

三、確定偵查重點及方向

(一)、戰車內部逃生路線勘驗

戰車異於一般車輛，在外觀、重量、構造及車內空間均有特殊設計以應戰鬥需求，而戰車設計乃為適應野外地形遂行戰鬥任務，於正常行駛時，砲塔及駕駛艙各有出入口，另駕駛艙下之逃生口亦可打開進行逃生或下車戰鬥，本案事故戰車翻覆於溪底，戰車上方原出入口倒置於溪下泥沙，且當日溪水水位非低，逃生不易。



軍方人員於事故戰車吊掛上岸時，檢視戰車內裝及外觀受損情形



偵查作為

偵查作為

為確認戰車駕駛是如何逃生及戰車成員逃生路線是否受阻，林俊傑主任檢察官及李仲仁檢察官分別於 105 年 8 月 18 日、105 年 8 月 21 日，假陸軍「仁壽營區」、空軍「加祿堂營區」，請陸軍第八軍團第五六四旅提供與本案事故戰車同型 CM11 戰車，由檢察官親自進入戰車駕駛艙及砲塔座艙內，勘驗並模擬戰車內部人員逃生可能狀況。



李仲仁檢察官進入事故戰車測量戰車駕駛室與座艙間之聯繫通道

偵查作為



偵查作為

偵查作為

因本案戰車翻落時，戰車砲塔座艙頂門開口抵住網紗溪底，致使砲塔座艙內之吳○○、陳○○、陳○○及張○○等人無法順利直接逃生，而楊○○在戰車翻覆後，因駕駛艙原本高度低於砲塔座艙，而砲塔座艙在戰車翻覆時抵住網紗溪底部，造成駕駛艙與網紗溪底尚有縫隙，楊○○可直接從駕駛座艙口逃出而倖免於難。



李仲仁檢察官會同鑑識科在仁壽營區勘驗同型戰車內部逃生空間



林俊傑主任檢察官(左一)及李仲仁檢察官(左二)會同鑑識科在加祿堂營區勘驗事故戰車內部逃生空間

偵查作為



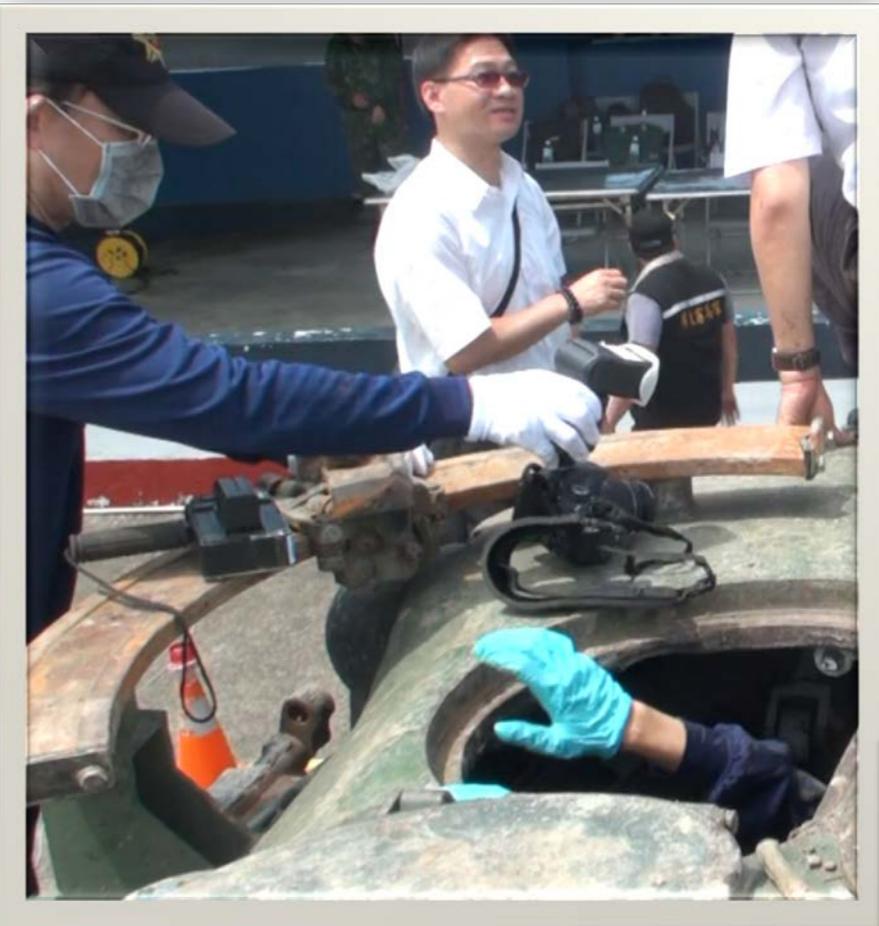
偵查作為

偵查作為

偵查作為



戰車砲管朝前（砲管仰角 0 度），雖戰車駕駛座艙與砲塔座艙有空隙，惟經測量可通過空間寬度僅約 28 公分，實際以人體嘗試通過仍無法穿越，故無法經由此方式，從駕駛座艙進入穿越砲塔座艙與駕駛座艙之空隙，救援受困於砲塔座艙內之人員。再者，戰車翻覆時，原本在駕駛座艙底部逃生口轉成朝上狀態，逃生口設置以連動鐵栓扣住重量 78.96 公斤圓形鐵板，該連動鐵栓必須由駕駛座艙內方能啟動，故案發時救援人員無法從外部打開進行救援。



