



# D D. 車両 (Vehicles)

## 目次:

- 1. 車両カウンター (Vehicle Counters)
- 2. 車両の移動 (Vehicular Movement)
- 3. AFVの戦闘 (AFV Combat)
- 4. 対車両射撃の地形修正 (Terrain Modifications to Anti-Vehicle Fire)
- 5. 固有操作班 (Inherent Crew)
- 6. 兵員輸送 (Transporting Personnel)
- 7. 蹂躞 (Overruns-OVR)
- 8. 走行不能とボグ (Immobilization & Bog)
- 9. 遮蔽物としての車両 (To Kill Tables)
- 10. 残骸 (Wreck)
- 11. ジャイロスタビライザーとシュルツェン (Gyrostabilizers & Schuerzen)
- 12. 動物による輸送 (Horse-Drawn Transport)
- 13. 車載煙幕展開器 (Vehicular Smoke Dispensers)
- 14. 無線機非装備のAFV (Radioless AFV)
- 15. オートバイと自転車 (Motorcycles & Bicycles)
- 16. DD 戦車と水陸両用車 (DD Tank & Amphibitans)
- 17. アエロサン (Aerosan)

**D.1 車両一覧 (Vehicle Listings) :** AFVの詳細なデータと、各型式の細かいバリエーションを把握するために、カウンターに記載された車両のデータを補足する車両一覧が用意されている。プレイヤーは、シナリオをプレイする前に、H章の車両一覧を参照して、各シナリオに登場する車両の特殊能力をよく知っておくとよいだろう。車両一覧には、カウンターに記載されている情報や車両の重量、および(もしあれば)車両の特性に関する特記事項が載っている。車両データに短剣(†)のマークがついた項目は、データに関する例外事項や解説が車両ノート(Vehicle Note)に別記しているものである。車両ノートは通常ルールよりも優先して使用され、通常ルールの例外として取り扱う。

**D.2 動物牽引輸送車両 (Animal Movement) :** 馬などの動物が牽引する輸送車両は、MPの代わりにMFを消費するため、車両と異なる移動ルールを適用するが、それ以外の点では車両とみなされる(12.1)。他の全ての車両は、MPではなくMPを消費して移動する。建物/林へクスで迂回したまま移動を終える馬/騎兵/動物牽引輸送車両は、迂回中の車両と同様、へクスサイドにまたがってCAFPの方を向いたままにしておく。

**D.3 準備射撃 :** 車両やそのPRCがPPPhに射撃を行った場合、続くMPhにおいては移動も射撃もできない。さらに、続くAFPhにおいても射撃を行えない(ただし、まだ射撃を行っていない乗車兵や跨乗兵は、そのMPhに降車してもよい; 6.5)。

**D.4 CA :** CAの変更について述べているルールが、VCAとTCAの違いに触れていない場合、両方に適用されるものとする。

**D.5 秘密裏DR/dr (Secret DR/dr) :** プレイヤーは(審判がいらない場合に)ルールによって、“秘密裏DR/dr”の実施を指示されることがある。これにより、DR/drを行ったプレイヤーはすぐにその結果を知ることができるのに対して、その敵プレイヤーには結果をすぐに知りえないというジレンマが与えられる。この場合、DR/drを行ったプレイヤーは、あとでその結果を示さなければならない。これに関して多少面倒だが、以下の2つの自作ルールを推奨する。なお、「存在しないA-T地雷」や「不必要な機械的信頼性DR」といった偽装DR/dr(Fake DR/dr)は、秘密裏であろうとなかろうと行ってはならない。

**D.5A ダイスカップ (Dice Cup) :** プレイヤーは、サイコロを不透明なカップに入れてテーブルの上に伏せておき、自分だけがみられるように注意して結果を見るようにする。あとで結果を示す際には、カップを持ち上げて、DR/drの結果を明らかにすればよい。DRとdrの両方が必要な場合(8.23)には、DR用に2個の白色サイコロを、dr用に1個の色付サイコロを使って、両方を同時に解決してよい。同様に、各自で色を決めて、多数のDR/drを同時に解決できる。

**D.5B カード (Cards) :** プレイヤーは、普通のトランプからカードを抜き出して、特製の山札を2つ用意する。DRの山札は、36枚のカード(2が1枚、3が2枚、4が3枚、5が4枚、6が5枚、7が6枚、8が5枚、9が4枚、10が3枚、J[11]が2枚、Q[12]が1枚)からなる。また、drの山札は、DR用のものと背の絵柄の違う24枚のカード(A[1]から6まで各4枚ずつ)で作る。プレイヤーは、この山札から無作為にカードを抜き出すことで、秘密裏DR/drを解決し、明示が必要となるまで、机の上に伏せておけばよい。

**D.6 PRCに対する車両目標命中 :** PRCは、車両に乗っている限り、臨機射撃DRM(FFNAMとFFMO)が適用されない。PRCは、車両と別個の目標として砲兵器による射撃を受けることはない[例外: オートバイ; 15.5]が、露出状態であるならば、付随攻撃(D.8)を受ける可能性がある。

**D.7 移動可能/移動不能 (Mobile/Immobile) :** 移動可能な車両とは、自軍のMPHに移動することができる車両をいう。移動不能な車両とは、ボグ状態/走行不能/立ち往生/放棄されている/固有の操作班が混乱/衝撃/麻痺しているものをさす。車載無線機を装備していない場合(14.23)や、TI状態となった場合、あるいはすでに準備射撃を行ってしまったために、そのMPHに移動できなくなった車両は、移動可能であるものとする。

**D.8 付随攻撃 (Collateral Attack) :** 一般に、車両がFP攻撃を受ける区域にいるか、TKDRによる攻撃を受けた場合、その車両の露出状態のPRCもその攻撃による影響を受ける。この露出状態のPRCに対する攻撃を付随攻撃と呼ぶ。付随攻撃には2種類ある。ひとつは前もって車両を目標と宣言する必要のない攻撃(例えば、小火器射撃、OBA、歩兵目標または地域目標タイプの使用)によるものである。このタイプの攻撃は、PRCに通常どおり影響を与える(つまり、その区域にいる全目標に効果を適用するため、一般付随攻撃となる[A.7.4])。もうひとつは、前もって車両を目標として宣言しなければならぬ攻撃(例えば、砲兵器、AFVに対するMG射撃、地雷原など)によるものである。この攻撃ではまず車両への攻撃を解決し、PRCは二次的に特別付随攻撃を受ける。一般付随攻撃と特別付随攻撃はともに車両への攻撃が解決された後で、ただちに別個の攻撃として解決される。その際、その攻撃に使われた火器/弾種のIFT FP(HE相当FPを含む; C8.31)を用い、また、車両に対して用いられたのと同じ修正前DRを用いる[例外: 車両が破壊された場合、付随攻撃は起こらない(5.6)。操作班/乗車兵が衝撃(C7.42)や麻痺(5.34)である場合、またはそうなった場合、付随攻撃は跨乗兵(6.23)に対してしか行なわれない。BU状態になれない操作班については6.84を参照]。複数命中(C3.8)によって複数の付随攻撃が行なわれることはなく、また、付随攻撃が有利になることもない。付随攻撃により残留FP(A8.2)が残ることもない。

**D.8A 特別付随攻撃 (Specific) :** 前もって目標として宣言された車両が攻撃を受けた(攻撃解決DRがIFTまたは破壊確認表上で行なわれた)が、破壊されなかった場合などに、その車両の上に/中にある露出状態のPRCはD.8に従って全火力で特別付随攻撃を受ける。適用されるDRMはCE状態によるものだけである。同じ区域にいるその他のユニットは特別付随攻撃の影響を受けない。意図的な走行不能の試みによる命中では、特別付随攻撃は起こらない。

**D.8B 一般付随攻撃 (General) :** 前もって目標として宣言する必要がないFP攻撃を受けたが破壊されなかった車両の上に/中にある露出状態のPRCは、D.8に従って一般付随攻撃を受ける。しかしこの場合には、通常どおり射程、LOS妨害、TEM/CE DRMなどによる修正が適用される。つまり、露出状態のPRCが唯一の目標であるかのようにその攻撃が解決される。さらに、同じ区域にいる別の車両の露出状態のPRCも、同様に一般付随攻撃を受ける(しかしそのCE状態/機動状態によって異なった修正を受ける可能性もある)。一般付随攻撃とは露出状態のPRCに対して、もとの攻撃が適用されることを表すためのもの特殊な名称である。次のページの冒頭にある付随攻撃表(Collateral Attack Table)と例を見よ。



付随攻撃表(Collateral Attack Table) 1

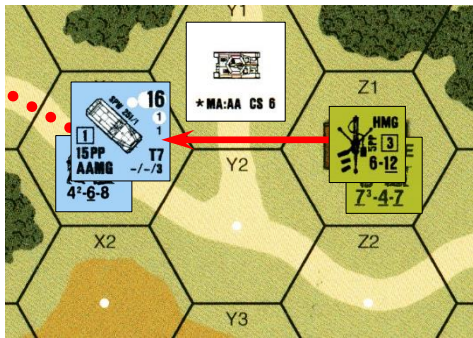
火器	目標:	AFV	非装甲車両
MG/IFE/小火器 <sup>2</sup>		G <sup>3</sup>	G
FT		S	G
DC <sup>6</sup>		S <sup>7</sup>	G
MOL <sup>8</sup>		S/G	G
A-P地雷 <sup>9</sup> /A-T地雷 <sup>10</sup>		S	S
OBA/歩兵目標と 地域目標タイプ/散弾		G	G
車両目標タイプ <sup>4</sup>		S	S <sup>5</sup>

S: その車両の露出状態のPRCは特別付随攻撃を受ける。

G: その区域にいる全PRCは一般付随攻撃を受ける。

- 1 車両が破壊された場合、付随攻撃は行なわれない。操作班/乗車兵が麻痺/衝撃であった/となる場合、付随攻撃はその車両の乗車兵に対してのみ適用される。
- 2 小火器として使用されるATRも含める(C13.24)が、命中判定/破壊判定を行っているMGは含まない。
- 3 (AFVに対する命中判定/破壊判定DRを行なわずに)露出状態のPRCに対して直接IFT上で射撃を行うことは、一般付随攻撃と定義される。この射撃では、AFVはまったく影響を受けない(A7.3およびA9.6-611)。
- 4 命中弾が不発(C7.35)であった場合、付随攻撃は行なわれない。
- 5 目標が自動二輪車の乗車兵の場合、付随攻撃は行なわれない。
- 6 DCが故障した場合、付随攻撃は行なわれない。修正後位置DR(C7.346)が9以上であった場合、新たにDRを行って付随攻撃を解決する。
- 7 付随攻撃の解決には位置DR(7.346)を用いる。
- 8 MOLチェックdr(A22.611)が成功したならば、AFVに対する小火器MOL攻撃を、C7.34HEおよび破壊確認表のMOLの欄で破壊確認DRを行うことにより解決する。また、そのAFVの露出状態のPRCに対する特別付随攻撃(小火器のFPとMOLの4FPを使用)にそのDRを用いる。さらに、そのAFVと同一区域にいる他の全ての非装甲ユニットに対する通常のIFT攻撃(小火器のFPのみを使用)にもそのDRを使用する。
- 9 車両が走行不能になった場合にかぎり適用される。車体AFVが全て1以上のAFVの操作班のみは露出状態と見なさない(B28.43)。
- 10 PRCに対する付随攻撃は16FPである(車体AFVが全て1以上のAFVの操作班には付随攻撃は行なわれない; B25.52)。

例: ドイツ軍のMPである。ドイツ軍のSPW251/1と4-6-8分隊がAFVの援護(9.31)を行いつつ、X1に進入する。アメリカ軍の7-4-7はHMGを砲兵器として用いて、ハーフトラックに対して命中判定を試みる(A9.61)。修正後命中DRで6(修正後TH#10-4残骸妨害による+1、移動目標による+2、小型目標による+1で合計4)以下を出して、命中に成功しなおかつROFを保持した。しかし、HMGのTK DRで5を出して最終TK#の4(基本値4に事例Dの+1とAFVの-1を加えた結果)を上回ったので、このHMGはハーフトラックを破壊ないし麻痺させることに失敗した。(露出状態の混乱状態ではない)乗車兵としてただちにこのハーフトラックの露出状態の操作班は、このHMGの6 IFT FPを用いた特別付随攻撃を受ける。先ほどの修正前TKDRの5は、+2CE DRMによる修正だけを行い、修正後IFT DRが7となる。その特別付随攻撃の6FPの欄での操作班に対する結果はNMCとなり、操作班はそれに成功した。HMGは砲兵器として射撃を行ったので、7-4-7とは射撃グループを組めない。もしHMGがROFを失っていたならば、この攻撃はX1に1残留FP(+1妨害のために2残留FPから1段階落ちる)を残すことになるだろうが、付随攻撃自体は残留FPを残さない。



このハーフトラックと分隊はX1で移動を続ける。ハーフトラックがY1-Y2へとVCAを変更すると同時に、分隊が突進手榴弾の配置を試みる(配置に失敗)。7-4-7はHMGのROFを用いて再び攻撃を行ったが、この時にはIFTで攻撃を行った。7-4-7はHMGと射撃グループを組んで13FPで攻撃を行う。その修正前IFT DRで8を出したので、12FPの欄で修正後に9(ダイス目の8にLOS妨害の+1とAFVの掩護の+1とFFNAMの-1をそれぞれ加えて9)となり、移動中の分隊に対してNMCの結果となる。この攻撃はハーフトラック(A9.611)に損害を与えることはなく、結果として生じる一般付随攻撃は修正前IFT DRの8に+3DRM(CE状態の+2とLOS妨害の+1)が加えられるので、ハーフトラックの露出状態の操作班に対して何の効果もない。

### 1. 車両カウンター (Vehicle Counters)

[全ての車両は、車両の上面図(ほとんどの車両は、Deluxe ASLのスケールにほぼ一致するように描かれている)が描かれた<sup>5</sup>/8インチカウンターで表されている。全ての車両の情報は国籍別に車両一覧表に記載されている。また、よく使用するサイズ、移動、防御、攻撃に関するデータはカウンターに記されているので、それから知ることができる。C2.9も参照。]

**1.1 移動形態 (Movement Type):** 車両は、移動形態によって5つに分類される(1.11-15)。各移動形態は、許容MPのバックにある白地の形によって、容易に識別できるようになっている【例外: オートバイ】。車両の許容MPは、右上隅に印刷されている。MPの数字に指数がついている場合、その指数は水陸両用許容MP(16.2)を表しており、その車両の地上での移動形態は通常どおりとなる。MPの数字が赤色で印刷されている場合、その車両が特に故障しやすいことを表している(2.5参照)。



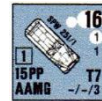
**1.11 オートバイ (Motorcycle):** 移動に関してオートバイと分類される車両は、白地のカウンターとその上面図から識別できる。



**1.12 装甲車 (Armored Car):** 移動に関して装甲車と分類される車両は、許容MPの地色が白い円(車輪を表している)であることで識別される(例: ドイツ軍 PSW234/1装甲車)。



**1.13 完全装軌車両 (Fully Tracked):** 移動に関して完全装軌車両と分類される車両は、許容MPの地色が白い楕円(無限軌道を表している)であることで識別される(例: ドイツ軍 PzKpfwIV H戦車)。



**1.14 ハーフトラック (Half Tracked):** 移動に関して半装軌車両と分類される車両は、許容MPの地色が白い小さな円と楕円の組み合わせ(車輪と無限軌道を表している)であることで識別される(例: ドイツ軍 SPW251/1ハーフトラック)。



**1.15 トラック (Truck):** 移動に関してトラックと分類される車両は、許容MPの地色が2つの白い円の組み合わせた“8の字”形(2つの車輪を表す)であることで識別される(例: ソ連軍 GAZ-MMトラック; ソ連軍 BA-20装甲車)。

**1.2 装甲形態 (Armor Status):** 全ての車両は、4つある装甲形態のうちのひとつに分類される。何らかの装甲を持つ車両(1.6)は、装甲戦闘車両(Armored Fighting Vehicle-AFV)であるとされ、多くの特別ルールが適用される。AFVの主たる利点は、非装甲面への射撃でなければ、IFT上で小火器射撃による損害を受けないことである(ただし、状況により、PRCが攻撃を受けることはある)。



**1.21 非装甲 (Unarmored):** 非装甲車両は、許容MPの下に縦に並んでいる2個の★シンボル(赤、黒、白で表示されている)があることで識別される(例: ドイツ軍 Opelトラック; ドイツ軍 SdKfz7ハーフトラック)。

AFVもある種の攻撃に対しては非装甲車両として扱われることがある。5.311とB28.42を参照。



**1.22 部分装甲 (Partially Armored):** 前面と側面にだけ装甲を施されている車両は、カウンター右端の側面/後面AFVの下に★シンボルが印刷されている。その★の横に“T”と記されている場合、砲塔/上部構造(C3.9)の後面だけが、非装甲となっている(例: ドイツ軍 マーダーIII(t)H)。



# D

# 1.76



**1.23 上部開放型 (Open-Topped-OT) :** 車両の上面図全体が白地に印刷されている車両は、OT AFVである(例: ドイツ軍 SPW251 /1ハーフトラック)。

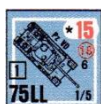


**1.24 密閉型戦闘室 (Closed-Topped-CT) :** 上面図が白地でなく、なおかつ★も印刷されていない車両は、CTAFVである(例: ドイツ軍 PzKpfwIV H戦車)。

**1.3 主兵装 (Main Armament-MA Type)の種類 :** 各武装車両には固有のMAがひとつある。MAはカウンターの左上隅に、砲口径(C2.21)を示す大きな数字、またはMG、FT、ATRなどの略号で示されている。MAは砲塔に備えつけられているもの(1.31-1.32)と車体前方に備えつけられているもの(すなわち無砲塔; 1.33)とがある[例外: MA AAMG; 1.83]。



**1.31 高速旋回砲塔 (Fast Turret Traverse-T) :** “T” タイプのMA(一般に3名の砲塔内操作員を有する)は、カウンターに車両を囲むように細く白い円があることで識別される(例: ドイツ軍 PzKpfwIV H戦車)。



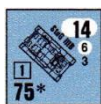
**1.32 低速旋回砲塔 (Slow Turret Traverse-ST) :** “ST” タイプのMA(一般に2名の砲塔内操作員を有しているか、または重い手動旋回の砲塔である)は、カウンター外周に沿って細く白い正方形があることで識別される(例: ドイツ軍パンター戦車)。



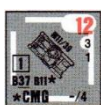
**1.321 制限付き低速旋回砲塔 (Restricted Slow Traverse-RST) :** STタイプ<sup>1</sup>の戦車の中には、砲塔/操作員の配置上の不備により、車長がCE状態の場合、MAやCMGが使用できないものがあった。そのようなタイプを“RST”と呼び、カウンターの外周には、やや太くて白い線の正方形が印刷されている。これは通常STタイプとして扱うが、CE状態ではMAやCMGでの射撃を行えない(例: ソ連軍 BT-5戦車)。



**1.322 1人用砲塔 (One-Man Turret-1MT) :** “1MT” タイプのMAは、カウンター外周に角が欠けた太い白色線の正方形があることで識別される(例: ドイツ軍PzKpfwI B戦車)。1MTのAFVはRSTと同様、STタイプとして扱われ、CE状態ではMAもCMGも射撃できない。加えて、1MTの車両が麻痺の結果を受けた場合、自動的に帰還(5.341)となり、もはやCEとなれない。



**1.33 無砲塔 (Non-Turreted-NT) :** “NT” タイプのMA[例外: MA AAMG; 1.83]は、そのカウンターにMAの種類を表す白色の円や正方形がまったくなくことで識別される(例: ドイツ軍 StuGIII B突撃砲)。全ての前方装備火器はNTのカテゴリーに含まれる。



**1.34 副兵装 (Secondary Armament-SA) :** SAがある車両にはMAと同じ形式で、カウンターのMAの上に小さい活字でそれが示されている[例外: 砲塔装備のSAは“T”、前方装備のSAは“B”という記号が頭についている](例: イタリア軍 M11/39戦車)。また、SAの有無は車両一覧のSA欄に示されている。

**1.4 識別と接地圧 (Identity&Ground Pressure) :** 各車両は、上面図の横に書かれている名称(略称の場合もある)によって識別されるが、カウンター左上隅のアルファベットによって、さらに個々に識別できる。紙に書いて記録しておく場合や、目標の捕捉(C6.58)を記録する場合に、他の同型車両と区別できるようにこのID記号を用いる。車両の接地圧には、低、中、高の区別がある。これはボグDR(8.21)で用いる。

**1.41 低接地圧 (Low Ground Pressure) :** ID記号が正方形で囲まれている車両は、低接地圧である(例: ドイツ軍PzKpfwI B戦車)。

**1.42 中接地圧 (Normal Ground Pressure) :** ID記号が正方形にも円にも囲まれていない車両は、中接地圧である(例: ドイツ軍StuGIII B突撃砲)。

**1.43 高接地圧 (High Ground Pressure) :** ID記号が円で囲まれている車両は、高接地圧である(例: ソ連軍BA-20装甲車)。

**1.5 牽引/運搬 (Towing-T#/Portage-#PP) :** 車両が砲を牽引する能力を有している場合、どの程度の重量の砲まで牽引(C10.1)できるのかを表す“T#”がカウンターに記載されている。車両が歩兵/SWを乗車兵として運ぶ能力を有している場合、その車両の最大運搬能力(6.1)が、“#PP”の形でカウンターに記載されている。

**1.6 装甲値 (Armor Factor-AF) :** 全てのAFVの装甲防御力は、前面と、側面/後面の2つの目標の向きによって評価されている。さらにそれらは、車体と、砲塔/上部構造物の2つの箇所によっても評価されている。これは許容MPの下にある縦に並んだ2つの数値で表されている。この装甲値をAFと呼ぶ<sup>2</sup>。このゲームでは、AFは11種類の値をとりうる; すなわち、0、1、2、3、4、6、8、11、14、18、26である。部分装甲を除いて、各AFVには(同一または異なる)4つのAFがある。すなわち、車体の(目標の向きによる)前面AF、砲塔/上部構造の前面AF、車体の側面/後面AF、砲塔/上部構造の側面/後面AFである。

**1.61 前面装甲 (Front Armor) :** 上に印刷されているAFはそのAFVの車体の前面AFを示す。これが円または正方形で囲まれている(1.63-1.64)のでなければ、同時に砲塔/上部構造の前面AFを示している。

**1.62 側面/後面装甲 (Side/Rear Armor) :** 下に印刷されているAFはそのAFVの車体の側面/後面AFを示す。これが円または正方形で囲まれている(1.63-1.64)のでなければ、同時に砲塔/上部構造の側面/後面AFを示している。



**1.63 強固な砲塔 (Superior Turret) :** 正方形で囲まれたAFは、そのAFVのその面の向きについて砲塔/上部構造のAFが車体AFよりも強固であることを示す。強固な砲塔のAFは、その車体よりも1ランク(1.6のランクにしたがう)高いAF値となる。

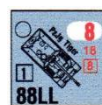
例: ドイツ軍StuPzIVの車体の前面AFは11であるが、上部構造の前面AFは14である。その車体の側面/後面AFは3であるが、上部構造の側面/後面AFは4である。



**1.64 脆弱な砲塔 (Inferior Turret) :** 円で囲まれたAFは、そのAFVのその面の向きについて砲塔/上部構造のAFが車体AFよりも脆弱であることを示す。脆弱な砲塔のAFは、その車体よりも1ランク(1.6のランクにしたがう)低いAF値となる。

例: ソ連軍T-50戦車の車体前面AFは6であるが、砲塔の前面AFは4である。その車体の側面/後面AFは4であるが、砲塔の側面/後面AFは3である。

**1.7 目標サイズ (Target Size) :** 全ての車両は、以下の5段階の目標サイズのうち、ひとつに対応する:



**1.71 超大型 (Very Large) :** 前面および側面/後面のAF(または★シンボル)が両方とも赤色で記載されている車両は、射撃を受ける際に事例Pの-2命中判定DRMを適用する(例: ドイツ軍 PzJg Tiger TD)。



**1.72 大型 (Large) :** 前面AF(または★シンボル)が赤色で記載されている車両は、射撃を受ける際に事例Pの-1命中判定DRMを適用する(例: ドイツ軍パンター戦車)。



**1.73 平均的 (Average) :** 前面および側面/後面のAF(または★シンボル)が両方とも黒色で記載されている車両は、事例Pの命中判定DRMがまったく適用されない(例: ドイツ軍 PzKpfwIV H戦車)。



**1.74 小型 (Small) :** 前面AFが白色の点の上に印刷されている(または、上の★が白色である)車両は、射撃を受ける際に事例Pの+1命中判定DRMを適用する(例: ドイツ軍 PzKpfwII F戦車)。



**1.75 超小型 (Very Small) :** 前面および側面/後面のAFが両方とも白色の点の上に印刷されている(または、2個の★がいずれも白色である)車両は、射撃を受ける際に事例Pの+2命中判定DRMを適用する(例: ドイツ軍 Kfz1キューベルワーゲン)。

**1.76 隠蔽 :** 車両が隠蔽状態の場合には、その目標サイズTH DRMに関して特別ルールが適用される(A12.2参照)。



## 1.8

**1.8 車載MG/FT武装:**固有のMGを装備している車両は、カウンターの右下隅に、左から順に“b/c/a”の形で各MGのFPが記載されている。bは前方(Bow)MG FP、cは同軸(Coaxial)MG FP、aは対空(AA)MG FPである。対空機銃(AAMG)が装備されていない場合には、MG武装はb/cの形につめて記載されている。固有のFTを装備している車両の場合、その取り付け位置(Bならば前方NT、Tならば砲塔、Sならば側面 [該当する車両ノート参照])、FP、およびX#が全て赤色で印刷されている。FTのFPに下線が引かれているものは2ヘクスの通常射程を有する(A22.1参照)。

