

戰車載運作業及安全規定

上尉 詹淳中

提要：

- 一、裝備妥善影響戰力發揮效能，如何運用戰車載運到達所望地點，有效發揮最大戰力，乃為重要課題。
- 二、國軍例行的基地演訓、聯勇操演、聯兵旅對抗、漢光演習等任務次數繁多，戰車載運頻繁，常因指揮、裝備等因素造成人員傷亡，進而影響部隊士氣及戰力，因此藉由戰車載運作業要領的說明，減少危安情事發生。

壹、前言：

鑒於部隊基地訓練實施板運作業，因行駛前、中、後未確實檢查，以及指揮人員所站位置錯誤，而導致車輛暴衝，人員傷亡的悲劇(如圖 1)，這件事故的發生，突顯了裝運作業之重要性，也顯示各部隊對裝運要領之不熟悉，以及場地安全性不足的狀況，本篇針對這部份作研究，以提供各部隊正確之程序、步驟及要領，供各裝甲部隊使用。



圖 1 車輛翻覆

◆資料來源：裝甲第586旅戰車板車裝載肇事

貳、戰車載運適用板台介紹：

目前平板車載運板台可區分 20T 低板車、30T 低板車、40T 低板車、50T 低板車、

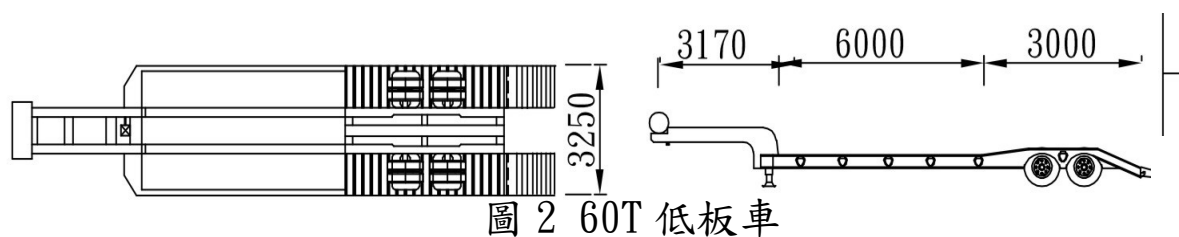
60T 低板車，國軍主要履帶戰車適用板台為 60T 及 30T 低板車，申請單位將所需載運裝備型式、大小告知，由相關單位會依照所接收之資料派遣板車至申請單位實施載運作業，相關適用板台規格及申請方式如下表所示。

板台規格 戰車種類	適用平版車 型式	輪胎 數量	體積 (M)	平面 尺寸 (M)	長 (M)	寬 (M)	高 (M)	承載 數量 (台)
M88A1 救濟車	60T 低板車	8 (16)	29.4 立方 公尺	6	12	3.25	0.85	1
M60A3 戰車								
CM11 戰車								
CM12 戰車								
M41D 戰車	30T 低板車	8 (16)	31.05 立方 公尺	5.5	11.5	3	0.9	1
M41A3 戰車								

