

Řidičský výcvik.

V armádě není téměř vycvikového odvětví, které by bylo posuzováno neodborníky mnohdy tak nesprávně, jako je posuzován právě výcvik řidičů motorových vozidel. Je to odvětví výcviku, které je často dosti přezíráno a snad i dosti povrchně odbýváno, ačkoliv je to v jádru výcvik velmi důležitý a užitečný v každém směru. Velmi častý neodbornický výrok, že — „v civilních kursech vycvičí průměrně chápavého člověka za 20—40 hodin na řidiče“ — je zcela nesprávný a pokusím se tento názor také vyvrátit. Jiné a velmi často slychané hlasy, že „dnes není třeba důkladnějšího řidičského výcviku na vojně, poněvadž skoro každý umí již jezdit motorovým vozidlem z občanského života“, jsou rovněž nesprávné. Jezdit dnes umí sice dosti lidí, ale rozumných a opatrných řidičů, kteří rozumějí dobře stroji a kteří si dovedou poradit v každé situaci (hlavně co se týče poruch a jich odstraňování), jest ještě stále velmi málo. A takových lidí je právě třeba na vojně. Co by nám byl platný řidič, který sice mistrně ovládá volant, ale který nerozumí stroji a při sebe menší poruše na stroji je bezradný a jest odkázán stále na cizí pomoc?

Řidičský výcvik jest u nás soustřeďován jednak ve VAU, jednak u výcvikových automobilních rot; u dělostřeleckých útvarů většinou u dopravních baterií. Krátkodobé řidičské kursy nemají valné ceny, byť i do nich chodili žáci, kteří mají již jakousi průpravu z občanského života. O tom jsem se přesvědčil několikrát za své několikaleté praxe u výcvikové automobilní rot. Myslím, že minimální dobou pro řidičský kurs jsou čtyři měsíce.

Abychom získali jen přibližnou představu o rozsahu vědomostí, které by měl mít dobrý vojenský řidič, musíme si uvědomit, že již v armádě máme různá motorová vozidla, různých typů a konstrukcí. A což teprve různost typů vozidel, používaných v občanském životě, která by za války byla povolána do činné služby vojenské!

Dobrý vojenský řidič by měl být dobře obeznámen s obsluhou všech běžných typů motorových vozidel, používaných v armádě, aby mohl ihned na příklad zaskočit za zraněného nebo nemocného kamaráda bez dalšího již poučování. Řidičský výcvik možno srovnat s výcvikem jezdců na koni: jako potřebuje jezdec několikaměsíční výcvik, aby mohl vsednout na každého koně, tak i vojenský řidič potřebuje několikaměsíční výcvik, aby se dobře obeznámil s konstrukcí a obsluhou všech běžných typů vozidel, kterých se používá v armádě.

A nyní o způsobu výcviku. Rozumí se samo sebou, že se kandidát vojenského řidičského oprávnění musí podrobit přísné lékařské prohlídce a psychotechnické zkoušce. Pro praktický výcvik je nejlépe, rozdělíme-li žáky kursu na skupiny nejvýše po osmi mužích. Zkušenosti v kursech uká-

zaly, že na větší skupinky není radno žáky řídičských kursů dělit. Ukazujeme-li pak něco na modelu nebo na obrazu (řezu), musí to každý vidět, důkladně si to prohlédnout, ohmatat, což u větších skupinek není možné. To se týká praktického výcviku vůbec. Cvičíme-li na vozidlech, musíme žáky stejnoměrně střídat. Ovšem je k tomu potřebí, aby každá skupinka měla svého pomocného instruktora. Instruktory řídičského výcviku jsou někdy velmi bolestnou stránkou. Skutečně dobrých máme velmi málo. Pro řídičský výcvik a pro theoreticko-praktické výklady v kursech měli bychom vybírat jen zkušené důstojníky, rotmistry a poddůstojníky, kteří nejenom sami věc dobře ovládají, ale kteří dovedou věc také podat. Pro výklad odborné látky vojínům je potřeba zkušených pedagogů, kteří i obtížné partie vyučovací látky (karburace, zapalování) dovedou vysvětlit názorně, jednoduše a kteří dovedou být trpěliví. V jiných armádách, na příklad v Německu, Rakousku atd., jsou zavedeny zvláštní kursy pro instruktory řídičského výcviku. Teprve úspěšné absolutorium těchto kursů opravňuje absolventy, aby fungovali jako instruktory v řídičských kursech. A zcela správně! U jiných útvarů se před každým příchodem nováčků zřizují „instruktorské kursy“, v nichž se instruktory připravují na své instruktorské úkoly u nováčků. Proč bychom nemohli zřizovat obdobné kursy i pro instruktory řídičského výcviku? V nich by se jim mohly vštěpovat správné metody vyučovací. Myslím, že bychom tím věci jen prospěli a že bychom výcvik také více sjednotili.

