

FORD GPA AMPHIBIAN 1/4 TON 4x4 TRUCK



1/35 MILITARY MINIATURE SERIES NO.336 ★HULL-SHAPED FORM ACCURATELY RECREATED ★ENGINE FAITHFULLY DEPICTED WITH MULTIPLE PARTS
★PHOTO-ETCHED PARTS DEPICT VENTILATOR COVER, HATCH STAY AND MORE ★INCLUDES 3 REALISTIC FIGURES AND 2 MARKING OPTIONS

1/35 ミリタリーミニチュアシリーズNO.336

フォード GPA 水陸両用車



www.FordMotor
Company.com

Ford Motor Company Trademarks and Trade Dress used under license to Tamiya, Inc.

READ BEFORE ASSEMBLY

注意 ●このキットは組み立てモデルです。作る前に必ず説明書を最後までお読みください。また小学生などの低年齢の方が組み立てるときは、保護者の方もお読みください。また接着剤や塗料は、必ずプラスチック用をお使いください。(別売) ●工具の使用には十分注意してください。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意してください。●接着剤や塗料は使用する前にそれぞれの注意書きをよく読み、指示に従って正しく使用し、使用するときは換気に十分注意してください。●小さなお子様のいる所での作業はやめてください。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶつての窒息などの危険な状況が考えられます。

CAUTION ●Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instructions if a child assembles the model. ●When assembling this kit, tools including knives are used. Extra care should be taken to avoid personal injury. ●Read and follow the instructions supplied with paint and/or cement, if used (not included in kit). Use plastic cement and paints only. ●Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to put any parts in their mouths or pull vinyl bags over their heads.

VORSICHT ●Bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen, sollten Sie alle Anweisungen gelesen und verstanden haben. Falls ein Kind das Modell zusammenbaut, sollte ein beaufsichtigender Erwachsener die Bauanleitung ebenfalls gelesen haben. ●Beim Zusammenbau dieses Bausatzes werden Werkzeuge einschließlich Messer verwendet. Zur Vermeidung von Verletzungen ist besondere Vorsicht angebracht. ●Wenn Sie Farben und/oder Kleber verwenden (nicht im Bausatz enthalten), beachten und befolgen Sie die dort beiliegenden Anweisungen. Nur Klebstoff und Farben für Plastik verwenden. ●Bausatz von kleinen Kindern fernhalten. Kindern darf keine Möglichkeit gegeben werden, irgendwelche Teile in den Mund zu nehmen oder sich Plastiktüten über den Kopf zu ziehen.

PRECAUTIONS ●Bien lire et assimiler les instructions avant de commencer l'assemblage. La construction du modèle par un enfant doit s'effectuer sous la surveillance d'un adulte. ●L'assemblage de ce kit requiert de l'outillage, en particulier des couteaux de modélisme. Manier les outils avec précaution pour éviter toute blessure. ●Lire et suivre les instructions d'utilisation des peintures et ou de la colle, si utilisées (non incluses dans le kit). Utiliser uniquement une colle et des peintures spéciales pour le polystyrène. ●Garder hors de portée des enfants en bas âge. Ne pas laisser les enfants mettre en bouche ou sucer les pièces, ou passer un sachet vinyl sur la tête.

PAINTS REQUIRED

●塗装指示のマークです。タミヤカラーのカラーナンバーで指示しました。

This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors.

TS-5 ●オリーブドラブ / Olive drab / Braun-Oliv / (XF-82) Vert olive

X-7 ●レッド / Red / Rot / Rouge

X-10 ●ガンメタル / Gun metal / Metall-Grau / Gris acier

X-11 ●クロムシルバー / Chrome silver / Chrom-Silber / Aluminium chromé

X-18 ●セミグロスブラック / Semi gloss black / Seidenglanz Schwarz / Noir satiné

XF-10 ●フラットブラウン / Flat brown / Matt Braun / Brun mat

XF-15 ●フラットフレッシュ / Flat flesh / Fleischfarben Matt / Chair mate

XF-49 ●カーキ / Khaki / Khaki / Kaki

XF-52 ●フラットアース / Flat earth / Erdfarbe / Terre mate

XF-57 ●バフ / Buff / Lederfarben / Chamois

XF-59 ●デザートイエロー / Desert yellow / Sandgelb / Jaune désert

XF-60 ●ダークイエロー / Dark yellow / Dunkelgelb / Jaune foncé

XF-64 ●レッドブラウン / Red brown / Rotbraun / Rouge brun

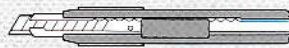
XF-85 ●ラバーブラック / Rubber Black / Gummischwarz / Noir Caoutchouc

RECOMMENDED TOOLS

《用意する工具》

Recommended tools
Benötigtes Werkzeug
Outillage nécessaire

ナイフ
Modeling knife
Modelliermesser
Couteau de modélisme



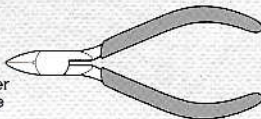
ピンセット
Tweezers
Pinzette
Précelles



接着剤 (プラスチック用)
Cement
Kleber
Colle



ニッパー
Side cutters
Seitenschneider
Pince coupante



瞬間接着剤
Instant cement
Sekundenkleber
Colle rapide



《エッチングパーツ》

- ①切りはなす時はカッターナイフなどを使用してパーツを切りはなします。
 - ②切り出した時、部品に出っ張った部分が残っている場合は、ヤスリなどで丁寧に削り落とします。
 - ③塗装が必要なパーツは下地にメタルプライマーを吹きつけてから塗装します。
- エッチングパーツはたいへん薄く、手などを切る恐れがあります。取り扱いには十分注意してください。

PHOTO-ETCHED PARTS

- ①Cut off photo etched parts using a

《瞬間接着剤について》

- ★通常は塗装する前に使用します。その際、接着面の油分を十分に取ってください。塗装後に接着する場合は接着面の塗料を落としてから使用します。この時、塗料が残っていると接着力が極端に低下するので注意しましょう。
- ★接着剤をつけすぎると接着力が落ちるだけでなく、白化しやすくなるので注意してください。
- ★劣化した接着剤は使用しないでください。不要な部品で試してから使用してください。
- ★使用する際は瞬間接着剤の取扱説明をよく読んでからご使用ください。

INSTANT CEMENT

- ★Remove any paint or oil from cementing surface before affixing parts.
- ★Use only a small amount of cement. Too

modeling knife.

- ②Carefully remove any excess using a file.
 - ③Apply metal primer prior to painting.
- Extra care should be taken to avoid personal injury when handling photo-etched parts.

FOTOGEÄTZTE TEILE

- ①Die fotogeätzten Teile mit einem Modellbaumesser abschneiden.
- ②Überstände vorsichtig mit einer Feile entfernen.
- ③Vor dem Lackieren Metall-Grundierung auftragen.

much cement will make joints turn white and lose adhesion.

- ★Do not use old cement. Test cement first with unnecessary parts such as sprues before use.
- ★Carefully read instructions on use before cementing.

SEKUNDENKLEBER

- ★Entfernen Sie alle Farbe und Ölflecke von der Kleboberfläche bevor sie Teile ankleben.
- ★Verwenden Sie nur geringe Mengen Klebstoff. Bei zuviel Klebstoff kann sich die Verbindung verschieben und die Haftkraft verloren gehen.
- ★Verwenden Sie keinen alten Klebstoff. Testen Sie den Kleber vor der Anwendung zuerst mit nicht benötigten Teilen etwa vom

●Beim Umgang mit fotogeätzten Teilen sollte man besondere Vorsicht walten lassen, um Verletzungen zu vermeiden.

PIÈCES PHOTO-DÉCOUPÉES

- ①Détacher les pièces photo-découpées avec un couteau de modéliste.
 - ②Enlever les parties excédentaires en les limant soigneusement.
 - ③Appliquer de l'apprêt pour métal Tamiya avant de peindre.
- Manipuler les pièces photo-découpées avec précaution pour éviter les blessures.

Spritzling.

- ★Vor dem Kleben die Gebrauchsanleitung sorgfältig lesen.

COLLE RAPIDE

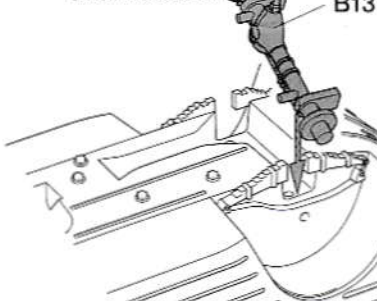
- ★Enlever les traces de peinture ou de graisse des surfaces de contact avant de coller les pièces.
- ★N'utiliser qu'une petite quantité de colle. Un excès peut blanchir les lignes de joint et limiter l'adhésion.
- ★Ne pas utiliser une colle périmée. Tester la colle sur des pièces inutilisées comme des morceaux de grappes avant utilisation effective.
- ★Lire soigneusement les instructions avant de coller.

ASSEMBLY



- 組立説明図の中で塗装指示のない部品は車体色で塗装します。
- When no color is specified, paint parts with hull color.
- Wenn keine Farbe angegeben ist, Teile mit Rumpf-Farbe bemalen.
- Lorsqu'aucune teinte n'est spécifiée, peindre les pièces dans la couleur de la caisse.

