



13.35 車載発煙手榴弾(Vehicular Smoke Grenades):ほとんどすべての武装車両の乗員が自己防衛のために発煙手榴弾を所持していた。それにより、カウンターにMA武装を持つ車両の固有操作班(または固有HS)は、煙幕展張器(D13.2-.3)の発射と同じルールで発煙手榴弾(A24.1)を配置できるが、以下の相違点がある:CT AFVの操作班は、CE状態でなければならない;武装した非装甲車両か、BU状態のOT AFVが配置するためには使用drが“1”を、CE状態のAFVが配置するためには“2以下”を出す必要がある(“6”が出ても、配置を行えない以外の影響はない);配置に成功した場合、その車両のいる区域に 1/2 インチの煙幕カウンターが置かれ、それはA24.11に従って扱われる;相手側のMPHの間に配置した場合、煙幕カウンターはそのフェイズの終了時に取り除かれる。車載発煙手榴弾は、PRCによる配置はできず、武装の撤去/徴発の対象ともならない。車両は、車載発煙手榴弾または煙幕展張器の使用を試みることができるが、同じMPHに両方を試みすることはできない。

14. 無線機非装備のAFV(Radioless AFV)

[数で劣るドイツ軍の戦車がフランス軍や初期のソ連軍の戦車を圧倒した理由のひとつは、後者が無線機を欠いており、そのために機動の面で大きな制約を受けたということにある。]

14.1 AFV無線機:カウンターの裏面にⓇの記載のないAFVはすべて、固有の無線機を有しているものとする。固有の無線機の代用として無線機カウンターを使用することはできない。また、AFVの無線機を、OBAや間接射撃の観測目的には使えない [例外:着弾観測(OP)戦車;H1.46]。

● **14.2 小隊移動(Platoon Movement):**無線機非装備のAFVは、小隊移動を行うか、14.23項のペナルティを被らねばならない。小隊は 2 ないし 3 両のAFV で構成され、初期配置、または自軍MPHの開始時、もしくは縦隊移動(E11.252)から離脱する際に編成できる。小隊を構成する AFV はそれぞれ 14.21 項の制限を満たしていなければならない。一度小隊を構成したら、その構成AFVは14.22-23項にしたがってのみ小隊移動を中止できる。

14.21 移動の仕組み:小隊はインパルス移動(14.3)を用い、ESB の試みや全力移動を行うことはできない。各インパルスの終了時(インパルス中ではない)と他のルールで要求された際には、小隊内の各 AFV は以下の条件を満たしていなければならない。

- ・同じ小隊内の他のAFV(記注:以降、僚車とする)の少なくとも1両と、同じヘクスか隣接ヘクスにいる。
- ・上記のAFV間にLOSがある(『煙幕』とNVRは無視する)。
- ・構成AFVの停止/非停止/起動状態(前進か後退かも含めて)に関する状況が、すべて同じである。

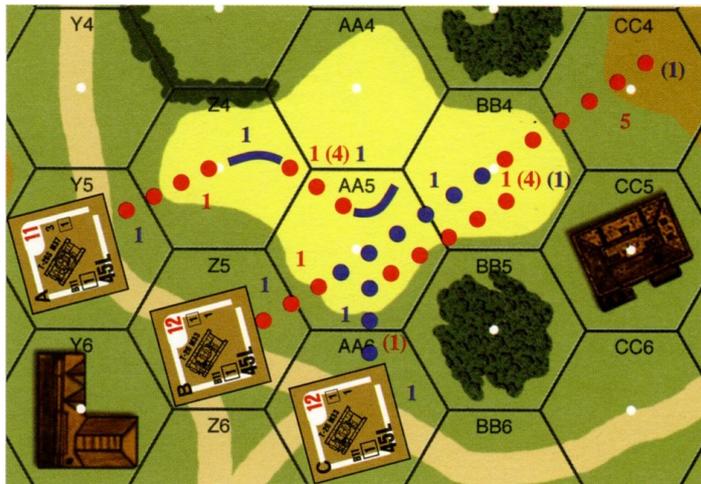
BOG DR ≥ 12 小隊内のAFVのうち1両でもボグ/機械的信頼性/失速DRの対象になっている場合、そのインパルスの終了時の攻撃を受ける前(14.32)に各状況につき1回のDRを行い、小隊内の対象 AFV にまとめて適用する。ボグや走行不能が複数のAFVに生じた(異なるDRMを受けるAFVであれば、修整後DRが異なることに注意)場合、無作為選択を用いて実際に適用されるAFVを決定する。失速が生じた場合、直ちに小隊の全AFVが停止する。その後(失速したAFVの数に関わらず)1回の遅延DRを行い、その数に始動MPを加えたものがそのインパルスで消費されたMPとなる。

14.211 起動の試み:小隊が敵 MPH 中に起動を試みる(2.401)場合、その原因となる敵ユニットは小隊内のどれか1 両の LOS 内で MF/MP を消費していれば良い。起動の試みのdrは小隊全体で1回行い、drmとして小隊を構成するAFVの数を加える。

14.212 盤外移動:小隊は、14.21の小隊移動の要件を満たしているのであれば(盤外の僚車もLOSを引いて構わない)、インパルスの終了時にその一部を盤上に登場させたり、盤外に離脱させることができる(A2.5 に抵触しなければ、そのインパルスで MPH を終えても良い)。盤外にある無線機非装備のAFV は、必ず小隊移動を行わねばならない。

14.22 間隙:破壊、帰還、走行不能の結果を受けるか、非小隊移動を選択した(14.23)AFV はもはや小隊の一部ではなくなる。帰還を被った無線機非装備の AFV は、それ以降無線機を装備しているかのようにふるまう。3両で構成されていた小隊から1両が失われ、残りの2両が14.21の要件を満たしていない場合、その後できるだけ早いインパルスの終了時にはその要件を満たすように移動せねばならず、その際には必ずどちらかの、あるいは両方のAFV が新たなヘクスに移動する必要がある(それらが自身の MPH を現在の