Pro službu instruktorů a učitelů ve vojenských řídičských kursech by měli být vybíráni důstojníci, rotmistři a déle sloužící poddůstojníci, kteří mají nejméně tříletou praxi v automobilním výcviku a mají již určité zkušenosti. Bylo by velmi dobré, aby pro službu instruktorů v kursech byli ještě zvlášť přezkoušeni a přímo označeni (jmenováni) za instruktory řídičských kursů. Každý se pro tento úkol také nehodí, i kdyby měl mnohdy sebe lepší praxi. Za pomocníky instruktorů, hlavně pro výcvik v jízdě, bylo by záhodno vybírat dobré poddůstojníky i vojíny, odborníky. Jakousi „instruktorskou zkouškou“ by bylo třeba prokázat odborné vědomosti a vyučovací schopnosti po stránce praktické i theoretické. Tím bychom získali jistě kádr velmi dobrých instruktorů-odborníků.

A vyučovací postup v kursech? Hned v prvních dnech kursu bychom měli frekventanty zasvěcovat do řídičských povinností. Vyučovací látka: zákonná ustanovení o jízdě motorovými vozidly a předpisy pro řidiče, předpisy o garážích, skladech, dílnách, chování při požáru garáží, vozu atd. Pak teprve bychom přistoupili k vlastnímu výcviku praktickému, s nímž by souběžně probíhalo školení theoretické. Program výcviku kursu je nutno plánovitě připravit. Aby měli naši instruktory v kursech jakési vodítko, podávám příklad postupu výcviku v řídičských kursech.

I. Výcvik praktický.

A. Výcvik základní.

1. Průprava:

- a) Příprava vozidla k jízdě (benzin, olej, voda atd.).
- b) Uvedení motoru v chod a zastavení (způsoby natáčení, správné uchopení natáčecí kliky, správný postoj při natáčení, kontrola oleometru a pod.).

- c) Obeznamení žáků se vším ústrojím, nutným k řadení rychlosti, k řízení vozidla, k brzdění (pojmenování jednotlivých orgánů a stručné vysvětlení účelu).
- d) Správné nasednutí k řízení, správné držení volantu, správné uchopení ručních pák.
- e) Obeznamení žáků s pracemi řidiče po skončení jízdy.
- f) Cvičení v řadení rychlostí (obsluha spojového pedálu, brzd, plynového pedálu a rychlostní páky). Je dobře, konáme-li tato cvičení nejprve na t. zv. „řidičské lavici“ (jž se s oblibou používá při začátečním řidičském výcviku v některých armádách), kterou nám mohou zhotovit dílny útvarů. Lavic musí být ovšem několik. Je to sedadlo, spojené s podlahou, upravenou podobně jako u vozidel, tedy se všemi pedály a s volantem. Je to znamenitá pomůcka pro výcvik začátečníků a dá se dobře upravit ze součástí vyřazených vozidel. Na těchto lavicích lze nacvičit mechaniku pohybů a předejdeme tak poruchám u cvičných vozů, které by nastaly jistě, kdybychom cvičili začátečníky ihned na vozidlech, bez veškeré průpravy.

Na „řidičské lavici“ pokračujeme s průpravou postupně tak dlouho, až žák umí dobře řídit jednotlivé rychlosti i se zavřenýma očima. Je to maličkost, ale velmi důležitá, abychom hned od počátku vedli žáky k tomu, aby se při řadení rychlostí nedívali dolů na práci rukou a nohou.