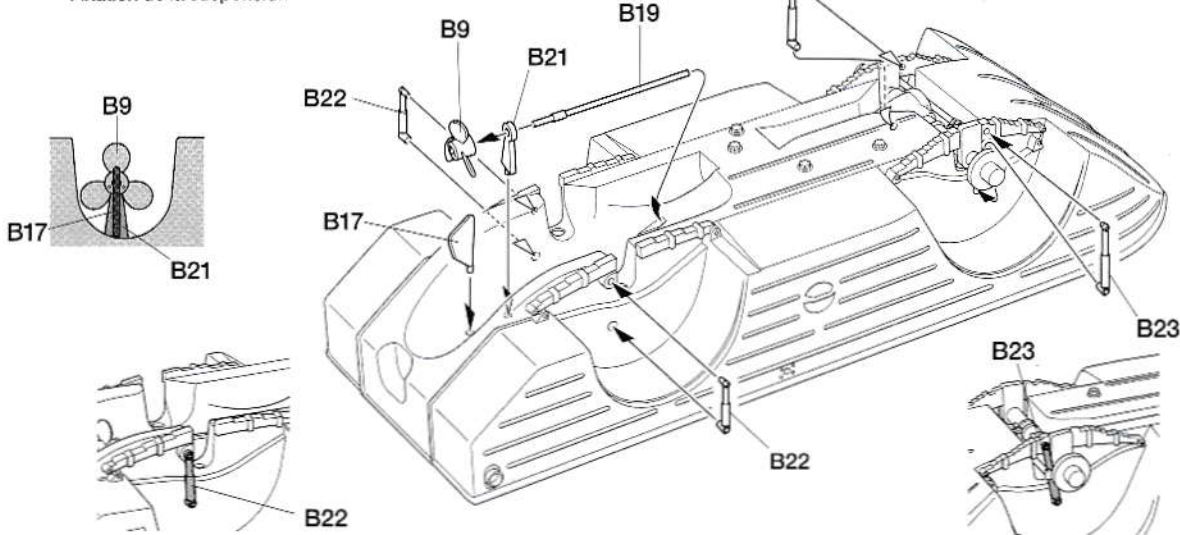
1 フロントデファレンシャルの取り付け
Attaching front differential
Einbau des vorderen Differentialgetriebes
Installation du différentiel avant



- ②
 - ③
- ★B13を回転させながら③のようにスライドさせます。
 - ★Rotate B13 and slide in as shown in ③ below.
 - ★B13 drehen und wie in Schritt ③ gezeigt einschieben.
 - ★Pivoter B13 et insérer comme montré sur ③ ci-dessous.

- ★番号の順に組み立てます。
- ★Attach part following numbered order.
- ★Die Teile in der nummerierten Reihenfolge anbringen.
- ★Fixer les pièces sont l'ordre des numéros.

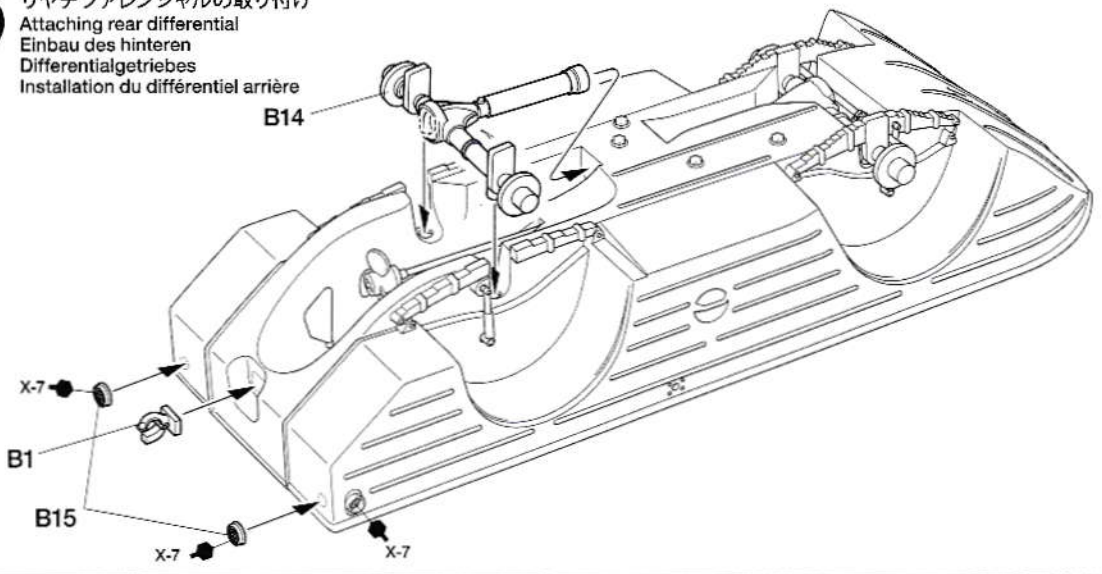
2 サスペンションの取り付け
Attaching suspension
Radaufhängung-Einbau
Fixation de la suspension



不要部品…………… B5
Not used.
Nicht verwenden.
Non utilisées.

3

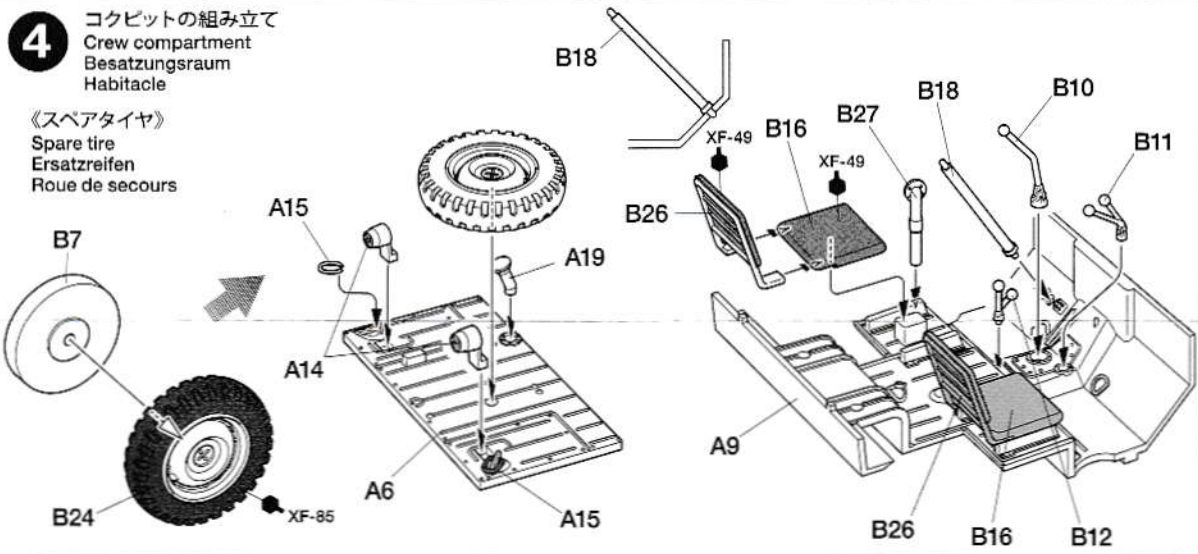
リヤデファレンシャルの取り付け
Attaching rear differential
Einbau des hinteren
Differentialgetriebes
Installation du différentiel arrière



4

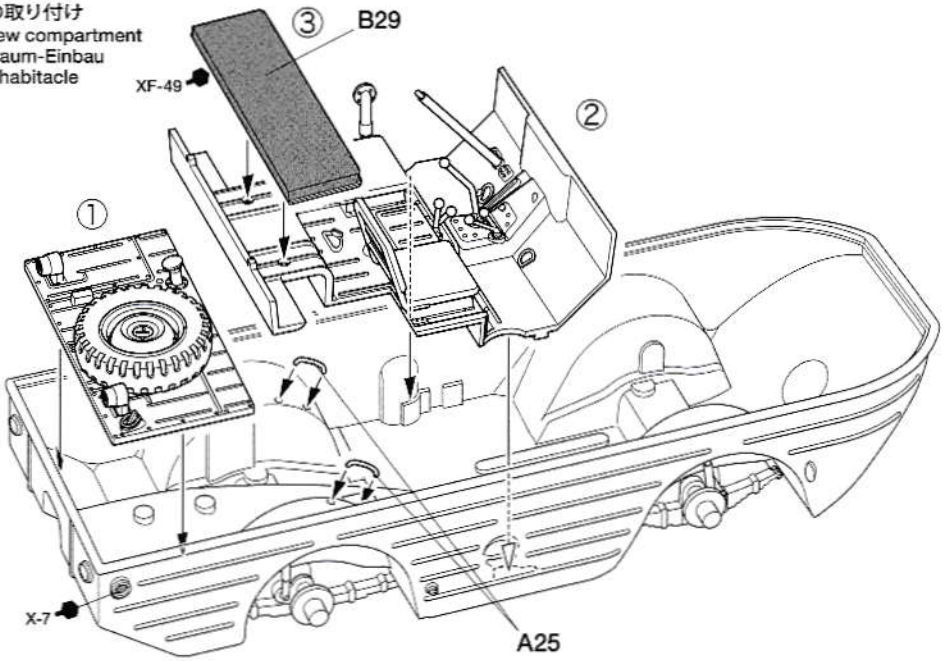
コクピットの組み立て
Crew compartment
Besatzungsraum
Habitacle

《スペアタイヤ》
Spare tire
Ersatzreifen
Roue de secours

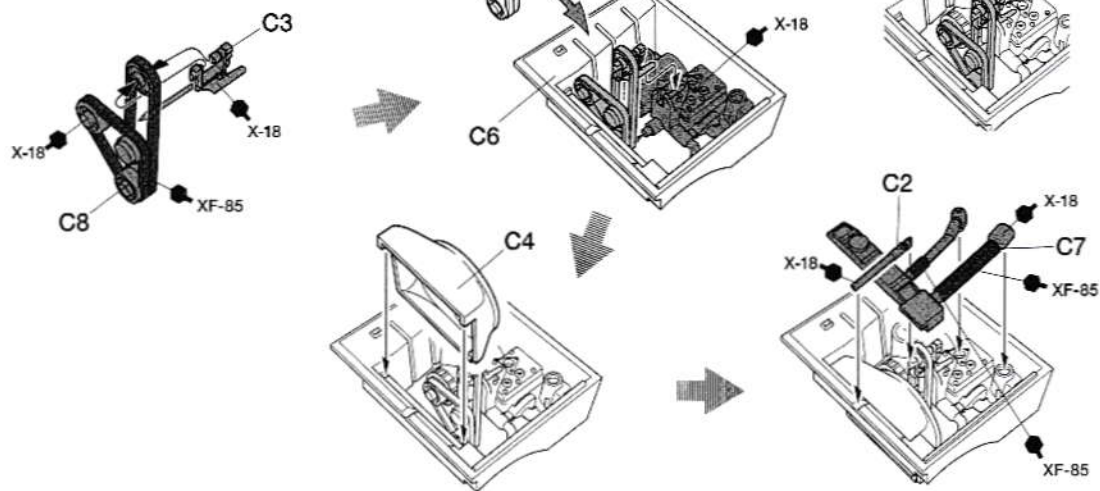


5

コクピットの取り付け
Attaching crew compartment
Besatzungsraum-Einbau
Fixation de l'habitacle



6 エンジンの組み立て Engine Motor Moteur



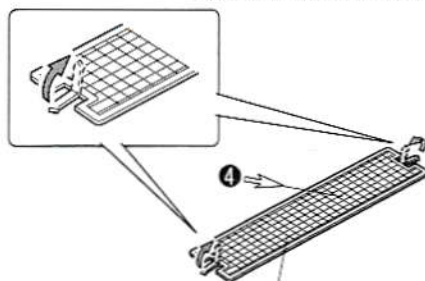
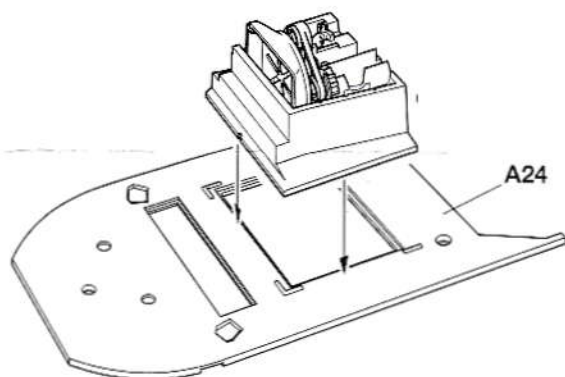
7 エンジンの取り付け Attaching engine Motor-Einbau Mise en place du moteur

指示のエッチングパーツをはります。
Attach photo-etched parts.
Die Fotogezätzten Teile anbringen.
Fixer les pièces photo-découpées.