ヘクスで終わっている場合を除く)。MPH終了時に小隊移動の要件が満たせなくなっている場合や、MPH 以外のフェイズで要件を欠く状態になった場合、それらの AFV は直ちに小隊移動を中止する。自身の MPHに小隊の僚車が欠け、1両しか残らなくなった場合、そのAFV は現在の MPH の残りを小隊移動の制限を受けずに自由に移動できる。



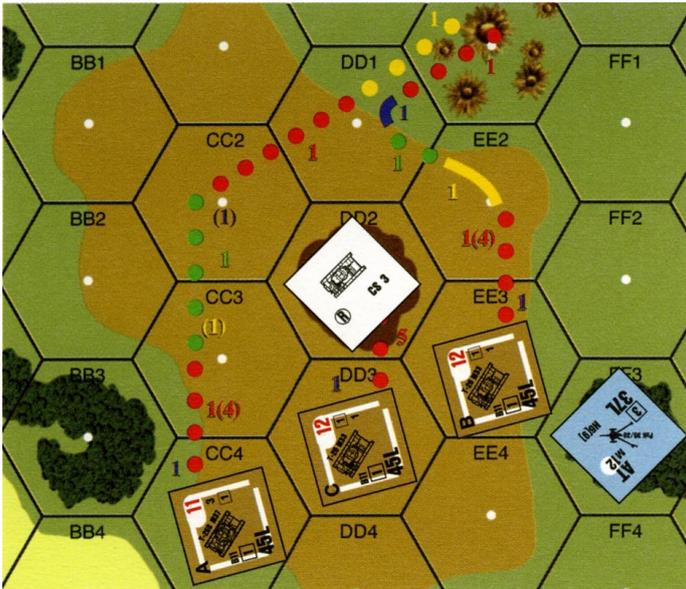
● 例:無線機非装備のソ連軍 T26S M37(11MP)が1両と、T26 M33(12MP)が2両、それぞれヘクス3Y5(A)、Z5(B)、AA6(C)に停止している。すべての車両は AA4 を VCA におさめており、小隊移動によって EE1を経由して盤外への退出を考えている。第 1 インパルスは、機械的信頼性 DR(2.51)を行い、これに成功した後に始動のための 1MPを消費する;これはすべての車両に適用され、移動が継続される。第 1 インパルスで消費した MP は、青で記入されている。次(第2インパルス)に戦車Aと戦車Bは1MPを消費してそれぞれZ4 と AA5 に移動した。戦車C は AA5 に移動して(オーバースタックにより)2MP を消費するか、同じく 2MP を消費してBB5-BB4-AA5の頂点に向けてBB5を迂回移動することができる。ただしその場合、このインパルスではすべての戦車が2MPを消費する(14.31)ことになるため、戦車CはAA6にどどまり何もしないことにした。戦車 Cはこのインパルスで1MP 消費したものと見なされるが、新たなヘクスに移動していないので、いまだ移動目標とは見なされない。第 2 インパルスの移動と MP 消費を赤で示し、小隊の一部であることにより消費される MP はカッコ内に示す。次(第3 インパルス)に、戦車 B と戦車 C はそれぞれ BB4 と AA5に移動し、戦車 A は VCA を AA4-AA5 に向けて変更した(青で示す)。各戦車は1MPを消費しており、同様に小隊全体でも1MP を消費したと考える。この MPH におけるこれまでの MP 消費の総計は 3MP である。第 4 インパルスにおいて、戦車 B は 5MP を消費してCC4 に移動し(赤で示す)、戦車 C は BB4に、戦車 A は AA5に移動した。このインパルスにおける小隊の消費 MP は 5MP であり、総計で 8MP が消費されている。さらに目的の方向へ向けて移動を続けると(戦車B/C/AがそれぞれDD3/CC4/BB4へ移動すると)、小隊全体で5MP を消費しなければならず、これは小隊の許容移動力である 11MP を超えてしまう。そのため、最後の(第5)インパルスでは戦車AがVCAを AA4-BB4 に向けて1MPを消費し(青で示す)、総計で9MP を消費して終えることにした。これらの戦車は 10番目の MP を消費して停止することもできたが、起動状態を維持することを選択した。



次の MPH の第 1 インパルスに、戦車 B/C/A はそれぞれDD3/CC4/BB4へ移動した。この小隊(これらの戦車すべて)はこのインパルスで 5MPを消費する(赤で示す)。第2インパルスでは戦車 B/C/A はそれぞれ EE3/DD3/CC4 へ移動し、先ほどと同様にこの小隊(これらの戦車すべて)はこのインパルスで 5MP を消費する(青で示す)。この小隊はこの MPH で総計 10MP を消費したことになる。ここで隠匿されていた対戦車砲が FF3(CA はEE3-EE4)現れ、戦車Bに射撃したがこれを外した。そこで戦車 B は反撃のために(第



3インパルスの行動として、小隊のすべてが1MPを消費して停止した。反撃の結果に関わらず、すでに小隊は戦車 Aの許容移動力 11MPを消費してしまっているため、この小隊の MPHはこれで終了する。停止の際に消費した 1MPは図示されていない。