**1.81 前方MG (Bow MG-BMG):**BMGは車体前方に装備されたMGであり、その車両のVCA内の目標に対してのみ射撃を行える[例外: 4.223、8.5、およびC.2.6参照]。BMGの通常射程は8ヘクスである。一部のAFVは車体RMG(後部[Rear]MG)を装備している。これは、BMG FPの後右上にある“R#”によって示されている。車体RMGはBMGと同様に扱う[例外: その車両の後面の向きまたは同一ヘクス内の目標に対してのみ射撃を行えるが、OVRには使用できない]。白色の点に記載されたBMG FPは、前方固定MG(Fixed-Mount MG)を表している。このBMGが、移動しているユニット(移動中の車両目標を含む; C.8)に対して射撃を行う場合には、+1DRMが常に適用される。

**1.82 同軸MG (Coaxial MG-CMG):**CMG FPはTCA内への射撃にだけ使える。CMGの通常射程は12ヘクスである。捕捉していた目標以外に対してCMGを使用した場合、そのMAによる捕捉(C6.5)は失われてしまう。車両の中には、砲塔後部MGを有するものがあり、これはCMG FPの後に“R#”の形で示されている。砲塔後部MGは8ヘクスの通常射程を持つ。砲塔後部MGはOVRには使用できない。また、砲塔後部MGはMAで射撃を行ったフェイズには使用できない。加えて、砲塔後部MGは、同一ヘクス内の目標への射撃か、砲塔後面の目標向き内の射撃だけを行える(3.5参照)。CMGの射撃が、VCA内のみに制限されている場合(これはカウンターの裏側に“CMG: VCA only”と書かれている)、そのCMGはCCでの攻撃には使えないが、“操作され機能しているMGを装備していない”車両に対するCC攻撃の-1CC DRMを無効にはできない(A11.51)。長距離射撃制限(A9.4)は、CMGには適用されない。

**1.83 対空MG (Anti-Aircraft MG-AAMG):**AAMG FPは、その車両のTCA/VCAの内側にも外側にも、ペナルティなしに射撃できる;すなわち、ルール上、“砲塔装備”でも“前方装備”でもないことみなされる(3.51)[例外: CAを制限されているAAMG(例えば、ドイツ軍StuG III Gやフランス軍H35)は、TCA/VCAの変更に応じて、事例Aのペナルティを受ける]。CTAFVのBMG/CMG FPや非装甲車両のMGとは異なり、AFVのAAMGを使用するには、扱う操作班がCE状態(5.3)でなければならない。すなわち、BU状態のAFVは、AAMG FPを使用できない(ただし、ヒーローは、どちらの場合もAAMGを使える; A15.23)。AAMGの通常射程は8ヘクスである。

**1.84 選択武装 (Optional Armament):**車両の中には、異なった武装が装備されているものもあった。DYOシナリオにおいて、そのような追加武装を購入する手順は、H1.41に述べられている。しかし、公式シナリオでは、シナリオ戦闘序列(Senario OB)に指示されている武装だけを用いることができる。ただし、必要な車両の数がゲームに含まれている数を超えてしまった場合には、超過分を(プレイヤーの任意で)選択武装を装備した同型車両としてよい。ただし、使用可能時期と合っていることが必要である。

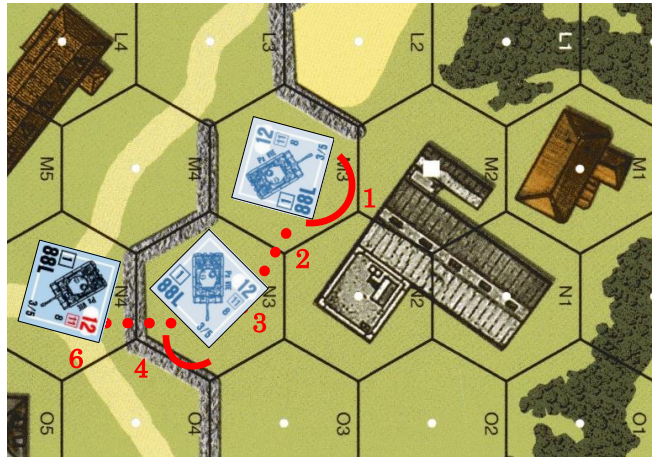
**1.9 残骸 (Wreck):**多くの車両の裏面には、白地に残骸の図が印刷されている。カウンターの裏面に残骸が描かれていない車両が破壊された場合、その残骸(炎上した場合、それに伴う火事/煙幕)は、地図盤から取り除かれる。各カウンターの裏面には、そのカウンターに関する特記事項も記載されている;すなわち、特殊弾薬欠乏ナンバー(C8)、ジャイロスタビライザー(11.1)、煙幕展張器(13)、操作班生存ナンバー(5.6-7)、車載無線機の有無(14)などの諸事項である。

## 2. 車両の移動 (Vehicular Movement)

**2.1 車両は自身のMPHにおいて、その許容MPまでを消費して移動できる(さらに、装甲車両は許容MPを超過しての移動もできるが、それにはある程度の危険が伴う; 2.5 ESB)。その際消費する地形COTは、地形表のMP進入コスト欄に車両の移動形態別に記載されている。車両の移動の手順は、歩兵のものと同じである(A4.2とA8.1)。プレイヤーは、自軍MPHに、移動可能な車両のうち、直前のPFPHに射撃しておらず、TI状態でもないものを、全て移動させてよいし、一部を移動**

させることも、1ユニットも移動させないこともできる[例外: 無線機非装備のAFV; 14.23]。車両を移動させる場合、許容MPの範囲内であれば、(訳注:VCA変更を伴いながら)どの方向に移動させてもよく、また、方向を変えながら移動してよい。車両は、MPHに敵の存在するヘクスに何度でも進入できる。ただし、その際にはある程度の危険が伴い、追加MPの消費が必要な場合もある。MPを残してMPHを終了した車両は、残りの全MPをそのヘクスで使用したものとみなされる。車両が、そのMPHに別のヘクス/ヘクスサイドに進入したならば(その後には停止したり移動不能になったりしても)、全ての防御射撃に関して、移動目標(命中判定の事例J)として扱われる。なぜならば、そのMPHに新たなヘクス/ヘクスサイドに進入したからである(C.8)。車両は、APHにはまったく移動できない。

**2.11 VCAの変更 (VCA Changes):**車体射界 (Vehicular Covered Arc-VCA)とは、車両の前方を基準とした車両のCA(C3.2)のことである。初期配置時や、移動時にヘクス/VCAを変えるためにMPを消費する場合には、VCAが明確となる(今いるヘクスの6本のヘクスの足の1本に向く)ように注意すること。VCAを変更する場合、ヘクスの足の1本につき、1MPの消費が必要となる(建物/林/瓦礫、またはそれらの混合した地形の中にいる[迂回していない]場合は2MPの消費となる)。進入困難な地形(地形表を参照)においてVCAを変更する場合、道路上にいるのであればボグ判定(8.2)が要求される。車両が新たなヘクスに進入する場合、そのVCA内の2ヘクスのどちらかに進入しなければならない[例外: 後進]。現在のVCAの外側のヘクスに車両が直接進入しようとする場合、まず1本のヘクスの足を変更することに1MPを消費してVCAを変えるか、または後進移動を行わなければならない。車両が現在のヘクス内でVCA変更のMPを消費した場合、ヘクスの足を1本変更することにその旨を宣言し、その車両を目標とした防御機射撃を、その時点で非フェイズプレイヤーが行えるようにせねばならない。しかし、同じヘクスでVCAを変更しているだけでは移動目標とはみなされない(C.8)。機動の試み(2.401)が成功したらただちにVCAを変更できる。また、どの射撃フェイズでも、CA外への射撃の結果としてVCA変更を行える(ただし、自軍のMPHを除く; C5.1)。また、その砲塔火器/車体前方搭載火器が、まだ射撃の資格を有しているならば、どの射撃フェイズ終了時でもVCA変更を行える(3.12およびC3.22)。



例: 3M3においてVCAをL2-M2としている移動中の戦車は、M3で2MPを消費して2本のヘクスの足のVCA変更を行ない、VCAをN2-N3とした。N3へは1MPで進入できる。ここで、VCAはO3-O4となり、この車両はこの2つのヘクス(O3かO4)の内のどちらかに直接進入できる。しかし、1MPの消費によりヘクスの足1本のVCA変更を行って、VCAをO4-N4にした。そして2MP(開路地1MP+石垣1MP)を消費してN4に進入した。

**2.12 始動 (Starting):**機動(Motion)カウンターの置かれていない車両は、MPHにおいて、新たなヘクスに進入したり、VCAを変更したりする前に、移動を開始するための1MPを消費しなければならない。その際に後進(2.2)であることを宣言しなければ、前進するものとみなされる。この始動MP(Starting MP)の消費は、その時点で占めているヘクス内で行なわれたとみなされる(これは、そのヘクスにおける防御機射撃の原因にはなりうるが、移動目標とはみなされない; C.8)。盤外から進入する場合、機動状態で初期配置されていたと考えるので、始動MPは不要である(A2.52)。

**2.13 停止 (Stopping):**車両が現在のヘクスで停止するためには追加の1MPを消費しなければならないが、これを行わない場合には、機動カウンターを乗せてMPHを終えることになる(2.4)。停止した場合(例えば、射撃をするためや、射撃をすると見せかけるために停止した場合)でも、MPが残っていればそのMPHに再び



## D

移動を始めてもよいが、それには新たに始動MPを消費しなければならない。たとえ停止した場合でも、そのプレイヤーターンに別のヘクス/ヘクスサイドへ進入しているか、そのMPを機動状態で開始していたならば、その車両は移動目標とみなされる(C.8)。

**2.14 残骸/車両：**車両【例外：オートバイ】は、進入先のヘクス内に残骸やオートバイ以外の車両(国籍は問わない)が1個あるごとに、追加1MP(ワゴンの場合は1MP)を進入の際に消費しなければならない。道路移動率を使いつつ道路ヘクスサイドを通してそのヘクスに進入する場合には、このペナルティは2倍になり、1つの残骸につき追加2MPが必要となる。ある種の道路については、さらに2倍になることもありうる(地形表の注釈Dを参照)。

**2.15 全力移動 (Minimum Move)：**移動可能な車両は、MP進入コストがカウンターに記載された許容MPを上回っているヘクスにも、全力移動によって1MPにつき1ヘクスだけ進入できる。ただし、進入禁止(NA)の地形には全力移動でも進入できない。全力移動は、その試みを宣言して、全許容MP(牽引MP[C10.1]や退出しようとするヘクスで必要な始動MPを除く)を消費し、新たなヘクスへ進入することで行なわれる。そのヘクスに通常に進入したとするとボグ(8.2)DRが要求されるような場合には、これを行う。また、(移動不能とならなければ)機動カウンターを乗せる。車両が全力移動を試みたMPでは、VCAの変更、遮断された1車線橋や狭い切通し道路への進入は行えない。後進での全力移動については2.24を参照。この(機動状態になった)車両が射撃を行う場合、2.42が適用される。始動を試みる際に失速(H章のドイツ軍車両ノートFとH、およびソ連軍車両ノートMなど)した車両は、そのプレイヤーターンには全力移動を宣言できない。

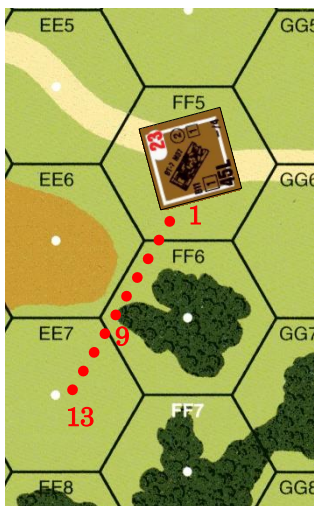
**2.16 道路移動率 (Road Rate)：**機械化された車両が道路沿いにヘクスサイドを越える場合の1/2MPコストは、その車両がBU状態(5.2)のAFVであるならば、2倍の1MPコストになる。

**2.17 遅延 (Delay)：**移動せずにMPの消費を行うことを遅延と呼ぶ。これは、車両が停止している間か、または小隊移動(14.2)を行っている間にだけ用いることができる。そのMPの射撃の前に、目標のLOS内で消費するMPを増加させるために(すなわち、命中判定の事例C<sup>1</sup>や事例C<sup>2</sup>の代わりに、事例Cを適用するために)遅延を行ってよい。またTCA変更のためや、敵の防衛機射撃を誘発するため、あるいは、移動開始前の停止中に許容MPの一部を使用するためにも、遅延を用いることができる。

**2.18 車両は、ヘクスへ進入する際に、最低限必要とされるMPより多くMPを消費することを禁止されておらず、そうしたい車両は、新たなヘクスへ進入すると同時に、必要とされるMP消費量より多く消費する旨を宣言できる。**

**2.2 後進 (Reverse Movement)：**車両が、VCA内のヘクスに進入せずに、今いるヘクスを離れたいにもかかわらず、現在のヘクスでのVCA変更ができない(あるいは、VCA変更を望まない)状況がしばしば生じる。そのような状況での唯一の選択肢が、後進である。オートバイ、および砲やトレーラーを牽引している車両は、後進を行えない。

**2.21 MPコスト：**後進MPは、装軌車両では通常のMP進入コストの4倍であり、トラックでは3倍、ほとんどの装甲車は2倍である。例外的な後進コストを有する車両は、そのカウンターの裏面に“REV×#”の形で印刷されている。後進MPコストは、通常MPコストに、この“#”を掛けたものである。そのヘクスに通常の進入をする際にもMP修正やペナルティ(例えば、VBMによるMPコストの2倍化)が適用され



例：2FF5でVCAをFF4-GG5として停止しているBT-7が、FF6を経てEE7へとVBMを使用して後進する。後進によってFF6に進入するために、この戦車は9MP(2[VBM]×1[開路地]=2MP)×4[後進]=8+1[始動]=9MPを消費せねばならない。また、EE7へ進入するためには、さらに4MP(4[後進]×1[開路地]=4MP)を消費して後進せねばならない。なぜなら、迂回を継続しない限り、障害物ヘクスFF6でのVCA変更が禁じられている(2.33)ためである。

## 2.3

るような場合には、始動/停止以外の全てのペナルティや修正を含めた総ヘクス進入コストに、後進による倍数を掛け合わせる。

**2.22 制限：**後進によって進入するヘクスは、移動前に、車両の後面の向きをなしていた2つのヘクスのどちらかでなければならない。また、後進によって迂回できるヘクスサイドは、この両ヘクス間のヘクスサイドだけである。いったん新たなヘクスに後進したら、そのヘクス内で(他の制限がなければ)VCA変更を通常のコストで行ってよい。

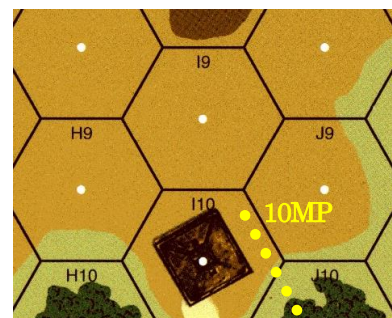
例：2.21の例を用いると、このBT-7M37戦車は、VBMと後進を行ってFF6-GG6ヘクスサイドを迂回してはならない。この車両のVCAはFF4-GG5であるから、FF6-EE6ヘクスサイドに沿ってのみ迂回が行える。

**2.23 始動/停止：**始動MPを消費する際に後進と宣言しないかぎり、前進とみなされる。同じMPに前進と後進を組み合わせて行う車両は、進行方向を切り換える際に、停止のためのMPを消費してから、さらに再始動するためのMPを消費しなければならない。

**2.24 後進機動：**“Reverse Motion”カウンターの使用により、後進機動でMPを終了することが可能となり【例外：車両が後進機動を禁止されている場合】、また、後進全力移動を行うこともできる。車両の進行方向による明白な違いを除けば、後進機動/全力移動を行う際は、機動状態と全力移動と後進のそれぞれに関する原則とルールがそのまま適用される。

例：再び2.21の例を使って、BT-7M37戦車が2FF5でVCAをFF4-GG5として、機動状態であった場合を考える。これが、EE6の丘ヘクスへ後進を行うことにした。まず停止して再始動するために、2MPを消費する。そして、EE6に後進するために20MP(4[後進]×(1[開路地]+4[より高い高度への移動]=5)=20)を消費するので、合計MP消費は22MPとなり、さらに、停止するために1MPを消費する。その際、停止MPを支払う代わりに、後進機動状態でMPを終了することもできることである。なぜなら、追加MPの消費無しでは、次のヘクスに進入するだけのMPが残っていないから(2.4)である。

**2.3 車両の迂回移動 (Vehicular Bypass Movement)：**VBMを行うことにより、車両および動物牽引輸送車両は、建物/林ヘクス内の障害物通過に伴うボグの危険を冒すことなく、少ないMP(MF)で、これらのヘクスを通して移動することができる。VBMのMPコストは、通過する1本のヘクスサイドにつき、そのヘクス内の非障害物地形(普通は開路地である)のMPコストの2倍である。そのヘクスの全ての追加地形コスト(例えば、煙幕、より高い高度への移動)も2倍になる。迂回移動している車両は、そのヘクスの障害物の内部ではなく、障害物の周りを移動している。従って、通過するヘクスサイドの内側と障害物の絵の間に、ユニットカウンターの厚さ以上の隙間が開いている場合にかぎり、VBMが可能であるものとする。判定は以下のように行う。ユニットカウンターを垂直に立て、カウンターの端に沿ってヘクスサイドの線が完全に見えるようにする。そして、カウンターの端の裏側が、何らかの障害物の絵に少しでもかかっていた場合、そのヘクスサイドを通過するVBMは禁止される。石垣/生け垣は、このルールに関して、ヘクスサイドの拡張部分とみなす。ヘクスサイドが障害物となっているかどうかでプレイヤー間の合意が成立しない場合、drによって解決すること(A6.1)に従う。VBMを行って、それに伴うMPの消費が宣言されるまでは、そのヘクスサイドが障害物にかかるか否かを調べてはならない(そして、その結果、その移動が実際には不可能だったことが判明した場合、宣言されたMP消費は直前にいたヘクス/ヘクスサイドで行なわれていたとみなされる)。そのヘクスサイドが障害物に掛っていた場合、車両は直前にいた位置で1MPを消費して停止しなくてはならない。これは、再び他の方向へ移動する場合でも、行わなければならない。



例：3J10からI10へVBMを使って進入する車両は、10MP(4MP[より高い高度+1MP[開路地]=5]×2[VBM]=10MP)を消費しなければならない。

例：もし、迂回するのに十分な隙間があったとして車両がヘクスサイドJ10-I10に沿ってJ10の林を迂回中であつたならば、他の車両はI10においてヘクスサイドI10-J10に沿って建物を迂回できない。



## 2.31

**2.31 制限:** いかなる瓦礫ヘクスにおいてもVBMを行えない。また、道路障害ヘクスサイドに直接つながっているヘクスサイドを横切の場合(B29.4)や、地上レベルで火災を起こしている地形を含んでいるヘクスにおいても、VBMは行えない。VBMは、林/建物ヘクスにおいてのみ許されており、かつ、その林/建物障害を避けるためにだけ用いることができる。従って、そのヘクス内の他の地形を避けるためにVBMを行ってはならない。また、他の車両/残骸が迂回しているヘクスサイドでVBMを行ってはならない。

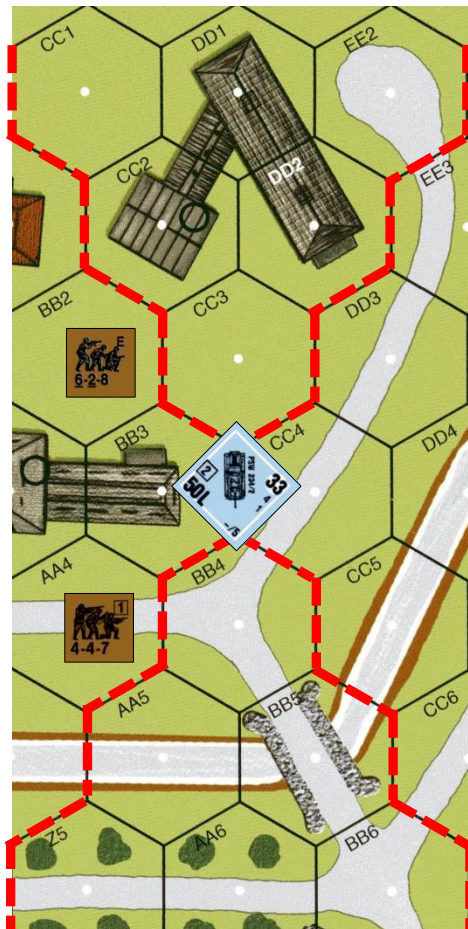
**2.32 VCAと車両の向き:** 迂回している車両はヘクスではなく、ヘクスサイドを通過しているので、通常とは異なった(より制約された)VCAを持つことになる。VBMを行う場合、車両カウンターはヘクスサイドにまたがるように、ヘクスサイド上に置かれる。このとき、そのヘクスサイド上の車両が向いている方向のヘクス頂点を射界基準点(Covered Arc Focal Point-CAFP)と呼ぶ。VBMを行っているか、迂回継続中の車両への射撃と、その車両からの射撃は、この射界基準点から引かれる。迂回時のVCAは以下のヘクスからなる。射界基準点の直前方の1ヘクスと、このヘクスから斜めに延びる2つのヘクス列、そしてこの2つのヘクス列にはさまれる全ヘクスである。右図解を見てのとおり、迂回車両のVCAは、VBM時における目標前面の向きでもある。迂回車両への射撃における命中の向きは、(通常の目標の向きの決定のように横切った目標ヘクスサイドではなく; 3.2)攻撃側のいるヘクスによって決まる。すなわち、後面命中を与えるためには、迂回車両の目標後面向きのヘクスから攻撃する必要がある。迂回している目標の、隣接する2つの目標の向きの境界となっているCAFPに攻撃側がいる場合には、C.5Bに従って解決すること。迂回している目標の前面でも後面でもないヘクスから行なわれた攻撃(例えば迂回しているヘクスにある火器からの射撃で車体命中を与えた場合は、側面目標の向きへの攻撃とみなされる。

**2.321 迂回時のTCA:** 迂回している車両にはTCAを規定するポイントが4つしかない: CAFP(前方)、CAFPの反対側(後方)、およびまたいでいる2つのヘクス(側方)である。側方TCAの場合、少なくともどちらかの側は、迂回している障害物が障害によって大きく遮られている。側方にTCAを向ける場合、そのAFV(車両)カウンターの2つある横の角のひとつを指すようにTCAカウンターを置いて表す。迂回車両の側方TCAは、通常よりやや広い射界(前面と後面との間の全ヘクス)となる。従って、射撃側がTCAを変更しない場合についても、このやや広い側方CAを通じての射撃に対しては、適切な事例A(C5.1)のペナルティを適用するものとする【例外: すでに目標捕捉DRMを得ている目標に射撃を行う火器(もしくは、最後に射撃したときと同じ目標の向きで、同じ確認状態の目標に対して射撃を行うCMG/IFE/榴散弾)に対しては、同じCA内で射撃するならば、事例Aを加える必要がない】。側方TCAへ変更しての射撃や、側方TCAをそのまま通過するようなTCA変更を行って射撃を行う場合、通常的事例A DRMに加えて+1命中判定DRMが適用される。迂回車両の射撃で事例A DRMを決定する際には、TCAが通過したヘクスサイドでなく、TCAが通過した目標の向きの数で決める(右の段冒頭の例を参照)。

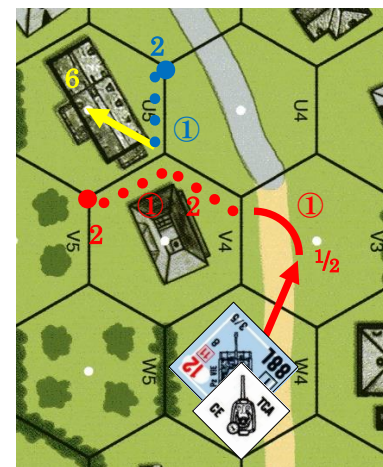
**2.33 VCA変更:** VBM中の車両によるVCA変更は、CAFPにおけるVCAの2本のヘクスサイドに限定される(すなわち、そのCAFPのヘクスの足の内、カウンターがまたいでいない2本のヘクスサイドにかぎられる)。従って、迂回中の車両が移動を望む場合には、そのVCAの基準となっているヘクスに直接あるいは迂回によって移動するか、あるいは1MPを消費してVCA変更を行ないCAFPにつながるヘクスサイド(現在またがっているものを除く)に沿っての迂回を続けるか、もしくは後進しなければならない。たとえ完全装軌CT AFVであっても、自らが迂回しているヘクス内の障害物に進入することはできない。つまり、まずそのヘクスから離れたあとに再進入しなければならないのである。迂回中の車両は、射撃を行うためにVCAを変更できない。すなわち、現在迂回しているヘクスサイドを離れる場合にかぎって、VCAを変更できるわけである。VBMを行っている車両がVCA変更を行う場合、変更位置で自発的に移動を終了してはならない; その車両は次のCAFPへと移動するか、またはその後ろにある新たなヘクスへと後進しなければならない。その移動を完了する前に防御臨機射撃を受けたり走行不能になったりした場合には、VCA変更前に最後に占めていた場所でのCAFPや目標の向きと同一であるものとみなす(右段の2つめの例を参照)。

**2.34 迂回継続中 (Stationary Bypass):** 歩兵と異なり、車両は自発的に迂回しながらMPHを終えてもよい。この場合、通過中であつたヘクスサイドにまたがった状態にしておき、そのCAFPがその車両のヘクス内における位置、VCA、目標の向きを決定することになる。この場合のVCA変更は、2.33による制限を受ける。