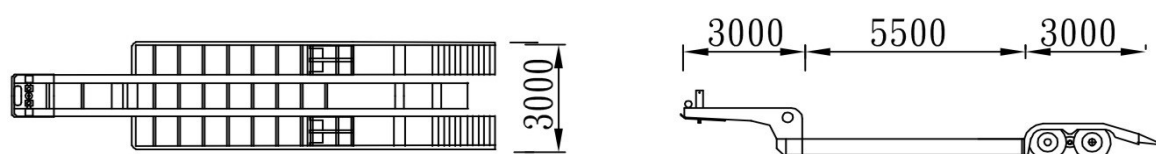
表 1 各車型適用平板車

◆資料來源：參考97年國軍陸軍運輸作業規定

輪台數量區分 8 輪及 16 輪，8 輪式的板台可承受 70-75 噸的重量，16 輪式的板台可承受 90-120 噸的重量，可依照各單位所需實施申請。



◆資料來源：參考97年國軍陸軍運輸作業規定



◆資料來源：參考97年²國軍陸軍運輸作業規定

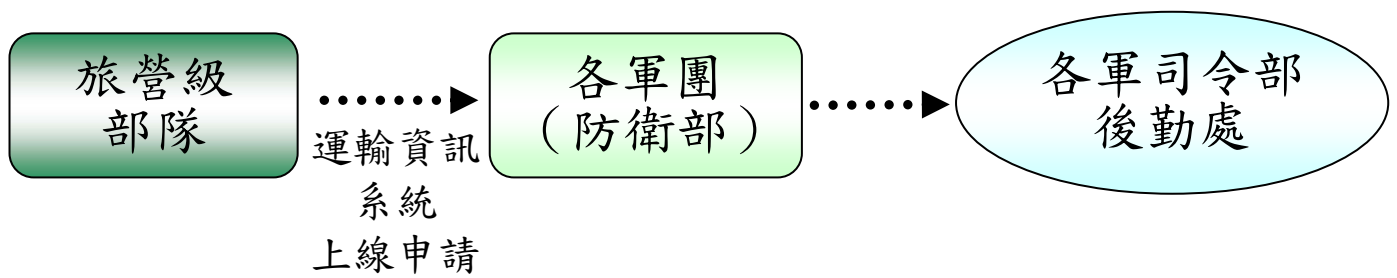


圖 4 委商申請作業流程

◆資料來源：參考97年國軍陸軍運輸作業規定

參、載運前準備事項：

一、人員編組：

在載運過程中應將人員做好妥善編組，應編指揮人員、檢查組、警戒組、搶救組、救護組、督導組，各組任務如下¹：

- (一) 檢查組：車輛於載運前，戰車乘員應依照 2145 表上項目逐一逐項完成檢查，並確實將缺失記載於表格上，若有影響車輛行駛之缺失，應立即回報並處理，不可強行上板車，以確保人員及裝備安全。
- (二) 警戒組：由單位輔導長擔任帶隊官，以及數員士官兵擔任警戒人員，依載運場地大小，針對重要路口實施人員及車輛管制，以確保板運任務之遂行。
- (三) 指揮人員：由該車車長或有經驗之幹部擔任，負責車輛指揮之任務，在指揮過程中除指揮人員外，其餘人員不可靠近且不可在旁干擾指揮。
- (四) 搶救組：由單位二級廠編組履保士、砲保士、履保兵及救濟車輛於載運場地待命，如有車輛故障等狀況發生，立即處理以利任務遂行，若單位無二級廠可向上一級單位申請支援。
- (五) 醫務組：由單位編組醫務人員及救護車於載運場地擔任救護工作，如有狀況發生導致人員傷亡事件，立即送醫。
- (六) 督導組：由載運單位主官及上一級單位編組幕僚實施督導。

¹ 陳銘勝，戰車公路運輸—拖板車裝運作業要領，裝甲兵學術季刊 203 期，民國 96 年 2 月 16 日



圖 5 人員配置圖

◆資料來源：本研究整理

二、人員訓練：

在執行載運任務前，針對指揮人員、駕駛手及警戒人員實施勤前教育及訓練。

(一) 指揮人員：

訓練目標在於訓練指揮人員，有能力利用指揮手勢及哨音指揮戰車載運，單位應針對人員實施專長複訓，並經上一級合格簽證始可擔任，並培養指揮人員與駕駛手間之默契，指揮過程中一律依照戰車駕駛教範中所規定之指揮手勢，嚴禁出現非規定之手勢(如圖 6)，影響駕駛手之判斷導致不必要之傷害。



圖 6 錯誤手勢

◆資料來源：本研究拍攝

(二)駕駛手：

以擁有師資之人員負責訓練，訓練方式從聯動裝置操作到車輛 前進、後退練習開始，並利用單位端末平台設施實施練習，若沒有相關設施，可向就近單位借場地實施練習，或向兵監學校申請場地實施複訓，須經過單位合格簽證之駕駛手始可擔任。

(三)警戒人員：

由擔任警戒軍官人員負責練習，告知平板車進出路線，以及載 運過程中管制手段，並完成警戒部署、通信規劃，並以狀況誘導方式實施訓練。

四、戰車行駛前檢查：

(一)由戰車乘員負責，保括車長、射手、裝填、駕駛，主要針對戰車行駛前檢查，保括煞車壓力、各聯動裝置、三角標示牌是否安裝、砲塔方向固定鎖、砲塔行軍固定鎖是否固定良好，檢查時應由車長督導各乘員實施，煞車壓力及各聯動裝置由駕駛手實施檢查，三角標示牌由裝填手負責固定，砲塔方向固定鎖由射手完成鎖定，檢查重點如下：

1. 聯動裝置(煞車)：煞車壓力檢查，依照技術書刊，壓力須達 750-900PSI 之間，維持 30 秒並確定壓力不會減少，行駛中踩煞車，檢查車輛是否平穩停下，並依照潤滑令要領檢查液壓油平面必須位於開口頂端 1/4 吋²。