《吸気グリルの加工》

Air intake
Lufteinlass
Prise d'air

★開状態の場合は図のように折り曲げます。
★Bend tabs up as shown when installing in open position.
★Bei der offenen Darstellung Laschen nach oben biegen.
★Replier les languettes vers le haut pour installation en position ouverte.



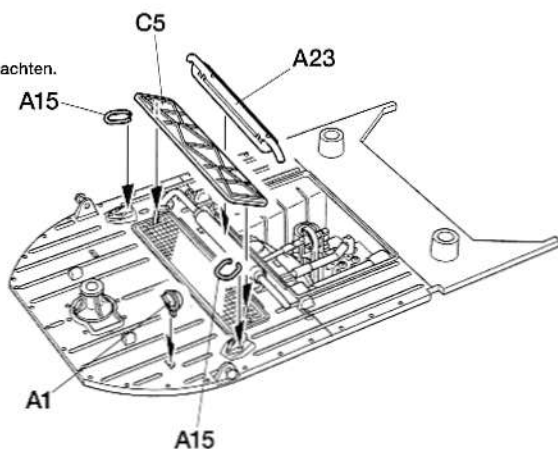
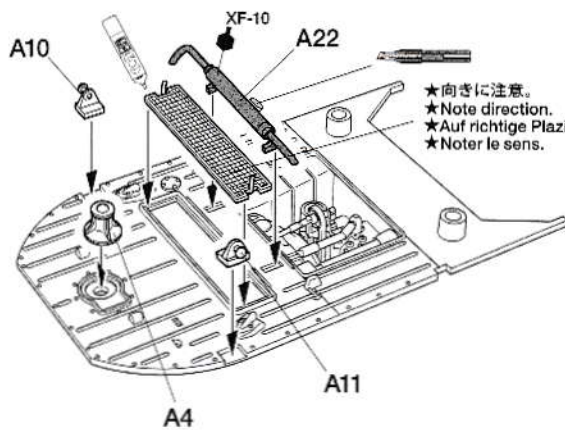
★A20が開状態の場合はこの部品は使用しません。
★Do not use when depicting A20 in closed position.
★Bei der Darstellung von A20 in geschlossener Stellung nicht verwenden.
★Ne pas utiliser si A20 est en position fermée.

8 マフラーの取り付け Attaching exhaust Einbau der Auspuffe Fixation des échappements

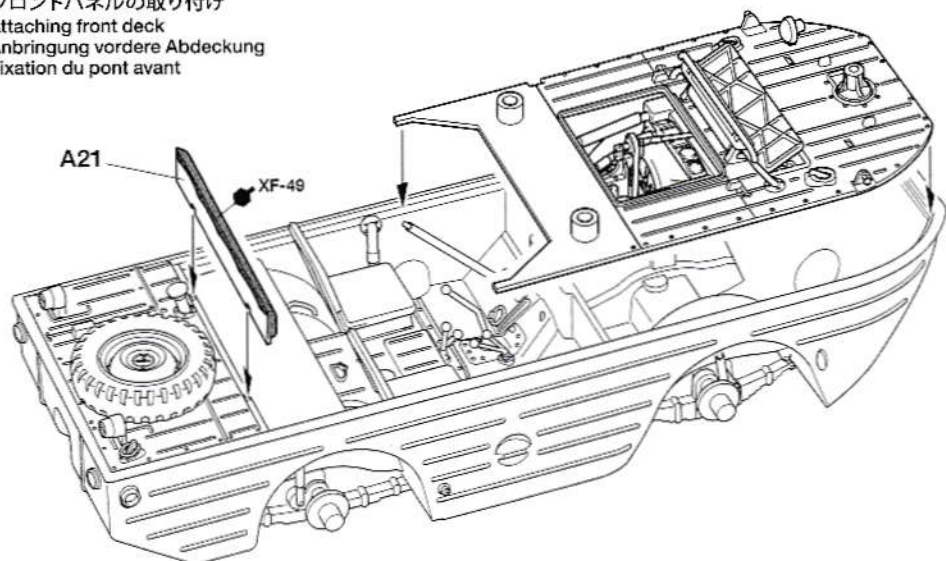
指示の部品を瞬間接着剤でとりつけます。
Apply instant cement.
Sekundenkleber auftragen.
Appliquer de la colle rapide.

★向きに注意。
★Note direction.
★Auf richtige Platzierung achten.
★Noter le sens.

指示の部分を切り取ります。
Cut off.
Wegschneiden.
Découper.



9 フロントパネルの取り付け
 Attaching front deck
 Anbringung vordere Abdeckung
 Fixation du pont avant



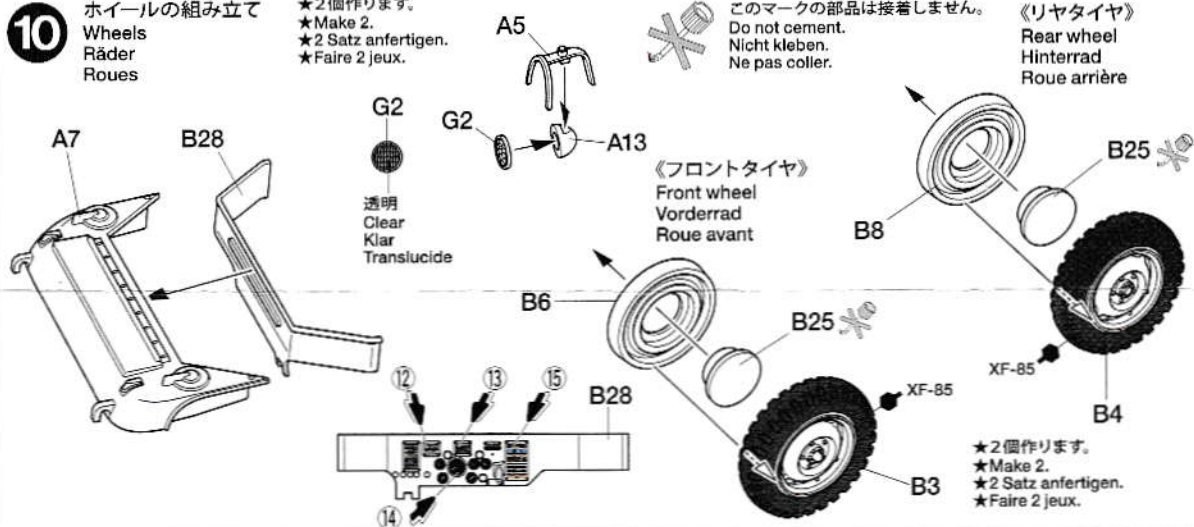
10 ホイールの組み立て
 Wheels
 Räder
 Roues

- ★2個作ります。
- ★Make 2.
- ★2 Satz anfertigen.
- ★Faire 2 jeux.



このマークの部品は接着しません。
 Do not cement.
 Nicht kleben.
 Ne pas coller.

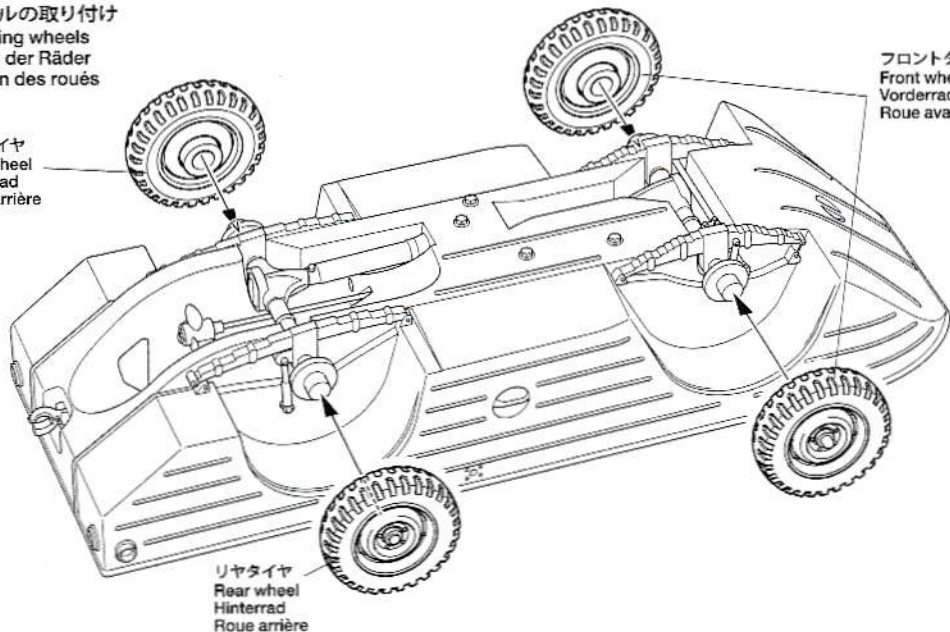
《リヤタイヤ》
 Rear wheel
 Hinterrad
 Roue arrière