**2.35 射撃制限:** 迂回している車両は、射撃を行うためのVCA変更はできないので、現時点でのVCAの外側に対する前方装備火器の射撃を禁止される。TCAは、迂回時にも変更できるが、そのCAは通常とかなり異なっている(2.32)。



2.321の例: 23BB3で迂回しているPSW234/2の前面の目標向きでありVCAでもある最初の6ヘクスは、23BB4、AA5、BB5、Z5、AA6、BB6である。また、ヘクスCC3、CC2、DD2、CC1、DD1、EE2は、後面の目標向きをなす最初の6ヘクスである。他の全ヘクスは2つある側面向きのどちらかということになる。AA4にいる4-47に射撃するためには、TCAを変更して側方TCAとしなければならない。従って事例Aによる+3命中判定DRMが適用される(+2[ST]+1[迂回時の側方に対する変更]=+3)。その後目標をBB2の6-2-8に切り換える場合、同じ側面内の目標に対する射撃であるにもかかわらず、事例A(ST)による+2命中判定DRMが適用される。代わりに4-47に対する射撃を続けるのであれば、すでに捕捉しているため、事例Aの命中判定DRMは適用されない。このSPW234/2がDD1への射撃のために前方から後方、へと180度のTCA変更を行っていた場合事例Aの命中判定DRMは+4となつたであろう(+3[2面のST TCA変更]+1[側方への/を通過してのTCA変更]=+4)。



2.33の例: VCAをV3-V4に向けたCE状態のPzKpfwVIEが、ヘクス53W4で移動中である。まず道路に沿ってV3に進入して1/2MPを消費した(赤色)後、このヘクスで1MPを消費してVCAをU3-U4からU4-V4へと変更した。そしてさらに2MPを消費して、U4-V4ヘクスサイドに沿ってのVBMを行ないながらV4へ移動した。この結果、CAFPはU4-U5-V4となっている。今後の移動としては次のようなものが考えられる。VCAを変更するための1MPとK2でのVBMをU5-V4ヘクスサイドに沿って続けるための2MPを消費して、CAFPをU5-V4-V5とするような移動(赤色)であり、その合計MP消費は6 1/2 MPである。または、BU状態となつてから許容MPの半分の消費と+5DRMのボグ判定(8.21)を行うことによってU4-U5-V4のCAFPからU5の建物に進入するという移動(黄色)も可能で、その合計MP消費は9 1/2 MPである。あるいは、1MPを消費してVCAをU4-U5へと変更し、さらに2MPを消費してU5を迂回すればCAFP U4-U5へと到達し(青色)、その合計MP消費は6 1/2 MPである。もしくは、停止して、後進始動してからV3へと後進でもどることも可能であり、その合計MP消費は9 1/2 MPである。しかし、U5においてVBMを行おうと考えて、U5-V4ヘクスサイドに沿ってU5を迂回することはできない。なぜなら、このヘクスサイドはU5の建物に近すぎるからである(2.3)。また、U4は林/建物ヘクスではないので、U4での迂回も行えない。



## D

**2.36 PRC** : 迂回中の車両に乗車/降車するユニットに対する射撃は、全てヘクス中央ではなく車両のCAFPに対して行なわれる。迂回中の車両に乗車/降車するユニットは、その車両が存在しているヘクスにおいて乗車(降車)せねばならない。迂回時の車両はヘクスサイドにまたがっているが、両方のヘクスにいるのではなく、避けている障害物ヘクスのCAFPにあるとされるのである(C.5B)。

**2.37 LOS** : 迂回している車両からの/への射撃は、ヘクス中央ではなくCAFPによって規定されるので、通常のLOSルールに若干の変更が加えられる。射撃側/目標側ヘクス内の障害物の絵は、そのヘクスの外部との間のLOSを遮断する(また、まれではあるが、同一ヘクス内の他のヘクスサイドを迂回している敵車両との間のLOSをも遮断する)。ただし、これはLOSがそのCAFPに到達する前に絵にかかっている場合である。そのヘクスにある石垣/生け垣ヘクスサイドは、そのヘクスとの間のLOSを遮断しない。これは、射撃側/目標側がそのヘクスの石垣/生け垣ヘクスサイドの対辺にいる場合にも適用される。このようにヘクス内の別なヘクスサイドで迂回している車両は、その石垣/生け垣の確保(B9.32)は宣言できないが、その石垣/生け垣ヘクスサイドに隣接したユニットが確保しようとするのは妨げる。

**2.38 TEM** : 迂回している車両はそのヘクスの開豁地の部分にいるとみなされるので、迂回している林や建物の有利なTEMをまったく受けられない【例外：残留FP(A8.2) ; また、車両が建物を避けて林の中を移動できるようなヘクス(例えば、219や311など)もある】。

**2.4 機動状態 (Motion Status)** : 記された許容MPを全て消費したにもかかわらず、最後に停止MP(2.13)や遅延MP(2.17)を使用しなかった移動可能な車両(舟艇や水陸両用車両を含む)は機動状態であるとされ、機動カウンターが置かれる。車両が全MPを消費することなく機動状態でMPHを終了できるのは、次に進入したいヘクスに進入するのに十分なMPが残っていない場合にかぎられる。機動状態(機動カウンターが置かれた状態)であることによって余分にMPが得られることはないが、車両がMPH開始時に消費する始動1MP(2.12)が不要となる。また、そのMPHにまだ別のヘクスに進入していかなくとも、移動目標とみなされる。その車両が次のMPHに移動を始めたか、もしくは移動不能となったら、機動カウンターはただちに取除かれる。車両が機動状態とならずにMPHを終えるためには、停止MPとして(最後に進入したヘクスまでの総MP消費に加えて)余分に1MPを消費しなければならぬ(その結果、ESB DRを行うことになったとしても)。機動状態の装軌車両はESBを行えるが、それを強制されることはない。車両に機動カウンターが置かれるのは、MPHの前後のことであり、MPHの間ではない。自軍プレイヤーターンを機動状態で開始した車両(およびそのPRC)は、準備射撃ができず、そのMPHに(ただちに停止する場合でも)最低1MPは消費せねばならない。盤上に初期配置される車両は、シナリオ開始時に機動状態であってはならない。

**2.401** 非フェイズ側の移動可能な車両は、敵地上ユニットがMPHに行動している時に、機動状態となる試みを行える。これには機動の試みdrを行い、その値がそのMPHの間に車両のLOS内で特定の敵ユニットが消費したMF/MPの数以下であった場合に、成功する<sup>3</sup>。しかし、その敵ユニットは、プレイヤーターンのMPH開始前において、機動を試みる車両のLOS外にあり、MPHになってからLOS内に入ってきたものであること。続いて(任意で行うLOS判定の結果、そのプレイヤーターンにすでにLOS内にあったことが明らかとなったら、その機動の試みは自動的に失敗となる。1両の車両は、敵MPHにつき1度だけ機動の試みを行える。また、臨機射撃カウンター(もしくは最終射撃/追加射撃カウンター)が置かれた車両は機動の試みを行えない。機動の試みdrが失敗しても、そのプレイヤーターンに機動状態となれないだけで、他にペナルティはない(“?”も失われない)。敵のMPHに機動状態となった車両には機動カウンターが置かれ、自由にVCA/TCAを変更できる(ただし、その結果としてボグ判定が必要となるのであれば、それに成功しなければならぬ)。これ以降に射撃を行ってもよいが、機動射撃(事例C<sup>4</sup>)とみなされる。すでに機動状態である車両も、同様にして機動の試みを行うことが可能であり、成功したならば、即座にVCA/TCA変更を自由に行える。いかなる場合でも、機械的信頼性DR(2.51)が走行不能や失速の結果となった場合には、機動の試みに成功しても機動状態にはなれないしVCAを変更することもできない。失速の場合は、機動の試みが失敗したとみなすだけである。

**2.41 目標時の影響** : 機動状態の車両が射撃を受ける場合、どの射撃フェイズであるかに関係なく、事例J(機動目標に対する)命中判定DRMが適用される。機動/非停止状態の車両がDC(C7.346)、MOLA(22.611)、OVR(D7.12)、CC(A11.5)によ

## 2.7

る攻撃を受ける場合、さらに+2DRMを適用される。他のIFT上で解決される攻撃に、このDRMは適用されない。機動状態の車両は、LOS妨害/TEMとみなされない。

**2.42 射撃時の影響** : 機動/非停止状態の車両/その乗車兵が砲兵器で射撃する場合、機動状態の命中判定DRM(事例C<sup>4</sup> ; C5.35)が適用される。機動車両の砲兵器を除く全てのFP(FT/榴散弾も含む)とその車両の乗車兵/跨乗兵のFPは、機動射撃として半減される。これは、AFPhの射撃【例外：DCの投げ込みの場合は、代わりに+3DRMが適用される(A23.6 ; C7.346)】や、乗車射撃(6.22、6.72)などの全てのFP修正に累積して適用される。

**2.5 速度超過による故障 (Excessive Speed Breakdown-ESB)** : 装軌車両は、MPHにつき1度だけ(その移動のどの時点でもよい)、その許容MPを超過する試みを行ってよい<sup>4</sup>。ただし、その際に走行不能となる危険がある。また、その結果として得られるMPは最大でもその車両に記されている許容MPの1/4(FRD)までに制限される。ESBを試みる車両は、獲得しようとするMP数を明言し、ESB DRを行う。この際、獲得しようとする1MP(FRD)ごとに+1DRMが適用される【例外：許容MPが赤色で印刷されている装軌車両は、特に故障しやういことを表しており、超過する1MP(FRU)につき+1DRMを適用される】。さらに、ESB DRは車両の生産国(操作班ではない)による国籍DRMによる修正も受ける。これは以下に示すとおりである。

ESB DRM表	国籍	DRM
	アメリカ(a)、チェコ(t)	0
	ソビエト(r)、全ての中国	+1
	イギリス(b)、ドイツ(g)	+2
	フランス(f)、イタリア(i)、その他	+3

修正後ESB DRが11以下であれば、ESBの試みは成功し、宣言されていたMPが獲得される。このMPは現在のヘクスで消費してもよいし、複数のヘクスで消費されても構わない。修正後ESB DRが12以上であれば、車両は現在のヘクス/ヘクスサイドで走行不能となる(ただし、その車両が、ESBの試みに先だってそのMPHに新たなヘクスに進入していたか、またはそのMPH開始時に機動状態であった場合には、以降そのMPH/DFPHの間は、移動目標とみなされる)。

**2.51 機械的信頼性 (Mechanical Reliability)** : 許容MPが赤色で記されているAFVが始動MPを消費した場合(または機動の試みに成功した場合 ; 2.401)、その所有プレイヤーはDRを行う。その結果が12であれば、そのAFVは機械的な故障のために走行不能となる<sup>5</sup>。所有プレイヤーがこのDRを忘れた場合、そのAFVがそのMPHにMPを使つたらいつでも、相手プレイヤーがこれを要求できる。機械的信頼性のために走行不能となったAFVは、(始動のために1MPを消費したので)防御臨機射撃の対象となる。しかし、そのMPHにすでに別のヘクスに進入していた場合と、そのMPHを機動状態で開始していた場合を除けば、移動目標とはみなされない。



**2.52 枢軸軍車両 (Axis Vehicles)** : 1941年9月までの北アフリカ戦域(F11.2で定義される)のシナリオでは、全ての枢軸軍車両【例外：オートバイ】は、許容MPが赤色で印刷されている(D2.5f-51)ものとみなされる<sup>5A</sup>。そのため、装輪車両も含め枢軸軍車両はその期間中、機械的信頼性DR(2.51)を行うことになる。

**2.6 敵AFV** : 車両は、敵AFV(確認状態であるか否かを問わず)の存在しているヘクスで意図的に停止したり、そのようなヘクスでMPHを機動状態で終えたりしてはならない。ただし、そのAFVとの間でLOSが通らない場合(たとえば、迂回中の敵AFVの対辺を迂回している場合)を除く。また、敵AFVのいるヘクスへ進入する手前の位置で、そのAFVを攻撃する能力(命中の可能性は考慮しない)を有していて、なおかつ(その車両の利用可能な砲弾のうち砲弾欠乏の可能性がないものを使用して)修正前TK DRやIFT DRが5であった場合にこのAFVを破壊するが衝撃を与える能力を持つ車両も上記の例外である。このルールによりAFVのいるヘクスに残ることを禁止された車両は、そのヘクスでESBを試みてはならない。

**2.7 全MP/MF消費** : 進入にユニットの移動能力の全てを消費する必要があると地形表に記されているヘクスへの進入でも始動(2.12)や停止(2.13)や牽引(C10.1)のために必要なMP/MFは消費できる(機動状態で移動を終了しなければならない全力移動とは別である)。ただし、たとえギャロップやESBを宣言しても、さらなる移動は不可である。

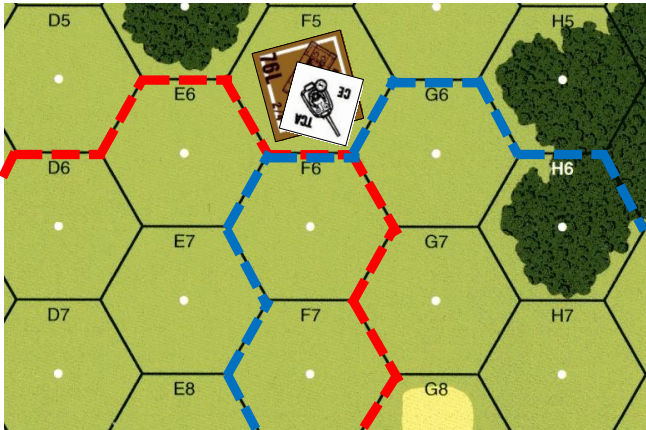


### 3. AFVの戦闘 (AFV Combat)

AFVの戦闘に必要なルールの大部分は、C章の砲兵器のルールで述べられている。

**3.1 射界 (Covered Arc-CA) :** 砲塔武装を有している車両は、通常は2つのCAを持っている。すなわち、前方装備火器と移動に影響する車体射界と、砲塔装備火器に用いる砲塔射界の2つである。C3.2のCAの定義がいずれにも適用されるが、カウンターの状態によって基準点が異なる。

**3.1.1 車体射界 (Vehicular Covered Arc-VCA) :** VCAはC3.2で定められたCAと同一である。これは、全ての前方装備火器と車両の移動に関して用いられる。また、車両に対する車体命中についての目標の向きへの決定にも用いる。

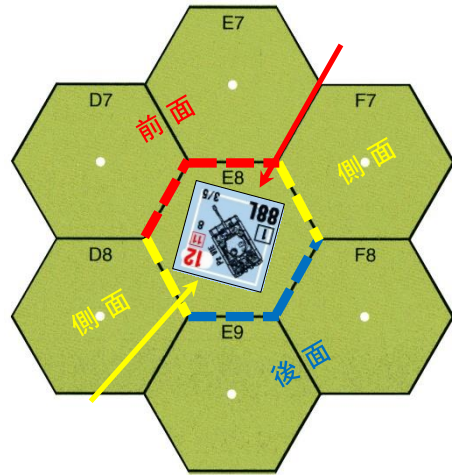


例：赤色の線で囲まれた部分がVCAであり、青色の線で囲まれた部分がTCAである。

**3.1.2 砲塔射界 (Turret Covered Arc-TCA) :** TCAは、全ての砲塔装備火器の射界を決定する。TCAがVCAと違ったものになるのは、車両カウンターと異なったヘクスの足を砲が向くように砲塔カウンターが車両上に置かれた場合である。TCAとVCAが一致しており、なおかつ車両がBU状態のCT AFV(あるいはCE状態のOT AFV)であった場合には、砲塔カウンターは不要なので、取り除いておく。しかし、車両が砲塔装備火器をVCAの外側に対して射撃する場合(命中判定の事例A)には、(その車両が事例AのNT DRMの適用を使用するのでなければ)VCAを変更せず、代わりに射撃の目標がTCAの内側に入るように砲塔カウンターを置く(3.51参照)。現在のTCAの外側に対する砲塔装備火器での射撃の結果としてTCAを変更することができるし、現在のVCAの外側に対する砲塔装備/前方装備火器での射撃の結果としてVCAを変更することもできる(事例A)。また、AFVが(C3.22に従って)追加射撃を使用せずに射撃可能な場合(TCAに関しては砲塔装備火器が射撃可能であり、VCAに関しては砲塔装備/前方装備火器が射撃可能である場合)、自軍射撃フェイズ終了時にTCAとVCAを変更することもできる。また、TCAはMPに消費されたMPごとに自由に変更できる。TCAの変更はMP消費時に宣言せねばならないが、移動、停止、始動、遅延のためのMP消費と同一のものであってもよい。つまり、TCA変更のためのMP消費は、他のMP消費に加算されるわけでない。林と建物障害物内(これらの障害物を迂回している、もしくは道路上にいる場合を除く)や瓦礫ヘクスにおいては、MPのTCA変更に必要なMP消費が2倍となる(C5.11)。狭路についてはB31.12を見よ。砲塔/上部構造命中の目標の向きは、VCAではなくTCAをもとに決定される。

**3.2 目標の向き (Target Facing) :** AFVが命中を受けた場合、そのAFVの目標の向きを決めることが必要となる。どのAFVが修正後TK#に修正を加えるかを定めるためである。目標の向きは、図に示してあるように、射撃側ユニットのLOSがどの目標ヘクスサイドを横切ったかによって決定される。迂回中の目標に関する目標の向きへの決定方法(2.32)との違いに注意すること。射撃側ユニットのLOSが目標ヘクスの向きを規定するヘクスの足にちょうど重なっている場合、向きは攻撃側に不利な方を用いる。目標と同一ヘクスから射撃が行なわれた場合(事例Eの命中判定DRM ; 5.5)、命中判定DRの色付きdrによって向きを決める。drが1-2で後面、3-4で側面、5-6で前面に対する命中となる【例外：迂回 ; 2.32】。同一ヘ

クス内から行なわれるFT/MOL/DC攻撃は、たとえそれが迂回中の車両に対して行なわれるものであっても、後面の目標の向きを攻撃する。この図で、E7-F7のヘクスの足に沿った攻撃は、前面の目標の向きへのものとなる。



**3.3 移動中射撃 (Bounding First Fire) :** 車両は待機射撃(A7.25)を行えないが、歩兵と違って、車両/その乗車兵/跨乗兵は、自身のMPに移動してなおかつ射撃を行える(逆も可能)。これを移動中射撃と呼ぶ。自軍のMPに車両が行う射撃は移動中射撃となり、その車両には移動後射撃(Bounding Fire)カウンターが乗せられる【例外：射撃した唯一の火器が複数ROFを失わなかった場合】。しかし、移動中射撃を行う車載砲兵器には、事例Cの命中判定DRMのうちひとつ(事例C、事例C<sup>1</sup>、事例C<sup>2</sup>、あるいは事例C<sup>4</sup> ; C5.3-33とC5.35を見よ)を適用しなければならない。車両は停止している時に(そのMPの最初でまだ移動をしていないときも)1MPずつMP消費を宣言することで、追加の遅延MPを消費できる。車両は、十分なMPを残していれば、移動中射撃を行ってから同じMPに再び移動する(または単に停止する)ことができる(たとえ停止しただけでも、複数ROFを有する砲を再び射撃できる ; C2.24参照)。非フェイズプレイヤーは、各MP消費(遅延MPも含む)の宣言に続いて防御臨機射撃を試みることで、移動に干渉できるが、その宣言は移動中射撃や次のMP消費の宣言より前に行わなければならない。すなわち、目標が位置を変えるために適正なMP消費の宣言をしたあとでは、直前に占めていたヘクスやCAに戻して防御臨機射撃を解決することはできない。準備射撃カウンターか移動後射撃カウンターが置かれている車両は(そのPRCも含めて)、AFPhに射撃できない。

**3.3.1 MG/FTの射撃 :** 移動後射撃(あるいは移動中射撃)を行うあらゆる非砲兵器火器【例外：FT ; 捕捉目標に対するジャイロスタビライザー装備砲塔のCMG(11.13)】は、そのFPが半減する。MPにMA以外の火器で射撃を行った車両は、AFPhにはそれ以外の火器やPRCによる射撃も禁じられる。

**3.3.2 最終射撃 :** 防御臨機射撃と違って、移動中射撃を行った車両には、移動中最終射撃とも呼ぶべき射撃の機会はない。しかし、車両がMPに複数ROFを失っておらず、なおかつ、そのMPに他の火器(PRCを含む)の射撃をまったく行っていない場合には、AFPhにその複数ROFを有する火器(だけ)を再び1度射撃できる(C5.3)。ただしその場合、機動状態でないならば、砲兵器には事例Cの命中判定DRMが適用され、MG/IFEはFPが半減する。もし機動状態であれば、事例C<sup>4</sup>の命中判定DRMが適用され、MG/IFEのFPは1/4となる。





例：I6にいるT34/85のDFPhである。これがJ5の4-6-7を(歩兵目標タイプで)射撃しようとする場合、E7-F6からF6-G7へとTCAを変更しなければならない。実際にこれを行った場合、J5を攻撃するにあたって、Tタイプの砲のヘクスの足1本変更による事例Aの+1DRM、BU状態による+1DRM、地形による+3DRM(事例Q)が適用される。

T34/85は、MPHにおいて始動し、VCAをF6-G7に変更し、I6へと移動し、そこまで合計5MPを消費して停止することにした(青色の点線で示す)。停止のために消費された6ポイント目のMPは、H3にH4-I4をCAとして隠蔽されていた大戦車砲のLOS内で消費された2ポイント目のMPに相当する。戦車がJ5の4-6-7を移動中射撃によって攻撃すると宣言する前に、対戦車砲は事例J<sup>1</sup>による+3DRMで即座に戦車を射撃した。対戦車砲は戦車に命中弾を与えたが、厚い前面装甲を貫通できなかった。しかし、命中判定DRの色付きdrは十分に小さかったので、この対戦車砲は複数ROFを保持できた。今度は、戦車が決断を迫られている。まずCAを変更するために1MPを消費してから、隠蔽されている対戦車砲に対する移動中射撃を行うことにした場合、事例C<sup>1</sup>の+5DRMに加えて、事例(BU状態)、事例K(隠蔽状態)；C6.2)、および事例Q(TEM)が適用されるので、命中はほとんど期待できない(C3.6)。仮に戦車の命中判定DRの色付きdrが1となって、その砲撃能力を保持したとしても、隠蔽状態の砲に対する捕捉は不可能(訳注:たとえ隠蔽状態でも、移動中射撃ではジャイロスタビライザーを装備していない限り、捕捉は得られない；C6.55)なので、その命中の可能性に、格段の変化があるわけではない。さらに(遅延)MPを消費して、目標のLOS内に4MPだけ格納すれば、事例Cの+4DRMを使えるようになる。しかし同時に対戦車砲も(事例J<sup>1</sup>の代わりに)事例Jを使った命中判定の試みを行えることになる。加えて、対戦車砲は、複数ROFを保持できれば、停止した戦車(C6.17)に対してさらに2回目の射撃消費した1MPにつき1回を行えることとなる。

戦車が始動して(7ポイント目のMP)、LOS外にJ6とK6を通過して移動するためにVCAをJ5-J6へと変える(8ポイント目のMP)ならば、より脆弱な側面に対する攻撃を受けることになるだろう。また、J6において(9ポイント目のMP)も攻撃される可能性がある。

始動(7ポイント目のMP)してから、OVRによる攻撃を意図して、対戦車砲に向かって移動する場合、対戦車砲に対して前面を保持できるという利点はある。しかし、対戦車砲が貫通する可能性は増加するし(C7.24)、また、さらに5回(1:始動；2:CA変更；3:I5への進入；4:I4への進入；5:H3への進入)ないしそれ以上の射撃の可能性(C2.24)の複数ROF；C5.6の追加射撃；C5.64の対OVR射撃を与えることになる。しかし実際には、戦車が最大限にESBを利用してOVR(7.1)に必要な22MP(H5-I5)にVCAを変更する8ポイント目のMP、I5に進入する9ポイント目のMP、I4に進入する10ポイント目のMP、H3の障害物に進入する18ポイント目のMP、OVRによる22ポイント目のMPは得られないので、これは問題外であることがわかる。

なにもしないでMPHを終了するというのは、何の解決にもならない。なぜなら、続くDFPhにおいて、対戦車砲は、複数ROFを保持しているかぎり、射撃を続けられるからである。いちばん安全な解決策は、7ポイント目のMPを後進の始動に使い、8-11ポイント目のMPをH6へと後進(2.21)するために消費してLOS外へ出ることである。戦車がI6を離れるまでに、対戦車砲はもう1度だけ戦車を射撃できる。これは、I6で始動として消費された1MPのためである(C6.17)。



### 3.4 戦車指揮官 (Armor Leaders)：車両や砲の操作に、歩兵指揮官は影響を及ぼせない。しかし、戦車指揮官と呼ばれる特殊な指揮官は、車両と車載砲の操作に影響を与えられる。対して、兵士や非車載砲には影響を与えられない【例外：CE状態のハーフトラック/キャリアーおよび乗車兵/歩兵/騎兵からなるFGを指揮できるのは、その戦車指揮官が乗車兵となっている歩兵指揮官のいずれかである；6.64-65参照】。露出した戦車長シルエットと、階級、8-1から10-2までの能力値が記されているカウンターが戦車指揮官を表している。

3.41 所有プレイヤーは任意のAFVに戦車指揮官を配置でき、その戦車指揮官はそのAFVに固有のものとなる。どのAFVに配置するかは、適当な紙片に記録しておく。そのAFVがCE状態でも、(戦車指揮官の存在を明かさないうために、通常のCEカウンターを用いて)戦車指揮官を盤上に置かなくともよい。つまり、戦車指揮官の士気値/指揮能力を結果の変更や回避に使いたいと所有プレイヤーが欲するまでは、戦車指揮官をプレイに登場させる必要はない。戦車指揮官の士気値/指揮能力は、それが明らかになった後でなく、直前のものにも適用してよい。

3.42 車両の固有の操作班の士気値は、その車両の戦車指揮官の士気値に等しい。戦車指揮官がMC/TCに成功/失敗した場合、操作班も成功/失敗したとみなされる。つまり、それぞれについての個別のMC/TC DRは行なわれない。

3.43 戦車指揮官の影響は、自分の車両/操作班にだけ及ぶ(捕獲車両であっても)。ひとたび車両操作班がカウンターの形をとってしまったなら、戦車指揮官は存在しなくなる。しかし、その戦車指揮官と共にあった操作班が再び車両を獲得したならば、戦車指揮官は再びその車両に登場する。

