

中華民國二十六年六月

交通兵操典草案（汽車之部）

陸軍交輜學校印

上海图书馆藏书



A541 212 0006 7497B

交通兵操典草案目錄 (汽車之部)

綱領

總則

第一篇 汽車教練

第一章 各車教練

通則

第一節 駕駛機件之運用

通則

發火

發動機發動

離合器使用



一
八
二
二
二
二
二
三
三
四

變速	一五
加速	一五
轉向	一六
制動	一六
阻風	一七
節氣	一七
鳴警	一八
汽油表檢視	一八
油壓表檢視	一八
電表檢視	一九
水溫表檢視	一九
里程表檢視	二〇
第二節 基本動作	二〇

通則	二〇
就車集合	二一
發動前檢查	二二
上下車	二三
發動	二四
發動後檢查	二四
前進	二五
行駛速度	二六
變換速度	二七
轉向	三〇
倒車	三一
停車	三二
第三節 應用駕駛	三二

通則.....三二

坡道行駛.....三五

曲路行駛.....三九

狹道行駛.....四〇

橋樑通過.....四一

涉水及渡河.....四二

泥濘路滑路及砂地行駛.....四四

凹凸不平路行駛.....四六

山腹道行駛.....四六

冰雪地行駛.....四七

夜間及霧天行駛.....四八

牽引行進.....四九

第二章 排教練.....五三

第一節 基本教練……………五三

編成……………五三

人員之職責……………五四

隊形及其指揮……………五六

整齊……………五七

行進……………五八

變換方向……………五九

變換隊形……………五九

第二節 應用教練……………六〇

行軍……………六〇

戰鬥……………七〇

軍隊之運輸……………七二

汽車排之指揮記號……………七七

交通兵操典草案

(汽車之部)

綱領

第一 國民革命軍。以實現三民主義。求得我中華民國之自由平等爲目的。凡有侵犯我領土與主權。及妨礙我主義推行者。須全力防制而殲滅之。以完成我軍人惟一之使命。

第二 禮義廉恥爲軍人惟一之精神。親愛精誠。爲軍隊必具之德性。禮義所以致信。廉恥所以致勇。親愛所以致仁。而精誠所以致智也。凡我軍人。須始終保有此信仁勇智之四德。方足以創造神聖之武力。保護黨國。發揚民族。克盡我軍人之天職。

第三 軍紀者。軍隊之命脈也。軍隊必須有嚴肅之軍紀。然後精神上之團結力得以鞏固。戰鬥力之持久性得以確保。蓋戰時各

部隊之任務不同。其境遇亦各有差別。而上自將帥。下自士兵。猶能脈絡一貫。萬衆一心。從一定之方針。取一致之行動者。厥惟軍紀是賴。故平時須將典令所定之制式。確實訓練而應用之。尤須注意于內務衣食住行之教養。與整齊清潔之習慣。以保持軍紀之嚴整。而軍紀之要素。則在全軍一致之三信心。故上下將士。無論在何時機。當以信仰上官。信任部下。而自信其爲效忠黨國。服從命令與愛護人民。恪守紀律之軍人也。

第四 必勝之信念。首以三民主義及中華民族悠久光榮之歷史爲根源。更以周密之訓練與卓越之指揮充實之。凡我軍人。應發揮我中華民族之禮義廉恥。與信勇仁智固有之德性。砥礪爲黨國之精神。縱當物質缺乏。戰鬥極形慘酷之際。仍能上下相依。鞠躬盡瘁。抱有必勝之信念也。

第五 軍隊應有奮發充溢之攻擊精神。與堅忍不拔固守之毅力。蓋作戰最後之勝利。必歸堅忍至最後五分鐘者得之。惟取守勢者。無論何時。不可不有出擊之企圖與準備。因欲確保決心之自由。惟取攻勢者乃能享之。故勝敗之分。非盡關於戰鬥資料之多寡與裝備之優劣。苟能精練而富于堅忍之精神。與益之卓越之指揮者。必能得最後之勝利也。

第六 凡陣中之事。須獨斷專行者頗多。但其精神決非與服從相反。而臨敵又不可無旺盛之企圖心。與獨斷之手段。及神速之機動能力。故作戰必須常立于「主動」地位。爲欲達此目的。凡對於我軍之企圖計畫與行動等。尤須「嚴守秘密」。全軍相戒。然後能以疾風迅雷之勢。出敵不意。使敵不遑應付。仍得奏臨機制勝之效。此尤待我機械化部隊之努力以協同也。

第七 協同一致。爲達戰鬥目的之要素，不論兵種。無分上下。

均須「同心戮力」「同仇敵愾」。始可獲戰鬥之成果。凡能考察全般之情勢。各自注重其職責。努力於其任務之遂行者。是即協同一致之旨趣。而諸兵種協同之本義。又以使步兵能達成其目的爲主旨也。

第八 交通兵有神速之機動力。常於戰場負特殊之任務。而于遠距離之運動。廣大區域之搜索。緊急之應援。其特效尤爲顯著。故必剛毅沉着。以疾風迅雷之勢。勇往邁進。發揮其固有之特性。以奏非常之功。縱缺他兵種之協助。亦須竭盡手段。單獨遂行其任務。以達最終之目的。

第九 各級幹部。爲軍隊指揮之樞紐。士氣團結之核心。故凡事必須率先躬行。與部下共同甘苦。而使之尊信。且于戰鬥慘酷之際。尤須勇敢沉着。從容指揮。以打破其艱險困窮之環境。使部下信仰彌篤。視若泰嶽。乃能克敵致果。完成使命。

第十 士兵雖處於疲勞困頓之際。仍須保持一敵愾心一與智勇果斷活動之士氣爲首務。即在激戰之時。其士兵雖失其思慮與果斷之能力。亦須使其能隨指揮官之動作。從事於戰鬥。倘其幹部發生傷亡。應即以同隊中勇敢之士兵爲模範。始終保持其全體一致之行動。期得最後之勝利也。

第十一 勤勞堅忍。爲軍人之本色。作戰之經過時間愈久。其困窮艱難之程度亦必愈增。且器材與補給。恆感受缺乏。而不能盡如所望。故必具有周密之注意。及臨時補救之法。排除萬難。勇往邁進。乃能得最後之勝利。而軍人強壯之體力。與剛毅之志氣。尤須於平時鍛鍊養成之。故凡所部之衛生與體育。各級幹部務竭盡其手段。使始終得以保持其強健之體格。與堅忍之精神。堪負戰時非常之險阻與困難也。

第十二 車輛武器與裝具等之補充更換。因國家工業未能發達。

屢感困難。故無論平時與戰時。須養成士兵愛護車輛。節省油料。尊重武器之習慣。以增進我戰鬥之實力。

第十三 科學技能之熟練。實為現代作戰最重要之補助手段。凡我軍人。均應覺悟社會上一切新式之器材固應努力研究。期有心得。即凡平常普通之廢物時亦應盡力愛護與注重利用。使戰時皆能發揮其顯著之效用。故各級官兵。皆須養成其「廢物利用」之習慣。以補我軍隊物質與技能之不足也。

第十四 戰鬥時。百事簡單而又精練者。始克期其成功。故各種典範令。皆本此趣旨。以示軍隊訓練上主要之原則，法則與制式。但運用之妙。存乎一心。故妄乖典則。固所嚴禁。而為制式法則所拘泥。亦所不許。務宜深造窮究。融會貫通。以收實效。