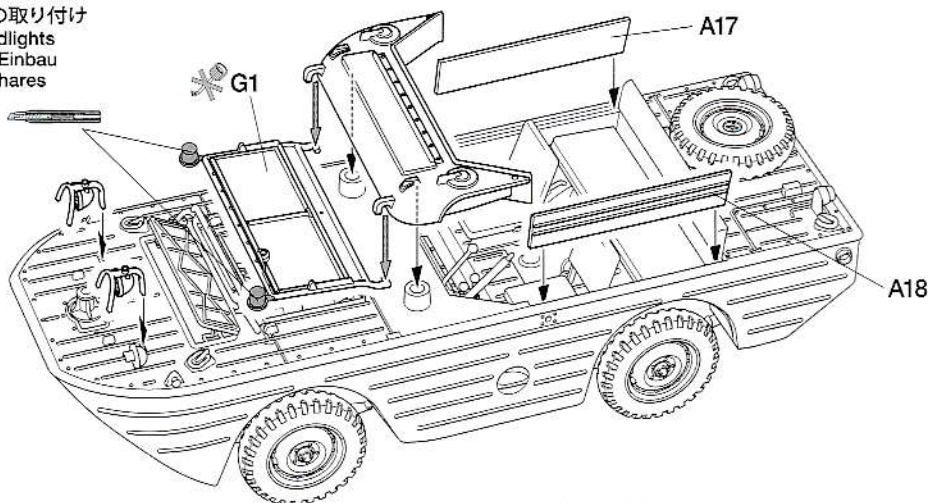
11 ホイールの取り付け
 Attaching wheels
 Einbau der Räder
 Fixation des roués

リヤタイヤ
 Rear wheel
 Hinterrad
 Roue arrière

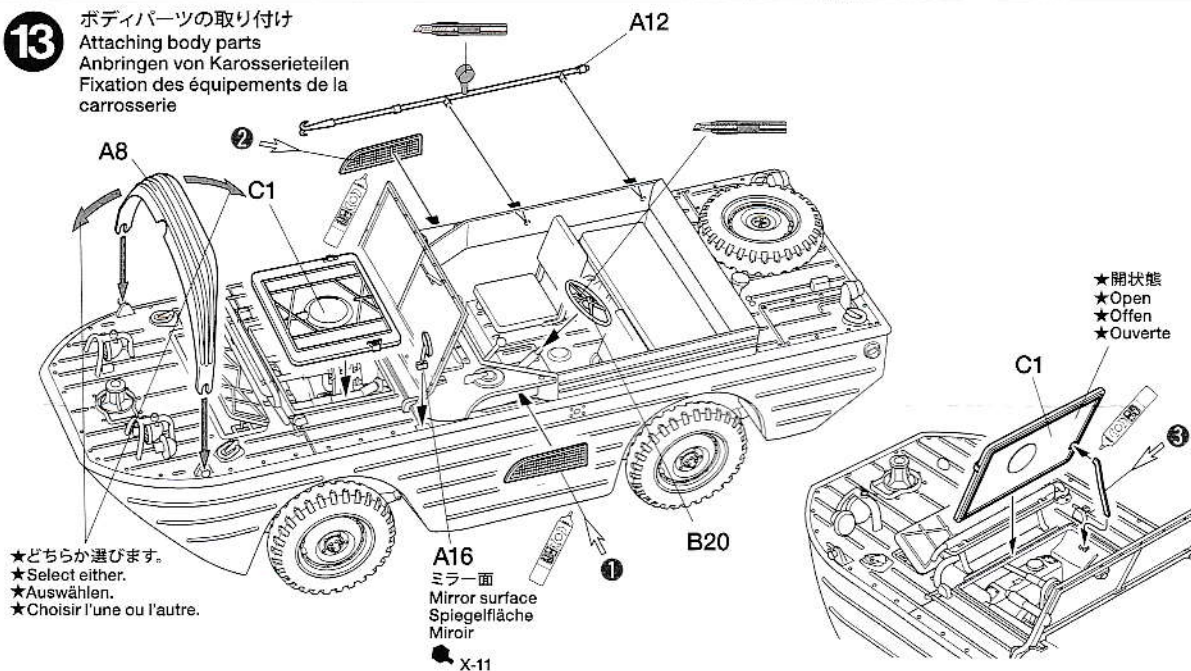
フロントタイヤ
 Front wheel
 Vorderrad
 Roue avant



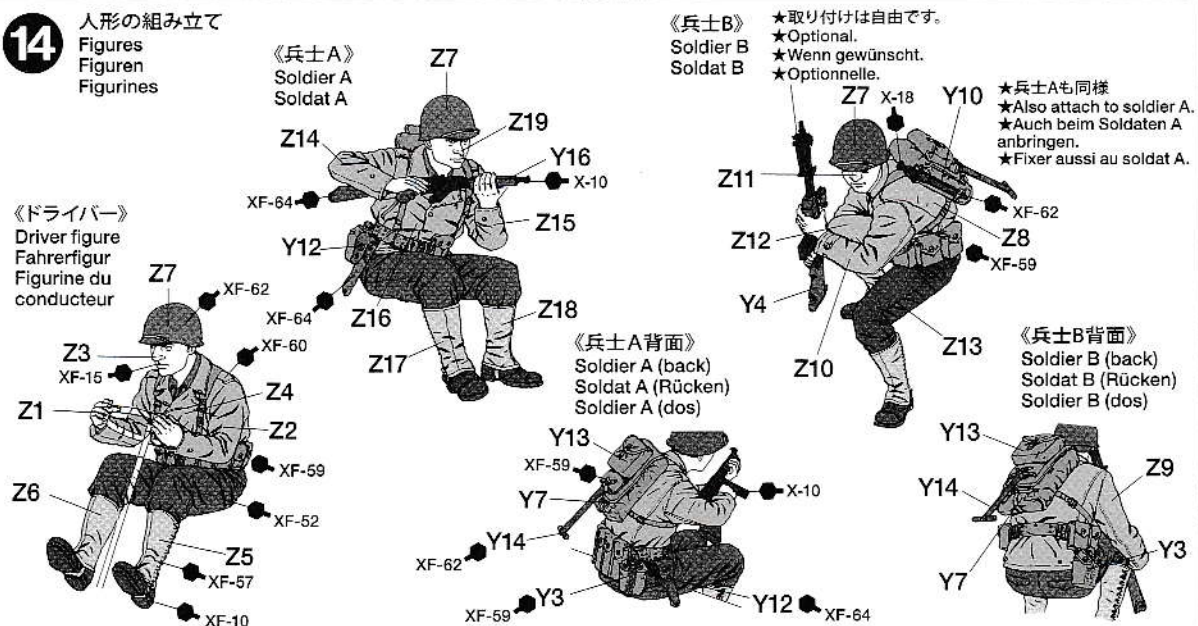
12 ヘッドライトの取り付け
Attaching headlights
Scheinwerfer-Einbau
Fixation des phares



13 ボディパーツの取り付け
Attaching body parts
Anbringen von Karosserieteilen
Fixation des équipements de la carrosserie