- 例: 前述の例を継続する(戦車3両すべて、対戦車砲は無傷で生き残っているものとす)。この小隊の次のMPH(その第 1 インパルス)において、小隊のすべての戦車は機械的信頼性 DRに成功し、始動1MPを消費した(青で示す)。対戦車砲は直ちに戦車 Bに防御臨機射撃を行い ROFを維持したが、損害は与えられなかった。この対戦車砲は、もし仮に他の2両のAFVをLOSに収めていたとしてもこれを続けて撃つことはできない。なぜならこれらの車両の消費した 1MPは同時に消費されているものだからである。次に戦車 Cは5MPを消費して DD2に移動し、戦車 BとAはそれぞれ EE2とCC3に移動した。この第 2インパルスにおいて、小隊は 5MPを消費する(赤で示す)。対戦車砲は戦車Cを射撃し、これを撃破(DD2に残骸が置かれる)したが、ROFは維持できなかった。戦車AとBはできる限り早いインパルスにおいて新たなヘクスに移動し、互いに隣接してLOSが通る位置につけなければならない(もしくは、現在のヘクスで残りのMPを消費し尽くしてしまうこともできる。その場合、小隊は解散する)。その目的のために、第3インパルスで戦車Bは1MPを消費してVCAをDD1-EE1に向け、戦車Aは何もしなかった(黄色で示す)。続く第 4 インパルスで戦車 Bは DD1に、戦車 Aは CC2に1MPの消費で移動した(緑で示す)。第 5 インパルスでは戦車 BはDD0-EE1にVCAを変更し、戦車Aは何もしなかった(再び青で示す)。この MPHにおいて、ここまでこの小隊は9MPを消費している。続く第 6インパルスで(赤で示す)戦車 Bと戦車Aは10MP目を消費して、それぞれ EE1, DD1へ移動した。臨機射撃が無かったので、第 7 インパルスで 11MP目を消費し(黄色で示す)、戦車 Bは盤外に退出し、戦車AはEE1へ移動して機動状態で MPHを終えねばならない。小隊は単一の存在であるため、戦車Aは次の MPHに戦車Bと同じヘクスかそれに隣接するヘクスを経由して盤外に退出しなければならない。もちろん、戦車Aは次の MPHの最初に NTCに成功することで小隊移動から外れて移動することも選択できるが、NTCに失敗した場合には現在のヘクスで MPHを終えねばならない。対戦車砲が戦車Cと同様に戦車Bも破壊していた場合、戦車AはCC3からそのMPHの間自由に移動できた。ただし、次の MPHに移動を望むのであれば、その開始時に非小隊移動のための NTCに成功しなければならない。

14.23 非小隊移動(Non-Platoon Movement):無線機非装備の AFVを盤上に初期配置する際は、小隊として配置する必要はない。しかし、盤上であって移動可能な無線機非装備のAFVが、自身のMPH開始時に単独でいる(すなわち、14.21の要件を満たしていない)か、小隊から外れたかと思った場合(意図的に小隊から抜けるのはこの MPH開始時時のみ可能である)、その MPHに移動するには NTCに成功する必要がある。このNTCに失敗した場合、そのAFVは(非停止状態なら)直ちに停止せねばならず、残りのMPを遅延MPと同様に消費してしまう。その車両はそのMPHにその他の行動を一切行えないが、乗車兵/跨乗兵を降車させることは可能である。単独でいる無線機非装備のAFVは、起動の試み(2.401)のdrを行う前にNTCを行う必要はないが、その drには常に+1drmを加える。無線機非装備のAFVが、LC(上陸用舟艇)から陸揚げされる(あるいは搭載される)場合についてはG12.403を参照。

14.24 無線機装備 AFV:無線機装備の AFVも、非装備の AFVと同様に小隊移動が可能である。ただし、小隊移動のペナルティと制限がすべて適用される[例外:無線機装備の AFVは、小隊から離脱して移動する際の NTCを必要としない]。

- 14.3 インパルス移動:**インパルス移動とは、複数の区域から構成されるユニット群による移動の形態であり、人海戦術(A25.23)や小隊移動(14.2)のような状況で用いられる。インパルス移動の間、すべての関与するユニットは、例えば複数の区域にまたがって移動していても A4.2 項におけるスタックによる移動として扱う。ただし、インパルス移動中の指揮官がその他のユニットに影響を及ぼすのは、実際に指揮官と同じ区域にいるユニットのみであり、“複数区域スタック”にいるすべてのユニットに対してではない[例外:縦隊移動中の指揮官による MFボーナス;E11.52]。

14.31 インパルス:インパルス移動を行うユニットのMPHは、いくつかのインパルスに分割される。インパルス移動中の各ユニットは、それぞれのインパルスにつきMF/MPの消費をとらぬ行動を1つ(例:新しい区域への移動、VCAの1ヘクスサイド分の変更、1ヘクスサイド分のVBM、単独壕からの退出、1-4ヘクスサイド分の歩兵の迂回移動など)だけしか行えない。MF/MPを消費しない行動(例:SWの放棄、CE/BUの変更など)は、それぞれのインパルスで通常どおり行ってよい。インパルス移動ユニットのそれぞれが完全に1つのMF/MP消費を終えたなら、そのインパルスは終了し、その旨をフェイズプレイヤーは宣言する。インパルス移動中のユニットは、通常のスタック移動中のユニットとは異なり(A4.2)、事前にそれぞれの行動を指定しておく必要はない。

あるインパルスのMF/MPコストは、そのインパルスで最も多くのMF/MPを消費したユニットと等しくなり、すべての関与ユニットが(例えば実際にそのユニットがMF/MPを消費する行動を行っていなかったとしても)同じMF/MPを消費したと見なされる。同様に、あるインパルスで何も行動しないことを選択した非停止状態の車両であっても、他のインパルス移動ユニットがMPを消費したなら(訳注:本来なら遅延MPの消費は不可能だが)それに等しいMPを消費する。インパルス移動ユニットすべてが十分なMF/MPを残しているのではなく、そのインパルスのMF/MP消費は行えない。よって、1ユニットでも残余MF/MPが足りないユニットが含まれていたら、すべてのインパルス移動ユニットの MPHが終了する[例外:負傷SMC;A25.232]。