Teprve po této průpravě přistoupíme k výcviku na vozidle, majícím vyzdviženou (na dřevěných podpěrách) zadní nápravu. Je dobře začínat s výcvikem na pomalých (nákladních) vozidlech.

2. Cvičení na nákladních vozech, majících vyzdviženou zadní nápravu:

- a) Způsoby natáčení motoru (rukou, nohou, natáčení pomocí dvou řidičů, použití startéru s náležitým postavením předstihové manetky na volantu, kontrola oběhu oleje po natočení, zastavení chodu motoru).
- b) Cvičení v regulování chodu motoru (pedálem akcelérátoru, manetkou na volantu, správné držení volantu).
- c) Cvičení v řadení 1. rychlostního stupně, vysunutí rychlostní páky na volný chod, zastavení.

Postup: Rozjíždění: přesvědčit se, zda je rychlostní páka na volném chodu, zda je v příslušné poloze klíček od zapalování; motor natočit, nasednout, krátký signál houkačkou, vysunout spojku a zařadit 1. rychlost, zvolna zasunovat spojku a za současného přidávání plynu odbrzdňovat, udržovat běh motoru na určitém (stejném) počtu otáček.

Zastavení: pustit akcelérátor, vysunout spojku, brzdit znenáhla nožní brzdou, přitáhnout ruční brzdu, vysunout rychlostní páku na volný chod, pustit oba pedály. — Přirozeně, že celé cvičení je nutno několikrát opakovat.

- d) Cvičení v postupném zasouvání rychlostí I.—IV. (III). Jest účelné spojit toto cvičení s demonstrací působení rychlostních převodů při zasunutí jednotlivých rychlostních stupňů.

Postup: Akcelérátor pustit, sešlápnout pedál spojky, rychlostní páku s malým vyčkáním zasunout na vyšší stupeň rychlosti, spojkový pedál zvolna spouštět a tím přivést spojku do záběru se současným přidáním plynu.

Spojkový pedál je nutno, zvláště v posledním okamžiku, kdy spojka začne teprve zabírat, opatrně uvolňovat. Toto cvičení je nutno opakovat tak dlouho, až řidič veškeré úkony dělá mechanicky, aniž se dívá na pákovi.

e) Cvičení v sestupném zasouvání rychlostních stupňů IV.—I. Postup: Při ubírání plynu vysunout spojku a vyřadit rychlostní páku na volný chod. Zasunout spojku a zároveň přidat plynu, vysunout spojku, ubrat plynu, zařadit nižší rychlost, za přidávání plynu zasunout povolna spojku.

f) Cvičení v zasouvání zpáteční rychlosti.

Všechna cvičení v zasouvání rychlostních stupňů lze velmi dobře konat také na vzpomenuuté již „řidičské lavici“.

3. Výcvik na cvičné dráze (kasární dvůr, cvičiště a pod.):

- a) Natáčení motoru.
- b) Rozjíždění.
- c) Udržování přímého směru.
- d) Zrychlení jízdy (akcelerátorem).
- e) Zvolnění jízdy ubráním plynu, spojkou, brzdou.
- f) Zastavování.
- g) Otáčení vozidla vlevo a vpravo při zastavení.
- h) Zpětná jízda s přímým směrem, s otáčením vlevo a vpravo při zastavení.
- i) Cvičení jízdy vpřed a vzad.
- j) Cvičení v postupném zasouvání rychlostí I.—IV.
- k) Cvičení v sestupném zasouvání rychlostí IV.—I.
- l) Cvičení jízdy vpřed a vzad mezi určitými překážkami (vytyčenými na příklad praporky, barely a pod.).
- m) Cvičení v zastavování na určitém místě (na příklad vzhledem na materiál, který se má nakládat).
- n) Cvičení ve vyjíždění vozu z garáže a zajiždění do garáže (zpředu, zezadu, se stran). Garáž možno značkovat prázdnými barely.

Po ukončení průpravy a základního výcviku jest dobře žáky přezkoušet ještě dříve, než přikročíme dále.