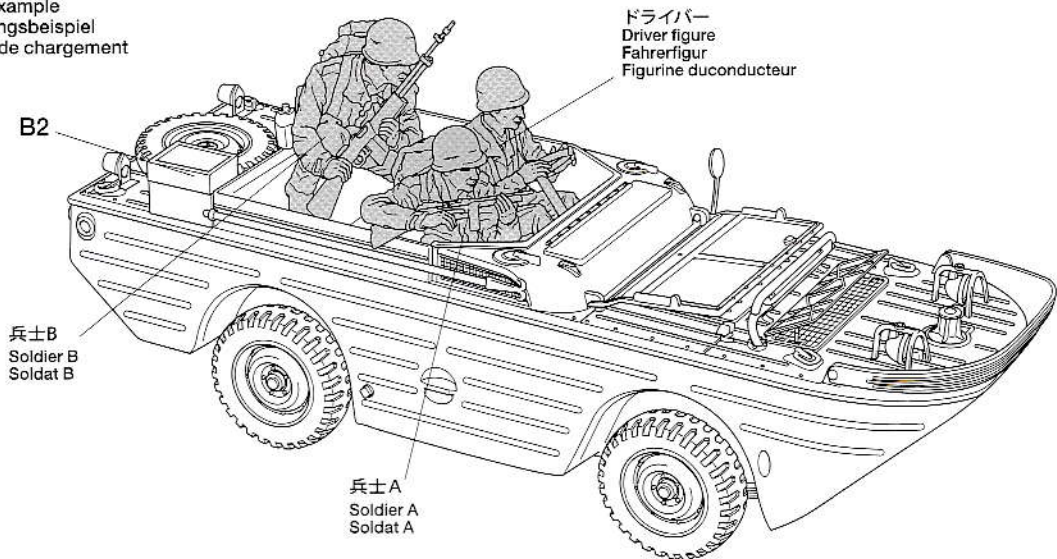


14 人形の組み立て
Figures
Figures
Figurines



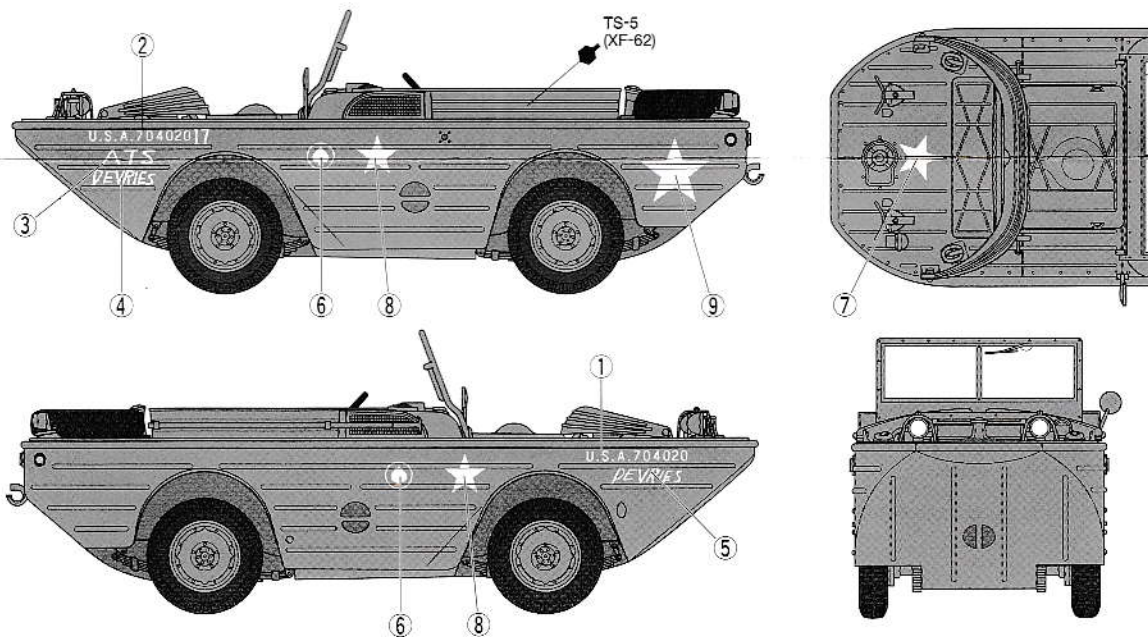
《配置例》

Display example
Ausführungsbeispiel
Exemple de chargement

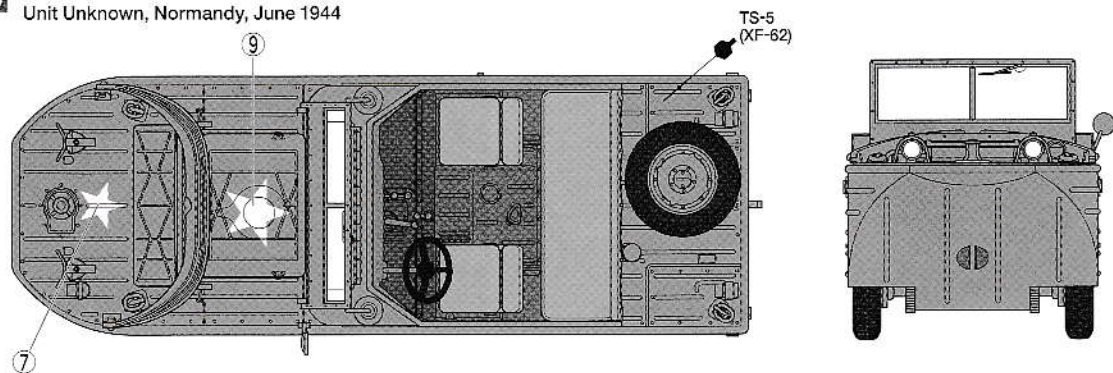


PAINTING & MARKING

A アメリカ陸軍第1歩兵師団所属車 1943年3月 チュニジア
U.S. Army 1st Infantry Division, March 1943, Tunisia

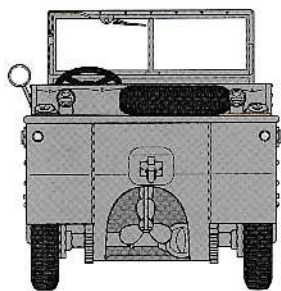
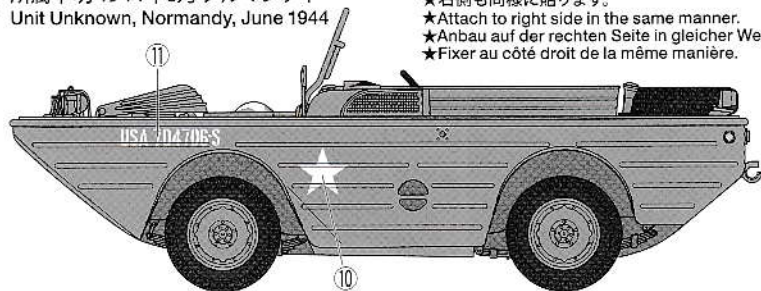


B 所属不明 1944年6月 ノルマンディ
Unit Unknown, Normandy, June 1944



B 所属不明 1944年6月 ノルマンディ
Unit Unknown, Normandy, June 1944

- ★右側も同様に貼ります。
- ★Attach to right side in the same manner.
- ★Anbau auf der rechten Seite in gleicher Weise.
- ★Fixer au côté droit de la même manière.



PAINTING

《フォードGPAの塗装》

第二次大戦当時のアメリカ軍用車両は一般的にオリーブドラブの単一色で塗装されていますが、その色調は年代、工場などそのロットによって変化が見られます。基本的には茶系の強いオリーブドラブでしたが、大戦末期には緑系の強いオリーブドラブも見られました。水際を走った足まわりの汚れや排気管のすす汚れ、ボディの退色表現など、ウェザリング塗装で実感を高めるのも良いでしょう。細部の塗装は組み立て図中に●マークとタミヤカラー・エナメル塗料、アクリル塗料、スプレー塗料の色番号で指示してあります。パッケージのイラストも参考にしてください。

Painting the Ford GPA

U.S. Army vehicles in WWII were generally

painted in overall olive drab, the shade varying with the location and date of manufacture. While the basic shade of olive drab had a brown tint, vehicles at the end of the conflict displayed a green tint. Apply weathering to realistically reproduce effects such as dirt on the suspension, soot on the exhaust pipe, and body color fading. Painting instructions for details are indicated during assembly.

Ford GPA Lackieranleitung

Die Fahrzeuge der US Armee im II. Weltkrieg waren grundsätzlich komplett in Dunkeloliv lackiert, wobei der Farbton je nach Standort und Produktionsdatum leicht variierte. Während die Grundfarbe einen Braunstich enthielt, hatten die Fahrzeuge zum Ende des Krieges einen Grünstich. Bringen sie Gebrauchsspuren

wie Schmutz an der Radaufhängung, Ruß am Auspuff und Abnutzung an der Farbe des Aufbaus an. Die Bemalungshinweise für Details sind beim Bau angegeben.

Peinture du Ford GPA

Les véhicules de l'U.S. Army de la 2^{ème} G.M. étaient entièrement peints en Olive Drab dont la tonalité variait en fonction du lieu et de la date de production. Si la tonalité de base de l'Olive Drab était brunâtre, à la fin du conflit il paraissait verdâtre sur les véhicules. Pour plus de réalisme, on peut vieillir le modèle : saletés sur les suspensions, suie sur l'échappement et décoloration de la teinte de carrosserie. La mise en peinture des détails est décrite dans la notice de montage.

APPLYING DECALS

《スライドマークのはり方》

- ①はりたいマークをハサミで切り抜きます。
- ②マークをぬるま湯に10秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
- ③台紙のしを手に持ち、はるところにマークをスライドさせてモデルに移してください。
- ④指に少し水をつけてマークをぬらしながら、正しい位置にずらしませう。
- ⑤やわらかな布でマークの内側の気泡を押し出ししながら、押しつけるようにして水分をとりませう。

DECAL APPLICATION

- ①Cut off decal from sheet.

- ②Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.
- ③Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.
- ④Move decal into position by wetting decal with finger.
- ⑤Press decal down gently with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

ANBRINGUNG DES ABZIEHBILDES

- ①Abziehbild vom Blatt ausschneiden.
- ②Das Abziehbild ungefähr 10 Sek. in lauwarmes Wasser tauchen, dann auf sauberen Stoff legen.
- ③Die Kante der Unterlage halten und das Abziehbild auf das Modell schieben.
- ④Das Abziehbild an die richtige Stelle schieben und dabei mit dem Finger das

Abziehbild naßmachen.

- ⑤Das Abziehbild leicht mit einem weichen Tuch andrücken, bis überschüssiges Wasser und Luftblasen entfernt sind.

APPLICATION DES DECALCOMANIES

- ①Découpez la décalcomanie de sa feuille.
- ②Plongez la décalcomanie dans de l'eau tiède pendant 10 secondes environ et poser sur un linge propre.
- ③Retenez la feuille de protection par le côté et glissez la décalcomanie sur le modèle réduit.
- ④Placez la décalcomanie à l'endroit voulu en la mouillant avec un de vos doigts.
- ⑤Pressez doucement la décalcomanie avec un tissu doux jusqu'à ce que l'eau en excès et les bulles aient disparu.

部品請求について

For use in Japan only!

★部品をなくしたり、こわした方は、このステッカーがはられたカスタマーサービス取次店でご注文いただけます。また、当社カスタマーサービスに直接ご注文する場合は、右記の方法でご注文することができます。詳しくは当社カスタマーサービスまでお問い合わせください。



①《郵便振替のご利用法》

郵便局の払込用紙の通信欄に下のリストを参考にITEM番号、スケール、製品名、部品名、部品コード、数量を必ずご記入ください。振込人住所欄にはお電話番号もお書きいただき、口座番号・00810-9-1118、加入者名・(株)タミヤでお振込ください。

②《代金引換のご利用法》

パーツ代金に加えて代引き手数料(315円)をご負担いただければ、電話またはホームページより代金引換によるご注文をお受けいたします。

③《タミヤカードのご利用法》

タミヤカードをご利用の場合、代金はご指定金融機関の口座引き落としとなります。ご注文は電話またはホームページよりお受けいたします。

《住所》 〒422-8610 静岡県駿河区恩田原3-7
株式会社タミヤ カスタマーサービス係

《お問い合わせ電話番号》

静岡 054-283-0003
東京 03-3899-3765 (静岡へ自動転送)

《カスタマーサービスアドレス》

http://tamiya.com/japan/customer/cs_top.htm



1/35
MM
Military Miniature
www.tamiya.com

1/35 フォード GPA 水陸両用車

ITEM 35336

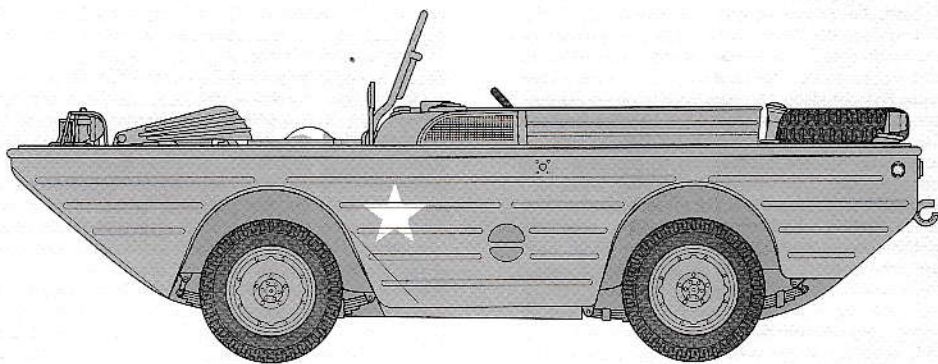
★価格は2014年2月現在のものです。諸事情により変更となる場合があります。
★税込価格の税率は5%となっています。

部品名	税込価格	本体価格	部品コード
ボディ下部	399円	(380円)	19333172
A、Bパーツ	483円	(460円)	19004333
C、Zパーツ	777円	(740円)	10008269
Gパーツ	336円	(320円)	19004335
Yパーツ	388円	(370円)	19223072
エッチングパーツ	294円	(280円)	14703009
マーク	273円	(260円)	11403490
説明図	336円	(320円)	11053807
解説文	315円	(300円)	11053786

AFTER MARKET SERVICE CARD

When purchasing replacement parts, please take or send this form to your local Tamiya dealer so that the parts required can be correctly identified. Please note that specifications, availability and price are subject to change without notice.