14.32 臨機射撃:インパルスにおける臨機射撃/移動中射撃に関するすべてのルールは、インパルス移動ユニットを1つのスタックと見なして通常どおり適用する。よって、臨機射撃/移動中射撃の宣言は、各インパルスの終了時に行われる[例外:最初のインパルスの開始前;C5.33]。非フェイズプレイヤーのその他の行動(例:起動の試み、車両の煙幕展開器の使用など)にも同様の制限が課せられる。

14.33 AFVによる援護:インパルス移動とAFVの援護(9.31)は、いくつかの制限の下で併用できる。AFVの援護と併用可能なインパルス移動の形態は、人海戦術(A25.23;パンザイ突撃[G1.5]は含むが、騎兵の一斉突撃[A13.62]は含まない)と小隊移動(14.2)だけである。

インパルス移動とAFVの援護を併用している場合、関与するすべてのユニットがインパルス移動を行う。例えば関与するユニットの中に、通常の(すなわち、人海戦術を援護する単独のAFVや、小隊移動のAFVに援護される単独の歩兵スタック)ユニットがあったとしても同様である。車両と歩兵のインパルスは2つ同時に行われる。MFとMPのコストは、歩兵と車両のそれぞれのインパルスで14.31に従って別個に算出される。歩兵と車両のどちらかのインパルスがMF/MPを全く消費しないこともあり得る。連続した攻撃を受けた場合、各防御臨機射撃は両方のグループのすべてのユニットの中で、攻撃が許可されているものに対してだけ効果を与える。

例:2両のAFVが小隊移動を行っており、現在のインパルスで2MPを消費した。2両目のAFVの援護を受け、分隊は1MFを消費してそのインパルスに追いついた。ある砲が1両目のAFVを射撃し、これを撃破した。続いて2両目のAFVを攻撃するならば、この攻撃は2MP目の消費に対して行われることになる。ゆえにこの2番目の射撃は、分隊には影響しない。なぜなら分隊は1MFしか消費していないからである。

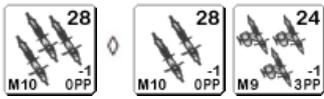
14.331 離脱:1つ、ないし複数のユニットがAFVによる援護を中止した場合、それらのユニットは一時自身のMPHを中断し、残りのユニットのMPHを先に終わらせてから移動を再開する。あるいは、その逆の順で移動を行う[例外:小隊を構成しているAFV(あるいはHWユニット)は、例えば自身がすでにAFVによる援護を中止していたとしても、自身の所属する小隊(あるいはHW)すべてがAFVの援護を中止するまで同時の移動を継続する]。

14.332 人海戦術:人海戦術に参加しているユニットがAFVによる援護を利用できるのは、1両のAFVもしくは1つのAFV小隊と同時に移動することによって可能である。自身のMPHをAFVの下で開始したHWユニットのみが、その後の移動をAFVとスタックして行うことでAFVの援護を受けることができる。



14.333 小隊移動:小隊移動をしているAFVは、独立した1個の歩兵スタックか、14.332に従ったHWユニットにのみ、AFVの援護を与えることができる。

15. オートバイおよび自転車 (Motorcycles & Bicycles)



15.1 オートバイは、跨乗兵を輸送し、(MFではなく)MPを消費するという点から、車両と見なされる。地形表のMP進入コストのオートバイの列にしたがってMPを消費すること。オートバイのカウンターは、側車付きのものとそうでないものの2種類が用意されている。簡便のために、側車なしのものを“二輪車(cycle)”と呼び、側車付きのものを“サイドカー(sidecar)”と呼ぶことにする。“オートバイ”という言葉は、この2つを総称するものである。3台の上面図が描かれているカウンターは、分隊および4個以下のSMCを輸送するのに十分な車両を表している。2台の上面図は、HS/操作班および4個以下のSMCを輸送するのに十分な車両を表している。1台のオートバイ(1台の上面図)は、2個以下(サイドカーの場合は3個以下)のSMCを輸送できる。

15.2 運搬:二輪車には輸送能力がない。分隊規模のサイドカーは3PP、HS規模では2PP、SMC規模では1PPの運搬が可能である。

15.3 スタック:スタッキングに関しては、オートバイの跨乗兵だけを問題とする。ヘクス内にオートバイが存在しても、ほかの車両の進入と移動コストには、何ら影響を与えない。

15.4 移動:オートバイには固有の運転手がない。したがって、移動するためには、乗車(オートバイの上に置く)か歩兵による人力移動が必要である。オートバイカウンターは、それが輸送できる歩兵ユニット(追加のSMCを除く)よりも小さな規模の歩兵ユニットでは移動させられない。オートバイカウンターは M# を有しており、砲と同じ方法で人力移動させることができる(C10.3)[例外:SMCオートバイカウンターは、1個SMCによって人力移動させられ、別のSMCがそのSMCオートバイの人力移動を手伝うならば、その人力移動DRに-1 DRMを適用できる(砲のMMCによる人力移動DRMは、通常どおりに適用される)。Aphには、オートバイの移動や人力移動はできず、乗降車を行うこともできない。車両は、オートバイを積んだり、牽引したりすることはできない。

15.41 乗車/降車:オートバイの乗車/降車には、兵士の基本許容MFである4MFのうち1MFに加えて、オートバイの許容MPの1/4が必要である。兵士ユニットは、自身のMPhにオートバイが消費したMPのうち許容MPの1/4(FRU)ごとに1MFを、基本MFから失う。兵士ユニットが許容MFをすべて使いきってしまったなら、オートバイはそれ以上移動できない。オートバイの残りのMPは関係ない。降車中のオートバイ跨乗兵は、FFMOの対象となる可能性がある。いっぽうで、乗車/降車中の歩兵にはFFNAMが常に適用される(A4.6)。