² 潤滑令，1992 年 1 月，頁 16

2. 聯動裝置(油門)：油門踏板應可踩放順暢，且不會有卡死之現象發生，發動車輛檢查，當加速踏板保持穩定不變時，轉速不應突然增高，針對油門連桿應依照潤滑令要領實施潤滑³。
 3. 聯動裝置(轉向)：轉向操縱桿檢查，將操縱桿推向左(右)方，放開後檢查是否會退回至中央位置，行駛中操縱桿位於中央位置時，車輛行駛不會左右偏移，針對轉向連桿應依照潤滑令要領實施潤滑⁴。
 4. 聯動裝置(排擋)：檢查排擋桿是否變形，是否無法變換檔位，車輛行駛中換檔，注意檔位變換是否正常，針對排擋連桿應依照潤滑令要領實施潤滑⁵。
 5. 砲塔方向固定鎖：載運前應將方向固定鎖扳至固定位置，以防止車輛在運輸過程中，砲塔搖晃肇生危安事件⁶。
 6. 砲塔行軍固定鎖：載運前應確實利用砲塔行軍固定鎖將砲管固定，防止砲管上、下晃動⁷。
 7. 三角標示牌：將標示牌固定於後隔柵板及砲塔置物籃上，警示前後車輛。
- (二)凡是判定為「停用」裝備，嚴禁行駛上板車，應派遣吊車採用吊掛方式實施。
- (三)檢查工具箱、後格柵門及車長、裝填手頂門是否上鎖，砲塔置物籃不可放置雜物，砲塔外不可吊掛任何物品。

五、平板車行駛前檢查：

- (一) 檢查板車輪胎胎紋是否磨損過度，不可超過磨耗線。
- (二) 檢查板車拖板應固定良好，不可有高低不平或左右擺放寬度不一等現象。

六、載運場地檢查：

- (一)載運場地應位於平坦路面上，需有足夠戰車轉向之場地，並規劃平板車及戰車待命位置，是否會有衝突或影響週邊環境。

³ M60A3 公厘火砲全履帶戰車操作手冊，民國 84 年 5 月，頁 77

⁴ 同註 3，頁 69

⁵ 同註 3，頁 103

⁶ 同註 3，頁 80

⁷ 同註 3，頁 78

- (二)載運場地應規劃良好之行車動線，各車輛均由單一入口、單一出口進出，以確保其流暢性。
- (三)載運場地應位於露天場所，避免於密閉空間內實施，以免因高度不足、空間不夠影響載運任務遂行。