B. Pokračovací výcvik.

Před započtím tohoto stupně výcviku by měli být již žáci obeznámeni s ustanovením policejních a dopravních předpisů. — Postup při pokračovacím výcviku:

1. Výcvik na rovné trati (méně frekventovaná silnice):
 - a) Rozjíždění, udržování přímého směru, zastavování.
 - b) Rozjíždění, postupné zasouvání rychlostí I.—IV., zastavování. Zrychlování jízdy, zpomalení jízdy akcelerátorem, spojkou, brzdou.
 - c) Otáčení vozidla vlevo a vpravo při zastavování.
 - d) Sestupné zasouvání rychlostí IV.—I., zastavování.
 - e) Zpětná jízda; udržení přímého směru; otáčení vozidla vlevo a vpravo při zastavování.
 - f) Cvičení jízdy vpřed a vzad.
 - g) Cvičení v zastavení vozidla na přesně určeném místě.

- h) Cvičení jízdy v zatáčce (je-li nepřehledná, dát výstražné znamení, ubrat plynu a vjíždět do zatáčky zvolna. Jet přesně v levé polovině silnice, v zatáčce nikdy nepředjíždět. Za středem zatáčky přidat plyn. Před ostrou zatáčkou přeradit rychlost na nižší stupeň.
2. Předjíždění — cvičení. (Dát včas výstražné znamení, zmírnit rychlost, pozorovat bedlivě vpředu jedoucího, předjíždět závčas v dostatečné vzdálenosti po pravé straně.)
3. Cvičení v jízdě na komunikaci stoupající a klesající:
 - a) Rozjíždění vozidla v kopci a zastavení.
 - b) Cvičení v sestupném řadení rychlostí, používání horské vzpěry.
 - c) Cvičení jízdy s kopce: na kopci zmírnit rychlost, přiškrtnit plyn. Pak podle strmosti kopce zařadit tutéž rychlost, kterou bychom týž kopek vyjížděli. Brzdit zvolna a střídavě nožní a ruční brzdou při zasunutí spojce.
 - d) Rozjíždění s kopce bez natáčení motoru.
5. Výcvik v obracení vozidla na komunikaci. (Pozorovat dozadu i do stran, pozor na telegraf, tyče, stromy, patníky. Před zastavením vozu kola rychle vytočit v opačném směru. Kola nikdy nevytáčet, když vůz stojí.)
6. Vyjíždění z garáže a couvání do garáže.
7. Jízda na blátivé a kluzké silnici (poučení o smyku); jet zmenšenou rychlostí po tvrdé části vozovky. Nesjíždět na okraj příkopů, aby se vůz nesmekl. Jsou-li na silnici vyježděné koleje, co možno se jím vyhýbat a velmi opatrně z nich vyjíždět — (smyk).
8. Jízda městem ulicemi méně frekventovanými (praktická aplikace znalostí policejních a dopravních předpisů).
9. Jízda městem ulicemi silně frekventovanými.

Po ukončení pokračovacího výcviku na pomalých typech vozidel (nákladní), přistoupíme k témuž výcviku na rychlejších nákladních vozidlech a konečně i na vozidlech osobních. Je na bledni, že průběh výcviku bude již mít rychlejší spád. Více času dá snad nácvik řadení rychlostí u vozidel, kde je třeba obsluhovat rychlostní páku levou rukou.

C. Doplnovací výcvik.

Doplnovací výcvik jest jakési vyvrcholení řídičského výcviku. Záleží hlavně v praktickém výcviku v jízdě na různých typech osobních a nákladních vozů, hlavně ve městě, kde získá žák nejvíce zručnosti. Do této poslední fáze praktického řídičského výcviku zařadím dále:

1. cvičení v užívání diferenciální uzávěrky, nákluzníků a horské vzpěry,
2. cvičení ve tmě, jízda se světly a bez světel,
3. výcvik v jízdě s přívěsným vozem (připínání, odpínání, vratná jízda, obracení),
4. cvičení v jízdě na kluzkém terénu (náledí),
5. cvičení v jízdě s terénními vozy (šestínápravové),
6. jízda v koloně na kratší trati,
7. jízda v koloně na delší trati (různorodý terén),
8. noční jízda v koloně,
9. výcvik v nakládání a vykládání motorových vozidel na železnici.