第十五 時間之正確。為戰爭勝利惟一之要素。而「不為」與「遲

疑一。皆可陷軍隊於危亡。其較誤用方法者。更有甚焉。故必須養成各級官兵「遵守時間」之習慣。與「當機立斷」之精神。乃能獲戰勝一切之效也。

總 則

第一 教練時務使學者一切動作。悉按制式。而官長之指揮。尤須確實。以喚起士兵動作之嚴整。

第二 基本駕駛教練。首須注重學者對駕駛上必要之姿勢與動作。俾養成良好習慣。熟練正確駕駛。以爲應用駕駛之基礎。部隊駕駛。則須注意整齊嚴肅之精神。

第三 于各種地形及各種天候之駕駛。甚有價值。長途駕駛。尤可增進技術與經驗。爲教練必須經過之課目。

第四 駕駛員兵。對於所用車輛性能、機能之熟悉。甚爲重要。故教育士兵。務須啓發其對於機械研究心。俾感興趣。

第五 爲增進學者駕駛技術起見。教育車輛。務須利用舊車。使學者多歷困難。而獲經驗。

第六 車房勤務。車輛經歷簿記載等。爲駕駛員兵日常重要事務。務須切實施行。

第七 冒險與慌亂。足惹起不測之危機。駕駛者宜切戒之。

第八 車輛肇事。每因駕駛者困倦。神經錯亂。行駛過速。裝載過重。不守規則等所致。故睡眠不足。飲酒。過量裝載。任意馳騁。路線取巧等。均爲駕駛者所嚴戒。

第九 教育未完成之士兵。勿得付予勤務。若使之勉強服務。非惟肇事堪虞。且於任務每不能達到。

第十 一兵教育完成。時間及材料耗費甚巨。各級幹部。務體諒技術兵造就之不易。善爲管教。使安心其業務。

第十一 汽車員兵。以車輛爲其生命。戰時對於車輛。須有共同存亡之精神。不得有所遺棄。

第十二 汽車部隊。以車輛集中管理爲原則。而對於預備車輛之

準備。材料之儲存。修理人員之造就。移動修理所之組織。均屬重要。

第一三 汽車機件精細複雜。一部受損。每影響全車之機能。故須不時細密檢查。慎重保管。爲要。

第一四 各種脂油爲潤滑機件。保護車輛壽命之重要材料。須時常檢查。勿使車上應含有之分量。稍感缺乏。

第一五 車輛之定期檢查。實爲防止損壞增加壽命之唯一要事。各級幹部。務須勤慎從事。監督所部。確實施行。

第一六 車輛發生故障。在所難免。故汽車部隊對於適合車數所
要之修理設備與組織。甚爲重要。并須監督其業務之實施。

第一篇 汽車教練

第一章 各車教練

通則

第十七 各車教練。在使學者熟練汽車駕駛。及機件調整法。以樹立部隊教練之基礎爲目的。

第十八 教練駕駛。須使學者精神振作。動作確切。并保守駕駛軍紀爲要。

第十九 教練駕駛。須按學者之天資與能力。因才施教。使其愉快而進步迅速。方爲得法。且對於車輛保管。預防危險諸要領。均須使其領悟爲要。

第二十 學者駕駛。動作錯誤，由于不明要領。故教者先須說明

要領。而後示以模樣。使其仿效。並注意其動作。

第二一 夜間駕駛。危險較多。故學者必須先有嫻熟之技能。而後始可實施夜間駕駛。

第二二 教練駕駛。以使學者。能以選擇適當路綫。沈着靈敏。雖高速度亦能安全行駛。始合要求。

第一節 駕駛機件之操作

通則

第二三 運用駕駛機件須確實而靈活。

第二四 車輛之構造與用法。因種類之不同。效率亦因之而異。故駕駛者。對本車駕駛機件之運用。須熟練爲要。

發火

第二五 發火係用電鑰。發火電鑰爲專司電路之斷續。以節制發

動機之動停。

欲使發火時。駕駛者右(左)手扶方向盤。上身稍向左(右)傾。以左(右)手之拇指食指持電鑰。向左(右)轉。則電路連接。向右(左)轉時。則電路斷絕。

發動機發動

第二六 發動係用始動搖柄。或始動樞紐。而發動發動機者。始動搖柄發動。係搖轉始動搖柄。使曲軸迴轉。爲發動機開始發動之正當方法。此項動作。務須熟練。

運用始動搖柄時。學者先將變速桿置於中立處。手制動器拉緊。電火撥慢。然後立於水箱之前。面向車輛。再小半面向左轉。左足向左離開半步。兩膝微面。以右手握搖柄。自搖柄孔插入。使與曲軸頭相銜接。左手撐在車架上。頭身均須遠離搖柄。以防倒火危險。然後將搖柄自下向左上方猛提。俟發動機發動

後。即取下搖柄。依上動作。如不發動時。可復行數次。若逾十次再不發動。必有其他故障發生。則須停止工作。以探其原因。

始動樞紐其位置各車不同。普通者多位于脚踏板或儀器板上。欲始動時。以脚尖壓下或手拉出。電路即接合。電動機接受電池之電流而旋轉。驅動飛輪。以發動發動機。發動機既發動。脚尖或手即刻離開。以斷電路。於是電動機旋轉遂停。惟須注意運用時間最多不得過十秒鐘。否則電流消耗過多。即難發動。

離合器使用

第二七 離合器使用。係踏下或放鬆離合器踏板。使動力連接。或脫離。

運用時。駕駛者仍穩握方向盤。用左足踏下。當踏下時爲脫離

動力。宜迅速而確實。當放鬆時。爲聯接動力。應徐徐而上。免使車行衝動。最忌不接不離之動作。

變速

第二八 變速係運用變速桿而動作。變速桿與離合器踏板連繫並用。當桿在中立位置時。毫無動力傳及後方。若與某變速齒輪相接。即有速度不同或進退變易之動力。傳及後方軸輪。

欲用變速桿。必先踏下離合器踏板。始可扳動變速桿。施行速率之變換。速度有一二三四種與倒車。當車之始動時。用第一速度。俟車行時速四哩時。即變換第二速度。車行時速七哩時。即變換第三速度。車行時速十五哩時。即變換第四速度。惟變換各速度必須依次變換。倒車速度於倒退時用之。

加速

第二九 加速係使用加速踏板。加速踏板與節汽門桿作用相同。

皆爲調節混合汽進入汽缸多寡之機件。運用加速踏板時。駕駛者穩握方向盤。將右足徐徐壓下踏板。以增混合汽之吸入量。放鬆踏板時則減少混合汽之吸入量。惟動力增減。恆以加速踏板爲主。不得使用節氣門桿。

轉 向

第三十 轉向係轉動方向盤。藉槓桿動力作用傳及前輪而變更方向。

欲轉向時。駕駛者應用兩手穩握方向盤。前進或後退向左（右）轉時。則將方向盤向左（右）轉動。若欲回復直線進退時。則方向盤仍須回復原有方向。惟當車停止時。最忌轉動方向盤。以免損壞轉向機件。

制 動

第三十一 制動係使用制動桿：即以人力拉動連桿利用制動帶與制

動鼓之摩擦力以制止後輪軸推進之動力。應用制動桿時。以右（左）手握方向盤。左（右）手握制動桿。用力向後扳引。使車停止。放鬆時須用拇指壓下上端之彈簧紐。逐漸放回。

應用制動踏板時。以雙手穩握方向盤。先用左足踏下離合器踏板。再用右足踏下制動踏板。

緊急時。手足制動器可同時並用。平時行駛。則僅用制動踏板。

阻風

第三二 阻風係使用阻風門桿。阻風門桿拉出時。使化汽機之空氣門關閉。藉以阻止空氣之進入量。而增加混合氣之濃度。

節氣

第三三 節氣係使用節氣門桿。當節氣門桿拉出時。則化汽機之混合氣門開放。混合汽進入汽缸即增多。動力加大。

鳴警

第三四 鳴警係使用喇叭。警告路人。鳴喇叭時。左手握方向盤。右手按喇叭。俾路人聽覺。有從容避讓之時間。若相距甚近。應預備緊急停車。

汽車表檢視

第三五 汽油表係顯示汽油箱內儲油之數，如儲油不多。表針應指在E之地位。儲油已滿。表針在F地位。駕駛前應檢查之。加足所需之數。

油壓表檢視

第三六 油壓表。係顯示發動機潤滑狀況者。發動機發動後。指針約指在十五磅之地位。如指針不動時。即係滑油不足。油管阻塞或破漏。或唧筒損壞。應即停止發動機檢查。以免磨損發

動機內各部機件。若指針指數超過十五磅時。即係潤滑油過多。應亦停止發動機檢查。

電表檢視

第三七 電流表位于儀器板上。當發動機未發動時。表針應直立于中央。迨發動後稍加轉率。表針應即向充電 *Charge* 方向傾斜。即表示發電機之電流充入電池。如表針不動。或向放電 *Discharge* 方向傾斜時。則表示發電機損壞或電線有搭鐵之處。應即關閉電鑰停止發動機。檢查而調整之。惟在夜間用燈光或用喇叭時因耗電過多。表針亦向放電 *Discharge* 方向傾斜擺動。此即蓄電池之電流供給於用電各部之表示。

