vabrikud. Nii pea kui need niidid üksteise kõrval olles latexi vedelikust väljuvad, hoiab neid koos kautšuki sitkusvõime ja nad muutuvad ühetasaseks kangaks; kuid see pole siiski kangas, sõna tõsisel mõttes, sest sel kangal on ainult lõimed olemas, kuna koe puudub. Koe puudumist asendab käesoleval juhul latexisitkus. Koeniitide puudumine on suureks edusammuks võrkoele. Üksteise kõrvale tõmmatud niidid on latexi abil tugevalt, kuid siiski elastiliselt üksteisega seotud ja on täiesti sileda pindalaga ja vastupidava struktuuriga. Iga üksik niit omab täpselt ühesuguse vastupidavusvõime ja tugevuse, ja võrk-koe cord-kihid on valmis autokummide juures täiesti ühesuguse vastupidavusvõimega.

Latexi vedelikust väljuvad üksteisega seotud niidid kuivatatakse viiel suurel tulisel trumlil rullidesse ja saadetakse vabriku kalander-osakonda edasi. Kalander-masinal kaetakse need puuvillakangad mõlemalt poolt isesuguse kummiseguga üle. Tähendatud korra saamiseks jookseb võrk-kude teras-kangasrullide (kalander) vahelt läbi, kusjuures mõlemale poole valgub eelpooltähendatud kummisegu.

Samal ajal lõigatakse võrk-kude terava nurga all lintideks, missuguste lintide laius on millimeetritelisel ühtlane. Neid tarvitatakse nüüd koostamisosakonnas autokummide kehade valmistamiseks. See sünnib nii, et autokummi seatakse lamedalt kokku ja alles hiljem omandab see ringi kuju. Selleks vajatav masin pole muud kui keerlev trummel. Sellele trumlile asetatakse lint ja kleebitakse kokku, see on esimene cord-kiht. Sellele paigutatakse peale teine lint, mille niidid teatud nurga all esimesega ühtuvad; see riba kleebitakse jällegi kokku ja moodustab seega autokummi teise cord-kihi. Sellele asetatakse kolmas jne. cord-kiht, kuni saadakse soovitud cord-kihtide paksus. Siis seatakse äär mõlema poole külge ja cord-kihtide küljepealsed servad keeratakse „ääre“ ümber. On autokummi keha

juba niikaugelt valmis, siis pannakse vahekihid ja sinna juure kuuluvad elastilised kummikihid peale. Vahekihid moodustatakse koest ja lõimest koosnevast tugevast puuvillakangast, mis on selleks määratud, et viimase võimaluseni vähendada tõukeid. Nüüd pannakse kulumispind ühest ainsast tükist peale, samuti kaitselindid keha peale ja seega on autokummi valmis. Nüüd kruvitakse keerlev trummel väiksemaks, pealolev autokummi võetakse maha ja antakse edasi vormimisosakonda.

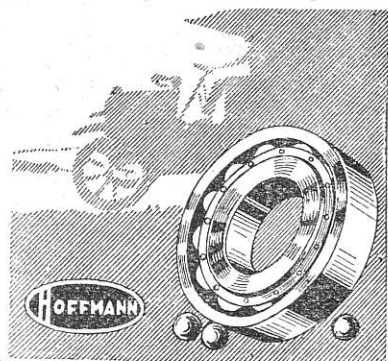
Selles osakonnas omandavad autokummid vakuumasinate abil juba valmis autokummi kuju ja pannakse rõhumise alla. Iga üksik autokummi osa saab nüüd ühesuguse pinge ja tegevusvõime, nii saadakse vastupidav autokummi, kusjuures iga üksik niit kannab oma osa suurest raskusest.

Pärast autokummi vormimist pannakse kummi keha sisse õõnsusse raske kummikott. Autokummi ääred tõmmatakse klambritega kokku ja kinnitatakse seega kummikott. Selles seisukorras läheb autokummi ühes kehasoleva kummikotiga vulkaniseerimiskotta.

Seal läheb autokummi suurde terasvormi, mille seesmistele külgedele on uuristatud muster, millise peab omandama autokummi kulumispind. Paljud niisugused vormid tulevad nüüd suurde katlataolisse kuundusseadeldisse, mis klambritega pandud kinni ja surve alla asetatud. Sarnase täpse kuumuse ja surve protseduuri järel lastakse teatud vaheaegade järele kuum vett ja auru autokummi õõnsuses asuvasse kummikotti kui ka katlasse, kus need vormid asuvad. Sel ajal on autokummi igalt poolt täiesti kummiga läbi imbutatud, mille läbi saadakse ühtlane ja hästi õnnestunud vulkaniseerimine. — Vulkaniseerimiseks vajalikku aega kontrollib automaat-kell, niipea kui teatud aeg möödab, kellad automaatselt sulevad auru juurevoolu.

Kui autokummid vormidest võetakse välja, siis viiakse need katsetamis- ja kontrollosakonda; leitakse autokummid tarvituskõlvlikkudena, toimetatakse need viimasesse osakonda, kus siis autokummi viimistletakse. Seal vaadatakse kummid veel kord põhjalikult läbi, siseküljele raputatakse libedat pulbrit ja puhastatakse. Pärast sarnast pikka ringkäiku omab iga autokummi tähelepandava kuju. Enne turulesaatmist pakitakse iga autokummi paberisse ja ühtlasi varustatakse firmamärgiga.

Eestis on United States Rubber Company esindajaks A/S. Shilling & Volkmar, Tallinnas, Lai t. 28.



AUTO -tarbed, -osad ja -materjalid Originaal Ameerika OSAD

„CHEVROLET“ ja teistele autodele, kolvid kõigile Eestis olevaile autodele.

Hinnad väljaspool võistlust.

Täpseimad K U L L A A G R I D valmistab „HOFFMANN“ vabrik INGLISMAAL.

Tugevus ja vastupidavus ületab igasugused ootused. Garanteeritud täpsus — 1/10000! — Hinnad kõigile kättesaadavad.

LIER & ROSSBAUM

VIRU TÄN. 7.

TALLINN.

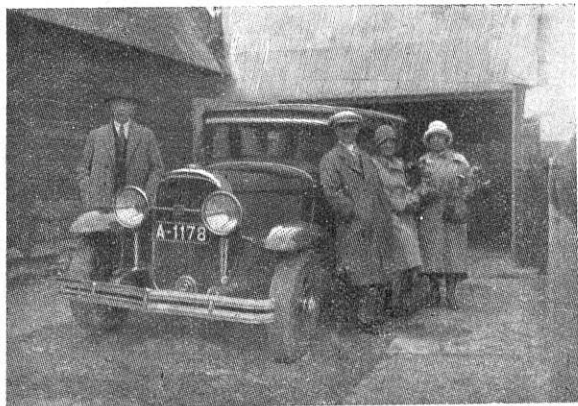
TELEF. 433-34

Muljeid välismaa-reisilt.