Parts code	ITEM 35336
19333172	Lower Body
19004333	A & B Parts
10008269	C & Z Parts
19004335	G Parts
19223072	Y Parts
14703009	Photo-Etched Parts
11403490	Decals
11053807	Instructions
11053786	Cover Story Leaflet



Ford GPA AMPHIBIAN 1/4 TON 4X4 TRUCK

フォード GPA 水陸両用車



解説: 齋木 伸生

■フォードGPAの開発

第二次世界大戦でのアメリカはもとより世界の軍用車輛を象徴する車といえば、「ジープ」といっても過言ではないでしょう。ジープは1940年にバンタム社が原型車輛を開発し、これにウイリス社とフォード社が加わって3社で試作・改良を競った小型の4輪駆動車輛で、ウイリス社製の試作車を基本形としたものが1941年陸軍に1/4トン4×4トラックとして制式採用され、ウイリス、フォード両社によって大戦中約65万台にも上る大量生産がおこなわれました。

ジープは頑丈で信頼性が高く、極めて便利で汎用性に優れた車輛として、世界中の広範な戦場で使用されることになりました。そして数多くの派生型が製作されました。その中でも最もユニークなのが、水陸両用型のフォードGPAでしょう。フォードGPAにつながる構想は、すでにジープの量産開始とともに持ち上がっていました。それは1942年秋にも遂行しようと計画されていた、連合軍のヨーロッパ大陸反攻作戦のために必要と考えられたからです。

これを受けて軍はマーモン・ヘリントン社とフォード社に、小型軽水陸両用トラックの試作車体の製作を命じます。マーモン・ヘリントン社の車体の設計には、ボートやヨットの設計会社であるスパークマン&ステフェンス社が協力しました。いっぽうフォード社は独自に車体の設計を進めました。

マーモン・ヘリントン社の設計案は、ウイリス社がジープの増加試作型として生産したMAをベースにした車体QMC-4でした。この車体は、装甲車輛のように鋼板を溶接して組み立てた一体型の舟形車体に車輪がついたものでした。いっぽう、フォード社の設計案は、フォード社が同様にジープの増加試作型として生産したGPの車体フレームに舟形車体を載せたものでした。両者の設計案とも優れたものですが、双方ともに軍の要求を重量面で上回っていました。このためマーモン・ヘリントン社案をベースとして、フォード社案と統合した車体が、軍によって製作されることになりました。

こうして新型水陸両用車は、フォードGPA(GP Amphibious/水陸両用)としてまとめられることとなります。軍はフォードGPとできる限り部品の共通性を高めることを求め、最終的に完成した車体は新たに開発されたモノコック式舟形車体に、フォードGP(正確にはその発

展型であるGPW)のエンジンと走行装置を組み込んだものとなりました。

試作車体は屋外での水上走行試験の結果を受けて、1942年4月17日、正式に採用されています。ただ実際にはそれに先立ち4月10日には、フォード社に対して5,000輛の生産が発注されています。



●イギリス軍用車レースに参加した GPA。

こうして生産されることになったフォードGPAは、ジープに似たシーブというニックネームで呼ばれることとなります。これは“Seagoing Jeep=海のジープ”という意味を表したものでした。またヨーロッパ大陸反攻作戦への使用を反映して、“Ike's invasion Taxi=アイゼンハワーの大陸反攻タクシー”などとも呼ばれました。

■フォードGPAのメカニズムと特徴

フォードGPAは、前後に長い密閉された舟形の車体を採用し、その全長は標準型のジープに比べて約1.3m、全幅は約20cm大きくなっています。全体のデザインは水陸両用トラックのDUKWに似たものでした。それもそのはずで、フォードの船形車体を設計したのは、DUKWを設計した艦艇設計者のロデリック・ステフェンス氏その人だったからです。

装甲は施されておらず、車体外板は強度を増すために、リップがプレスされたものが溶接して組み立てられています。4輪のタイヤは車体の前後左右にくぼんだハウジングに配置されていて、また車体後部のレセス(くぼんだ部分)には水上航行用スクリューを装備。車体前部には回転して格納できる波よけ板が取り付けられています。

バスタブ状の乗員用スペースは、車体の中央部やや後方より設けられています。コックピットの前方には起倒式の

ウインドシールドが装着され、周囲には波よけ板が取り付けられていました。コクピットは前2名、後3名のシートを配置。操縦席は左側で、通常のジープと同様のハンドル、シフトレバー、アクセル、ブレーキ、クラッチペダル等に加えて、スクリュウと排水ポンプを操作するレバーを装備。また前後席のシートは、車体が水没した時に救命用の浮きとして使用することができました。

エンジンは通常のジープと同じフォード製のGo-Devilで前輪後方のコクピットとの間に置かれていましたが、フォードGPA用に一定の改良が施されていました。見た目によくわかる違いは、フロントのウインチ用のホイール、ベルトそしてシャフトがエンジンの上側に増設されています。さらにダッシュボードから伸びるウインチの操作レバーもよく目立つところにあります。

ギヤボックスはエンジンの後ろで、トランスファーボックスが付属しています。これらは、車体上のハッチを開けてメンテナンスすることができました。トランスミッションはマニュアルで、前進3段後進1段です。高低2段の切替式トランスファーケースが付属しており、4輪駆動と2輪駆動の切り替え式となっていました。そして前後輪を駆動させずに、前部のウインチと後部のスクリュウに動力を取り出すこともできました。ハッチの前にはマフラーが配置され、さらに前方にはエンジン冷却用の開閉式エアインテイクを装備。走行中はこのハッチを開けていました。その内側には異物吸入防止用の金網が張られています。車体の前方にはキャブスタン式のウインチが装備され、左右にはライトガードにつり下がる形のヘッドライトが取り付けられています。また左側にはブラックアウトランプを装備しています。

燃料タンクは後部座席下にバッテリーは後部座席の後方に置かれ、後部座席を後ろに跳ね上げて点検することもできました。フォードGPAは重量が増大したにもかかわらず、燃料タンクはジープと同じものが使用されていたため、燃料給油口は後部シート後にありコクピットからも給油できようようになっていました。懸架装置はリジッドアクスル式リーフスプリングで、ホイールベースは2,133mmとジープより約100mm増加しています。

■フォードGPAの生産、戦歴

フォードGPAの本格的な生産は1942年9月に開始されました。ただし、フォードGPAは生産発注があまりに抽速に行われたために、まだその設計は充分こなれたものとはいえませんでした。このため細かな改良が生産開始後に盛り込まれ、完成型といえる車体の生産が開始されたのは11月のことでした。

フォードGPAが最初に戦場で使用されたのは、1942年11月の北アフリカ侵攻作戦の時でした。しかし、皮肉なことにこの戦域では、その水陸両用能力はそれほど必要とされませんでした。続いて1943年7月のシシリー島上陸作戦、9月のイタリア上陸作戦では、多数のフォードGPAが海岸への輸送にあたることになりました。

最大の活躍の舞台となったのは、やはり1944年6月のノルマンディ上陸作戦でしょう。ヨーロッパ大陸に上陸したフォードGPAは、その後フランスからオランダへと進撃する上で、立ち塞がる河川障害を乗り越えるために使われたのです。フォードGPAは1943年6月までに12,774台(異説あり)が生産されました。

フォードGPAはほとんどが陸軍に配備されましたが、一部は海兵隊にも配備されました。ただし、海兵隊では河川や湖沼に比べて波の大きい海岸が主な使用場所となるため、試験運用に留めています。さらにフォードGPAはレンドリース車輛として、連合国各軍に配備されました。その数量はイギリス852輛(それ以外に70輛を購入)、カナダ22輛、フランス24輛、中国40輛、ラテンアメリカ22輛、その他6輛などとなっていました。

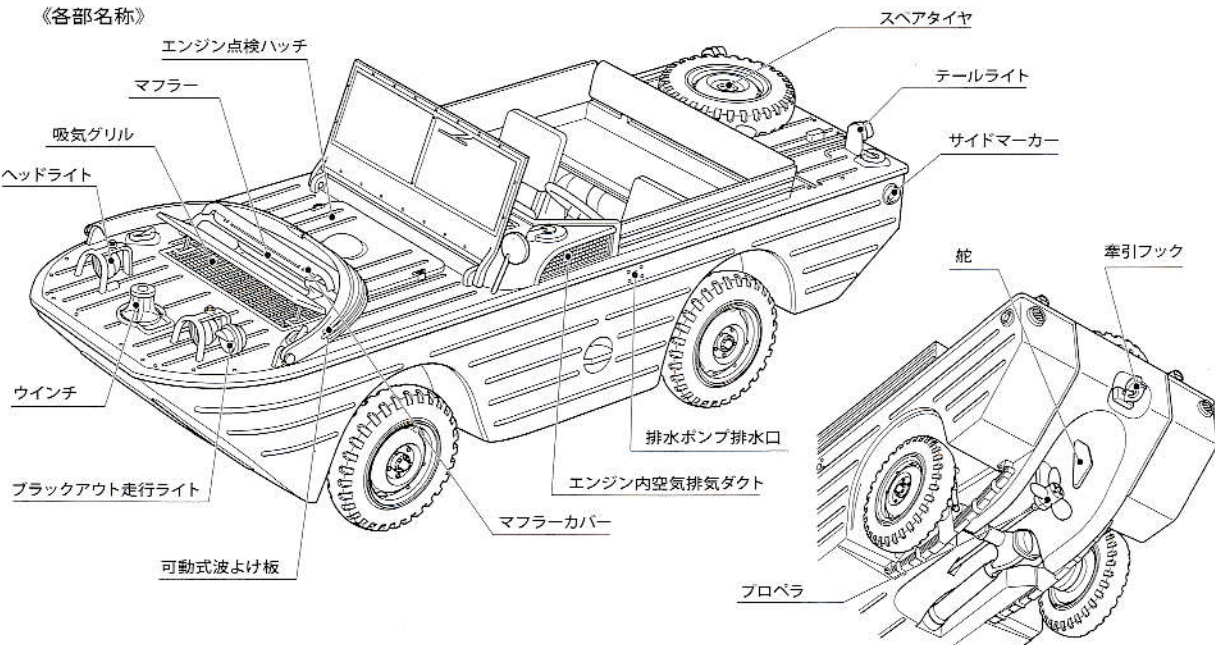
実はレンドリースでの最大の使用国となったのはソ連でした。ソ連ではフォードGPAは、原型のジープ同様に高く評価され愛用されました。ロシアの大地は小河川や湿地帯が多く、もともと水陸両用車輛の需要は大きかったのです。

