



Bedford MWD 15-cwt 4x2 GS (Closed Cab) Truck

1/35 SCALE

35GM0027



English Bedford was the trade name used by Vauxhall Motors of Luton, Bedfordshire, for commercial vehicles manufactured by the company. Vauxhall Motors were purchased by General Motors in the 1920s, joining firms such as Chevrolet, GMC and the German company, Adam Opel AG. It was an early multi-national industrial conglomerate. There was a degree of commonality between products produced by the companies within the GM group such as shared engine design.

As war clouds gathered in 1935, the British Government, through the Ministry of Supply and the War Department, invited British truck manufacturers to design, and submit for testing, two wheel drive (2WD) 15 cwt trucks which could be used for a variety of purposes. It was expected that the designs would incorporate a significant number of off-the-shelf parts to reduce costs. In addition to detailed technical inspections, the testing would include demanding road tests including the ascent of steep road passes in Snowdonia in North Wales.

By the 1937 trials, the Bedford 15cwt design had evolved into what ultimately became the MWD. The need for space to fit military equipment such as a substantial air filter meant that the engine compartment had to be widened requiring a wide flat front which became a key distinguishing feature of all wartime two wheel drive Bedford trucks up to 5 tons.

In common with other military vehicles of the 1930s, early MWDs had an open cab with aero-screens, covers across in place of doors and a canvas roof. It was only later in the war that a closed cab with a proper windscreen and doors was introduced. Towards the end of production, in common with other British vehicles, a hip ring was introduced into the canvas-work of the cab for anti-aircraft purposes.

The ubiquitous Bedford MW chassis was used for a General Service Truck (MWD), a Radio Truck (MWR), a 200 Gallon Water Tanker (MWC) as well as a gun portee for the Hotchkiss 25 mm or 2 Pdr A/Tank guns (MWG), a gun tractor for the 6 Pdr A/Tank gun (MWT) and as a mount for the 20mm Polsten LAA gun on the MWC chassis. Other uses include the fitting of house type bodies (MWR) and van bodies (MVG) for the RAF who also used other variants, notably the MWD tender and MWC water tanker.

Approximately 60,000 Bedford MWDs of all types were manufactured before and during WW2. They were used in most theatres of war and a few remained in service well into the late 1960s, particularly the MWR variant with Territorial units. Considerable numbers of early MWDs were captured during the Battle of France and the commonality between Bedford and Opel vehicles allowed for the easy, but definitely not anticipated, refurbishment of these vehicles for further use by the Wehrmacht.

MWD Closed Cab GS Truck

The MWD General Service truck was one of a number of 15cwt (3/4 ton) capacity General Service trucks procured by the War Department. Although early versions of the truck featured the open cab with small glass aero-screens, these offered very limited weather protection. These early trucks also had folding steps to ease access and to allow the truck to be used as a machine gun carrier with a Vickers Machine Gun on the standard tripod mount.

As the war progressed, the open cabs and folding steps were increasingly seen as obsolete and a redesign took place during 1941/42. Using the original metal bulkhead as a basis, a simple metal windscreen frame (with vacuum powered windscreen wipers) and wooden framed (but metal skinned) doors and seats were added together with canvas and acetate side screens. These very simple additions gave a measure of protection against the weather.

The body was also redesigned to eliminate the folding steps and to include a spare wheel in the front offside of the body. Whilst this took up space, it was the only available place to put it. A canvas tilt mechanism was permanently fitted.

The iconic closed cab MWD was used for the rest of the war in all theatres and following the war, after rebuild, was used well into the late 1950s, as was its earlier alternative, the acetate MWD.

Story by Simon King

繁體中文 貝德福特(Bedford)是英國貝德福德郡的沃克斯豪爾汽車公司用於該公司製造的商用車輛的商標名稱。Vauxhall 發動機在 20 世紀 30 年代通過通用汽車收購，合併了包括通用、GM 和德國公司 Adam Opel AG 在內的一批早期的跨國工業集團。通用集團內的公司生產的產品之間存在一定程度的共通性，比如共用引擎設計。

當 1935 年戰雲密布之際，英國政府通過軍需部、國防部及空軍部等，邀請英國各主要汽車製造商設計並提交試驗樣品。一台載重 423(1/2) 噸的卡車，可用於各種用途，其設計應包括大規模或部件，以降低成本。除了詳細的技術檢查外，測試還包括在雪冬尼亞的崎嶇路面上進行。

到了 1937 年的試驗，貝德福特 15 噸的設計已經演變成最終的樣式。需要一個巨大的空氣過濾器，這意味著發動機必須擴大。需要一個寬及平坦的前部，這成為所有戰時兩輪驅動的貝德福特卡車的一個主要特徵。最高車重可達 5 噸。

與 1930 年代的其他軍用車輛一樣，早期的卡車也有帆布篷，帆布覆蓋在車門上方，並在車頂上裝有帆布。直到戰爭中期，才出現具有真正玻璃風擋和真正車門的卡車。在生產這些車輛時，與其他英國車輛一樣，為了節省空間，在帆布篷上增加了帆布。帆布篷的用途包括：一般用途卡車(MWD)、無線電卡車(MWR)、可裝載 200 加侖的水箱(MWC)，以及可裝載一門 25 毫米口徑的 2 磅反坦克炮的通用卡車(MWT)。

通用卡車(MWD)的變體包括：用於拖曳 6 磅反坦克炮的通用卡車(MWG)，以及用於拖曳 20 毫米波斯特倫防空炮的通用卡車(MWC)。其他用途包括：為皇家空軍裝甲部隊運送物資的通用卡車(MVG)和通用卡車(MWR)。這些通用卡車是英國空軍用於其他用途，特別是 MWD 水罐車。

總共有 60,000 多輛通用卡車在戰前和戰時生產。它們在戰爭期間被廣泛使用，直到 20 世紀 60 年代末。特別是與本土單位對峙的 MWD 水罐車。在戰場中，大量早期的通用卡車被俘虜，其通用卡車與德軍之間的零件共通之處允許這些通用卡車進行簡單且不同的翻建，以用於不同的用途。

MWD Closed Cab GS Truck

MWD 通用服務卡車是英國軍需部採購的一批 15 噸(3/4 噸)容量的一般用途卡車之一。儘管早期的卡車採用了帶有小型玻璃風擋的開放式駕駛室，但這些提供的天氣保護非常有限。早期的卡車也有帆布篷，帆布覆蓋在車門上方，並在車頂上裝有帆布。直到戰爭中期，才出現具有真正玻璃風擋和真正車門的卡車。在生產這些車輛時，與其他英國車輛一樣，為了節省空間，在帆布篷上增加了帆布。帆布篷的用途包括：一般用途卡車(MWD)、無線電卡車(MWR)、可裝載 200 加侖的水箱(MWC)，以及可裝載一門 25 毫米口徑的 2 磅反坦克炮的通用卡車(MWT)。

通用卡車(MWD)的變體包括：用於拖曳 6 磅反坦克炮的通用卡車(MWG)，以及用於拖曳 20 毫米波斯特倫防空炮的通用卡車(MWC)。其他用途包括：為皇家空軍裝甲部隊運送物資的通用卡車(MVG)和通用卡車(MWR)。這些通用卡車是英國空軍用於其他用途，特別是 MWD 水罐車。

總共有 60,000 多輛通用卡車在戰前和戰時生產。它們在戰爭期間被廣泛使用，直到 20 世紀 60 年代末。特別是與本土單位對峙的 MWD 水罐車。在戰場中，大量早期的通用卡車被俘虜，其通用卡車與德軍之間的零件共通之處允許這些通用卡車進行簡單且不同的翻建，以用於不同的用途。

簡體中文 貝德福特(Bedford)是英國貝德福德郡的沃克斯豪爾汽車公司用於該公司製造的商用車輛的商標名稱。Vauxhall 發動機在 20 世紀 30 年代通過通用汽車收購，合併了包括通用、GM 和德國公司 Adam Opel AG 在內的一批早期的跨國工業集團。通用集團內的公司生產的產品之間存在一定程度的共通性，比如共用引擎設計。

當 1935 年戰雲密布之際，英國政府通過軍需部、國防部及空軍部等，邀請英國各主要汽車製造商設計並提交試驗樣品。一台載重 423(1/2) 噸的卡車，可用於各種用途，其設計應包括大規模或部件，以降低成本。除了詳細的技術檢查外，測試還包括在雪冬尼亞的崎嶇路面上進行。

到了 1937 年的試驗，貝德福特 15 噸的設計已經演變成最終的樣式。需要一個巨大的空氣過濾器，這意味著發動機必須擴大。需要一個寬及平坦的前部，這成為所有戰時兩輪驅動的貝德福特卡車的一個主要特徵。最高車重可達 5 噸。

與 1930 年代的其他軍用車輛一樣，早期的卡車也有帆布篷，帆布覆蓋在車門上方，並在車頂上裝有帆布。直到戰爭中期，才出現具有真正玻璃風擋和真正車門的卡車。在生產這些車輛時，與其他英國車輛一樣，為了節省空間，在帆布篷上增加了帆布。帆布篷的用途包括：一般用途卡車(MWD)、無線電卡車(MWR)、可裝載 200 加侖的水箱(MWC)，以及可裝載一門 25 毫米口徑的 2 磅反坦克炮的通用卡車(MWT)。

通用卡車(MWD)的變體包括：用於拖曳 6 磅反坦克炮的通用卡車(MWG)，以及用於拖曳 20 毫米波斯特倫防空炮的通用卡車(MWC)。其他用途包括：為皇家空軍裝甲部隊運送物資的通用卡車(MVG)和通用卡車(MWR)。這些通用卡車是英國空軍用於其他用途，特別是 MWD 水罐車。

總共有 60,000 多輛通用卡車在戰前和戰時生產。它們在戰爭期間被廣泛使用，直到 20 世紀 60 年代末。特別是與本土單位對峙的 MWD 水罐車。在戰場中，大量早期的通用卡車被俘虜，其通用卡車與德軍之間的零件共通之處允許這些通用卡車進行簡單且不同的翻建，以用於不同的用途。

MWD Closed Cab GS Truck

MWD 通用服務卡車是英國軍需部採購的一批 15 噸(3/4 噸)容量的一般用途卡車之一。儘管早期的卡車採用了帶有小型玻璃風擋的開放式駕駛室，但這些提供的天氣保護非常有限。早期的卡車也有帆布篷，帆布覆蓋在車門上方，並在車頂上裝有帆布。直到戰爭中期，才出現具有真正玻璃風擋和真正車門的卡車。在生產這些車輛時，與其他英國車輛一樣，為了節省空間，在帆布篷上增加了帆布。帆布篷的用途包括：一般用途卡車(MWD)、無線電卡車(MWR)、可裝載 200 加侖的水箱(MWC)，以及可裝載一門 25 毫米口徑的 2 磅反坦克炮的通用卡車(MWT)。

通用卡車(MWD)的變體包括：用於拖曳 6 磅反坦克炮的通用卡車(MWG)，以及用於拖曳 20 毫米波斯特倫防空炮的通用卡車(MWC)。其他用途包括：為皇家空軍裝甲部隊運送物資的通用卡車(MVG)和通用卡車(MWR)。這些通用卡車是英國空軍用於其他用途，特別是 MWD 水罐車。

總共有 60,000 多輛通用卡車在戰前和戰時生產。它們在戰爭期間被廣泛使用，直到 20 世紀 60 年代末。特別是與本土單位對峙的 MWD 水罐車。在戰場中，大量早期的通用卡車被俘虜，其通用卡車與德軍之間的零件共通之處允許這些通用卡車進行簡單且不同的翻建，以用於不同的用途。

Deutsch Bedford war der Handelsname von Vauxhall Motors aus Luton, Bedfordshire, für Nutzfahrzeuge, die von der Firma hergestellt wurden. Vauxhall Motors wurde in den 1920er Jahren von General Motors gekauft und schloss sich Firmen wie Chevrolet, GMC und dem deutschen Unternehmen Adam Opel AG in einen frühen multinationalen Industriekonglomerat an. Es gab eine gewisse Gemeinsamkeit zwischen den Produkten, die von Unternehmen innerhalb der GM-Gruppe hergestellt wurden, wie zum Beispiel gemeinsame Motorkonstruktionen. Als sich 1935 Kriegswolken aufzogen, forderte die britische Regierung über das Versorgungsministerium und das Kriegsministerium die britischen Lkw-Hersteller auf, 15-cwt-Lkw mit Zweiradtrieb (4x2) zu entwerfen und zu testen, die für eine Vielzahl von Zwecken verwendet werden konnten. Es wurde erwartet, dass die Entwürfe eine erhebliche Anzahl von Standardteilen enthalten würden, um die Kosten zu senken. Neben detaillierten technischen Untersuchungen würden die Tests anspruchsvolle Straßentests umfassen, einschließlich des Aufstiegs steiler Straßenpassagen in Snowdonia in Nordwales.

Bei den Versuchen von 1937 hatte sich das Bedford 15cwt-Design zu dem entwickelt, was letztendlich zum MWD wurde. Der Platzbedarf für militärische Ausrüstung, wie einen großen Luftfilter, bedeutete, dass der Motorraum erweitert werden musste, was eine breite flache Front erforderte, die ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal aller Bedford-Lastwagen mit Zweiradtrieb bis zu 5 Tonnen während des Krieges wurde.

Wie andere Militärfahrzeuge der 1930er Jahre hatten frühe MWDs eine offene Kabine mit klappbaren Windschutzscheiben und Türen. Gegen Ende der Produktion wurde, wie bei anderen britischen Fahrzeugen, eine Ringplatte für die Flugabwehrzwecke in die Plane der Kabine eingebaut.

Das allgegenwärtige Bedford MW-Chassis wurde für einen General Service Truck (MWD), einen Funk Truck (MWR), einen 200-Gallonen-Wassertanker (MWC) sowie einen Transporter für die Hotchkiss 25mm oder 2 Pdr A/Tankpanzerkanonen (MWG), ein Zugfahrzeug für die 6-Pdr-A/Tankpanzerkanone (MWT) und als Plattform für die 20-mm-Polsten-LAA-Kanone auf MWC-Chassis. Weitere Verwendungszwecke sind die Montage von Testaufbauten (MWG) und Transporterkanonen (MWR) für die RAF, die auch andere Varianten verwendeten, insbesondere den MWD-Tender und den MWC-Wassertanker. Vor dem Zweiten Weltkrieg wurden ca. 60.000 Bedford MWDs aller Art hergestellt. Sie wurden auf den meisten Kriegsschauplätzen eingesetzt und blieben bis in die 1960er Jahre in Betrieb, insbesondere die MWR-Variante der Territorialeinheiten während der Schlacht um Frankreich. Eine beträchtliche Anzahl früher MWD wurde, und die Gemeinsamkeit zwischen Bedford und Opel-Fahrzeugen ermöglichte die einfache, aber definitiv nicht erwartete Aufarbeitung dieser Fahrzeuge für einen weiteren Verwendung in der Wehrmacht.

Der MWD General Service Truck war einer von mehreren 15-cwt (3/4-Tonnen) General Service Trucks, die von dem Kriegsministerium beschafft wurden. Da frühe Versionen des Lastwagens die offene Kabine mit kleinen Glas-Aero-Schutzscheiben aufwiesen, boten diese nur einen sehr begrenzten Wetterchutz. Diese frühen LKWs hatten auch Klappbare Seiten, um den Zugang zu erleichtern und die Verwendung des Lastwagens als Maschinengewehrträger mit einem Vickers-Maschinengewehr auf der Standard-Maschinengewehrtrippelung zu ermöglichen.

Im Verlauf des Krieges wurden die offenen Kabinen und Klappbare Seitenteile zunehmend als veraltet angesehen und eine Neugestaltung stattfand. Auf der Grundlage der ursprünglichen Stirnwand wurde ein einfacher Windschutzscheibenrahmen aus Metall (mit vakuumbetriebenen Scheibenwischern) und eine Holzrahmen (aber metallverkleidete) Türen und Sitze zusammen mit Metallverkleidung aus Seitenwänden aus Metall hinzugefügt. Diese sehr einfachen Ergänzungen gaben einen gewissen Schutz gegen das Wetter.

Die Karosserie wurde ebenfalls neu gestaltet, um die Klappbare Seitenteile zu beseitigen und einen Ersatzradplatz in der Front links der Karosserie anzubringen. Während dies Platz in Anspruch nahm, war dies der einzige verfügbare Platz, um es zu platzieren. Eine Abdeckklappe wurde dauerhaft angebracht, um den Ersatzradplatz nach dem Krieg nach dem Umbau bis in die späten 1950er Jahre einzusetzen, ebenso das legendäre MWD mit klappbarer Kabine wurde für den Rest des Krieges an allen Fronten eingesetzt, nachdem der Krieg nach dem Umbau bis in die späten 1950er Jahre eingestellt, ebenso wie sein früherer Stellvertreter, der Acetate MWD.

MWD Closed Cab GS Truck

Der MWD General Service Truck war einer von mehreren 15-cwt (3/4-Tonnen) General Service Trucks, die von dem Kriegsministerium beschafft wurden. Da frühe Versionen des Lastwagens die offene Kabine mit kleinen Glas-Aero-Schutzscheiben aufwiesen, boten diese nur einen sehr begrenzten Wetterchutz. Diese frühen LKWs hatten auch Klappbare Seiten, um den Zugang zu erleichtern und die Verwendung des Lastwagens als Maschinengewehrträger mit einem Vickers-Maschinengewehr auf der Standard-Maschinengewehrtrippelung zu ermöglichen.