M. Piperal.

Oli otsustatud äri- ja huvireis teha autol välismaale. Olles puhtaks küürinud oma hiljuti ostetud „Buick“ auto 16/80 h. j., olles sooritanud kõik tarvilised ettevalmistused välismaa-sõiduks, algas sõit Tallinnast 10. mail s. a. Kaasasõitjaid oli 3, pr. Piperal,

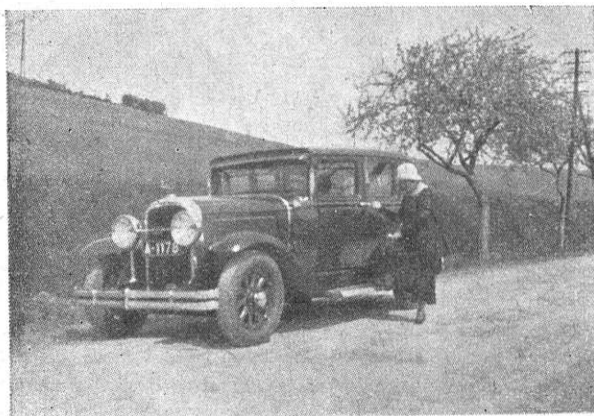
võinudki olla, sest ronida 15—115 km. kiirusega, pole naljaasi. Autojuhil, kes praegu ise kõiki üleelamusi meele tuletab, tilkus kuumuse- ja hirmuhigi, nii et vist ei leidunud kuiva juuksekarva peas. Parem ei olnud lugu ka passaseridega. Pärast harjusid kõik selle tur-



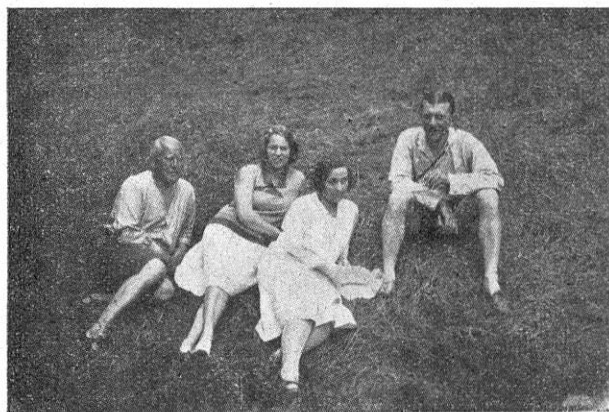
Reisiseltskond Tallinnast väljasõidul.

pr. ja hr. Lorup. Enne väljasõitu tehti ka sündmuse jäädvustamiseks korralik „foto“, nagu siin pildil näha. Reis läks Pärnu kaudu Riiga, Miitavi, läbi Leedu, Poola koridori, Saksamaa, Belgia, Prantsusmaa, Itaalia, Šveitsi, Austria ja Čehhoslovakkia.

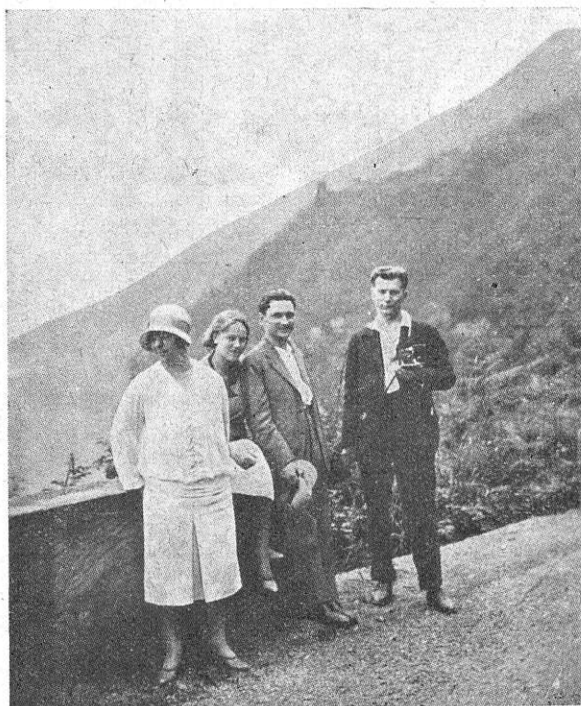
Edasi-tagasi sõites tuli 40 korda üle piiri sõita. Palju saime päikest ja soojust peaaegu lämbumiseni. Šveitsis tuli sõita üle St.-Bernardi mäe (2064 mtr. kõrge). Kummaline oli vaade lumistel mäetippudel.



Teel Berliini sihis.

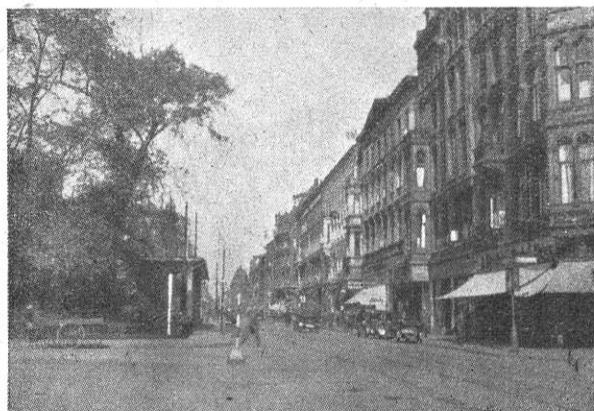


Suvitamas.



Locarno läheduses.

Tallinnas pealepandud uutest Good-Year kummidest olid jäänud vaid narmad ja neid tuli vahetada, olles sõitnud vaevalt 5000 km. Meie vaene sõiduruun „Buick“ tegi mis võis ja kippus mägestikus sageli keema nagu Nowgorodi laada teemasin. Ja teisiti see ei



Hannover.

nimisega ja meeleolu oli kõige parem. Päevane sõit mägestikus oli 190 km., kuna lagedal teel kuni 650 km.

Teed Saksa- ja Prantsusmaal olid enamasti asfalteeritud, kuid Poola koridoris ja Čehhoslovakkias on teed halvad.

Tagasijõudmisel olid kummid täiesti otsas, kuna suurem osa neist tuli jätta Pariisi. Lahkumine vana-

dest sõpradest oli raske. Rahu nende põrmule. Good-Year kummide eest vabrik ei vastuta ja sellepärast olen ka nende ostmisel juba ettevaatlikum.

Läbi sõideti üldse 7372 km. Protokolle ega trahve pole kaela saanud, kuigi tuli liikuda läbi suurlinnade nagu Berliin (kaks korda), Pariis, Lyon, Milano jne. Selle eest saime aga küllalt söimata, et vahest sõit-

meri ja järved Itaalias, mis pehmendavalt mõjusid külma põhjamaa ränduri südamele.

Ilusad olid päevad lõunamaa sinise taeva all ja unustamata kaunid mälestused selle maa ilusast loodusest, nii et pani unustama autojuhtimise vaeva ja pika reisitee raskused. Ülesvõtted kõnelevad „Auto“ lugejale rohkem kui ma ise suudan või oskan



Locarno ümbrusest.



Nice — Geneva vahel.



