



Auto

MOOTORSPORDI AJAKIRI

KARU
varastab
METT



HALB ÕLI VARASTAB BENSIINI

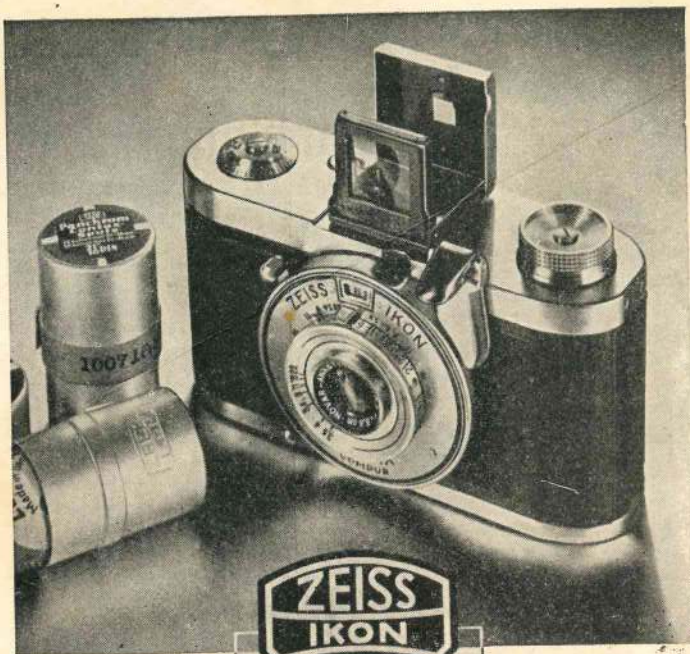
röövib Teie mootori jõudu. VEEDOLI „õlifilm“ kindlustab mootori võimsust, säästab bensiini. Pole ime, et tuhanded auto-omanikud lähevad üle paremale õlile.

OSTKE VEEDOLI JA SÄÄSTKE BENSIINI

2

1940

VEEDOL
MOOTORIÕLI



**ZEISS
IKON
TENAX**

Veenduge kord kiirelt oma tasku sisus: rahakott, võtmekimp, pass, kõik on olemas, kuid midagi peaaegu niisama tähtsat võib-olla puudub siiski veel — taskukaamera TENAX. See harukordselt väike ja kerge, alati võttevalmis väikekaamera, formaadi jaoks 24x24 mm, mahub igasse taskusse. Seetõttu peaks seda alati kaasas kandma, et jäädvustada neid arvukaid tavalikke igapäevamotiive, mis tavaliselt jäävad kasutamata

TENAX I 24x24 mm NOVARIGA 1:3,5 f=3,5 cm compuris 00 Kr. 178.—

Mispärast kolm võtet ühe asemel?

Paljud fotosõbrad pildistavad värvivõtetel üht ja sama motiivi kolm või isegi neli korda erinevate sätitlusaegadega. Sel viisil püütakse saavutada, et värvifilmi väikese sätitlustoimeala juures vähemalt üks võte oleks sätitluse õieti. Hulga lihtsam on selles suhtes ZEISS IKONI CONTAX III omanikul. Sisseehitatud foto-elektriline sätimõõdik näitab värvi- kui ka must-valge-foto jaoks õiget sätitlusaega. Valgusjõulised ZEISS SONNARID 1:1,5 ja 1:2 sobivad tänu oma heledusjaotusele suurepäraselt värvifotodele

Meistrivõtteiks:

ZEISS IKON-kaamera
ZEISS-objektiv,
ZEISS IKON-film
PROSPEKTID SAADAVAL TASUTA



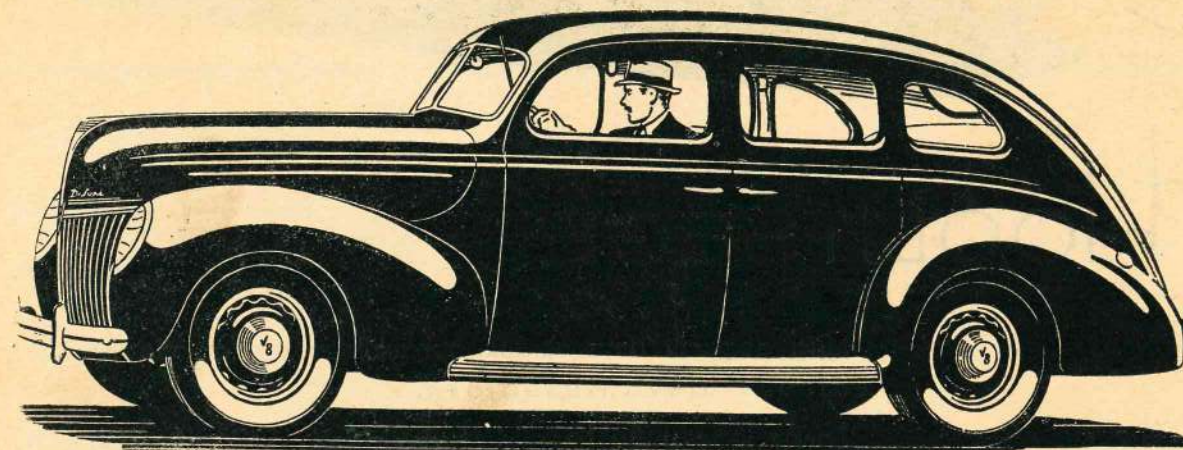
**ZEISS
IKON
TAX**

Lähemaid teateid

EESTI A/S. C. SIEGELI ZEISS-OSAKOND

Tallinn, Lai 29, telefon 419-87

Õieti teel, kes FORDI OSTAB



De Luxe Ford V-8

Paluge meilt täielikke teateid
ja sooritage proovisõitu

De Luxe Ford V-8

85 HJ. „tõhususauto“. Teljevahe 112". Õlipidurid ja tõukeleevendajad. Odavahinnalise klassi juhtiv auto

Ford V-8

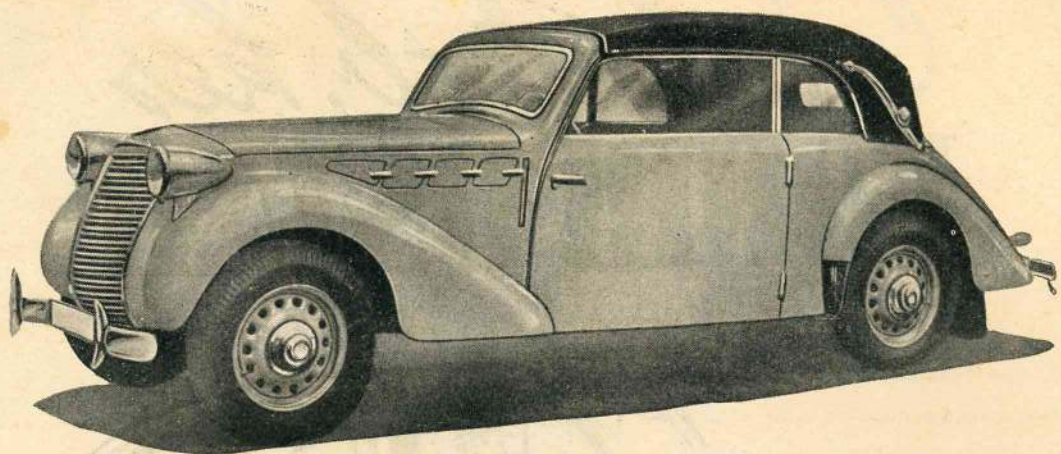
60 HJ. „säästeauto“. Teljevahe 112". Kere täiesti. Õlipidurid ja tõukeleevendajad. Oma ökoonoomsusest tuntud FORD V-8 mootor

FORD on ideaalne auto igalt seisukohalt vaadatuna: võimetelt, sõidumugavuselt, tundlikkuselt ja muiltpki omadusilt. Tutvuge sellega põhjalikult nii seest kui ka väljast. Võrrelge seda märgatavalt kallimate autodega. Proovige seda ja Teie leiate, et see karmimategi katsete põhjal osutub tööpoolest hiilgavaks, kulutuselt odavaks, lihtsalt ideaalseks. Seda auto kasutataksegi kõige rohkem kogu maailmas



VOLILINE FORD ESINDUS
A/S. MOBILE

TALLINN, PÄRNU MNT. 21. KODUKESKJAAM 417-50



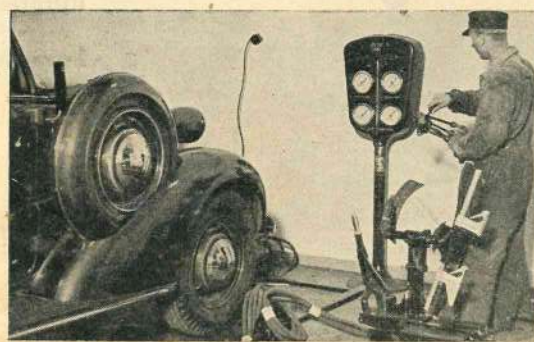
Hoolitsege

juba aegsasti oma sõiduki korrasoleku eest autode kevadiseks ülevaatuseajaks.

Laske juba nüüd kõrvaldada kõik eelmisel kasutamisaastal ilmnunud puudused meie

AUTOHOOLITSUSJAAMAS

millega tagate oma auto õigeaegse ja asjatundliku korrastamise ning kindlustate parandusel vajalike tagavaraosade saamist, millede lõppedes ei ole neid hiljem, praeguses sõjalukorras, enam võimalust nii kiiresti juure saada



AUTOHOOLITSUSJAAM

J. PUHK & POJAD

PÕHJA PST. 19. • TALLINN • TELEF. 416-40

Auto

MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

Nr. 2

(37)

1 9 4 0

XII AASTAKÄIK

TOIMETUS:
TALLINN, VABADUSVÄLJAK 7-5
KONETR. 468-05
POSTIJOOKSEV
ARVE NR. 570

TEGEV JA VASTUTAV TOIMETAJA:
TEOD. POHLAK

TEHNILINE TOIMETAJA
AIN MERE

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

SISU:

H. Tann: ALKOHOOL JA LIIKLUS
Valentina Linholm: SIIS, KUI VEEL EI MÜRISENUD KAHURID (III)
A. Raidna: SOLEX-SÄÄSTKARBURAATOR AUTODEL
A. Mere: NELJATAKILISE MOOTORI SÜND
AUTOBUSELIINIDE OSATÄHTSUS TRANSPORDIS SUURENEB
KUI LIBE TEEB LIIGA...
EAK PEAKOOSOLEK
HIRTHI UUDISMOOTOR — TÜÜP „HM 515“
FOTO-UUDISEID
SÕJA-UUDISEID
STATISTIKAT
OTSTARBEKOHANE JA MEIE OLUDELE SOBIVAKS OSUTUNUD
AUTODE PIMENDUSKATE
NÕUANNE AUTOJUHTIDELE
LÜHITEATEID KOGU MAAILMAST
H. Tann: LIIKLUSKORRALDUS NÕUKOGUDE VENES

H. Tann

Alkohol ja liiklus

Vereproovi kaudu liiklusõnnetuse selgitamisele

Kutselised autojuhid on karskemad

ANALÜÜSIDES liiklusõnnetuste põhjusi, ilmneb, et suurema osa õnnetusi põhjustab liiklejate hoolimatus, vastutustundetus ja kergemeelsus. Ei tohi unustada vana tõde, et liiklus nõuab äärmist tähelepanu, kõigi meelte koondamist, eriti aga suurt vastutustunnet. Tähelepanelik ja valvas sõiduki juht suudab hoiduda nii mõnestki õnnetusest, mis esimesel silmapilgul näib olevat täiesti vältimatu. Järelikult, kes võtab kätte autorooli, keskendagu end täiesti liiklusele, hoidudes vähimastki hajameelsusest, sest hetkelinegi hajameelsus on sageli põhjustanud ränki õnnetusi. Kes juhib mootorsõidukit, see olgu alati teadlik, et rooli kättevõtmise hetkest alates peab ta eriti silmas pidama maksvaid määrusi ja seadusi, mis taotleavad ühiskondlikku julgeolekut.