3.44 戦車指揮官の指揮能力修正を修正値として用いることができるのは、車両のMA DR(砲兵器の場合は命中判定；その以外の場合はIFT)、OVR DR、CC DR、HDマヌーバーdr(4.22)、ハーフトラックFG(3.4)、およびボグ解消DRである。OVRのとき以外のMG/FT(MAである場合を除く)による攻撃は戦車指揮官が修正することはできないが、指揮官自身がAAMGを使用しても、他の火器について指揮能力修正を及ぼせる。BU状態であっても、戦車指揮官の影響を与えることはできるが、BU状態によるペナルティ(事例Iの命中判定DRM)は適用される。プラスのDRMを戦車指揮官DRMが打ち消したとしても、阻止は行えない。

3.45 未熟操作班 (Inexperienced Crews)：SSRが、ある車両の操作班を未熟操作班であると規定することがある。そのような操作班は固有の6+1の戦車指揮官を有していると考えられる。この“準”戦車指揮官は、通常の戦車指揮官と同様に用いられる【例外：通常の戦車指揮官が指揮能力修正を使える場合には、必ずこの準戦車指揮官の指揮能力修正を使わなければならない；また、この準戦車指揮官をその操作班から分離したり、取り除いたりすることは絶対に不可能である】。

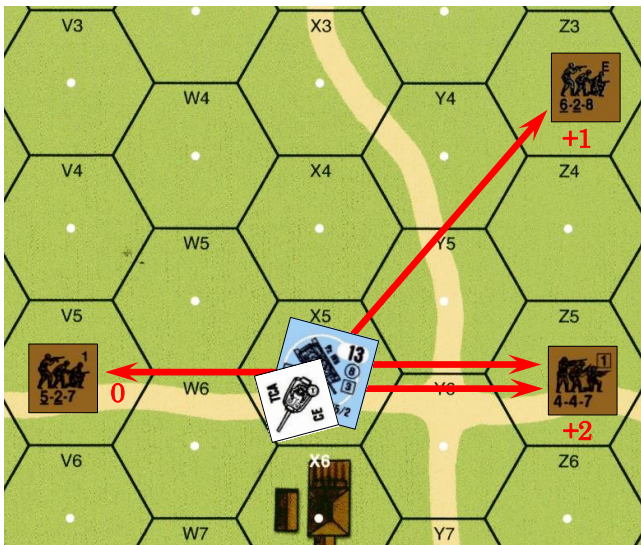
3.5 車両のMG/IFE射撃：SWカウンター(A9.2)とは異なり、車両のMG/IFE武装は、1プレイヤーターンに1度しか射撃できない。ただし、それが特定の複数ROFを持つMA<sup>6</sup>である場合は別で、その火器とROFはカウンターの左下隅にMAとして記載されている【例外：CCにおける使用を考えに入れば、RMG/CMG/AAMG FPは1プレイヤーターンに2回以上使用できる。CC時のAFV MGの使用については、A11.62を見よ。複数のOVRを行う場合にも、車両のMG/IFEを2回以上使用できる(7.14)】。CC時以外の車載MGの射撃は、その車両の(ほかの火器やPRCと同じ射撃フェイズ(A.15))にだけ行える。つまり、何らかの火器の射撃が車両から行なわれたならば、残りの火器の射撃もその射撃フェイズに行わなければならない、さもなければ、そのプレイヤーターン中、CC時以外での射撃を禁止されてしまうことになる【例外：移動後(中)射撃；3.31-32】。一車両に装備された個々のMG/IFE武装FPは、(目標が各武装のCA内にあるならば)ひとつの攻撃にまとめて加えてもよいし、異なった目標に対する別個の射撃に使ってもよい【強制的なFG(A7.55)が適用される】。ひとつの攻撃にまとめて射撃する場合、使用MG/IFEの中でもっとも大きいCA DRM(3.52)がその攻撃に適用される。射撃目標は、MAと同じものでも、違うものでも構わない。MAとその他の武装のどちらが先に射撃を行なっても同じである。車両は、効果を及ぼすことの不可能な目標に対してMG射撃を行っても構わない(例えば、MA射撃を行う前に、LOS確認のためにMG射撃を行える)。3.52-54やBU(5.2)も参照。

3.51 CAの維持：車両が、CAを変えてなんらかの砲塔装備火器で射撃した場合、現在規定されたCA内に射撃するほかの砲塔装備火器には、最初の火器と同じCA変更のペナルティが適用される。射撃後に、他の砲塔装備火器(あるいは、ROFを



### 3.51

保持したMA)が、現在のTCAの外側に対して射撃しようとする場合、現在のTCAから新たなTCAへの変更のみを加味した事例AのTH DRMを適用する(C5.12)。ただしこれは、先に行なわれた射撃が確認状態の敵ユニットに対するものであった場合である。それ以外の目標への射撃の後では、そのフェイズでのさらなるTCA変更が禁止される。このルールはVCAを変更して射撃する場合の前方装備火器にも同様に適用される。VCAを変更する場合、VCAが変更されると、TCAも一緒にヘクスの足を変更する。ただし、VCAの動きに対してTCAは別個にそのCAを変更できる。VCAと別個にTCAを変更すれば、VCAの変更による事例AのNT DRMに加えて、通常的事例AのTCA DRMも適用される【例外：移動中射撃には、CA変更DRMは適用されない(C5.13)し、TCA/VCAのさらなる変更も禁止されない】。なんらかの車載火器が射撃を行った場合、その車両の他の火器は、そのフェイズ中に同じヘクスからしか射撃できない【例外：OVR; また、ROFを保持しているMAは、その前に行った射撃が移動中射撃なら、他のヘクスから再び射撃できる】。



例：ドイツ軍のPFPhである。19X5にいるCE状態のPzIVHはVCAをX6Y6に、TCAをW6X6にしており、これから目標を攻撃しようとしている。ドイツ軍プレイヤーは3個の確認されたソ連軍ユニット全部を攻撃しようと考え、MG火力をまとめず、各目標を別個に攻撃することにした。ドイツ軍は、まずAAMGで5-2-7を攻撃することにした。なぜなら、AAMGはCA外への射撃でもDRMを受けることがなく(1.83)、これを利用して戦車のほかの火器に影響が出ないためである。VCAを変更しなければならぬので、BMGによる射撃は行なわぬこととした。VCA変更を行うと、CAが滞約されている全ての火器の最初の攻撃がTタイプではなくNTタイプによるものとして扱われてしまう(C5.11)からである。次に、CMGをZ5にいる4-4-7に対して使用することにした。この場合、TCAをY6Y5に変更することになるので、ヘクスの足を2本変更することによる+2DRMが適用される(C5.1)。4-4-7への攻撃が失敗したので、この戦車は同じ目標をMAで攻撃することにした。この場合も+2DRMが適用される(しかし今度は、TH DRMに対して適用されることになる; 3.51)。その結果のTH DRMの色付きdが1だったので、戦車は複数ROFを維持できる。その次に、この戦車は-1捕捉TH DRMを利用して4-4-7を攻撃することもできたが、TCAをX4Y5へとさらにヘクスの足の1本分変更を行ない、6-2-8を+1の事例A命中判定DRMで攻撃することにした(C5.12とD3.51)。それでもなお複数ROFを維持できたとすると、事例A DRMなしで-1捕捉TH DRMを適用して、6-2-8を再び射撃できる。あるいは、TCAをさらに変更してもよい。例えば、W5-W6へとヘクスの足を2本だけ変更して、5-2-7を+2の事例Aの命中判定DRMで攻撃できる。

同じ図を使って、戦車がX4Y5へとヘクスの足を2本分VCA変更する場合を考える。その結果、TCAはY5Y6となっている。BMGがZ3を射撃する場合、+4DRMが適用されるだろう(NTタイプの砲; C5.11)。この同じ目標を射撃するためにTCAをX4Y5へ変更するならば、+5DRM(+4[NTタイプの砲でヘクスの足を2本変更]+1[Y5Y6からX4Y5へのTタイプの砲のTCA変更])が適用される。

今度は、戦車がVCAをX6Y6からY5Y6に変更しつつ、TCAをW6X6からW5W6に変更する場合を考える。BMGには+3事例ADRMが適用されるが、全ての砲塔装備火器の射撃には+5事例A DRMが適用される(+3[NTタイプの砲がヘクスの足を1本変更]+2[Tタイプの砲がヘクスの足を2本変更]=+5)。

最後に、戦車がVCAをX6Y6からY5Y6に変更しつつ、TCAをW6Y6に固定した場合を考える。BMGには、やはり+3事例AのTH DRMが適用されるが、全ての砲塔装備火器の射撃には+4事例A DRMが適用される(+3[NTタイプの砲がヘクスの足を1本変更]+1[Tタイプの砲が追加でヘクスの足を1本変更])。

## D

**3.52** BMG/CMG/IFEで現在規定されたCAの外側に対して射撃を行おうとする場合、対応する事例Aの命中判定DRMに等しいDRMをIFT DRに加える(BMG=NT、CMG=砲塔の種類/有無によりT、STまたはNT; 1.3)。MGによる移動中射撃を行う車両は、代わりにFPが半減される【例外：ジャイロスタビライザー装備砲塔のCMGによる捕捉目標に対する射撃; 11.13】。これは、車両の移動中射撃が常にそのCA内で行なわれるためである(C5.13)。

**3.53** 事例Bの命中判定DRMは、車両のMGには適用されない。その代わりに、AFPhに射撃するMGのFPは全て半減される。ただし、MGがMAであり、砲兵器として車両の破壊を試みるを除く(A9.61)。

**3.54** 対AFV：車載MGは、それがMAである場合を除いて、破壊確認表を使用する攻撃を試みられない。車両のMAとして記載されている以外のMGをMAに転用することはできない。

**3.6** FT：車載FTは、一般にA22項の歩兵SWのものよりかなり強力で、より大きなFPと射程を持ち、異なったX#を有している。これらはカウンター上に記載されている。しかし、その他の機能はまったく同一である【例外：機動射撃; 2.42】。移動中射撃を行っているものでなければ、事例Aの命中判定DRMがIFT DRとして適用される(C5.13)。



**3.7** 故障：車両が射撃を行った場合、常にその武装が故障する可能性がある。12より小さなB#が記載されている場合、それはMAに対してだけ適用されるが、そうでない場合、車両ノートにその旨が明記してある。12より小さいB#やX#を持つ特に故障しやすい武装以外は、カウンターに故障ナンバーが印刷されていない。そのような武装のB#は12であるとみなす。B#が12の砲兵器は修正前命中判定DRが12の場合に故障し、MG/FT/IFEの場合は修正前IFT/CC DRが12の場合に故障する。SWの故障(A9.7)と違って、車両は単に裏返すことによって故障を示すわけにはいかない。なぜなら、車両は移動やその他の火器による射撃が通常は可能だからである。従ってその火器が修理されるまで、砲(Gun)、MA、SA、またはMG(これにはBMG、CMG、AAMGの3種類がある)の故障カウンターを車両において示す。各RPhに1回ずつ、故障した火器のそれぞれについて個別のdrを行なって修理を試みることができる。修理の試みには、衝撃/麻痺でない固有の操作班が必要である【例外：AAMGの修理には、CE状態の操作班かヒーロー乗兵が必要である】。drが1であればその火器は修理されて、故障カウンターが取り除かれる。drが6だった場合、その火器は永久に修理不能となり、故障カウンターを裏返して使用不能(Disabled)の面にする。drが2-5であれば効果なしとする。MAおよび全てのSA(もしあれば; 車両一覧参照)がいづれも使用不能となった車両は、即座に帰還(5.341)となる。ただし、その車両が乗車兵輸送/牽引能力を有している場合を除く。



**3.71** 弾薬欠乏B# (Low Ammo B#(B)): 一部の車両は、弾薬搭載量が少なく、ASLのシナリオの短い時間枠内でも弾薬が欠乏する可能性がある<sup>7</sup>。そのような車両は丸で囲まれたB#を持っている(例えばB①)。この記号は、通常の故障の可能性に加えて、弾薬欠乏の可能性もあることを表している。B②を有する砲は、修正前命中判定/IFT DRが12の場合に故障し、修正前命中判定/IFT DRがB②以上であって、なおかつ12ではない場合には弾薬欠乏となる。弾薬欠乏の結果は、その車両が使用可能な全弾種に及ぶ。車両が使える弾種は、シナリオの日付と車両一覧によって示される。弾薬欠乏となった車両には、弾薬欠乏(Low Ammo)カウンターが置かれる。そして、もとのB②が(A.11に従って)X#に変わり、もとのBより1小さな数が新しいB#となる。

例：IS-3戦車はB①を持っており、これが限られた弾薬搭載量を表している。この車両が命中判定DRで12を出した場合、MAは通常どおりに故障となる。修正前命中判定DRが11の場合、弾薬欠乏カウンターが置かれる。そして、それ以降は、修正前DRが11か12の場合にMAが使用不能となって帰還となる(3.7)。また、修正前命中判定DRが10の場合には、MAは故障となる。つまり修理の対象となる。



## D

### 4. 対車両射撃の地形修正 (Terrain Modifications to Anti-Vehicle Fire)

**4.1 地形による優位性:** 車両目標タイプや歩兵目標タイプ(C3.31-32)による射撃を行う砲兵器のTH DRには、目標車両が占めているTEM(事例Q)が加えられる。地域目標タイプ(C3.33)の射撃では、IFT DRにTEMが加えられる[例外: その攻撃に対して目標がHD状態である場合; 4.2]。LOS妨害DRMは、常に命中判定DRに対して加えられる。地形が対車両射撃に及ぼす影響は、他にもいくつかある。

**4.2 車体遮蔽 (Hull Down-HD):** 小兵器/非砲兵器[例外: DC; C7.346]以外の直接射撃による車体下部へのLOFが、地形により遮断された状態をHD状態という。HD状態の目標に対する直接射撃では、砲塔/上部構造部命中の結果でのみ、実際に命中を与えたと見なされる(C3.9)。HD状態の目標には、HD状態と同時に事例Qの命中判定DRMは適用されないが、目標側はHD状態の代わりにそのヘクス内TEMによる事例QのTH DRMを主張することができる。間接射撃を受ける際は、HD状態は適用されない。しかし、車両が直接射撃に対してHD状態となるような石垣のTEMは、間接射撃に対するやや弱いTEMとして適用される(C1.52参照)。上面AFに対して攻撃する場合、その目標はHD状態にならない。

**4.21 石垣/道路障害:** 石垣/ボカージュ/道路障害ヘクスサイドを通じての直接射撃を受ける車両は、+2TEMや+1TEM(B9.3-36およびB9.5を参照)の代わりに、その射撃に対してHD状態と見なされる。



**4.22 高度優位性:** 直接射撃に対する+1の高度優位性TEM(B10.31)は、車両に対して適用されるが、その車両が射撃側に対してHD状態になっている場合には適用されない。

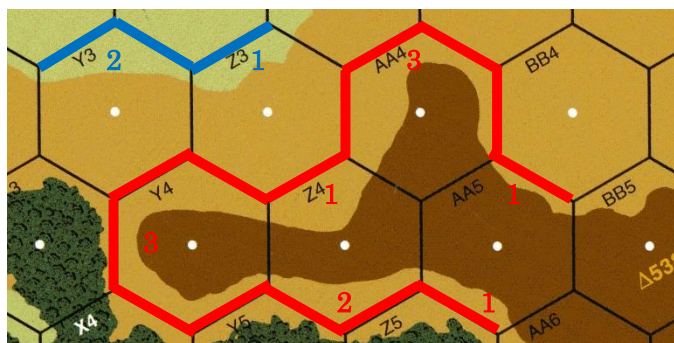
HDマヌーバーの試み(HD Maneuver Attempt)に成功することで、車両は1高度レベル以上低い高度からの直接射撃に対して、HD状態となる。これはHDマヌーバーの試みを宣言して、初期配置時、もしくはMPHに丘の稜線ヘクスに進入してから、あるいは丘の稜線ヘクスでVCAを変更した後のいずれかに、追加の2MPを消費することによって行なわれる。その車両の所有者はdrを行ない、HD状態を得られる範囲を決定する。このとき、以下のdrm(累積)が適用される; 車両がソ連軍のCT AFVの場合+2; 車両がBU状態である場合+1; その車両の戦車指揮官の修正による+x; この試みを初期配置時に行うのであれば-1。それに成功したならば、所有プレイヤーは該当するHDカウンターを車両の下に置いて、HD状態となるヘクスサイドを示す。HDマヌーバーの試みのためのMP消費に対して防衛臨機射撃を行う場合、先にこの試みのdrを行い、その結果を適用してから射撃を解決する。HDマヌーバーの試みの成否にかかわらず、車両は移動可能であれば停止MPを消費して、自身のMPHを終えなくてはならない。

#### HDマヌーバーの試み

##### 修正後dr 結果

≤1	対象となる稜線ヘクスサイドのうち、連続した3本までHD状態獲得可能
2	対象となる稜線ヘクスサイドのうち、連続した2本までHD状態獲得可能
3	対象となる稜線ヘクスサイドのうち、1本のみHD状態獲得可能
≥4	効果なし

車両に許されるHDヘクスサイドは最大3ヘクスサイドまでであり、そのヘクスの連続した低レベル稜線の数を超えることもない。迂回している車両は、自身がまたがっているヘクスサイドとそれに接続している2本のヘクスサイドの背後でのみHD状態となる。



例: 2AA4とY4において許されるHDヘクスサイドの数は最大3本である。また、AA5とZ3における最大数は1本であり、Y3では2本である。Z4においては、HDヘクスサイドがZ4-Y5とZ4-Z5である場合に、2ヘクスサイドでHD状態になれる。車両がHD状態と

## 4.34

なりうるヘクスサイドを色付きの太線で示してある。X3でMPHを開始した車両が、Y3に1MPで進入して、HDマヌーバーの試みのために追加2MPを消費してから、4MP目で停止した場合を考える。Y3への進入により、戦車はZ2にいた対戦車砲のLOS内に入ることとなった。対戦車砲が戦車のY3への進入に対して防衛臨機射撃の宣言を行う場合、宣言がHDマヌーバーの試みより前に行なわれたならば、戦車はHD状態にならずに射撃を受ける。従って、射撃側のLOS内で1MP以下の移動車両に対する射撃という事例<sup>2</sup>の命中判定DRMと、+1HADRMが適用される。防衛臨機射撃の宣言が事例<sup>1</sup>が事例<sup>1</sup>の命中判定DRMを適用させるためにHDマヌーバーの試みの宣言時まで遅れた場合、先にHDマヌーバーの試みが行われるので、これに成功すればこの目標はHD状態として射撃を受ける。Y3への進入とHDマヌーバーの試みを、3MPとして一度に消費してはならない; 進入とHDマヌーバーのMP消費は個別に宣言して行うこと。

**4.221 HDマヌーバーの試みが成功した車両には、どの稜線ヘクスサイドについてHD状態となっているのかを示すHDカウンターが置かれる(ヘクスサイドは車両の所有プレイヤーが選択)。少なくとも1高度レベル下からこれらのヘクスサイドを通して行なわれる直接射撃は、全てHD状態の目標に対するものとされる。HDカウンターは、いったん置かれたら動かすことはできず(車両のTCAは変更しても構わないが)、その車両がVCAを変更したり、失速せずに始動MPを消費したり、機動状態に移行した場合(2.401)には、ただちにHDカウンターを取り除く。丘の稜線ヘクスに初期配置された車両がHD状態でゲームを開始するためには、プレイに先だってHDマヌーバーの試みのdrを行う必要がある。このような試みの後で、その車両を“初期配置し直す”ことはできない。**

**4.222 単に、崖や2重稜線や複数高度変更ヘクスサイド越しの高度優位性というだけでは、車両はHD状態とは見なされない。**

**4.223 射撃側のHD状態:** 目標の位置に対して射撃側がHD状態となっている場合、その目標にMA以外の前方装備火器は射撃できない。

**4.3 底面命中 (Underbelly Hits):** AFVが、(道路/突破口を通らずに)石垣/ボカージュヘクスサイドを横断するとき、あるいは、小峡谷/小川から退出するとき、進入先のヘクスから6ヘクス以内にある非フェイズ側の砲兵器は、(他のルールによる条件も満たしているならば)車両目標タイプかLATW TH表によって、底面命中を試みる事ができる。底面命中を試みる非フェイズ側ユニットは、その進入先ヘクスと同じ(あるいはそれより低い)高度レベルにあり、かつそのAFVのVCA(そのAFVが後進を行っているのであれば後ろのVCA)の中に入っている必要がある。この形の防衛臨機射撃は、AFVがヘクスサイドを横断する/小峡谷から退出する際のMP消費の後で、隣のヘクスに進入する直前に行なわれる(すなわち、そのヘクスに対するOVRに先だって行なわれる); 射撃側がAFVの進入先のヘクスにいる場合、事例Eの命中判定は適用されない。射撃側のLOSは、横切ったヘクスサイドの特定の頂点(C.5C)へ引かれる。フェイズプレイヤーがこの頂点を選ぶ[例外: VBMを行っている場合]が、いったん頂点を決めたら、他の射撃を避けるために(底面命中以外の射撃に変更したり、LOSを変化させようとした)りして頂点を選びなおしてはならない。射撃側がこの頂点へのLOSを引けなかった場合、底面命中の試みは認められず、射撃は外れたと見なされる(A6.11を適用)。このようなLOSが実際に通っていた場合、通常の砲塔命中が全て車体の底面への命中と見なされ、上面AF(C7.12)を使用する。車体命中は通常どおり解決する。照準DRMが底面命中の試みのTH DRに適用されるのは、退出した区域を射撃側が砲腔照準していた場合である。

**4.31 底面命中が可能な状況であっても、意図的な走行不能の試み(C5.7)は禁止されない。走行不能となるか、破壊された車両は、進入先のヘクスに置かれる。そのMP消費に対して行なわれる射撃が全て解決されてしまったら、もはや“乗り上げている”とは見なされない。**

**4.32 事例Q/Rの命中判定DRMは全て進入先のヘクスについて考える。横切る石垣/ボカージュを、命中DRに対するTEMとしては使えない。**

**4.33 AFVが横断時/退出時のボグDR(B9.54)に失敗すれば、底面命中(や意図的な走行不能)の試みは不可能である。**

**4.34 ボカージュを切断している車両(B9.541)に対しては底面命中を試みられない。**



## 5.

## 5. 固有操作班 (Inherent Crew)



**5.1** 全ての武装車両は固有操作班によって操作されるが、車両を離れるまでは、これがカウンターとして現れることはない。AFV内で操作班が士気チェックを行う場合、その国籍の最優秀エリート歩兵MMCの非混乱状態に等しい士気値を持つものとする；非装甲車両の固有操作班が士気チェックを行う場合、その国籍で最も優秀な1線級部隊の歩兵の非混乱状態に等しい士気値を持つものとする【例外：戦車指揮官(3.42)および未熟操作班(3.45)】。全ての非武装車両は、固有の運転手によって操作されるが、これは車両を離れられず、操作班として扱わない。操作班が自分の車両を離れる場合、1FPを持った車両操作班となり、通常は車両内よりも士気値が下がる。車両操作班カウンターは歩兵操作班よりも能力値は低いが、歩兵操作班カウンターの能力(A1.123)を全て有しており、その一方で車両操作班としての能力も今までどおり保っている(A21.22)。固有操作班についてのルールは全て、特に指示されないかぎり、臨時操作班(A21.22)にも適用される。



**5.2 ハッチ閉鎖状態 (Buttressed Up-BU) :** AFVの固有操作班は、CE状態(操作班露出状態)か、BU状態(ハッチ閉鎖状態)のいずれかを明確にしておかなければならない。

BUカウンターが置かれているか、またはCEカウンターが置かれていないCT AFVは、BU状態であると考える。一般に、BU状態の操作班は露出していない【例外：5.311とA7.211を参照】。BU状態のCT AFVがそのMA(もしくはSAI副兵装；H章の車両一覧を参照)を砲兵器として射撃する場合、命中判定DRに1を加える(事例I；C5.9)。また、BU状態のAFVの道路移動率は、1/2MPではなく、1MPとなる。しかしこれ以外には、AFV(およびその固有操作班)の行動/能力に不利な影響はない【例外：5.3とA10.532；夜間については、E1.14とE1.52を参照】。



**5.3 操作班露出状態 (Crew Exposed-CE) :** BU/衝撃/麻痺カウンターの置かれていないOT AFVは、常にCE状態である。CT AFVがAAMGを使用するためには、その上にCEカウンターが置かれていなければならない【例外：ヒーロー-跨乗兵；1.83】。

OT AFVが前方装備MG/FT以外の火器を使用するには、CE状態である必要がある。CE状態のAFVは、開路地コストを消費する場合、または完全に工場内部で移動している(B23.742)場合をのぞき、建物障害物に進入/から退出することができない。ただし、ひとたび建物の中に進入したならばCE状態になることができる。また、CE状態のAFVの固有操作班は、付随攻撃にさらされることになる(D.8)。

**5.31 CE DRM :** CEカウンターは、AFV操作班が露出しており、付随攻撃に対して脆弱であることを表している。CE状態の操作班は通常、AFVの部分的な遮蔽による+2DRMを受けられる。ただしAFVの中には、射撃を受けた目標の向き/箇所(C3.9)によって、より高い(またはより低い)防護を受けるものもある(車両ノートに記載されている)。火線以外の残留FPで攻撃される時には、側面の目標の向きに適用されているCE DRMを受ける。OT AFVのCE DRM(通常は+2)は、6.61の高度による影響や空中炸裂(B13.3)により減少する；5.311を参照。CE DRMは、他のプラスのTEMとは累積しない。