Lumistel kõrgustel.



Cademario külas.



St. Bernard'i mäeteel.



Monte-Carlo park.

sime linna parki mööda, aga tundsin endid ka kaua aja tagant välismaalastena ja teesklesime nagu ei saaks märkidest ja hoiatustahvlitest aru.

Üle piiride pääsemine oli kõikjal lihtne ja kiire, ametnikud viisakad ja vastutulelikud.

Praegu neid ridu kirjutades tunnen veel närvekõdistavaid värinaid mõeldes Šveitsi mägestikusõidule. Selle eest tasusid jälle ilusad maastikud, lõunamaa

seda väljendada. Igale eestlasele, kellel see võimalik, eriti Eesti autoklubi liikmetele, soovitan kõike ise läbi elada, sest ei ole midagi mõnusamat kui oma autol reisisid. Peatud seal, kus soovid, viidad aega niipalju kui tahad, ja reisisid kas 5 või 150 km. kiirusega. Õpid tundma maid ja rahvaid, loodust, kunsti, tehnikat, sporti jne. Kõigepealt tunned ennast sel ajal inimese olevat, kellele tundmatud igapäevased askeldused töövõi ärialal.

Spordi alalt. Autode võidusõit Eestis.

Eesti autoklubi spordikomisjoni poolt korraldatud võidusõit autodele 14. sept. s. a. ebaõnnestus vähese osavõtjate arvu tõttu. Klubi spordikomisjonil, samuti ka juhatusel oli arvamine, et pärast pikka vaheaega klubiliikmetel ja teistel autosportlastel on tõusnud huvi selle spordiala vastu ja et paljud avaldasid soovi võistluste pidamiseks, siis otsustati korraldada võistlused eeskätt ainult spordiklubide liikmeile ehk, spordikeeles tarvitatud sõnaga, „härassõitjatele“.

Needki, kes korralduste tegemise alul olid nõus osa võtma, loobusid osalt ja asi oli nõrgal alusel. Autode esindajatest toetasid klubi tema kavatsustes ainult 4 esindust, s. o. General Motors, Ford, D. K. W. ja Auburn. Arvatavasti oli ka selle ebaõnnestumise põhjuseks sügis oma vihmaste ilmadega ja võidusõidu määrustik, mis võimaldas sõitu ainult autodele, mis spordiklubide liikmete omad ja mida nende omanikud ise pidid juhtima, olgu siis, kui temal olemas teatud staažiga juht, kes vähemalt 5 aastat on juhtinud autot.

Pikamaa võidusõidust 14. sept. s. a. osa võtta avaldasid soovi ja registreerusid kuni kella 15, 13. sept.:

hr. Ev. Puhk, „Chevrolet“	3,180 ccm.
„ O. Bidder, „Ford“	3,285 „
„ A. Zimmermann, „Auburn“	4,910 „
pr. I. Demin, „Nash“	3,375 „
hr. C. Tammann, „D. K. W.“	780/1326 „
„ J. Jeets, „Horch“	2,600 „
„ E. Veidemann, „Buick“	3,400 „

Ülesandmistel lõpul selgus, et ainult D klass oli esitatud nõuetaval arvul: „Ford“, „Chevrolet“ ja „Buick“, mis kuuluvad ühte klassi oma kubiksentsimeetrite mahu poolest. Teistel aga seda arvu ei ole, mis määrustik ette näeb auhinna saamiseks, sest „Horch“ kuuluks E. klassi, „Auburn“ C klassi ja „D. K. W.“ G klassi, pr. Demini „Nash“ üksinda daamide klassi. Väljaspool klassi sõita ainult lõbu pärast ei paku võistlejatele mingit huvi, mispärast „D. K. W.“ ja „Auburn“ sõidust kohe loobusid. Nii ei jäänud spordikom. muud üle, kui võistlused tunnustada ebaõnnestunuks määrustiku 17. põhjal, mis ette näeb, et spordikomisjonil on õigus jätta võistlused pidamata, kui alla 10 auto on võidusõiduks registreeritud.

Arvatavasti tuleb autode võidusõidud klubi programmist üldse välja heita või nende korraldamisest loobuda seni, kuni võistlustest osa võtta soovijad sportlased klubi juhatasele või spordikomisjonile kindlusta-

vad nii suure autode arvu, millega võib täita rahvusvahelist võidusõidu eeskava selles ulatuses, nagu seda määrused eeldavad.

Kokkuvõttes peab ütleva, et meil ei saa piirata autode võidusõidust osavõtjate arvu valiku järgi, s. o. et sõidavad ainult härassõitjad, vaid tuleb võimaldada igal autosportlasele huvitatule sellest osa võtta. Välismaalt ehk oleks ka sel korral osavõtjaid olnud.

Nagu teada, on Soomes, Saksas jne. võetud suuremate autoesinduste juure teenistusse parimaid autojuhte ja autoasjanduse teadlasi. Kui korraldatakse autoklubi poolt võidusõidud rahvusvahelise võidusõidu programmi ulatuses, siis ei ole seal tähtis, kellele auto kuulub või missugusesse organisatsiooni kuulub sõitja, vaid et auto vastab võidusõidus ettenähtud määrustele, s. o. kas ta kuulub turismi-, spordi- või võidusõiduautode klassi oma ccm mahu poolest, ja et juht omab vastava sõidutunnistuse, mis rahvusvaheliselt maksev. Kui osavõtumaks on makstud, läheb sõit lahti I, II ja III auhinna peale, mis ette nähtud korraldava klubi poolt. Muidugi on korraldava klubi poolt igakord ette nähtud minimaalne autode arv, sest vastasel korral ei tasuks kulusid, mis auhindade ja korralduste peale välja antakse.

Eesti autoklubi spordikomisjonil ja juhatusel tuleks küsimus kaaluda, kuidas likvideerida 1927. a. peetud võistlustel võidetud auhindade küsimust ja sellised võistlused korraldada nende auhindade kohta, ilma et uusi auhindu määrataks. Need võistlused peaksid sündima sama määruste järgi, mis 1927. a. olid maksvad, ja see teha teatavaks nende auhindade saajaile. Ei ilmu aga võistlejaid nende auhindade peale, siis nad lõplikult tunnustada nende omanduseks, kelle kätte nad jäid 1927. a., kui aga mõni uus osavõtja neid sellel võistlusel omandab, sellele jäävad nad jäädavalt, siis ei ole seda kaitsejanti. Kui edaspidi peaks klubi korraldama võistlusi, siis olgu ainult üks erilise väärtusega auhind, mida tuleb kaitsta 2 või 3 aasta jooksul, kuid kõik teised määratud auhinnad peaksid jääma iga võitja jäädavaks omanduseks. Siis tõuseb vist ka huvi sarnaste võistluste vastu ja võistleja teab, mis ta omandab, kui tal on teatud tulemusi.

Lätist olid sõitnud kohale Latvias Republika Autoklubi häälekandja „Motors“ toimetaja ins. Hotte ja hr. Razums, kes pühapäeval 14. sept. kohe tagasi sõitsid.