Kaunis suur hulk meil juhtuvatest liiklusõnnetustest langeb mootorsõidukite juhtide kui ka teiste liiklejate jooanud oleku arvele. Varematal aastatel registreeriti alkoholi tarvitamisest tingitud õnnetusi rohkem, viimastel aastail aga rõõmustavalt vähem. Võiks koguni ütelda, et kutseliste autojuhtide hulgas on praegu hoopis kadumas hukkamõistmist vääriv nähe — purjuspäi sõitu ilmumine. Mõistagi, üksikuid sääraseid nähteid ilmneb veelgi, mis, nagu näitavad kogemused, on peagu alati lõppenud raskema või kergema õnnetusega. Alkoholi tarvitamise vähenemisele autojuhtide seas on suurel määral kaasa aidanud ka kutseliste autojuhtide organisatsioonid, kes kõlbmatuid ja kogu autojuhtide kutseesist alavääristavaid isikuid organisatsioonist välja heidavad või vähemalt korrale manitsevad.

Alkoholi suhtes on hoopis teine lugu aga mittekutseliste autojuhtidega, nendega, kes omavad isikliku erasõiduki ja sõidavad ainult oma tarbeks või sageli ka lõbuks.

Eriti lõbusõitudel on tavaliseks kombeks tarvitada alkoholi. Seepärast on ka tavaline nähe, et purjuspäi või „veidike võtnult“ asutakse rooli taha ja tehakse sõitu. Ei juhtu säärasel sõidul mõnd õnnetust, mis kutsuks kohale politsei või liikluskontrollametnikud, on sedakorda kõik korras. Ning säärast „korras“, võib ütelda, on enamik seltskondlikke lõbusõite.

Juhtub aga õnnetus, mis tuleb avalikuks, langeb muidugi karistus administratiivkorras või kohtulikult, juhiloa ajutiselt või jäävalt äravõtmine, kahjutasude ja pensioninõude protsessid jms.

Alkohol on autojuhtidele lubamatu

Igatahes suurem osa purjuspäi sooritatud sõite jääb meil karistamata. See aga ei ole veel kinnituseks, et säärased sõidud on liiklusjulgeoleku suhtes ohutud. „Võtnud“ autojuht on enesele küll kindel ja arvab, et teeb kõige eeskujulikumat ja ettevaatlikumat sõitu. Tegelikult pole see nii, sest alko-



holi tarvitanud inimene kaotab enesekontrolli, hindab tekkivaid olukordi valesti, ta vastutustunne lõdveneb, samuti ei suuda ta vajalisel määral kontsentreeruda. Järelikult on „võtnud“ autojuht rooli taga olles liiklusele ohtlik ja ta tuleb sõiduki juhtimisest kõrvaldada.

Aga kus on piir? Milline on joodud alkoholi norm, mis teeb autojuhtimise lubamatuks? — võidakse uurida, sest meil püsib veel arvamine, et tagasihoidlik alkoholi tarvitamine pole mootorsõiduki juhtidele sugugi veel kardetav, ja usutakse, et „pisike pits“ andvat sõidukindlust juuregi. Alkoholi mõju mootorsõiduki juhtimisel on uuritud juba ammu ja kõikjal on leitud, et alkohol on autojuhtidele lubamatu. Seda tõendab juba ka ametlik statistika. Meil arvatakse olevat ligemale 10% liiklusõnnetustest alkoholi süü, Saksas 6%. Täpsemad uurimused aga kinnitavad, et Saksas tõuseb alkoholist tingitud liiklusõnnetuste hulk 40% juhtumeist ja Rootsis kinnistatakse alkoholi osatähtsust surmavate liiklusõnnetuste puhul kohati isegi 72%-ni.

Alkohol veres

Meil praktiseeritakse seni autojuhi jooanud oleku kindlaks määramisel alkoholi lõhna haistmist süüdlase hingamisõhus: kui isik lõhnab alkoholi järele, siis loetakse ta jooanud. See algeline toimimisviis pole aga igakord kindel, sest eeskätt on võimalik alkoholilõhna maskeerida ja teiseks oleneb siis väga palju kontrollija (meil tavaliselt politseiniku) nina, s.o. haistmisorgani isikupärastest omadustest, kuna ühe haistmine on tundlikum kui teise oma. Ka tunnistajate-pealtnägijate andmed pole igakord usaldusväärsed.

Tartu ülikooli kohtuarstiteaduse instituudi juhataja prof. dr. G. Rooks, käsitledes „E. Politseilehe“ veergudel alkoholi olemasolu ja alkoholi mõju kindlakstegemise küsimust liiklusõnnetuste ja süüdlaste selgitamisel, arvab, et isegi arstlik järelevaatust ei suuda alati anda kindlaid tulemusi. Kehaline (somaatiline) vaatlus ei suuda alati avastada tundlikumate funktsioonide häireid, mida võivad põhjustada ka vähemad alkoholiannused. Kehaliste tunnuste vaatluse puhul on oluline ka see, et nii mõnigi katsealune tugeva tahte juures suudab end „kokku võtta“ ja seega jooanud olekut varjata. Kehaliste tunnuste vaatluse puhul tuleb ka silmas pidada seda, et vaatlus toimub sageli alles teatava aja pärast, kuna autojuhtidel, kui õnnetus juhtus jooanudpäi, on kombeks südamuskohalt põgeneda, ilmudes alles hiljem seletusi andma. Ajavahemikul aga osa alkoholi mõjust lahtub ja isik näib kainenena, kuigi ta õnnetuse hetkel oli jooanud.

Et saada veenvaid erapooletuid tõendeid isiku alkoholi mõju all viibimisest, selleks on hakatud eelpooltoodud abinõudele lisaks kasutama ka alkoholi koguslikku (kvantita-

tiivset) määramist veres. Vere alkoholi määramine on ainukeseks erapooletuks võimaluseks alkoholi mõju selgitamisel surmasaanud isikuil kui ka isikuil, kes raskete vigastuste tagajärjel olid kaotanud teadvuse.

Kui palju võib veres olla alkoholi?

Uurimusi vere alkoholi kohta on toimetatud võrdlemisi ammu. Laiema ulatuse omandasid need uurimused eriti prof. Vidmarki vere alkoholi määramise menetluse avastamisega, mis võimaldas alkoholi määrata üsna väheses veres hulgis (100 mg ümber), mida võimalik saada väikese pistega sõrmeotsast. See menetlus avastati 1922. a. ja võeti praktilisele rakendusele esmalt Rootsis 1930. a. Prof. Vidmarki menetlus annab vastuse küsimusele alkoholi kontsentratsiooni kohta veres promill (⁰/₁₀₀), s. t. alkoholi hulga suhtes vere tuhanda ühiku peale.

Järelduste tegemisel jooanud oleku suhtes vere alkoholi hulga järele on oluline teada, milline alkoholihulk veres põhjustab üldse jooanuduse nähte, see on kehaliste (somaatiliste) jooanudustunnuste esinemist ja millised alkoholi hulgad veres on ohtlikud seega liiklusele.

Senised uurimused alkoholi üle on näidanud, et inimese veres võib leida normaalselt alkoholi kuni 0,03⁰/₁₀₀ (endogeenne = seestekkinud alkohol). Rohke puuvilja tarvitamisel võib endogeenne alkoholi hulk tõusta suurimalt kuni 0,2⁰/₁₀₀. Leidub veres alkoholi üle selle normi, siis peab tegemist olema juba kehasse väljastpoolt sisseviidud alkoholiga (eksogeenne = väljastekkinud alkohol).

Alkoholi hulga puhul veres kuni 0,5⁰/₁₀₀ (mõnede järgi kuni 0,8⁰/₁₀₀) ei peeta isiku seisukorda üldiselt veel ohustatuks või soodustatuks õnnetusele. Prof. Vidmark oma uurimustel ei leidnud alkoholi hulga puhul alla 0,8⁰/₁₀₀ ühtki juhtumit, kus isikul oleksid esinenud juba kehalised jooanud oleku tunnused. Päril mõjuta ei jää aga tavaliselt needki annused, sest inimese tundlikumad funktsioonid saavad juba sellegagi teataval määral häiritud, mis raskendab seega ka jõuvankri juhtimise võimet. Mõnede isikute juures on juhtimine katselisil tulemusil olnud raskendatud isegi juba alkoholiannusel 0,2⁰/₁₀₀.

Välised jooanud oleku tunnused

On alkoholi hulk veres suurem, ületades 0,8⁰/₁₀₀, siis hakkavad ilmema ka välised jooanud oleku tunnused. Need esinevad üldse seda sagedamini ja ulatuslikumalt, mida kõrgemale küünib vere alkoholi hulk. Alkoholi puhul 0,8—1,6⁰/₁₀₀ võib tähele panna alkoholi toime suhtes rohkesti isikupäraseid erinevusi. Mõnede isikute juures esinevad alkoholist tingitud kehalised tunnused siin juba selgelt, teiste juures ei ole alkoholi mõju ennast väliselt veel eriti avaldanud. Alkoholi hulk veres neis piires ei võimalda üksi seega veel võtta seisukohta jooanud oleku määras.

Kes pole võimeline jõuvankrit juhtima?

Isikuil, kel esines veres alkoholi enam kui 1,6⁰/₁₀₀, võib prof. Vidmark oma uurimustes tähele panna kehalisi jooanudusi, alkoholi mõjust tingitud tunnuseid peagu sajaprotsendiliselt. Erinevuseks on siin vaid nende tunnuste ulatus. Ka paljude teiste autorite kogemused on tõendanud sedasama. Siit väljades on asutud üldiselt seisukohale, et iga isikut, kel leidub veres enam kui 1,5⁰/₁₀₀ alkoholi, tuleb lugeda igal juhtumil sedavõrd alkoholist mõjutatuks, et ta pole võimeline jõuvankrit juhtima, s. t. ta on ohustatud liiklusõnnetustele. Seda järeldust võib teha vere alkoholi hulga puhul üle 1,5⁰/₁₀₀ juba ilma kehalise vaatluseta. Ainult harjumusalkoholikute juures (näit. restoratorid jt.) võib tarvitatud alkoholi annus olla suurem ja piiriks neil oleks alles 2,5⁰/₁₀₀.

Üldiselt peetakse isikut, kel leidub veres 2⁰/₁₀₀ ümber alkoholi, kergelt kuni keskmiselt jooanuduks. Alkoholi hulga puhul üle 2,5⁰/₁₀₀ vastab see raskele jooanudusele. Ületab alkoholi hulk 3,5⁰/₁₀₀, siis on tegemist raske alkoholi-mürgitusega, kuna alkoholi hulk 5⁰/₁₀₀ on surmav. Üksikuil juhtumeil võib surm mürgitusest järgneda ka vähema alkoholiannuse puhul.

Alkoholi lõhn

Mis puutub kehaliste tunnuste esinemisse üksikasjaliselt, siis on neist üks esimesi alkoholilõhn hingamisõhus (alkoholi diffusiooni tõttu kopsude vereringest õhku). Prof. Vidmark on pannud tähele alkoholilõhna esinemist alates vere alkoholi hulgast 0,6⁰/₁₀₀ (allapoole seda lõhna ei esinenud). 0,6—0,8⁰/₁₀₀ juures esines lõhn ½ juhtumeist, minnes siit ülespoole veel sagedamaks. Alkoholi puhul üle 2,6⁰/₁₀₀ esines alkoholilõhn igal juhtumil.

Määraates veres oleva alkoholi, saab selle põhjal välja arvutada ka kogu organismis esineva alkoholi hulga.

Alkoholi puhul veres 1,6—1,8⁰/₁₀₀, kus igal juhtumil esineb ohustatud olukord liiklusele, oleks alkoholi hulk organismis keskmiselt 75 g (arvates puhast alkoholi).

Kui on teada alkoholi sissevõtmise aeg, siis võib teatavil juhtumeil välja arvutada ka tarvitatud alkoholi hulga, millega on võimalik kontrollida ka isiku seletuste tõepärasust.

Eelpooltoodud prof. dr. G. Rooks kirjeldatud alkoholi hulga määramise viis veres on liiklusõnnetuste puhul tarvitusel juba paljudes maades. Elköige hakati seda kasutama Rootsis, kust nüüd on laialdaselt levinud ka Saksamaale ja Šveitsi. Eriti Saksas on see küsimus praegu päevakorral. Seal on asutud seisukohale, et vähimgi alkoholi-nautimine halvab mootorsõiduki juhi võimeid. Sakslaste uurimuste kohaselt algab sõidukijuhi valvsuse ja tähelepanu nõrgenemine juba siis, kui alkoholi hulk veres on 0,5⁰/₁₀₀. 0,6—0,8⁰/₁₀₀ alkoholi kõneleb juba liikluse ohustamisest, kuna isik, kelle veres 1—1,5⁰/₁₀₀ alkoholi, ei ole võimeline autot juhtima. Mootorratturite juures aga, kellelt nõutakse tasakaalu hoidmist, on need alkoholimäärad veel vähemad.