Im Verlauf des Krieges wurden die offenen Kabinen und Klappbare Seitenteile zunehmend als veraltet angesehen und eine Neugestaltung stattfand. Auf der Grundlage der ursprünglichen Stirnwand wurde ein einfacher Windschutzscheibenrahmen aus Metall (mit vakuumbetriebenen Scheibenwischern) und eine Holzrahmen (aber metallverkleidete) Türen und Sitze zusammen mit Metallverkleidung aus Seitenwänden aus Metall hinzugefügt. Diese sehr einfachen Ergänzungen gaben einen gewissen Schutz gegen das Wetter.

Die Karosserie wurde ebenfalls neu gestaltet, um die Klappbare Seitenteile zu beseitigen und einen Ersatzradplatz in der Front links der Karosserie anzubringen. Während dies Platz in Anspruch nahm, war dies der einzige verfügbare Platz, um es zu platzieren. Eine Abdeckklappe wurde dauerhaft angebracht, um den Ersatzradplatz nach dem Krieg nach dem Umbau bis in die späten 1950er Jahre einzusetzen, ebenso das legendäre MWD mit klappbarer Kabine wurde für den Rest des Krieges an allen Fronten eingesetzt, nachdem der Krieg nach dem Umbau bis in die späten 1950er Jahre eingestellt, ebenso wie sein früherer Stellvertreter, der Acetate MWD.

日文 ベッドフォード(Bedford)は、英国のベッドフォード郡にあるウォクスホール・モーターズ社が、同社が製造する商用車に使用する「Vauxhall」エンジンを1920年代に通用自動車に買収され、通用自動車グループの製品の一部として共通性のあるエンジン設計を共有していた。

1935年に戦雲が濃くなり、英国政府は軍需省、国防省、空軍省を通じて、英国の主要自動車メーカーに、15cwt(3/4トン)のトラックを設計し、試験することを依頼した。設計には、大規模な部品やサブアッセンブリの使用を奨励し、コスト削減を促した。試験には、北ウェールズのスノードニアの険しい山道を走る試験が含まれていた。

1937年の試験の結果、ベッドフォード15cwtの設計は最終的な形に進化した。大きな空気ろ過装置を必要とするため、エンジンのスペースを拡大し、広い平坦なフロントフェイスが必要となった。これは、戦時中製造されたすべての2輪駆動のベッドフォードトラックの重要な特徴となった。

他の戦時中製造の軍用車両と同様に、初期のトラックは帆布の幌を備えており、幌はドアの上を覆い、幌の天井には帆布が取り付けられていた。戦時中後期には、真正のガラスのフロントウィンドシールドとドアが導入された。製造する際に、他の英国車両と同様に、スペースを節約するために帆布の幌に帆布が追加された。帆布の用途は、一般用途トラック(MWD)、無線電トラック(MWR)、200ガロンの水タンク(MWC)、および2ポンドの25mm口径の2ポンド対空砲を牽引するための汎用トラック(MWT)を含む。

汎用トラック(MWD)のバリエーションには、6ポンド対空砲を牽引するための汎用トラック(MWG)、および20mmポステン防空砲を牽引するための汎用トラック(MWC)が含まれる。他の用途には、RAFの輸送トラック(MVG)やMWRトラックが含まれる。これらのトラックは英国空軍によって他の用途、特にMWD水タンク車に使用された。

合計で60,000以上の汎用トラックが戦前と戦中に製造された。戦時中を通じて広く使用され、20世紀60年代末まで、特に本土部隊との対峙でMWD水タンク車が重要な役割を果たした。戦場で、大量の早期汎用トラックが捕獲され、ドイツ軍と日本の軍との間で共通の部品を共有することで、これらの汎用トラックを簡単に異なる用途に改装して使用された。

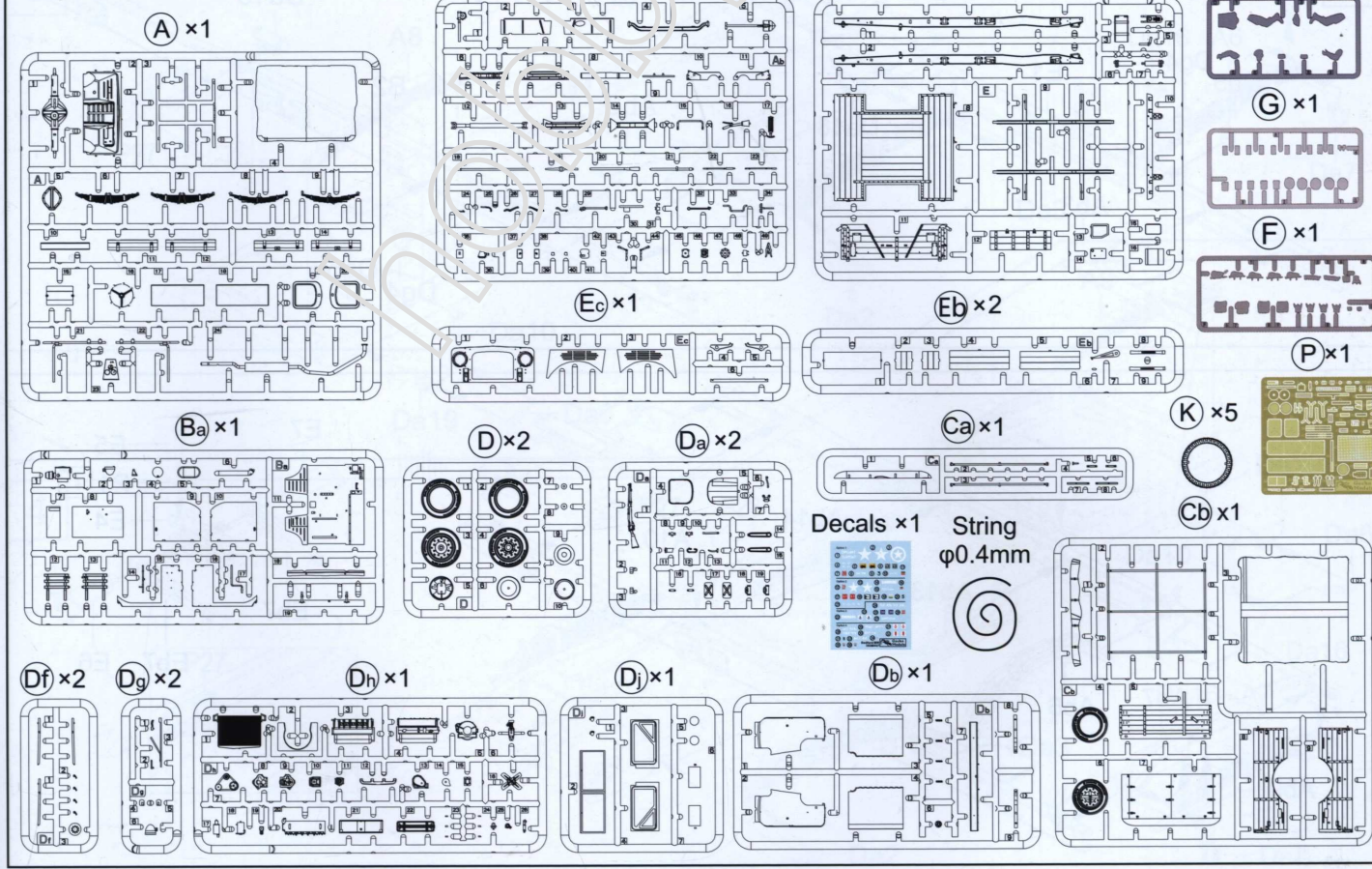
MWD Closed Cab GS Truck

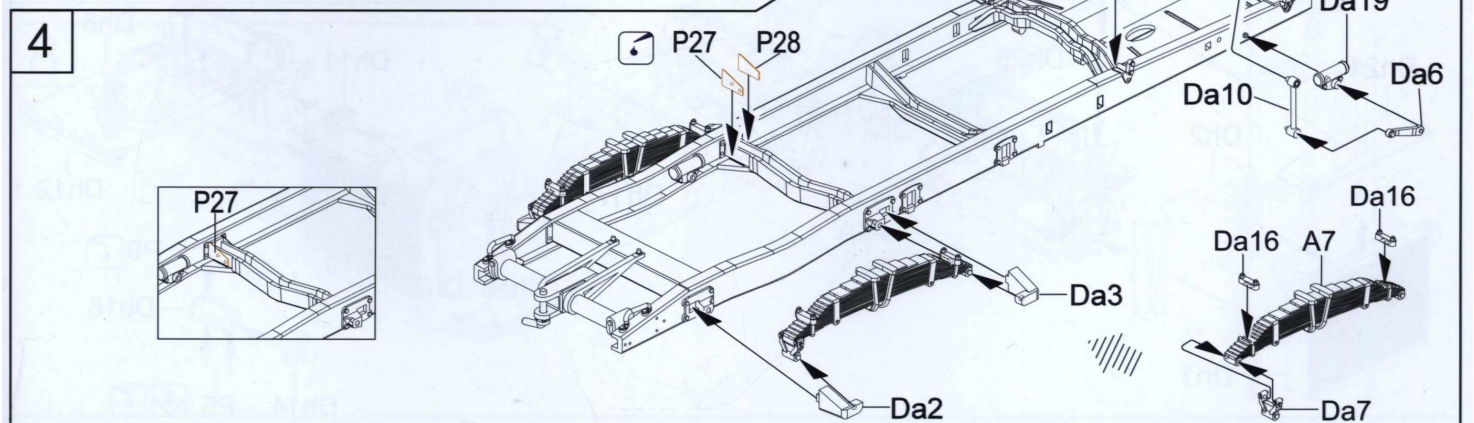
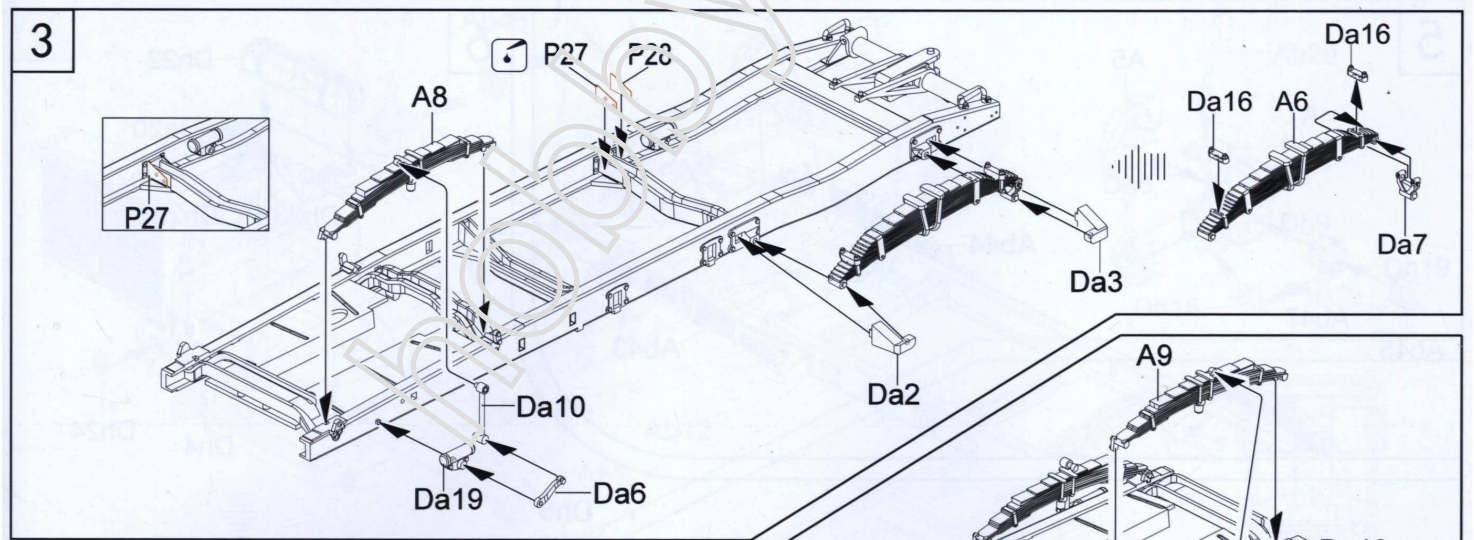
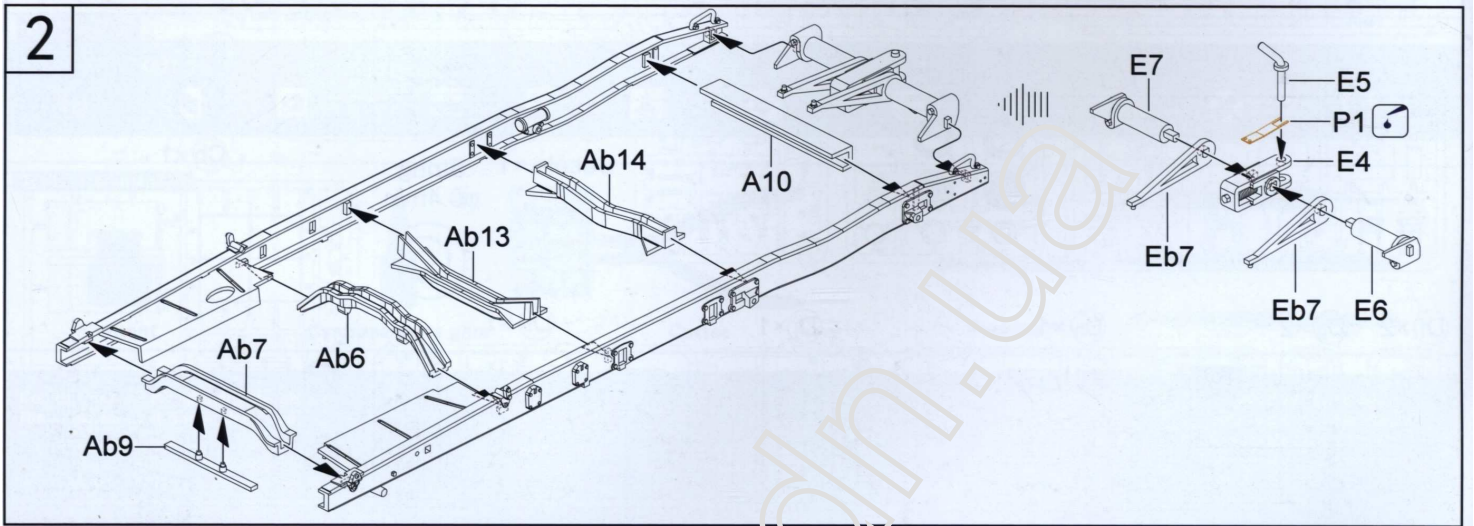
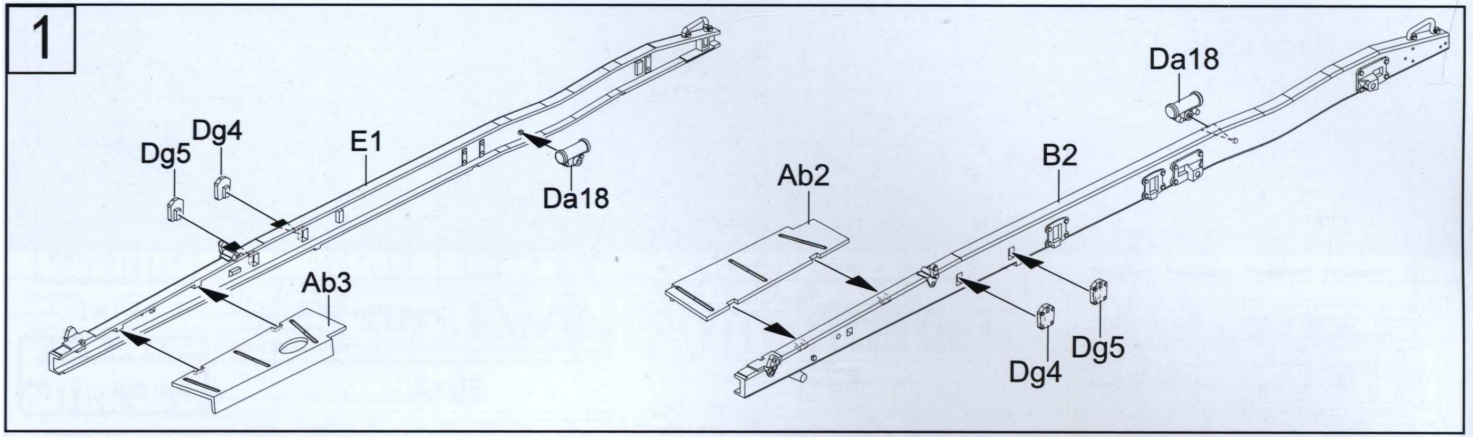
汎用サービストラックは、英国軍需省が購入した15cwt(3/4トン)容量の一般用途トラックの一例である。初期のトラックは、小型のガラス風防を備えた開放式の運転席を特徴としていた。しかし、これらは非常に限られた天候保護を提供した。初期のトラックには帆布の幌があり、帆布はドアの上を覆い、幌の天井には帆布が取り付けられていた。戦時中後期には、真正のガラスのフロントウィンドシールドとドアが導入された。製造する際に、他の英国車両と同様に、スペースを節約するために帆布の幌に帆布が追加された。帆布の用途は、一般用途トラック(MWD)、無線電トラック(MWR)、200ガロンの水タンク(MWC)、および2ポンドの25mm口径の2ポンド対空砲を牽引するための汎用トラック(MWT)を含む。