Autode- ja mootorrataste võidusõit Soomes.

6. ja 7. sept. s. a. korraldas Soome klubi „Motorimiehet“ Käpylän sõiduteel võidusõidu autodele ja mootorratastele. Osa võtsid paremad soome, rootsi ja norra sportlased. 6. sept. oli ette nähtud võidusõit 5 km ulatuses ja pühapäeval 7. sept. 10 km. ulatuses.

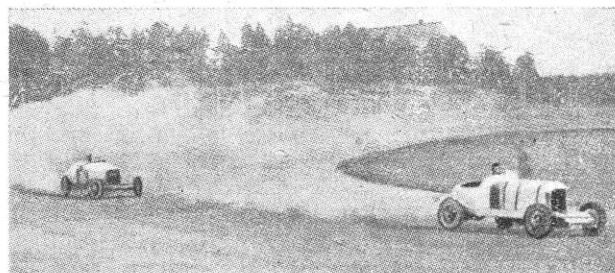
Võidusõidu tulemused:

Autodele 10 km.:

1) G. Dugin, „Auburn“; 2) J. Vasenius, „Chrysler“; 3) K. Ebb, „Auburn“ — autode klassis kuni 5000 ccbcm. ja B. Nyström, „Dodge“ — autode klassis alla 4000 ccbcm.

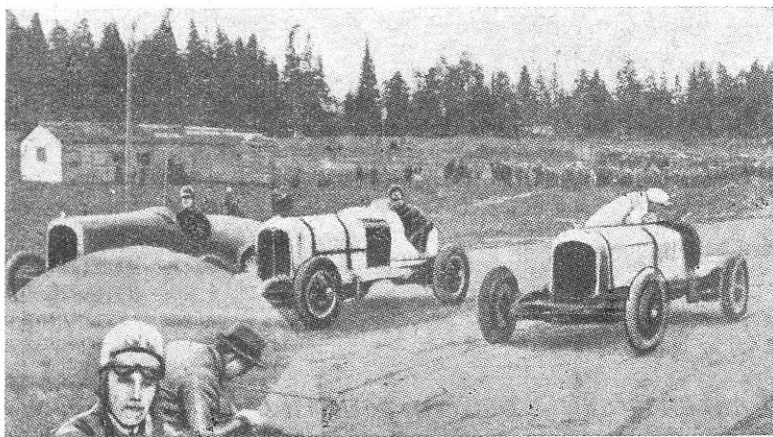
Mootorratastele:

5 km. sõidus: B klassis: Forselles, „Rudge“; N. Tomkejeff, „Rudge“; Saikkonen, „Raleigh“. C klassis: Lönfors, Anttilla ja Bergström, „Rudge“.



Nyström „Dodge“. Ebb „Auburn“.

10 km sõidus: B klassis Söderquist, „Sarolea“; J. Saksa, „Raleigh“. C klassis: O. Brandts, „Rudge“;



Stardivad:

pahemalt paremale

J. Vasenius — „Chrysler“.

K. Ebb — „Auburn“.

S. Keinänen — „Chrysler“.

All sõõris: Keinänen.

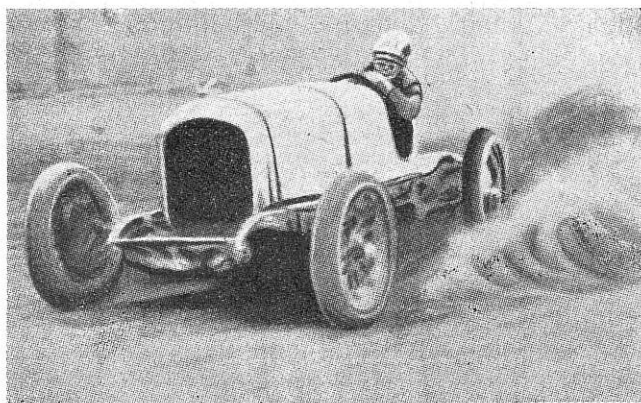


Pööraseimaid sõitjaid mootorrattal Skepstedt ja Plahn (rootsi).

G. Plahn, „Succia“. D. klassis: J. Skepstedt, „FN“; Sundquist, „Husquarna“.

Soome motorsportlaste keskmine kiirus oli 85,06 km ja Rootsi oma 85,01 km, nii et soomlased võitsid väheses ülekaaluga auhinna „kuldpoakaali“.

Võidusõidul tekkis autoõnnetus, mis lõppes ainult auto põlemisega. Võidusõiduauto „Chrysler“, mida juhtis Soome parim autojuht Keinänen, läks põlema sõiduajal ja juhul õnnestus 50 km kiiruse juures põlevast autost välja hüpata, kusjuures põlev auto jooksis kraavi, kus ta täielikult hävines.



Keinänen kurvil.



Keinänen'i „Chrysler“ põleb.

Tourist Trophy Belfastis.

Tourist Trophy'd, mis korraldati 23. aug., võib mitmeti võrrelda Targa-Florio'ga.

Inglaste ja itaallaste vahel algas võidusõidul äge võistlus, kuid juba alul on näha ette itaallaste võitu. Kolm Alfa-Romeo'd on kogu aeg eesotsas, nende taga Birkin, Campbell, Mercedes'el ja siis Alfa-Romeo sõitja Kaye Don. Ühel kurvil juhtub Kaye Don'il õnnetus: ta auto lendab kummuli, masin teeb mitu hundiratasit ja paiskub lõppeks heinamaale, kus ta põlema hakkab. Kaye Don päästetakse põlevast rusuhunnikust, tal on kaks ribi murdunud. Birkinil on samapalju õnnetusi kui õnne: tema auto ratas tuli alt ära, ning auto tormas vastu müüri, kus ta purunes. Birkin ja ta mehaanik

pääsesid imekombel vigastusteta.

Ka itaallaste kolmas ägedam vastane Alvis — sõitja Harvey — ei pääsenud õnnetusest: libedal teel hakkas auto libisema, pöördus kummuli, ja sõitja kanti raskete vigastustega minema.

Võidurikkalt lõpetavad viimase ringi Nuvolari, Campari ja Varzi.

Tagajärjed:

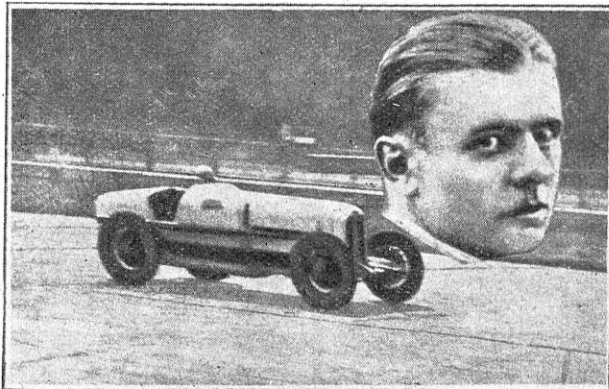
1) Nuvolari Tazio (Alfa Romeo 1750 ccm), 665 km. Keskm. kiirus 117,370 km. 2) Campari Giuseppe (Alfa-Romeo). 3) Varzi Achille (Alfa-Romeo). 4) Cyril Paul (Alvis 1100). 5) Hoppe (Austin 750).