水溫表檢視

第三八 水溫表用以測知發動機之溫度者。表分華氏與攝氏二種

。以C代表攝氏。F代表華氏。發動機適當之溫度。普通約爲華氏百四十度攝氏八十度。過高則發動機無力。機件易於損壞。

里程表檢視

第三九 里程表爲顯示車行里數與速度者。表上有分割與指針。指針常隨車之快慢而呈擺動狀況者。即示每小時之速度。中間爲表示已行過之哩數。下面可由駕駛人在每次駕駛之始移於零度。以便短距離計算。

第二節 基本動作

通則

第四十 汽車駕駛教練。學者往往有碰撞等虞。故實施時。教者須先有周密之計劃爲要。

第四一 基本駕駛教練。須使學者能領會各種機件合法之操作與

熟練一切感覺。

第四二 在教育初學者時。爲使容易理解起見。可將車之後軸頂起。教者與學者共坐車上。而預習駕駛上各種動作。迨各種動作預習熟練後。再於教練場上佈置標誌。使形成各種道路。俾學者駕車演習通過。藉資熟練。

就車集合

第四三 教練時。爲確定駕駛兵與助手正確之姿勢及位置。並養成駕駛兵之嚴整態度。先須發一就車集合之口令。此時各兵之動作如左。

(一) 駕駛兵立於汽車之右(左)側。距汽車踏板半步。與車門鍵看齊。面對前方。立正。

(二) 助手立於駕駛兵前。與水箱蓋看齊。面對前方。立正。

發動前檢查

第四四 各兵就車集合後。即下「檢查車輛」之口令。此時各兵迅速檢查。檢查完畢。仍回定位立正。並高舉右手以代報告。

(一) 駕駛兵檢查事項及順序(二) 轉向機關(三) 制動機關(四) 喇叭(五) 燈(六) 電池(七) 電綫各接頭(八) 油箱或真空箱至化油機關(九) 里程數字登記(十) 工具有無缺乏。

(一) 助手檢查事項及順序(二) 水(三) 機油(四) 汽油(五) 風扇皮帶(六) 輪胎氣壓(七) 各輪螺絲(八) 鋼板(九) 車身與牌照之清潔。

上下車

第四五 爲使各兵上下車之動作迅速確實。須依一定動作之順序。上車時先發「上車」口令。此時駕駛兵之動作如左。

(一) 依就車集合定位。向左(右)轉。以右(左)手握車門鍵。開

車門。

(二)右(左)腳上踏板。左(右)腳入車內。右(左)腳繼入。上身正直坐於車墊上。

(三)右(左)手關門。

(四)兩手握方向盤之兩邊適宜位置。胸部挺直，頭正頸直，兩眼平視前方，兩膝微開，兩足置於離合器踏板及制動器踏板之下旁。

下車時發「下車」口令。此時駕駛兵之動作如左。

(一)用右(左)手握車門鍵開門。

(二)右(左)腳先下踏板。左(右)腳下地。右(左)腳隨之。

(三)右(左)手關門。

(四)成立正姿勢。與就車集合位置同。

助手上下車動作如左。

(一) 助手聞「上車」口令。立即由水箱前繞過而上車。聞「下車」口令。立即下車。由水箱前繞至定位立正。

(二) 坐入車內。身體挺直。兩眼平視。均與駕駛兵同。惟兩掌向下。五指并伸。置於兩膝上。兩足微並。不可妨礙變速桿之動作。

發 動

第四六 發動時先須檢查變速桿是否在中立處。次將電鑰轉動。俾電路連接。助手則應至車前。旋轉始動搖柄。或駕駛者用電動機。發動發動機。待發動後。即作記號。(晝間舉右手伸出窗外。夜間開方向燈。以示準備完畢。助手再行上車。

發動後之檢查

第四七 發動機發動後。駕駛者先將加速踏板上下踏動。以聽爆

發之聲音是否均勻。加速是否迅速。同時並檢視油電各表。是否正常。

前 進

第四八 前進之動作。及順序如左。

(一) 踏下離合器踏板

(二) 將變速桿推入第一速度。若不能推入。則放鬆離合器踏板。逾一二秒鐘再照上述行之。

(三) 放鬆制動桿

(四) 左足徐徐放鬆離合器踏板

(五) 徐徐踏下加速踏板

(六) 開始前進。行駛快慢。可在加速踏板上加減之。

第四九 前進時若發動機動力不足。宜多踏加速踏板。若猶感動

力不足時。應即踏下離合器踏板。改換較低之速度進行。以防發動機之停止。

行駛速度

第五十 汽車行駛通常用第四速度。若遇道路惡劣。動力不足。即酌用第三二一等速度。以增加其動力。

第五一 第一速度動力大。速度低。發動機易熱。燃料消耗量大。第二速度。較第一速度略快而動力略小。行駛時間可略長。惟其害與第一速度略同。不可用以長時間之行駛。

第三速度。雖可長距離行駛。然非正常之行駛速度。

第四速度。動力小。速度高。行駛可以耐久。燃料最爲節省。爲正常之行駛速度。

後退速度。性質與第一速度略同。亦僅能在極短距離倒車時用。

之。

變換速度

第五二 冬季天氣寒冷時。清晨機油多凝凍不能潤及各部。故未行駛前須發動發動機。俾機油獲適當之溫度。最初行駛。須用慢速行十分鐘。再為徐徐加速。不得最初即用高速行駛。致發動機為之無形受損壞。

第五三 變換速度。每發生齒輪相擊之聲。其原因（一）離合器踏板未完全踏下。（二）變速桿推移方向角度錯誤。（三）車速與發動機旋轉速率不一致。處置之方法（一）放鬆離合器踏板。重復踏下至死點。（二）用和緩輕鬆手法。將變速桿向正確之方向推入。（三）稍加制動使車速減低。或稍踏加速踏板。使發動機旋轉之速率加快與車速約相等後，再行變換。

第五四 由低速度變為高速度之動作如左：

A 由停止變為第一速度

1. 踏下離合器踏板。

2. 將變速桿推於第一速度位置。

3. 徐徐放鬆離合器踏板。(此時切勿踏加速踏板。)俟車身稍動。然後徐徐踏下加速踏板。

B 由第一速度變為第二速度

4. 俟車行時速四哩時。離合器踏板立即踏下，同時放鬆加速踏板。

5. 迅將變速桿推至中立位置。

6. 將離合器踏板放鬆隨再踏下。同時迅將變速桿推至第二速度之位置。

7. 放鬆離合器踏板。同時稍踏加速踏板。徐徐加速。

C 由第二速度變爲第三速度

8. 俟車行時速七哩時。將離合器踏板立即踏下。同時放鬆加速踏板。

9. 迅將變速桿推至中立位置。

10 將離合器踏板放鬆隨再踏下。同時迅將變速桿推至第三速度位置。

11 放鬆離合器踏板。同時稍踏加速踏板。徐徐加速。

D 由第三速度變爲第四速度

12 俟車行時速十五哩時。將離合器踏板立即踏下。同時放鬆加速踏板。

13 將變速桿推至中立位置。

14 將離合器踏板放鬆隨再踏下。同時迅將變速桿推至第四速度位置。

15 放鬆離合器踏板。同時稍踏加速踏板。徐徐加速。

16 變至第四速度後。車行快慢。則用加速踏板以節制之。

第五 由高速度變為低速度之動作如左：

A 由第四速度變為第三速度

1. 將離合器踏板踏下。同時放鬆加速踏板。

2. 迅將變速桿推至中立位置。

3. 將離合器踏板放鬆。加速踏板稍踏下，

4. 趁發動機加速時。立即踏下離合器。速將變速桿推踏板

至第三速度之位置。

B 由第三速度變換第二速度之方法，與上述同。惟變換時發

動機應較速。

C 由第二速度換至第一速度時。發動機應使極速。

轉 向

第五六 在行駛中前輪迴轉之曲半徑。其最小限度爲一車半之長徑。此時速度須極慢。若速度增加。則曲半徑亦隨之增大。

第五七 由行駛中而向右(左)轉灣時，應放鬆加速踏板以減低動力。在必要時則踏下離合器踏板。令車輛僅藉慣性力進行。

第五八 車輛在停止中變換前輪方向頗爲不易。故當車將停未停之前。應將前輪之方向。轉向此後擬變之方向。如停止後而欲變換前輪之方向。則一面旋轉方向盤。一面由助手以手幫助推動前輪。

