

四、現場測繪

(一)、保全現場跡證

本署檢察官第一時間到達現場時，戰車仍倒臥在網紗溪，立即指揮鑑識人員測量橋面總長度及寬度、戰車倒臥橋下與橋面間相對位置，另測量橋面上 14 座護欄，每座護欄之長度、寬度及高度，護欄在戰車輾壓過程中有無受損，為確認戰車在翻覆前，究係如何輾壓橋面上護欄，檢察官請鑑識人員針對每座護欄受損情形進行測繪，實際以每座護欄右側為測量基準點，紀錄每座受損護欄之受損相對位置及面積，供日後模擬及研判戰車翻覆前之行駛路線。



量測編號第3號護欄受損情形

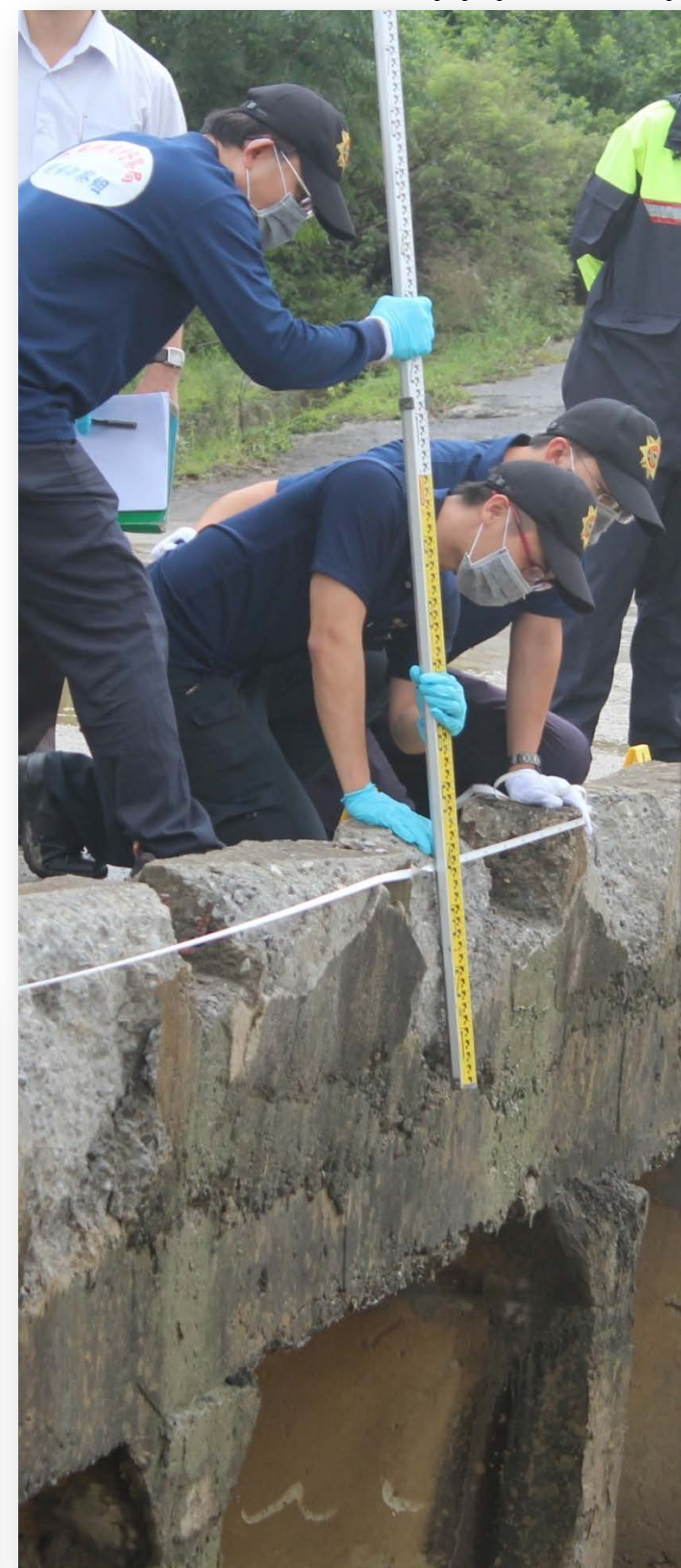


針對每座護欄受損情形進行勘察

偵查作為



偵查作為



針對護欄受損情形進行勘察及量測情形

現場橋面護欄共 14 座（長 150 至 155 公分、寬 20 公分、高 12 至 15 公分，間距 30 公分），護欄編號第 1 至第 8 號均有毀損新痕，均予以測量毀損面積，其中以編號第 2、3、4、5 號護欄之毀損情形最為明顯，且與事故戰車翻覆位置最為吻合。