MONZA SUUR AUHIND.

Monza võidusõit tõi korraldajatele määratu edu. Üle 100.000 pealtvaataja oli aset võtnud tribüünidel, et kaasa elada viie rahvuse kuulsamate autosõitjate võistlusele.

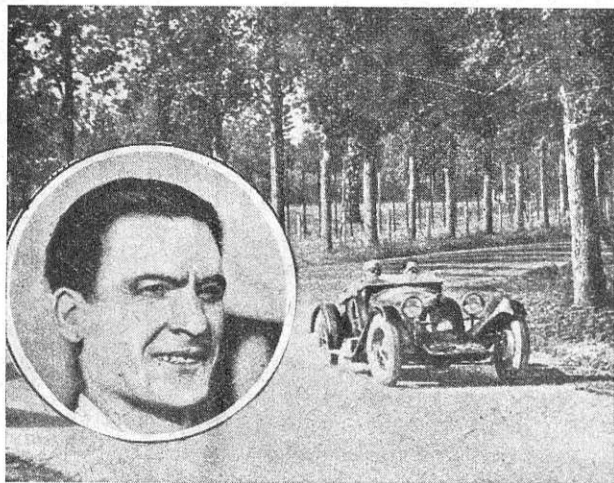
Kell 9.45 ilmusid 10 esimest autot väljale.

Nende seas oli 6 Bugatti't, 2 Maserati ja 2 Talbot'i. Kohe algas äge võistlus sakslase Van Morgen'i (Bugattil) ja prantslase Etancelin'i (samuti Bugattil) vahel, mille prantslane võitis, sõites keskmiselt 92,64 miili tunnis. Minozzi, Bugattil, tuli kolmandaks.



B. Stapp, „Duesenberg“-auto.

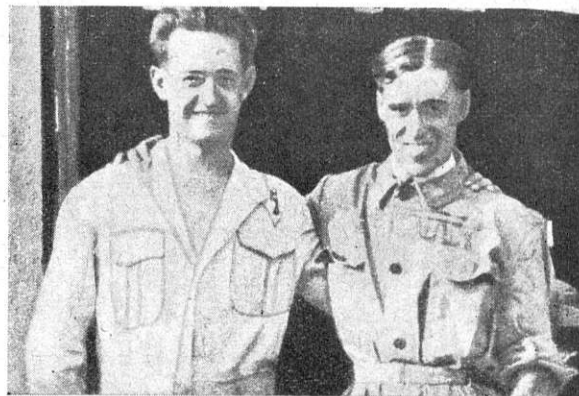
Kuid see oli ainult algus. Tõsine vaimustus algas siis, kui ilmusid 2000 ja 3000 ccm autod, sest neid juhitasid Itaalia lemmikud: Nuvolari, Campari ja Varzi, Targa-Florio võitja, kes on vahetanud Alfa-Romeo Maserati vastu; Borzacchini ja Fagioli, Maseratil — need olid need pailapsed, keda tervitati sarnaste „elagu“-hüüetega, et iga teine rahvas peale itaallaste oleks jäänud nädalaks hääletuks.



Varzi, Monza sõidu võitja.

Ainult 5 autot oli suures klassis — nende seas Carracciola Mercedes'el, moodne, kompressoriga, 16-sil. Maserati, Babe Stapp'i, 8-sil. Duesenberg; Caflisch kompressoriga Mercedesel, ja Ruggeri Itala'l. Neist

oli Maserati kõige kiirem, Carracciola Mercedes oli kärrarikkam kui Duesenberg, kuna Caflisch'i Mercedes ja Itala ei teinud midagi erilist.



Stapp ja Nuovolari vennastamas.

Lõpptulemused:

Kaugus 150 miili.

	tund	min.	sek.
1) Varzi (Maserati)	1	35	46 ¹ / ₅
(keskm. kiirus 150 km/t.)			
2) Arcangeli (Maserati)	1	35	46 ² / ₅
3) Maserati (Maserati)	1	36	10 ² / ₅
4) Minozzi (Bugatti)	1	39	23 ¹ / ₅
5) Fagioli (Maserati)	1	39	23 ³ / ₅
6) Etancelin (Bugatti)	1	39	44 ¹ / ₅
7) Stapp (Duesenberg)	1	42	00 ⁴ / ₅
8) Carracciola (Mercedes)	1	43	00

MÄGIVÕIDUSÕIT KÕRGES TATRAS.

Poola mägivõidusõidul oli ilusa ilma tõttu 15.000 pealtvaatajat. Poola autosportlastele oli sensatsiooniks Stucki ilmumine.

Suurepärane võidusõidutee, paljude kurvidega, mis aga pole väga järsk, andis sõitjatele võimaluse näidata oma sportlisi võimeid. Võidusõiduajal sai poola sõitjale Liefeldtile saatuslikuks pealtvaatajate ebaviisaks. Need seisid mitmes kohas võidusõiduteel takistuseks ees. Liefeldt oli sunnitud tähelepanematu pealtvaataja eest kõrvale pöörama, kusjuures ta auto libises ja lendas kraavi. Õnnelikul kombel jäi Liefeldt veata, kuid tal oli võimatu edasi sõita. Võidusõidu peasaavutiseks oli Stuck'i hiilgav sõit. Stuck tuli Tatra võidurikkaks meistriks. Keegi ei suutnud kurvisõitja tehnikale ligigi jõuda. Vana rekordi purustas ta 24 sek. võrra.

Tagajärjed:

<i>Touriautod:</i>	1) Chrsaszez („Lancia“), 7'22,9";
	2) Reim („Lancia“), 7'33,6".
<i>Sportautod:</i>	1) Schmidt („Amilcar“), 6'13,4;
	2) Weinschenk („Tatra“), 6'14,190";
	3) Frühling („Bugatti“), 6'16,4".
<i>Võidusõiduaudod:</i>	1) Stuck („Austro - Daimler“), 5'23,7";
	2) Ripper („Bugatti“), 5'38,8";
	3) Krahv Potoczki („Bugatti“), 5'58,5".

Iga autoomanik, autosportlane ja autojuht loeb ja soovib teistele Eesti Autoklubi häälekandjat
„A U T O T“

PRANTSUSE AUTOKLUBI SUUR AUHIND.

21. sept. Pau juures korraldatakse võidusõit kiiruse peale. Nüüd on juba registreerunud 35 võistlejat, nendest 25 „Bugatti“-autodel! Kakskümmendviis „Bugattit“ 10 teise auto vastu! Pau-ringtee, 15.835 km pikk, moodustab enesest peaaegu kolmnurga ja on võrdlemisi lame. Sõita tuleb 25 ringi = 395.875 km.

MONT-VENTOUX VÕIDUSÕIT.