フォードGPAは、戦争中の1944年からすでに民間への払い下げが行われました。その特殊な能力は、農民や漁民、そして冒険家などに愛用されたのです。その中でも最も有名なのが、オーストラリアの冒険家ベン・カーリン夫妻の乗ったハーフセーフ号でしょう。彼らは改造したフォードGPAに乗って大西洋を横断し、一部陸路を通過して世界一周の冒険旅行を果たしたのです。フォードGPAはDUKWとともに、アメリカ軍が開発した水陸両用車の先駆けとして歴史にその名を残しています。

■フォードGPAトラック諸元

全長：4.62m、全幅：1.63m、全高：1.75m・1.14m(ウインドシールドを倒した状態)、全備重量 2,018kg
 エンジン：Go-Devil Lヘッドサイドバルブ水冷4気筒4サイクルガソリンエンジン、排気量2199cc・出力55馬力/3600回転 出力60馬力/4000回転
 変速機：マニュアル前進3段後進1段 高低切替式トランスファーケース付
 最大速度：80km/h(路上)、8.8km/h(水上)
 航続距離：840km、
 燃料搭載量：56.78ℓ

《各部名称》



■ **Development of the Ford GPA**

Ford's GPA was developed by the U.S. company after it was requested in 1942 to design an amphibious vehicle for use in potential landings on mainland Europe. The Ford design, which was chosen ahead of a rival plan by Marmon-Herrington, shared its frame with the successful Ford GP Jeep, and was fitted with a hull-shaped monocoque. At the insistence of the U.S. military, the GPA also used many other Jeep design features, including its engine. In April 1942 Ford was swiftly commissioned to produce the GPA after running it through field tests. It was given various nicknames such as the "Seep" (seagoing jeep) and "Ike's Invasion Taxi", for U.S. President Eisenhower.

■ **Characteristics of the Ford GPA**

The GPA's body was a hull 1.3m longer and 20cm wider than a standard Jeep, and which resembled the 6-wheel amphibious vehicle DUKW; in fact, both were designed by the same man, Roderick Stephens. Although unarmored, the GPA's hull was strengthened with the use of welded, ribbed steel panels. The wheels sat beneath large curved fenders, while the propeller was housed in a rear recess and used to power the craft in the water. At the front was a surf shield that could be positioned to the front or rear.

The crew compartment seated 2 front and 3 rear, with the driver on the left; it featured a collapsible front windshield and was surrounded with boards to prevent water from entering. While the steering wheel, gear shift and other parts were shared with the Jeep, additional propeller and bilge pump levers were added. Front and rear seats were used as emergency floats in case of sinking. The front-mounted engine, gearbox and transfer case were covered by an access hatch, in front of which was the air intake with mesh plate and opening cover, while the capstan winch fitted to the front of the vehicle was flanked by covered headlights.

Despite the GPA's increased weight and fuel consumption, its fuel tank was identical to the Jeep, and was accessed together with the battery by raising the rear seat. Further to the rear was a small deck, upon which were the spare tire, fuel can, and an anchor.

The Ford Go-Devil engine featured some modifications, in particular to the gearbox, which now had a wheel, belt and shaft to drive the winch. This was accompanied by a winch lever shift which was added to the dashboard. The 3-speed manual transmission was paired with a 2-speed transfer case to switch between 4WD and 2WD. In addition, the engine could motor the winch and propeller. The vehicle was cushioned by rigid axle leaf spring suspension, and its 2,133mm wheelbase was 100mm longer than that of the Jeep.

■ **The Ford GPA in Production and Action**

Although manufacture of the GPA began in September 1942, it required numerous modifications until in November "complete" versions of the vehicle rolled off the production line. It first saw action on land, in the November 1942 invasion of North Africa, and in later invasions of Sicily and the Italian mainland in July and September 1943 was deployed more widely in the amphibious

role for which it had been ordained.

Perhaps the GPA's finest hour came in the June 1944 Normandy landings, as the amphibious craft came ashore with Allied forces in France and joined the march into Holland. However, its manufacture had already been halted at only 12,774 units (some sources dispute this figure), on account of its rather disappointing performance. At 400kg heavier and with a cumbersome hull, it could not match the Jeep on land, while on water a low freeboard restricted the GPA's ability to handle even smaller swells.

Most GPAs were assigned to the U.S. Army; the Marine Corps was reluctant to deploy them because of their poor swimming ability in open water. Under the Lend-Lease program, however, they found use in U.K., Canadian, French, Chinese forces and more, but most significantly in Russia, which received 3,520 units. It proved highly effective on the Russian terrain criss-crossed by numerous smaller rivers. After being withdrawn from combat in 1944, the vehicle was sold off to private owners, and even notably adventurers who modified it to travel across the world.



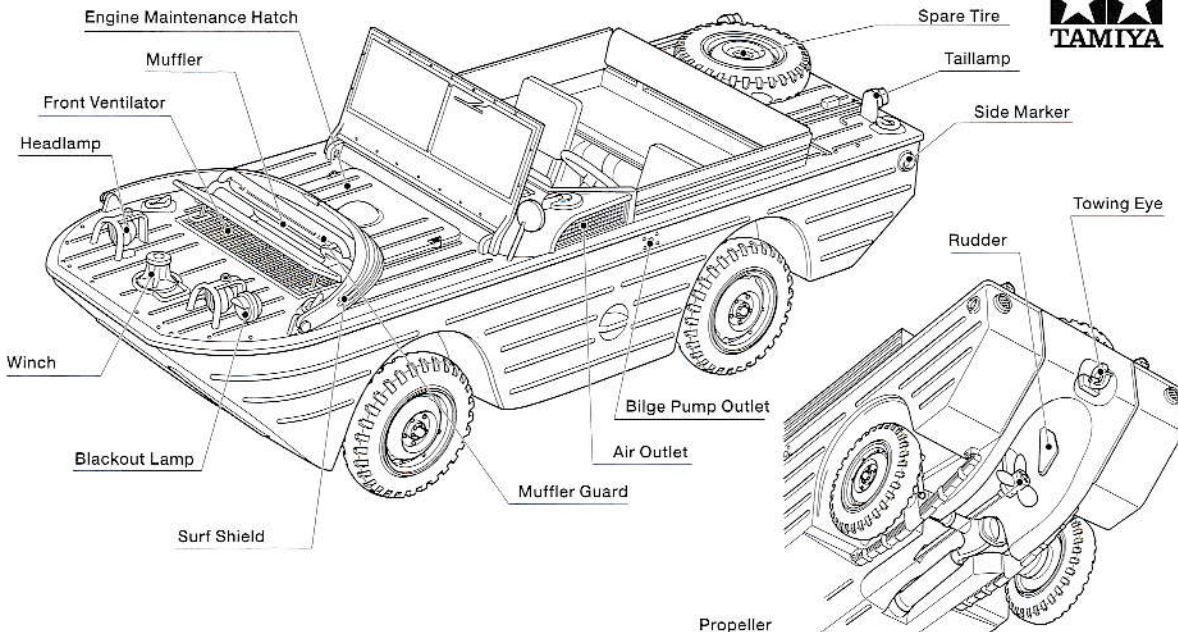
■ A GPA pictured at a military vehicle race meeting in the U.K.

Ford GPA Amphibian 1/4ton 4x4 Truck Specifications

- Length: 4,620mm ● Width: 1,630mm
- Height 1,750mm (with windshield raised)
- Fully-Loaded Weight: 2,018kg
- Engine: Go-Devil L-head liquid-cooled 4-cylinder side valve gasoline engine
- Displacement: 2,199cc ● Maximum Output: 55hp (at 3,600rpm), 60hp (at 4,000rpm)
- Transmission: Manual, 3 forward, 1 reverse w/transfer case
- Maximum Speed: 80km/h (road), 8.8km/h (water)
- Fuel Capacity: 56.7l

Ford GPA AMPHIBIAN 1/4 TON 4X4 TRUCK

《Nomenclature》



■ Développement des Ford GPA

Der GPA der Firma Ford wurde von der amerikanischen Firma entwickelt nachdem im Jahr 1942 nach einem amphibischen Fahrzeug gesucht wurde, dass für die Landung auf dem europäischen Kontinent benutzt werden sollte. Der Entwurf von Ford der einen konkurrierenden Plan der Firma Marmon-Herrington vorgezogen wurde teilte seinen Rahmen mit dem erfolgreichen Ford GP Jeep und war mit einer Monocoque-Wanne ausgestattet. Aufgrund weiterer Forderungen des amerikanischen Militärs nutzte der GPA auch andere Designelemente des Jeep, eingeschlossen den Motor. Im April 1942 wurde Ford nach erfolgreichen Tests beauftragt den GPA zu produzieren. Er bekam verschiedene Spitznamen wie zum Beispiel „Seep“ (Sea-going Jeep) und „Ike's Invasion Taxi“ nach dem US-Präsidenten Eisenhower.