偵查作為



林俊傑主任檢察官(白衣者)會同鑑識科在加祿堂營區勘驗同型戰車內部逃生空間

(二)、釐清有無人為因素

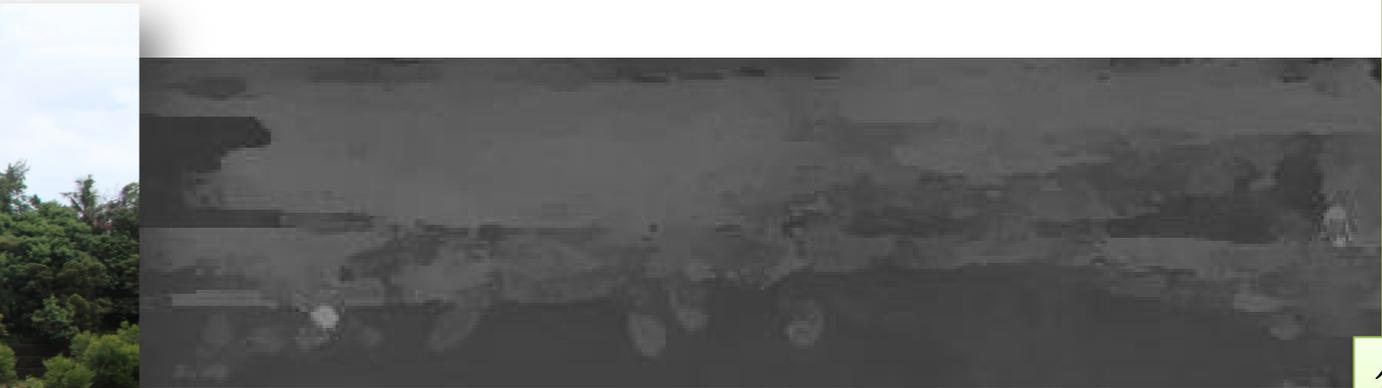
本案戰車翻覆後，因逃生出口皆受堵，造成救援困難，故可排除因救援人員疏忽而造成死亡結果發生；次應釐清者，戰車為何會翻落橋下，案發時事即翻落橋下，因案發當時下著雨，事故戰車所行駛斜坡潮濕、且部分路面有潮濕及路面泥濘情形是否為戰車翻覆原因、戰車行駛斜坡而下，接著又要左轉對戰車而言是否為困難操作，這些都是案發當時現場環境因素，實際上也是

員疏忽而造成死亡結果發生；次應釐清者，戰車為何會翻落橋下，案發時事即翻落橋下，因案發當時下著雨，事故戰車所行駛斜坡潮濕、且部分路面有潮濕及路面泥濘情形是否為戰車翻覆原因、戰車行駛斜坡而下，接著又要左轉對戰車而言是否為困難操作，這些都是案發當時現場環境因素，實際上也是