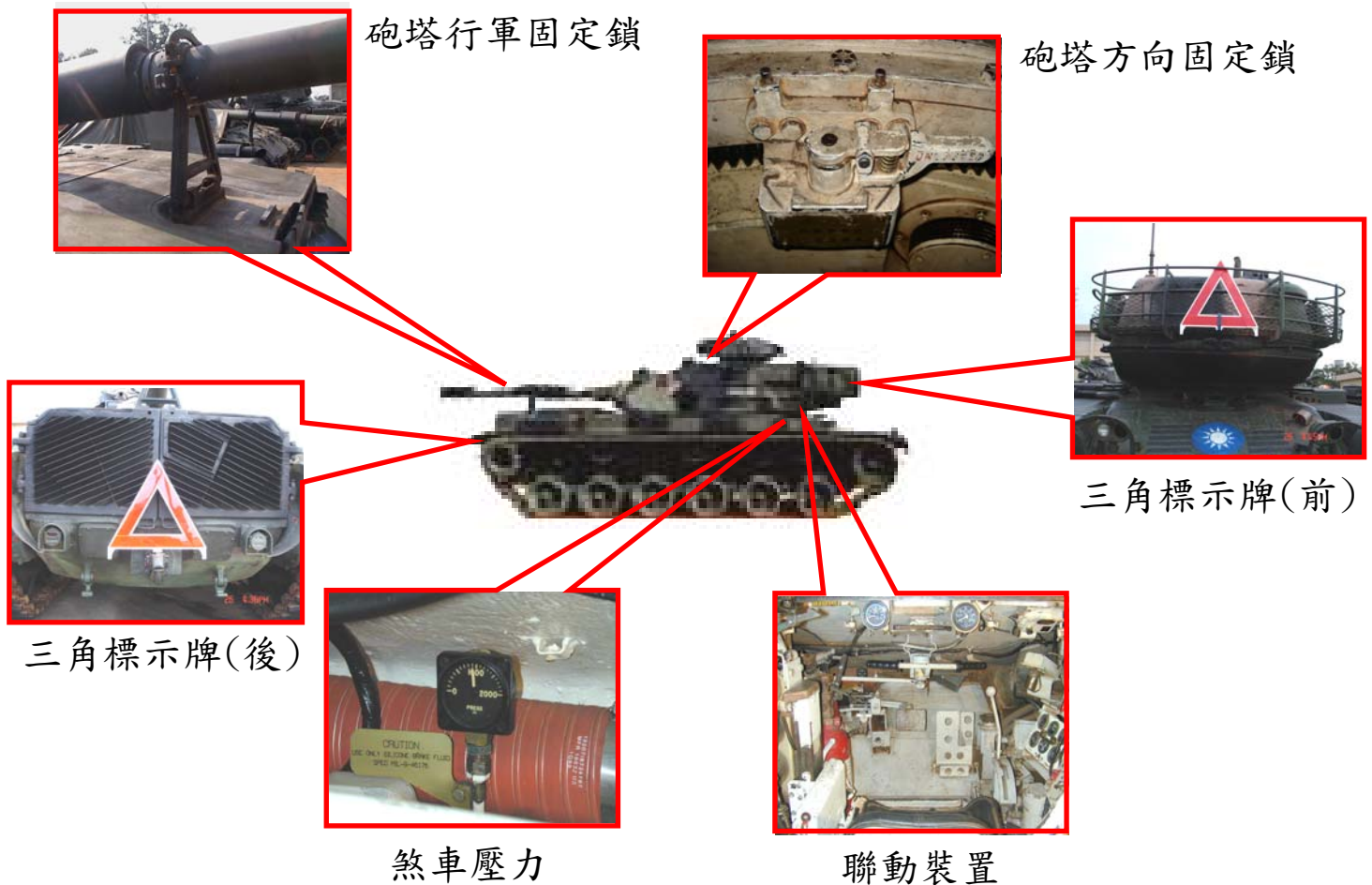


圖 7 檢查位置圖

◆資料來源：本研究整理

六、載運路線規劃及道路交通管制申請：

- (一)各單位應先選定適當之載運路線，並確定路況，過程中若有山洞，應確定其高度及寬度是否可供板車通行，儘可能避開交通尖峰時段，以免影響交通。
- (二)規劃之路線盡量以平坦之地形較佳，減少因平板車過度震動，而導致戰車掉落之可能性發生。
- (三)長距離運輸及重要路段或隧道口處應申請地區憲警協助管制，屬短程運

輸應由單位派遣前導車及交管人員實施管制。

肆、載運實施要領：

戰車載運可區分兩種，第一種為鐵運方式，第二種為公路運輸方式，在鐵運部分，因戰車體積龐大，鐵運板台尺寸較小，且戰車上板台後距離高壓電過近，危險度增高，因此現在多使用公路運輸，在公路運輸部分，可區分兩種方式實施，一為無端木平台方式實施，二為有端木平台方式實施，而實施過程中除藉由本身之動力，主要依賴指揮人員手勢誘導，因此指揮人員位置則相當重要，本節將二種載運方式及指揮人員位置說明及介紹。

一、無端木平台載運要領：

(一)確實要求拖板車停至規劃位置，並熄火拉緊手煞車。

(二)指揮人員初期站於平板車中心位置，以便指揮車輛前進，並緩慢修正，使戰車車身對齊板台中心線(如圖 9)，指揮車輛至橋板前方十公尺處，指示車輛停車。



圖 8 上板車示意圖一

◆資料來源：特種履帶車輛駕駛教範，本研究整理



圖 9 車身對齊板台中心線⁶

(二) 指揮人員退至平板車接合處，指揮車輛前進至履帶碰觸橋板後緣為止，並指示車輛停止。



圖 10 上板車示意圖二

◆資料來源：特種履帶車輛駕駛教範，本研究整理

(四) 指揮人員於平板車接合處，指揮車輛上板台，確定戰車車身在板台中心線上且兩側履帶接觸面相同(如圖 12)，在指揮過程中除手勢外，可配合哨音實施，以連續性長音代表前進(後退)，一短音一長音代表停車。



圖 11 上板車示意圖三

◆資料來源：特種履帶車輛駕駛教範，本研究整理

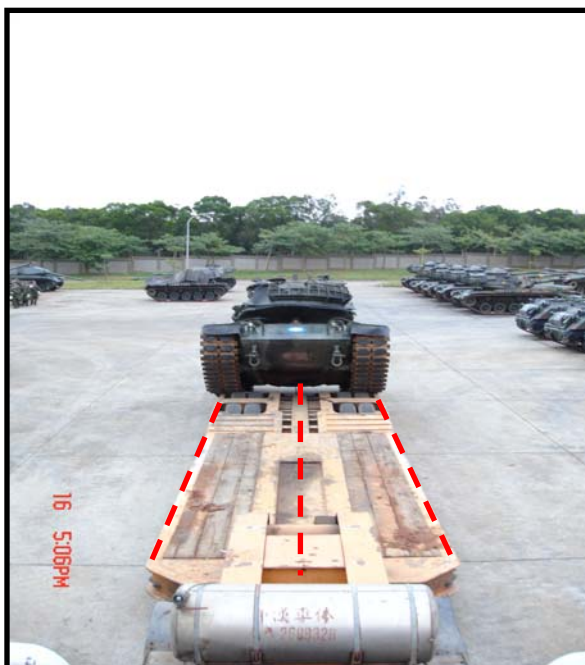


圖 12 兩側履帶接觸面相同⁸

◆資料來源：本研究整理

⁸同註 1

(五)車輛停妥後(如圖 13)，要求駕駛手將檔位排至停車空檔(如圖 14)，完成煞車鎖定，將枕木擺放至履帶內側(如圖 15)，以防止板車行駛過程中掉落，並檢查兩側履帶是否平均停於板台上，約可看到 1/3 外側履帶膠塊(如圖 16)，若單邊距離過大，需將戰車指揮下板台，並重新實施。



