



15.55

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3MCI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3MCIに成功していれば、指揮官とともに1個のHS二輪車カウンター上に機動状態に残ることになっただろう。

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

15.6 跨乗兵の射撃: オートバイに乗車した跨乗兵は、IFTとCC上での射撃を行えない。サイドカーに乗車した跨乗兵は、乗車射撃のために半減されたFPで攻撃を行える。このFPは、AFPh射撃/ほかの理由によるFP半減のために、さらに半減されることもありうる。サイドカーが使用できるSWは、LMGとDCの投げ込みみだけである。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、二輪車のルールがすべて適用される。

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、4MF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MF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)、1MF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を行えなく、確認された敵ユニットのいる区域への進入もできない。

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

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

16. DD戦車と水陸両用車(DD Tanks & Amphibians)

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

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

16.12 DD戦車は、スクリーンを開いて移動するには、CE状態でなければならぬ。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、果樹園ヘクスにいることもできない【例外: 林道と並木道】。スクリーンを開いている間は、陸上ヘクスのすべての進入コストが1増加する。

16.2 水陸両用車両が水障害から陸上ヘクスに移動する場合、陸上での移動率を用いる。逆も同様である。水陸両用車両は、ひとつのMPhに、水陸両用MPと陸上MPを組み合わせて用いることができる。ただし、水陸両用MPを1MP使用すると、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1/2 MP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/衝撃状態であれば、常に機動状態である。水障害内で麻痺/衝撃状態になった水陸両用車両が、移動を再開するためには、現在のヘクスで1水陸両用MPを消費しなければならない。

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

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

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

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

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

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

16.6 水障害内の水陸両用車両は、LOS妨害とならない。

16.7 水障害内の水陸両用車両は、跨乗兵を輸送できない。

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

● 17. アエロサン (Aerosan) ¹⁴



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

脚注3

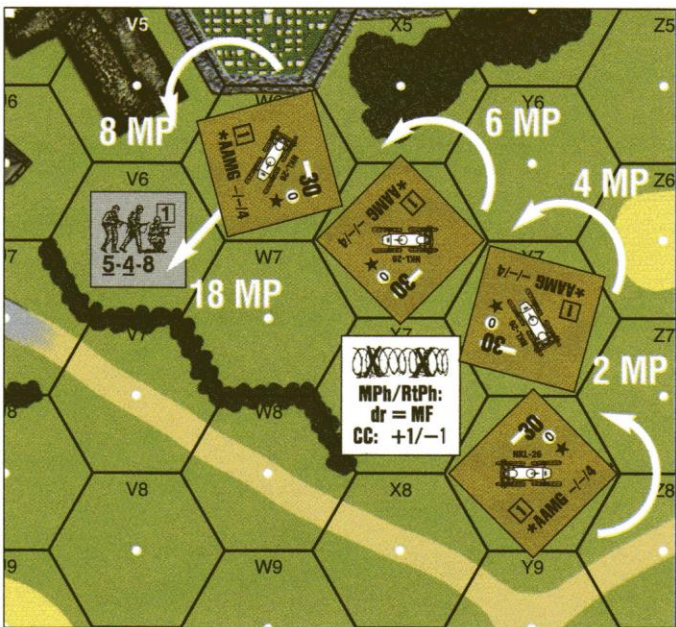
17.21 移動の禁止事項: アエロサンは以下の移動ができない; 小峡谷/小川への進入、道路ヘクスサイドを通らずに切通し道/土手道/林道/繁み道に進入/退出すること、突破口の空いていない石垣/生け垣を通過すること、後進移動、迂回移動、轍の恩典(B28.61)を受けること。

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(Δ)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以上を消費して通過した場合]、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/EIrr/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分隊に対し、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4×3/2])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。)

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消費の状態を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ぬ。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FT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¹⁵。

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 制限付き低速旋回砲塔(RST): 2人用砲塔を持つAFVは、戦闘中に著しい戦術的不利を被っていた; 車長は、操作班を指揮することと砲を発射することの両方に注意を払わなければならなかったため、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に適切に指揮したり、状況を広く知ろうとして、車長がハッチを開けている間には、砲がまったく射撃できず、この欠点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隊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。これにはお辭儀怪も加味されている。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。この逃げ出すようとしている目標との距離をフェイズプレイヤーがターンの手順を利用して不自然なまでに詰めることを、このルールで封じているわけではないが、機動状態になることで優位性の内のいくらかを打ち消せる。すなわち、近接射程命中判定DRM(事例D)を適用されなくなり、また、自軍MPhの最初に始動VCA変更のMPを消費せずとも移動できるため、逃れられる可能性が高くなるのである。



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にも目をつむって、操縦手が気の進まないながらも、最高速で車両を走らせることを表している。故障の可能性は、適切な保守を受けずに長期に渡って戦場にある場合には、特に大きかったのである。

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

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

6. 3.5 車載MG/IFE : MAではない車載MGに複数ROFを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、副炊兵器であり、車両や砲塔を特定の位置に持っていかなければ(そしてこれは、その車両のもっと重要な行動の妨げになるだろう)、射撃を満足に行うことすらできない場合もあったためである。同じように、多くの車両のAAMGは装備の点ではMMGやHMGに匹敵するものだったが、その操作員1人だけで行われていたその兵士のほかの任務は、露出したMGで射撃するよりも、通常は重要である(そして危険も少ない)と考えられた。

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

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

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

10. 7.15 OVR TEM : 開路地でOVRを受ける防側側に1 FFMOを適用されるのは、隠れるものない場所で敵装甲車両が混入してきたなら、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ておいて、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. エアロサン :** ソ連は1920年代から軍事的にエア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(1.1)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。

● **15. 17.3 跨乗兵 :** 乗車兵と跨乗兵の両方が同じエア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。