第五九 就地向後轉時。應連行多次向右(左)轉。前進。後退之動作。

倒車

第六十 倒車之動作。除將變速桿推於倒車位置。其餘動作。照第四十八條所示行之。

第六一 在狹道或危險地倒車時。助手先行下車。駕駛者一面操作方向盤準備制動。一面注意助手之手勢。徐徐後退。

停車

第六二 欲停車時。必先將加速踏板放鬆。踏下離合器踏板。再輕踏下制動踏板。使車徐徐停止。移變速桿於中立位置。放開離合器踏板。拉緊手制動器。關閉電鑰。

第六三 行緊急停車時。駕駛者以右(左)手穩握方向盤，將離合器及制動踏板同時壓下。並以左(右)手緊拉手制動器。使車急停。惟緊急停車。極易損傷車胎與機件。非至不得已時不用。

第三節 應用駕駛

通則

第六四 應用駕駛教育之目的。使士兵以已得之技能。正確實施於各種地形道路。精益求精。至於純熟。

第六五 應用駕駛。須於學者熟練基本駕駛諸動作後。始可開始。

第六六 教官於實施教育前。應先偵察道路及地形。以定周密適當之計劃。期獲良好之教育成效。

第六七 駕駛時學者應注意之點如左：

(一) 以振作之精神。鎮靜之動作。週到之顧慮。時時注意道路與地形之狀態。能以一目之下適宜判斷。使車輛得以穩當而行駛。

(二) 如道路惡劣易于損傷輪胎與機件時。應選擇較好之路面徐徐行駛。

(三) 遇危險道路時。須沉着考慮。審度本車之性能。自己之技術。用最穩妥之方法通過。切不可冒險。致遭不測。

第六八 道路良好。車輛應常在道路之左側行進。如遇道路不良或狹窄時。得在道之中央行進。如兩車相遇。則各向路之左側

相讓。或一車停止。

第六九 車輛長途行駛在最先二十分鐘後，即須檢查與調整。嗣後每行二小時。通常應休息十五分鐘。惟教育伊始。不使學者過勞。可縮短行駛時間。待經過相當教育期間。行駛時間可酌量增加。

第七十 駕駛教練。普通速度約每小時為二十五公里。然因天氣地形明暗及學者駕駛程度等不同。得酌量增減之。

第七一 喇叭除警告路人避讓外。凡蔭蔽複雜地。灣曲路。十字路。橋樑。坡道之稜線等處通過時。不論有無路人。均應鳴聲。同時並須減低速度。及準備隨時停車。

第七二 車輛在嵌有軌道之路面上行駛時。輪胎應避免行駛于鐵軌上。以免危險。

第七三 停車時學者應注意之點如左：

(一) 停車時。通常應在道路之左側。不可停於路之中央。妨礙交通。

(二) 停車後應即停止發動機。以節燃料之消耗。並拉緊手制動器。以免危險。

(三) 檢查車輛各部，如有故障。立刻施以調整。

坡道行駛

第七四 坡道駕駛較爲困難。因上坡時阻力增加。動力減小。往往有停駛或倒退之虞。下坡時慣力增加。易生危險。故須視坡度之大小而變換速度。

第七五 變換速度。須在未上坡前。先審察坡道之長徑。傾斜之角度。路面之狀態。車輛之重量與能力等。以定應變換之適當速度。若欲在上坡之中途變換速度。務須用最敏捷之動作。

第七六 上下坡時視坡道傾度所應取之速度如左表：

傾度		上		下	
		重車	空車	重車	空車
六分之一	第一速度	第一速度	第一速度	第一速度	第一速度
七分之一	第一速度	第二速度	第一速度	第一速度	第二速度
八分之一	第二速度	第二速度	第二速度	第二速度	第三速度
九分之一	第二速度	第三速度	第三速度	第三速度	第四速度
十分之一	第三速度	第三速度	第三速度	第三速度	第四速度
十一分之一	第三速度	第三速度	第三速度	第三速度	第四速度
十二分之一	第三速度	第四速度	第四速度	第三速度	第四速度
十三分之一	第四速度	第四速度	第四速度	第四速度	第四速度

第七七 長坡道其傾斜與路面之狀態各處不同。在中途常須變換速度或停止。此種動作。應當熟練。

第七八 在坡道中停車之要領如左：

- 一、踏下制動踏板及離合器踏板。必要時再使用手制動器。
- 二、頃斜急峻。手足兩制動器之力若不足制動或竟失其效用時。得于輪之前後抵以石塊。將前輪方向。轉向路邊。次將變速桿移動位置。即在上坡則嚙入第一速度。在下坡則嚙入倒退速度以制之。

第七九 在坡道中由停止而前進時。除照四十八條所示動作外。應注意放鬆手制動器。較放鬆離合器踏板略遲。以防倒退與急進。又上坡時若遇動力不足。則須迅速換用較低速度。

第八十 在坡道中變換速度之要領。與平地同。然其動作須敏捷確實。若遲緩時。則上坡中每使發動機停止而車輛倒退。下坡

中每使車輛因慣力而急進。

動作生疏。每致變速困難。難以嚙合時。宜將變速桿置于中立處。迅速操作制動器，使車輛停止後。再照四十八條所示動作實施。

第八一 坡道中變換速度之最危險者。爲下坡時變速桿置于中立處。或不在中立處而踏下離合器踏板。致發動機失其作用。車輛失其把握而急駛。

第八二 上坡時車輛倒退。下坡時慣力前進。此時若制動器失其效用。極爲危險。應速將車輛觸於路側可阻車之地物上。以免危險。

第八三 下坡時可將變速桿移至第三或第二速度。利用發動機之制動作用以制動。但不可關閉電鑰。以免汽油未燃而入排汽管內致排汽管有爆裂之虞。

第八四 當下坡用發動機之制動作用以制動時。若坡度急峻。第一速度尙感危險時。則再踏下制動器以減其慣力。

第八五 上短坡時。通常預先加速蓄勢以衝過之。上長坡時發動機常易過熱。應適時停車使之冷卻。或補充冷水。

曲路行駛

第八六 曲路行駛。依曲之形狀。路幅之寬狹。其駕駛之要領隨之不同。通常通過狹窄曲道。須預先變換較低之速度。

第八七 行駛於坡度上之曲路，駕駛較爲困難。故必先在平地曲路行駛熟練後，方可實施。

第八八 在曲路上行駛。爲使外方前輪及內方後輪不致駛出路外。或前視距甚短之路綫。恐車身碰于路旁地物。此時助手應下車指示。

第八九 如遇路幅過窄而又曲半徑過小之處。難以通過時。應加

工事作業以爲補助。使車輛安全通過。

狹道行駛

第九十 車輛在狹道行駛。速度宜緩。以免駛出路外。如遇兩側有房屋圍牆時。須注意不使車身與之碰觸。

第九一 車輛在狹道中行駛。將通過危險地段時。駕駛者應準備隨時停車。並不時鳴喇叭。警告行人。

第九二 車輛在狹道向後轉時。可照第五五之動作施行。若原地向後轉不能施行時。則須選擇交叉路口。或于路側舖以木板石塊。加寬路幅行之。

第九三 車輛行駛傾入路側時。應速停止發動機。依左之要領處置之：

一、利用倒車自行退回路上。如不能自退。則卸下人員或物品，以人力幫助或其他車牽引。使之退回路上。

二、爲使車輛容易退回起見。於陷下之輪前一後一方掘開坡形道路。或墊以木板石塊。以便進退。

三、前法無效。車輛漸傾形成危險時。可將前輪抬起。于其下墊以木材石塊等。或將後輪地下掘低。使車輛傾度減小。

四、車輛如遇傾覆。人力無法退回時。則用工程車上之起重機以吊起之。

橋樑通過

第九四 通過橋樑時。應先視橋頭所標之噸數。能否担負車之載重。遇已朽之危險橋樑。通過恐不安全時。應先下車視察。或加鋪木板。另由助手指示安全之處。用低速度以通過。于橋上不可停車及變換速度。如係木橋。輪胎不可駛于橋面之有釘處。以防釘尖刺損輪胎。