例:1人の指揮官が開路地ヘクスに進入して(1MF)、二輪車カウンターに乗車した(1MF/7MP)。それから、その二輪車に乗って道路ヘクスを11ヘクス移動した(2MF/7.5MP;始動の1MPと停止の1MPを含む)。しかしこれで、乗っている歩兵ユニットの許容MFである4MF(A4.11)をすべて使い切ってしまったので、降車はできない。

15.42 オートバイは後進を行えない。オートバイは、残骸/車両を含むヘクスへの進入には追加MPのペナルティはないが、始動、停止、VCA変更には通常のMP消費が必要である。

15.43 OVR:オートバイに乗って、敵の存在するヘクスを通過できる。サイドカーなら、非装甲車両と同様の方法でOVR(△)を行える。この場合、跨乗兵のFPの1/4(TPBFを適用できる)を加えてよい。確認された敵ユニットと同一区域で、オートバイからの降車を自発的に行ってはならない[例外:混戦中;A11.71]。

15.44 分割:SMCは、MMCカウンターと別れて移動するため、あるいは戦闘による損害をすぐに適用するため(15.52)に、MMCオートバイカウンターから1台のオートバイカウンターを分離できる。これはMPhの任意の時点で行ってよい。オートバイカウンター上の分隊が展開する(または、2個のHSに置き換える;A19.13)場合、そのカウンターを裏返してHSの面にして、もうひとつのHSオートバイカウンターを他方のHSのために用意すればよい。同一種類のオートバイは、乗車していない状態で適切な数が同一区域に存在する場合や、跨乗兵が分隊に統合できる(A1.32)場合であれば、いつでもより大きな規模のカウンターに統合できる。

15.45 地形の制限:オートバイは、人力移動で進入したヘクスで乗車することができ、また、そこから乗車して出ることできる;地形の制限は、進入に対してのみ適用されるのであって、退出には適用されない。

15.46 事故判定(Wreck Check):跨乗兵の乗るオートバイは、次の場合に事故判定drを行う。すなわち、弾痕か小川ヘクスに進入する場合、あるいは、道路ヘクスサイドを通らずに土手道(EIRR含む)を離れる/二重稜線を越える/複数高度変更を行う場合である。その結果が6であれば、跨乗兵は混乱状態となり、離れようとしていたヘクスの基本高度レベルに自動的に降車する。ただし、進入先ヘクスの基本高度レベルの方が低い場合には、事故判定は進入先で起こる。この結果は、そのMP消費に対しての防御臨機射撃の前に行なわれる。緊急脱出は適用されない。drに失敗してもオートバイはまだ使用可能である。

15.47 ボグ:オートバイは、ボグ状態にならない。

15.5 目標時の扱い:射撃は、オートバイの跨乗兵に対して行なわれる。オートバイ自体に対してではない。したがって、付随攻撃も走行不能も起こり得ない。オートバイ跨乗兵は歩兵目標タイプと見なされ、目標サイズによる修整はない。しかし、これに対するすべての砲兵器射撃には-1命中判定DRMを、また非砲兵器射撃には-1 IFT DRMを適用する。砲兵器が命中した場合は、IFT上(★車両ではない)で解決される。しかし、オートバイ跨乗兵は、跨乗兵なので、FFMO/FFNAMを適用されず、車両への命中判定DRMは適用される。跨乗兵のないオートバイは、意図的なあるいは無作為の破壊(A9.73-74)に関してSWと見なされる。

15.51 KIA:オートバイ跨乗兵に対してKIAの結果が起こった場合、その跨乗兵とオートバイを盤上から取り除く。破壊されたオートバイからは、残骸も炎上する残骸も生成しない。

15.52 K#:分隊、もしくは複数の跨乗兵カウンターが乗車しているオートバイは、無作為選択によって損耗する。跨乗兵の除去/損耗に応じて、オートバイカウンターも規模を減じたものに置き換える。そのあとで、影響を被らなかった跨乗兵が、続いて行うMCや自動的な混乱の結果を適用される。

15.53 #MC:オートバイはMCを行わないが、跨乗兵はこれを行わなければならない。跨乗兵がMCに失敗した場合、そのオートバイが現時点で移動中か機動状態であるならば、緊急脱出を行わなければならない、その結果として除去や損耗が起こる可能性もある。オートバイは除去されないし、SWと同じようにして回収の対象となる。MMCオートバイに2個の跨乗兵(1個MMCと1個SMC)が乗っており、MMCが混乱状態になりSMCがそうはならなかった場合、そのMMCオートバイカウンターに1台のオートバイカウンターを付け加えて、そのSMCを分離できる。しかし、1台のオートバイが2個のSMCを運んでいるときに射撃を受け、そのうち1個だけが混乱状態となった場合には、両方のSMCが緊急脱出を行わなければならない(ただし、すでに混乱状態となっているのは1個だけであるから、このMMCによって即座に除去される可能性があるのは1個だけである)。跨乗兵が混乱状態になったときにオートバイが停止していたならば、それは自動的に降車することになり、さらに副次的な影響を受けることはない。