偵查作為



編號第 4 號護欄毀損情形

偵查作為



編號第 3 號護欄毀損情形



編號第 5 號護欄毀損情形

0816 屏東恆春戰車翻覆實錄

事故戰車在經由吊車從網紗溪吊起時，檢察官立即進入戰車駕駛艙確認戰車排檔桿位置是在「N 檔」位置並請鑑識人員拍照存證，以確認戰車在翻覆前，本案戰車駕駛最後操作戰車之駕駛動作為何，另外請非本案戰車駕駛兵進入駕駛艙內，踩踏本案事故戰車從網紗溪吊起後，當下煞車壓力為何，同時請軍方人員檢查戰車有無軍備遺落，經軍方檢查後確認包括機槍、無線電等多項軍備有缺少，因時值深夜，指示軍方人員將現場封鎖，隔日再派員到網紗溪打撈。

偵查作為

偵查作為



事故戰車內部砲管下方情形

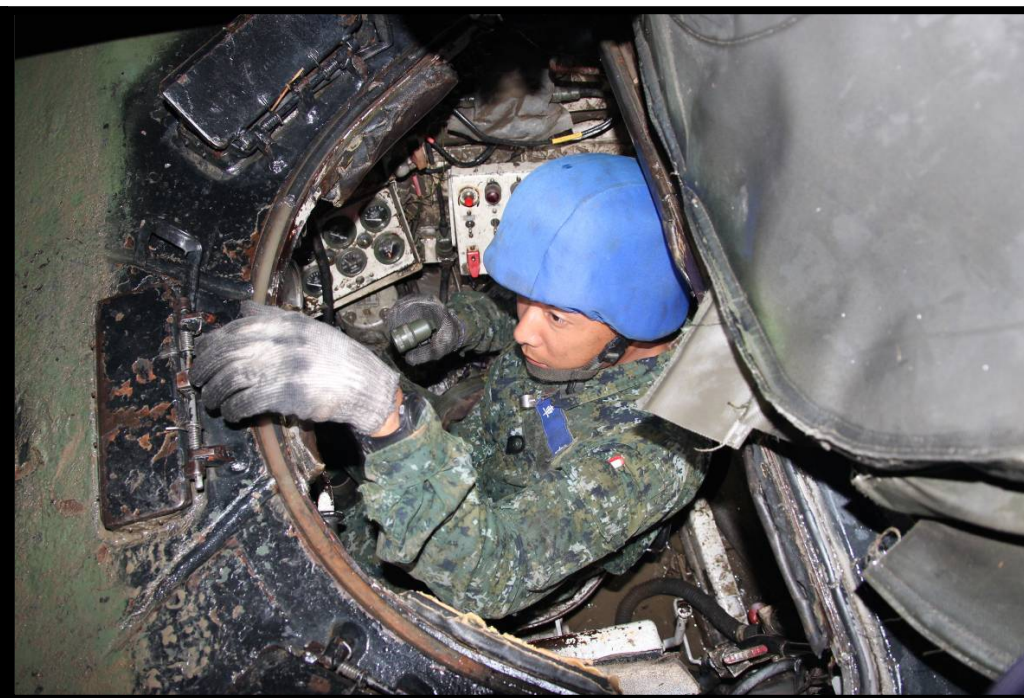


事故戰車內部右側情形

偵查作為



事故戰車駕駛艙內部狀況



請軍方駕駛人員進入駕駛艙測試煞車壓力狀況

偵查作為

(二)、現場斜坡及轉彎角度測量

為確認本案事故戰車所行駛斜坡坡度，另測量事故戰車當日行駛斜坡而下轉檢察官指揮屏東縣政府警察局交通隊、鑑識科及屏東縣憲兵隊，於 105 年 9 月 1 位置及角度。

現場勘察發現網紗溪橋面上西側護欄自北往南起算編號第 1 至第 8 號護欄有到編號第 3、4、5 號護欄，護欄內側（靠橋面）受損最嚴重為編號第 4 號護欄，溪橋時，首先撞擊護欄位置，必然會造成護欄內側（靠橋面）有劇烈損壞。