第九五 通過有稜線之橋樑時。速度應極緩慢。以免跳動而折斷

彈簧。

第九六 危險橋樑通過時。應令乘員下車。或酌量卸下裝載品。減輕載重量徐徐行駛。

第九七 通過橋樑時。概不准超越前車。

第九八 如遇窄小橋樑。每橋上只准通過一車。在後之車。須俟前車通過後。始准繼續通過。若對方來車正過橋時。則須在路旁等候。俟其通過。始可行駛。

涉水及渡河

第九九 車輛涉水前。應選擇兩岸坡度平緩。水底平坦堅實。水面較窄。流速較緩。水深較淺之處通過。尤宜事先檢查機件。以免在水中發生故障。

第一〇〇 涉水時。應派助手二人。在車前兩旁十步涉水。引導車輛。如水深已至車輛直徑四分之三時。風扇皮帶應即折下。

駕駛者須注視引導人之指示。換用最低速度。穩握方向盤。徐徐行駛。不可停車。如已超過車輪直徑四分之三時。則不能涉過。

第一〇一 涉水後。車輛須詳細檢查。放出曲軸箱內之水。

第一〇二 車輛渡河。兩岸靠船之處。宜擇其平坦者。以使車輛上下渡船時行駛方便，其渡河點以利用自然地形爲良。如不能利用。則須施以工事。務使岸與船間之木板。擱置適合。並與船成直角。又船靠岸後。須緊絆於岸上。使之穩固。

第一〇三 車輛上船時。乘車人員。均須下車。然後車輛以慢速上船。至前輪將達應停位置。即徐徐停車。停止發動機。將變速桿移入第一速度或倒車位置。再將手制動器拉緊。

第一〇四 車在船上。前後輪均以楔形木塊阻塞之。使之穩定。重心須適在船之中央。與浮力之中心一致。以免船身歪傾。駕駛兵與助手須在車之兩旁監視。以防滑動。

第一〇五 未上岸前。船須確實靠岸。俟固定于岸上後。方可發動發動機。撤去楔形木塊。然後徐徐上岸。

汽車上岸。通常以機力行駛。危險時亦須助以人力。

第一〇六 多數車輛渡河時。須派經驗較豐之臨時渡河指揮二人。分任車輛上船下船一切動作之指揮。駕駛兵須絕對服從指揮。嚴守靜肅。

第一〇七 多數車輛渡河時。各車須停于距河岸一公里之道上。等待順序而渡。將要上船之車。始可駛近河邊。車輛過河上岸後。立須離開河邊。前進一公里以外之距離停止。以免擁塞。

第一〇八 夜間渡河。須設照明燈于渡口。俾上下船之動作得以安全。

泥濘路滑路及砂地行駛

第一〇九 泥濘路及砂地駕駛。每因車輛在地上不易着力。以致

空轉。不能推動車輛。如泥砂深時。愈轉則車輪陷下愈深。更難推動。故車輪空轉。應立即停駛。

第一一〇 遇砂深泥滑之處。車輛通過困難時。不可率爾輕進。應細察道路現況。另策安全之法以通過。避免陷於進退兩難。

第一一一 滑路行駛。前輪常向滑處偏滑。宜穩握方向盤減低速度。若遇凹路或凸路。車輛有偏滑之勢時。可急踏下離合器踏板。徐徐制動。切不可緊急制動。否則將受更大之偏滑與危險。應特別注意。

第一一二 在泥濘砂礫路及滑地行駛。速度宜慢。方向盤須穩。應選由泥淺不滑處通過。若泥濘砂礫甚短路面尚平時。可增加車速以衝過之。

第一一三 泥濘砂礫路與滑地。甚難通過時，可于車輪經過之線上。舖以磚石木板樹枝等物。以便車輪有所着力。有時再以人

力助之。如係泥砂甚淺。而路基堅實時。可除去其表面之泥砂。如路面過滑。則于後輪上裝以防滑鉄鍊。

凹凸不平路行駛

第一一四 通過凹凸不平路。每因震動而損傷車身。輪胎。機件。彈簧等部。故須選擇路面較平處徐徐行駛。爲避免衝動起見。可穩握方向盤。踏下離合器踏板。必要時可使用制動器。

第一一五 經過長距離凹凸路行駛後。車輛應行詳細檢查一次。

山腹道行駛

第一一六 行駛于窄狹之山腹道時。應就道之內側行進。於通過危險處時。助手須下車指示。

第一一七 道路有崩潰及路基較鬆之處。均應避之。如不能避免時。則須施以工事作業後。再行通過。

冰雪地行駛

第一一八 于積雪時。路基被壓。每有崩裂之虞。因被雪沒。難以辨識。雖熟地駕駛。亦有遭遇危險之虞。又雪深道路不能辨別。行駛時常遭危險，故在積雪地行駛。須踏前車之輪轍緩緩前進。

第一一九 於凝冰路面行駛時。須於後輪裝上防滑鐵鍊。或纏以繩索。徐徐行駛。切勿緊急制動。以防危險。

第一二〇 通過水上之冰面時。先須詢問土民水之深處。及冰之厚度。有時于冰面鑿孔。以檢查冰厚。于天候正在凝凍時。依其厚度能以通過之車重如左。

厚二十公分。能通過全重二噸之車。

厚三十公分。能通過全重三噸之車。

厚四十公分。能通過全重四噸之車。

惟在融冰時。縱冰厚能以通過。亦須小心。

第一二一 車輛正待通過水上之冰面。而厚度尙不足時。如在凝冰氣候。可屢屢澆水于冰上。使之凝結。增加冰厚。入夜澆水。凝結尤易。惟須堆積砂土冰雪或束藁等于兩旁。使成小堤。防止水之流出。則自然凝結於所要之處。如氣候不能使冰而一時增厚。則將車裝于滑板上，利用滑板之巨大面積着力冰面。由一端牽引而滑過。

夜間及霧天行駛

第一二二 夜間行駛。在未行駛前。應檢查前燈之大小遠近光。與尾燈及停止燈。有無損壞。

第一二三 街市中夜間行駛。只准用近光燈。如遇對方來車。或驟馬等車。須將大光關閉。換用小光。以免眩目。而致肇事。

第一二四 野外夜間行駛。可用遠光。如遇對方來車。須換用近光或小光。如係窄狹灣曲危險道路遇有來車時。爲安全起見。應將車停於道之左側。將燈光關閉。待來車駛過後。再爲前進。

第一二五 成隊車輛行駛。每車距離應稍遠。使用近光。以免前車飛揚之塵土。爲燈光迴射。不能通視。

第一二六 霧天行駛。使用燈光慢速前進。如車前忽發現有疑似黑影或呈特殊狀態與聲音。應即用警號。

牽引行進

第一二七 車輛因故障不能轉動。在長途受他輛汽車牽引時。則以約十公尺長之繩索。牢結於兩車之間。牽引前進。牽引車與被牽車之駕駛要領如左。

甲 牽引車之駕駛。與單車駕駛無異。但動作須靈活。使被牽車行止自然。在最初前進時。應緩緩開動。待牽繩拉直。後車已準備妥當。再為前進。以免震動。

通過曲路時。速度宜緩。迴轉半徑須大。其牽引力方向與被牽車之前輪方向常須一致。若路窄或曲半徑小時。則縮短繩索或減小速度。待被牽車至新方向後。再行加速。

下坡時。牽引車須派助手後視。專注意被牽車之速度。此時牽引車速度。須與被牽車保持距離以定快慢。若遇峻坡。可解去牽繩。使自行滑走。以免危險。

將停車時。須以手勢示知後車。然後預減速度。使被牽車之慣力漸失。以免碰撞前車。

乙 被牽車之駕駛。先將變速桿置于中立處。並使己車方向與牽引車之方向一致。倘牽繩弛鬆時。則應用制動器以減速

度。俾與牽引車之速度相等。以免牽繩拖地或捲入輪下而生危險。且須常有緊急停車之準備。

當通過曲路時。牽引車之方向轉變。或牽引力過大。致被牽車之方向。不能與牽引方向一致。被牽車前輪。每爲牽向曲形之內方。易生危險。此時駕駛者應注意預防。操縱方向盤以保持之。