15.54 PTC:オートバイ跨乗兵には、釘付け状態の結果は何の影響も与えない。したがって、これらに対するPTCの解決は行わない。TC DRがブービートラップを引き起こすシナリオにおいても行わない。

15.55 LLMC/LLTC:オートバイ跨乗兵に対して、LLMC/LLTCは何の影響も与えない。また、混乱状態/除去となった跨乗兵は、LLMC/LLTCを引き起こさない(A10.2)。

例:75mm砲が6ヘクス離れた開路地ヘクスに対して準備射撃を行った。そのヘクスには、4-6-7分隊と8-0指揮官の乗る機動状態の分隊規模二輪車カウンターと2-2-8歩兵操作班がいる。この3個のユニットはすべて歩兵目標を用いて命中判定表で射撃され、その修整後の命中ナンバーは8となる。しかし、二輪車は機動状態なので、+2 DRM(事例J)がさらに乗車しているオートバイに対する-1 DRMを加える)適用される。結局、操作班には修整前命中判定DRが8以下で命中するが、二輪車上の分隊と指揮官は修整前命中判定DRが7以下でなければ影響を受けないことになる。修整前命中判定DRが7以下で、それを解決するIFT DRが3であった場合を考える。この場合、IFTの12FPで、K/3の結果が得られる。無作為選択を行って、3個の目標のどれが除去、負傷、損耗となるかを決定する。その結果、分隊が損害を受けることになったので、損耗を行ない、さらに、オートバイの規模も縮小させる。その次に、操作班と指揮官がそれぞれ3MCを行って、いずれも成功した。しかし、HSは続く3MCに失敗したので、混乱状態となり、緊急脱出によるNMCを行わなければならない。このNMCにも失敗した場合、HSは除去される



が、HS二輪車カウンターはこのヘクスにそのまま残る。指揮官は3MCに成功したので、SMC二輪車カウンターの上でそのヘクスに機動状態に残る。もしHSが3MCに成功していれば、指揮官とともに1個のHS二輪車カウンター上に機動状態に残ることになっただろう。

15.56 負傷: 負傷したオートバイ跨乗兵は、追加の影響を何も受けず、通常時の許容MFである4MFで移動を続けられる(A17.2)。緊急脱出も降車も行わなくてよい。

15.6 跨乗兵の射撃: オートバイに乗車した跨乗兵は、IFTとCC上での射撃を行えない。サイドカーに乗車した跨乗兵は、乗車射撃のために半減されたFPで攻撃を行える。このFPは、AFPh射撃/ほかの理由によるFP半減のために、さらに半減されることもありうる。サイドカーが使用できるSWは、LMGとDCの投げ込みだけである。1台のサイドカーがSWを使用するためには、2個のSMCが必要である。

15.7 捕獲: オートバイには固有の運転手がいないので、車両のように捕獲されることがない。SWのようにして回収されるのである。捕獲したオートバイを使用する場合には、何の制約もない。

15.8 自転車(Bycycles): 自転車は、二輪車カウンターによって表されるが、SWであると見なされる。車両ではない。以下の事項を除いて、二輪車のルールがすべて適用される。

15.81 移動: 自転車は固有のMPを有していない。代わりに自転車の乗り手(跨乗兵が歩兵の状態のとき)と同じMFを有しており(指揮官ボーナスと急速歩移動も利用可能)、車両ではなく歩兵として移動を行う[例外: 警戒移動は使用できない]。自転車は道路沿いのみ移動可能であり、その際のMFコストは半分になる。ただし、弾痕や壕のあるヘクスへの進入、高度を獲得する、泥濘時の未舗装道路、積雪時の除雪されていない道路ではMFコストは半減しない。自転車は高度を道路沿いに高度を1レベル下がるごとに1MFボーナスを獲得する。また、MPhの間道路沿いに移動を続けることによる1MFボーナスも(B3.4に従い)獲得できる。自転車の乗車/降車に移動コストは不要である。

15.82 運搬: 自転車には運搬能力がなく、従って、SWカウンターを輸送できない。自転車は1PPで運搬できるが、Aphには運搬できない。これは、自転車が(オートバイと同様に)Aphに移動できないためである。

15.83 OVR: 自転車はOVRを行えず、確認された敵ユニットのいる区域への進入もできない。

15.84 事故判定: 自転車は、弾痕ヘクスに進入する場合には、事故を起こす可能性を判定しなくてよい。

15.85 目標時の扱い: 自転車の跨乗兵は歩兵目標である。従って、自転車跨乗兵は緊急脱出を行わず、“PTC”とFFMO/FFNAMの影響を含めて、すべてに関して歩兵として扱われる。さらに、自転車跨乗兵には、-1 DRMも適用される(15.5)。

16. DD戦車と水陸両用車 (DD Tanks & Amphibians)

16.1 DD戦車は、そのスクリーン(screen)を開いている間だけ水陸両用車両である。(注13)この車両が陸上にいる間、砲兵器から発射されたHE/HEAT弾の命中を受け、不発でなければ、破壊判定DRの結果にかかわらず、それ以降スクリーンは使用できない。

16.11 自軍MPhの間に、スクリーンを開いているAFVが陸上にいるか、または徒渉中(G13.42)であれば、そのAFV内からの操作によってスクリーンを自動的に外すことができる。

16.12 DD戦車は、スクリーンを開いて移動するには、CE状態でなければならない。また、スクリーンを開いている間は、射撃、VBM、跨乗兵の輸送を行えない。加えて、建物、瓦礫、林、繁み、果樹園ヘクスにいることもできない[例外: 林道と並木道]。スクリーンを開いている間は、陸上ヘクスのすべての進入コストが1増加する。

16.2 水陸両用車両が水障害から陸上ヘクスに移動する場合、陸上での移動率を用いる。逆も同様である。水陸両用車両は、ひとつのMPhに、水陸両用MPと陸上MPを組み合わせて用いることができる。ただし、水陸両用MPを1MP使用すること、その車両の陸上許容MPの1/2が失われることになる(水上モードのMPが3である水陸両用車両は、陸上許容MPの1/3を失う)。逆もまた同様であるが、陸上MPをたったの1/2MP消費しただけでも、水陸両用MPが1MP失われてしまう。水障害内の水陸両用車両は、麻痺/衝撃状態でなければ、常に機動状態である。水障害内で麻痺/衝撃状態になった水陸両用車両が、移動を再開するためには、現在のヘクスで1水陸両用MPを消費しなければならない。