彎當時，實際上轉彎角度為何？應轉彎多少角度方能順利將戰車轉入橋面？李仲仁 2 日，一同前往案發現場測量斜坡角度、戰車轉彎進入橋樑角度、戰車碰撞護欄

損壞，其中損壞較嚴重為編號第 3、4、5 號護欄，研判事故戰車右側履帶有輾壓依戰車重量及行駛中衝撞力量，事故戰車行駛案發地點斜坡往下再左轉進入網紗



偵查作為



偵查作為

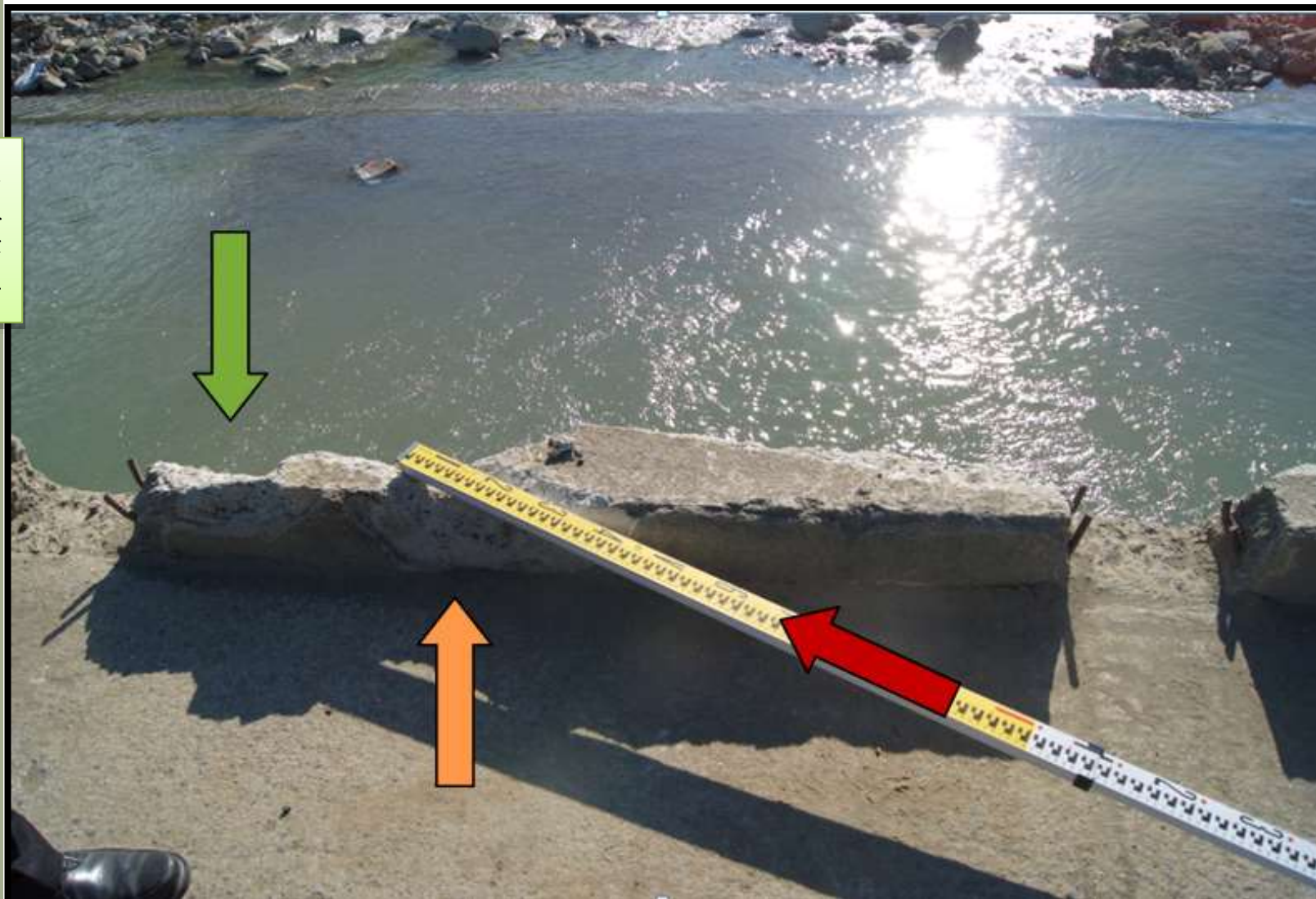
李仲仁檢察官及王陳龍檢察事務官於案發現場以尺規模擬戰車行進軌跡

編號第 4 號護欄內側受損部位自內側延伸到上方並呈現一方向性損壞，並量測該受損部位方向延伸與護欄南北向夾角角度為 21 度，再測量橋面南北向與斜坡夾角為 30 度，所以正常戰車行駛斜坡而下，應轉彎 30 度方能順利轉入橋面而與橋面平行，當日事故戰車左轉彎進入橋面時僅轉彎 9 度，確實轉彎角度不足。