圖 13 戰車停於板台中心位置

◆資料來源：本研究拍攝



圖 14 檔位排入停車空檔

◆資料來源：本研究拍攝

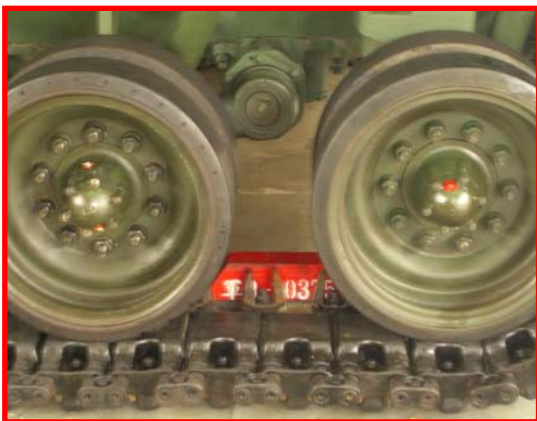


圖 15 枕木放置承載輪內側

◆資料來源：本研究拍攝



圖 16 可看到 1/3 外側履帶膠塊

◆資料來源：本研究拍攝

二、有末端平台載運要領：

端末平台的設計是為了減少車輛在上板台時，駕駛人員因視線不佳造成緊張而發生車輛歪斜導致翻落的情況，藉由板車與末端平台接觸，車輛可經由端末平台直接停於板台中心，駕駛人員也能清楚看見指揮人員手勢，克服心理障礙，對於指揮人員之安全性可大幅提升。

(一)指揮拖板車靠近端末平台處，將跳板擺放至平台及板台接合處，並要求熄火拉緊手煞車。

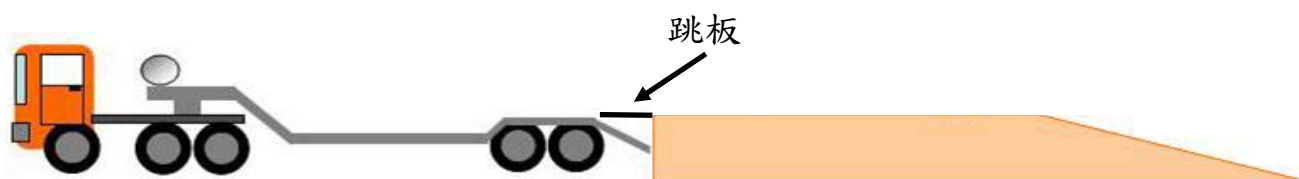


圖 17 上板車示意圖一

◆資料來源：本研究整理

(二)指揮人員初期站於平台中心位置，以便指揮車輛前進，並緩慢修正，使戰車車身對齊平台中心線，指揮車輛於平台前方十公尺處，指示車輛停車。



圖 18 上板車示意圖二

◆資料來源：本研究整理

(三)指揮人員退至平台末端，指揮車輛前進至履帶接觸平台斜坡尾端，並指示車輛停車。



圖 19 上板車示意圖三

◆資料來源：本研究整理

(四)指揮人員退至平板車接合處，指揮車輛至平台末端位置，並指示車輛停車，在指揮過程中除手勢外，可配合哨音實施，以連續性長音代表前進(後退)，一短音一長音代表停車。

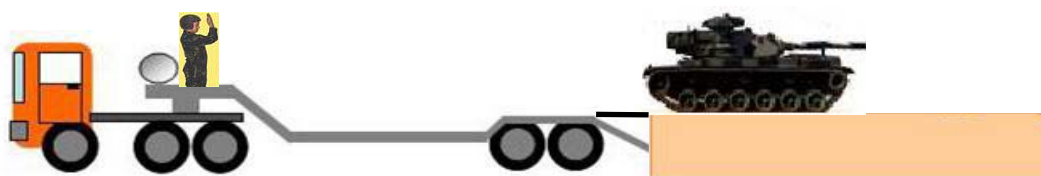


圖 20 上板車示意圖四

◆資料來源：本研究整理

(五)指揮人員站至平板車頭側前方，駕駛手可觀看到視野範圍內，指揮車輛前進至板台中心位置，車輛停妥後，要求駕駛手將檔位排至停車空檔，完成煞車鎖定，將枕木擺放至履帶內側，以防止板車行駛過程中掉落，並檢查兩側履帶是否平均停於板台上，約可看到 1/3 外側履帶膠塊，若單邊距離過大，需將戰車指揮下平台，並重新實施。



圖 21 上板車示意圖五

◆資料來源：本研究整理

注意

1. 載運過程中嚴禁戰車於板台上轉向，以防止戰車掉落或因重量不平均導致板車翻覆等情事發生。
2. 載運過程中，駕駛手需依照指揮人員手勢實施駕駛，不可有個人意識駕駛之狀況發生。