16.21 水障害(沼沢地ではない; B16.42)に進入する際の移動コストは、1水陸両用MPである。全水ヘクスサイドを横断して水障害でないヘクスに進入する場合は、B21.13を参照。

16.22 水陸両用車両は、流速に応じて、Aphに漂流する(B21.121)。水障害内の走行不能の水陸両用車両は、流速のあるヘクスにいれば漂流する。

16.23 水陸両用車両は、水障害から陸上ヘクスに移動したときに、水際のヘクスでボグ判定(8.2)を行う。

16.3 水障害(沼沢地ではない)内の水陸両用車両は、常に目標サイズが超小型(+2命中判定; 1.75)であり、なおかつ、HD状態であるものとする。目標への射程より大きな高度優位性を有している攻撃側には、このHD状態は適用されない。

16.4 DD戦車や非装甲水陸両用車両(例えばDUKW)が水障害内で射撃を受ける場合、IFT上では非装甲車両として防御を行うが、それらに対する非砲兵器FPは半減される。DD戦車以外の水陸両用AFV(例えばLVT 4)は、小火器射撃の影響を受けない(ただし、露出状態のPRCは影響を受ける)。そして、これを沈めるためには、AFV破壊表上か、間接射撃によって破壊しなければならない。

16.5 水障害内で破壊された水陸両用車両は、沈没したと見なされ、残骸が残らない。沈没した水陸両用車両の操作班/乗車兵は、自動的に除去される。

16.6 水障害内の水陸両用車両は、LOS妨害とならない。

16.7 水障害内の水陸両用車両は、跨乗兵を輸送できない。

16.8 DD戦車や非装甲の水陸両用車両は、射撃に対する脆弱性のために、実際には水に進入するまでは、視界の外に隠されていた。これを反映するため、これらの車両は、所有プレイヤーが進入を望むMPhまでシナリオの初期配置OBに記載されている場合であっても盤外にとどまっていよう。

D章脚注 (Chapter D Footnotes)

1. 1.321 制限付き低速旋回砲塔(RST): 2人用砲塔を持つAFVは、戦闘中に著しい戦術的不利を被っていた; 車長は、操作班を指揮することと砲を発射することの両方に注意を払わなければならないだったので、結果的にどちらについても疎かになりがちであった。イタリア軍とソ連軍のAFVは、車長を装填手としてではなく砲手として使っていたので、AFVに適切に指揮したり、状況を広く知ろうとして、車長がハッチを開けている間には、砲がまったく射撃できず、この欠点を拍車をかけていた。そして1941年に赤軍の守備に就いていた戦車の大部分が相対的に非能率的なものとなってしまった原因はここにあるのである。戦車の効果的な運用のためには、独立した車長というものが(無線機と共に)必要不可欠である、という事実と戦前から気づいていたのは、ドイツ軍とイギリス軍だけであった。フランス軍の1人用砲塔は、この状況をなおさら悪化させた。このような欠点を持った戦車の大部分は、STと低いROFで表されているので、特別なルールは不要である。

2. 1.6 装甲値: AF値は、その向きの面の平均有効装甲厚を、センチメートル単位で表したものである。これには避弾径も加味されている。AF値0は1cm未満の装甲であり、AF値1は、1~1.5cmの装甲を表している。

3. 2.401 機動状態: 高速の防御側の車両に低速の重武装AFVが射撃のために接近してきた場合に、この高速の車両が座して眺めていなければならないとしたら、それは問題である。現実には、軽武装の車両は、敵のFVを発見したらすぐに、そのスピードを生かして去っていくだろう。この問題を解決するために、敵のMPhに機動状態になる宣言をする能力が認められている。この逃げ出そうとしている目標との距離をフェイズプレイヤーがターンの手順を利用して不自然なまでに詰めることを、このルールで封じているわけではないが、機動状態になることで優位性の内のいくらかを打ち消せる。すなわち、近接射程命中判定DRM(事例L)を適用されなくなり、また、自軍MPhの最初に始動/VCA変更のMPを消費せずとも移動できるため、逃れられる可能性が高くなるのである。



4. 2.5 ESB: 装軌車両はその許容MPよりも速い速度で移動できる。これは、機械的な故障や履帯の脱離のおそれなく目をつむって、操縦手が気の進まないながらも、最高速で車両を走らせることを表している。故障の可能性は、適切な保守を受けずに長期に渡って戦場にある場合には、特に大きかったのである。

5. 2.51 機械的信頼性:ほとんどのAFVは、平均的なASLシナリオの時間枠内であれば、通常に機能するものとされている。しかし、AFVの中には、設計上の失敗や粗悪な部品の酷使のために、予期せぬ機械的故障を頻繁に起こすものもあった。そのような信頼性の低いAFVは、シナリオの長さや移動時の速度に無関係に、ある程度の故障の可能性を与えるべきである。この設定は、そのような車両がまさに存在していたのだということを示すために、ASLシナリオの限られた時間枠の中では、明らかに誇張されている。実際には、このような信頼性の低い車両は、故障により戦場に到達しないことも珍しくなかった。もっと現実味のあるルールとしては、機械的信頼性の低い車両のうちどれがシナリオに登場できるのかを、シナリオの開始時に単にdrを行って決めるといのが考えられるかもしれない。しかし、そのようなシステムを採用した場合、ゲームの開始前にすでにプレイバランスが崩れるかもしれないという欠点がある。