D. Praktická cvičení, doplňovací řidičský výcvik.

Souběžně s theoretickým vyučováním a praktickým výcvikem v jízdě je nutno konat některá velmi důležitá praktická cvičení; montáž a demontáž důležitých součástí, cvičení v udržovacích úkonech, praktické odstraňování běžných poruch. Je to znamenitý doplněk vyučování theoretického, poněvadž žáci mají možnost poznat prakticky to, čemu se učili v theorii. Ovšem je nutno tento výcvik účelně rozvrhnout a upravit podle postupu vyučování theorii a podle postupu řidičského výcviku. Je k tomu potřeba také dostatečného počtu chassis vyřazených vozidel pro cvičení v montáži a demontáži, dostatečného počtu nástrojů a náradí. Pro tento výcvik je třeba opět utvořit skupinky nejvýše po osmi mužích, jejichž veliteli a zároveň pomocnými instruktory jsou poddůstojníci, dobří odborníci. Rozvrh vyučovací látky:

1. Cvičení v montáži a demontáži.
 - a) Snímání kol u vozů osobních i nákladních, snímání ráfků, výměna pláště a duše, výměna a čištění ventilků duše.
 - b) Seřizování brzd.
 - c) Druhy pojištění matic a šroubů. Které matice musí být obzvláště často kontrolovány.
 - d) Demontáž a montáž chladiče. Regulace napětí řemene ventilátoru.
 - e) Snímání a navlékání pístních kroužků, dekarbonisace pístu.
 - f) Vyjímání zapalovací svíčky a seřizování kontaktů elektrod.
 - g) Vyjímání a vsazování ventilů, regulace dilatační spáry, zabrušování ventilů.
 - h) Demontáž a montáž karburátoru, jeho filtru, čištění trysek, seřizování karburace.
 - i) Demontáž a montáž magnetky. Seřízení zapalování k motoru, seřízení odtrhu kontaktů přerušovače.
 - j) Demontáž a montáž motorového bloku.
 - k) Demontáž a montáž klikového a vačkového hřídele. Seřízení rozvodu.
 - l) Demontáž a čištění olejové pumpy, olejového filtru.
 - m) Demontáž a montáž spojky, seřízení.
 - n) Demontáž a montáž rychlostní skříně.
 - o) Demontáž zadní nápravy, diferenciálu.
 - p) Demontáž a montáž hnacího řetězu, jeho seřízení.
 - r) Demontáž a montáž vozových per a tlumičů. Seřízení tlumičů.
 - s) Rozbírání a skládání sklápěcí střechy, natahování plachty na nákladní vůz.
 - t) Použití hasicího přístroje. Demontáž a montáž nákluzníků u osobních a nákladních aut.
2. Praktická cvičení v udržovacích úkonech.
 - a) Stříkání a mytí vozidel.
 - b) Příprava vozidel k periodické prohlídce.
 - c) Příprava náplně pro rychlostní převody a skřín zadní nápravy.
 - d) Praktická ukázka udržování akumulátorů u vozidel v provozu.
3. Praktická cvičení v zjišťování a odstraňování poruch.
 - a) Poruchy v přívodu benzínu a karburaci.
 - b) Poruchy v zapalování.
 - c) Poruchy v osvětlování.

- d) Poruchy v mazání a chlazení.
- e) Poruchy natáčecího ústrojí (ručního i elektrického).
- f) Poruchy spojky a rychlostních převodů.
- g) Poruchy brzd a jich seřizování.
- h) Poruchy v řízení.
- i) Poruchy vozových per.
- j) Postup při opravách porouchaných plášťů a duší.

Cílem tohoto výcviku je naučit žáky vyhledávat vyskytující se poruchy systematicky. Je přirozené, že půjde hlavně o poruchy, které se za jízdy vyskytnou nejčastěji a které musí umět řidič sám odstranit.

E. Theoretické vyučování.

Theoretické vyučování v řidičských kursech obsahuje tuto látku:

1. nauku o automobilu,
2. důležité stati z technicko-správní služby,
3. nauku o konstruktivním materiálu a o pohonných hmotách,
4. policejní a dopravní předpisy.