■ Charakteristika des Ford GPA

Die Wanne des GPA war 1,3m länger und 20cm breiter als ein Standard Jeep und erinnerte an das 6-Rad Amphibienfahrzeug DUKW. Tatsächlich wurden beide vom selben Mann entwickelt, Rodrick Stephens. Obgleich ungepanzert, wurde die Hülle des GPA durch die Nutzung von geschweißten Stahlplatten mit Sicken verstärkt. Die Räder wurden von großen gebogenen Schutzblechen abgedeckt während ein Propeller in einer rückwärtigen Aussparung saß und für den Vortrieb im Wasser sorgte. Am Bug befand sich ein Schwallbrett dass nach vorne oder hinten verstellt werden konnte.

Der Besatzungsraum trug zwei Soldaten vorne und drei hinten. Er hatte den Fahrer auf der linken Seite. Die Front-Scheibe war zusammenklappbar und von Platten umgeben um das Eindringen von Wasser zu verhindern. Während das Lenkrad, der Schalthebel und andere Teile vom Jeep stammten wurden zusätzliche Hebel für den Propeller und die Lenzpumpen hinzugefügt. Die vorderen und hinteren Sitze konnten im Notfall als Schwimmkissen benutzt werden. Unter einem Zugangsdeckel befand sich der Vorne eingebaute Motor, das Getriebe und das Zwischengetriebe. Davor befand sich der Lufteinlass mit einem Abdeckgitter und einer Abdeckung, während die Ankerwinde am Bug des Fahrzeuges angebracht war, flankiert von den geschützten Frontscheinwerfern.

Ungeachtet des größeren Gewichts beim GPA und seines Verbrauches war der Kraftstofftank mit dem des Jeep gleich und konnte zusammen mit der Batterie gewartet werden, wenn man den hinteren Sitz anhub. Weiter hinten befand sich eine kleine Platte auf der sich das Ersatzrad, ein Kraftstoffkanister und ein Anker befand. Der Ford Go-Devil Motor hatte einige Änderungen, speziell beim Getriebe, welches jetzt einen separaten Riemenantrieb für die Winde hatte. Diese wurde gesteuert von einem Wahlschalter für die Winde am Amaturenbrett. Das Dreiganggetriebe war mit einem Zweigangzwischengetriebe verbunden, bei dem man zwischen

2WD und 4WD schalten konnte. Dazu konnte der Motor die Winde und den Propeller antreiben. Das Fahrzeug wurde gefedert mit einer Radaufhängung aus Starrachse und Blattfedern. Sein Radstand war 2133mm und damit 100mm länger als der des Jeep.

■ Der Ford GPA in Produktion und Einsatz

Obwohl die Produktion des GPA im September 1942 begann bedurfte es verschiedener Veränderungen bis im November „komplette“ Versionen aus der Produktionslinie kamen. Das Fahrzeug wurde zuerst an Land eingesetzt im November 1942 bei der Invasion in Nordafrika und bei späteren Invasionen in Sizilien und im Juli und September 1943 bei Landungen in Italien. Damit wurde es dann häufiger in der amphibischen Rolle eingesetzt, für die es gedacht war.

Die vielleicht beste Zeit für die GPAs kam im Juni 1944 bei der Landung in der Normandie als die Fahrzeuge mit den alliierten Streitkräften in Frankreich landeten und den Marsch nach Holland begleiteten. Wie auch immer wurde die Produktion nach 12774 Fahrzeugen angehalten (certaine Quellen zweifeln diese Zahl an). Der Grund war die enttäuschende Leistung. Mit einem Mehrgewicht von 400kg gegenüber dem Jeep und einer schwerfälligen Karosserie konnte es dem Jeep an Land nicht folgen, während im Wasser der niedrige Freibord dafür sorgte, dass das GPA schon bei kleinen Wellen in Schwierigkeiten kam.

Die meisten GPAs kamen zu der US Army; das Marinecorps weigerte sich sie einzusetzen aufgrund der schlechten Schwemmfähigkeit im offenen Wasser. Im Rahmen des Lend-Lease Programmes kamen Fahrzeuge nach Großbritannien, Kanada, Frankreich, China und so weiter. Die meisten kamen nach Russland, welches 3520 Fahrzeuge erhielt. Dort zeigte sich das Fahrzeug auf russischem Boden, der von vielen kleinen Flüssen durchzogen wurde sehr effektiv. Nachdem die Fahrzeuge 1944 vom Einsatz abgezogen wurden, wurden die Fahrzeuge an private Eigentümer verkauft und einige bekannte Abenteurer bauten es um und reisten um die Welt.

■ Ford GPA Amphibian 1/4Tonnen 4x4 Truck Technische Daten

- Länge: 4,620mm ● Breite: 1,630mm ● Höhe 1,750mm (mit aufgestellter Scheibe) ● Gewicht voll beladen: 2,018kg
- Motor: Go-Devil L-head flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder Benzinmotor mit seitlichen Ventilen
- Hubraum: 2,199cc
- Maximale Leistung: 55hp (bei 3600 U/min), 60hp (bei 4,000 U/min)
- Getriebe: Schaltgetriebe, 3 vorwärts, 1 Rückwärts-gang mit Zwischengetriebe
- Höchstgeschwindigkeit: 80km/h (Straße), 8,8km/h (Wasser) ● Kraftstoffvorrat: 56,7l

■ Développement du Ford GPA

Le GPA a été développé par la firme américaine Ford en réponse à une demande de 1942 pour un véhicule amphibie en prévision des débarquements envisagés en Europe. Le projet de Ford, préféré à celui du concurrent Marmon-Herrington, partageait le même châssis que la très réussie Ford GP Jeep et comportait une carrosserie en forme de coque de bateau. Sur les demandes insistantes des militaires U.S., le GPA utilisait beaucoup des éléments de la Jeep, dont son moteur. En avril 1942, après des essais sur le terrain, Ford fut autorisé à lancer la production. Le GPA reçut divers surnoms dont "Seep" (seagoing jeep) et "Ike's Invasion Taxi", en référence au Président Eisenhower.

■ Caractéristiques du Ford GPA

La carrosserie du GPA était une coque plus longue de 1,3m et plus large de 20cm que celle de la Jeep standard. Elle ressemblait à celle du véhicule amphibie à six roues DUKW. En fait, les deux avaient été dessinées par la même personne, Rodrick Stephens. Bien qu'elle ne soit pas blindée, la coque du GPA était renforcée par des panneaux d'acier nervurés soudés. Les roues étaient logées sous de grandes arches tandis que l'hélice assurant la propulsion dans l'eau était installée dans une cavité à l'arrière. A l'avant se trouvait un panneau anti-éclaboussures qui pouvait également être placé à l'arrière.

L'habitacle pouvait loger deux personnes à l'avant et trois à l'arrière; il comportait un pare-brise rabattable et était ceinturé de panneaux empêchant l'eau d'y pénétrer. Si le volant, le levier de changement de rapport et d'autres éléments provenaient de la Jeep, d'autres leviers actionnant l'hélice et la pompe de cale avaient été ajoutés. Les sièges avant et arrière pouvaient servir de bouées de sauvetage en cas de naufrage. Le moteur, les boîtes de vitesses et de transfert situés à l'avant étaient accessibles par un panneau devant lequel se trouvait une prise d'air grillagée sous une trappe ouvrante. Les deux phares protégés encadraient un cabestan winch.

Malgré le poids et la consommation accrue du GPA, son réservoir était identique à celui de la Jeep. On y accédait en même temps que la batterie en levant le siège arrière. Plus à l'arrière se trouvait une petite plateforme sur laquelle se trouvait la roue de secours, un bidon de carburant et une ancre.

Le moteur Ford Go-Devil comportait quelques modifications, en particulier la boîte de vitesses qui comportait une poulie, une courroie et un axe pour entraîner le winch. Un levier d'activation du winch était ajouté sur le tableau de bord. La transmission manuelle à trois rapports était accouplée à une boîte de transfert à deux vitesses permettant d'opter pour deux ou quatre roues motrices. De plus le moteur pouvait entraîner l'hélice et le winch. La suspension était à axes rigides

montés sur ressorts à lames et l'emplacement de 2.133mm était plus long de 100mm que celui de la Jeep.

■ Le Ford GPA en Production et en Action

Bien que la production du Ford GPA débute en septembre 1942, de nombreuses modifications furent nécessaires jusqu'en novembre pour que des versions "complètes" sortent enfin des chaînes. Sa première utilisation au combat se déroula sur la terre ferme durant l'invasion de l'Afrique du Nord en novembre 1942. Lors des débarquements en Sicile et en Italie continentale en juillet et septembre 1943, le GPA opéra plus largement dans le rôle amphibie pour lequel il avait été conçu.

C'est sans aucun doute lors du Débarquement de Normandie en juin 1944 que le GPA connut son heure de gloire. Les GPA débarquèrent avec les forces alliées en France et les accompagnèrent jusqu'aux Pays-Bas. Cependant, sa production avait déjà été stoppée à 12.774 exemplaires (certaines sources mettent en doute ce chiffre), au motif de performances jugées décevantes. Plus lourd de 400kg que la Jeep et avec sa coque encombrante, il ne pouvait égaler la Jeep sur terre ferme, tandis que sur l'eau, son franc-bord réduit lui permettait seulement de franchir de petits plans d'eau calmes.

La plupart des GPAs furent affectés à l'U.S. Army ; le Marine Corps était très réticent à les utiliser du fait de leur piètre flottabilité en eaux libres. Dans le cadre du programme Lend-Lease, ils furent employés par les armées britannique, canadienne, française, chinoise et de manière plus significative en Russie, qui reçut 3.520 exemplaires. Le GPA se révéla très efficace sur le terrain russe sillonné de nombreux petits cours d'eau. Après son retrait des premières lignes en 1944, le GPA fut revendu à des opérateurs privés, en particulier à des aventuriers qui les modifièrent pour explorer le monde.

■ Caractéristiques de l'Amphibie Ford GPA 1/4ton 4x4 Truck

- Longueur: 4.620mm ● Largeur: 1.630mm ● Hauteur 1.750mm (pare-brise relevé) ● Poids maximal: 2.018kg
- Moteur: Essence 4 cylindres à soupapes latérales Go-Devil L-head refroidi par liquide.
- Cylindrée: 2.199cm³
- Puissance maxi: 55cv (à 3.600 trs./min.), 60cv (à 4.000 trs./min)
- Transmission: Manuelle, 3 rapports avant, 1 arrière avec boîte de transfert.
- Vitesse maxi: 80km/h (route), 8,8km/h (eau)
- Capacité de carburant: 56,7l