Pooljooanudustunud on kõige ohtlikumad

Edasi on tehtud kindlaks, et suurima hulga liiklusõnnetustest põhjustavad just need isikud, kelle alkoholisisaldus veres püsib 0,5—1⁰/₁₀₀ piires — seega need, kes pole kained ega ka päris purjus. Tavaliselt neis piires jooanud, liiatigi pärast kainestavat ehmatus õnnetuse puhul, ei saa välisel vaatlusel mitte kuidagi pidada jooanudiks. Nende tasakaalutunne, kõndimine, kõnelemine, käekiri ja muud sellenarnased tunnused ei reeda alkoholi tarvitamist. Tõtt saab säärasel juhul teada vaid vereproovi kaudu. Seepärast Saksa-maal on tehtud vere andmine sunduslikuks liiklusõnnetuste põhjuste selgitamisel.

Et vere võtmise toiming on kergesti teostatav ja et kitsamas ulatuses praktiseeritakse vere alkoholi määramist meilgi raskemate õnnetuste ja surmajuhumite puhul Tartu ülikooli kohtuarstiteaduse instituudis, siis võiks meilgi võtta tõsisemalt kõne alla ja võimaluse korral panna isegi seadusandlikul teel maksma vereproovide võtmine arvatavatel süüdlastel liiklusõnnetuste puhul.

Juba vaid teadmisest, et vereproovi võidakse võtta, jätkuks palju liiklusõnnetuste arvu vähendamiseks, sest sel puhul vaevalt istub rooli taha isik, kelle südametunnistus alkoholi tarvitamise suhtes pole puhas. Siis kaovad meie autojuhtide, eriti eraautojuhtide need omadused, mida nimetatakse hoolimatuseks, vastutustundetuseks ja kergemeelsuseks.

Peame pidama mees, et need kolm pahelist omadust on peamiselt tingitud alkoholitarvitamisest.

Siis, kui veel ei mürisenud kahurid...

Eesti Autoklubi lipu all Inglismaale

Pr. Valentina Linholm

Ka kaevandustes ollakse sõjavalmis

VIIBIDES Inglise söekaevanduste piirkonnas panime huviga tähele, kuidas kaevanduste juures asuvate suurte aherkivihunnikute sisse ehitati pommikindlaid varjendeid sõja puhuks. Raudbetoonist ehitati valmis varjendite kondikava ja siis kallati sellele kaevandustest tulev ja söepesemisel ülejääv kivipuru. Sel viisil kerkivate väikeste mägede pües asetsevad varjendid oma kahe ja enam sissekäiguga pakuvad kahtlemata tõhusat kaitset õhupommituste vastu.

Varjendite ehitusi näidati meile igas kaevanduspiirkonnas ja toonitati valmidust vastu panna igasugusele kallaletungile. Kuid leidsid ka teisitimõtlejaid ja vähemoptimistlikke inimesi. Need ütlesid, et Inglismaa ei olevat sugugi veel nii kaugel, et lubada rahvusvahelisel olukorral areneda sõjani. Selles ütluses peitub üks inglasele omaseid iseloomujooni — nimelt ei ole inglane tavaliselt kergelt otsustaja. Pigemini kaalub ta asju igati äärmise põhjalikkusega, enne kui las kub mingisugusesse ettevõttesse, mille tulukus võib olla küsitav. Ometi arenesid aga sündmused möödunud aastal sellise kinoliku kiirusega, et inglastel tuli siiski astuda sõtta, mille tulemusi on äärmiselt raske, kui isegi mitte hoopis võimatu, ette aimata.

Šotimaal

Siirdudes üha edasi põhja poole piki Inglismaa idarannikut lookevat autoteed, jõudsimme Šotimaa pealinna Edinburghi piiridesse. Kuidagi oli kaarti jälgides kilomeetrite arv läinud veidi segi ja vaatamata sellele, et marssruudi järgi pidime viibima tervelt 5 kilomeetrit Edinburghist eemal väljaspool linna, leidsime end ootamatult suurlinna tänavail. Pöörates selguse saamiseks lähima liikluspolitseiniku poole, anti meie küsimusele väga omapärane, kuid informatsiooni mõttes täiesti selge vastus. Lopsakate vurrudega, sümpaatse näoga šotlasest politseinik, pöristades šotlaslikult r-tähte erilisel mitmekordse rõhuga, vastas meie küsimusele lõbus toonis, et viibime momendil Briti impeeriumi ilusaimas linnas, Šotimaa kuulsas pealinnas Edinburghis, kus Mary



Firth of Forth — maailma võimsamaid raudteesildu Šotimaal (2466 m pikk). Sakslaste ihaldatuim pommituskoh

3.

Stuart Šoti kuningannana omas kunagi alalise residentsi. Ühe sõnaga ilus ja täpne vastus ühes väikese ajaloolise soustiga lisaks.

Edasisõidul pidime kasutama auruparve abi, mis toimetas meie sõiduki üle Forth'i lahe Põhja-Šotimaale. Samas kohas, vaevalt mõni kilomeeter Edinburghist eemal, asetseb maailma võimsamaid sildu. Viimasel ajal loeme sageli ajalehist sõjateadete all, et saksa pommilennukid püüavad heita pomme kuulsale Firth of Forthi sillale. See raudsild on tähtis raudteeühenduse pidamisel Edinburghi ja Põhja-Šotimaa vahel ja sellel kihutavad rongid väga tihedalt, kaunis lühikeste vaheaegade järele.

„Ihnsuse pesas“

Külastasime ka kuulsat Aberdeeni linna Šotimaal, milline linn on laiemalt tuntud juba igasugustest šotlaste anekdootidest. Meie küll ei märganud midagi, mis oleks kinnitanud nende anekdootide põhiainet, ja nimelt šotlase ihnsust. Šotlane on kokkuhoidlik ja väga töökas, ning ihnsusega pole tal küll midagi ühist. Selles võisime veenduda igal pool selles kuulsas „ihnsuse pesas“ — Aberdeenis. Ühte aga peab küll ütleva Šotimaa olude kohta ja see on: mida kaugemale põhja poole meie sõit läks, seda kallimaks muutus elamine. Põhja-Šotimaal küsisin muu seas ühelt hotellipidajalt, kui kaua siin suvi tavaliselt kestab. Vastuseks sain, et nii umbes nädal, kõige enam kaks nädalat. Seepärast oli ka veel juunikuuski kõrgematel kohtadel märgata lumelaike, kusjuures mehel paistis olevat tuline õigus. Suvi on lühike ja maastik võluv. Kes tahab looduse ilu näha, see peab ka selle eest maksma. Nii püütakse seal nähtavasti kõrgemate hindadega seda tasa teha, millest loodus puudu jätab. Saabudes meie matka vältel Elgini linnakesse Põhja-Šotimaal, otsustasime alustada tagasisõitu lõuna poole, kuna temperatuur oli sõidu arenedes üha madalamale vajunud. Polnud ju eriti mugav tunda külmavärinaid kõleda tuule käes ja magada külmas toas, kus sageli polnud olemas isegi võimalust kütmiseks. Teekond lõuna poole läks üle Invernessi ja mööda läänekallast, et vältida sõidul monotoonsust.

Metsikus Põhja-Šotis

Põhja-Šotimaal nägime kümnete kilomeetrite ulatuses täiesti metsikut mägimaastikku, kus puudus igasugune võimalus soetada eluaset. Paljas kivi ja veidi kidurat okkalist taimestikku oli kõik, mida silm sageli sai näha pikema aja vältel. Oli päris heameel, kui kusagil oru põhjas märkasime jällegi väikest metsatukka või järvekest, mille kaldal leiduks ka inimasula. Eemalt paistsid kõrged mäed kaetud valge lumetsiga ja õhus oli pidevalt karge ning ebamugav olemine. Samuti on seal liikumine väga hõre. Tühjas maastikus harva mõni üksik sõiduk eksib teel, ja oli päris heameel, kui oli seljataha jäänud tühi mägimaastik, mis seal rajoonis küll mõjus igavalt. Ühte aga peab ütleva inglise autosõitjate eriliseks kiituseks — ja see on nende äärmine vastutulelikkus kaassõitjate vastu. Nii näiteks ei ole

seal vaja meeleheitliku pasundamisega anda eelsõitjale märku ja anuda võimalust möödasõitmiseks, nii nagu meil ja ka mujal sageli juhtub. Seal on see palju otstarbekamalt lahendatud. Eelsõitja annab kätt välja sirutades järelsõitjale viiepega märku, et sõitku mööda ja keegi ei mõtlegi hakata kiusu pärast äkki kiirust lisama, kui märgatakse, et keegi tahab sõita mööda. Samuti ollakse tavaliselt ikka valmis nõu ja ka jõuga abistama, kui aga märgatakse kusagil peatumajäänud sõidukit...

Oma sõidul läbistasime ka kuulsat Šoti õlikivipiirkonna, kus samuti nagu meil Eestis aetakse kivist õli. Sealsed kaevandused töötavad aga hulga sügavamal maa all ja ka kivi ning sellest saadav õli erinevad tunduvalt meie omast.

Abielu sepad

Edasisõidul märkan äkki teeveeres suurt plakati, pealkirjaga Gretna Green. Meenus alles hiljuti ajalehist loetud teade kuulsatest Gretna Greeni seppadest, kellel juba igivanast ajast on õigus teostada laulatustalitust. Nende juures on aegade jooksul väga mitmesuguseid paare kokku pandud abielurahvaks ja ka nüüdki veel on nende seppade abi kasutanud päris suur hulk abiellumishimulisi, kes taotlevad omapärast romantikat ja ei tihka oodata tavalises korras abiellumiseks ettenähtud kihluse- või ooteaega.

Gretna Greeni sepal on õigus laulatada samal hetkel, kui noored ilmuvad tema juure oma sooviavaldusega. Gretna Greenis on kaks seppa, kes kasutavad selliseid õigusi ja mõlemad on, nagu näha, ka äriinimesed, sest reklaamist peavad nad väga lugu, kuigi see sageli maitsetuna välja kukub.

Väike suitsune seplikoda, milles asub suur alas, ongi selle sepast-pastori kirikuks ja alasi altariks, mille kohal sõlmitakse abielu vasaralöögi kinnituseks alasi pihta. Samas on seintele kleebitud igasuguseid pilte-väljalõikeid ajalehtedest, kus on näha lihtsurelikke ja kuningakodade liikmeid, kes siin on end lasknud sepa poolt abielukõidikutega siduda. On ka kleebitud seintele terveid ajaleheartikleid, millistes kirjeldatakse mõne laialt tuntud inimese romantilist põgenemist Gretna Greeni üksildusse, kus siis sepp oma vasaraga on koputanud kokku noorte südamed.

Parajasti meie seal viibides oli sepp väljasõidul ja seepärast ei õnnestunud meil temaga isiklikult kokku saada. Küll aga vaatasime sepapaja juures asuvat „muuseumi“, kus leidsid igasuguseid ajaloolisi esemeid sepa esiisade aegadest. Seal leidsid ka üks kuninglik tollalugu, milles kunagi üks kuninglik pruutpaar olevat sõitnud sepa juure laulatusele ja tasuks antud siis sepale mälestuseks tõld. Kas kuninglik noorpaar peale laulatust jalgsi lahkus Gretna Green'ist, selle kohta meie ei saanud selgust. Samas muuseumi juures oli ka sepa äri. Nimelt müüdas sepa abilise turistidele igasugust tühja-tühja kalli raha eest ja nähtavasti ei olnud tal ostjatest puudus, sest kes ei tahaks sellisest kuulsast kohast endale ka midagi kaasa võtta, et siis kodus tuttavatele näidata, et näe, kus ma kõik käisin ja mis ma küll nägin.