伍、夜間載運注意事項：

日間與夜間實施載運作業，最大的差異性在於光源不足及視線不佳，導致對距離的判斷力變差，各單位如因時間限制或任務需求，需實施夜間載運時，務必於入夜前完成相關準備，減少危安事件發生。

- 一、各單位應準備探照燈等照明設備，給予指揮人員足夠光源可以辨識車輛位置，
- 二、若載運場地有相關光源設施應全部開啟，提供載運場地照明。
- 二、編組人員同日間，指揮人員需使用交管棒指揮並配合哨音，使駕駛人員可以清楚指揮動作減少恐懼心理的產生，警戒人員除攜帶交管棒、滅火器外，還需準備警示燈提高警示效果。

三、戰車除在後隔柵板及砲塔置物籃上固定三角警示牌，另在前、後擋泥板上安裝警示燈，警示前、後方來車。

陸、運送過程注意事項：

- 一、單位應針對行駛距離、地形狀況，律定檢查點，檢查戰車固定狀況，枕木及鋼索應確實於定位且固定良好，戰車有無傾斜或偏移現象，若有，應立刻將戰車重新指揮上板車，板車輪胎胎壓應足夠、胎紋有無磨平，溫度過高應給予降溫。
- 二、車輛於行駛途中發生任何問題，應立刻將車輛行駛於路邊，擺設三角警示牌，並通知單位主官或車隊帶隊指揮官。
- 三、運輸過程中，隨車幹部應隨時提醒司機，車距及車速之保持，並注意司機的精神狀況，不可有疲勞駕駛之狀況發生。
- 四、隨車幹部應掌握車輛動向，要求司機應按照所規劃之路線行駛，不可因貪圖便利而自行脫離車隊。

柒、結論：

周詳的載運規劃是安全的保障，唯有按程序、步驟、要領來執行，始可減少危安事件發生，戰車為國軍重主要裝備，操作上必須警慎，在載運過程中更是要步步為營。經本篇所研究，載運方式除有端末平台、無端末平台兩種方式外，吊掛也是載運的一種手段，這三種方式的差異性如下表：

載運方式 考慮因素	吊掛方式			
	無端末平台	有端末平台		
載運工具	60T 平板車 1 部	60T 平板車 1 部	吊車 2 部(45 噸)	吊車 1 部(120 噸)
費用	8200 元 依照距離增加	8200 元 依照距離增加	第一個小時 5000 元 ，之後每 2 小時 2000 元	第一個小時 30000 元， 之後每小時 4000 元
完成載運 時間	10-15 分鐘	15-20 分鐘	10 分鐘	

可能肇生事件	1. 車輛上板台因駕駛緊張，導致車輛偏移、翻落等情勢。 2. 人員指揮位置限制過大，移動位置過少，車輛如無法停止，人員傷亡機會較大。	1. 駕駛容易因清楚前方視線，而不注意指揮手勢之狀況。	1. 鋼索斷裂，車輛掉落之狀況。
--------	---	-----------------------------	------------------

就上表所示，無末端平台載運之方式就安全層面來說顧慮最大，對人員及裝備來說都有一定程度的危險性；有末端平台載運的方式，時間上雖較長，但就安全層面來說，是較為安全的方式，惟須有適當場地設置載運平台(規格如圖 20)如本篇所說明，指揮人員的位置移動性較大，對突發狀況也有較長時間可以迴避，時間雖較其它兩者為長，但安全性則是較高；另吊掛之方式時間上最短也最有效率，惟經金費較高，若無此顧慮，各單位可列為選項考量。

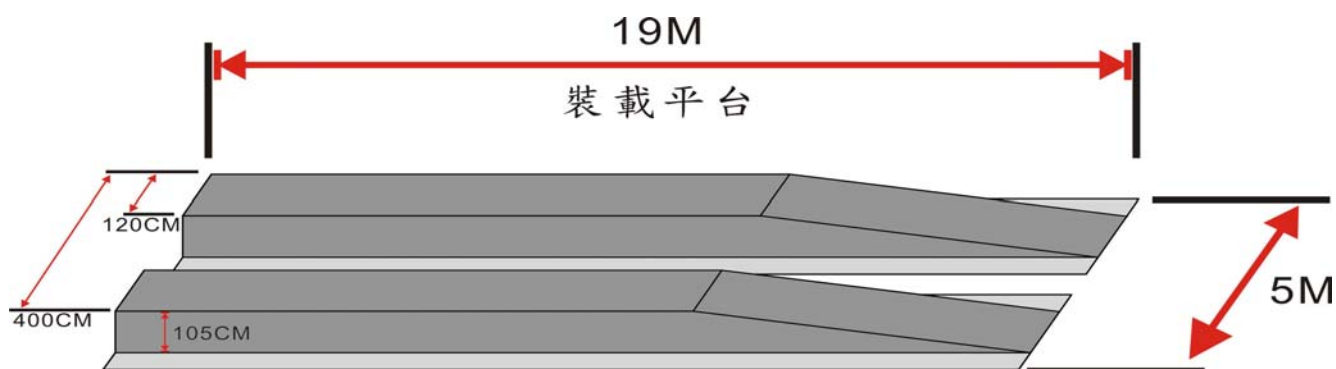


圖 22 載運平台規格

◆資料來源：戰車公路載運平台提報資料

載運作業，除有確實的裝備保養外，尚需選定適當的場地，唯有裝備、人員及場地安全，訓練上才能達到成效，部隊戰力才會提升，為便利部隊載運作業實施，於本文後附有 sop 檢查表(附件一)，供各部隊參考使用。