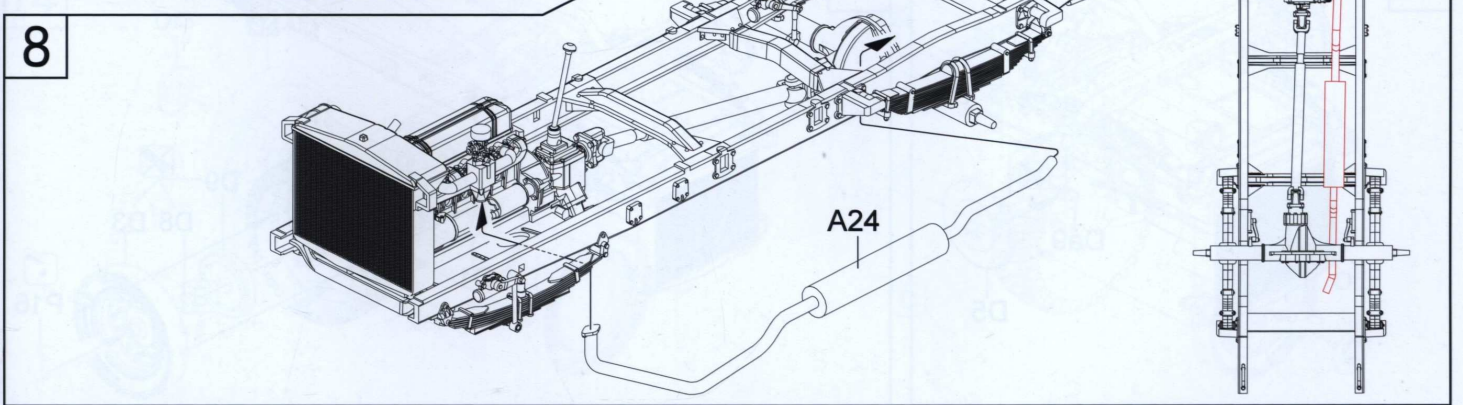
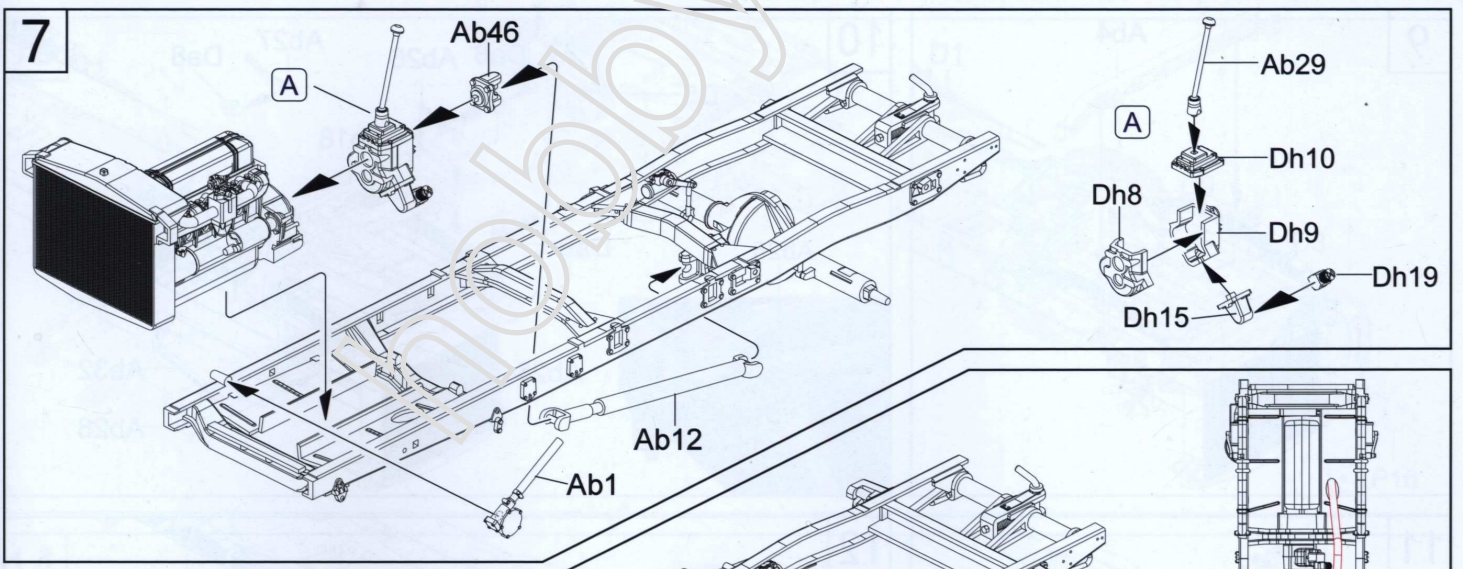
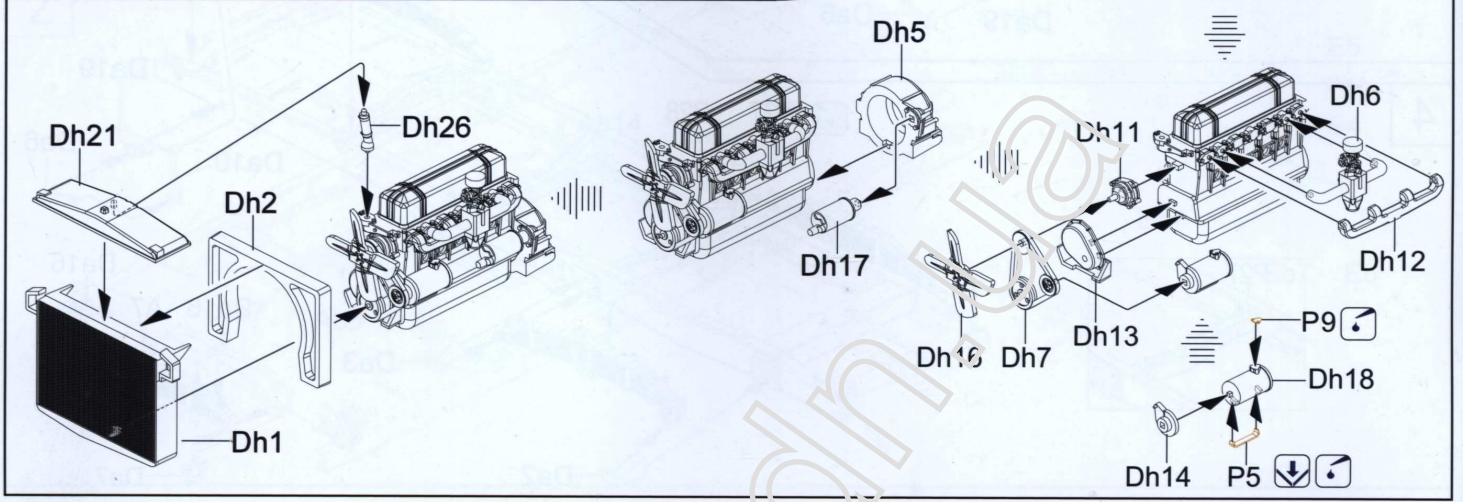
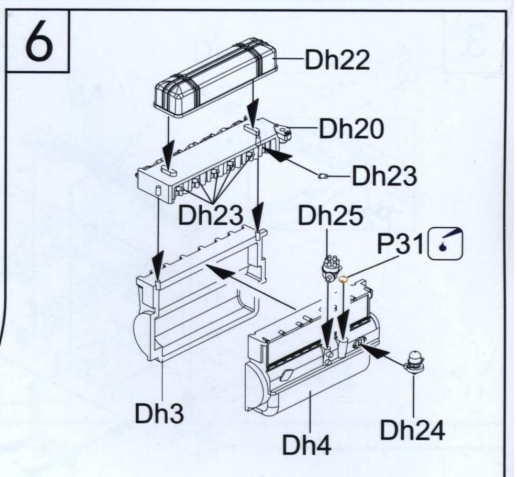
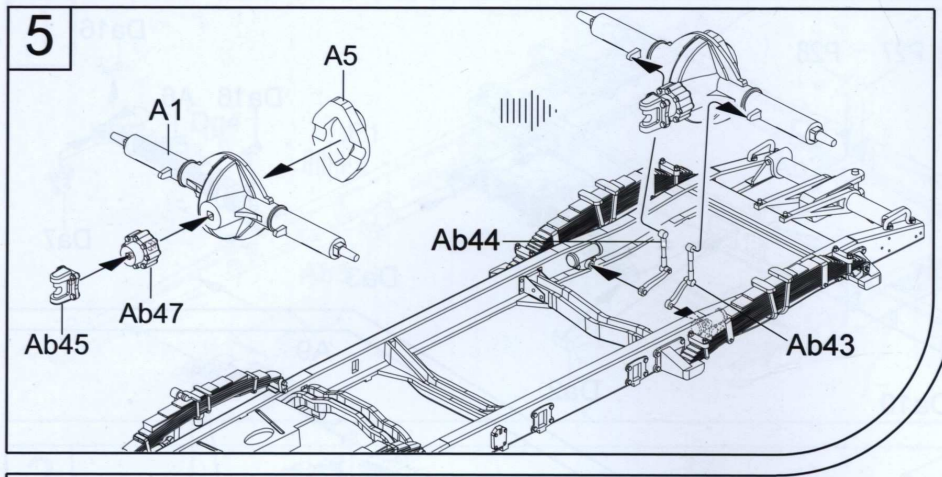
汎用サービストラック(MWD)のバリエーションには、6ポンド対空砲を牽引するための汎用トラック(MWG)、および20mmポステン防空砲を牽引するための汎用トラック(MWC)が含まれる。他の用途には、RAFの輸送トラック(MVG)やMWRトラックが含まれる。これらのトラックは英国空軍によって他の用途、特にMWD水タンク車に使用された。

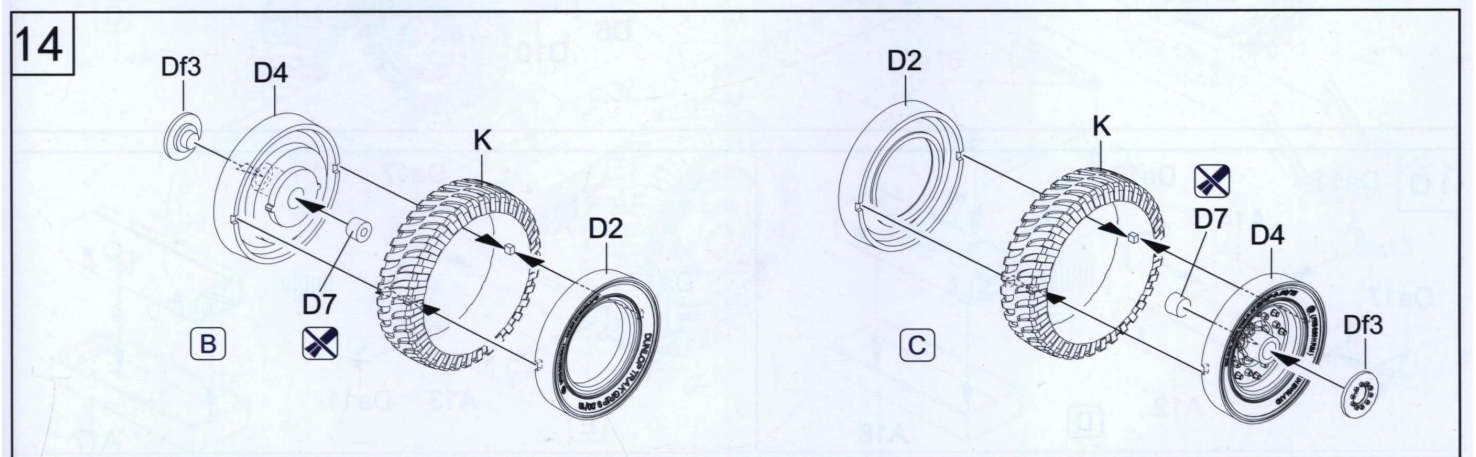
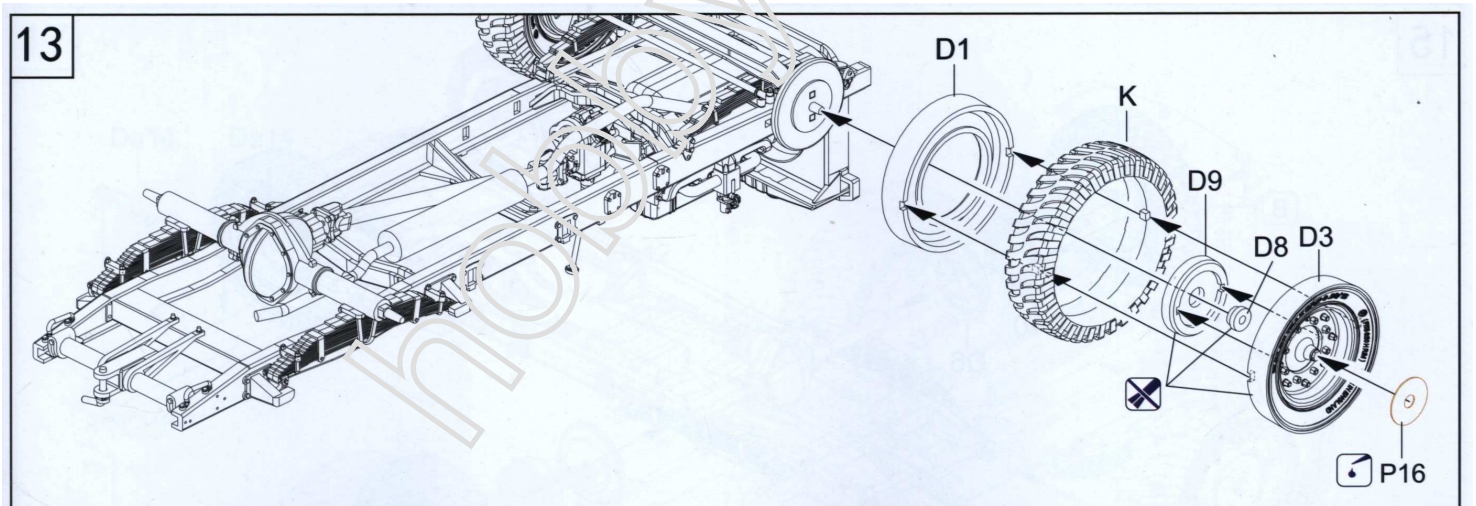
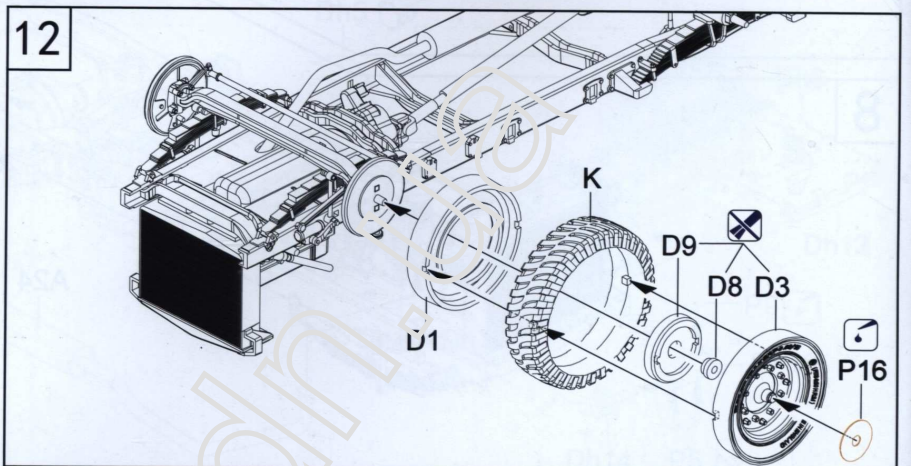
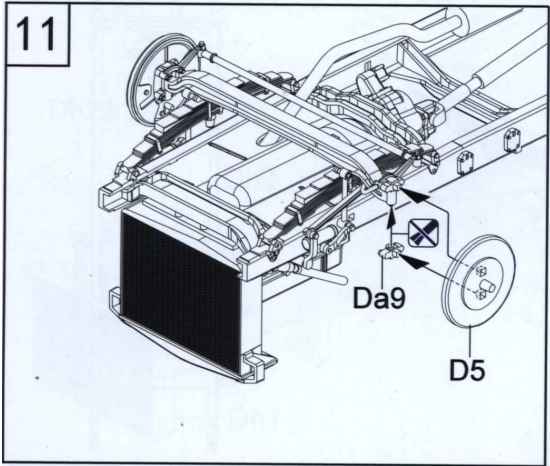
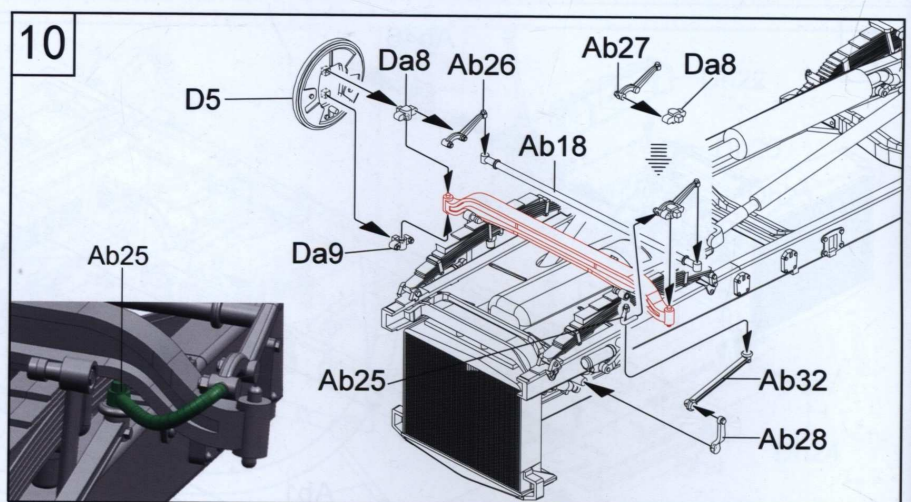
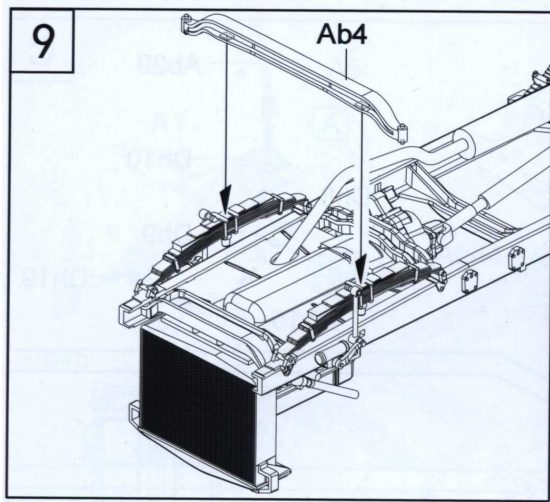
合計で60,000以上の汎用トラックが戦前と戦中に製造された。戦時中を通じて広く使用され、20世紀60年代末まで、特に本土部隊との対峙でMWD水タンク車が重要な役割を果たした。戦場で、大量の早期汎用トラックが捕獲され、ドイツ軍と日本の軍との間で共通の部品を共有することで、これらの汎用トラックを簡単に異なる用途に改装して使用された。