Inglise rauamaagi-kaevandustes

Edasi läks meie sõit piki Inglismaa länerannikut lõuna poole. Läbistasime ilusa Cumberlandi krahvkonna, kus lopsaka taimestikuga loodus ja suurepärase mägimaastik pakkus silmale meeldivat vaadet. Külastasime ka Inglismaa tähtsaimat rauamaagi-kaevanduste piirkonda Cumberlandis, kus töölised maa alt väljudes on üleni kaetud paksu õlise telliskivipunase vaabaga just nagu grimeeritud lava-tegelased. Nimelt kasutatakse sealsetes kaevandustes kahjuliku kivitolmu mahalöömiseks õlist veeudu, ja kuna rauamaagi tolm on punane, siis, segunedes õlise niiskusega,

sadestub ta igale poole riitele ja ihule, ning töölistel läheb palju veeva, enne kui nad end tubli pesemisega suudavad jälle puhtaks küürida. Riided aga ja kõik pesu läheb pesemisega küll puhtaks hügieenilises mõttes, kuid nende telliskivipunane värvus jääb siiski püsima.

Tagasisõit

Tagasisõit üle Londoni Doveri möödus ilma vahejuhtumiteta. Asetades oma sõiduki Inglise kanalit ületavale laevale, nautisime kosutavat meresõitu päikesepaistelise ilma saatel. Hallide vuntsidega vana merkarust laevakapten, vaadeldes meie autot ilutsevat rahvusvahelist tunnusmärki „EW“, küsis, kas meie oleme pärit Eestist, see on sealt maalt, kus tulevad tublid meremehed. Jutlemisel selgus, et temagi all on olnud mitmeid meremehi-eestlasi ja ta ei leidnud nende tubliduse kiitmiseks küllaldaselt määralt sõnu.

Sõit Calais't üle Pariisi viis meid juba mööda tuntud radasid Saksa piiri poole, ning Strassburg'ist Kehl'i saabusime just suvistepühade laupäeval. Kuna meie marssruut läks läbi lõunapoolseima Saksamaa Šveitsi piiri lähedusse, siis saabusime piiriületamise päeva õhtul Donaueschingeni linnakesse, kust suur sinine Doonau jõgi saab oma alguse. Kuna oli just pühade laupäev ja seetõttu lõbusõitjaid rohkesti, siis ei saanud meie selles linnas üheski hotellis öömaja kohta. Pärisime telefoni teel järele igast ümbruskonnas asuvast linnast, kusjuures isegi 60 kilomeetri kaugusel asuvast suurest Freiburgi linnast teatati, et kõik hotellid on viimse võimaluseni täis. Nüüd oli päris häda, jää kas või ööseks tänavale. Siis meenus, et viibime ju Šveitsi piiri läheduses ja võiks õige katsuda, kuidas oleks ööbimisvõimalustega teisel pool piiri.

Kuna meie reisikavas polnud ette nähtud Šveitsi külastamine, siis ei olnud mul ka täiesti teada, kas sõiduks Šveitsi oli vajalik viisum või mitte. Arusaamatuste vältimiseks võtsime telefoniühenduse lähima piirivalvejaamaga, kus siis selgus, et Eesti välispassiga reisijail viisumi vajadust ei olnud. Oli küll juba hiline aeg, nii kella 10 paiku õhtul, kuid otsustasime siiski sõita ööbima Šveitsi. Kõlab veidrana, et suurel Saksamaal intensiivse turismi tõttu ei olnud võimalust saada ulualust, ja nii tuligi meil ületada piir öömaja saamiseks. Piiril sooritati passi- ja tolliformaalsused kiirelt ja sõbralik-kude tolliametnikkude head ööd soovides kihutasime läbi öö Schaffhauseni poole, kus hotellides leidsime küllaldaselt vaba ruumi.

Järgmisel päeval tegime tuuri läbi põhjapoolse Šveitsi, külastades Zürichit, Schwyzi ja Luzerni ning tänasime õnne, et olude sunnil avanes võimalus matkata läbi ilusa mägi-



Gretna Green — kuulsaid abiellumiskohti Šotimaal, kus lihtsad sepad teostavad laulatustalitust

Olge kokkuhoidlik!

SOLEX-säästkarburaator autodel

A. Raidna

KOKKUHOID on kõikidel aegadel olnud majanduslikkude kaalutluste aluseks ja seda on teostatud mõnel pool suuremal, teisel pool vähemal määral, vastavalt üldisele jõukusele ja kasutatavate ainete rohkusele. Praeguses Euroopa sõjas ilmnes esimesena suur puudus jõuvankrite kütteainest, eeskätt bensiinist, mis halvustas mitte ainult liiklust, vaid tõi endaga kaasa küllaltki suuri häireid majanduselus üldse. Seepärast mõeldigi välja kõigepealt riiklikkude asutuste poolt bensiini ja teiste kütteainete säästmise meetodused, mis olid võrdlemisi lihtsalt teostatavad, kuna säästmine arvestas juba ette liiklemise pidurdamist. Iga jõuvankri juhi lahendada jäeti aga küsimus, kuidas normeeritud ja hinnas kallinenud kütteainega sõita maha võimalikult rohkem kilomeetreid.

Mis siis tuleks teha? Kõigepealt iga autajuht peab veelkord võtma revideerimisele oma sõiduvähi. Sõitmisega saavutatud kütteaine kokkuhoid võib olla õige tõhus (kuni 15%). See kokkuhoid on aga saavutatud juba sellega, kui peetakse mõõdukalt kiirust, ei liialdata kiirendamisega, pidurdatakse võimalikult vähe ega lasta kohapeal mootorit asjatult käia j.m.

Arvestades kõikvõimaliku kokkuhoiu tähtsust eriti praegusel erakorralisel ajal, on ka autovabrikud omalt poolt võtnud uurimisele kütteaine säästmise küsimuse. Seejuures on rakendatud mõningaidki mootorite ökonoomsemaks

muutmise viise, vähendamata mootorite võimsust.

Allpool tutvustame lähemalt meie ajakirja lugejaid Adler „Trumpf Junior“ jt. autode juures kasutamisele võetud Solex-säästkarburaatoriga, millega on võimaldatud bensiini täpsema juurevoolu reguleerimisega piirata asjatut kütteainekulu, ilma et mootor kaotaks kütteaine kokkuhoiu arvel nõutava võimsuse tagavara.

Solex-säästkarburaatori töötamise viis tugineb järgmisel põhimõttel: alasurve tekitamisega ujukiruumis pidurdatakse teatava mootori tiirlemiskiiruse juures kütteaine väljavoolu ujukiruumist, mistõttu peapihustisse satub vähem kütteainet. Selleks kasutatakse karburaatori juures alltoodud joonisel näidatud lisaseadist.

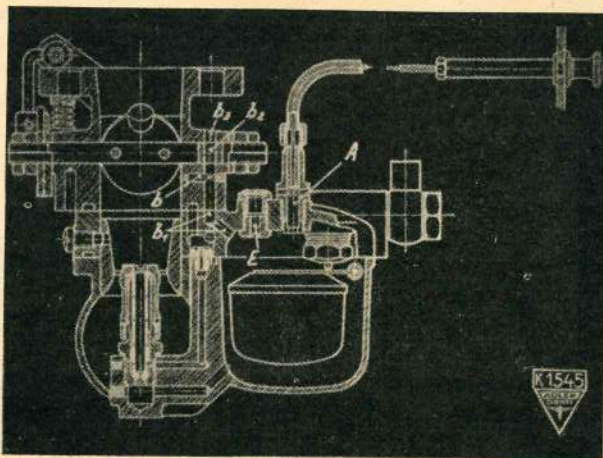
Võttes vaatluse alla mainitud lisaseadise, märgime kõigepealt uuenduse kasutamisele võetud kanalit $b-b_1$, mis ühendab ujukiruumi ülemist osa seguruumiga allpool seguklappi. Seega mootori töötamisel seguruumis tekkiv alasurve põhjustab õhu väljavoolu ujukiruumist. Seejuures tekib alasurve, mis astub vastu kütteainetaseme langusele. Alasurve ujukiruumis peab olema aga väiksem kui alasurve õhukoonuses, seega ka peapihusti suudmes, kuna vastasel korral oleks takistatud kütteaine juurevool. Seepärast ujukiruum ei saa olla absoluutselt õhutihed, vaid peab olema ühendatud välisõhuga.

Ujukiruumi ühendamine välisõhuga on teostatud 2 mm peale kalibreeritud ava E kaudu, mis asetseb ujukiruumi kaanes ja laseb ujukiruumis tekkida ainult piiratud alasurvet.

Mootori töötamisel on olukordi, kus säästeseadis ei osutu otstarbekaks, nagu näiteks käivitamisel. Et sel juhtumil vältida alasurve tekkimist ujukiruumis, karburaator on varustatud armatuurilaualt käsitsi tegevusse rakendatava õhuventiiliga A, mis avatakse käivitamisel. Ventili avamisel ei ole takistatud kütteaine juurevool peapihustisse, ja seega on kogu säästeseadis tegevusest välja lülitatud. Niipea kui mootor on jõudnud normaalse töötamistemperatuurini, suletakse ventiil ning tekkiv alasurve piirab bensiini juurevoolu peapihustisse — säästeseadis on sisse lülitatud.

Samuti nagu külma mootori käivitamisel, on vajalik, et ka mootori suure tiirlemiskiiruse juures säästeseadis ei töötaks. Sest on ju selge, et üha suureneva alasurve juures peapihusti ei suuda saada küllalt kütteainet, ning kiirendus või tippkiirus saaks mõjutatud. Suuremate kiiruste juures osutuks väga tülikaks säästeseadise käsitsi väljalülitamine. Seepärast on selleks ette nähtud automaatne säästeseadise reguleerimine, mis on kokku kõlastatud seguklapi reguleerimisega. See toimub järgmiselt.

Kanal $b-b_1$, mis ühendab ujukiruumi seguruumiga, omab veel kolmanda väljapääsu b_2 , mis väljub läbi segu-



Solex-säästkarburaatori tööskeem

NELJATAKTILISE mootori sünn

Sisepõlemise mootor 80-aastane

A. Mere

II

SAMAL ajal kui 1867. a. Prantsusmaal Lenoir ja Pariisi gaasivabriku juhataja Hugon tegid väsimatult katseid mootori gaasitarvitust vähendada sellega, et põlemisprotsessi pikendamiseks moodustati segu õhust ja gaasist, tuli esmakordselt avalikkuse ette Kölni gaasimootorite ehituse firma *Langen & Otto* oma atmosfäärilise gaasimootoriga.

Selle mootori edu ei olnud küll nii suur kui Lenoiri mootori oma, kuid märksa kestvam. Peagu kümne aasta vältel ta suutis vallutada kõik turud ja selle aja jooksul enam kui 5000-es eksemplaris (enamikus $\frac{1}{4}$ —3 HJ) müügilelastuna oli ta asendamatu väiketööstuses.

Otto atmosfääriline gaasimootor koosnes põhimõtteliselt ülalt lahtisest-vertikaalsest töötavast silindrist, milles õhutihedalt liikus kolb. Kolvikäigu esimese osa vältel imeti silindrisse (kolvi alla) valgustusgaasist ja õhust koosnev küttesegu. Väljaspool asetseva gaasileegi abil süüdati segu põlema. Süütemomenti reguleeris eriline siiber, mis vajalikul hetkel avas leegi juurepääsu küttesegule. Põlemisel tekkiva surve abil paisati kolb jõurikkalt vabalt üles. Kui kolb oli jõudnud oma käigu lõpuni, oli põleva küttesegu temperatuur langenud ja gaasimaht püüdis väheneda. Seetõttu tekkis kolvi all alasurve ja kolvile rõhuv välisõhk surus kolvi ülalt alla. Kolvi ülalt alla liikumist kasutati töökäiguna. Tööjõu ülekanne hooratta völliile teostus järgmiselt: hammaslatiga varustatud kepsusäär oli

ühendatud hooratta völliil oleva hammasrattaga; kolvi alt üles liikumisel hammasratas tiirles vabalt hooratta völliil, kuna kolvi ülalt alla liikumisel hammasratas pani tiirlema hooratta völli, andes seega üle kolvilt saadava töö.

Põlemisprotsess oli seega ainult alasurve tekitamise vahendiks, kuna töödandvaks teguriks oli välisõhk, millest ka tingitud selle mootori nimetus — atmosfääriline gaasimootor.