**5.311 無防備の操作班 (Unprotected Crews) :** 非装甲目標の向き/箇所に射撃(火線残留FPを含む)【例外：狙撃】を受けた車両の固有操作班(と乗車兵)(C3.9；高度優位性が射程より大きい高所からの射撃や空中炸裂を受けたOT AFVの固有操作班[5.31]もおよび、地雷に対して車体AFが0のAFVのPRC[B28.43]も含む)は、BU状態であっても露出しており、CE DRMをまったく受けられない(または減少する；5.31)。結果的に、このような操作班は、攻撃による麻痺/帰還の結果を受けにくくなる代わりに、PTC/MC/K/KIAの結果を受けことになる。混乱状態となった場合、通常の歩兵潰走手順に従って、車両から潰走しなければならない【例外：最初のRtPhにおいては、全MFを消費して車両の下に置かれる】。操作班が混乱状態となった場合、車両は自動的に停止する(停止MPの消費は不要)。操作班が混乱状態となるか除去された場合、その車両には放棄(Abandoned)カウンターが置かれる。OT AFVの操作班が、高度/空中炸裂の影響によって通常よりも減少したCE DRMが適用される攻撃を受けた場合、そのAFVは非装甲目標とみなされる。そのAFVに対するPRCではない—そのような攻撃は、(非砲兵器/HEの間接射撃ならば) A7.308に従って(空中炸裂TEMを適用せずに) 解決するか、(砲兵器ならば) 適切な非装甲車両TK#を用いて該当する破壊確認表上で解決される。HEのCHが発生した場合には、C3.71も適用される。

**5.32 砲兵器 :** 砲兵器は、CE状態の操作班を目標にできない(D.6)。

**5.33 CE状態の移行 :** 車両のCEカウンターは、(戦闘結果以外では)所有プレイヤーのMPh/APhにのみ、置いたり取り除いたりしてよい。しかし、同一フェイズに、置くことと自発的に取り除くことの両方は行えない(逆も同様)。その車両/PRCの準備射撃や移動中射撃に続くMPhに、その車両のCEカウンターの配置/除去を行ってはならない。また、射撃の目標として宣言されたなら、それまでに消費した最後のMPに対する全ての攻撃が解決されるまでは、CEカウンターの配置/除去を行えない。車両のCEカウンターの配置/除去を行っただけでは、移動目標/射撃側のペナルティに関して、移動したことになる。AFVの操作班とそのAFVの乗車兵は常に、一律にBU状態やCE状態になる【例外：混乱状態になっている場合には、回復するか降車するまでBU状態のままである；OT AFVのCE状態の乗車兵が釘付け状態となった場合はBU状態とならなければならない(7.821)が、CE状態の操作班が釘付け状態となっても、BU状態にはならない(A7.82)】。



**5.34 麻痺 (Stun) :** CE状態のAFVの固有操作班は、5.1に従って士気判定を行う。AFVの固有操作班は、以下の場合に麻痺となり、麻痺(stun)カウンターがAFVの上に

置かれる：通常のCE DRMを受けているCE状態のAFVの固有操作班がIMCに失敗した；完全装甲AFVのCE状態の操作班が“2”の狙撃dr(A14.3)を受けた；AFV(BU状態であっても)に対するMGのTK DRが最終TK#に等しかった；崩壊した瓦礫がCE状態のCT AFVの上に落ちた場合(B24.121)である。麻痺したAFVとその乗車兵は、CE状態ならただちにBU状態となり、次のプレイヤーターンに5.33によるCE状態への移行が可能となるまで(麻痺が起こった時にBU状態であったとしても)、CE状態になれない。麻痺状態のAFVは、射撃を禁止され(CC時にも不可【例外：ヒーロー-跨乗兵；1.83】)、そのプレイヤーターンの残りの間、MPを消費しての移動はまったくできない(CAの変更も不可)。移動中/機動状態であった場合には、即座に停止する(停止MPの消費は不要)。麻痺(stun)カウンターが置かれたプレイヤーターンの終了時に、その麻痺カウンターを裏返して“+1”の面にする。これは、そのAFVがもはや麻痺状態ではないが、これが行う全てのTH、MG/IFE/FTのIFT、CC、TC/MC、操作班の生存、OVRの各DRに1を加えねばならないことを示している。そのAFVが放棄されるまで、この“+1”カウンターは、AFVの上に置かれたままとなる。放棄された場合、その操作班が別の車両を操作する可能性を考慮し、その操作班カウンターの上に“+1”カウンターを置いておく。この“+1”カウンターは、車外にいる操作班には、何の影響もない。

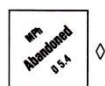


**5.341 帰還 (Recall) :** 通常のCE DRMを受けられるAFVのCE状態の固有操作班が、K/KIAや損傷EMCを被った場合、もしくは1MTのAFV(1.322)が麻痺の結果を受けた場合【例外：SMC操作班；5.343】、または完全装甲AFVのCE状態の操作班が

“1”の狙撃drを受けた場合は、帰還となる。帰還は、麻痺とはほぼ同様であるが、そのプレイヤーターンの終了時に麻痺(STUN)カウンターを裏返して“Recall；+1”の面にするという点が異なっている。この“+1”の影響は上記の5.34と同じであるが、さらにこのAFVは機動状態を保ちつつ、(MP換算で)最短距離を移動して自軍盤端から盤外へと離脱せねばならない。ESBは試みられない。帰還するAFVが乗車兵/跨乗兵を輸送していた場合、それを降車させる間は停車できる(すでに停止していれば降車を終えるまで停止したままでいられる)が、できるだけ早く降車させなければならない。ボグ状態/走行不能のAFVが帰還となった場合、車両を放棄しなければならない；その操作班は盤外への移動を強制されないが、そのAFVにはふたたび乗り込めない。帰還となった場合、そのAFV内に存在していた戦車指揮官は除去される【例外：未熟操作班；3.45】。

**5.342** 2回目の麻痺の結果を受けた(例えば、すでに“+1”カウンターの影響を受けている間に再び麻痺となった)AFV操作班は、麻痺ではなく、帰還となる。MAの使用不能による帰還も参照；3.7。

**5.343 SMC操作班 :** 臨時操作班(A21.22)であるSMCは、麻痺の結果を受けた場合、(1MT AFVの場合でも)同時に自傷する。帰還であれば【例外：MAの使用不能による帰還(3.7)；1MT AFVが麻痺を受けた場合(5.341)】、そのSMCは除去される。



**5.4 放棄 (Abandonment) :** 状況によっては、操作班を(戦闘結果ではなく)自発的に車外へ出してカウンターの形を取らせることもできる。これを車両の放棄とよぶ。

**5.41** 操作班が車両を放棄することは、自軍のMPhにのみ許されている。その場合、全MFを消費して、車両の下に置かれることになる。この車両/操作班は、そのプレイヤーターンに、移動したり射撃したりしたものであってはならない。5.43



も参照。そのAFVには放棄(Abandoned)カウンターを乗せ、移動や射撃ができず、捕獲の対象となることを示す。その際、操作班[例外: 単独のSMC; A21. 22]は、ある種の武装の撤去を行って持ち去るか(ハーフトラック; 6.631、キャリアー; 6.83をそれぞれ参照; その他の車両は武装の取り外し[10.5-.52]の対象にしかならない)、もしくは砲を切り離すことができる。適切な使用不能カウンター(MA/AAMGなど)を車両の上に置いて、除去されている火器を示し、操作班の上に適切なSW(または迫撃砲、76-82mmの場合は分解状態; A9.8)カウンターを乗せる。

**5.411 故意の破壊 (Self-Destruction):** 車両を自発的に放棄する操作班は、車両を離れる前に、車両を非炎上の残骸としたり、その火器(複数可)を故障させたりできる。

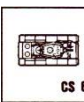
**5.42 進入 (Entry):** 歩兵ユニットは放棄された車両に進入して固有操作班となることができるが、そのためには、その歩兵ユニットが自身のMPH(APh)には不可の開始時にその放棄された車両のある区域にいて、なおかつ車両に進入するために全MFを消費する必要がある[例外: CCPh; A21. 2]。このとき、砲の連結も試みられる。5.43も参照。それまでの操作班が車両を去ったプレイヤーターンには、その車両への進入はできない[例外: CCPh; A21. 2]。

**5.43 FFNAM:** 5.41に従って車両の放棄を試みる固有操作班(同様に、車両から乗車/降車する他の兵士ユニット)は、歩兵と見なされる。従って、乗降する際のMF消費やそれと同時に進行される車両のMP/MF消費(6.4; 6.5)に対して宣言される全ての攻撃について、(釘付け状態になるまでは)これらの歩兵はFFNAMの適用を受ける。このとき、同時に砲の連結(切り離し)も試みているのであれば、そのような攻撃を全て釘付け状態にならずに統制状態のまま耐えた場合にかぎり、連結(切り離し)は成功したものとす。同様に、車両に進入しようとしている歩兵は、そのような攻撃を全て釘付け状態にならずに統制状態で耐えた場合にかぎり、それに成功したものとす。

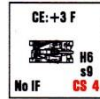
**例: 歩兵ユニットが車両に進入して固有操作班になるうとする場合(もしくは、兵員輸送のために、乗車兵/跨乗兵として乗車しようとする場合)、そのMF/MP消費について行なわれる防御射撃によって釘付け状態となったり、除去されたり、統制状態を失ったならば(あるいはその車両が破壊されたならば)、その試みは失敗する。さらに、砲の連結を試みているのであれば、その試みも失敗する。固有操作班が車両を放棄しようとしている場合(または、乗車兵/跨乗兵が降車する場合)、そのような射撃によって釘付け状態となったり除去されたり統制状態を失ったりしても(あるいはその車両が破壊されたとしても)、その試みは成功する。しかし、同時に砲の切り離しも試みているならば、切り離しの試みは失敗する。**



**5.5 走行不能TC (Immobilization TC):** CC以外の攻撃によって走行不能となった車両[例外: 水障害の中にあるもの; 16. 3]の固有操作班は、衝撃状態でも麻痺状態でもないならば、即座にTCを行わなければならない。また、ボグ状態/走行不能となっていた車両が、修正前TK DRないし修正前IFT DRが5の結果で破壊ないし衝撃を与えることの可能な砲兵器による直接射撃での命中を受けたが、破壊や麻痺や衝撃のいずれの結果も与えられなかった場合も、その車両の固有操作班は衝撃状態や麻痺状態でないならば、即座にTCを行う。操作班がこのTCに失敗した場合、即座に車両の下に置かれ(残りのMFを全てそこで消費する)、そのフェイズには危険な移動のDRMが適用される(9.3も参照)。その車両には放棄カウンターを置くこと(5.41)。このようにして操作班が車両からの退出を強制された場合には、武装の撤去(6.631)をしての退出はできない。TCに成功すれば、操作班はそのまま車両の操作を続けてもよいし、自分のMPHに意図的な放棄(5.41)を行ってもよい。



**5.6 操作班の生存 (Crew Survival-CS):** 各車両カウンターの残骸面には、CS#が記載されている。これは、操作班の人数と車両から脱出して野戦部隊として活動できる可能性とから算出されている。車両が破壊された場合にはDRを行って、修正後DRがCS#以下だったならば、車両操作班カウンターが残骸の下に置かれ(残りのMFを全てそこで消費する)、そのフェイズ中の続く全ての攻撃に対して危険な移動の効果を受ける(9.3も参照)[例外: その車両がCCで除去されたり炎上する残骸となったりした場合には、CS DRは行なわない]。生存に成功したPRC(6.9参照)は、その車両を破壊した射撃/FPによる付随攻撃を受けない。車両を破壊した攻撃によるものでない残留FPの攻撃は受ける。車両が破壊された時点で、操作班が混乱状態か、衝撃/麻痺であれば、CS DRに対して+1DRMが適用される。CS#が小文字のcs#で印刷されている場合、その車両の操作班には生存の可能性がない; この場合のcs#は、乗車兵/跨乗兵の生存の可能性の解決にだけ用いる(6.9)。



**5.7 炎上しやすいAFV (Brew Ups):** 一部のAFVは、機関、弾薬庫、燃料タンクなどに設計上の欠陥があったため、火災の危険性が大きかった。これらの破壊されたときに炎上する残骸になりやすい車両は、赤色のCS#で表されている。AFVが赤色のCS#を有している場合は、残骸の炎上判定のためだけに、修正後破壊DRに-1DRMを適用する(C7.7参照)。

**5.8 操作班のFP:** 固有操作班は、車両の全ての武装を射撃できる[例外: 乗車兵が射撃する副兵装AAMGについては、アメリカ軍多用送車両ノートEと同様の車両ノートを参照]が、車両の外部でカウンターの形態を取らないかぎり、自身の固有FPによる射撃を禁止される。また、カウンターの形態になる前に、車載火器で射撃を行っていたり、移動目標(C.8)であったりした場合にも、そのプレイヤーターンの間は固有FPでの射撃を禁止される(CC/PPFは可能)。上記の理由のために固有FPの使用を禁止されている操作班カウンターには、準備射撃カウンターまたは最終射撃カウンターのどちらか適切なものを乗せる。

## 6. 兵員輸送 (Transporting Personnel)

**6.1 乗車兵 (Passengers):** 乗車兵は、輸送車両の内部に乗っており、乗車射撃のためFPを半減される[例外: 装甲ハーフトラック; 6. 63](さらに移動中/移動後/機動射撃によるペナルティが加わりうる)。乗車兵もCCIに参加できるが不利な影響を受ける(A11.52とA11.611)。乗車兵を輸送する能力を持つ車両には、その輸送能力が“#PP”の形でカウンターに記されている。乗車兵に関しては、分隊は10PPに相当し、HS/操作班は5PPに相当し、4個以下のSMCは10PPに相当する。これに従って、輸送能力PPを超過しないことを条件に、任意の組み合わせでMMC/SWを運ぶことができる。相当についてはA5.5を参照し、牽引砲の弾薬によるPPの減少についてはC10.13を参照すること。混乱状態となった乗車兵は自身の車両にとどまるかまたは5.311に従って停止した車両の下に潰走することができるが、その車両の固有操作班(もし存在すれば)が除去されたり、混乱状態になったり、その車両を放棄した場合には、混乱状態の乗車兵は全て車両の下に潰走しなければならない。それ以外の場合であれば、敵ユニットが『隣接』していたり、同一ヘクスに存在したり、あるいは車両が敵ユニットに向かって移動したりしても(OVRでさえも可能)、混乱状態の乗車兵に潰走は強制されない。乗車兵が使用できるSWは、LMG/PIAT/DCの投げ込みにかぎられる[例外: C13. 8-.81によるSCW/RCLの緊急事態での射撃]。

**6.2 跨乗兵 (Riders):** 跨乗兵とは、AFVの外側に跨乗して輸送される兵士のことである(また、騎兵とオートバイ兵も跨乗兵として扱われる)。1942年まではAFVへの跨乗が禁止されるが、例外としてソ連軍だけは可能である。1943年以降は、全ての国籍の軍隊で跨乗兵を使ってよい。戦車(豆戦車; tanketを除く)、TD、SPA、キャリアー(運搬能力に制限あり; 6.81)、および突撃砲だけが跨乗兵を使用できる。跨乗兵運搬能力は最大で14PPである(6.1を参照)。また、跨乗兵運搬能力を有していない車両も、1個のSMCとその所有物を合わせて2PPまで運べる。相当についてはA5.5を参照。輸送時にT#(C10.1)を持つ砲の弾薬によるPPの減少(C10.13)を埋め合わせるためには跨乗兵PPは使えない。従って、分解状態の76-82mm迫撃砲を跨乗兵によって輸送する場合、通常の5PPコストを要する。

**6.21 制限:** AFVが、林、果樹園、建物[例外: 自軍の支配する車両サイズ出入口; B23. 742]、瓦礫、水障害、ボカージュ[例外: 突破口; B9. 541]を通って(すなわち迂回しないで)移動する場合、跨乗兵を輸送できない。ただし道路ヘクスサイドを横断するならば可能である。跨乗兵を輸送中のAFVがこれらの地形に進入する場合、そのような禁止地形に入る直前にいたヘクスで、跨乗兵は緊急脱出を行わなければならない。砲塔を有するAFVがTCAを変更する場合、跨乗兵は緊急脱出を行わなければならない。

**6.22 攻撃:** 跨乗兵はSWを使えない。また、IFT上で固有FPによる射撃を行う場合、乗車射撃としてFPを半減される(車両が移動したか、機動状態であればFPは1/4となり、OVRも同様である)。また、跨乗兵のCC DRには1が加わる(A11.611)。

**6.23 目標としての跨乗兵:** 跨乗兵は、射撃に対して常に露出している。すなわち、AFV操作班やハーフトラックの乗車兵とは違って、BU状態になることもなければ、CE状態による特典を受けることもない。跨乗兵は付随攻撃を受ける。釘付け状態か混乱状態となったAFVの跨乗兵は、緊急脱出を行わなければならない。



## 6.24

**6.24 緊急脱出 (Bailing Out) :** (AFVの破壊以外の戦闘結果や地形制限(6.21)によってAFVからの離脱を強制された跨乗兵(もしくは、混乱状態の騎兵[A13.5])やオートバイ跨乗兵[15.53])は、(すでに混乱状態であっても)緊急脱出を行う。緊急脱出は兵員輸送のMP消費に何の影響も与えないが、防衛機射撃に関しては、緊急脱出した跨乗兵は残りの全MF(ただし少なくとも1MF)を消費したものと見なされ、FFNAMも適用される。緊急脱出を行う跨乗兵は、NMCを行わなければならないが、AFVが現在いる区域でAFVの下に置かれることになる。この跨乗兵は、そのフェイズ中、移動も射撃も禁止される。そして、混乱状態とならなかった場合には、準備射撃カウンターまたは最終射撃カウンターのどちらか適当な方が置かれる。SWカウンターを運搬している跨乗兵ユニットが、緊急脱出の前またはその結果により混乱状態となった場合、そのSWは除去される。SWを運搬していた跨乗兵が緊急脱出の結果で混乱状態にならなかった場合でも、そのSWはAFVから降車し、さらに故障の可能性がある[drが1-3=影響なし; drが4-6=故障(X#を有するSWならば除去)]。敵の存在するヘクスにも緊急脱出は可能である。迂回時の緊急脱出については6.5を参照。

**6.3 輸送 (Transport) :** 兵員輸送のために車両の許容MPが減少することはないが、乗車/降車にはMP消費が必要である。輸送されているユニットは、車両の上に置くこと。車両の下にあるユニットは地上にあると見なされる。

**6.31 回収:** PRCは自身の乗っている車両内のSWのみ回収できる。またPRCは、同一区域内にいる他の自軍歩兵/騎兵や、同じ車両内の他のPRCと所有物の受け渡しを行うことができる。SWの受け渡しを用いるのでなければ、SWは歩兵によって回収され、歩兵の乗車により積み込む必要がある。

**6.4 乗車 (Loading) :** 歩兵が車両に乗車して乗車兵/跨乗兵となるには、車両は停止している必要がある。車両は、乗車が行われた後の同じMPHに移動できる。しかし、そのMPHにすでに移動していれば乗車はできない(機動状態の車両を停止させるための1MPの消費でもそのMPHにおける乗車は禁じられる)[例外: 歩兵による砲の連結; C10.11]。乗車する歩兵が残っている1MFにつき、その車両は自身の許容MPの $\frac{1}{4}$ をそのMPHに消費できる。2個以上の歩兵ユニットがその車両に乗車する場合は、いちばん多くのMFを消費したのものについてだけ考えればよい。同一区域から車両に乗車するためには、1MFの消費が必要である。乗車(および降車)はAphに行えない。SWは、乗車兵/跨乗兵を伴わずにAFVに乗車させることはできないし、AFV上に置き去りにしてはならない[例外: ハーフトラックやキャリアーの車内にはSWを置き去りにできるが、その車両の乗車PP能力であること]。機動状態でなかった車両が、そのMPHの最初の行動として、乗車兵や跨乗兵の乗車/降車を行った場合、事例Jの命中判定DRMが適用される移動目標とは見なされないが、MP消費に応じた防衛機射撃を受ける。乗車(降車)を行う乗車兵/跨乗兵に対する攻撃については5.43を参照。そのMPHに乗車/降車を行うユニットに対して、指揮官がMFボーナスを与えること(A4.12)はできないが、そのようなユニットの移動能力の改善のために、自身のIPCを加えることはできる(A4.42)。

例: 2PPのSWだけを運搬しているHSは、開路地ヘクスに進入して、そのヘクス内のまだ移動していない車両に乗車できる。その場合、車両には許容MPの半分が残されていることになる。それに対して、5PPを運搬している分隊は2MFしか持っていないことになるので、開路地ヘクスに進入して乗車を行うと、全MFを消費してしまうことになる。しかし、PPを運搬していないSMCとともに移動して乗車すれば(A4.12, A4.42)、車両は許容MPのうち $\frac{1}{4}$ を、そのMPHの間に使用できることになる。

**6.5 降車 (Unloading) :** 車両が乗車兵/跨乗兵(緊急脱出によらず)を降車させる場合、降車するスタックごとに許容MPの $\frac{1}{4}$ (FRU)の消費が必要であり[例外: 歩兵による砲の切り離し; C10.12]、これは車両が自軍のMPHに停止している間のみ可能である。降車する兵士は1MFを消費して車両の下に置かれ、加えて、そのターンにおいて降車前に消費していた車両の許容MPの $\frac{1}{4}$ (FRU)ごとに1MFをすでに消費していたものとみなす。ESB(2.5)では追加のMFを得ることはできないので、乗車兵/跨乗兵は、車両カウンターに印刷されている許容MPの $\frac{3}{4}$ より多くMPを消費してしまった後では、降車を行えないことになる。ただし、車両はESBで獲得した追加MPを用いて乗車兵/跨乗兵の輸送を継続することはできる。乗車兵/跨乗兵は、乗っている車両が直前のPPHに射撃を行ったためMPHにMPをまったく消費できなくとも、この車両から降車することができる。ただし、そのような乗車兵/跨乗兵は、そのMPHには、その車両のいる区域を離れられない。同様に、走行不能車両からの降車は、そのMPHに車両が許容MPの $\frac{3}{4}$ より多くMPを消費していなければ可能である。また、降車したユニットがMFを

していたならば最大MFが4であることと、車両の移動に伴うMF消費に注意した上で、そのユニットはその区域から残りのMFを消費して移動を続けても構わない。ただし、それはあくまでも輸送していた車両と同じMPHの一部として行わなければならない(すなわち、降車したユニットは、一緒に降車したユニットとスタック移動する必要はないが、輸送車両とそれから降車したPRCが行う移動に割りこむように、これらとは別のユニットの移動を行うことはできない)。釘付け状態で降車した乗車兵は、そのMPHに降車した区域を離れられない。乗降車するユニットにはFFNAMが常に適用される(A4.6); 非装甲車両から開路地ヘクスか開路地のCAFPで降車する乗車兵にのみFFMOが適用される。迂回中の車両から降車や緊急脱出を行う場合を除いて(A12.151)、PRCは敵の存在するヘクスで降車や緊急脱出を行うことが可能であり、そのための特別ルールはないし、特別な結果も生じない; 混戦状態でないことを示すため、そのようなPRCにはCCカウンターを併せておくこと。迂回中の車両からの降車や自軍のMPHに放棄/生存/緊急脱出(5.4.6および6.24)を行う場合、その乗車兵/跨乗兵に対する防衛機射撃において、その車両のCAFPの地形内にあるものと見なされる(2.36)。このような防衛機射撃が全て解決されたらすぐに、迂回している林や建物の地形内にあるものとされる。AFVと違って、歩兵は同一フェイズに射撃と(自力による)移動の両方を行えない。したがって、OVRにFPを加えた乗車兵/跨乗兵は、そのフェイズに降車を行えない(ただし緊急脱出は可能である)し、逆もまた同様である。しかし、OVRを行った車両の乗車兵/跨乗兵は、そのOVRにそれらのFPを加えていなければ、そのMPHに降車できる。車両の乗車兵PPによって運搬されているSWは、同じ車両の乗車兵によってのみ降車/回収できる。

**6.6 装甲ハーフトラック (Armored Halftracks) :** 装甲ハーフトラックの乗車兵は、BU状態においては小火器に対するAFVの遮蔽効果を受けられ、またCE状態にもなれるという点で特徴がある。

**6.61 BU状態:** 装甲ハーフトラックの乗車兵は、CE状態でなければ、車両と個別の攻撃を受けることはない[例外: A7.211](すなわち、乗車兵に損害を与えるにはハーフトラック自体を攻撃しなければならない。CCの際にも同様である)。ただし、射撃側がハーフトラックへの射程よりも大きな高度優位性を有している場合は別である。この場合には、+2CE DRMが適用されるが、5.31に従って、射程より大きな完全1レベルの有利高度差につき、そのDRMを1減少させられる(ただし、最小でもCE DRMは0である)。また、BU状態の乗車兵の方もそれに対して射撃を行える。それ以外では、BU状態の乗車兵は、射撃できず、間接射撃の視認兵/砲兵観測員となれず、CCで攻撃を行えず、車両がCCで攻撃された場合に随伴兵DRMを与えることもできない(A11.51)。混乱/衝撃状態の乗車兵は、自動的にBU状態であると見なされる。

**6.62 CE状態:** 装甲ハーフトラックの乗車兵/固有操作班は、混乱/衝撃/釘付け状態でなく、BUカウンターが乗っていない限り、常にCE状態である。CE状態であれば、5.31に従って通常の+2DRMを受けられる。このようなハーフトラックの乗車兵は麻痺となることはない。すなわち、MCに失敗した場合には、代わりにBU状態になって、混乱状態となる。装甲ハーフトラックの乗車兵が射撃をする場合、CE状態である必要がある[例外: LOSの可逆性; A6.5]。また、攻撃の指揮、CC、間接射撃の視認/砲兵観測を行う場合にもCE状態でなければならない。乗車兵のCE状態の配置と除去は、固有操作班の場合と同様である(5.33)。砲塔MAを有していない装甲ハーフトラック(や無砲塔AFV)は、TCAの図の描かれていないCE/BUカウンターを用いる。