Sprue Parts List

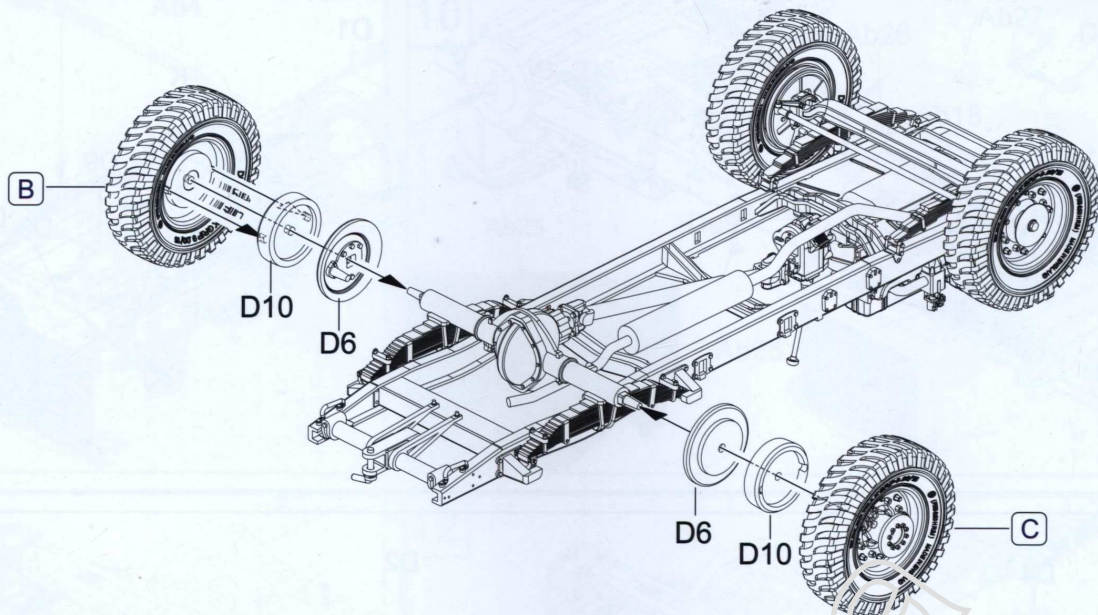




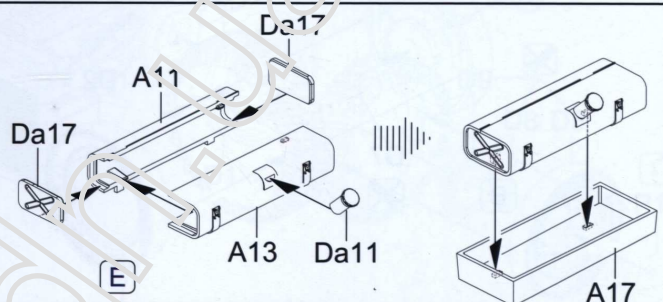
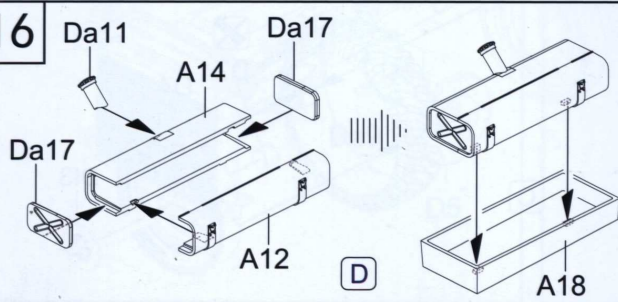




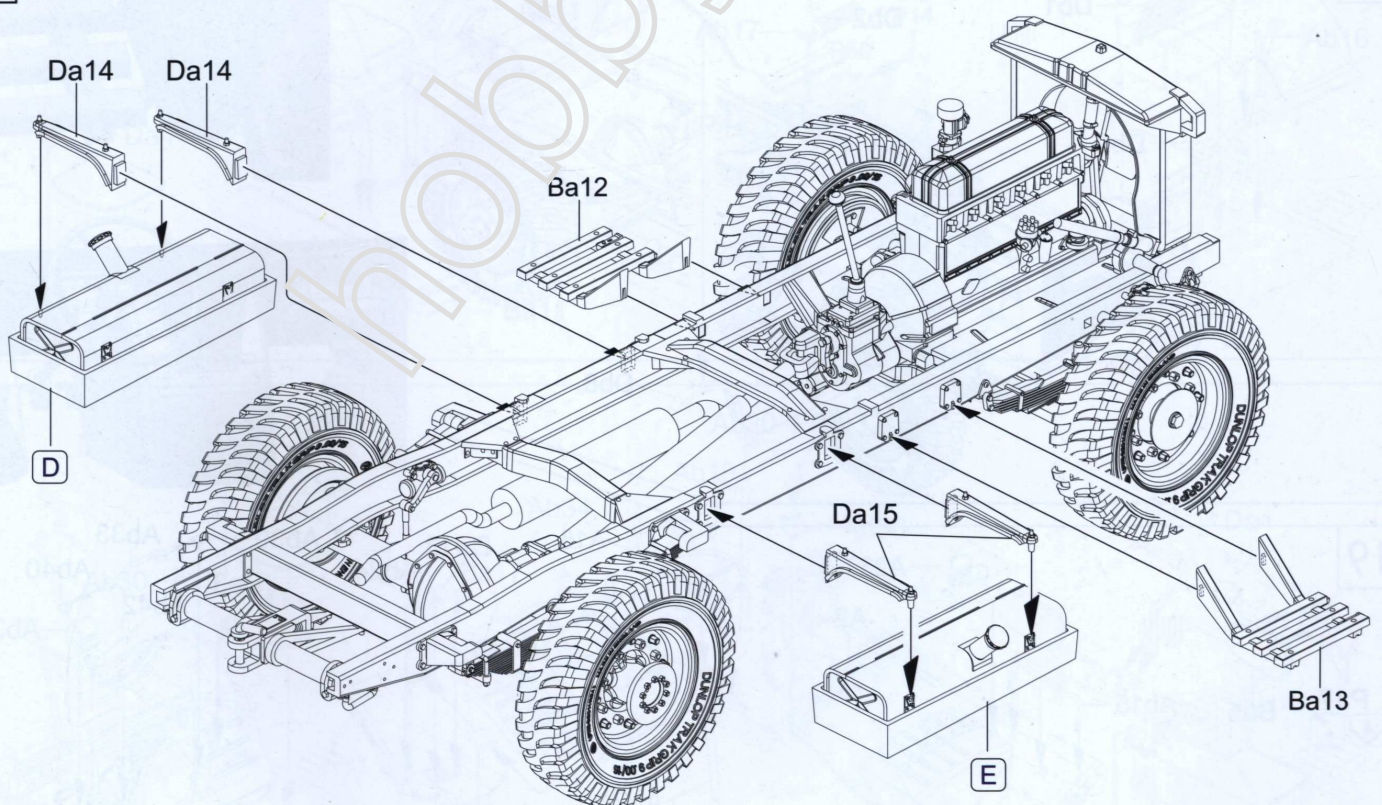
15

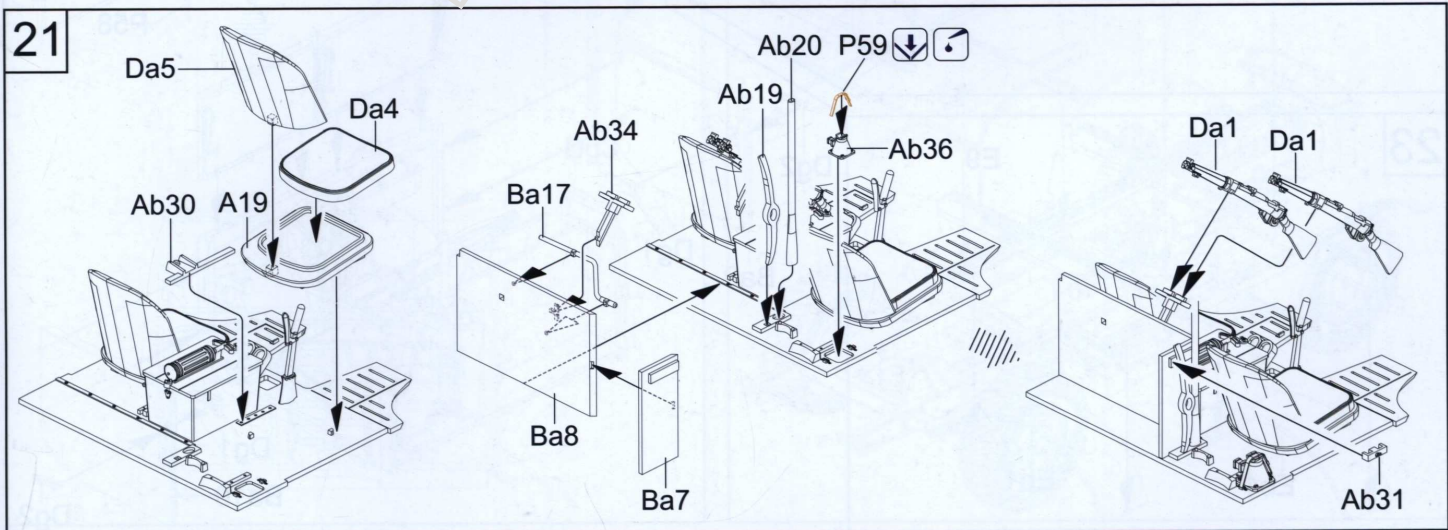
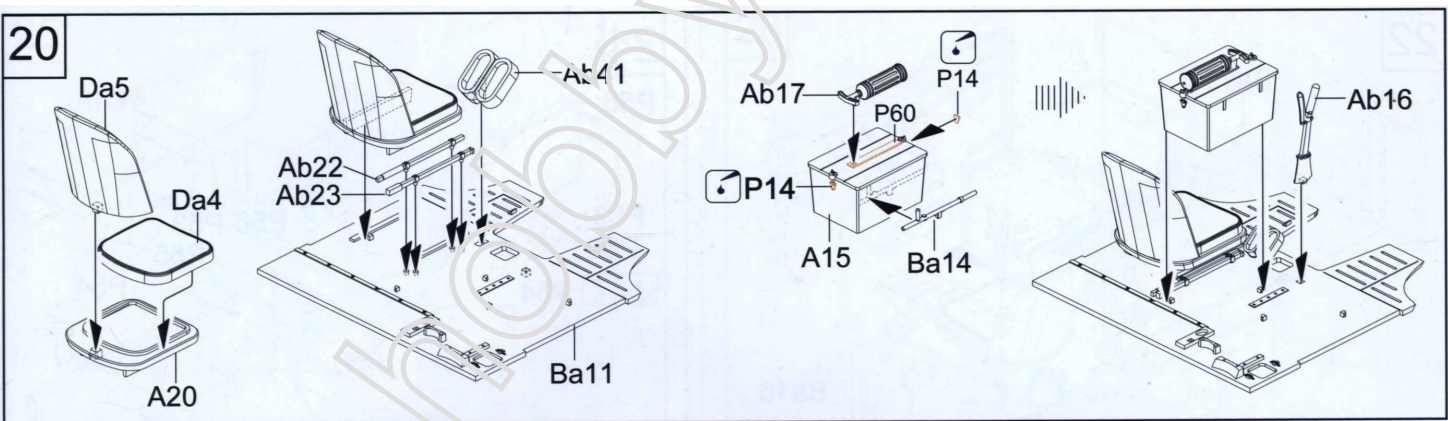
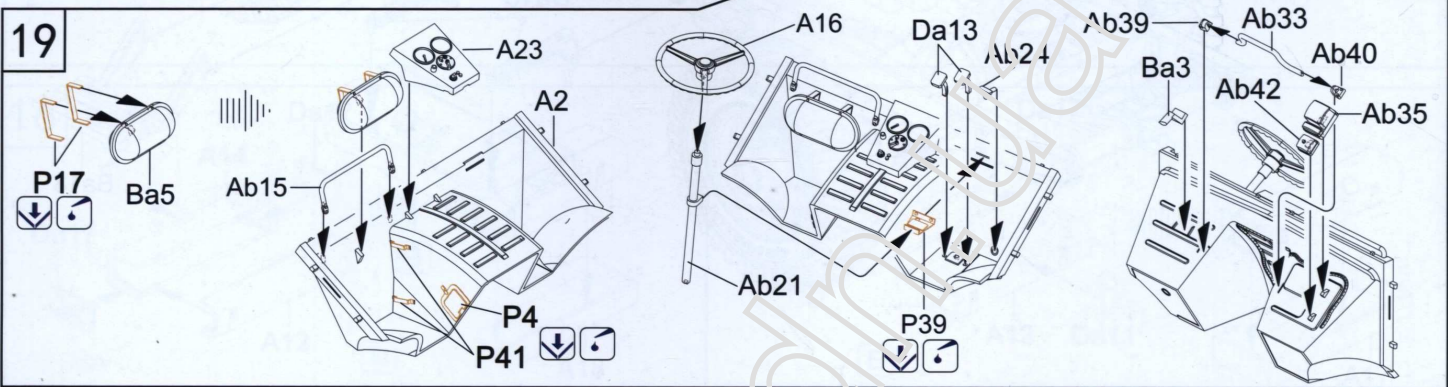
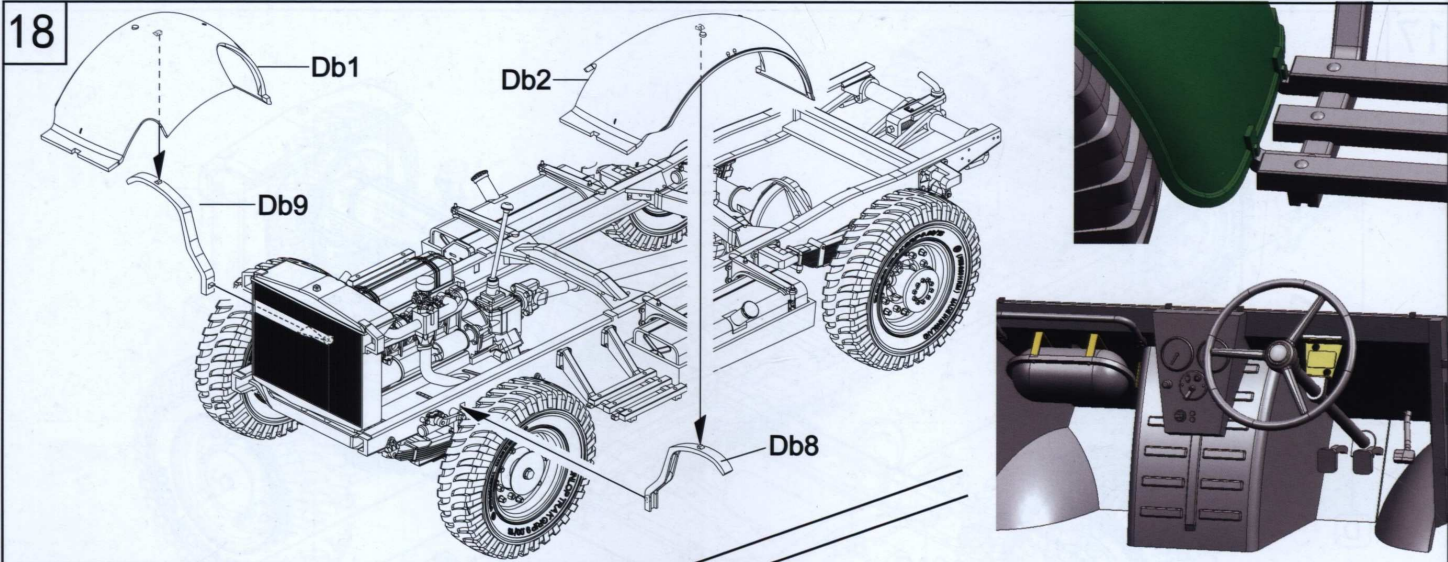