Kui ajavahemikku 1860—1867 võib Lenoiri mootori leiutamisele lugeda sisepõlemise mootori arengu esimeseks astmeks, siis *Langen & Otto* mootori arengu ajastut (1867—1878) tuleb lugeda teiseks astmeks. Ajajärku 1878 kuni tänapäevani võib pidada sisepõlemise mootori arengu kolmandaks astmeks.

Pariisi III maailmanäitusel (1878. a.) *Deutz* gaasimootorite vabrik, mille asutajaks *Langen & Otto*, üllatas maailma uutel põhimõtetel müratult ja seniste mootoritega võrreldes kokkuhoidlikult töötava mootoriga.

Senine välisõhu surve liikuv kolb asendati selles mootoris gaaside põlemisurve mõjul töödandva kolviga. Mootori ratsionaalse ja ilusa ehituse juures tuleb märkida kolme põhialust, millele oli rajatud mootori uudiskonstruktsioon:

- 1) Küttesegu suruti enne süütamist kokku.
- 2) Süütamine teostus kolvi ülemises surnud punktis, millega plahvatusele sarnaneva põlemisprotsessi mõjul tekkiva surve esimene impulss muudeti kahju-

tiirlemiskiirusega ja nii on säästeseadis sagedamini tegevuses kui välja lülitatud.

Tekib loomulikult küsimus, kui suur on kütteaine kokkuhoid säästkarburaatoriga? Nii karburaatori kui ka autovabriku katsed on näidanud, et normaalsel kasutamisel võimaldab uus karburaator vähemalt 11% kokkuhoidu.

Olgugi et kokkuhoid ei ole just väga suur, siiski, kui seda juure arvata alguses tähendatud asjatundliku sõitmisviisiga saavutatud kokkuhoiule, siis oleme juba saavutanud 20—25% kokkuhoidu, mida ei saa enam jätta tähelepanemata. Käesolevad ajad manitsevad igaühte kasutama kõiki abinõusid, mida leiutatud ja mida võib juure õppida.

tuks ja mis võimaldas kiirema soojuse-energia muutmist mehhaaniliseks tööks.

3) Kogu tööringi ringprotsess (õhust ja valgustusgaasist moodustatud küttesegu imemine silindrisse, selle kokkusurumine, süütamine, põlemine ja sellele järgnev paisumine ja küttesegujääkide väljapaiskamine silindrist) teostus ühes ja samas silindris, mis seega töötas pumbana ja töötava silindrina.

Viimane täiendus oli saavutatud tänu sellele, et silindri ja kolvi põhjade vahele jäeti vaba ruum, millesse suruti kokku silindrisse imetud küttesegu. Imemise ja survekäikude ajal mootor töötas pumbana, siitpeale pärast segu süütamist ta muutus jõuallikaks, mis andis mehhaanilist tööd.

Kogu mootori tööring koosnes neljast kolvikäigust, s.o. kahest mootori vältvölli tiirust.

Kahe esimese kolvikäigu vältel töötas mootor pumbana ja kahe järgneva vältel mootori kui niisuguse. See teravalt neljaks osaks jaotatud tööring on aluseks, et tänu sellele üldtähendatud Otto leiutusele veel tänapäevalgi on asendamatuks jõuallikaks neljataktiline sisepõlemise mootor.

Foto-uudiseid

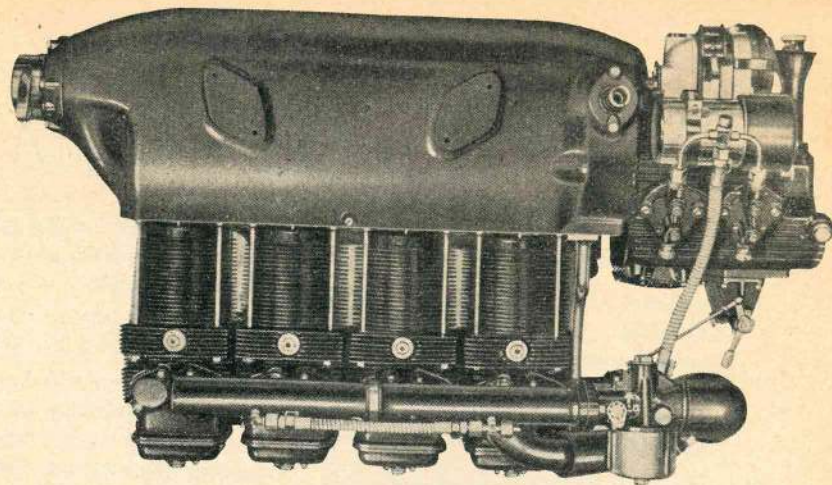
Päevapildistamine on lubatud!

Teatavasti möödunud sügisel keelati meil sõjavägede ülemjuhataja määrusega päevapildistamine avalikkuses. 3. novembril 1939. a. R. T. nr. 99 avaldatud uue määrusega on nüüd jälle lubatud pildistamine. Keelatud on vaid päevapildistada ja filmida Eesti või N. S. V. Liidu sõjaväeosi ja -asukohti, sõjasadamaid, merebaase, kindlustatud rajooni, aerodrome, sõjaväelisi transpordite ja üldse relvastatud jõududesse puutuvaid asju.

Vastava politseiprefekti loata on keelatud päevapildistamine ja filmimine väljaspool kinniseid ruume ja selleks vastavate vahendite kaasaskandmine Paldiski ja Keila linnades, Pakri, Padise, Keila, Rapla ja Kehtna valdades, Harju maakonnas ning Saare ja Lääne maakondades, välja arvatud Märjamaa, Vigala ja Velise vallad. Kõigis teistes kohtades on pildistamine ja filmimine lubatud.

HIRTH'i uudismootor

tüüp „HM 515“



Hirth „HM 515“ külgsaade paremalt (katmata)

SAKSA mootorite tehas Hirth-Motoren G. m. b. H. Stuttgardis on mõne aja eest lasknud müügile õppe- ja treeninglennukitel eduga kasutatava mootori „HM 515“. Katsetatuna Saksamaal kehtivate katsenor- mide kohaselt see Hirth'i uudismootor on osutunud kõigiti otstarbekohaseks. Tüüp „HM 515“ tehnilised andmed on järgmised:

Üldandmed: silindrite arv — 4; silindri läbimõõt — 95 mm; kolvikõik — 105 mm; silindrimaht — 0,744 ltr.; mootorimaht — 2,98 ltr.; surveaste — 6,2; vāntvõlli tiirlemise suund — va- sakpoolne (DIN 9001 kohaselt); pro- pelleri flanš — Hirth, tüüp „IH 112“ ja töökorras mootori kogukaal — 69,5 kg.

Võimsuse ja kulu andmed: mak- simaalne võimsus — 65 HJ 2100 tiiru/ min.; võimsus tõusul — 60 HJ 2040 t/ min.; lubatav võimsus otselelennul — 55 HJ t/min.; kütteainekulu — $205 \frac{+10}{-5}$ gr/HJ/t, otselelennul — 14,5 ltr/t; õlikulu — 1–3 gr/HJ/t, otselelennul — 0,14 ltr/t.

Mõõdet: üldpikkus ühes propelleri flanšiga — 976 mm; üldlaius — 334 mm; üldkõrgus — 570 mm.

Mootori lisaseadised: karburaator — Pallas „MF 35“ (horisontaalne); toite- süsteem — 2 Pallas „C 5“ toitepump; magneetod — Bosch-magneeto „FF 4 ALS 259“ impulsskäivitaja; süüte- küünlad — Bosch „W 175 T 39“.

Mootorit võib käivitada ühe või kahe magneetoga ja temal on alus dünamo (Bosch „LD 50/6“) monteerimiseks. Moo-

tori töötamise kontrollimiseks on tiiru- näitaja monteerimine vajalik.

Seniste katsete tulemuste põhjal võib ütelda, et varasurnud Hellmuth Hirth'i ideedel rajanev mootori konstruktsioon on erakordselt hästi õnnestunud. Üksik- osade ehitus on väliselt kohmakas (vähemeeldiv), kuid seetõttu õppe- otstarbeks eriti sobiv. Mootori töö- kindlust on katsetatud katsepukkil, kus ta 1000-tunnilise pideva töötamise juures ei osutanud ühtki riket. Praegu- sel ajal tehakse ulatuslikumaid moo- tori katsetamisi veel Siebel'i lennukil „Hummel“ („Si 202“).

Mootori monteerimisel lennukile vää- rib eriti tähelepanu mootori väike kaal ja väike rindpind, mis võimaldab väga head aerodünaamilist mootori katmist (katet).

On mõeldud ka sellele, et mootori seeriavalmistamisel teda on võimalik turustada monteerituna raamile ühes kattega ja kõigi juurekuuluvate osa- dega, nn. mootor-agregaadina, mis või- maldab mootori kiiret vahetamist. See- juures on huvitav märkida, et 3-liitrilise mahutavusega õli anum moodustab üht- lasi lisaseadiste kandja.

Konstruktivseid tähelepanu- väärsusi

Elektron-metallist valatud mootori karter koosneb kahest osast: karte-

rist kui niisugusest ja lisaseadiste kand- jast (õli anum). Karter on valatud kin- nisenä, seejuures on eriline rõhk pan- dud tema paindumatusse, mis on saa- vutatud viie põikseinaga, mis ühtlasi moodustavad vāntvõlli raamlaagri aluse.

Karastatud raamlaagritest ja tsemen- teeritud põlvlaagritest koostatav vānt- võll on karteris kokkumonteeritav pa- tenteeritud Hirth'i hammassüsteemil, misjuures karter ise on monteerimise aluseks. Vāntvõlli üksikosad asetatakse karterisse silindripesade kaudu. Kogu vāntvõll toetub rull-laagritele ja osa- dest koostatavuse tõttu ta võimaldab kasutada ühes-tükist kepse, mis sa- muti töötavad rull-laagritel.

Silindrid on valatud spetsiaal- malmist, kergemetallist kolvid kann- vad kaht surve- ja üht õlirõngast. Silindrid kinnitatakse karteri külge kergemetallist silindripeast karterini ulatava nelja kinnituspoldi abil.

Gaasijagamise mehhanism koosneb karterisse paigutatud jaotus- võllist, mis tõukurite ja kaalpuude abil rakendab tegevusse klapiid (igas silindris üks sisse- ja üks väljalaske- klapp). Kogu gaasijagamise mehhanism on õlitihedalt kapseldatud ja tema kül- laldane õlitamine on kindlustatud.

Küttesegu moodustatakse Pallas „MF 35“ karburaatoris, kasutades õhu vastu- survet. Niiskete ja külmade ilmadega jātumise vältimiseks on vajaduse kor- ral võimalik teostada õhu eelsoojenda- mist küttesegu-jäakidega.

Õlitamine teostub survega. Silind- rid ja vāntvõllilaagrid saavad õli täp- setes annustes. Jagajavõlli laagrid ja tõukurid saavad õli hammasratas- pumbalt, surutuna läbi kanalite. Tagasi- valgusvõlli koguneb lisaseadiste-kand- jasse ja juhatakse hammasratas-pumba abil kurna kaudu õli anumasse.

Jahutamiseks vajalik õhk juhatakse õhutoru kaudu kõikidele silindritele kui ka silindripeadele.

A. M.

Sõja-uudiseid

Mootori tähtsus tänapäeva sõjas

KUI arvestada praeguses „majandus- sõjas“ allveelaevade seniseid suuri saavutusi, siis tahes-tahmata peab jä- reldama, et kõik saavutatud on osutu- nud võimalikuks tänu tänapäeva moo- torile. Allveesõja edukusele on ni- melt eriti kaasa aidanud praegusaja diiselmootor. Kui aurumasinais kasuta- takse ainult 15–20% sõe soojusener- giast, siis diiselmootor võimaldab kasu- tada oma kütteõli soojusenergiast kuni 35%. Siinjuures on veel paremuseks, et kütteõli tarvitab palju vähem ruumi kui kivisüsi. Kuna teatud kivisõehulgale vastava kütteõli hulga võib pealegi läbi sõita kaks korda suuremat tee- konda, siis tõstab ka see esile diisel- mootori paremusi.