5A. 2.52 枢軸軍車両:このルールが含まれている理由は、砂漠戦の初期に使用されたこれらの車両には、砂漠の過酷な環境に対処するための適切な改良が施されていなかったからである。根本的に重要な事は、エンジン用の特別なエアフィルターとオイルフィルターであった。移動する車両が巻き起こす猛烈な砂塵と、長大な距離の高速移動との組み合わせの前には、このどちらかが欠けても、エンジンのオーバーヒート/機関停止を起こし、他の部分の早期故障へと繋がった。

6. 3.5 車載MG/IFE:MAではない車載MGに複数ROFが与えられていないのは、視界が限られているためと、その操作を他の任務にも煩わされる1人の操作員が行っているためである。これは、BMG/CMG武装についてとくによく当てはまる。というのは、これらはしよせん、副次兵器であり、車両や砲塔を特定の位置に持っていかなければ(そしてこれは、その車両のもっと重要な行動の妨げになるだろう)、射撃を満足に行うことすらできない場合もあったためである。同じように、多くの車両のAAMGは装備の点ではMMGやHMGに匹敵するものだったが、その操作は1人だけで行われていたその兵士のほかの任務は、露出したMGで射撃するよりも、通常は重要である(そして危険も少ない)と考えられた。

7. 3.71 弾薬欠乏B#: 極端に少ない弾薬搭載量の車両の大部分は、ASLがいつも再現しているような、直接射撃の起こる状況で使うために作られているのではない。このような車両はふつう、支援する補給トラックから弾薬を受け取りながら、OBAとして使われるのである。弾薬輸送車両とプレイ中の弾薬再補給についての詳細なルールはE10に記されている。

8. 6.8 キャリアー:イギリス陸軍は、レンドリースのM-5とそのバリエーションを除けば、ハーフトラックを保有していなかった。英連邦軍でより一般的に用いられたのは、ユニバーサル、ロイドおよびブレン社のキャリアーであった。これらの装軌式装甲車両は、種々の企業で大量生産が行われ、異なった武装の多くの形式が生まれたにもかかわらず、いつも決まってキャリアーと呼ばれた。キャリアーの“操作班”は、基本的には、イギリス陸軍の歩兵大隊の中核をなす機械化歩兵であった。各大隊の司令部中隊は、64名の兵員と13両からなる1個キャリアー小隊を含んでいた。この小隊は、車両による突撃や予備の部隊として用いられた。

9. 7.11 FP: OVRのFP算出の際に、砲兵器の比重が非常に低いのは、OVRで表されるような近接戦闘におけるその価値が大変低いものだったからである。基本的に車両は、その移動と威圧的な存在、および、有効性を増した副次火器の目標への射撃に依存することになる。ほとんどのOVRの状況では、そのような身を潜めつつある至近の目標に対するMA射撃の時間的余裕など皆無だろう。また、自軍の歩兵の援護なしに、敵の歩兵にそのように近接したときに、じっくりと狙いを定めるために車両を停止させようとする車長などいなかったに違いない。

10. 7.15 OVR TEM: 開豁地でOVRを受ける防側側面-1 FFMOを適用されるのは、隠れるものがない場所で敵装甲車両が乱入してきたなら、いちばん熟練した一部の兵士を除けば、パニックになって逃げ惑うと思われるからである。同様に、石垣/生け垣のTEMが適用されるのが、車両がそのヘクスサイドを越えた場合に限られるのは、攻撃は目標ヘクスで解決されるが、車両が目標ヘクスに接近する際にも攻撃が生起しているためである。これらの石垣/生け垣は、車両が通過するときに陰に隠れるための申し分ない遮蔽物となってくれるのである。

11. 9.3 AFV/残骸TEM: 破壊されていないトラックよりも、トラックの残骸の方が、より有効なLOS妨害や遮蔽物となる、ということはこのルールが示しているわけではない。このルールは、“勇敢な”プレイヤーたちが、より貴重なユニットを射撃から守るために、故意にトラックに危険な移動を行わせるのを防ぐためにあるのだ(疑いもなく、犠牲となる厚紙のトラック運転手に対する同情からでも)。

12. 11.1 ジャイロスタビライザー: ジャイロスタビライザーは、M3A1軽戦車に始まるアメリカ製AFVの一部にだけ見られる画期的な特長であった。この装備は、通過する地形に関係なく、砲の縦方向の照準を保つことを可能とするものであった。移動後に目標を再捕捉するのに、もっと長い時間を必要とした同時期の他の戦車を、容易に反撃の目標とできた。しかし現実には、多くの戦車長たちがジャイロスタビライザーを切っただけで、そのMAの照準を定める前に車両を停止させることを好んだ;これは、砲塔操作員の前で予期せぬ動きをする砲尾による危険と、戦車と砲尾が共に動いている状態での再装填の困難とのためであった。従って、ジャイロスタビライザーが強力過ぎると感じるプレイヤーは、これを装備している砲の複数ROFを1減らすことにしてもよい。上で述べたように、操作員の多くはその使用に慣れておらず、複雑過ぎて時間を浪費すると考えていたので、ジャイロスタビライザーを装備しているAFVの全部にその利点を許すというのは、おそらく非現実的であろう。

13. 16.1 DD戦車: DD(Duplex Drive; 両用推進)原理の先駆となったのは他の戦車であったが、作戦行動でこれを用いたのはシャーマン戦車であった。この車両は防水されており、その車体側面に折り畳み式のキャンバス製スクリーンを装備していた。そのため、車両自体は水面下に沈むが、浮航するのに十分な排水量を得られた。スクリーンとキャタビラの両方が同時に駆動されるようになっていたので、岸に到達するとすぐに陸上移動を行えた。