下坡時。爲求安全起見。應適時制動。以減車之慣力。使徐徐下行。

第一二八 車輪因陷入泥沙或地穴內。不能自行脫離時。則利用他車牽引而出。或用絞盤以拖動之。

第一二九 使用絞盤拖動他車之動作如左：

一、將牽引車制動而固定後。伸其繩索牢結于被牽車上。然後操作絞盤。徐徐收捲繩索。以拖動之。

二、如被牽車陷入過深。難以拖動時。則變換牽引車位置至後面。向倒方向拖動之。

三、如本車裝有絞盤時。則將繩之一端連于樹木或木樁上。徐徐操作絞盤。收捲繩索。亦可拖動。

第二章 排教練

第一節 基本教練

編成

第一二九 汽車排之編成。爲使於行軍及戰鬥輸送等時。均能達成任務起見。通常以乘車一輛。機踏車二輛。運輸車十輛。預備車一輛。材料及燃料車一輛。編爲一排。其人員通常爲排長一員。班長三名，駕駛兵十三名，及駕駛助手（兼輕機關槍射手）十二名，傳令兵二名（兼機踏車駕駛兵等）而成。

第一三〇 汽車排依車之載重噸數不同，分爲十五噸排。（每車載重一噸半）二十五噸排，（每車載重二噸半）及三十噸排，

(每車載重量三噸)三種。

排分三班，第一二班爲運輸班，每班載重車五輛，第三班爲補充班，預備車及燃料材料車均屬之，又排之乘車及機踏車亦歸第三班保管。

乘車爲排長之指揮車，機踏車爲傳令車。

人員之職責

第一三一 排長任排之各種勤務指揮，並負監督車輛、武器、裝具、材料之保管，燃料、材料之補充，及教育、內務、經理、宿營等一切事項之責。

第一三二 資深之軍士，協助排長，管理排之一切事務，遇必要時，得代行排長之職權。

第一三三 班長(軍士)承排長之命，指揮本班，對於本班行軍

，積載。內務，衛生。補給，車輛保管等事項，均負全責。補給班班長，除負上述一般職務外，對於排之燃料，材料，保管，補充，尤爲其主要之責任。

第一三四 汽車排有手槍步槍輕機關槍等自衛武器，排長班長及傳令兵與輕機關槍射手，佩帶手槍，其餘均帶步槍，惟輕機關槍須擇良好射手一人，使任射擊。

輕機關槍（附屬件有高射三腳架環形照準器）通常屬於第一班。使用輕機關槍之士兵，多由第一班駕駛助手手中選充之，至輕機關槍班長，則由第一班班長兼任。

第一三五 排之機踏車傳令兵，爲傳達命令及偵察連絡之用，故該兵應擇其靈敏誠實者充之。

第一三六 人員集合地點，須按車輛之隊形容易上車爲標準，惟機關槍射手應併列集合于車後。

隊形及其指揮

第一三七 排之隊形，通常分爲橫隊與縱隊二種，橫隊係于集空地停止時用之，縱隊係於行進及道路上停止時用之。

第一三八 成橫隊時，（如附圖）各車之間隔，指揮車與機踏車爲五步，機踏車與第一汽車亦爲五步，其餘各車均係三步，第二機踏車距預備車五步，車之順序，自右翼起，依指揮車，機踏車，各汽車，燃料及材料車，預備汽車，第二機踏車之次序。助手立于車右側半步，與水箱蓋看齊，駕駛手立于助手後一步，班長立于右翼車駕駛手後一步，但機踏車駕駛兵立於機踏車之左側一步。

第一三九 成縱隊時，（如附圖）車輛前後層列，其順序及人員之位置，與橫隊同。

指揮車與機踏車之距離爲五步，機踏車與第一汽車距離五步，其餘各車均距離三步，此時各士兵均面向行進方向，車之前輪，正對前進方向，停止于道路之左側，隊尾機踏車，距預備車爲五步。

第一四〇 汽車排各車之動作，依排長之記號指揮之，（指揮記號之種類及用法詳見第 頁至第 頁）排長于記號未發出前，應發一長聲哨音，使各車注意，此時各班長及助手，須立正注視，對於排長記號（命令）之下達，當特別注意，以便轉達。

第一四一 排長於發令時，其位置以使全排皆能目視爲適當，發出之記號，應不斷表示，至班長與助手答復明瞭後爲止。

整 齊

第一四二 整齊以橫隊行之，依排長之命令，（或記號）通常向

指定之基準車看齊。

行 進

第一四三 行進概用縱隊，欲行進時，排長則發前進之記號，各車與其前面之車，保持所規定之距離，依次行進，行駛速度，以排長車之速度爲標準。

第一四四 欲加減行駛速度時，排長可用記號或命令指示于各車，但加減速度，宜漸次行之，不可急驟。

第一四五 放大各車距離時，須將車距離逐漸增加至所要之長，故此時先頭之車，應加大其速度。

第一四六 各車縮短距離時，此時先頭之車，應減慢其速度，其他各車，則加速趕上，保持距離。

第一四七 在行進中欲使停止，排長須先發減速記號或命令，然

後停止，後方之車，向前保持所要之距離。

變換方向

第一四八 變換方向，概用縱隊，欲變換時，無論變換何種角度，後車須按其前面車之方向跟隨變換，若所變換之方向角在九十度以上時，先頭車須減慢其速度，然後以記號示知後面之車，再為徐徐變換。

第一四九 縱隊行進間，欲令各車向後轉時，各車聽到命令或見記號應即停止，班長與助手均須下車指揮動作。

變換隊形

第一五〇 由橫隊變成同方向之縱隊，通常於準備行進時行之，此時排長則發「成縱隊」之記號，第一車前進一排之長徑停止

，其餘各車取捷徑至規定之位置，與前面之車對直。

第一五一 由縱隊變成同方向之橫隊，通常于準備停止時行之，此時排長則發「成橫隊」之記號，第一車前進少許，即停止不動以為基準，其他之車，于行進間變換路線至其規定之位置，向為準之車看齊。

第二節 應用教練

行軍

第一五二 行軍間如無與敵接觸之顧慮時，對於人員休養及車輛愛護，應加注意，尤須注意于預定時間內達成任務，故道路偵察，務先施行，以免遲誤。

第一五三 如前方道路有炸毀之虞，或殘敵尙未肅清，或發現敵

人斥候出沒時，則宜派軍士及助手若干名，附以乘車或載重車，編爲尖兵，取躍進法前進，俾排之車輛，有隨時抵抗之準備，又對於敵人飛機之襲擊，尤須刻刻顧慮。

若汽車排臨時附有多數機踏車時，則派遣機踏車爲尖兵，使任偵察。

第一五四 如有遭遇敵整然部隊之顧慮時，排長可請求配屬步兵若干，擔任掩護，或臨時加多車輛與武器，以增大汽車排之自衛力，或以精良武器之步兵配屬于尖兵，使任徒步偵察，以行近距離搜索，俾逐段偵察，分段躍進，又顧慮對空安全時，汽車排應配屬高射機關槍及所要之人員。

第一五五 尖兵與排之距離，不可過小，免遭遇敵尖兵後，立予排以不測之危險，故尖兵與排之距離，概以尖兵戰鬥時，使排有準備之時間，其距離通常爲五分鐘至十分鐘之車輛行程，約

爲三千至六千公尺，在夜間或煙霧中，可縮短之。

第一五六 汽車在行駛中，排對於尖兵之槍聲，不易聽悉，故尖兵于遇敵時，應以信號報告于排，使排得有備戰之餘裕，其信號通常爲「停止」「前進」「發現敵人」「敵人消滅」數種。

第一五七 排與尖兵間之連絡，以機踏車及信號彈行之。

第一五八 汽車排如在森林起伏地等不能通視之地形通過時，爲防敵不意之襲擊，有時應配置後衛尖兵。

第一五九 在有危險之顧慮或不能通視之地域行軍時，汽車排應詳細偵察，並應採取躍進之法前進。

第一六〇 汽車排如單獨猛進駛入敵境，實所不許。

第一六一 行軍命令應指示之事項如左。

1. 情況及任務。

2. 軍隊區分，行軍序列，各部隊距離，對前對空警戒法，等項

之規定。

3. 集合地點及出發時間。
 4. 行進路休息地點及目的地。
 5. 道路偵察應行注意事項。
 6. 車輛發生意外之處理。
 7. 給養。
 8. 通信聯絡。
 9. 指揮官之位置。
- 右列各項，在出發前應對士兵詳細說明，俾落後之車輛，可自行歸回原隊。