Võrreldes diiselmootorit õliküttega au- rumasinatega, ilmneb see paremus, et diiselmootoril puudub aurukatel, mis või- maldab kaasa võtta rohkem kütteõli ja suurendab seega liiklemispiirkonda. Au- rukatla alt vabanevat ruumi võib pea- legi kasutada muuks otstarbeks, nagu laevadele tugevama soomuse ehitami- seks, võimsamate masinate asetamiseks, mis tõstavad laeva kiirust jm. Seepärast ongi diiselmootorit hästi kasutatavad just allveelaevadel, millised peavad olema võimalikult väikesed (vee takis- tuse vähendamiseks), kiired ja suure liiklemisraadiusega.

Sõjahirm on ohtlikum kui sõda ise

Üle 4000 isiku on sõja algusest saa- dik saanud Inglismaal surma liiklemis- õnnetuste läbi pimendamise ajal ja seda vaatamata sellele, et sõidusole- vate autode arv on vähenenud 400 000 võrra ja ülejäänud sõidavad vaid ¼ sellest, mis nad sõitsid enne sõda. See ohvrite arv ületab Inglismaa kaotused otsestes sõjategevuses, nii maal, õhus kui ka merel. „Vaenlane vaid palja ähvardusega on teinud niisama suurt kahju, kuipalju ta oleks suutnud teha terve rea kallaletungidega, ja seda ilma riskita ja kuludeta omalt poolt.“ ütleb üks inglise eriajakiri, ja lisab juurde, et pimendamise ja liiklemise korraldused töötati välja rahu ajal, tehes sealjuures oletusi, mis tegelikkus- ses pole osutunud sugugi tõhusateks.

Ka Inglismaal bensiinikaardid

Inglismaa, kes alati omas väga suuri bensiinitagavarasid, on nüüd sõja tõttu sunnitud piirama bensiini sisemüüki ja alates 31. jaanuarist on võetud tarvi- tusele bensiinikaardid.

Sõjakindlustus sisetranspordile

Saksas on praegu kehtiv ka sise- transpordi kindlustamine sõjaohu vastu. Kindlustada võidakse eksport- ja importkaupu, mitte aga transiitkaupu ja kindlustus kehtib vedude suhtes jõu vankreil, raudteel ja sisevee- teil. Viimane on tähtis eriti Saksa ja Hollandi vahelisele liiklusele Reini jõel.

Võistlusauhinnad Soomele!

Välismaa eriajakirjade teatel paljud Prantsuse, Inglise, Itaalia ja Skandinaa- via riikide mootorsportlased on anne- tanud Soome riigile kõik oma auto- ja mootorrattavõistlustel saadud auhinnad, nagu kuld- ja hõbekarikad, žetoonid jm.

Relvastusmaks sõiduautodelt

Lätis võetakse vastava määru- sega kasutamisel olevailt sõiduautodelt eri- maksu 10 latti (kr. 6,70) iga 100 kg autokaalu kohta. Maksust saadud sum- mad lähevad relvastusfondi.

Lennuasjandus

Messerschmitt on võimas

Saksa uuemat ja võimsamat hävita- jat ning saateleennukit, kahemootorilist Messerschmitt-„Me 110“ iseloomustavad järgnevad arvud:

laius — 10,75 m
pikkus — 10,65 m
kandepind — 38,4 m²
raskus (tühjalt) — 4 500 kg
lennuraskus — 6 700 kg
suurim kiirus — 580 km/t 5 000 m kõrgusel
lennukaugus — 2 750 km
lennuaeg — 10 tundi, keskmise kiirusega 282 km/t.

USA lennukid Saksamaa tasemel

Uuemad Põhja-Ameerika ühendriikide lennukite tüübid on oma lennuvõimete poolest saavutanud peagu Saksa ta- seme. Selleks on kaasa aidanud esi- joones uued Allison-mootorid. Olgu siin toodud mõned rekordlennud viimastest käsiraamatutest (oletades, et need on nn. kataloogi lennud): Bell „XP-39“ — 650 —660 km/t; Curtiss „XP-40“ — 640 km/t; North-American „NA-40“ — 570 km/t ja Seversky „XP-41“ — 640 km/t.

Inglise kiireim lennuk

Inglise 2-istmeline hävitaja Boulton-Defiant, mis omab liikuva kuulipilduja- torni juhiistme taga, saavutab oma Rolls Royce Merlin mootoriga kiiruse 480 km/t. Spitfire'i, mis oma mootori- tega saavutab kiiruse 590 km/t, tuleb pidada Inglise praegusaja kiireimaks lennukiks.

Statistikat

21 592,2 km maanteid Eestis

Maanteede talituse andmetel oli 1. IV 1939. a. Eesti klassiteede ja teedekapi- talide teede üldpikkus kilomeetrites:

	Teedekapitali teed	Naturaalkohu- tuse teed	Kokku
I kl.	2 531,836	—	2 531,836
II „	3 509,080	4 658,224	8 167,304
III „	113,352	10 779,800	10 893,152
Kokku	6 154,268	15 438,024	21 592,292

2 268 371 krooni uuteks ehitusteks

Uute teede ja sildade ehitamine on küllaltki kallis lõbu, 1938./39. teg.-aastal kulutati uute teede, sildade ja truu- pide ehitamiseks kokku 2 268 371 krooni, sellest:

maavalitsuste kaudu	834 758 kr.
linna- ja valitsuste „	37 806 „
Maanteede talituse poolt	1 395 807 „

107 uut silda

1938./39. teg.-aasta jooksul ehitati meil 107 uut silda, pikkusega 1131,6 m. Nendest ehitati puidust 85 (= 697,4 m) ja raudbetoonist 22 (= 434,2 m) silda. Uusi truupe ehitati 1387 tk.

58,9 km uusi teid

1938./39. teg.-aasta jooksul ehitati Eestis kokku 58,9 km uusi teid: 3,1 km kunstteid ja 55,8 km kruusateid.

108 460 m³ kunstkruusa

Maanteede korrashoiaks on meil 1938./39. teg.-aasta jooksul valmistatud 108 460 m³ kunstkruusa.

Saksa tootis 669 639 mootorsõidukit

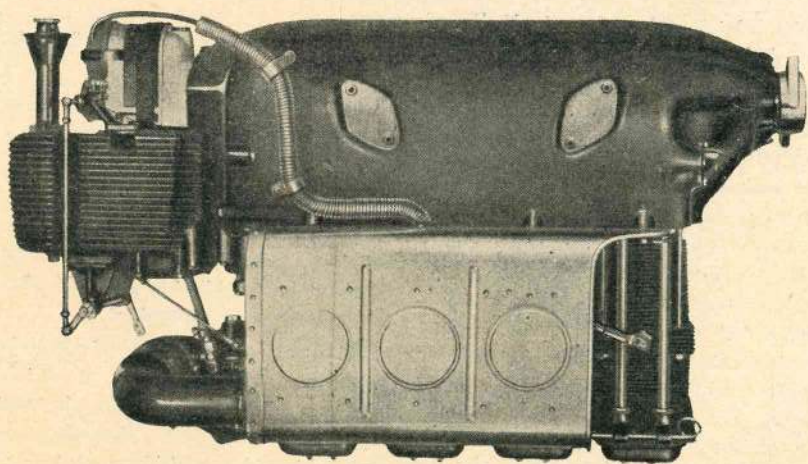
Saksas toodeti 1939. a. mootor- sõidukeid kokku 1800 milj. Rmk. vār- tuses. Sõiduautosid toodeti 276 804, veo- autosid ja autobusi 65 295 ja mootor- rattaid 327 540 tk. Liikvel oli 1939. a. 3 364 503 mootorsõidukit: 1 582 872 mootorratast, 1 305 608 sõiduautot, 400 288 veoautot ja 75 735 muud liiki jõuvankrit. Iga 22 elaniku kohta oli 1 mootorsõiduk: iga 56 elaniku peale 1 sõiduauto ja iga 47 elaniku peale 1 mootorratas. Sõiduautodest veeti välja 65 499 ja sisse 8 086 tk.

Albaania motoriseerimisel

Itaalia valitsus on astunud tõhusaid samme Albaania motoriseerimiseks. Äsja teostatud loendusest nähtub, et Albaanias on praegu 1025 mootorsõi- dukit: 442 veoautot, 404 sõiduautot, 124 autobust ja 55 mootorratast.

830 000 NSU'd

Alates 1933. a. NSU vabrik on toot- nud 170 000 mootorratast, 90 000 moo- torjalgratast ja 570 000 jalgratast.



Hirth „HM 515“ külgsaade vasakult (kaetud)



31



Päästeauto 1000 töö- ja abistamisvahendiga

Keegi kaupmees kinkis hiljuti Portlandi linnale (Oregoni osariigis, USA's) 10 meetri pikkuse omnibuse, mille kere on lainelisest alumiiniumist terasraamistikul ja mille Hall-Scott-mootor arendab 135 HJ. Seda sõidukit võib pidada esimeseks täiuslikuks päästeautoks, sest ta sisaldab kõike, mida võib vaid kujutada vajalikuks päästetöödeks õnnetusjuhtumel nii auto-, rongi-, lennuõnnetustel kui ka tulikahjudel, maavarisemise ja veeuputuse puhul, elektriliinide katkemise korral ja isegi nakushaiguste massilise levimise puhul.

Päästeauto varustus koosneb enam kui 1000 üksikesemest ja seadisest ja kaalub üle 3 tonni. Kõike leidub seal: elektriagregaadist kuni gaasimaskini, suuskadest kuni veekindla tikutoosini. Päästeautost on võimalus valgustada suure maja kogu fassaadi, mis õnnetuskohal võib osutada väga tarvilikuks; elektriliinide katkemise puhul on päästeautost võimalik varustada kogu maja elektrivooluga. Auto sisemusest võtab suure osa enda alla haigetuba operatsioonitarvetega ja ruum seitsme haavatava jaoks. Päästeautot võib tarbeks korral rakendada tegevusse väliköögina; tuletõrje abinõuna võib ta paisata veejoa 10 meetri kõrgusele. Muuseumis kuulub auto varustuse hulka seadis atsetüleeniga metalli lõikamiseks, 5 hüdraulilist ja mehaanilist tungrauda 10–15-tonnise võimsusega ja üks 5 h-jõuline mootor, mida võib paigutada, kuhu tarvis.

See päästeauto on pidevas raadioühenduses oma baasiga ja politseiautodega. Korralduste tegemiseks asetseb auto katusel tugev valjuhääldaja. Lühikuv lühilainesaatja on ette nähtud kasutamiseks kaevandustes ja tunnelites.

KdF-rahvaautot ei näe niipea

Kuna Saksamaa kannatab praegu teravalt ka mootorsõidukite tootlemiseks vajalikkude toormaterjalide, nagu terase jm. puuduse all, siis on lõpetatud ka KdF-rahvaauto edaspidine tootmine. Vastavad Saksa eriajakirjad manitsevad nüüd rahvaauto ettetellijaid, et need peaksid rohkem silmas riigi sõjalisi huvisid ja ei närvitseks asjatult pooleldi kinnimaksud rahvaauto pärast.

Saksa autonudised Viini messil

Sõja tõttu jääb tänava pidamata Berliini rahvusvaheline auto- ja mootor-

rattanäitus, mis oma uudistega pälvib viimastel aastail üldist tähelepanu. Berliini asemel Saksa auto- ja mootorrattavabrikud esinevad nüüd oma uudistoodetega Viini messil, mis peetakse 10. kuni 17. märtsini k. a.

Kollane ja valge vastamisi

Kollane (monokromaatiline) uduvalgus autodel andvat Itaalia teedeinstituti uurimustel udu korral liiga nõrka kontrastmõju mitmesuguste värvide juures. Seega valge valgus võimaldavat paremat nähtavust ka udu korral. Eelnevaga vastolus on prantsuse uurimused, millede põhjal Prantsusmaal on tehtud sunduslikuks just kollase valguse kasutamine uduhelgiheitjate juures.

Gengaas ainult veoautodele

Saksa määruste kohaselt ei tohi generaatorgaasi (gengaasi) tarvitada sõidautodes. Veoautodes võib gengaasi tarvitada vaid siis, kui sõiduki kandjõud on suurem kui 1,5 tonni. Diiselautosid gengaasi jaoks ümber ehitada ei peeta Saksas vajalikuks. Gengaas on kõige sobivam nendele automootoritele, mis vajavad kõige vähem muudatusi konstruktsiooniliselt.

Ost-müük kontrolli all

Saksamaal ei tohi teostada autode ostu-müügi tehingut eraisikute vahel enne, kui müüdiv sõiduk on hinnatud vastava ametiasutuse poolt. Sellise seaduse põhjustas üks juhtum Frankfurdis, kus üks „osav“ müüja müüs kellelegi 3000 marga eest auto, mille tegelik väärtus oli vaid 750 marka.