Detailní rozvržení látky:

1. Nauka o automobilu.

a) Motor: Rozdělení spalovacích motorů. Základní pojmy: úvratí, zdvih, vrtání, prostor kompresní a spalovací, obsah, předstih, zpožděný zážeh. Princip a funkce 4. taktu. Princip a funkce 2. taktu. Motory jednoválcové a víceválcové, uspořádání. Píst, pístní kroužky, pístní čep. Ojnice. Klikový hřídel a setrvačnick. Váčkový hřídel. Dekompresory. Ventilátory. Ústrojí pro ruční natáčení. Příslušenství válců (kompresní kohouty nebo ventily, ventilové uzávěrky, výfuková a ssací přípojka). Výfuková ústrojí.

b) Karburace: princip rozprašovacích karburátorů. Popis některých druhů a jejich funkce (Zenith normální, Zenith T. D. bez korektoru a s korektorem, Solex, Palas, a běžné druhy používaných karburátorů motocyklových).

c) Způsoby přívodu benzínu do karburátoru, účel a druhy filtrů, akcelerační, regulátor počtu otáček.

d) Zapalování: akumulátory, indukční cívka, bateriové zapalování, zapalování magnetoelektrické — princip, princip, popis a funkce magnetky Bosch, Scintilla, zapalování kombinované, regulace předstihu — vysvětlení, magdynamo Bosch a Scintilla, zapalovací svíčky.

e) Osvětlení: osvětlovací souprava automobilu a motocyklu, Dynamo, princip a popis, reflektory a seřizování, rozváděcí skříňka, kontrolní žárovka, pojistky.

f) Startery: Bosch, Scintilla, Bendix.

g) Přístroje optické a akustické signalisace — princip a funkce.

h) Chlazení, druhy, popis součástí.

i) Mazání, duhy, popis součástí.

j) Spojky: kuželová, lamelová suchá a mazaná, disková. Spojka motocyklová.

k) Rychlostní převody — účel, popis rychlostních převodů o dvou baladerech, o třech baladerech, s dvojitou výměnnou redukcí, rychlostní převody motocyklu.

l) Kardanské klouby.

- m) Druhy pohonu hnacích kol.
 - n) Druhy redukčního soukolí. Diferenciál normální kuželový a diferenciál pro výkyvné hnací polonápravy.
 - o) Řízení. Popis a funkce běžných typů.
 - p) Brzdy. Popis a funkce běžných typů.
 - r) Vozové rámy, pera, kola a ústrojí pro přenos suvné síly.
 - s) Karoserie, druhy.
2. Důležité statí z technicko-správní služby.
- a) Vozový sešit a kmenový list.
 - b) Přejímání a odevzdávání motorového vozidla.
 - c) Jízdní rozkaz.
 - d) Doplnování automobilních pohonných hmot.
 - e) Provádění oprav a doplňování opotřebovaných součástí.
 - f) postup při nehodách.
 - g) Výstroj a výzbroj motorových vozidel.
 - h) Inventury, prohlídky, dopravní služba.
3. Nauka o konstruktivním materiálu a o pohonných hmotách.
- a) Železo surové a jeho výroba.
 - b) Železo kujné.
 - c) Sváření a spájení.
 - d) Zkujňování.
 - e) Cementování.
 - f) Ocel, výroba, kalení.
 - g) Měď, olovo, cín, zinek, nikl, hliník, platina.
 - h) Pácky.
 - i) Kaučuk. Výroba pláštů a duší a opravy jich.
 - j) Nafta, zpracování.
 - k) Benzin, výroba, druhy a vlastnosti.
 - l) Petrolej, benzol, líh, směsi, oleje a konsistentní tuky, výroba, druhy a vlastnosti.
- m) Manipulace s automobilními pohonnými látkami (ukládání, bezpečnostní sklady, výdej a pod.).
4. Policejní a dopravní předpisy.
- a) Pojem „motorová vozidla“ podle policejních předpisů.
 - b) Předepsané zařízení vozidel (způsobnost a vypravení).
 - c) Řidiči a řidičská oprávnění.
 - d) Řejstřík řidičů a rejstřík motorových vozidel, rejstříkové značky.
 - e) Jízdy do ciziny.
 - f) Bezpečnostní předpisy.
 - g) Řidičské dokumenty.
 - h) Výstražné a dopravní značky.
 - i) Podmínky pro uznání způsobnosti motorového vozidla.
 - j) Předpisy o bezpečnostních zařízeních na vozidlech.
 - k) Doprava osob a nákladů.
 - l) Rychlost jízdy.
- m) Výstražná znamení.
- n) Odpovědnost za škody. (Povinné ručení.)
 - o) Služební jízdy.
 - p) Náklad a obsazení vojenských vozidel.
 - r) Řidič, spolujezdec, brzdař, povinnosti.