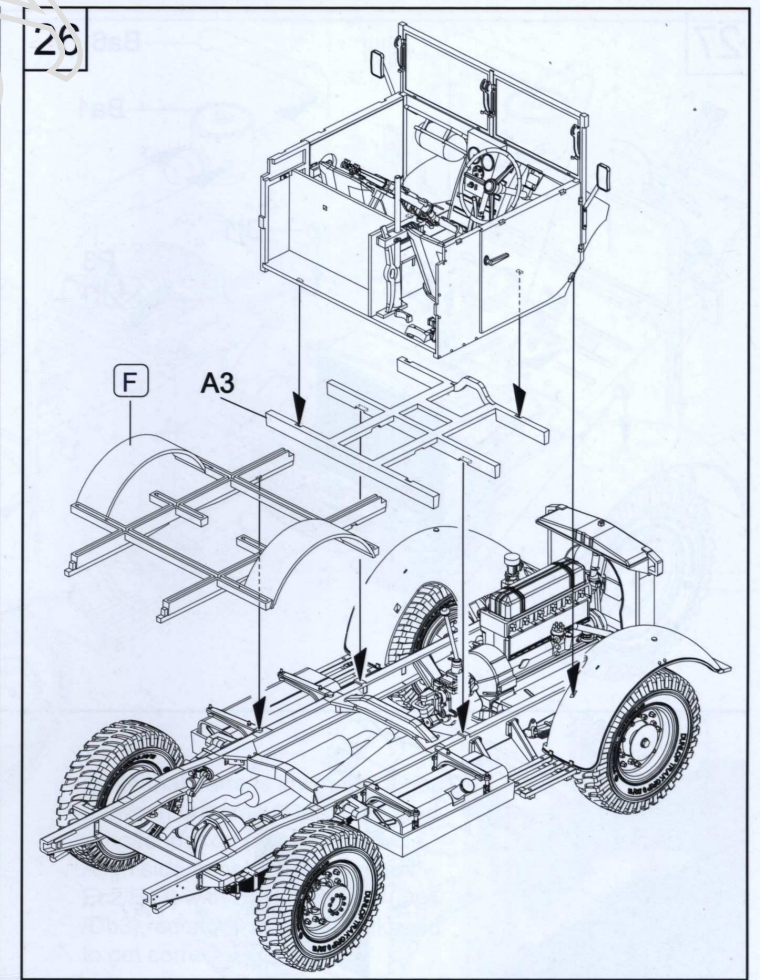
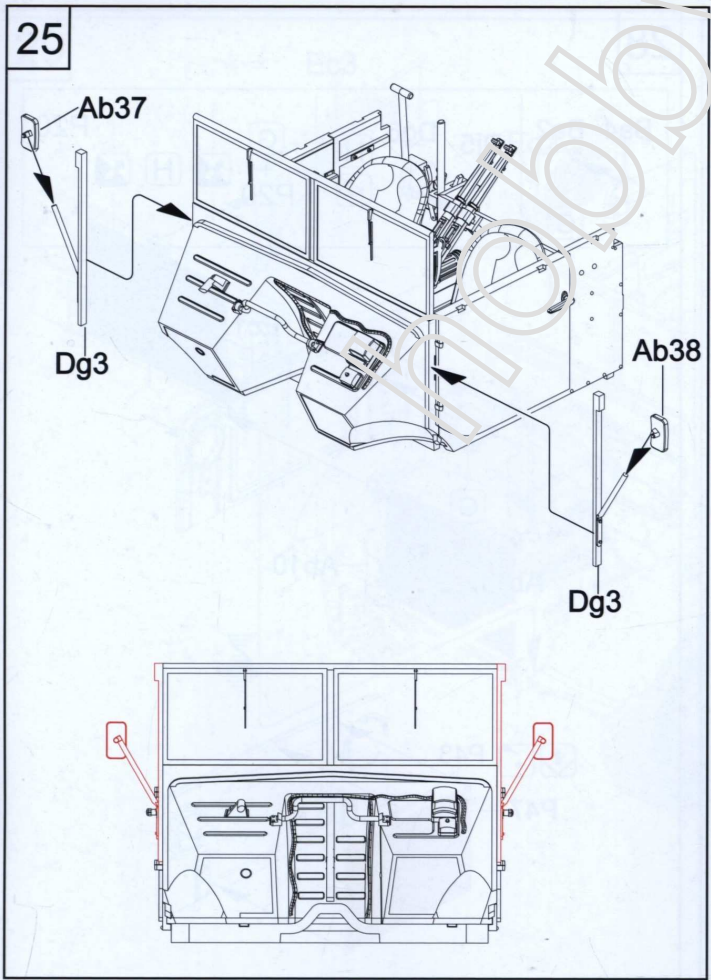
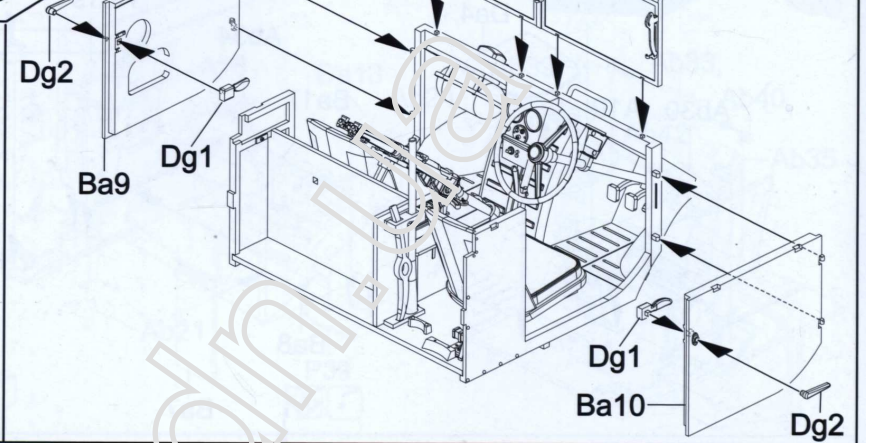
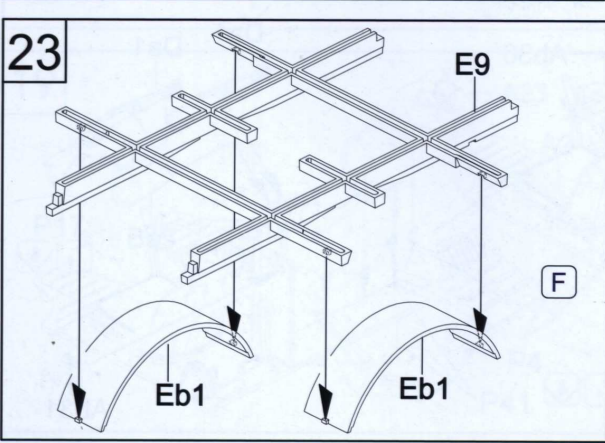
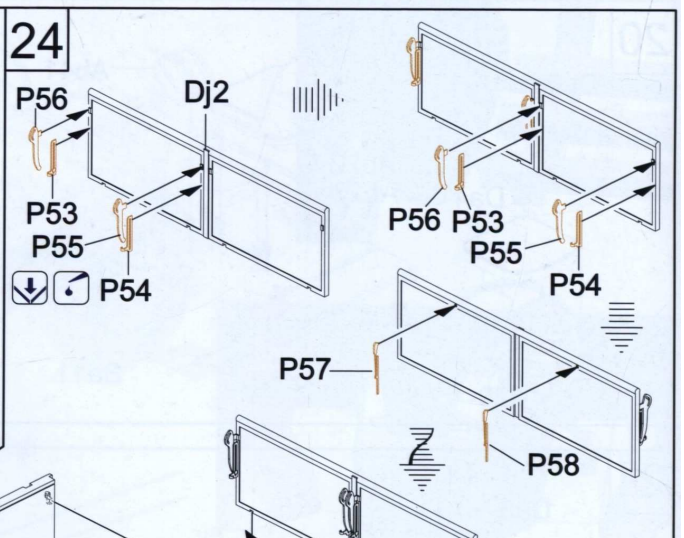
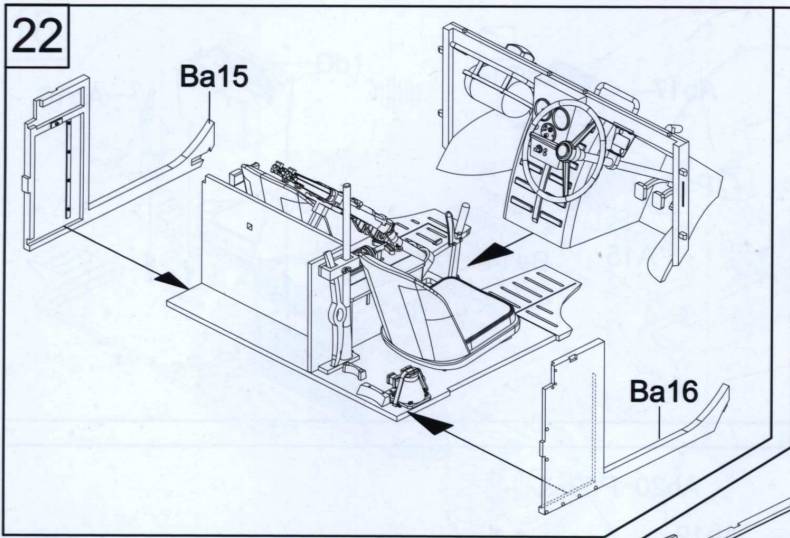
16