Inglismaa loodab Austraaliale

Mootorsõidukite arv Austraalias kasvab 1914.—1918. a. 21 475-lt 54 032 sõidukini. Praegu on aga sellel kontinendil 829 769 autot. Inglismaa kavatab Austraaliast osta ekspordikaupu 2 miljardi krooni eest ja loodab omakorda, et Austraalia kujuneb heaks väljaveomaaks inglise autodele.

Ettevaatust libedaga!

Kevade saabumisega, üha muutuvais ilmastikutingimuses on sõiduteel pahatihti äärmiselt ohtlik ja libe. Et vältida raskeid liiklusõnnetusi ja kaaskodanikele tekki-vat kahju, juhime kõikide tähelepanu sellele, et libedail teil sõidetaks nii aeglaselt ja ettevaatlikult kui see iganes on võimalik.

Eriti peetagu silmas kaasliiklejaid, jalakäijaid ja iseäranis noori, kes pahasoovimatult võivad osutada raskete õnnetuste põhjustajaks. Niisiis — ettevaatust kevadisel liiklemisel!

Auto kasutamine karistatav

Saksa liiklemisministeerium on pannud kehtima ranged karistusnormid vangistuse ja sundtööde näol nende jaoks, kes „kasutavad kurjasti sõjapidamiseks tarvilikku materjali“, või, teiste sõnadega, kes kasutavad ka autosid ilma tungiva vajaduseta.

Jalakäija ei harju pimendamisega

Keegi ülemkohtunik Manchesteris nendib, et pimendamise ajal liiklemisõnnetuste tagajärjel asetleidnud surmajuh-tumeist on 95 korral 100 juhtumist jalakäijad süüdi.

40 000 balloongaasi-autot

Arvatakse, et käesoleval ajal on Saksas liikvel 40 000 balloongaasi-veoautot. Tankautod veavad gaasi mööda maad laiali järeltäite-jaamadesse. Üks järeltäite-jaam suudab 8 tunniga täita 500 ballooni.

Seda võib lubada ainult Ameerika

Igaüks, kes on huvitatud autorehvide valmistamisest, võib Ameerikas külastada üht väikest autorehvi-vabrikut, mis on Fireston'i poolt rakendatud tegevusse ainult vaatamiseks.

Liikluspatustajad puitu lõhkuma

Ohio osariigis (USA) on uudisena hakatud karistama kõiki liiklusemääruste vastu eksijaid sellega, et nad pannakse puitu lõhkuma, ilma et tasutaks sentigi selle kummalise tökohustuse eest.

Kaks tagatuld

Alates 1. jaanuarist 1940 jõustus Saksas määrus, misjärele kõik liikvelolevad jõuvankrid peavad olema varustatud kahe tagatulega. Määruse vastu eksijaid karistatakse rängalt.

Haruldane õnnetus

Saksas juhtus hiljuti haruldane liiklusõnnetus. Ühel veoautol kargas täiel sõidul ära kaksikrehv, mis veeres nii tugeva kiirusega kõnniteele, et löi surnuks ühe jalakäija.

Uusi autoteid Saksas

Saksamaal tulevad ehitamisele järgnevad uued autoteed: Danzig—Breslau, Berliin—Danzig—Königsberg ja Berliin—Lodž.

Läti kasutab tarvitatud mootoriõli

A/S Degviera ostab Lätis kokku tarvitatud mootoriõli, makstes 0,23 latti kg. See õli töötletakse uueks tarbimiseks.

Maailma pikim pontoonsild

USA's on Washingtoni järvel ehitamisel pontoonsild, mille pikkus 3 km — seega maailma pikim.

Liikluskorraldus Nõukogude Venes – riigis, kus inimelu on väärtuslikem kapital

Mahalaskmine — kõrgeim karistus jõuvankrijuhile

H. Tann

PÕHJALIKUMA liiklusselgitustööga Nõukogude Venes tehti algust 1932. a. kooskõlas kommunistliku partei 17. konverentsi otsusega, milles rõhutati, et liiklusjulgeoleku tõstmiseks on vaja teostada autojuhtide piinlikumat valikut ja seniste autojuhtide kaadri eeskujulikumat väljaõpet.

Samal ajal partei keskkomitee kinnitas, et autojuhtide kaadri klassifikatsioon on äärmiselt madal, autojuhtide ettevalmistus on halvasti korraldatud ja töödistsipliin lonkab, kuna autojuhid puuduvad sageli töölt, purjutavad ja põhjustavad liiklusõnnetusi.

Et liiklus tänavatel ja maanteedel toimuks sujuvalt ja takistamatult, ning et liiklusjulgeolek oleks igakülselt kindlustatud, selleks koostati ja pandi kehtima rida liiklusemäärusi ja eeskirju nii jalakäijatele kui ka mootorsõiduki juhtidele.

Eialgu leidsid mitmed autojuhid, et kehtimapaanud määrused ja eeskirjad kitsendavad nende vabadust, mispärast nad rikkusid sageli kas teadlikult või määrusi mitte tundes liiklusemäärusi, põhjustades seega raskeid kokkupõrkeid ja inimeste surnuksajamisi.

Särase pahelise ja kahjuliku nähte vastu alustati siis otsustavat võitlust käsikäes ulatusliku selgitustööga. Autojuhtide kaadri tehti selgeks, et sagedad kokkupõrked halvavad korrapärast liiklust. Näidati ära, kui suuri summasid nõuab liiklusõnnetustel tekkinud nii aineliste kui ka inimeste vigastustest, surmasaamistest jm. tekkinud kahjude katmine.

Nõukogude Venes peetakse inimelu „kõigest kõige väärtuslikumaks kapitaliks“, mida ei saa ümber hinnata rahalisse väärtusse, nagu seda tehakse „kapitalistlikes“ riikides. Kuid siiski arvestatakse ka N. Venes kulusid, mida nõuab liiklusõnnetustel vigastada saanute ravi, kaotsiläänud tööpäevad, leskede ja orpude eest hoolitsemine jm. Ja neid kulusid hinnatakse sadade miljonite rubladeni.

Nõukogude Vene liiklusõpperaamatus „Auto juhtimine tänavatel ja maanteedel“, mille koostanud Arsen Tumanjan, nõutakse, et Nõukogude Vene mootorsõiduki juht peab võitluses liiklusõnnetuste vastu sammuma esireas. Ta peab hästi tundma mootorit, olles ühtlasi suuteline sõidukit juhtima nii öösel kui ka päeval, udus, tormis, libedal teel ja mäestikus.

Edasi nõutakse, et autojuht olgu vaid enesele alati kindel ja ta ei tohi usaldada teisi vastu- ja möödasõitvate mootorsõidukite juhte, sest kunagi ei või teada, kes istub nende masinate rooli taga, kas kvalifitseeritud ja osav juht, algaja või äsja kursuse lõpetanu. Kui on tegemist vilumatu juhiga, siis võib temalt oodata igasuguseid pahandusi. „Kui saad raskesti vigastada“, üteldakse õpperaamatus, „siis lohub sind vähe see asjaolu, et mitte sina polnud õnnetuses süüdi. Kui vastutulev sõiduk ajab sinu sõiduki kraavi, kui ta saab kokkupõrkel vigastada, siis on juba hilja teha enesele etteheiteid, miks sa ei pidurdanud õigeaegselt. Istudes rooli taga, harju mõttega, et pead vaid enesele lootma. Ära usalda teiste juhtide tarkust, ettevaatust ja tähelepanu. Kus on kaalul inimelu, ei tohi olla paika enesearmastusel, ei sportlikul kirel, hoolimatusel ega ulakusel. Tähelepanu, ettevaatlikkus, külm veri tagavad ohutu liikluse.“

Ka püütakse selgeks teha, et on väärtuslikum, nagu oleks autojuhi elukutse „must“, tingides rüpast olekut kas rooli taga või töökojas töötades. Autojuhi elukutse ei luba korraldada rüpast olekut. Ja seepärast, kui sõiduki rooli taga istub määratud riietuses ja kasimatu autojuht, võib arvata, et just säärased, kel puudub lugupidamine enese ja oma elukutse vastu, on liiklusedistsipliini rikkujad ja õnnetuste põhjustajad.

Mahalaskmine — sotsiaalse kaitse kõrgeim karistusmäär

Kõrvuti liikluseeskirjade ja nende seletustega esitatakse liiklusõpperaamatus ka tõsisajalisi juhtumeid, et näidata, kuidas ei tohi toimida eeskujulik autojuht. Nõnda kirjutatakse peatükis „Võitlus alkoholitarvitamisega“:

„J. J. oli 28-aastane ja omas 7-aastast autojuhi staaži. Garaažis peeti teda kõrgelt kvalifitseeritud spetsialistiks. Ja kuna ta oli ühtlasi ka mehaanik, siis ülendati ta vanemaks autojuhiks. Faktiliselt oli ta garaaži juhataja.“

Kord J-i provintsist Moskvasse tagasi sõites oli Leningradi maantee sõiduks eriti ohtlik libeda jäätuse tõttu. Sellest hoolimata J. surus aina aktseleraatorile, arendades halval teel üle 60-km tunnikirust. Aerodroomi lähedal J. kihutas mööda eelsõitvast veoautost, ja kui tahtis pöörduda paremale, et jätkata sõitu paremal maantee äärel, ta kaotas valitsemise sõiduki üle.

Maantee äärel, samuti suunaga Moskva poole, marssis 13 punaarmeerlast kaherealises kolonnis. Ja sel hetkel, kui sõiduk hakkas viskuma, autojuht, selle asemel et rooli pöörata vasemale, pööras koguni veelgi rohkem paremale ja sõitis punaarmeerlaste kolonni keskele, paisates selle täiesti segi. Kaks punaarmeerlast sai silmapilkselt surma, kaks suri hiljem haavadesse ja viis sai enam-vähem raskemaid vigastusi. Autojuht aga kihutas õnnetuspaigast edasi, ja kui ta hiljem tabati, siis selgus, et süüdlane oli purjus.

Selle süüteo eest Moskva linnakohus mõistis autojuhile „sotsiaalse kaitse kõrgeima karistusemäära — mahalaskmise!“

Amokisõit

Samas tuuakse ka teine näide, kus autojuht lunastas oma süü samuti surmaga mahalaskmise läbi:

„Autojuht L. pummeldas sõpradega kuni kella 3-ni öösel. Hommikul ta vaeseke ärkas ja jättis näo pesemata, tõttas töökohale, kuhu jõudis vaevalt 5 minutit enne kella 8-at. Sõidukit järele vaadata ta enam ei jõudnud, kuna pidi kiiresti sõitma telliskivide järele.“

L. oli unine ja kippus rooli taga magama jääma. Ta jõudis kuidagi siiski telliskivitehase juure. „Teate mis, poisid,“ ütles ta tööliste. „Laduge koorem peale, kuni ma käin kümniku juures.“ Ja siis ta läks, vaevu jalul seistes.

Möödus 3 tundi, aga autojuht ei ilmunud. Viimaks üks töömeestest leidis ta kuskil sara taga magamas.

Poolunisenä alustas autojuht sõitu, kuni viimaks jäi tukkuma ja kihutas teekäänakul kraavi. Kraavist masina väljaitamiseks kulus kaks tundi.

Jätkati sõitu, auto vingerdas unise autojuhi roolides.

TALLINN
KOPLI 23,
TELEF. 439-79

Aktsiaselts TALLINNA KÕIEVABRIK

kõied, nõõrid, troosid

Ühest maanteesillast ülesõidul autojuht värahtas ja sõiduk kihutas vastu silla kaitsepuud. Sealt tagasi põrgates jooksis auto vastusõitvale hobusõidukile peale, paisates mehe kraavi ja purustades vankri pilbasteks.

L. lisas gaasi ja kihutas edasi.

Vaevalt 160 m sillast, L. tüüris sõiduki ilma vajalise põhjusega maantee vasemale äärele, kihutades otsa kolmele jalakäijale, kes parajasti astusid maha trammilt. Nendest kolmest õnnetust sai üks surma, kuna kaks pääsesid raskemate vigastustega.

Ka nüüd suurendas autojuht aina kiirust ja kihutas peatamatult edasi.