Mont-Ventoux võidusõidust Prantsusmaal võttis osa suur hulk publikut, kuid ainult väike arv võistlejaid. 20 mootorratast ja 11 autot ilmus starti! Selgemalt kui kunagi varem väljendusid Prantsuse auto-

spordi puudused Mont-Ventoux juures, mis tekkis suurema osa autofirmade spordist taandumise läbi. Järelduseks oli muidugi sõitjate puudulik osavõtt, rahapuudus. Põhjus väheeks osavõtuks oli osaliselt tingitud asjaolust, et välismaa võistlused peeti samal ajal.

VÕIDUSÕIT MASARYK-RINGIL.

Čehhoslovakkia autoklubi korraldab 28. sept. rahvusvahelise autovõidusõidu Masaryk-ringil. 17 osavõtjat on end üles annud, nende seas Carracciola „Mercedes-Benzil“. Teine ülesandmise tähtaeg lõppes 31. aug. Teateid saab Čehhoslovakkia Määrat-Schlesia autoklubilt, Brünn, Nová 23.

Lühemaid teateid.

Kautšukist teed. Suured kautšukitagavarad ja hinnalangus toob päevakorraale kautšukiteede ehitamise küsimuse. See ei sünni esimest korda. „Journée Industrielle“ tuletab meele, et esimesi kautšukiteid ehitati juba 1870. a. St. Pancratius'e jaama juures, Londonis, ja osaliste paranduste tõttu olevat need teed veel praegugi korras. Harilikult lisatakse kautšukki asfaldisegule juure, nagu see sündis Monaco puiesteil, millest mõned senini säilunud. Ehitamiseviisi on õige põhjalikult uuritud, ainsaks lahtiseks küsimuseks on jäänud teede vulkaniseerimine. Need, kes Pariisis käinud, on näinud kautšukiteed quai de Rapée'l.

Reisi-tsekk. Suurimaid Prantsusmaa panku „Credit National Hotelier en France“ on annud välja erilised reisi-tsekid, mille abil on võimalik reisida Prantsusmaal ja välismaal, ilma et tarvitseks kaasas kanda suuremat rahasummat. Ameerikas on see süsteem, tuntud Traveller's Check'i nime all, kaunis populaarne.

Rahvusvaheline autoreisidel kaotatud asjade leiubüroo. Sageli kaob autoreisidel asju, mida on raske nende omanikkudele tagasi toimetada. Sellepärast asutas Saksamaa autoklubi, Berliinis, Leipziger Platz 16, leiubüroo, kuhu Saksamaal võib anda leitud asju.

Rahvusvahelise läbikäimise kergendamiseks pöörus Saksamaa autoklubi, Berliinis, valitsuse poole, et see astuks samme selleks, et autoturistidel oleks välismaal viibimine maksuta. Saksamaal õnnestus vastastikusel alusel kokku leppida Shveitsi, Hollandi, Belgia ja Luksemburgiga.

Automobilistidele, kes saavad Čehhoslovakkiasse ja tahavad näha vaatamisväärsusi kohti, soovitatakse järgmist marsruuti: 1. päev: kell 7 hommikul Praahast välja sõita, umbes tunni aja pärast jõutakse Konopiste. Ringkäik lossis, mis vanal ajal oli alaliselt Austria troonipärijate suveresidentsiks. Siin kohtas troonipärija viimast korda ekskeiser Wilhelm II. Loss on kuulus oma ilusate parkide, määratu suure roosi-aiaga, muuseum oma suurepärase relvade ja St. George'i kogude poolest. Kell 9-30 e. l. ärasõit Konopistest — saabumine Iglausse lõunaajal. Kell 1 edasisõit Brünni ja Macochasse, kus on maa-alune veelabürint mitmesuguste stalaktiitidega. Tagasisõit Brünni ja ööbimine Brünnis. 2. päev: Spielbergi vaatlemine, edasisõit Kyjovi, püha- ja pidupäevadel sõit kirikusse, et näha maaelanike rahvusriideid jumalateenistustel, harilikudel päevadel muuseumi vaatamine. Kyjovist Trencini tuleb sõita enne lõunat. Öhtuks võib jääda

Strbski Pleso kõrgetesse Tatra mägedesse. Ööbimine sealses hotellis. 3. päev: ringisõit ümber järve ja edasi Sary Smokoveceisse. Seal tagasisõit köisteel Hrebienovisse, tagasisõit köisteel Sary Smokoveceisse ja edasisõit Tatranske Lomnicasse. 4. päev: ärasõit Tatranske Lomnicast üle Strba. Saabumine Trencinisse. Edasisõit üle Zilina Ölmütz'i. 5. päev: tagasisõit üle Caslav ja Kutna Hora Praahasse.

STINSONI LENNUKITE MÜÜK 1930. ESIMESEL POOLAASTAL.

1930. a. kuue kuu jooksul müüdi 130 kabiin-lennukit, kuna möödunud aastal müüdi 120 lennukit. Stinson lennukite Corp. on suurim tootmis- ja müügi- ettevõtte Ameerika õhulaeva-vabrikul.

1930. a. esimese 5 kuu jooksul valmistatud 97 lennukist olid 91 Stinson-Juniors, varustatud 210 h. j. Lycoming mootoriga. Juunikuus ehitatud 43 lennukist olid 36 samuti neljaistmelised Stinson-Juniors, Lycoming mootoriga.

30 PÄEVA MAKSUTA VIIBIMIST VIINIS VÄLISMAA AUTOTURISTIDELE.

Viini magistrat kirjalikult teatab Austria autoklubile järgmist:

Võõraste liiklemise huvides on magistrat otsustanud veel enam vastu tulla välismaa autoturistidele. Seni ei võetud maksu 30 päeva peatuse eest kalendriaasta jooksul. Kui aga peatus kestis üle 30 päeva, algas maksukohustus Viini jõudmise päevast arvates tagurpidi. Just see tagasilugemine oli tihti tülide põhjuseks, olgugi et kõigis avalikes teadaandis oli juhitud sellele tähelepanu.

1. aug. 1930. peale ei arvestata Viinis peatuse eest 30 päeva jooksul mingit maksu, olgu kas või vaheaegadega. Esimesed 30 päeva loetakse ajutiseks peatuseks, ainult pärast seda tuleb makse maksta.

Hanomag saatis neil päevil turule uue mudeli. Mootor on 4/20 h.-jõuline.

Daimler-Benz saatsid autonäitusele võnkuvate asidega auto.

Hans Stuck, tuntud Austro-Daimleri sõitja, tormas oma autoga vastu tuulest murtud puud. Kuna sõidukiirus oli võrdlemisi suur, olid õnnetusel rasked tagajärjed. Stuck sai kaunis kardetavaid vigastusi ja viibib praegu kliinikus. Temperamentsel sõitjale juhatus õnnetus tõesti ootamata, sest just viimasel ajal oli õnn talle eriliselt lahkelt naeratanud võidusõitudel.