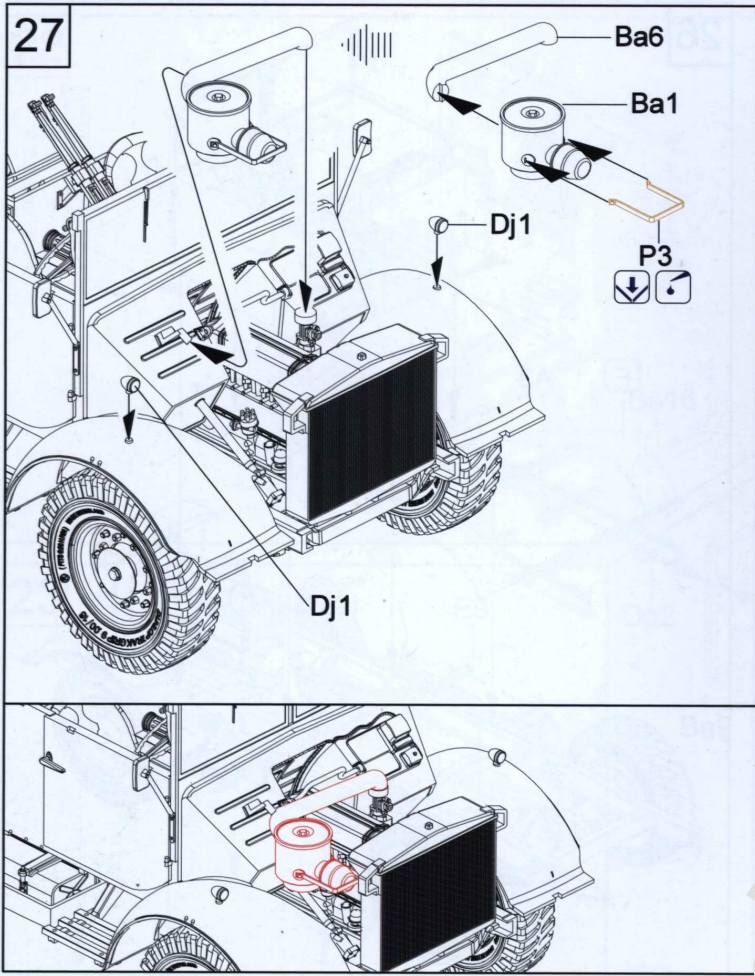
17



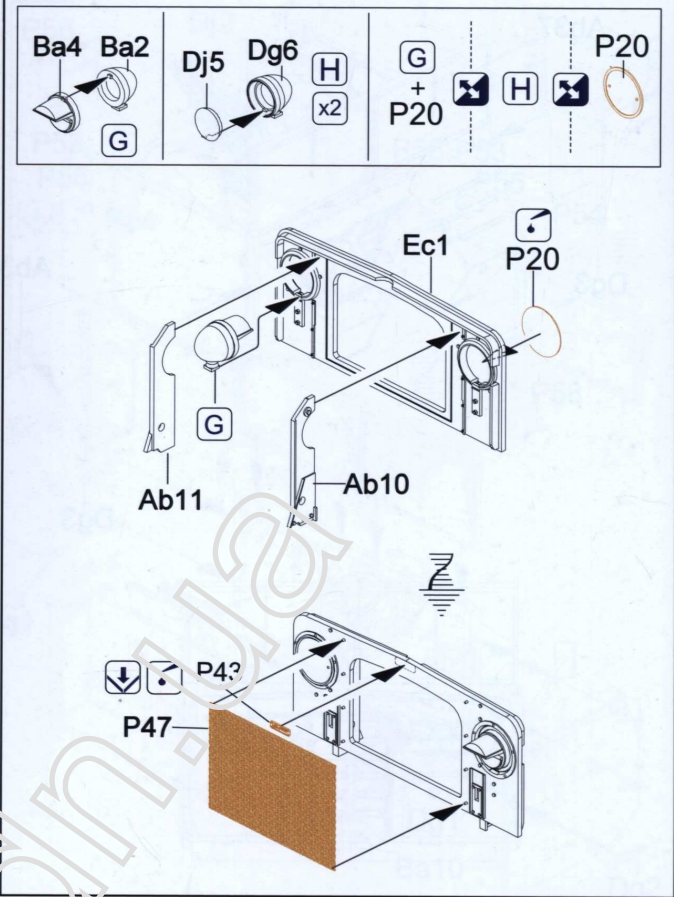




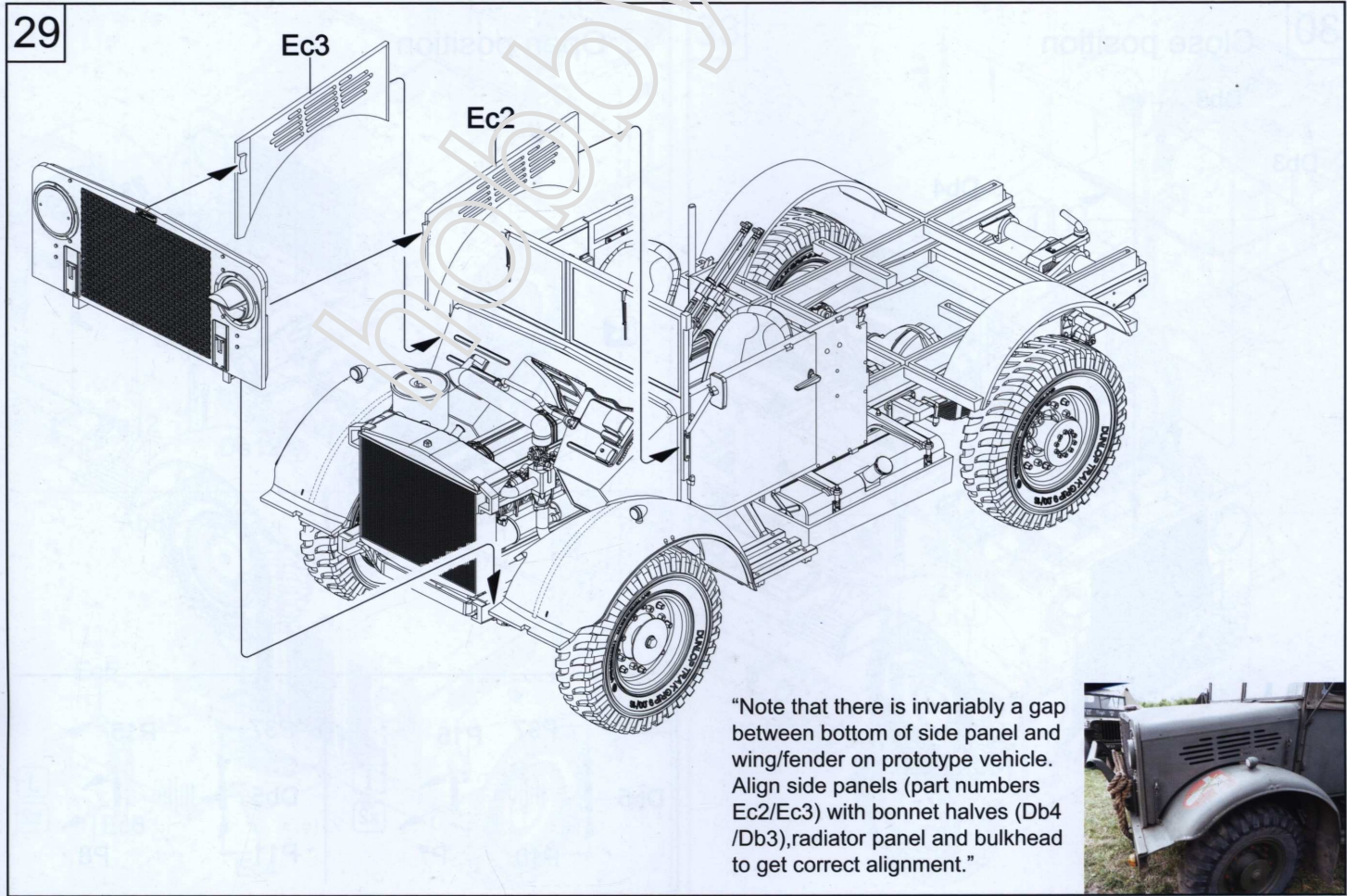
27



28



29

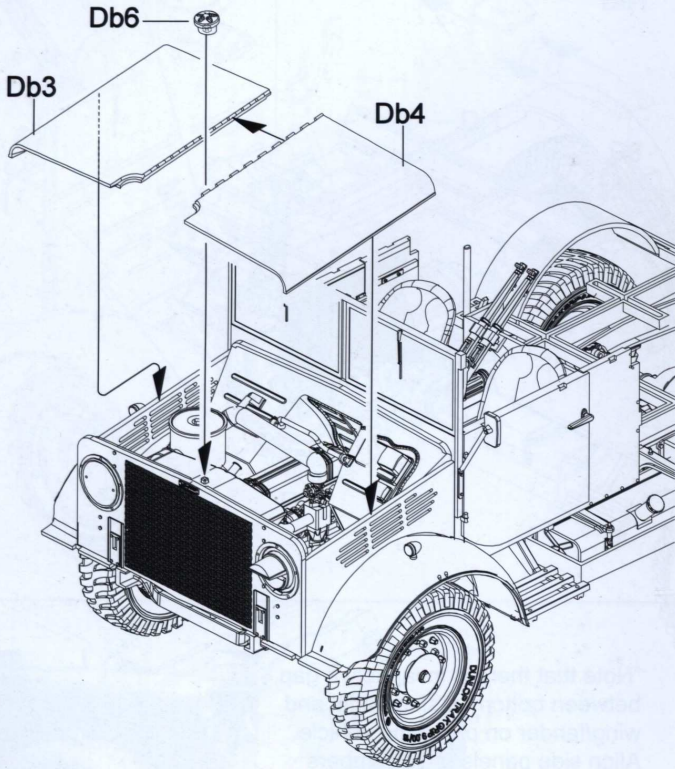


"Note that there is invariably a gap between bottom of side panel and wing/fender on prototype vehicle. Align side panels (part numbers Ec2/Ec3) with bonnet halves (Db4 /Db3), radiator panel and bulkhead to get correct alignment."

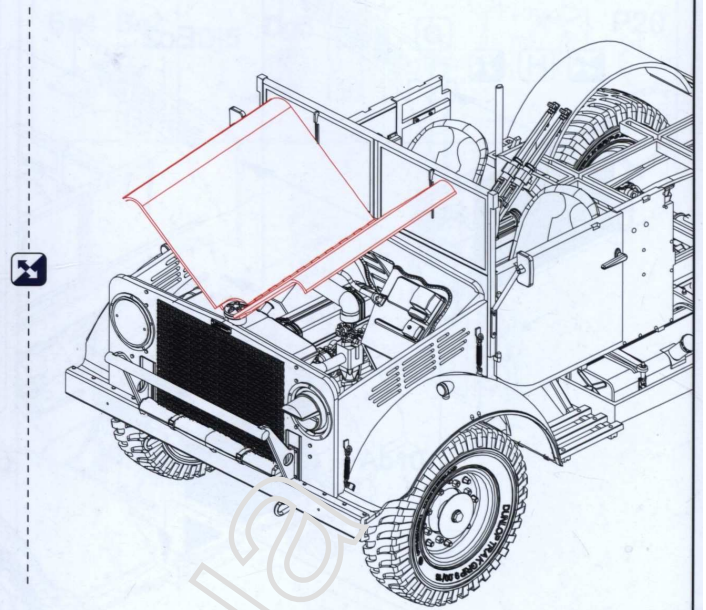


30

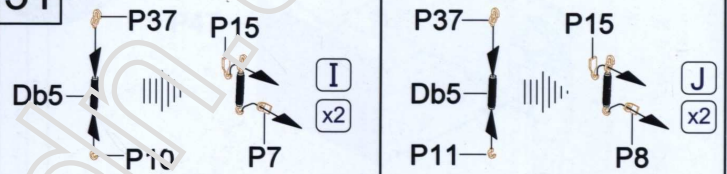
Close position



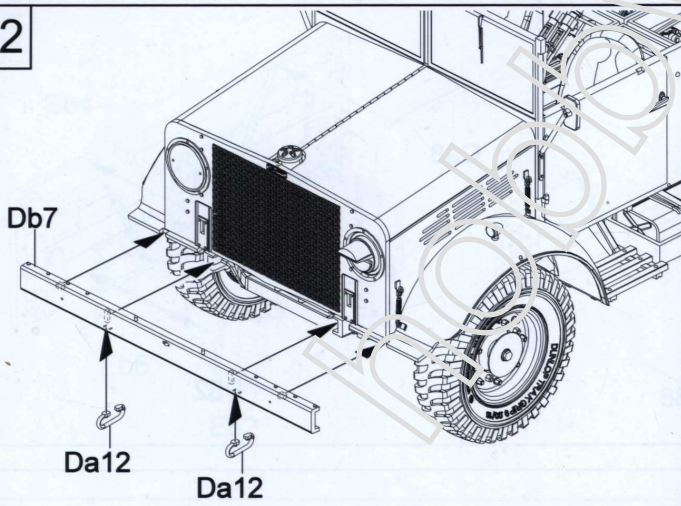
Open position



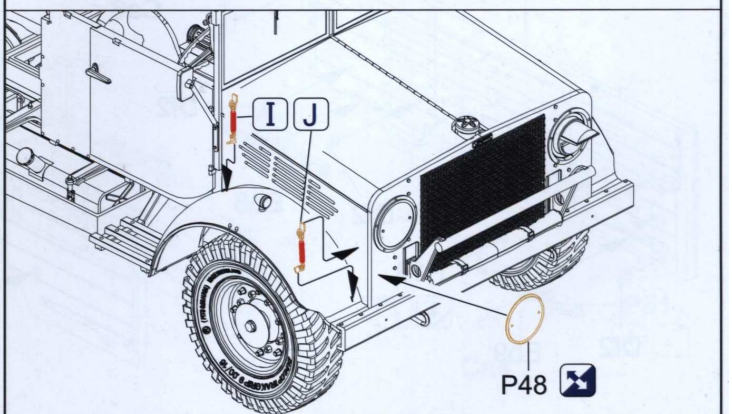
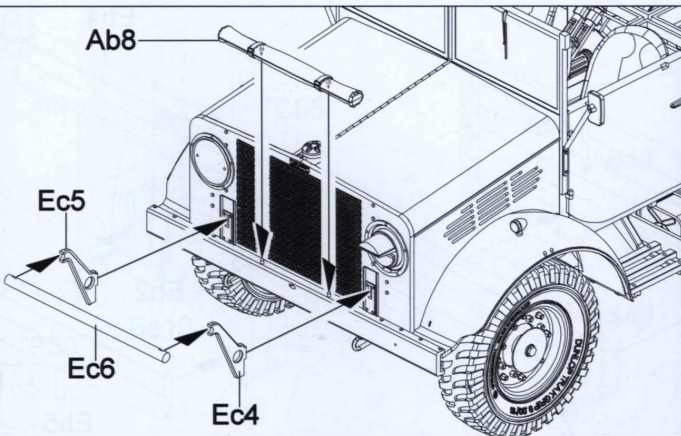
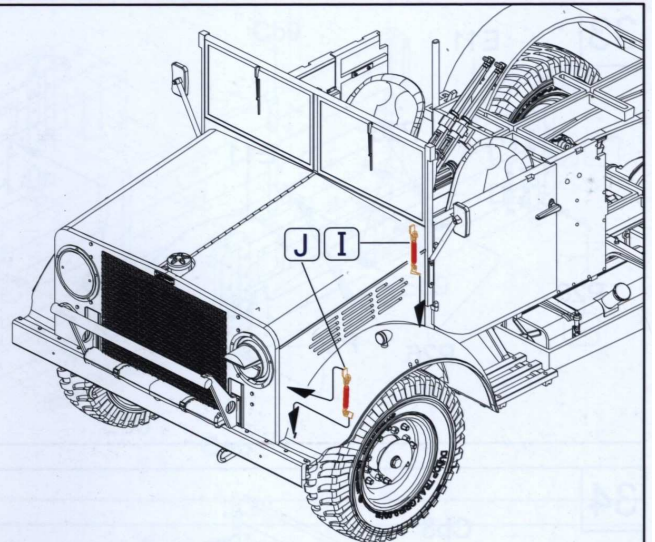
31