Umbes 500 m edasi, sõitis ta peale eelsõitnud hobuveokile, mille juhi jalad said raskeid vigastusi. Veel 500 meetrit edasi juhtus üks kokkupõrge, mis samuti nõudis inimohvri.

Säärane on lugu ühest „amokisõidust“, milliseid juhtub mujal maailmas vist väga harukordselt.

Üldiselt võib ütelda, et autojuhtide karistused Nõukogude Venes on väga karmid. Aga teisest küljest, kui jälgida sealsete liiklusõnnetuste arvu ja põhjusi, muutub arusaadavaks, et korraloomisel liikluses on sealsetes oludes säärased ülikarmid abinõud otse paratamatud.

1937. a. Nõukogude Vene ühines Rahvasteliidu poolt 30. märtsil 1931. a. sõlmitud liikluskäitumise ühtlustamise konventsiooniga (selle konventsiooniga on ühinenud ka Eesti, kuid konventsiooni tekst on seni miskipärast ametlikult veel avaldamata).

Liiklusmärk on pühadus

Nagu inimene on Nõukogude Venes „kallimaks kapitaliks“, nõnda ka liiklusmärgid ja hoiatusi kästakse seal pidada „pühaduseks“, mille vastu ei tohi patustada. Kuid sellele vaatamata ilmneb iga päev kümneid juhtumeid, kus veduri juhid läbistavad kinnisi semafore, olles arvamisel, et semafor on asjatult kinni. Samaseid juhtumeid registreeritakse ka autoliikluses, kus autojuhid omavoliliselt avavad raudteel ülesõidukohtadel valtpuud jm. Säärane omavoli põhjustab aga raskeid liiklusõnnetusi, nagu Moskvas Maria ülesõidukohal, kus autobus sõitis rongi ette ja sai surma 7 inimest ning sama arv raskesti haavata. Autobusejuht oli 22 a. vana ja kutseeksami sooritanud kolme kuu eest.

Üldse näib, et Nõukogude Venes juhtub rohkesti õnnetusi autobustega, mis on tingitud peamiselt autojuhtide vilumatuselt. Meil näiteks võib autobusejuhiks saada paremal juhul mitte enne 3 aastat, kuna Venemaal on mootorsõidukijuht autobusejuhiks juba paras pärast 3-kuist sõidupraktikat. Seepärast juhtubki Eestis töötava 280 autobusega vaid mõni üksik õnnetus.

Juhiks saamine pole raske

Nõukogude Venes võib saada autojuhi kutse iga 18-aastane nooruk, autobuse- ja trammijuhi kohale pääseb aga

20-aastaselt. Autojuhiks soovija allub eelkõige läbivaatusele psühhotehnilises laboratooriumis, kus tehakse kindlaks, kas isik on üldse võimeline mootorsõidukit juhtima. Jaataval korral määratakse kindlaks ka juhtida lubatava sõiduki liik. Seejärel autojuhi kutseks sobivaks tunnistatud isik peab sooritama katsed: 1) autotehnika teoorias, 2) sõiduoskuses ja 3) liikluskäitumise tundmises.

Sõidulubasid on N. Venes 3 liiki: I, II ja III, millele lisanduvad veel eriload — asjaarmastaja autojuhi luba, mis võimaldab vaid kerge masinate juhtimist, ja mootorrattajuhi luba.

Erinõuetest autojuhtidele võib mainida seda, et nendelt nõutakse ka tuletõrje oskust: nad peavad teadma tulikahjude tekkimise põhjusi, oskama vältida tuleõnnetusi, samuti suutma kustutada tuld mootorsõiduki põlema süttides jm. Ka peab autojuht oskama anda esmaabi õnnetuste puhul. Samuti peab autojuht oskama käituda bensini ja õlidega, samuti omama oskust autorehvide hooldamiseks.

Putevka

Erinevaks jooneks on Nõukogude Vene liikluses see, et kutseline autojuht saab sõitu minnes kaasa nn. „putevka“, sõiduloa, mis antakse välja töödandva asutuse poolt. See luba peab eelkõige kinnitama, et auto on sõidukorras, mistõttu õnnetuse puhul ei saa autojuht veeretada süüdi tööandjatele, et need sundisid teda sõitma korratu masinaga. Teisest küljest ei saa ka tööandjad end vabandada sõiduki sõidukõlvulise mitteteadmise eest. Ühtlasi väldib säärane kontroll kõrvalisi sõite.

Mootorsõidukid Nõukogude Venes jagunevad kolme liiki: 1) inimeste veoks, 2) kaubaveoks ja 3) erilisteks ülesanneteks, nagu tuletõrje- ja sanitaarautod. Kaubaveo-sõidukid jagunevad omakorda veel kolme liiki: 1) kerged — kandejõud kuni 1,5 tn, 2) keskmised — kuni 3 tn ja 3) rasked — üle 3 tn.

Üldjoontes on liiklusjuhised ja nõuded mootorsõidukite kohta umbes samad nagu meilgi. Leidub muidugi vähemaid erinevusi üksikasjades, nagu suuna näitamine kas käega või kinnise masinaga sõites sõiduki uste avamisega. Rooli vabakäiku on Venes lubatud kuni 36°, meil aga 25° jm.

Lõpuks olgu tähendatud, et mootorsõidukite sõidukiirus Nõukogude Venes on normeeritud. Nõnda tohivad kerged sõiduautod ja mootorrattad liikuda linnades 40 km/t päeval ja 30 km/t öösel, 50 km/t maanteedel väljaspool linnu ja 75 km/t sirgetel maanteedel, kus liiklus hõre.

Autobuste kiiruse ülemmääraks päeviti on 30 km/t ja öösiti, s. o. alates ilma pimenemisest, 20 km/t. Veoautod kuni 3 tn kandejõuga võivad sõita kuni 40 km/t, üle 3 tn kandejõuga kuni 35 km/t ja traktorid kuni 25 km/t. Linnades võivad veoautod arendada võimaluse piirides kuni 30 km/t.

Õnnitlusi Eesti Vabariigi XXII aastapäevaks

LAEVAÄRI

E. BERGMANN & Ko

Tallinn, Vabaduse väljak 7

Telefon 467-31

O/ü. TARMO

OSAKONNAD: Tartu, Gildi 14

Rakvere, Pikk 5

Tallinn, Narva mnt. 6

Telefon 305-50

JALANÕUDETOOSTUS

„OVALD“

Tallinn, Viru 5

Telefon 443-11

ELEKTROTEHNIKABÜROO JA TOOSTUS

V. ENGEL

Tallinn, Pikk 39

Telefonid: Kontor: 419-43
Toostus: 444-53

O/ü. „KALANDUS“

Tallinn, Tõnismägi 3

Telefonid: 464-02
468-03

KAUBAMAJA

TH. KAARMANN

Tallinn, Raekoja 10

Telefon 432-83

PAGARI- JA KONDIITRIARI

VILH. STEINBERG

Lai 36. Telef. 442-16

Kreutzwaldi 2. Telef. 306-99

Tatari 13. Telef. 456-09

UUENDAGE AEGSASTI

„AUTO“

TELLIMINE 1940. A. PEALE

Posti jooksev arve
nr. 570

Tellimiste vastuvõtmine kõigis postiasutuses üle riigi. Tellimise aadress: Tallinn, Vabaduse väljak 7-5

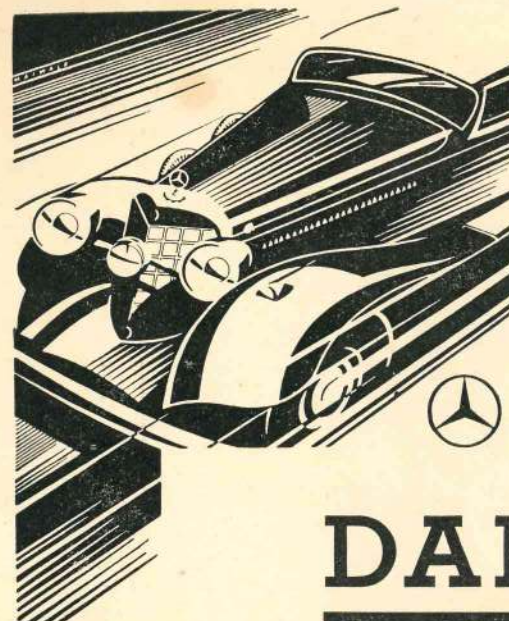


AS TEKLA RIIDEKAUPLUSED

- TALLINN, Suur Karja 15 ■
- „ Pärnu 6 ■
- „ Estonia pst. 11 ■
- HAAPSALU, Ehte 2 ■
- KURESSAARE, Kauba 2 ■
- MUSTVEE, Tartu 15 ■
- NARVA, Peetri pl. 4 ■
- PAIDE, Turuplats 10 ■
- PETSERI, Kaubarida 6/7 ■
- PÄRNU, Laidoneri 6 ■
- RAKVERE, Turuplats ■
- VALGA, Kesk 13 ■
- VILJANDI, Tartu 6-a ■
- VÕRU, Tartu 11 ■

EESTI KIVIÕLI A-Ü.

TEHASED KIVIÕLIS
MÜÜGIBÜROO, TALLINN,
PÄRNU MNT. 10



DAIMLER-BENZ

on vanim autovabrik maailmas, mis valmistab tuntud:

- | | |
|-----------------|--|
| „Mercedes-Benz“ | sõiduautosid 38- kuni 250-HJ bensiini- ja diiselmootoriga |
| „Mercedes-Benz“ | veoautosid, 1,5 kuni 10 tn, bensiini-, diisel- ja puidusöegaasimootoriga |
| „Mercedes-Benz“ | omnibusi kuni 80 istekohaga |
| „Mercedes-Benz“ | tuletõrje- ja sanitaarautosid |
| „Mercedes-Benz“ | tankautosid ja tänavapuhastamis-sõidukeid |
| „Mercedes-Benz“ | maastikusõidu- ja veoautosid |
| „Mercedes-Benz“ | diiselveidureid |
| „Mercedes-Benz“ | paadimootoreid |
| „Mercedes-Benz“ | kiirpaadimootoreid |
| „Mercedes-Benz“ | statsionäärmootoreid |
| „Mercedes-Benz“ | lennumootoreid |



ESINDAJA EESTIS:

J. C. KOCH

Tallinn, Vene 12. Tel. 478-63

Kask on ainus Eestile omapärane mööblimaterjal

L U T E R M A kvaliteet- ja standardmööblid kirjust ja lihtsast kasest on saadaval mitmes toonis poleeritult, lakeeritult ja vahatatult

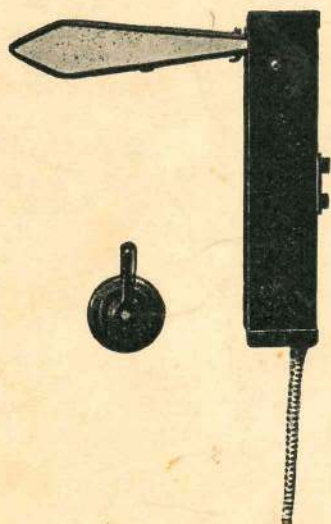
A/S. A. M. LUTHER'I

esinduskauplus: Tallinn, V. Posti 9, telef. 446-16

E S I N D A J A D: Tartus: Tartu Eesti Majanduse Ühisus, Suurlurg 9, tel. 35-70
Pärnus: A/s. Heinr. Puls, Kuninga 19, tel. 2-56
Võrus: Joh. Salveste, Jüri 24, tel. 1-32
Rakveres: Viru Majandusühing, Lai 19, tel. 86
Viljandis: Lossi 30, tel. 1-59
Petseris: Paul Mägi & E. Nassar, Turuplats 16, tel. 1-15
Türil: Türi Majandusühing, Viljandi 7, tel. 76
Narvas: A/s. J. Puhk ja pojad, Peetriplats 7-a, tel. 27
Valgas: A/s. J. Puhk ja pojad, Vabaduse 32, tel. 91

L U T E R M A mööbel on kvaliteet

Auto-suunanäitajad



Mehaanilised ja elektro-
magnetilised, kahes tei-
sendis — kroomitud ja
mustaks lakeeritud
V a l m i s t a t u d
rahvusvaheliste määruste kohaselt
M ü ü g i l k ö i g i s
suuremais autoärides

TARTU TELEFONIVABRIK A/S.

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