第一六二 行軍速度決定，應按敵情，任務，車輛狀況，道路狀況，季節，天氣，對空安全程度，各車間之距離等，而定其標準。

第一六三 行駛間各車之距離，須按各車之制動距離而定，而制動距離，則又依車行速度為比例，若行駛速度愈大，則制動距離亦應大，通常汽車排行車速度每小時為十八公里至二十四公里，行駛間各車距離最小為三車之長徑，各排之距離最小為七車之長徑，至長途行駛，或各車躍進，或應援緊急任務時，均須增大距離，毋庸保持整然之隊形，因其行進較為自如，且能增加平均速度，故通常對於速度要求增大，希望盡量發揮汽車部隊之能力，以增大距離比較相等距離之行進大為敏捷，至若使部隊密接行駛，乃僅注意車輛不致迷途而已。

第一六四 各車密接行駛，須先頓車對於速度運用適宜，如在距離加大之後，前車宜稍為慢行，俾後車得以保持相當之距離，故駕駛助手及班長，應時常向後注意跟進之車輛，務使取得所要之距離為要。

第一六五 行進時爲顧慮隊形整齊，距離保持良好起見，常以速度較緩之車輛爲準，故通常將此車置於排之先頭，第一班班長，即在先頭之車上爲嚮導，如遇困難之道路，則以緩行較爲安全，尤其經過坡道，滑路，不能通視之道路，窄狹路，村莊，煙霧，及黑暗等處，更宜特別小心，緩行爲善。

第一六六 在較寬之道路上，如有乘車或指揮車傳令車超越，則須讓其超過，此時須緊靠道之左側行駛，並以手勢示知之，排內車輛非有特別任務，通常禁止超越。

第一六七 於行進中，如道路發現障礙時，排長應於排未到達之際，先行決定辦法，或修理之，或繞越之，如道路損壞不大，可勉強通過者，則毋須費時修理，可減輕乘員或裝載品而通過之。

第一六八 遇缺破不平之道路較短者，可徵集石子碎磚或木料等

臨時填補之，若須大規模修理時，則不如繞道爲善，若無其他道路可以繞越時，則必須加以修理。

第一六九 凡新到之處，如預想道路不良，必須沿途修補時，則須由排臨時組織修路兵數名，攜帶土工器具，乘車先行，專任沿途修補道路之工作，並對於橋樑之負重力，須加以偵察，車之重量，按裝載量及車身重量之總重計算之。

第一七〇 凡空車遇裝載之車輛於窄道時，須讓出道路之一側，給予裝載之汽車排行駛，如兩裝載排在窄狹道路相遇時，則須雙方先行停止，由雙方長官商定互讓之法。

第一七一 排長位置，須便於接受報告，及下達命令，宜常在排之先頭爲要，如因偵察地形道路及停車場，或接洽裝載等事項而離隊時，應指定一資深之軍士爲之代理。

第一七二 凡休息與停止時，除特別情況外，均應施行車輛及裝

載品之檢查，通常車行二十公里時，即須舉行第一次檢查，以後每行七十公里，須檢查一次，如有多數排同時行進，應由負責指揮之排長，或資深之排長下令檢查。

第一七三 汽車排於每次停止時，雖無警戒命令，亦應於附近之展望良好處，設置對空監視哨，並配置對空防禦之機關槍，其他士兵，則集合於車旁停止，準備戰鬥。

第一七四 汽車排在敵機偵察下行駛時，因塵土飛揚，易使敵機認識，故行進時所取道路，須注意對空蔭蔽。

汽車排在行駛中，欲求對空安全，則須躍進，即先行分班前進，然後再於遮蔽之地點集合，逐段接近，如使各車輛取相等距離前進，則易被敵機發覺，最爲不利。

第一七五 汽車排行進中，以自備之兵器射擊一千公尺以上之飛機，效力甚微，通常勿予射擊，若敵機下降，專向汽車排襲擊

時，縱無命令，亦須向敵機射擊。

第一七六 停止時宜在樹木或家屋之陰影內，森林中，行道樹下等處，以避敵機之發覺。

第一七七 於交叉路口，十字路，橋梁，房屋之出入口等處，通常不准停車，於公共汽車站及道路上停車，縱無命令，亦須空出道路之一側，以免阻礙交通。

第一七八 夜行軍對空較爲安全，如無戰鬥情況，及敵機襲擊之顧慮時，夜間可開燈行駛，至於閉光行駛，頗爲費力耗時，並有覆車之虞，非不得已時不用閉光行駛。

第一七九 爲情況所迫必須閉光行駛時，應注意之點如左。

1. 行駛速度，應按明暗之度及道路情形酌減。

2. 各車間距離，務求縮短，俾排不致失去連絡，但須顧慮勿與前車相撞，故車後板應塗白色，或放暗藍色燈光，藉以保持

適當之距離，維持聯絡。

3. 須靠道路之左側行進。

4. 凡有命令報告，須迅速傳遞，遇必要時，以機踏車用口頭傳達之。

5. 汽車排在夜間行駛中，有時雖預料將必遇敵，然又不可不使用燈光連絡者，通常於前燈蒙以暗藍色罩，利用微光與前車連絡。

第一八〇 以汽車排編入各兵種行軍縱隊內行駛，實不相宜，如在另一兵種之行軍縱隊內行軍時，須取躍進之法前進。

第一八一 汽車排中之第三班班長，通常在後尾車上以爲押隊者，並注意車行之秩序，如有一車發生故障而停止，後尾班長，立須停止視察，決定該車之處置，並將其處置報告排長。

第一八二 在行軍中發生故障欲行修理之車輛，應由該車人員與

技工，協同施行之。

發生故障之車，應在道路之一側停止，並用記號曉示後車，使其繼續前進，俟修理完畢後，應立即自動追駛，至其餘各車休息處歸隊。

第一八三 車輛發生大故障時，排長或後尾班長，須迅速決定該車應否就地修理，或由他車牽曳，而將該車裝載品分配于他車上，或在緊急情況中，將該車重要零件拆去，使遺棄後不能為敵所利用，如在窄路時損壞之車輛，通常推至路外，免礙交通。

戰鬥

第一八四 汽車排之指揮，排長應本其必達任務之意志，以定處置。

排長務須明瞭隨時變化之情況，故應利用種種方法，盡量探悉

。因汽車排警戒非易，必須洞悉情況之變化，知所預防，庶不致猝遭地上及空中之襲擊。

第一八五 汽車排行駛中，若無應戰之準備，則遇有不意之敵襲或空襲，損害必大，故在緊急情況受敵威脅時，乘車部隊及排內之人員，雖於短時之停止，均應下車，實行戰鬥準備，又在停止中，機關槍總須隨時準備應戰爲要。

第一八六 在行進中若遇敵人急襲時，各班之兵，應取如何動作，概由班長自行處置，至排長之責任，則在速定各班協同動作之步驟，此時各班宜指派連絡兵一名，至排長處，聽候使用。

第一八七 汽車排之戰鬥力甚微，遇敵時不宜作持久之火戰，須盡量利用避免戰鬥之方法，以達其原來之任務，如萬不得已，不得不採取作戰手段時，亦決不可取持久防禦方式，故此時排長應以週密之考慮，敏捷之方法，以求達成其本來任務，而對