參考資料：

- 1、特種履帶車輛駕駛教範。
- 2、鐵路運輸勤務教範。
- 3、戰車駕駛教範。
- 4、97 年國軍陸上運輸作業規定。
- 5、戰車公路載運平台提報資料。
- 6、TM9-2350-253-10 操作手冊。

作 者 簡 介

姓名：詹淳中上尉

學歷：陸軍官校 92 年班。

經歷：排長、副連長、現任職於裝甲兵學校車輛組教官

附件一

戰 車 載 運 作 業 流 程 與 執 行 要 領 S O P 檢 查 表			
依據 書刊 技令	各型車輛操作手冊、潤滑令		
裝備 附件	救濟車一輛、救護車一輛		
所需 工具	滅火器四具、HR-93 通信機六具		
安全 規定 及注 意事 項	1. 車輛需確實完成檢查，並紀錄備查，始可實施載運作業。 2. 駕駛手需具備兵監學校之合格證書，始可擔任。 3. 指揮人員應以車長以上或有經驗之幹部擔任。 4. 裝載場地應做好人員及車輛之管制，並且規劃場地及車輛行駛路線。 5. 車輛載運作業過程中，單位主官應在場督導，以防止以外肇生。 6. 載運途中隨車幹部因隨時注意戰車狀況，以及司機精神狀況。 7. 載運途中若遇任何問題因立刻靠邊停車，並擺放警示牌，回報上級。		
項 次	程 序	操作步驟	動作要領
1	執 行 前	1. 人員編組	1. 檢查組：以戰車乘員為主，完成車輛檢查。 2. 警戒組：由單位輔導長帶領數員士官兵，負責重要路口之管制。 3. 指揮人員：由該車車長或有經驗之幹部

		擔任，負責車輛指揮。 4. 搶救組：由單位二級廠編組履保士、砲保士、履保兵及救濟車輛，擔任車輛故障之解決任務。 5. 醫務組：由單位編組醫務人員及救護車，擔任救護工作。 6. 督導組：由載運單位上一級單位編組人員實施載運全程督導。
	2. 人員訓練	1. 指揮人員：依照戰車駕駛教範中所規定之指揮手勢實施訓練，並培養指揮人員與駕駛手間之默契，要使駕駛手看得懂、做得到，指揮人員指揮正確的標準。 2. 駕駛手：重新練習基本駕駛要領，從聯動裝置操作到前進、後退練習，並利用端末平台設施實施練習，訓練目標要能使駕駛手敢開上平台、能熟練聯動裝置操作。 3. 警戒人員：警戒人員需熟悉板車進出路線、管制時機、通信機通話要領。
	3. 車輛檢查 (戰車)	依照各式戰車及裝備使用記錄表(2145 表)及技術書刊、潤滑令完成車輛行駛檢查，特別針對聯動裝置(轉向、煞車、排檔、油門)實施重點式檢查，以及砲塔方向固定鎖、砲塔行軍固定鎖是否完成固定。 1. 聯動裝置(煞車)：壓力須達 750-900PSI 之間，維持 30 秒並確定壓力不會減少，液壓油平面必須位於開口頂端 1/4 吋。 2. 聯動裝置(油門)：油門踏板應可踩放順暢，且不會有卡死之現象發生，當加速踏板保持穩定不變時，轉速不應突然增高。 3. 聯動裝置(轉向)：行駛中操縱桿位於中央位置時，車輛行駛不會左右偏移。 4. 聯動裝置(排檔)：注意檔位變換是否正常，車輛應能按所選擇之檔位行駛。 5. 砲塔方向固定鎖：將方向固定鎖扳至固定位置，以防止車輛在運輸過程中，砲塔搖晃肇生危安事件。 6. 砲塔行軍固定鎖：載運前應確實利用砲塔行軍固定鎖將砲管固定，防止砲管上、下晃動。
	4. 車輛檢查 (平板車)	1. 檢查板車輪胎胎紋是否磨損過度，不可超過磨耗線。 2. 檢查板車拖板應固定良好，不可有高低不平或左右擺放寬度不一等現象。
	5. 人員狀況 檢查	1. 擔任駕駛手人員應有足夠之睡眠，避免於前一日晚間擔任衛哨勤務，以確保駕駛車輛時，因精神不濟而導致看不清