Tím jsem naznačil obsah vyučovací látky, která by měla být ve všech řidičských kursech probírána. Vojenské řidičské kursy jsou všestranně prospěšné a pro mnohé vojíny jsou i dobrodiním. Důkazem toho jsou časté poptávky zaměstnavatelů, kteří dávají přednost řidičům s vojenskou praxí. Snažme se, abychom si na vojně vycvičili řidičský personál co nejlépe, neboť důkladný a svědomitý výcvik bude nám vždy jen na prospěch v míru (zmenšení počtu nehod, zmenšení počtu nezaměstnaných umisťováním dobře vycvičených řidičů), i ve válce, kdy vojenský řidič, jemuž světuujeme drahý materiál i životy (převážené jednotky), je velmi důležitým orgánem!

Drobné zkušenosti z války.

Podplukovník děl. Konstantin Kapnin:

Význam průzkumu.

I.

Po úspěšném střetném boji na Zloté Lipě v Haliči (26.—27. srpna 1914) pronásledovala 31. ruská pěší divise, jsoucí ve svazu III. armády, jednotky rakousko-uherské, a to ve všeobecném směru Wicyn-Przemyslan.

Její předvoj navázal již v ranních hodinách 29. srpna dotyk s nepřítelem, jenž znovu kladl vážný odpor v údolí Gnilé Lipy, o čemž svědčila stále se stupňující palba předvojových baterií.

I./31. dělostřelecký oddíl byl tohoto rána v proudu valného voje divise v prostoru osady Wypyski (asi 7 km vých. od Przemyslan), kde očekával další rozkazy velitele oddílu, jenž odjel kupředu s veliteli baterií na průzkum. Všude kolem byla výtečná nálada po vítězném boji, mužstvo žertovalo s Rusíny, kteří pomáhali napájet koně.

Asi po hodině očekávání přikvapil k naší I./31. baterii poddůstojník-patrač s ústním rozkazem, aby 1. důstojník kpt. Vodolažský vedl baterii co nejrychleji do palebného postavení v prostoru asi 3 km východně od Przemyslan, a to po cestě, kterou ukáže uvedený patrač.

Za několik minut jsme již klusali osadou po silnici k Przemyslanům, zvedající takřka mračna prachu tak hustého, že jsem jako velitel 4. čety*) dopředu nic neviděl kromě děl 3. čety přímo před sebou.

Klusali jsme podle rozkazu dosti ostrým tempem asi 3 km a byli jsme již blízko osady Borszów, když před samou baterií prasklo 6 šrapnelů a celý okolní terén byl doslova poset šrapnelovými kuličkami.

Na naše štěstí rozprasky byly vesměs velmi vysoké, což bylo v prvních bojích dosti častým zjevem u rakousko-uherského dělostřelectva; přes to však morální účinek této dobře sedící řady byl překvapující. Skoro podvědomě veškerá vozidla proudu byla stočena v mžiku doleva přes silniční příkop k lesu, jenž ležel 100—200 m stranou od silnice.

Za 1—2 minuty baterie s promíchanými poločety byla již v poměrném bezpečí, neboť les kryl ji před účinkem časovaných šrapnelů.

Další náš pohyb silnicí k nařízenému postavení byl znemožněn palbou ráz naráz 1—2 rakouských baterií a setrvali jsme v našem skrytu u lesa nejméně 30 minut,

*) Ruské lehké baterie r. 1914 měly 8 děl a 8 pancéřových muničních vozů každá, nečítaje 8 pancéřových muničních vozů bojového trénu, při čemž skoro každá četa měla jako velitele aktivního poručíka nebo nadporučíka.