**6.63 射撃/移動:** 装甲ハーフトラックが移動した場合、その乗車兵が行う射撃は全て、そのMPの間における移動中射撃もしくはAFPhにおける射撃(すなわち、移動後射撃; 3.31)として、そのFPを半減させられる。しかし、(トラックの乗車兵とは違って)装甲ハーフトラックの乗車兵には、乗車射撃によるFPの半減が適用されない。

**6.631 SWの撤去 (SW Removal) :** 自国籍の装甲ハーフトラックを放棄する(5.41)操作班は、そのAFVの武装の撤去(Remove)を行え、それによってハーフトラックからMG/迫撃砲武装(可能であれば分解状態にして)を持ち去ることができる。MGは、車両が使ったFPと同じか、より小さなFPのMGカウンターとなる。自軍操作班が適切なMG/迫撃砲カウンターとともに5.42に従ってハーフトラックに再進入した場合、その兵器は再びAFVに戻され、そのAFVから放棄/使用不能カウンターが取り除かれる。乗車兵によって武装の撤去を行うことが可能な武装(例: ドイツ軍のSPW251/sMG)は、通常の降車コスト(6.5)を消費した際に武装の撤去を行うことができる。



## D

**6.64 FG :** (乗車兵/跨乗兵と異なり)複数ユニットのFGの一部となれる車両は、キャリアー/装甲ハーフトラックだけである。ただし、これらはCE状態であればならず、車載非砲兵器【例外: FT、IFE】を用いなければならない。このようなFGは、複数のキャリアー/ハーフトラックや、歩兵/騎兵の混成でもよい。乗車兵がFGの一部となれるのは、同一車両内の他の乗車兵/非車載砲兵器のみからなるFGに限られる【例外: CE状態のハーフトラック乗車兵は、他の(上記のような)キャリアー/ハーフトラックや、同一か別のCE状態のハーフトラックの乗車兵、歩兵/騎兵などからなるFGに加われる】。AFV跨乗兵は、同一車両の他の跨乗兵や、その車両のAAMGからなるFGであらば加わってもよい【例外: キャリアーの跨乗兵は、そのキャリアーの非砲兵器からなる(またはそれを含む)FGに参加してもよい】。いずれの場合にも、FGに関する通常のルール(A7.5-55)が適用される。車両操作班は、常に自分の火器を射撃するものと見なされる。したがって、プレイヤーは、BUであるハーフトラックの武装を、乗車兵だけがCE状態になっているものとして、その乗車兵によって射撃することはできない。

**6.65 指揮能力:** CE状態の(あるいは、射撃にさらされた)乗車中の歩兵指揮官は、同じハーフトラックのほかの乗車兵による射撃(FGとしての使用も含めて)を指揮できる。しかし、ハーフトラックがそのフェイズに新たなヘクス/ヘクスサイドに進入したか、機動状態であった場合、そのヘクス内にいる別のユニットを指揮することはできない。指揮官は自分のLOS外にいる目標への射撃を指揮できない。これは、たとえその指揮官と同じヘクスにいる他のユニットがその目標にLOSを引けたとしても不可能である。そのような状況は、指揮官のハーフトラックの迂回時に起こり得る(なぜなら、指揮官のLOSは車両のCAFPから引かれるため、ヘクス中心点からのLOSと異なるからである)。同様に、乗車中の歩兵指揮官は、他の乗車兵が参加するOVRやCCを指揮できるが、ハーフトラック単独の攻撃は指揮できない。同様に、CE状態の(あるいは露出した)戦車指揮官は、その乗車兵や同一区域にいる他のユニットの射撃を個別に指揮できない。ただし、それらが指揮官のハーフトラックの非砲兵器FPとFGを形成する場合は、そのFGの射撃を指揮できる。CE状態の乗車兵指揮官は、MPhの間中ずっと歩兵ユニットと共にスタックとして移動するならば、そのMPh中はそれらの歩兵に指揮官MFボーナス(A4.12)を与えることができる。

**6.651 回復/MC/TC:** 乗車している歩兵指揮官は、同じ車両の乗車兵の回復/MC/TCに指揮能力修正を使えるが、これは現在のフェイズに別のヘクス/ヘクスサイドに進入しておらず、なおかつ機動状態でもなかったハーフトラックのCE状態の指揮官だけが行える。同様に、戦車指揮官は自分の固有操作班のMC/TCに対してのみ影響を与える。同じように、乗車兵ではない指揮官は、移動(C.8)していない車両の乗車兵に対して、それらがCE状態であるどうかにかかわらず影響を与えることができる。戦車指揮官の喪失/混乱は、その固有操作班以外には影響を与えない(3.42)。乗車している歩兵指揮官の喪失/混乱は、同一区域のユニットに対してLLMC/LLTCを引き起こすことはないが、同じ車両内の他の乗車兵に対してはLLMC/LLTCを引き起こす(A10.2)。

**6.66 DM状態:** 装甲ハーフトラックの乗車兵は、混乱すると自動的にBU状態となるが、このような乗車兵はそのハーフトラックへの砲兵器命中によりDM状態になる。また、そのハーフトラックがCE状態であると仮定した場合、少なくともNMCの結果を与えるような攻撃が、ハーフトラックやそのPRCに行なわれた場合にもDM状態となる。そのような攻撃が、BU状態の目標に対して通常は効果を与えられないものであっても構わない。

**6.7 トラック:** 非装甲の完全装輪車両(例: ジープ)は全て、トラックのルールが適用される。トラック(もしくは非装甲ハーフトラック)による兵員輸送の特徴は、車両とその乗車兵の両方が全形態の攻撃を受ける(つまり、PRCが常に露出している)ということである。非砲兵器および迫撃砲による攻撃は、車両に対してIFTの★車両の欄で解決され(A7.308)、同時に同じDRでその乗車兵/操作班に対する付随攻撃(D.8B)として解決される【例外: その攻撃で車両が破壊された場合(D.8)】。

**6.71 砲兵器:** トラックに対する砲兵器【例外: 迫撃砲/地域目標タイプ; C1.55】命中は、該当する破壊確認表の非装甲の列で解決される。非装甲車両に対する最終TK#より1だけ大きな破壊DRは効果なしとなる(C7.311)。衝撃や走行不能ではない。砲兵器【例外: 迫撃砲/地域目標タイプ; C1.55】が非装甲車両を走行不能とするのは、破壊DRが最終TK#に等しい場合だけである。車両が破壊されなかった場合、露出したPRCは付随攻撃を受ける(D.8A)。

**6.72 乗車兵の射撃:** トラックの乗車兵が射撃を行う場合、乗車射撃(Mounted Fire)となる。これは、地域射撃や他の原因によるFPの半減に重ねて適用される。

## 7.11

したがって、トラックの乗車兵がOVRにFPを加えようとする場合、印刷されたFPの $1/4$ (を3倍にしたもの)を加えられるだけである。トラックに火器が搭載されているものもあるが、これを使用できるのは固有操作班のみである。トラックの乗車兵はCCIに参加できるが、厳しいペナルティを受けることになる(A11.52)。

**6.8 キャリアー (Carriers):** キャリアー<sup>8</sup>は、以下に述べる例外を除いて、ハーフトラックとして扱われる。

**6.81 PP:** キャリアーは完全装軌型のOT AFVである。カウンター上にMAとして記載されている迫撃砲やFTや6FPのAAMGを有していないキャリアーは、(6.1に従って)4PPの乗車兵輸送能力を有しており、SMC/SW/弾薬(C10.13)を輸送できる。さらに、全てのキャリアーは(6.2に従って)跨乗兵を8PPまで輸送できる。

**6.82 操作班/HS:** キャリアーの操作班は、降車後に通常の歩兵となって戦闘に参加していた; 従って、キャリアーの固有操作班は実際には2-4-7HS(エリートユニットならば2-4-8HS)であるものとし、独自の訓練を反映して、このHSは、降車後に統合するにあたってNTCも指揮官も必要としない(A1.31.32)。また、(分隊に統合後)キャリアーに乗り込む際の展開にも、NTCや指揮官は不要である【例外: FTや76mm迫撃砲装備のものや、砲牽引車両として指定されているキャリアーは固有操作班を有する】。

**6.83** キャリアーのHS/操作班は、6.631に従ってキャリアーのMG/ATR/迫撃砲を携行して、キャリアーの放棄/再進入を行える。キャリアーの固有操作班/HSは6.51に従ってより迅速に降車することができるが、その場合には、武装の撤去(6.631)を行えず、故意の破壊(5.411)もできない。

**6.84 CE状態:** キャリアーがBU状態とみなされることはありえない。そのHS/操作班/乗車兵は常にCE状態であるとされ、CE状態の操作班と同様に、小火器射撃や付随攻撃に対して露出している【例外: 麻痺や衝撃の結果でもCE状態のままであり、その攻撃による付随攻撃も受ける】。たとえ射撃にさらされていても、キャリアーの固有操作班/HSには5.8を適用しなければならない。

**6.9 生存:** CC以外によって破壊され、なおかつ炎上もしなかった車両の乗車兵/跨乗兵にも、操作班の生存(5.6)が適用される。ユニットごとに個別のDRを行って、その運命を決定する。生存判定を行う跨乗兵は緊急脱出を強制されない。固有操作班に適用される衝撃/麻痺のDRMは、乗車兵には適用されない。しかし、混乱状態だった場合、その乗車兵の生存DRには+1DRMが適用される。生存判定に成功したPRCが運搬していないSWは除去される。

## 7. 蹂躞 (Overruns-OVR)

**7.1 OVR**は、移動中射撃の一形態である。MPhに敵の存在している区域に進入する車両は、印刷されている許容MPの $1/4$ (FRU)をその区域で消費してOVRを宣言し、進入先の区域で攻撃を行える(ワゴンにはMPを消費するのでOVRを行えない; 車両はトーチカ区域に進入できないのでトーチカがOVRされることはない)。ただし、その車両(およびそのPRC)にすでに移動射撃カウンターが置かれてはならない【例外: 7.14】。OVRのMP消費は、未確認の敵ユニットしかOVRヘクスにいない場合(A12.41)を除き、車両がOVRヘクスに進入する際に、そのヘクスへの進入のための消費と合わせて一度に行わなければならない。OVRを行う車両は同時射撃の判定(C2.2401)は宣言できない; その代わりに、OVRの解決はIFT上で、MP消費の直後に行なわれる【例外: そのMP消費に対して(もしくは、人海戦術[A25.23]やAFVによる援護[9.31]を用いて伴っている歩兵のMP消費に対して)行なわれる対応射撃(7.2)以外の防御機射撃やボグDRが先に解決される】。

**7.11 FP:** OVRの基本FPは、非装甲車両がIFPであり、AFVが2FPである。ただし、そのAFVの操作された機能しているMAがMG、FT、MTR、ATRではなく、なおかつIFEの能力も持っていないのであれば、その基本FPは4FPになる<sup>9</sup>。その車両の操作された機能している全てのMG/IFE武装のFPを3倍(TPBF)し、半減(移動中射撃)させたものを基本FPに加える【例外: RWGはOVR FPに加えない】。CE状態の装甲ハーフトラックの乗車兵(のみ)は、印刷されたFPの $1/2$ (また、それ以外の車両の乗車兵/跨乗兵については $1/4$ )をOVRに加えられるが、これもTPBFの適用を受ける。FT FPはTPBF/半減を適用せずに、そのまま加える。車両がOVR解決前に移動不能になったり破壊されたりした場合、OVRの合計FPは半減される(隠蔽状態の目標に対する半減に加えて適用される; A12.13)。ただし、OVR宣言後の乗車兵/跨乗兵に対する戦闘結果はOVR FPに影響を及ぼさない。機動状態/非停止状態の射撃によるFPの半減は、OVR FPには適用されない。



### 7.12

**7.12 車両目標:**AFVをOVRでは攻撃できないが、露出しているPRCは攻撃できる。ヘクス内のAFVの存在は、そのヘクス内のほかの非装甲目標に対するOVRを禁止するものではない。機動状態の車両(およびその露出したPRC)に対するOVRには、+2DRMが適用される。

**7.13 制限:**後進してのOVRは行えない。建物/林の障害物内の非フェイズ側ユニットは、そのヘクスでVBMを行っている車両によるOVRを受けない(7.33)。移動中射撃カウンター(3.3)が置かれている車両はOVRを行えない【例外:複数OVR; 7.14】。車両がそのMPHを開始したヘクスでOVRを行うには、いったんそのヘクスを離れてから再進入しなければならない。

**7.14 複数OVR:**車両は、十分なMPを消費できるなら、同一もしくは他の目標ヘクスに対してOVRを続行できる。しかし、それぞれの車両の攻撃は個別に行わなければならない; 2台以上の車両がOVR FPを合計して1回の攻撃とすることはできない。また、車両が目標ヘクスに1度しか進入してないにもかかわらず、複数回のOVRを行なおうとして、OVR FP(およびそのPRC FP)を分割することもできない。OVRを行った車両は、もう一度同じヘクスでOVRを行う前に、いったんその目標ヘクスを離れなければならない。

**7.15 TEM:**OVRを受ける非フェイズ側は、そのOVR中の車両がFTのみを用いて攻撃を行っているの でなければ、目標区域のTEMを適用してよい。フェイズ側がFTによるOVR FPに他の何らかのFP(AFVの基本2FPも含む)を加えた場合、非フェイズ側は全TEMを受けられるようになる(A.5)。歩兵/騎兵に対して開路地でOVRを行う場合、フェイズ側は他の適用可能なTEM(例えば、壕、砲の設置、弾痕、車両/残骸、橋、石垣、ボカージュなど)と煙幕を加えて、FFMOの-1 DRMを適用できる。石垣/生け垣のTEMは、そのヘクスサイドを通して車両が進入した場合のみ適用され、また、そのヘクスの他のTEMと累積しない(B9.31)。クレスト状態のユニットに対してOVRを行う車両は、その攻撃の際に実際にクレストヘクスサイドを横断する必要はない<sup>10</sup>。

**7.16 指揮能力:**OVRに用いられる指揮能力修正は戦車指揮官のものだけである(また、その車両の乗車歩兵指揮官も6.65に従って行えるが、その車両がハーフトラックである必要はない)。同じ車両に両方の指揮官がいずれも存在している場合には、一方の指揮能力修正だけを用いることができる。

**7.17 故障:**修正前IFT DRが12の場合、火器の故障が起こる; OVR FPに2つ以上の火器が加わっていた場合、A9.71を用いること。OVR FPに加えられた火器(AFVのMAも含めて)は全て、故障の可能性がある。また、12より小さなB#/X#を有する火器は、修正前OVR DRがその数値以上だった場合に故障する。故障の原因となった攻撃も通常どおり解決される。OVRに参加している火器の中で故障するものがない場合、もしくは所有者のいない目標物だけに対してOVRを行う場合(A9.74)、その修正前IFT DRが12であったならば、その車両は故障の代わりに走行不能となる。

**7.2 対応射撃 (Reaction Fire):**対応射撃は、MPHに非フェイズ側が行うものであり、これによってその非フェイズ側の区域内の車両を攻撃できる(または、街路戦闘[7.21]であれば、隣接する区域内の車両を攻撃することが可能である)。対応射撃には2つの形態がある。すなわち、CCT上で解決されるCC対応射撃(7.21)と、TK表上もしくはIFT上で解決される非CC対応射撃(7.22)である。ただし、非CC対応射撃はOVRに対してのみ行える。特記がなければ、非フェイズ側は対応射撃を、臨機射撃/最終射撃を行える回数分だけ行える。非フェイズ側が対応射撃を行った場合、その非フェイズ側ユニットがその車両に対して対応射撃以外で攻撃を行うには、その車両による(あるいはその随伴兵による; A11.51)さらなる移動力消費を待たなければならない。OVRを行っている車両に対する対応射撃は、そのOVRの解決直後に解決される。

**7.21 CC対応射撃 (CC Reaction Fire):**混乱/釘付け/非武装(A20.5)/混戦状態でない非フェイズ側の歩兵/騎兵は、車両に対するCCのルール(A11.5)ほか; 7.211-213も参照)を使って、CC対応射撃を試みられる【例外:街路戦闘を用いている場合を除いて、不意打ちは不可である; 7.211】。その攻撃が終了した後で、目標車両が生き残っていたならば、その非フェイズ側ユニットおよびそれらが所有している全てのSW(固有のものを含む)および砲には、CCカウンターを乗せて、非CC対応射撃が禁止されることを示す。さらにその攻撃に応じて臨機射撃カウンターないし最終射撃カウンターも乗せる。AFVに対してCC対応射撃を試みる非フェイズ側ユニットは、それがPAATCを免除されている(A11.6)か、またはそのAFVがそのMPHにその区域に進入した時点で先に一度PAATCを行っている場合(A12.41)を除いて、PAATCに成功する必要

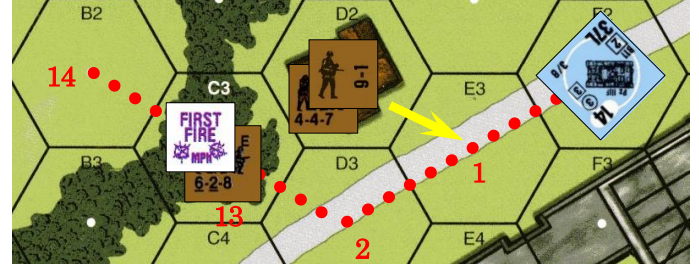
がある。PAATCに失敗した場合には釘付け状態となり、そのCC対応射撃は実行できず(7.213)、非CC対応射撃もできなくなる(7.22)。1個の非フェイズ側ユニットは、同一フェイズ中(A.15)に同一車両を複数回攻撃するのに、2回以上PAATCに成功する必要はない。

**7.211 街路戦闘 (Street Fighting):**CC対応射撃に参加する全ユニットがCC対応射撃と街路戦闘の両方に必要な条件を満たしている場合、隣接する車両に対して街路戦闘(A11.8 街路戦闘の不意打ちの-1 CC DRMも含む)によるCC対応射撃を行える。ただし、ユニットおよび/または所有SW(固有のSW含む)/砲に、すでに臨機/最終/追加/射撃禁止カウンターが置かれてい えば、街路戦闘CC対応射撃を試みられない。その車両のいる区域内/非フェイズ側の区域内にある地雷/FFE/残留FPは、非フェイズ側ユニットを(通常ルールに従って)攻撃し、その場合、(どちらの区域に進入する場合にも)警戒移動を行っているものとして扱われる。また、その際に適用可能な『煙幕』/TEMの効果も普通を受けることができる。鉄条網区域に進入するユニットはB26.4に従って鉄条網カウンターの上にとどまらなければならない。ただし、街路戦闘を行うユニットはCC対応射撃中に自発的に道路区域にとどまってはならない。攻撃される車両(およびそのPRC)は、その非フェイズ側のCC行動が終了するまで、移動中射撃を行えない。

**7.212 PPF CC対応射撃:**最終射撃カウンターを置かれた非フェイズ側ユニットが、「PRCのない非装甲車両」以外の車両によってOVRされた場合、ほかの点でCC対応射撃の使用を禁止されていなければ(たとえ釘付け状態であっても)、その車両に対して対応射撃でのCC攻撃を(7.21に従って)試みなければならない【例外:もしほかの点で禁止されているのであれば、代わりに、PF非CC対応射撃(7.221)を行ってもよい】。AFVに対して行う場合、非フェイズ側ユニットは、まずPAATCを行わなければならない(7.21参照)。(原因が何であれ)釘付け状態である事が、要求されるPF非CC対応射撃をキャンセルすることはない。PF非CC対応射撃DRは、A8.31に従って、攻撃している非フェイズ側のNMC DRとしても用いる。砲を操作している非フェイズ側の歩兵については、7.23も参照。

**7.213 CC対応射撃と通常のCCの解決方法:**ほぼ同じであるが、以下の点だけが異なっている: CC対応射撃はMPHに発生し、車両によるCC攻撃(“sn”も含めた全ての種類のもの; A11.622)は禁止される; 釘付け状態のユニット(釘付け状態になった原因はどうか)は、CC対応射撃による攻撃を行えない【例外: PPF CC; 7.212】; 臨機射撃/最終射撃カウンターを置かれたユニット(や所有SW)がCC対応射撃を行う場合、そのCCVが1減少する; その車両の区域内にいるフェイズ側の随伴兵【例外: PRC】は、CC対応射撃の影響を受けないし、(たとえPRCであっても)攻撃している非フェイズ側とのCCに参加もできないし、非フェイズ側のCC行動が終了するまでは移動中射撃を行えない(CC行動が終了しても、歩兵のOVRの可能性を除いて、CCPhになるまではCCを行えない; A4.15)。

**7.22 非CC対応射撃 (Non-CC Reaction Fire):**OVR区域内での非混乱状態の非フェイズ側は、CC/混戦カウンターが置かれていなければ、現在の能力の限度内でその制限いっぱいまで非CC対応射撃を行える。その際には、TPBF/砲兵器/FT/DCの投げ込みを、OVR中の車両に対して通常の方法で使える【例外: その非フェイズ側に最終射撃カウンターが置かれている: 7.221、射撃力カウンターを置かれた砲を所有している: 7.23、釘付け状態の場合: A7.81をそれぞれ参照】。砲は、射撃のためにOVRを行う車両のVCAと同じ向きにCAを変更せねばならないが、TH事例Aと事例Eは適用されない。OVRを行うAFVに、砲兵器やFT/DCの対応射撃が命中した場合、自動的にそのAFVの後面に当たった(もしくは投げ込まれた; C7.346)ものとされる。非フェイズ側またはそれが所有している砲に、臨機射撃/最終射撃/追加射撃/射撃禁止カウンターが置かれている場合、MOLをTPBFに使用できない。OT AFVに対するTPBFに関しては、A7.211も参照。



例: BU状態の戦車がE3に進入するのに1MPを消費した。そのとき、D2の4-4-7と9-1は、これに対する街路戦闘CC対応射撃(7.221)を防御臨機射撃として宣言した。4-4-7がPAATCに成功したので、この2個ユニットはE3に進入して、(D2/E3の全ての地雷とE3の残留FP/FFEによる全ての攻撃に生き残ったあとで)そこでCC対応射撃を行う。これ





## D

らの合計CCVは合わせて6であり、車両が移動中であるための+2DRM(A11.51)と、不意打ちと指揮能力による-2DRMが適用される。従って、このAFVは修正前DRが6であれば走行不能となり、修正前DRが4か5で破壊され、修正前DRが3以下であれば炎上する。しかし、DRは7以上であったので、この攻撃は失敗した。その結果、4-4-7と8-1の両方は臨機射撃カウンターとCCカウンターが置かれて、D2に戻ることになる(その際に受ける全ての地雷/FPE/残留FPの攻撃を再び生き残ったものとする)。それからこの戦車は、さらに1MPを消費してD3に進入したが、隣接しているソ連軍ユニット全部に臨機射撃カウンターが置かれているので、街路戦闘を仕掛けられることはない。次に、C3に進入してOVRをかけるために1MP(林に進入するための7MPに比べて追加の4MP[その許容MPの1/4; FRU])を消費した。このMPはこの時点での総MP消費は13MPとなっている。ボグDRに成功したので6-2-8をIFT上の20FP(11[FP]×3[TPBF]=33+2[移動中射撃]=16½+4[MAの基本値]=20½)の+1DRM(林のTEM)で攻撃する。この攻撃は効果がなかったので、6-2-8はCC対応射撃を行うためにPAATCを行ない、これに成功した。6-2-8にはすでに臨機射撃カウンターが置かれていたので、このCC対応射撃は連続臨機射撃として行なわれ、したがってCCVが1だけ減少する。この攻撃は+2DRM(非停止状態の車両に対する)が適用されるので、戦車は修正前DRが2だった場合にのみ影響を受ける。その場合にも走行不能となるか偶然的破壊(A11.50I)が起こるかのいずれかである。6-2-8と次のCCPhにCCを行うのを嫌って、戦車は残る1MPを使ってB2へ進入し、そこに機動状態とどまることにした。6-2-8には最終射撃カウンターとCCカウンターの両方のカウンターが置かれることになる。

今度は、6-2-8に対してOVRが行なわれた時に、最終射撃カウンターが置かれていた場合を考える。この場合PAATCに失敗したとしても、FPF CC対応射撃(7.212)を行わなければならない。PAATCに成功した場合には、上で述べた連続臨機CC対応射撃とほぼ同様に解決され、修正前攻撃DRが8のときに6-2-8が撃たけ状態になり、そのDRが9以上であれば混乱するという点だけが異なる。PAATCに失敗した場合、6-2-8が破る危険性は同じだが、CCVを3(5[CCV]-1[釘付け状態]-1[最終射撃カウンター]=3)に減じて攻撃せねばならない。このAFVは移動している(+2DRM)ので、AFVに損害を与えるためには、修正前DR2による偶然的破壊を期待するしかないことになる。

4-4-7がATRのようなSWを所有しており、戦車がE3に進入したときにそれを使用したとすると、この分隊は街路戦闘CC対応射撃を行えなくなる(ATRに臨機射撃カウンターが置かれるためである; 7.211)。一方、その4-4-7がE3において、街路戦闘CC対応射撃を先に行った場合には、そのATRにも臨機射撃カウンターが置かれることになる。

**7.221 FPF非CC対応射撃:**非CC対応射撃を行える非フェイズ側の兵士ユニット[例外: 砲を操作している歩兵については、7.23に示されている]が、最終射撃カウンターを置かれている時、「PRCのない非装甲車両」以外の車両によるOVRを受けた場合、その車両に対して、(7.22)に従って)TPBF、砲兵器のSW、FT、あるいはDCの投げ込みを行わなければならない[例外: 釘付け状態の場合にはFTやDCを使えない(A7.81)]; ほかの条件が満たされているならば、代わりにCC対応射撃(7.212)を行ってもよい。FPF対応射撃のTH、TPBF/FT/IFE、DC位置の各DRもA8.31に従って、攻撃を行う非フェイズ側のNMCとして用いる(砲兵器については、C5.64に従うこと)。