偵查作為



偵查作為

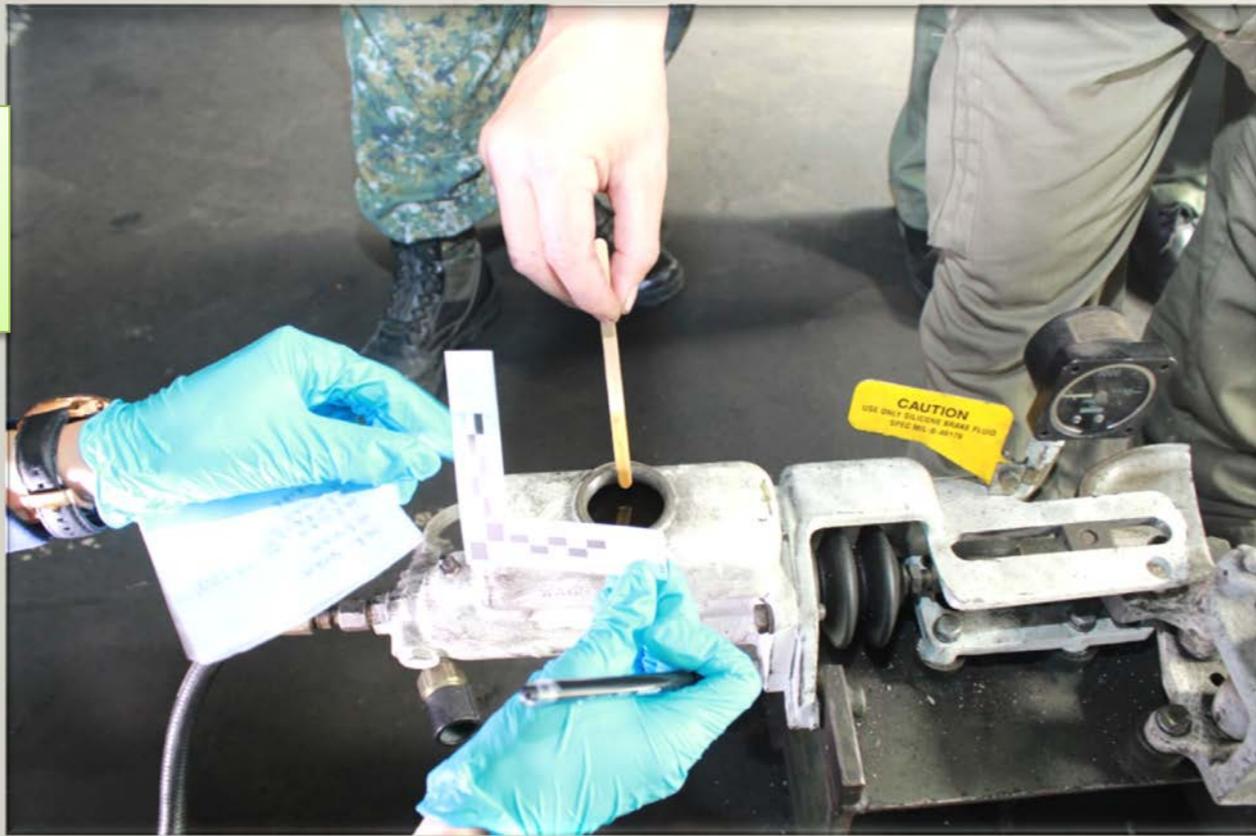


檢察官請警方拍照及測繪案發現場動線

另外本案事故戰車已服役 20 幾年，機械性能是否有故障情形，如煞車管
用瑕疵品，因戰車履帶採購曾發生弊案，本案事故戰車履帶若有使用瑕疵品，
無法順利發揮制煞效果，故是否有機械故障因素，也是調查方向之一。

線是否有煞車油洩漏情形、變速箱系統作動是否正常及煞車履帶是否有使
確實可能造成事故戰車行駛於案發現場斜坡及泥濘場地時，造成戰車履帶

偵查作為



105 年 11 月 15 日於陸軍兵工整備發展中心量測煞車油壺內油量高度情形。

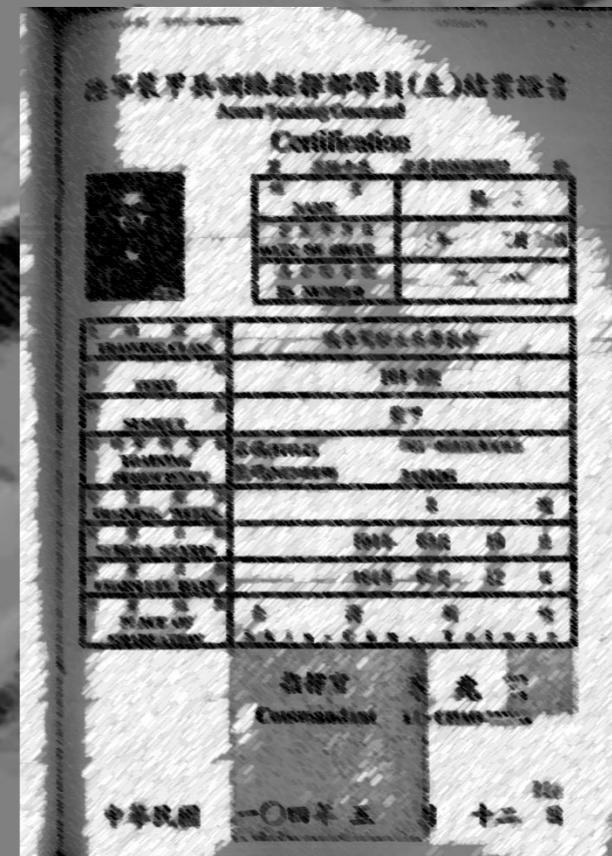
偵查作為



105 年 11 月 15 日蔡佩容主任檢察官(左一)、李仲仁檢察官(右二)及王陳龍檢察事務官(右一)在南投
兵整中心拆解事故戰車後，檢查事故戰車引擎有無受損。

除現場環境及機械故障等因素是否造成戰車翻覆應予調查外，是否有人為操作疏失也是調查重點之一，戰車駕駛當時是否有飲酒及服用藥物，因而造成精神狀況不佳，或戰車駕駛有無經過合格駕駛訓練，有無駕駛戰車適格能力，戰車駕駛是否進行錯誤駕駛行為，均可能係是造成戰車翻覆原因。

偵查作為



偵查作為