于車輛及人員之危險，尤應注意。

第一八八 當戰鬥時，人員通常下車，占一良好之地形，施行猛射，將車輛掩蔽於後方，切不可使之被敵察覺，更不許人員借車輛以爲掩體，第三班通常留于車旁担任警戒。

第一八九 若敵已退却或消滅時，應詳察是否確實，有無詐僞希圖暗算等情，如係確實，應速用聯絡記號，以集合疎開之兵，及担任搜索警戒之兵，立即前進，以完成其原來之任務。

軍隊之運輸

第一九〇 使用汽車輸送軍隊時，關於部隊裝載一切事項，應由軍隊指揮官規定之。

第一九一 汽車排長，于汽車行進時，負技術上之責任，至於戰術上之顧慮，則由部隊指揮官負責，惟二人爲相互協商便利起

見，以乘于一車爲善。

第一九二 汽車運輸軍隊時，部隊指揮官之責任如左。

1. 裝載場卸載場及行進途中警戒之規定。

2. 僞裝及對空防禦之規定。

3. 部隊裝載之分配，并指定每車一資深者維持風紀。

4. 裝載卸載時，維持肅靜與迅速，且使各人員對於汽車排長發

出之規定，均應遵守。

5. 規定出發之時間，行進之順序，及必要時之停止。

6. 裝載卸載地點與時間之規定。

第一九三 汽車排長，對於汽車指揮，裝載卸載，行車安全，行

駛中各車距離及行駛速度之規定，休息地點，及發生故障時處

置等等，均負全責，故須綿密注意，以達任務。

第一九四 多數汽車排合組之運輸隊，其指揮官通常以資深排長

或專派汽車軍官一人任之。

第一九五 輸送軍隊時，在可能中，務以全排裝載一整個單位部隊爲宜，俾免分割汽車排及部隊之建制。

第一九六 裝載軍隊時，高級司令部對於汽車部隊所下之命令，應指示左列各項。

1. 所裝載軍隊之番號，及其區分與軍隊標記。
2. 汽車隊之集合地點及經過地點。
3. 上載地點及時刻。
4. 出發時刻及目的地。
5. 本排及鄰接排之行進路。
6. 預定休息之地點及休息時刻。
7. 不意遭遇敵襲時之處置。
8. 到目的地之處置。

9. 對空之防禦及偽裝。

第一九七 實施裝載部隊上車之方法，視部隊之大小而異，如係少數部隊，則應就汽車排停止地點裝載之，如係多數部隊，則使汽車排駛至部隊集合地點，或部隊駐在地裝載之，若在道路狀況及汽車數量可能時，得於數個地點同時裝載。

第一九八 裝載時須計算裝載部隊上車所需之時間，預先規定各該部隊到達集合地點先後之時刻，切勿在裝載地臨時規定，致發生紛亂。

第一九九 乘車部隊於未曾乘車之先，應派出軍官一員，率士兵二名，向汽車排接洽，按車號分配於乘車部隊，然後領導部隊至汽車排停止地點，依汽車之序列上車，其關閉車門木欄等，概歸助手爲之。

第二〇〇 在困難之地形及夜間時，對於裝載地點及進出路，均

宜預先詳細偵察爲要。

第二〇一 裝載物品時，應將不重要之物品先上，以積壓於下面，重要物件後上，使在上面易取，通常其順序如左：

1. 較重零碎物件
2. 較重行李
3. 器材
4. 彈藥
5. 武器

無論裝載人員或物品時，均應肅靜，上載時車輛務須制動，以免意外。

第二〇二 汽車裝載馬匹時，應使縱向而立，車上須鋪草，上車時之跳板宜鋪沙，以免滑動，先使馴馬上車，然後陸續再上，每車裝四馬，然後關閉車後之木欄。

第二〇三 乘車士兵上下車輛時，務須俟車輛確實停止，聽到指揮官之哨音或記號後，方可行之，絕對禁止於行駛中跳下跳上，或拋棄物件，以防危險。

第二〇四 關於卸載之注意，與裝載同，惟卸載時多在前方，應施行警戒，卸載之部隊，一經到達地點，應迅速離開車輛，又已卸載之汽車排，亦須迅速脫離卸載地，給後來之汽車排騰出地點爲要。

汽車排之指揮記號

第二〇五 各兵種動作之指揮，多用口令，汽車部隊因長徑過大，及運動間聲音之嘈雜，用口令不能達到，故概用記號以代口令。

其一 普通指揮記號

前	加	減	回	靠
進	速	速	轉	行
手 臂(或持牌)	同	手 臂(或持牌)	或 牌心	手 臂(或持牌)
平 伸	右	平 伸	或 牌心	平 伸
出 車	同	車 外	向 前	車 外
外 向	右	向 下	指	向 欲
綠 旗	同	紅 旗	之	綠 旗
伸 出	右	平 伸	方 向	平 伸
車	一	車	指 示	車
二	長	二 長	一 長	左 一
長	綠	一 短	二 短	長
二	二	紅	紅	綠
長	長	二 長	一 長	左 一
		一 短	二 短	長
				右 一
				短

距離放大	距離縮小	掉頭	准許後車通過	不許後車通過
兩臂(或牌)平伸車外由合而開數次(開時較長)	兩臂(或牌)平伸車外由開而合數次(合時較長)	手臂(或持牌)平伸指向與前進反對之方向	手臂(或持牌)斜伸車外向前連擺數次	手臂(或持牌)平伸車外手掌(牌心)向下不動
紅綠旗平伸車外由合而開數次	紅綠旗平伸車外由開而合數次	綠旗平伸指向前進之反對方向	綠旗斜伸車外向前搖動	紅旗斜伸車外向下垂下不動
一長三短綠	一短一長綠	三短一長綠	三短二長綠	二短二長紅
一短三長	一短一長	三短一長	三短二長	二短二長

<p>卜 車</p>	<p>佇 止</p>	<p>佇 止 機</p>	<p>成 橫 隊</p>	<p>成行軍縱隊</p>	<p>倒 車</p>
<p>上舉迅即向下 手(或牌) 送次倒下</p>	<p>平伸車外向下 手(或持牌) 倒不動</p>	<p>手(或持牌) 橫置頭上</p>	<p>於停止記號後 手(或牌)左 右分開不動</p>	<p>兩臂(或兩牌) 高舉</p>	<p>手(或持牌) 平伸車外向後 擺動數次</p>
<p>紅旗平伸車 外再倒下數 次</p>	<p>紅旗平伸車 外向下倒不 動</p>	<p>紅綠旗並橫 置於頭上</p>	<p>紅綠旗全上</p>	<p>紅綠旗同時 上舉</p>	<p>紅旗向後連 倒至停止時 止</p>
<p>一短三長紅</p>	<p>三 長紅</p>	<p>三長二短紅</p>	<p>一短二長紅</p>	<p>三長一短綠</p>	<p>三短三長綠</p>
<p>一短三長</p>	<p>三 長</p>	<p>三長二短</p>	<p>一短二長</p>	<p>三長一短</p>	<p>三短三長</p>

<p>立</p>	<p>正 手臂(或持牌) 上伸直立不動</p>	<p>綠旗上伸直 立不動</p>	<p>二長三短</p>	<p>紅 二長三短</p>
<p>休</p>	<p>息 手臂(或持牌) 上舉左右往復 搖動</p>	<p>綠旗上伸左 右往復搖動</p>	<p>二長二短</p>	<p>綠 二長二短</p>

附記

- 1 上表所列之記號，係暫時試用，如不適用或不足用，可隨時改正或增補之。
- 2 信號燈須裝於各車之尾端，其開關處以在助手之位置為宜，俾於行進中亦得使用。
- 3 停止時僅指揮官使用特製之信號燈。
- 4 有時各車可用喇叭代替哨音。
- 5 欲使機踏車排，距離加大時，則將右臂向上伸縮數次表示之。
- 6 欲使機踏車排距離縮小時，則以右臂向上伸再向下垂以表示之。

其二 情況報告記號

動作		表示類別	
發見敵人飛機	旗高舉不動紅一長一短一長	旗平伸車外不動紅三短	旗上舉向左右搖動數次紅三短二長三短
發見敵人偵探	旗高舉不動紅一長一短一長	旗平伸車外不動紅三短	旗上舉向左右搖動數次紅三短二長三短
發見敵人騎兵部隊	旗高舉不動紅一長一短一長	旗平伸車外不動紅三短	旗上舉向左右搖動數次紅三短二長三短

發見敵人裝甲汽車 旗平伸畫圓圈紅 一長二短一長

敵人退却 旗上舉向前傾倒數次綠 二長一短二長

發見毒氣 旗向下指不動紅 二長二短二長

「附記」 1 上二表僅示一例，遇有必要，可隨時訂定。
2 汽車部隊遇敵之處置，不外停止而作戰備，
或繼續前進，其記號可適用一般之停止

3 號。上述記號，惟使部下明瞭一般狀況，加

4 已。戰門指揮，與步兵同，茲不贅述。
5 旗幟——每用紅綠兩色布製成之。

1546758
上海圖書館

上海图书馆藏书



A541 212 0006 7497B

7812