**7.23 砲の操作班:**非CC対応射撃を行える非フェイズ側の歩兵が、臨機射撃/最終射撃/追加射撃/射撃禁止カウンターを乗せられた砲を操作しているときに、「PRCのない非装甲車両」以外の車両によるOVRを受けた場合、以下に従ってFPF対応射撃を行わなければならない: 砲に臨機射撃カウンターが置かれている場合、7.221に従って追加射撃もしくは、過度の射撃; C2.29)を行う; それに対して、何らかの理由によってそのような射撃行えない場合(例えば、その砲が追加射撃や過度の射撃ができない場合、あるいは、CAを7.22に従って変更する必要があるがそれが不可能な場合)、もしくは砲に最終射撃/追加射撃/射撃禁止カウンターが乗せられている場合には、すでに最終射撃カウンターを置かれていたとき(7.212または7.221)と同様の修正を適用して、CC攻撃またはTPBFを行う(ほかの条件も満たされているならば、所有プレイヤーがどちらかを選ぶ)。

## 8. 走行不能とボグ (Immobilization & Bog)

**8.1 走行不能 (Immobilization):** 走行不能となった車両は、始動MPを消費できず、現在の区域から離れたり、VCAを変更したりできない。しかし、ほかの理由で禁止されなければ、TCAは変更できる。走行不能はプレイ中には修理できない。走行不能は主に種々の戦闘の結果[非装甲車両に対するIFT(A7.308); CC(A11.5); DC(C7.7); 地雷原(B28.42); A-T地雷(B28.52); 地雷撤去(B28.71); 砲兵器射撃(C7.3, C7.7); OVR(7.17)]として生じることが、ボグ解消の試み(8.3)、機械的故障(2.51)、装甲車両のESB(2.5)によっても起こる可能性がある。走行不能となった非武装の非装甲車両は、乗車兵/跨乗兵/SW/砲を全て降車/切り離れたら、裏返して残骸の面とする(残骸面をのない車両であった場合は取り除く)。

## 8.3

**8.11 走行不能の累積 (Multiple Immobilization):** 走行不能の車両がさらに走行不能の結果を被った場合、その固有の操作班は走行不能TC(5.5)を行う。



**8.2 ボグ (Bog):** ボグが起こるのは、車両がボグ判定DRに失敗した場合だけである。車両がボグヘクスとして定義されている数種類の地形へ進入する場合、またはそこから退出する場合、あるいはそのような地形内でVCAを変更する(1ヘクスサイドにつき1回のボグDR)場合に、地形表に指示されているようにボグ判定を行わなければならない。車両がボグヘクスへ進入しようとしている場合、またはそこから離れようとしている場合(車両が小川から退出するか、トラックが小峡谷から退出する場合に限られる; B20.46)のどちらでも、ボグの結果は常にボグヘクスで発生する。ボグ状態となった車両は、ボグを解消するまではそのヘクスから退出できず、VCA変更もできない。つまりは、移動不能の状態となっているが、ほかの点で禁止されていなければTCA変更は可能である。

例: II号戦車A型が、小川の非小川ヘクスサイドを越えて林ヘクスへ進入する場合、ボグ判定を2回行う必要がある。小川ヘクスでの最初のボグ判定(0DRM)に成功した場合、引き続き林ヘクスでの2回目のボグ判定を行わねばならず、その際には、より高い高度へ移動しつつ林に進入するための+1DRMと、(全力移動を行っている場合を除いて)許容MPの半分を使用して林に進入するための+3DRMをボグ判定に適用することになる。

**8.21 ボグ判定 (Bog Check):** 修正後ボグ判定DRが12以上の場合、その車両はボグ状態となり、ボグ(BOG)カウンターが置かれ、ただちにその車両はMPを終えなければならない。ボグ判定DRには以下のDRMが適用される(累積)。

DRM	条件
+1	車両が中接地圧である
+2	車両が高接地圧である
+1	車両が砲 <sup>1</sup> やトレーラーを牽引している
+1	地表が軟弱 <sup>2</sup> 、泥濘 <sup>2</sup> 、または積雪 <sup>3</sup> である。
+1	地表が大雪山 <sup>3</sup> である。車両が吹き溜まりを横切っている(E3.752)。
+1	車両が完全装甲型ではない
+1	車両がトラック型のMP消費を行うものである
+1	複数高度変更を行う
+1	水陸両用でも防水処理を施されてもいない車両が深淵の小川を退出する
+1	より高度の高い林ヘクスに進入する
+2	鉄条網に進入する
+3	許容MPの1/2の消費で、林、墓地、木造建物*、瓦礫に進入する
+4	許容MPの1/2の消費で石造建物*に進入する

\*工場内のヘクスから同じ工場内のヘクスに移動する場合は、代わりに+1(B23.742)

<sup>1</sup>砲兵器が76-107mmMTRである場合には適用されない

<sup>2</sup>舗装道路や建物内部では適用されない

<sup>3</sup>建物内部や除雪道では適用されない

**8.22 ボグTC:** ボグ状態である車両の固有操作班は、十分に強力な砲兵器の命中を受けた場合に、走行不能TCを行わなければならない(5.5)。

**8.23 泥濘および大雪 (Mud & Deep Snow):** シナリオの天候(E3)が“泥濘”または“大雪”の場合、車両[例外: オートバイ; 15.47]が舗装道路/除雪道/滑走路ヘクスサイドの利点なしで、ヘクスやヘクスサイドに進入する場合、ボグDRが行なわれる。ただし、このボグDRは、そのような車両のMP全体について1回だけ行なわれ、しかも相手側が秘密裏DR(D.5)として行う(さらに、通常のボグヘクスに進入する場合や、小川ならば退出する場合にも、そのヘクスについてのボグDRを行う; E3.752参照)。このとき、同時に秘密裏drも行うこと。ボグ判定DRがボグを引き起こすのに十分大きかった場合、秘密裏drに注目する。車両の移動経路に沿って数えて、drの目に等しいヘクスでボグが起こる; 例えば、drが2だった場合、敵プレイヤーは、そのMPHに進入したボグをもたらしうる2番目のヘクス(迂回したヘクスサイド)でその車両がボグ状態になったことを宣言しなければならない。MPの消費数は無関係である。車両が、ボグの起こるヘクス数よりも少ないヘクス(迂回したヘクスサイド)しか移動しなかった場合、ボグは起こらない。

**8.3 ボグの解消 (Bog Removal):** ボグのみが原因で移動不能となっている車両は、PFPhに射撃していなければ、自身のMPH開始時にボグの解消の試みを行なえる。これにはDRを行ない、修正前の色付きdrに白色drを掛けた数に等しいMPを(通常始動MPの代わりに)始動MPとして消費することによって試みる。車両が装甲車両でない場合、このMPコストは2倍となる。修正後の色付きdrが1-4であれば、(修正後の始動MP消費が車両の許容MPより大きなくても)ボグは解消されるが、この段階では、車両はまだボグヘクスにとどまったままである。この車両は、それから残りのMPを使用して通常どおりCA変更/移動を行うことができ



### 8.3

きる。ボグ/立往生となっている車両と同一区域に停止している移動可能なAFV(その重量がボグ/立往生となっている車両の重量の90%以上である必要がある)が存在し、なおかつそのAFVが準備射撃を行っておらず、CE状態でその車両のボグ解消の試みを補助するためMP全部を遅延にあてた場合、色付きdrに1drmを適用できる。ただし、これを行った場合、ボグ解消DRの結果にかかわらず、両方の車両とも現在のプレイヤーターンの間、TI状態になる。そのMPの間は、双方とも停止状態のままであり、CAの変更もできない。しかし、そのMP消費の結果として防衛機射撃を受ける可能性はある。また、戦車指揮官の指揮能力修正が色付きdrに適用されるが、どちらか一方の戦車指揮官の修正値のみが使用できる。

#### 修正後

#### 色付dr 結果

≤4	白色dr×色付きdr(装甲車両でなければさらに2倍)に等しいMP消費で解消
5	車両は立往生となる
≥6	車両は走行不能となる



**8.31 立往生 (Mired):**車両が立往生となった場合、そのボグカウンターを裏返して、立往生(MIRED)の面にする。立往生状態の車両は、その状態が続くかぎり以降のボグ解消DRの色付きdrに1を加えなければならない。何度立往生の結果を受けても、立往生drmは累積しない。

**8.32 牽引:**牽引されている砲は、ボグ状態の/走行不能の/放棄された車両から切り離すことが可能であり、これによって車両が特別なペナルティを受けることはない。

**8.4 目標時の扱い (Target Status):**MPhに新たなヘクスに進入した/VBMを用いた/機動状態であった車両がボグ/走行不能となった場合、そのMPhの残りの間は、移動目標(C.8)と見なされる。しかし、MPhをボグ状態で開始した車両は、ボグヘクス/ヘクスサイドを離れてはじめて移動目標と見なされる。ボグ解消の試みに伴うMP消費による防衛機射撃は可能であるが、事例JのTH DRMは適用されない。

**8.5 固有操作班が混乱/麻痺/衝撃状態でないなら、ボグ状態/走行不能の車両も“移動目的ではない”MP消費(例えば、TCA変更、乗車(降車)、煙幕展開器の発射など)は行える。また、VCA変更ができないことによる不都合を除けば、射撃能力も通常と変わらない。しかし、その車両が移動不能となったフェイス(A.15)よりもあとのフェイスに前方装備兵器を車両自身と同一ヘクス内の目標に使用できるのは防衛機射撃時のみとなり、なおかつ、その目標はその車両のVCA内から同一ヘクスに進入してきたものにかぎられる。さらにその射撃回数は、目標がそのヘクスに進入するにあたって消費したMF/MP以下に制限される。C2.6も参照。**

## 9. 遮蔽物としての車両 (Vehicles as Cover)

**9.1 BU/CE:**AFVの固有操作班とOTAFVの乗車兵だけが、BU状態やCE状態になることで、大部分の攻撃に対する露出状態を変化させられる。6.23に従って、跨乗兵は常に露出している。D.6も参照。

**9.2 生存 (Survival):**車両を破壊することになった(しかし炎上はさせなかった)攻撃は、PRCを個別に攻撃しない。その代わりに、PRCは生存判定を行う(5.6/6.9)。5.7とC7.6も参照。

**9.3 AFV/残骸によるTEM (AFV/Wreck TEM):**残骸/自軍AFV/放棄された敵AFVと同じ区域にいる全ての歩兵は、+1 TEMを受けられるが、以下のうちのひとつでも適用される場合には、そのTEMを受けられない;すなわち、その同一区域から射撃を受ける場合;その残骸が炎上している場合(10.3);そのAFV/残骸が壕内にある場合(B27.52)や埋められている場合(9.54)や峡谷地ヘクスで歩兵と違うレベルにいる場合か、もしくは、そのAFVがその瞬間に砲兵器射撃を受けたと仮定すると命中判定の事例Jを適用されるような場合(C.8)(現在のプレイヤーターンのMPh中に移動していた/機動状態であったが停止したり残骸となったりしたAFVは、続くAFPhより後—RtPh以降の全てのフェイスにおいて+1 TEMを生じる)[例外: AFVによる援護(9.31); AFVを放棄する/から生き残った/から降車する/から緊急脱出するユニット(5.5, 5.6, 6.5, 6.24)]である。こ

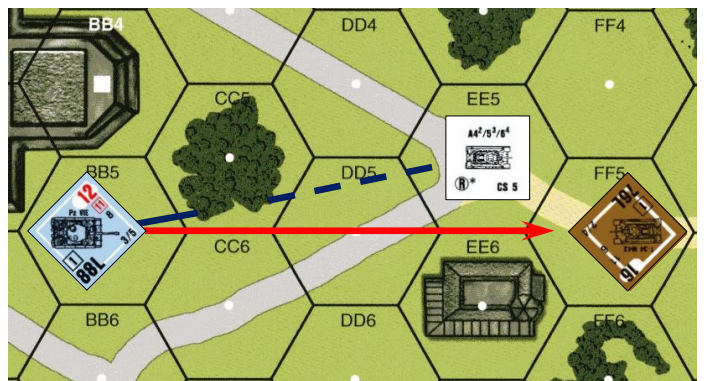
## D

のTEMは、そのユニットがほかにもプラスのTEMを持たない場合にだけ適用されるが、射撃側に適用される全ての煙幕/妨害DRMとは累積する。非装甲車両は、それが残骸となるまではTEMを及ぼさない<sup>41</sup>。車両と同じヘクスにいる歩兵/騎兵は、車両の破壊による影響をまったく受けない。

**9.31 AFVによる援護 (Armored Assault):**歩兵は、AFVとスタック移動することで同じヘクスにいるその自軍AFVにより+1 TEMを受けられる。ただし、その歩兵は自身のMPhをその車両の下で開始するものでなければならない。歩兵がAFVとスタックして移動する場合、AFVは、その移動の全行程にわたってその歩兵と共に移動すると仮定した場合に移動できるよりも速くへは行けない。これは、たとえその歩兵がAFVと同じヘクスで移動を終えない場合であっても適用される。通常であれば開路地として扱われる地形を通してAFVと共に移動する歩兵は、FFMOが適用されないが、FFNAMは適用されるので、AFVによる+1 TEMと合計して、DRMは0となる(ただし、警戒移動を宣言した場合を除く)。AFVと共に移動したユニットが、DFPhの間もそのAFVの+1 TEMを受けるには、そのAFVが停止状態である必要がある。

例: 9.4のイラストを使って、BB5のPzVI Eの下に歩兵分隊がいると仮定する。この歩兵分隊がAFVの援護を受けつつ、すでに2MFを消費しているとすると。このあと、分隊は残りの2MFを使ってCC5の林に進入し、PzVI Eは単独でCC6とDD5に移動を続けられる。しかし、分隊がCC5において通常の射撃もしくは即応射撃を受けた場合、PzVI EによるTEM/LOS妨害は受けられない。分隊が急速歩移動を宣言しているか、あるいは指揮官を伴っていた場合、MPhの開始時に6MFを有することになるので、PzVI Eは、歩兵と共に移動した場合に到達できるEE5やFF4まで移動を続けられる。同様に、この分隊が林へ進入した上で、追加MFを獲得するために急速歩移動を宣言した場合にも、PzVI EはEE5に到達することは出来るが、それ以上先へ進むことは不可能である。

**9.4 AFV/残骸によるLOS妨害:**残骸/AFVが1個でも存在するヘクスを通して(そこに入る、もしくはそこから出るだけでは不可)引かれる同一高度のLOSは、射撃に関して+1 LOS妨害DRMを受ける。ただし、残骸/AFVが迂回を行っていてそのLOSが迂回しているヘクスサイドに触れない場合や、LOS妨害を生じさせる残骸/AFVが射撃側および目標側の両方のLOS内に入らない場合や、そのAFV/残骸がその瞬間に砲兵器射撃を受けたと仮定すると命中判定の事例Jを適用するような場合(それでも、現在のプレイヤーターンのMPh中に、移動していた/機動状態であった停止状態のAFVまたは残骸は、続くAFPhより後—RtPh以降より+1 LOS妨害となる)や、壕内/埋められたものである場合には、+1 妨害DRMは適用されない。隠蔽状態のAFVのLOS妨害DRMは、それによって攻撃結果が変わる場合には、所有者がダミースタックでないことを明かさなければならない。



例: ドイツ軍の戦車が1BB5におり、残骸がEE5に、ソ連軍の戦車がFF5にある。BB5からFF5へと引かれるLOS(赤色の線で示す)は、通常であれば、EE5にある残骸によって+1 LOS妨害を受けているはずである。しかし、この場合は違っている。なぜなら、BB5にいる射撃側が、残骸のあるEE5の中心へLOS(青色の線で示す)を引けなからである。ソ連軍の戦車がドイツ軍戦車を射撃する場合にも、BB5にいる目標が残骸へのLOSを引けなから、残骸のLOS妨害は適用されない。



**9.5 装甲キューポラ (Armored Cupola):**装甲キューポラとは、地面に埋められたAFV(9.54)や固定砲台、あるいは旋回砲塔を備えた掩蔽壕を表しており、シナリオOBにはBU状態のTCAカウンターとして示されている。その武装、砲塔の形態、およびAFは、該当するSSRによって示される。そのCAとCA外への射撃における命中判定/IFT DRM(3.12と3.52)を規定するために、TCAカウンターを用いる。装甲キューポラは、SSRと以下の例外事項を除いて、移動不能の戦車と同様に扱う。



## D

**9.51 操作班：**装甲キューボラを操作するのは固有歩兵操作班カウンターである(車両操作班ではない)。装甲キューボラ内には、ほかのいかなるユニットも(たとえSMCであっても)入れない。したがって、指揮能力DRMは絶対に適用されない。装甲キューボラにはCE状態とCS#がない。BU状態による命中判定DRMが常に適用される。しかし、走行不能TCは要求されない。装甲キューボラのMG武装は全て、CCに用いてよい。

**9.52 配置：**装甲キューボラは、藪、麦畑、林、果樹園、弾痕、破片(O1)、または開路地ヘクスにだけ配置することができ、その配置はトーチカと同じように行う(B30.1)。装甲キューボラは、そのヘクスを離れることも人力移動によって移動することもできないが、TCAの変更は360度自由に行える。装甲キューボラは、絶対に隠蔽状態にはなれないし、残骸も残さない。石垣/生垣の真後ろに配置されている装甲キューボラは、それが放棄される/混戦状態であるかまたはその固有の操作班が麻痺/衝撃状態である場合を除いて、それらのヘクスサイド全体にわたって石垣の確保を常に有している。

**9.53 サイズ：**装甲キューボラの目標としてのサイズ(1.7)は常に小型(+1)である。HD状態とは見なされることはなく、命中個所(C3.9)も適用されない。



**9.54 埋められたAFV (Dug-In AFV)：**埋められたAFVは装甲キューボラとして扱われるが、以下の例外事項がある。埋められたAFVはあらゆる直接射撃に対してHD状態であり【例外：上面AFに対する攻撃】、目標サイズは+1であり【例外：AFVの実際の目標サイズが+2の場合】、LOS妨害となることはない。埋められたAFVは(歩兵操作班ではなく)車両操作班を有しており(そのため装甲キューボラと違い火線を引けない)、CE状態になることが可能であり、CS#を有しており、武装の取り外しが可能な(または炎上する)残骸も残す。ただし、その残骸はLOS妨害(9.4)となることはない。埋められたAFVには、そのことを示すため車両クレストカウンター(*West of Alamein/ Hollow Legions* に付属)を乗せる。

## 10. 残骸 (Wrecks)



**10.1 生成：**カウンターの裏面に残骸が描かれている車両が破壊された場合、残骸を生成する。この場合、車両カウンターを白色の面に裏返す。白色の面を持っていない車両にはカウンターの両面に機能する車両が描かれており、これらの車両は状態によって異なる機能と能力を有するものである。このような車両が破壊された場合、重量、取り外しが可能な武装、および装甲または非装甲の状態がよく似た車両カウンターの残骸面と取り替える。破壊されたときに残骸を残さないのは、カウンターの裏面に車両の絵が描かれていない車両だけである。そのような車両が破壊された際に“炎上”の結果が出た場合、実際には火災は起きないが、全てのPRCは生存の可能性なく除去される。炎上する残骸となった場合(B25.14、C7.6)、残骸に火災カウンターを乗せる。両軍とも、炎上していない残骸を攻撃することが可能であり、その際に残骸はもとの車両と同様に扱われる【例外：CCでは、PAATCは不要であり、不意打ちは適用されず、CE状態でなおかつ放棄されたものと見なされる(そのため移動不能であり、使用可能なMGも有していないことになる)】。残骸カウンターのVCAはもとの車両のVCAと同じで、そのTCAもVCAと同じ向きである。

**10.2 移動に対する影響：**残骸は、それが炎上している場合(それに伴う煙幕による；B25.14)を除いて、歩兵/騎兵の移動コストを増加させない。一方、炎上していない残骸であっても、オートバイ以外の車両のヘクス進入MP/MFコストは増加する(2.14)(残骸が炎上しているならば、それに伴う煙幕によって、さらに多くのMP消費が必要となる)。残骸は、オーバースタックに関しては無視する。残骸(および車両)の存在のせいでヘクスに進入できなくなることはないが【例外：迂回移動(2.31)、1車線橋(B6.431)、狭い切通し道路(B4.43)】、MP消費の増加のために、進入が難しくなる。

**10.3 遮蔽物としての残骸 (Cover)：**炎上していない残骸は、9.3に従って遮蔽物としての+1TEMを与える。また、9.4に従って+1LOS妨害を与える。炎上している残骸は残骸カウンターによるLOS妨害を与えない【例外：火線(A9.22)；強風(B25.63)】。ただし、炎上している残骸に伴う煙幕は、LOS妨害を与える(B25.2)。

**10.4 除去：**残骸がプレイから除去されるのは、以下の2つの場合がある。

**10.41 火事：**地形火災の中にある残骸は除去される。

**10.42 残骸の排除 (Pushing)：**(残骸の90%以上の重量を有する)装軌AFVが、残骸の除去の目的のためだけに、残骸のある区域で(残骸のあるヘクスへの進入に関する何らかのMPコストに加えて)許容MPの1/2を消費してなおかつ移動可能な状態でその区域に残れば、MPh自体の終了後にその残骸は除去される。

**10.5 残骸からの武装の徴発 (Scrounging)：**混戦/混乱/狂暴化状態でない歩兵MMCは、放棄車両や炎上していない残骸から、機能しているSWの取り外しを試みることができる。ただし、その車両/残骸は、すでに武装が徴発されていたり、使用不能カウンターを置かれていたりするもの(6.631)であってはならない。取り外された火器は、その残骸/車両の国籍の通常のSWとして扱われる(10.51-52も参照)。自軍RPhに車両/残骸と同一ヘクスにいるユニットは、武装の徴発を試みることができる。その結果に関係なく、そのユニットと取り外されたSWは、そのプレイヤーターンの残りの間、TI状態になる。AFVには、HS規模の非武装ユニットを再武装できる程度の固有の小火器が積んであった；従って、徴発された小火器は、非武装のSMC、操作班、またはHSを(A20.552に従って)再武装できるものとする。非武装の1個分隊は、即座に、1個武装HSと1個非武装HSに交換される。この場合には、通常の展開は不要である。そのような火器が、操作されているAFVから自発的に与えられることはない。残骸から使用可能なものを探して徴発するには、dr(Δ)を行って1-3を出す必要がある。徴発して使用できる可能性のあるSWが2個以上ある場合、このdrの2倍の数までSWを徴発することができる(ただし、徴発されるものは無作為に選ばれる)。この結果とは関係なく、残骸/放棄車両の上に“徴発済み(Scrounged)”カウンターを置いて、もはや武装の徴発の対象とはならないことを表し、さらに、その徴発可能な火器は全て使用不能となる。

**10.51 武装の徴発によって車両から外せるのは、BMG/AAMG/車両一覧に従って車両が搭載しているSWだけである。前方固定BMG(1.81)、砲兵器、CMG、煙幕展開器、FT、および迫撃砲以外のMAは、武装の徴発で取り外すことができない【例外：AAMGに置き換えることが可能なCMGは武装の徴発の対象となる】。**

**10.52 徴発されたMGは、車両に積まれていたときのFPと無関係に、その残骸/車両の国籍のLMGカウンターで表される(アメリカ軍のLMGは、イギリス軍のLMGカウンターで表すが、そのために捕獲兵器ペナルティを被ることはない)。MG/迫撃砲は、可能ならば常に分解状態で徴発される。**

## 11. ジャイロスタビライザーとシュルツェン (Gyrostabilizers & Schuerzen)

**11.1 ジャイロスタビライザー (Gyrostabilizers-G)：**ジャイロスタビライザー(これ以降、安定化された砲と記す)を装備している可能性のあるAFVは、カウンターの残骸面に“G”と記載されている。SSRによって指示された場合か、DYOによる購入(H1.42)によってのみ、ジャイロスタビライザーが機能すると考える<sup>12</sup>。

**\*11.101：選択可能性：**どの車両がこの装備を有しているのかを記録する労を厭わないプレイヤーは、プレイ開始前にジャイロスタビライザー使用可能性表(H1.42)によって車両ごとにdrを行うことにしてもよい。

**11.11 安定化された砲が停止して移動中射撃を行う場合、事例Cの命中判定DRM(C5.5)を適用される。このDRMは、安定化された砲の場合、“事例B+1(合計+3)”となる。安定化された砲が停止せずに移動中射撃を行う場合、事例C、C1、C2のいずれかに事例C4としてさらに+1 DRMが適用される。**

**11.12 安定化された砲は、停止せずに射撃する場合にも(あるいは移動中射撃でも)目標の補足を得られる。ただし、目標のLOS外へと移動(もしくは、目標がLOS外へと移動)してはならず、目標の捕捉に必要なほかの条件も満たしていなければならない。**

**11.13 安定化されたCMG (Stabilized CMG)：**安定化された砲のCMGは、移動中/移動後/機動射撃によるFP半減を受けない。ただしこれは、砲によって捕捉されている目標に対してだけである。

**11.2 シュルツェン (Schuerzen-Sz)：**1943年4月以降に製造、もしくは改修されたドイツ軍のAFVには、シュルツェン(エプロンの意)と呼ばれる軟鋼の薄い



## 11.2

板を各所に取付けたものがあつた。この板の機能は、HEAT弾を早期に爆発させてしまうことである。砲塔付きAFVがシュルツェンを装備している場合、それは車体の側面、および砲塔の側面と後面に装備されているものとする。無砲塔AFVにシュルツェンが装備されている場合、車体側面と上部構造の側面にだけ施されているものとする。

**11.21 使用可能性：**以下のAFVが1943年7月からシュルツェンを装備している可能性がある；PzKpfw IIIのJ・L・N型；PzKpfw IVのF2・H・J型；全てのStuG III GとStuH42；ブルムベア；全てのJgdPz IVである。シュルツェンを装備できるものは、カウンターの裏側に“Sz”と表されている。これらのAFVがシュルツェンを装備しているとみなされるのは、SSRがDYOによる購入(H1.42)によって指示された場合だけである。