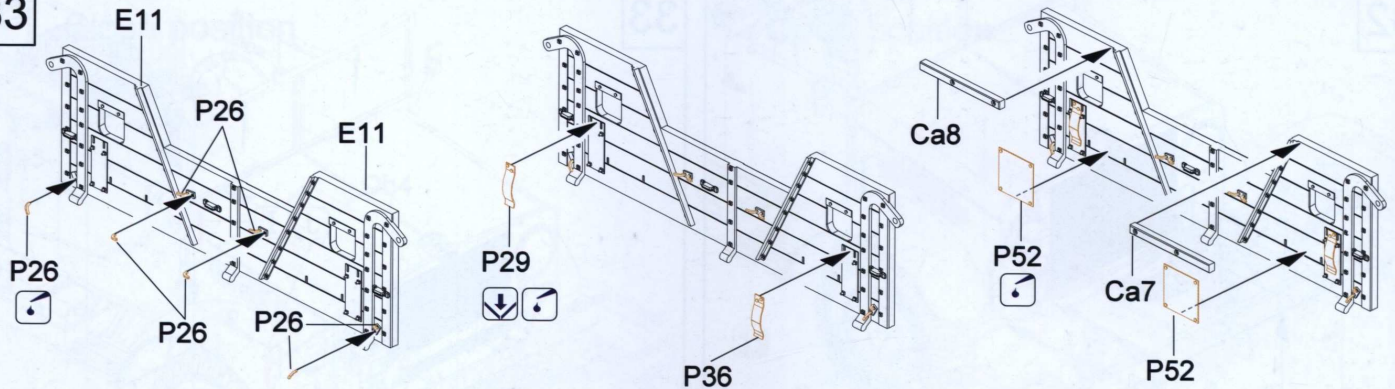
32



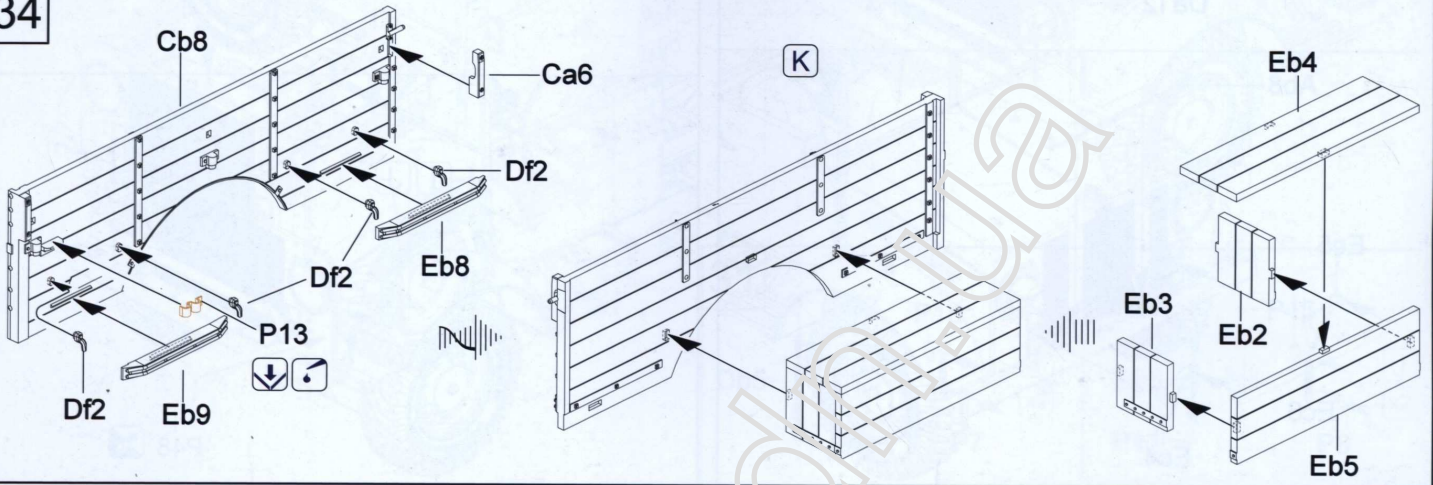
33



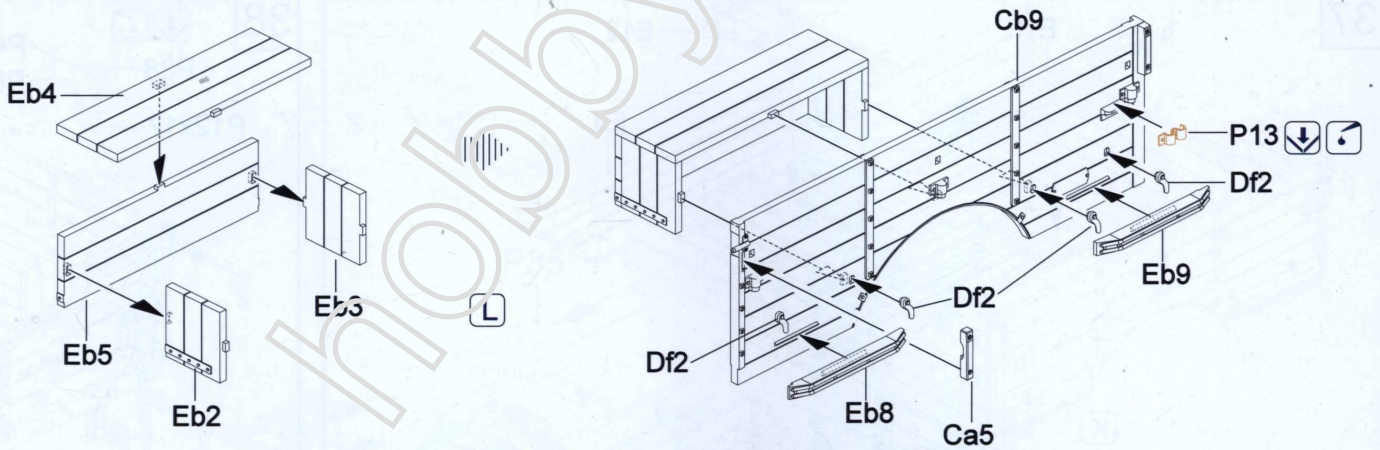
33



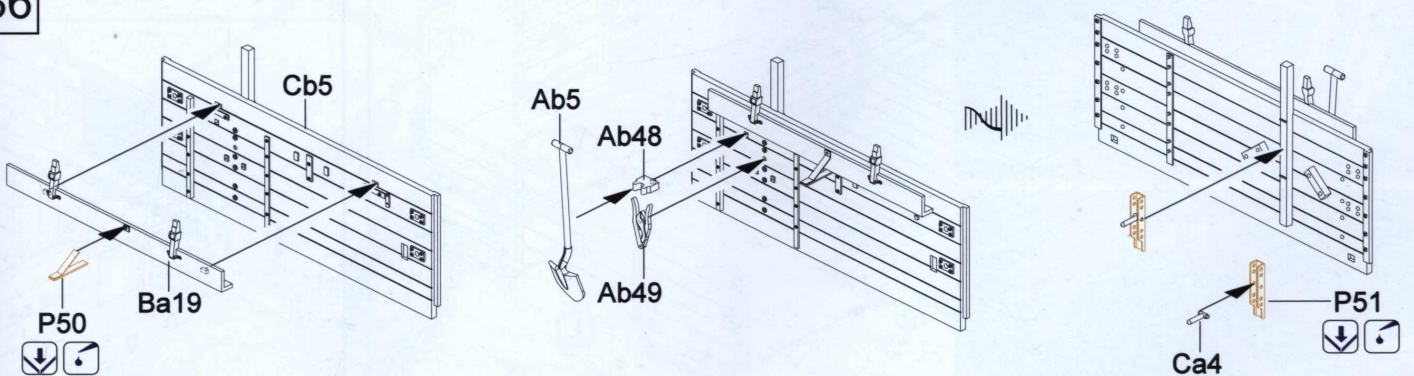
34



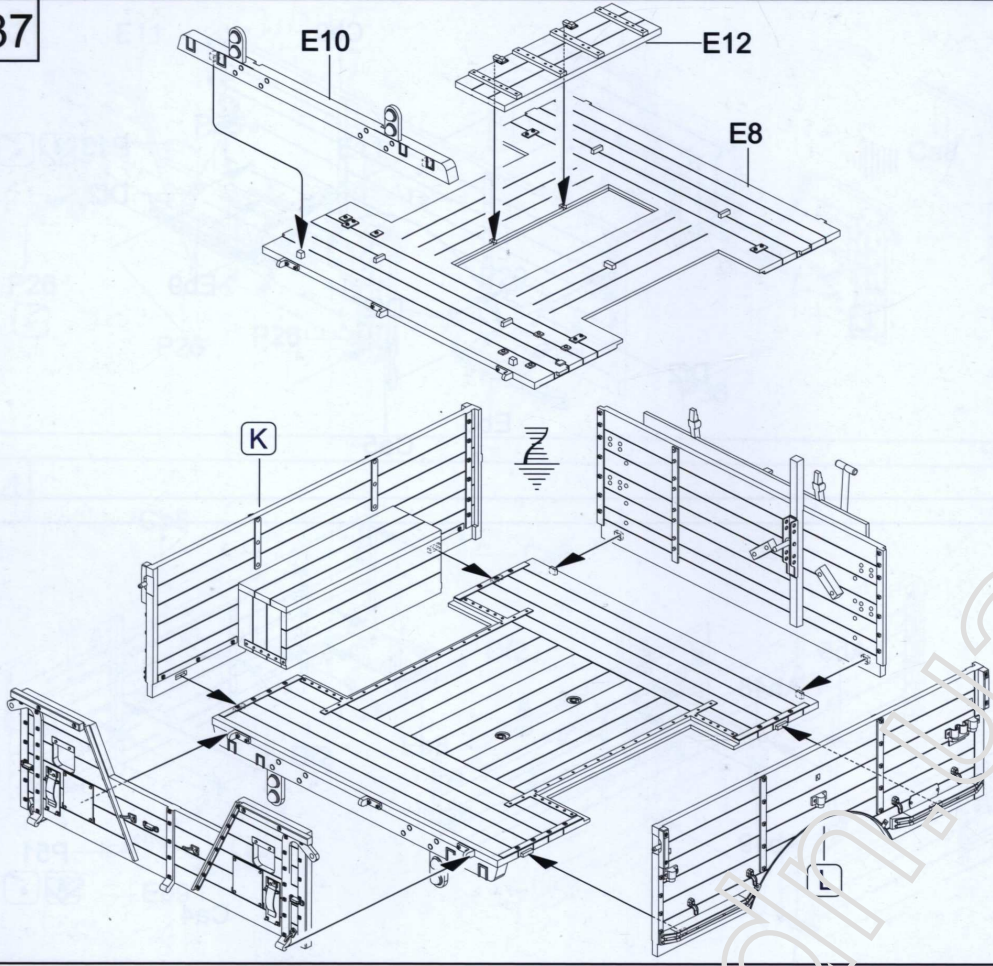
35



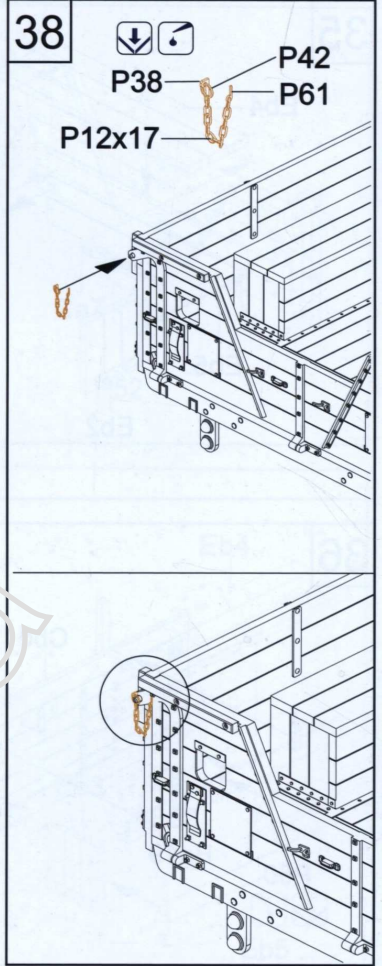
36



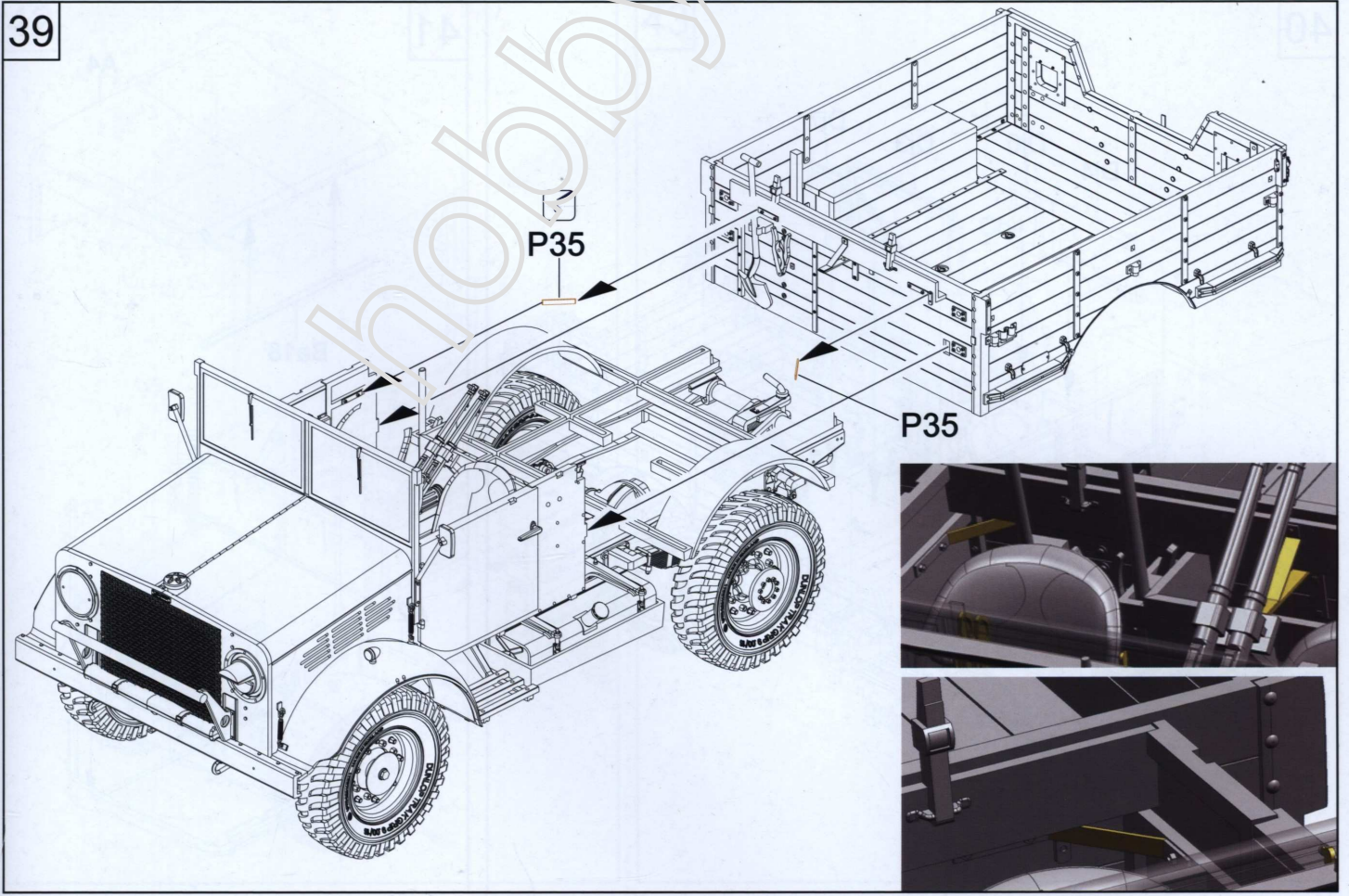
37



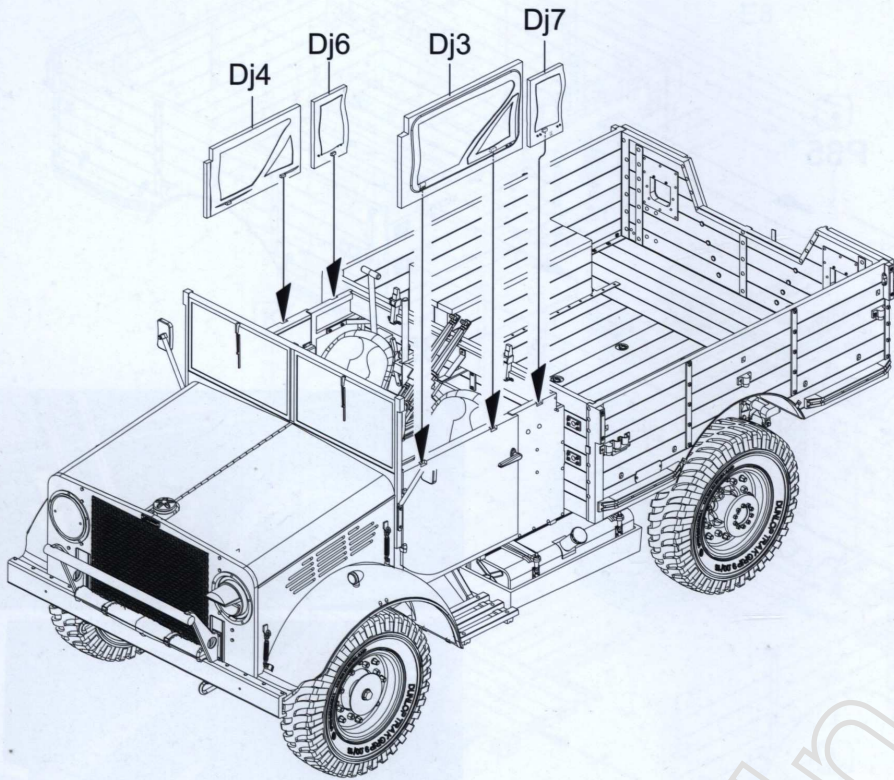
38



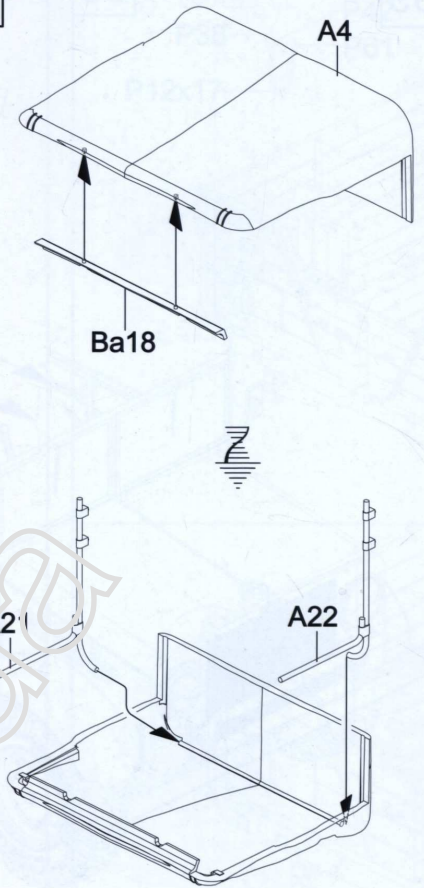
39



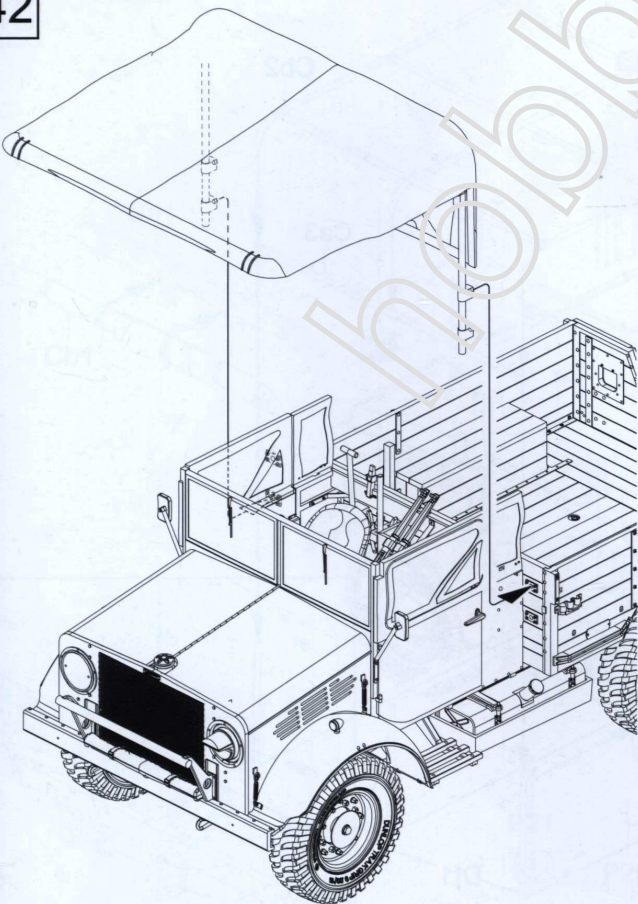
40