			楚手勢等狀況發生。 2. 擔任駕駛手人員須具備駕駛證書始可實施駕駛。
		6. 載運場地檢查	1. 載運場地應位於平坦路面上，需有足夠戰車轉向之場地，且不可有影響車輛載運作業之障礙物。 2. 規劃良好之行車動線，車輛均由單一入口、單一出口進出，以確保其流暢性。 3. 載運場地應位於露天場所，避免於密閉空間內實施，以免因高度不足、空間不夠影響載運任務遂行。 4. 規劃戰車待命位置及板車停放位置。
		7. 載運路線規劃及道路交通管制申請	1. 各單位應先選定適當之載運路線，並確定路況，過程中若有山洞，應確定其高度及寬度是否可供板車通行，儘可能避開交通尖峰時段，以免影響交通。 2. 長距離運輸及重要路段或隧道口處應申請地區憲警協助管制，屬短程運輸應由單位派遣前導車及交管人員實施管制。
2	執行中	1. 確定各編組人員就定位	1. 編組人員應依規定著裝，並於裝載場地就位完畢後完成回報。 2. 戰車進入裝載場地後，警戒人員開始實施管制，非裝載人員或車輛不可進入場地內。
		2. 載運實施	1. 無端末平台載運方式： (1) 指揮人員初期站於板台中心，在指揮戰車至板台處約 30 公尺時，應再次測試車輛連動裝置狀況是否正常，以確保車輛上板車時之安全。 (2) 指揮車輛至約十公尺處，應確定戰車車身對齊板台中心線，始可繼續指揮車輛前進。 (3) 指揮車輛前進至履帶碰觸橋板後緣為止，並指示車輛停止，指揮人員退至平板車接合處。 (4) 指揮車輛上板台，確定戰車車身在板台中心線上且兩側履帶接觸面相同，在指揮過程中除手勢外，可配合哨音實施 (5) 戰車上板車後，檢查履帶兩側與板台接觸面應相同，可看到約 1/3 外側履帶膠塊。 2. 有端末平台載運方式： (1) 指揮人員初期站於平台中心位置，在指揮戰車至端末平台處約 30 公尺時，應再次測試車輛連動裝置狀況是否正常，以確保車輛上板車時之安全。 (2) 指揮車輛至平台前約十公尺處，應確定戰車車身對齊平台中心線，始可繼續指揮車輛前進。 (3) 指揮車輛前進至履帶接觸平台斜坡尾端，並指示車輛停車。 (4) 指揮人員退至平板車接合處位置，指揮車輛至平台末端位置。

3			(5)指揮人員站至平板車頭側前方，駕駛手可觀看到視野範圍內，指揮車輛前進至板台中心位置。 (6)戰車上板車後，檢查履帶兩側與板台接觸面應相同，可看到約 1/3 外側履帶膠塊。 3. 注意事項： (1)駕駛手應按照指揮人員之手勢實施駕駛，不可有依個人意識駕駛之狀況發生。 (2)指揮人員不可於車輛上板車過程中，要求車輛轉向，若車輛未停妥，應重新指揮車輛上板車。 (3)在上拖板過程中，油門應維持穩定，確保車輛不會因轉速不穩而下滑之現象。 (4)車輛停於板車上，檢查枕木是否擺放於承載輪內側且擺放穩固，檢查固定車輛之鋼索應交叉緊定於板台上。 (5)戰車停妥後將剎車鎖定，踩下剎車踏板使壓力達 750-900PSI，將檔位排入 P 檔，完成鎖定。 (6)板台若為高板無凹槽之板台，戰車停妥後須在履帶前端及後端，擺放約一個車寬長之三角枕木，防止車輛滑動。
		3. 公路運輸實施	1. 單位應針對行駛距離、地形狀況，律定檢查點，檢查戰車固定狀況，枕木及鋼索應確實於定位且固定良好。 2. 檢查司機狀況，不應有疲勞駕駛之情事發生。 3. 檢查板車輪胎壓力應足夠，溫度過熱應給予降溫。 4. 運輸過程中，隨車幹部應隨時提醒司機車距及車速之保持。
	執行後	1. 戰車下板車	1. 完成警戒人員派遣，管制戰車下板車之週邊道路，過程中不可有非作業人員於場地內。 2. 駕駛手將剎車鎖定解除，踩下剎車踏板使壓力大於 900PSI，將檔位排入 N 檔完成解除。 3. 拖板應確實固定良好，不可有高低不平或左右擺放寬度不一等現象。 4. 指揮人員站於平板車接合處利用哨音及手勢指揮戰車下板車。
		2. 載運後檢查	1. 依照 2145 表行駛後項目，配合技術書刊及潤滑令完成車輛檢查，並檢查各附件是否遺失，各開關功用應正常、連動裝置功用應正常、砲塔內各瞄準儀器功用應正常。