**\*11.211 選択可能性：**どの車両がこの装備を有しているのかを記録する労を厭わないプレイヤーは、プレイ開始前にシュルツェン装備可能性表 (H1.42)によって車両ごとにdrを行うことができる。

**11.22 喪失：**AFVが瓦礫や建物/林に進入した場合、全てのシュルツェンは自動的に失われる。ただし、すでに存在するTBを通る場合や、道路ヘクスサイドを横断して進入する場合を除く。

**11.23 効果：**シュルツェンで防護されている面に命中した全てのHEAT弾(全てのSCWを含む)は、破壊DRの小さい方のdrを2倍にされる。

## 12. 動物牽引による輸送車両 (Horse-Drawn Transport)

第二次世界大戦の戦闘では戦車と機械化兵力が注目を集めていたにもかかわらず、イギリスとアメリカ以外の全ての国々では、鉄道以外の陸上輸送の大半を基本的に馬に頼っていた。



**12.1 分類：**ワゴンカウンターは、その上面図によって判別する。

動物牽引による輸送車両(以降はワゴンと呼ぶ)は、車両として扱われるが、MPではなくMFを消費するという点が本質的に異なっている。これは、消費コストが兵士のものと同じである場合が多いためである。例えば、道路ヘクスサイドを通過して進入するには1MPかかる； $\frac{1}{2}$ MPではない。また、始動や停止にMFを消費する必要はない。加えて、高い高度にある地形への進入コストは2倍【例外：複数高度変更；B10.51】のMFコストである；追加4MPではない。しかし、ワゴンはVCAのヘクスの足を1本変更するたびに1MPを消費しなければならない。各地形に進入するために必要なMF消費と進入禁止地形は、地形表のMF進入コストの列に記載されている(ただし、車両迂回と同様な移動が、それを許される建物、林ヘクスにおいては可能である)。MPの消費/必要についての記述は、特記がなければ動物牽引による輸送車両のMFにも適用される。ワゴンは破壊されても残骸(および炎上する残骸)を残さない。D.2も参照。

**12.2 輸送：**ワゴンは、トラック(6.7)と同じ方法で、輸送を行える。プレイヤーは、2個のワゴンカウンターを使って、M#が2以上の砲を1門牽引することを宣言できる。この2個のワゴンは、全ての点で1個のワゴンとして扱われる【例外：牽引ナンバーが2(T2)となり、大型目標(1.72)となる】。

**12.3 目標時の扱い：**ワゴンは非装甲車両目標であり、攻撃を受けた場合にはそのように扱われる(6.7-71)。1個のワゴンの目標サイズは、平均的(1.73)である；連結されたワゴン(12.2)だけが、大型の目標サイズである。

**12.4 ギャロップ：**現在CX状態ではないワゴンは、自身のMPhの開始時にギャロップを宣言してCXカウンターを置くことで、そのMPhの間の許容MFをカウンターに印刷された数字の1.5倍に増加できる。このCXカウンターは、ワゴンとその全ての乗車兵の両方に影響を及ぼす。この方法でMFを増加させているワゴンは全て、VCA変更を行うヘクスおよび1MPより多くのMFを消費するヘクス【例外：道路ヘクスサイドを通過して、より高い高度レベルに進入する場合】ごとに、即座に事故判定dr(Wreck Check dr)を行わなければならない。そのdrが6であった場合、そのワゴンは破壊される。全ての乗車兵/SWIは、混乱状態/故障CX#を有するSWの場合には破壊となる。



**12.5 ソリ(Sledge)：**ワゴンカウンターの裏側は、雪上シナリオで用いるソリが描かれている。ソリはほとんど全ての点でワゴンと同等である。相違点は、ワゴンと比べてT#とcs#の数値がそれぞれ大きいことと、ワゴンよりも許容移動力が小さいことである。ただし、ほとんどの車両とは違って、この許容移動力は雪の影響を受けない。ソリは、実際にカウンターに表されているように、トナカイに引かれたフィンランド軍のプルカ(pulkka)をも表している。

## 13. 車載煙幕展張器 (Vehicular Smoke Dispensers)

**13.1 種類：**スモークディスチャージャー (Smoke Dischargers-D)、煙幕迫撃砲 (Smoke Mortars-sM)、煙幕ポット(Smoke Pots-sP)、近接防衛兵器(sN)は、いずれも車載煙幕展張器である。AFVカウンターの裏面に該当する略号と使用可能性ナンバーが(例えば“sD7”のように)、記載されている場合にかぎり、AFVはそのような装備を持っているものとする。略号は搭載されている煙幕展張器の種類を表している。また、使用可能性ナンバーは、プレイヤーが望んだときに実際に使用できる可能性(装備、損害、搭載状況、操作班の注意力なども考慮して)抽象的に表している。この使用可能性ナンバーは、通常の故障および弾薬欠乏のルールに代わりに用いられる。煙幕展張器は火器ではない【例外：CCにおけるsN】。

**13.2 用法：**AFVの煙幕展張器は、1プレイヤーターンに1回だけ、MPhに煙幕の展張を試みられる。ただし、そのAFVは放棄されておらず、操作班が麻痺/混乱状態ではなく、かつそのAFV/PRCがそのプレイヤーターンに火器を(移動中射撃、防衛機射撃を含めて)まだ射撃していない場合にだけ可能である。自身のMPhに煙幕展張器を発射する(13.3)には、1MPの消費が必要である。ただし、煙幕展張器の使用の試みに失敗した場合、このMP消費は行なわれない。煙幕展張器の発射のための1MP消費は、ほかのMP消費を兼ねてはならない。敵のMPhには、その車両のLOS内の敵ユニットのMP/MF消費に続いて煙幕展張器の使用を試みてよい。これは、敵の移動時に行う防衛機射撃と同様に行われる。

**13.3 発射：**プレイヤーがAFVの煙幕展張器の使用を試みる場合、DR(△)を行う。修正後DRがその煙幕展張器の使用可能性ナンバー以下であったならば、発射されたことになる。煙幕展張器の種類に応じたルール(以下に記載)に従って煙幕カウンターを置く。修正後DRが使用可能性ナンバーより大きかったならば、発射されなかったものとする(そして、煙幕は置かれぬ)が、この場合にも、以降のプレイヤーターンにおいて、プレイヤーは再びこのAFVの煙幕展張器の使用を試みられる。BU状態のAFVは、その煙幕展張器の使用可能性DRに+1DRMを加える【例外：CCPhにsNでHEを発射する場合；A11.622】。

**13.31 sD：**sDが発射された場合、そのAFV自身のヘクスの基本高度レベルに白色の拡散した煙幕を置く。

**13.32 sM：**sMが発射された場合、そのAFVのTCA内で射程1-3のLOS内のヘクスから発射側が任意に選んだ1ヘクスの基本高度レベルに、白色の拡散した煙幕を置く。sM発射のためにCAの変更を行う場合、適切な事例Aの命中判定DRMがsMの使用可能性DRに適用される。この事例A DRMは、そのAFVのMPhにおいて、続いて同じCA内に移動中射撃を行うCAに制約のある火器には適用されない(C5.13)。ただし、これが敵のMPhで、続いて防衛機射撃を行う火器には、(3.51に従って)このCA変更DRMが適用される。しかしいずれの場合も、sMが発射されなければ、CAは実際に変更されない(従って、続く防衛機射撃に事例A DRMが適用されない)。移動中/非停止状態(C.8)のAFVは、sMの使用可能性DRに+2DRMを加える。そのAFVのヘクスと煙幕を置く予定のヘクスとの間にあるLOS妨害DRM(必要であれば、砂塵の副次drも含む；F11.7)もこのDRに適用される。AFVは、建物の中や深いジャングルの中からsMを発射できない。

**13.33 sP：**sPの使用を試みるには、そのAFVの固有操作班がCE状態でなければならない。sPが発射された場合、そのAFV自身のヘクスの基本高度レベルに白色の拡散した煙幕を置く。

**13.34 sN：**sNを使用するAFVはBU状態でなければならない。sNが発射された場合、そのAFV自身のヘクスの基本高度レベルに白色の拡散した煙幕を置く【例外：CC中のHE弾の使用；A11.622】。sNの使用可能性ナンバーが“#4/#5”のような形をしている場合、1944年7月から1944年12月(両方の月を含む)の期間のシナリオでは左側の数値を用い、1945年以降は右側の数値を使用すること。



# D



**13.35 車載発煙手榴弾 (Vehicular Smoke Grenades) :**ほとんど全ての武装車両の乗員が、自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ず;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で“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、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/微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に両方を試みることができない。

## 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は全て、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(訳注: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、全て同じである。

**BOG** DR ≥ 12  
小隊内のAFVのうち1両でもがボグ/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、修正後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、その数に起動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。

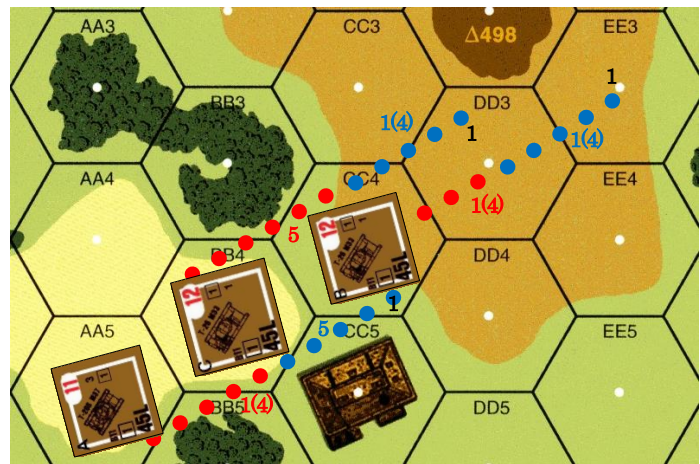
**14.211 起動の試み:** 小隊が適MPH中に起動を試みる(2.401)場合、その原因となる敵ユニットは小隊内のどれか1両のLOS内でMF/MPを消費してよい。起動の試みのdrは小隊全体で1回行い、drmとして小隊を構成するAFVの数を加える。

**14.212 盤外移動:** 小隊は、小隊移動の要件を満たしている(14.21の判定のために、盤外であっても僚車から/に対してLOSを引くことができる)のであれば、インパルスの終了時にその一部を盤上に登場させたり、盤外に離脱させたりできる(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、可能であれば必ず小隊移動を行わねばならない。

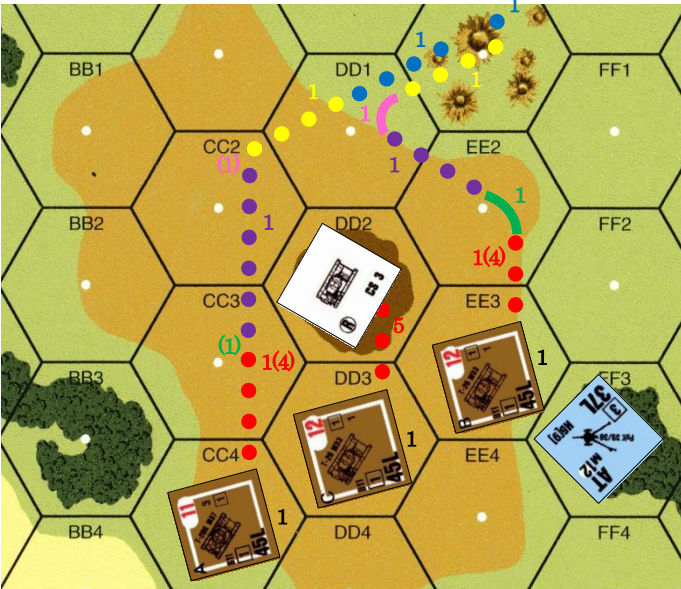
**14.22 間隙:** 破壊、帰還、走行不能の結果を受けるか、非小隊移動を選択した(14.23)AFVはもはや小隊の一部ではなくなる。帰還を被った無線機非装備のAFVは、それ以降無線機を装備しているかのようにふるまう。3両で構成されていた小隊から1両が失われ、残りの2両が14.21の要件を満たしていない場合、その後のできるだけ早いインパルスの終了時に要件を満たすように移動せねばならず、その際には必ずどちらかの、あるいは両方のAFVが新たなヘクスに移動する



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。全ての車両は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;これは全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、緑で記入されている。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、もしくは同じく2MPを消費してBB5-BB4-AA5の頂点に向けてBB5を迂回移動する(14.31)こととなるため、戦車CはAA6にと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(オレンジで示す)、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(黒で示す)、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(これらの戦車全て)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(これらの戦車全て)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、小隊の全てが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は黒で示している。



例：前述の例を継続する(戦車3両全くと、対戦車砲は無傷で生き残っているものとする)。この小隊の次のMPH(その第1インパルス)において、小隊は機械的信頼性DRに成功し、始動1MPを消費した(黒)。対戦車砲は直ちに戦車Bに防衛臨機射撃を行い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、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)。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は喪失した。戦車AとBはできる限り早いインパルスに新たなヘクスに移動し、互いに隣接してLOSが通る位置につけねばならない(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(緑)。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(紫)。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(桃色)。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(黄色)戦車Bと戦車Aは10MP目を消費して、それぞれ EE1、DD1へと移動した。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(青)、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せねばならない。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に成功せねばならない。

必要がある(それらが自身のMPHを現在のヘクスで終えている場合を除く)。MPH終了時に小隊移動の要件を満たしていない場合や、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両のみが残った場合、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。

**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、盤上に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、小隊から外れたいと思った場合(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全て適用される【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、大海戦術(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、関与する全てのユニットは、例え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”にいる全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の消費をともなう行動を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、全ての関与ユニットが(例え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を消費したならそれに等しいMPを消費する。インパルス移動ユニット全てが十分なMF/MPを残しているの でなければ、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なら、全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全てのルールは、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このみ行われる【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、大海戦術(A25.23；バンザイ突撃[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、関与する全てのユニットがインパルス移動を行う。例え関与するユニットの中に、通常の(すなわち、大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、各防衛臨機射撃は両方のグループの全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1MPを消費してそのインパルスに追従した。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1MP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)全てが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。



# D

## 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-1DRM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のうちの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を全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 $\frac{1}{2}$ MP；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)を全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のパナルティはないが、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(Δ)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)場合があれば、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もできる；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、弾痕が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(IRR含む)を離れる/二重橋線を越える/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正はない。しかし、これに対する全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-1IFT 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、影響を被らなかつた跨乗兵が、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が、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NMC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個のユニットは全て歩兵目標を用いて命中判定表で射撃され、その修正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、+2DRM(事例I)が(さらに乗車しているオートバイに対する-1DRMを加える)適用される。結局、操作班には修正前命中判定DRが8以下で、二輪車上の分隊と指揮官は修正前命中判定DRが7以下で命中することになる。修正前命中判定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個の目標のどれか1個を除去、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

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、通常の許容MPである4MP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。サイドカーの跨乗兵は、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 (Bicycles)：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、二輪車のルールが全て適用される。

15.81 移動：自転車は、固有の許容MPを有していない。代わりに、4MPを(A4.11-12に従って)有しており、歩兵移動—車両移動ではない—を行う【例外：警戒移動は使えない】。自転車に乗って移動できるのは、道路ヘクスサイドを横断する場合だけである。その場合、跨乗兵のMPコストは半分となる。ただし、弾痕や壕のあるヘクスに進入する場合、高度を獲得する場合、泥濘時の未舗装道路上の場合、積雪時に除雪されていない道路上の場合を除く。さらに、そのMPhを通じて道路上にあり続けた場合にも(B3.4に従って)、1MPボーナスを受けられる。自転車に乗車/降車するのに、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、全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、-1DRMも適用される(15.5)。

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



16.1 DD戦車は、スクリーンを開いている間だけ水陸両用車両である<sup>13</sup>。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、または徒歩中(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戦車が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ぬ。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、果樹園ヘクスにすることもできない【例外：林道と並木道】。スクリーンを開いている間は、陸上ヘクスの全ての進入コストが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、流速が影響す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、水際の線が描かれたヘクスでボグ判定(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LVT4)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たよい。

17. アエロサン (Aerosan)<sup>14</sup>



17.1 アエロサン(発動機付ソリ)は、陸上走行車両の6番目の移動形態(1.1)であり、スキーをイメージした白い線がMPの後ろに描かれている。以下に述べられる相違点を除き、通常の車両ルールが適用される。

17.2 移動：アエロサンは積雪(E3.72)もしくは深雪(E3.73)が影響しているときのみ移動できる。また、以下のアエロサン移動表に載っている地形のみ進入できる。

アエロサン移動表

MPコスト	地形 (積雪もしくは深雪) *
1	開豁地**、氷(B21.6)、橋、滑走路、線路(17.23)、弾痕
2 †	林道 (繁み道、並木道) および除雪道路ヘクスサイドの通過
3 †	果樹園【例外：道路ヘクスサイドの通過】
1+COT	塹壕 †、単独壕、トーチカ(各々につき)
DR+COT †	吹き溜まり(E3.75) ・アエロサンは、DRと同じ追加MPの支払いによって吹き溜まりヘクスサイドを通過できる。色付きdrを2倍してアエロサン事故判定dr(17.22)に用いる。要求されたMP(VCAの変更も含む)が残っているMPよりも多かった場合、アエロサンは直ちに自身のMPを終え、現在の区域に機動状態にとどまる。
4+COT	より高い高度の地形(道路沿いでも同じ)

\*アエロサンは雪による追加のMPを支払う必要がない

\*\*未除雪の道路と、E3.65【例外：小峡谷と小川】、E3.722、E3.73によって開豁地とみなされる地形も含む

†アエロサン事故判定(17.22)が要求される【例外：4MP以上を消費して道路ヘクスサイドを通過した場合】





## D

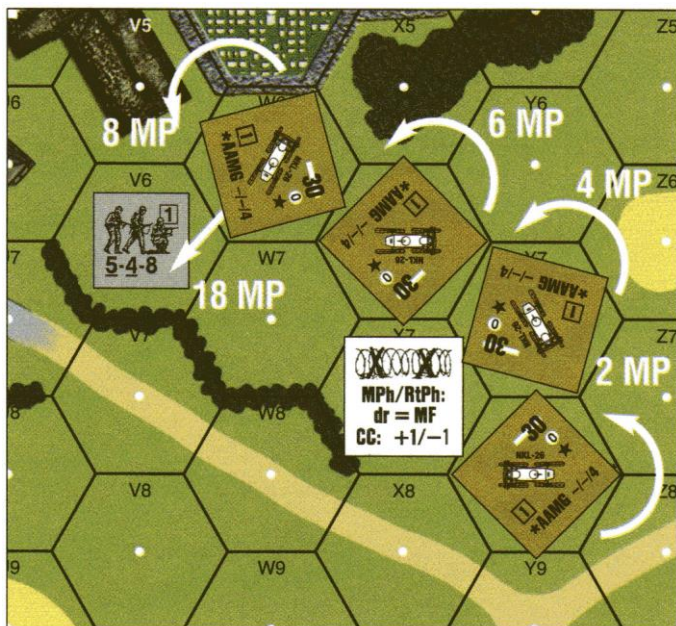
**17.21 移動の禁止事項:** アエロサンは以下の移動ができない; 小峡谷/小川への進入、道路ヘクスサイドを通らずに切通し道/土手道/林道/繁み道に進入/退出すること、突破口の空いていない石垣/生け垣を通過すること、後進移動、迂回移動、轍の恩典(B28.61)を受けること。

**17.22 アエロサン事故判定:** アエロサンは、以下の地形に進入した場合直ちに事故判定dr(△)を実施せねばならない; 林道(繁み道、並木道)および除雪道路ヘクスサイドを3MP以下の消費(OVRのための追加MPは含まれない)で通過した場合、果樹園【例外: 並木道を4MP以上の消費で通過した場合】、塹壕のあるヘクスへの進入。drが6の場合判定に失敗し、アエロサンは走行不能になり、跨乗兵は緊急脱出(6.24)し、無防備の(5.311)乗車兵/操作班はNMCを行い、乗車兵のSWは6.24に従って故障判定を行う。アエロサンが鉄条網のあるヘクスに進入したら、自動的に事故判定に失敗したものとみなす。

**17.23 線路:** アエロサンは、GLRRに(他の地形が許せば; B32.2)1MPのCOTで進入できる。RRヘクスサイドの通過による進入も、同じように1MPのCOTがかかる。積雪の場合のみ、これらの線路ヘクスへの進入には事故判定が要求される【例外: RR交差(B34.4)を通じての進入】。アエロサンは、RRヘクスサイドを通過するか、RR交差を利用しない限り、EmRR/ElRR/SuRRヘクスに進入できない。

**17.24 ボグ:** アエロサンは、ボグの対象にならない。

**17.25 VCAの変更:** アエロサンは、自身のMPH以外のVCA変更(2.401; C3.21-22)を、ヘクスの足1本分しか行えない。自身のMPH中であれば、1ヘクスにつきヘクスの足1本分のVCA変更のみが認められる(MPの消費はヘクスの進入とは別に行われる)。VCAの変更宣言は次のヘクスへの進入前に行い、次のヘクスに進入した後実施される。もしくは始動MPの消費後にVCA変更を宣言し、実施される。



例: 深雪が影響している。ソ連軍プレイヤーは、12V6にいるフィンランド軍5-4-8部隊に対し、Y8(Z7-Z8)に向いている)のNKL-26によってOVRをかけようとしている。彼はアエロサンを始動させ(1MP)、VCAをY7-Z7に変更した(1MP)。続いてY7に進入させた(1MP)後、VCAを変更(1MP)することを宣言し、2MPを消費してトータルで4MP消費となった。さらにソ連軍プレイヤーはアエロサンをX6に進入させてからVCAを変更することを宣言して2MPを消費し、トータルで6MPを消費。同様にW6進入後のVCA変更宣言でトータル8MPを消費した。彼は続けてV6への進入とOVR、加えてVCA変更を宣言し、10MPを消費(COTで1MP、OVRで8MP、VCA変更で1MP)し、トータルで18MPの消費となった。NKL-26がOVR実施前に何らかの防御射撃の影響を受けなければ、8FP(AFV基本の2FP+AAMGの6FP[基本火力 $4 \times \frac{3}{2}$ ])でOVRを実施する。アエロサンが、COT+OVRのためのMP消費によって引き起こされた防御射撃を受けた後も移動可能であったとするなら、自身のMPHを継続し、宣言したVCA変更を実施する。(最後のVCA変更はOVRに必須なものではない。このヘクスからのOVR後の離脱を容易にするために事前に宣言しておいたのである。そして、事前に宣言しているために必ず実施せねばならない。)

## 脚注3

X7に鉄条網がなければ、NKL-26はY8で始動-VCA変更-停止-始動-VCA変更を実施して5MPを消費、Y7-W7と移動してトータル7MP消費の状態までW7にてOVR実施を宣言できる。

NKL-26が移動する代わりにPFPhに5-4-8を射撃することにしたとする。NKL-26のAAMGは後面VCAには射撃できないため、VCAを変更しなければならない。そこでNKL-26はY7-Z7にヘクスの足1本分だけVCAを変更してV6を「後面」VCAから外し、+3DRMでIFT攻撃を行った。

**17.26 牽引:** アエロサンが砲を牽引(C10.1)する場合の、ヘクス進入ごとの追加MPは+1ではなく+2である【例外: SSRの指定で砲が輸送用のスキーを付けている場合】。

**17.27 迷走:** アエロサンが迷走(E1.53)の対象となり、指定された方向への移動にVCAの変更を必要とするなら、そのアエロサンは必要最小限の始動-VCA変更-停止を繰り返して指定された方向へ移動可能なようにせねばならない。迷走アエロサンが次に進入するヘクスが事故判定を要求するものであった場合、(非停止状態なら)停止してTI状態となる。その区域でのVCA変更は一切行われない。

例: 17.25の図を参照。Y8のNKL-26がX8方向への移動を要求されたとする。その場合、始動-VCA変更(Y9-Z8)-停止-始動-VCA変更(Y9-X8)を実施し、X8に進入する前に5MPを消費することになる。もしX7方向への移動が要求されたなら、VCA変更も行わずにただちにTIとなる(どちらの事例も、もし非停止状態で開始したのであれば最初に停止MPを消費する必要がある)。

**17.3 跨乗兵:** アエロサンは、時期にかかわらず7PPまでの跨乗兵(6.2)を、その他の乗車兵輸送力に加えて輸送できる<sup>15</sup>。

**17.4 冬季迷彩:** アエロサンには常に冬季迷彩(E3.712)が施されている。

**17.5 白兵戦:** アエロサンに対するCC攻撃には、常に追加の-1DRMが適用される。

## D章脚注 (Chapter D Footnotes)

**1. 1.321 制限付き低速巡回砲塔(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かったため、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を適切に指揮したり、状況を広く知ろうとして、車長がハッチを開けたりする間には、砲がまったく射撃できず、この欠点に拍車をかけていた。そして1941年に赤軍の守備に就いていた戦車の大群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、という事実が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。これにはおび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。この逃げ出すように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、逃られる可能性が高くなるのである。



## 脚注4

**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を目をつむって、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、シナリオの開始前に単に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を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るわけなければ(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たのではない。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:** 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、その移動と威圧的存在、および、有効性を増した副次兵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を受ける防衛側 - 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において、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ピラの両方が同時に駆動される様になっていたため、岸に到達するとすぐに陸上移動を行えた。

**14. 17. アエロサン:** ソ連は1920年代から軍事的にアエロサンを使用し始め、フィンランドでの冬戦争や、スターリングラードから1944年に至るまでのソ連領内でその姿が見られた。スキーを付け、プロペラ推進で移動する方法は、既存の5つの移動タイプ(L1)では表現することができず、新しいタイプ(AS)の追加が必要となった。

[訳注: 英語の発音であれど『アエロサン』であるが、ロシア色を強めるためにロシア語の発音である『アエロサン』の表記を採用した。]

**15. 17.3 跨乗兵:** 乗車兵と跨乗兵の両方が同じアエロサンに輸送されている場合、プレイヤーは区別のためにCXカウンター等に乗せることにしてもよいだろう。

2000 第2版出版 それ以降の差し替え

D21 - 22 2006 Armies of Oblivion

D23 - 26 2014 Hakkaa Päälle!

※後発のものは既出の差し替えを吸収している。