Ameerika autode müük 1930. a. esimese 5-e kuu jooksul, võrreldes 1929. a. sama ajaga, on kujunenud, nagu Automotive Report 21. juunist s. a. teatab, järgmiselt:

Firma	1930 a. 5 kuud	1929 a. 5 kuud	Müük 1930 a. võrreldes 1929 a. prots
Ford	797.474	860.664	92,6 %
Auburn-Cord	9.804	11.288	86,8 "
Pierce-Arrow	4.174	5.327	77,8 "
De Soto	25.382	33.134	76,6 "
Gardner	1.862	2.475	75,2 "
Chrysler-Plymouth	69.615	92.687	75,1 "
Chevrolet	492.663	672.730	73,2 "
Buick-Marquette	43.889	63.410	69,2 "
Packard	15.000	23.016	65,1 "
Jordan	922	1.418	65,0 "
Dodge	57.505	94.862	60,6 "
Hupmobile	14.132	23.611	59,8 "
Reo	11.877	20.380	58,0 "
Oldsmobile-Viking	34.859	60.218	57,8 "
Studebaker-Erskine	28.000	54.017	51,8 "
Cadillac-La Salle	9.014	17.668	51,0 "
Franklin	3.567	7.308	48,8 "
Graham-Paige	23.217	48.511	47,8 "
Peerless	2.990	6.743	44,3 "
Nash	29.837	67.630	44,1 "
Hudson Essex	81.471	193.466	42,2 "
Marmon-Rosevelt	7.786	18.432	42,1 "
Durant-Rugby	16.807	42.014	40,0 "
Oakland-Pontiac	55.946	143.247	39,0 "
Moon-Ruxton	1.030	2.724	37,8 "
Willys-Overland	54.061	172.491	31,3 "

Nagu sellest näha, on paljud autovabrikud üle 50% müügist kaotanud 1930. a. viie esimese kuu jooksul võrreldes 1929. a.; vaevalt on loota, et järgmised 7 kuud suudavad vähendada seda kaotust. Seetõttu ongi paljud autovabrikud tunduvalt alandanud hindu, et laos olevate autode arvu vähendada ja nende alla paigutada kapitale osaltki päästa.

„CHRYSLER 77“ HIND ALANENUD.

Hinnaalandusest teatati Chrysler Corp. poolt mudelil „77“ alates 200 doll. kuni 350 doll. See peab tasandama teed uuele mudelile, mis varsti saadetakse turule mudel „77“ asemel. „Chrysler Imperial“, „70“, „66“ ja „Chrysler Six“ mudelitel jääb hind muutumatuks.

AUTODE ARV INGLISMAAL.

Käesoleva aasta esimesel poolel registreeriti Inglismaal 2.130.000 autot. Läänud aastal samal ajal oli vastav arv 2.027.000. Uute autode juuretulek on siiski vähenenud.

FORD ALANDAB HINDU.

Detroit. Ford Motor Co. teatab oma sõidu- ja veoautode hindade alanemisest 5—25 dollarini.

UUS „FORD“-VEOAUTO.

Detroit. Ford Motor Co. saatis turule uue 1½-tonn. veoauto, 157 tolli (3,9 m.) telgede vahe, hinnaga 545 doll. shassii pealt ühekordsete ratastega. Kahekordsete rataste eest tuleb juure maksta 25 doll. See veoauto on 25 tolli pikem kui teiste „Ford“-veoautode telgede vahe.

UUS „REO“-VEOAUTO.

Detroit. „Reo“ uue Super-Tonner 1-tonn. veoauto shassii hinnaks on määratud 1.095 doll. Reo Motor Car Co. esitas uue, kahe kiirusega tagumise assii jõuülekande, mis ehitatakse „Reo“ 3-tonn. mudelitesse GA, GC, GD ja GCS.

KISSELI AUTOVABRIK EHITAB EDEVEORA-TASTEKA AUTOSID „RUXTON“.

St. Louis. Kavatsetakse ehitada lisaks „Moon-Ruxtonile“, „Gardner“- ja „Kissel-Ruxton“-autosid. Kumbki vabrik ehitab oma autod Ruxtoni plaanide järgi, ning asetab shassiidele oma kered, hoides alal Ruxtoni individuaalsuse. Leping New Era Motors ja Kisseli vabriku vahel on astunud jõusse.

TALLINNAS 975 UUT AUTOJUHTI.

1881 uut luba aastast.

Tallinna linna ehitusosakonna liiklemisinspeksiooni aruande järgi on 1. aprillist 1929. a. kuni 1. aprillini 1930. a. antud Tallinnas 1881 autojuhiluba. Samal ajal — aasta kestel — on suusõnaliselt eksamineeritud 360 ja praktiliselt 615 autojuhti. Tehniliselt on vaadatud järele jõuvankreid 1351 korral, takso-meetreid on kontrollitud ja plombeeritud 830 korda.

TEEDEVÖRK.

Euroopas on umbes 1.026.550 km. maanteid väljaspool linnade piire. Põhja-Ameerikas on neid — arvatud välja linnateed ja -tänavad — 271.000 km. ja neist 241.350 km. ainult Ühendriikides. Ameerika silutatud teedel tuleb 164 autot iga km. kohta ja Euroopas ainult 6,5 autot. Nii et jätkub ruumi autodele Euroopa teedel.

EILE JA TÄNA.

Inglismaa autotööstus on viimastel aastatel arenenud hiiglaviisil. Iga auto kohta, mis seal enne maailmasõda valmistati, valmistatakse seal nüüd kaheksateist ja nende hinnad on 50% ennesõjaajastest madalamad.

Jaan Ratniku masinavabrik

Tartus, Võru tän. 50/52. Kõnetr. 3-63

EHITATAKSE ümber igasuguste firmade hob. veetavaid aurukatlaid (lokomobiile) isesõitjateks.

TEHAKSE igasugu treimise- ja hõõveldamise töid, freesitakse kõiksugu hammasrataid, auto ja traktori uusi osasid, aurumasinaid jne.

PARANDATAKSE autobusi, autosid, traktoreid, mootoreid ja teisi masinaid.

Täielik AUTOGEENILINE metallide kokkukeetmise jaoskond.

Automobilismi edusamme Šveitsis.



Fig. 1.



Fig. 2.



Šveitsi autoklubi Genfis, 3 rue du Mont-Blanc, ehitas hiljuti oma telefonivõrgu. Tähtsamale Šveitsi autoteile asetati autoklubi telefonikapid, kus iga klubiliige võib, aja peale vaatamata, ühendusse astuda asjaomaste isikutega. Klubiliige on varustatud võtmega, mille abil on võimaldatud juurepääs telefonikappidele. Tele-



Fig. 3.



foni tarvitamise kergendamiseks on paigutatud kõikjal vastavad tahvlid. Tahvlid on kolme liiki: esimestele on tähendatud (joon. 1), kus asub lähem S. O. S.-telefonijaam, teistele (joon. 2), kui kaugel on jaam, ja kolmandatele (joon. 3) tähendatakse kõik tähtsamad telefoninumbrid.