研判事故戰車碰撞護欄方向、角度及位置

偵查作為



編號第 4 號護欄中段有一明顯毀損部分（橘色箭頭處），疑為事故戰車駛上護欄的故戰車行駛方向

偵查作為



第一撞擊點（按即右側履帶最初駛上護欄之碰撞點），角度為 21 度，紅色箭頭為事故戰車行駛方向

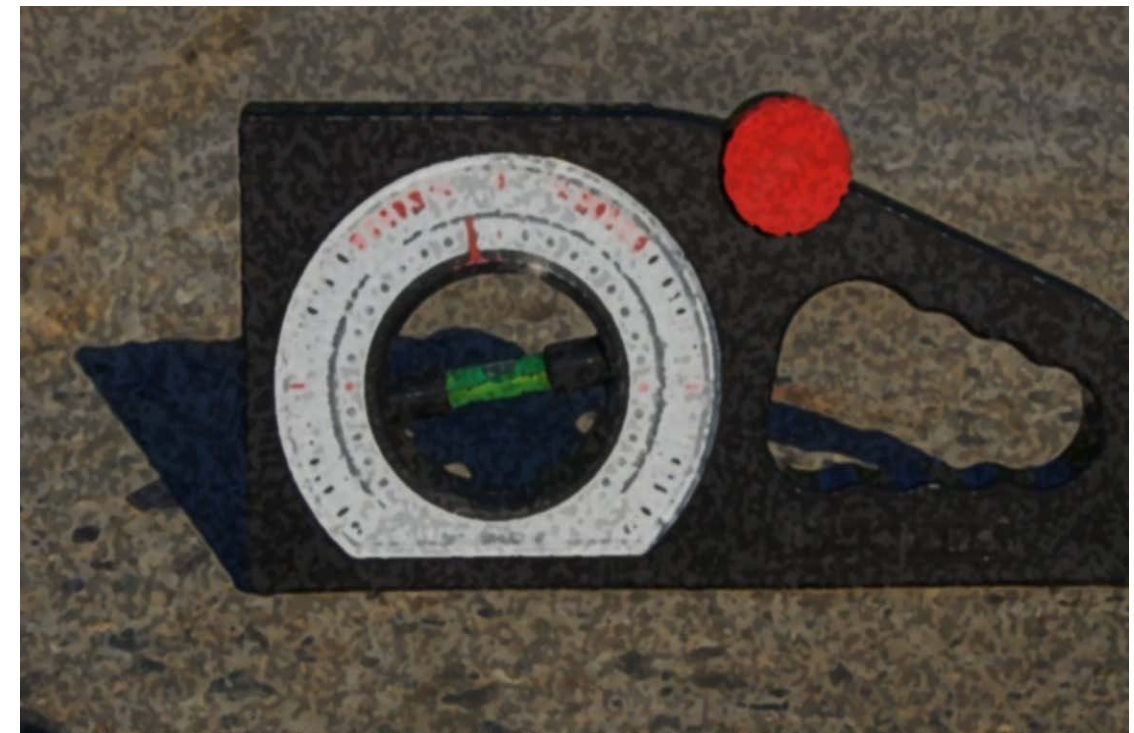


現場斜坡坡度情形



斜坡坡度各坡段量測情形

請交通隊測量事發地點斜坡坡度（共 10 個坡段），坡頂至坡底總長約 69.9 公尺，自坡頂往下約每 6 公尺測量 1 次角度，角度分別為 10.1 度、10 度、10 度、9 度、9 度、2 度、3 度、3 度、4 度、6 度，換算坡度分別為 17.81%、17.63%、17.63%、15.83%、15.83%、3.49%、5.24%、5.24%、6.99%、10.51%。



水平測量儀測量現場斜坡坡度