MAAILMA SUURIMAIK AUTOLINNU.

Ameerikas on 25 miljonit autot. Seal on ka linnu, kus rohkem autosid kui mõnes Euroopa suurriigis. Seal on nimelt neli maailma suurimat autolinna: New-York — 733.191 autot (ligi 7 miljonit elanikku), teiseks Chicago — 519.100 autot, kolmandaks Los Angeles — 514.010 autot ja neljandaks autotööstuse „pealinn“ Detroit — 443.281 autot.

AUTOÕNNETUSED AMEERIKAS.

1 surmajuhtum iga 17 minuti kohta 1929. aastal.

Ameerika Ühendriigis sai 1. a. autode läbi surma ligi 31.500 inimest. See arv näitab, et seal iga 17 minuti kohta tuli ette 1 surmajuhtum. Autoõnnetuste arv on suurenenud 12% võrra, võrreldes 1928. aastaga, ja oli läinud aastal 4% suurem kui autode registreerimise kasv ning 11% suurem kui rahvaarvu juurekasv 1929. aastal.

TÄISKUMMID AMEERIKAS KADUMAS.

1921. a. oli ligi 30% Ameerika (Ühendriikide) veoautodest varustatud täiskummidega. Käesoleva aasta alul oli ainult 5% veoautodest täiskummidega.

MARMON ALANDAB HINDU.

Marmon Motor Car Co. on alandanud „Marmon-Rosevelt eight“ hindu kuni 180 dollari võrra.

Kõigi nelja „Marmon-Rosevelt“ tüübi hind on nüüd 995 doll., mis on madalam kui kunagi varem Marmon vabriku kestvusajal.

„Marmon Rosevelt“ coupe hind on alanenud 180 doll., neljaistm. Victoria-coupe 150 doll. ja viieistm. Sedan 80 doll. võrra. Kaheistmelise standard-coupe hind jääb samaks, 995 doll. vabrikus.

24. juunil tehti kindlaks järgmised hinnaalandused „Marmon-Rosevelt“ mudelitelt:

	End. hind.	Uus hind.
tüüp 70 — 5-istm. Sedan	1075 doll.	985 doll.
„ 71 — 2-istm. Coupe	995 doll.	950 doll.
„ 72 — 4-istm. Victoria Coupe	1145 doll.	995 doll.
„ 74 — muudetav Coupe	1175 doll.	995 doll.

Ametlikkude andmete järgi oli Ühendriikides 1. a. lõpul registreeritud 22.599.701 eraautot. Ja neist oli General Motorsi omi 6.356.901. Viimane arv on sellepoolest huvitav, et kümme aastat tagasi oli Ameerikas üldse 6.471.000 eraautot. Nagu näha, on Ameerika eraautodest iga neljas General Motorsi autotrusti vabriku toode.

Kirjanduse alalt.

KAHETAKTILISED MOOTORID JA NENDE KASUTAMISVÄLI.

Ins. Hans Ledertheil.

Neljas parandatud ja uuendatud trükk ins. A. E. Thiemaniilt.

Raamat sisaldab 216 lhk ja 162 joonist. Berlin 1930. Richard Carl Schmidt & Co. kirjastus, Berlin W 62. Hind köidetult 450 RM.

Kahetaktiliste mootorite tarvitamine on viimastel aastatel suuresti kasvanud, peaaesjalikult tarvitatakse kahetaktilisi mootoreid mootorrataste ja paatide juures. Seepärast peaks autotehnilise kirjanduse alal ära-

tama suurt tähelepanu eriteadlase ins. Thiemani poolt uuendatud raamat. Seal kõneldakse ja seletatakse mootoritest ja esijoonest sarnastest, mis praktiliselt on läbi lõõnud, selle kõrval aga nimetatakse ka mootoreid, mis on tähelepanuväärsed omapärasuste poolest. Joonised aitavad selgitada huvitavat sisu ja lugemist kergendab kirjeldatavate mootorite tähestikuline nimekiri. Raamat on jaotatud järgmistesse peaosadesse: Kahetaktilise arenemisloost, — mispärast kahetaktiline; kahetaktilise thermodünaamika; kahetaktiliste mootorite laadimine; kahetaktilise mootori konstruktiivseid omapärasusi; väiksemaid halbusi, jne.

Eesti Autoklubi teateid.

E. A. K. juhatus oma koosolekul 16. sept. s. a. kuulates ära spordikomisjoni esimehe suusõnalist aruannet 14. sept. s. a. ettenähtud pikema sõidu ebaõnnestumise asjus, mille põhjuseks oli asjaolu, et võidusõiduks registreeriti 13. sept. s. a. kella 15, s. o. tähtajaks ainult 7 autot, kuna määrustiku § 17. näeb ette võidusõidu korraldamise sel puhul, kui võidusõidule on registreerunud vähemalt 10 autot, mispärast spordikomisjoni poolt otsustati võidusõit ära jätta, otsustas: seda teatavaks võtta, võidusõite käesoleval aastal mitte korraldada ja nende sõitude korraldamise küsimus edasi lükata, ühtlasi ära jätta ka 1 km. võidusõit.

Piirivalve valitsuse Lääne jaosk. Mõisaküla raiooni ülema teadaandel 2. sept. s. a. nr. 250 on kokkuleppe põhjal Läti tolliülematega, alates 1. septembrist s. a. kuni 1. maini 1931. a., allnimetatud piiripunktid avatud piirist ülekäijatele:

Iga päev.

1. Mõisaküla punkt kella 08—11 ja 15—18.
2. Laatre „ „ 07—10 ja 17—20.

Igal esmasp., neljapäeval, laupäeval ja pühapäeval.

1. Teaste punkt kella 07—10 ja 16—19.
2. Baumani „ „ 08—11 ja 15—18.
3. Kiisa „ „ 08—11 ja 15—18.
4. Penuja „ „ 08—11 ja 15—18.
5. Polli „ „ 08—11 ja 15—18.

Laatre piiripunkti juures on avatud ka tollipunkt, kus täidetakse vastavad tollifunktsioonid ülepiirikäijatel kaasasoleva kraami läbilaskmiseks.

Piiripunktid, mille kaudu võivad liikuda peale Eesti ja Läti kodanikkude ka teiste riikide kodanikud automobiilidel, mootorratastel ja muudel liikumisabinõudel ning korras, mis ette nähtud R. T. nr. 86—1922. ja 68—1926. a.

Mäe-Murati,
Vastse-Roosa,
Valga ülekäik,
Laatre,
Mõisaküla ülekäik ja
Ikla.

(R. T. nr. 69—1930.)

Tartu Linna Tööstuskool

(Tartus, Vene tän. 1, Kalda tän. 16. Tel. 6-15).

Kooli töökojad täidavad kõiksugu tellimisi puu- ja rauatööstuse alal: mööblid, autokorpused, lahtiste autode ümberehitamine kinnisteks, prits-lakeerimine, üldised remondid jne.

Kooli juures perioodilised autokursused.

Saadaval auto-kirjandus.