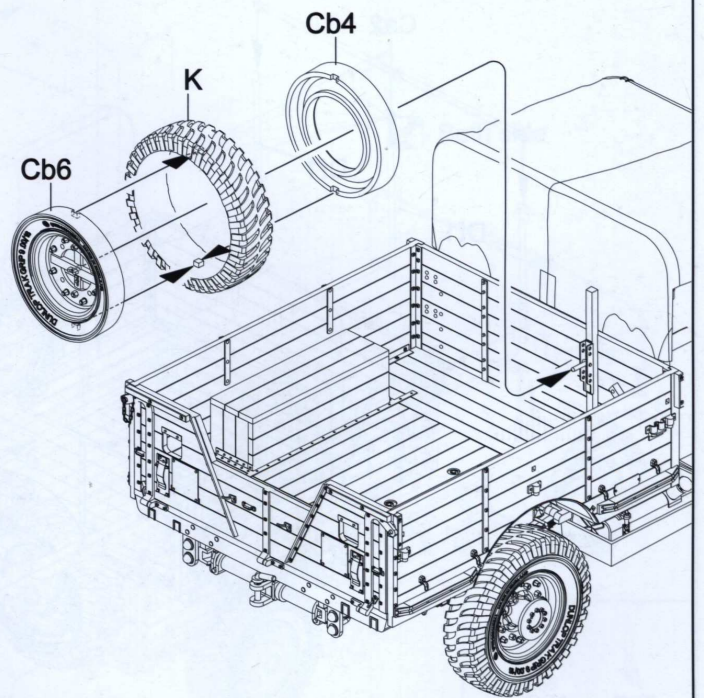
41



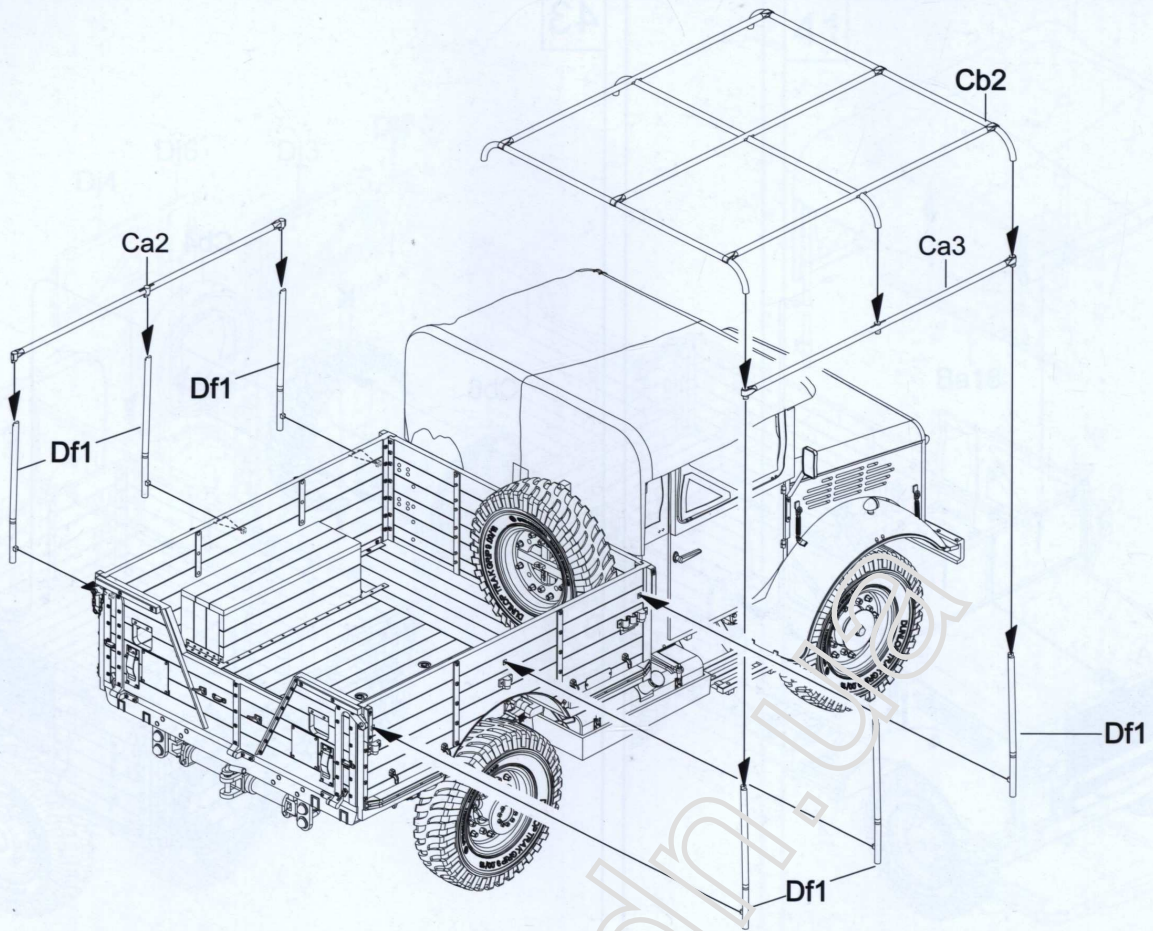
42



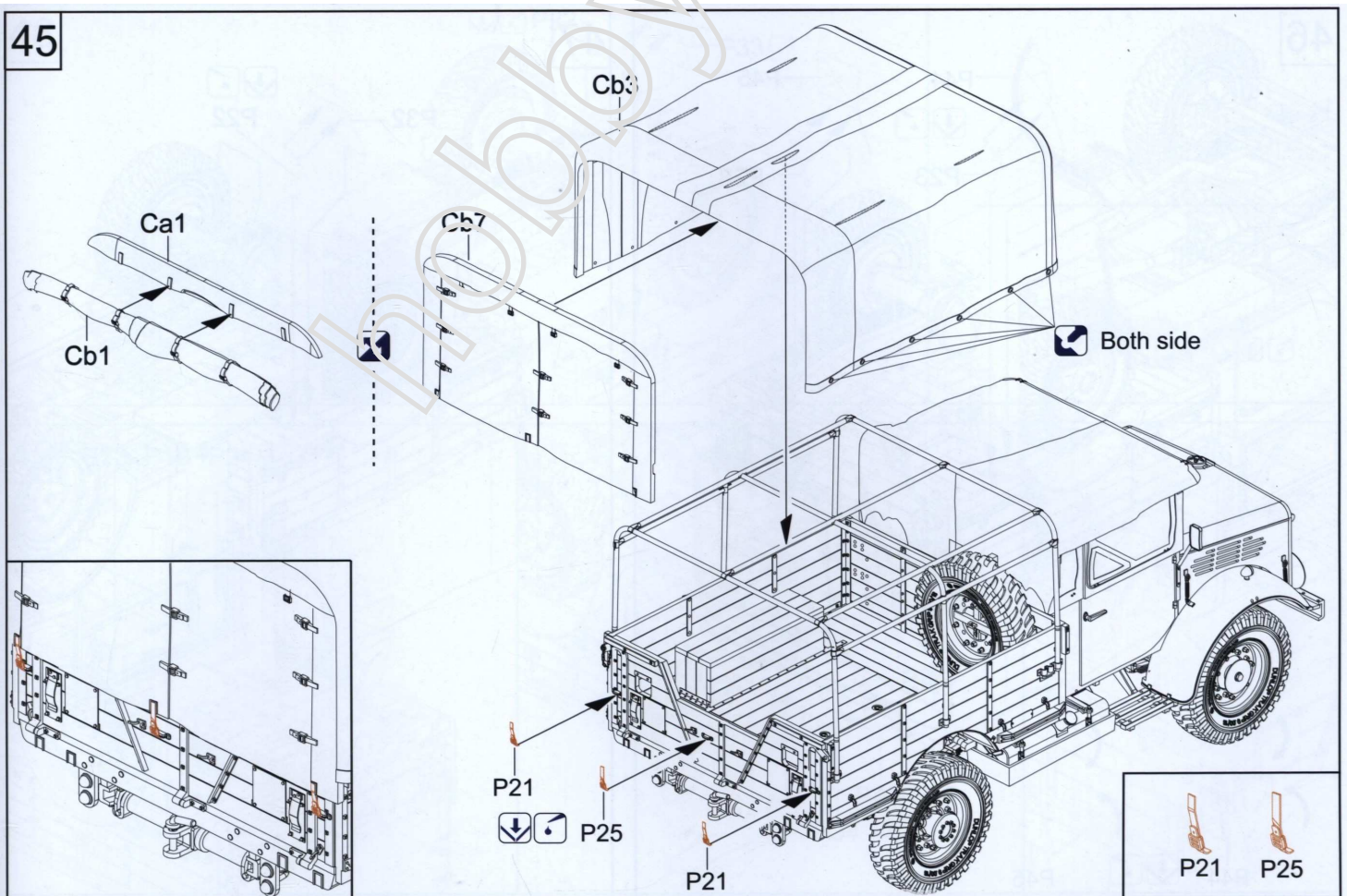
43

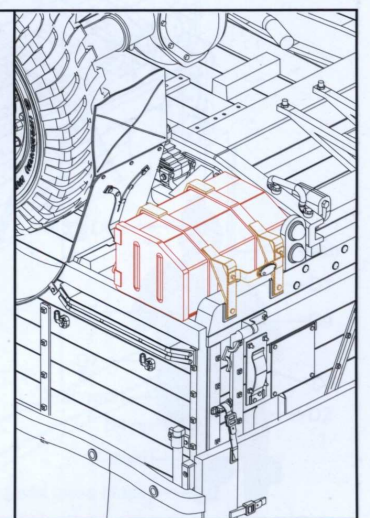
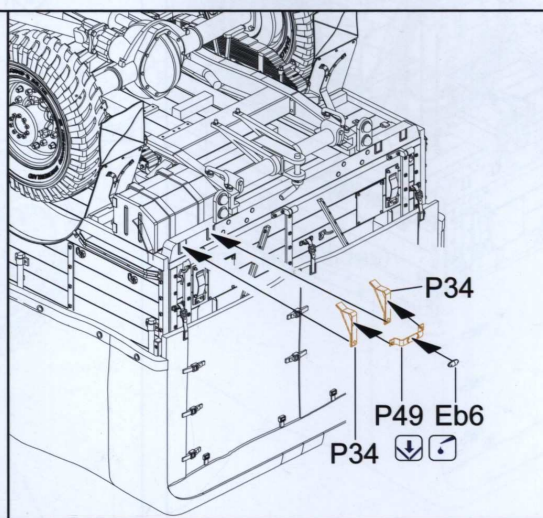
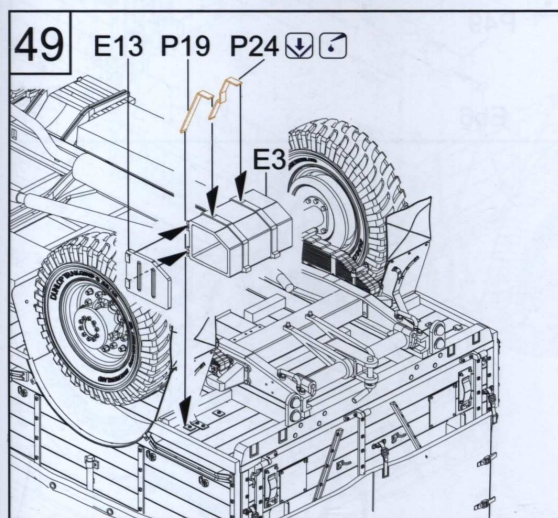
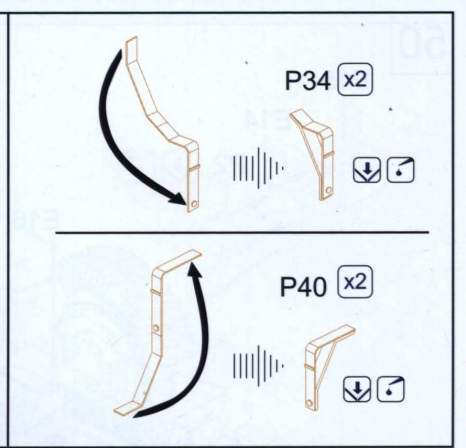
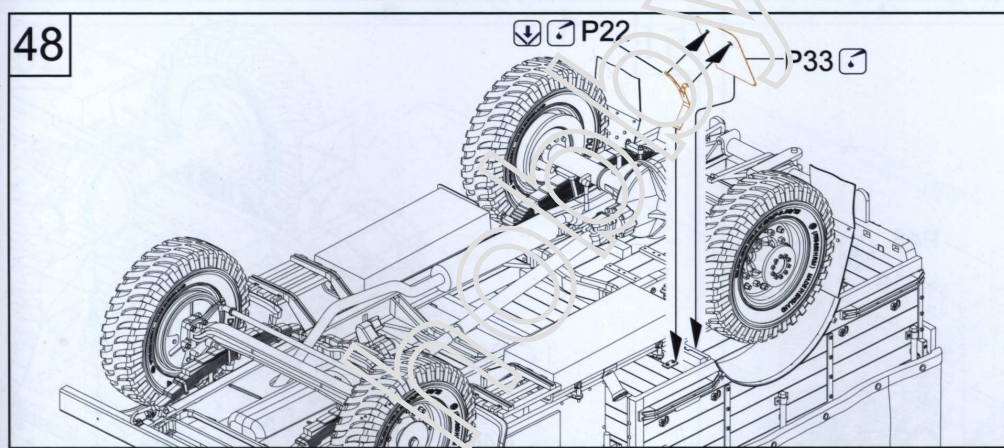
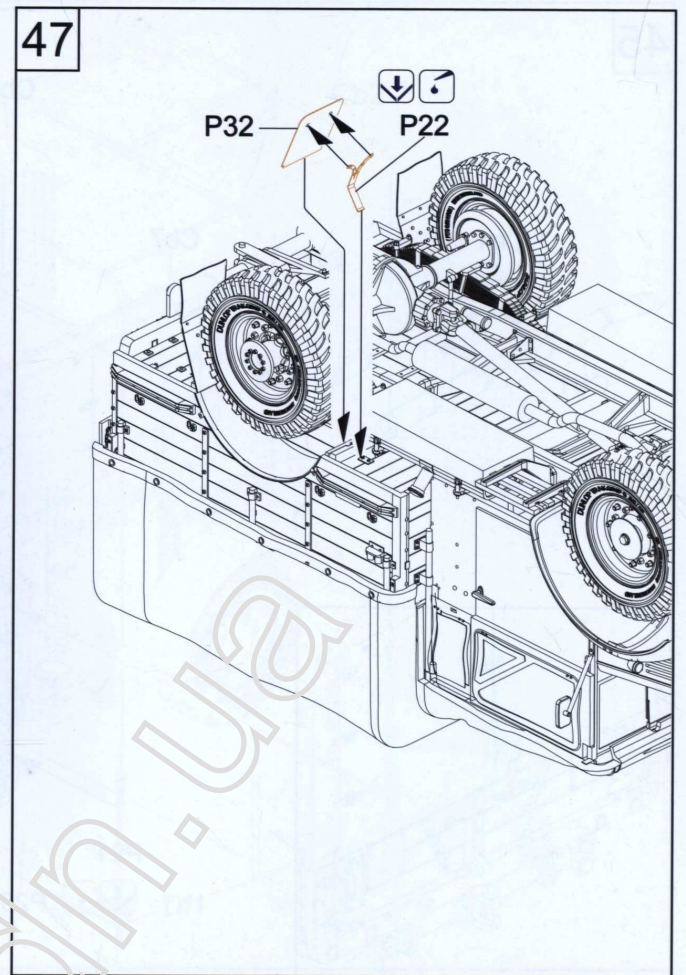
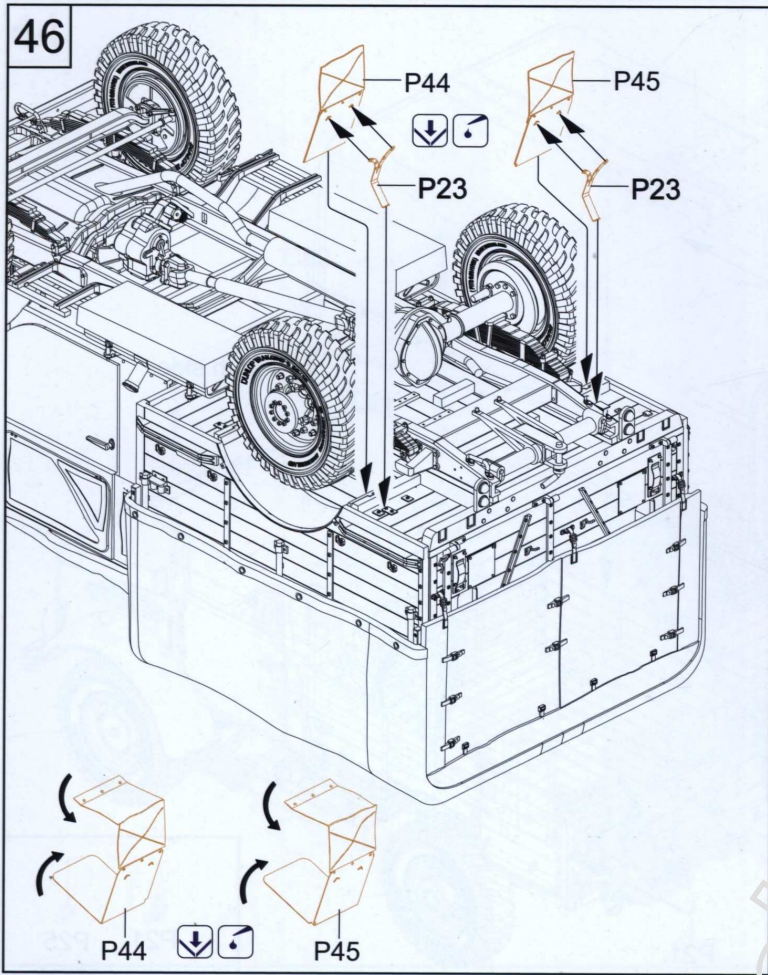


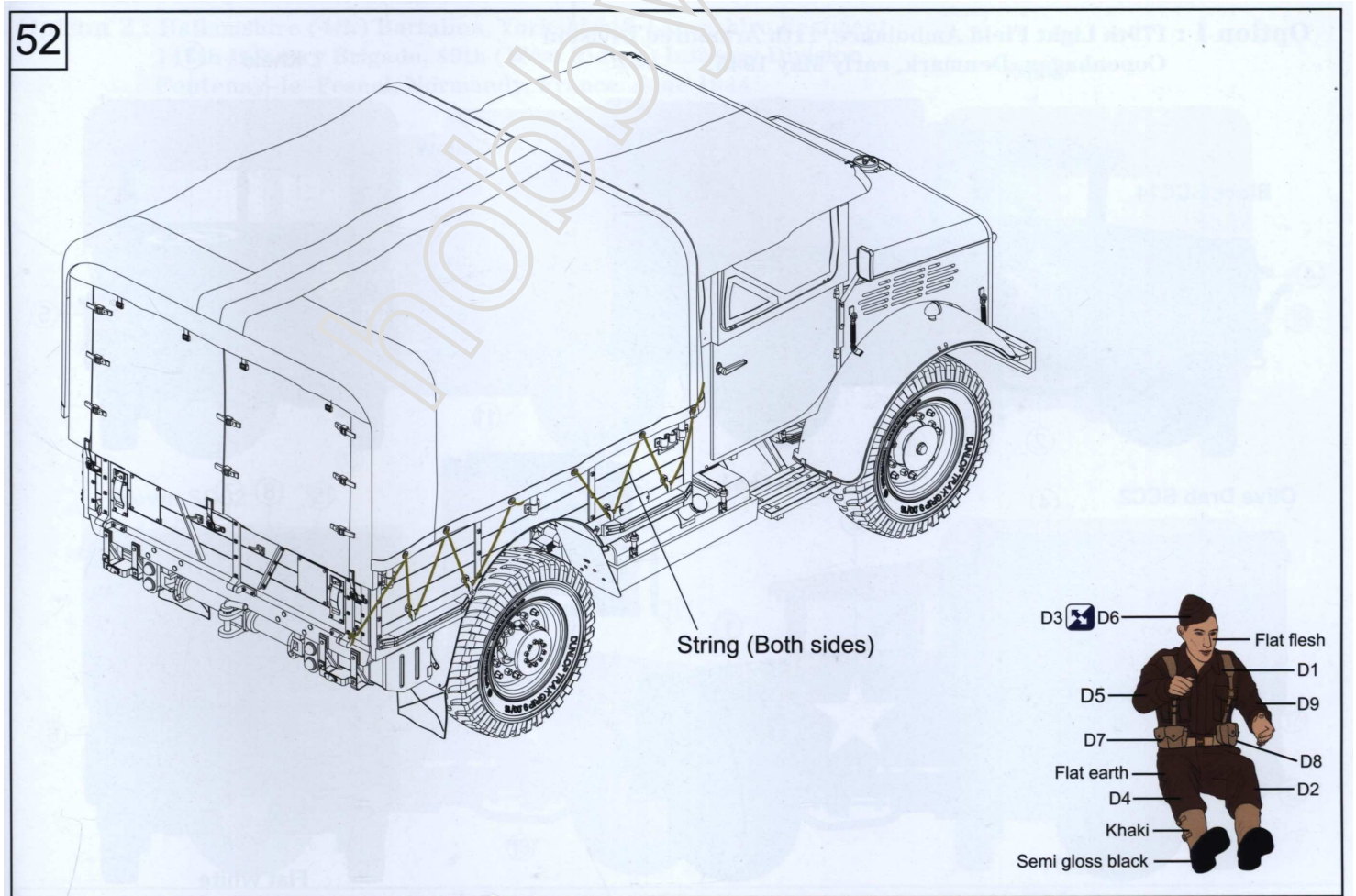
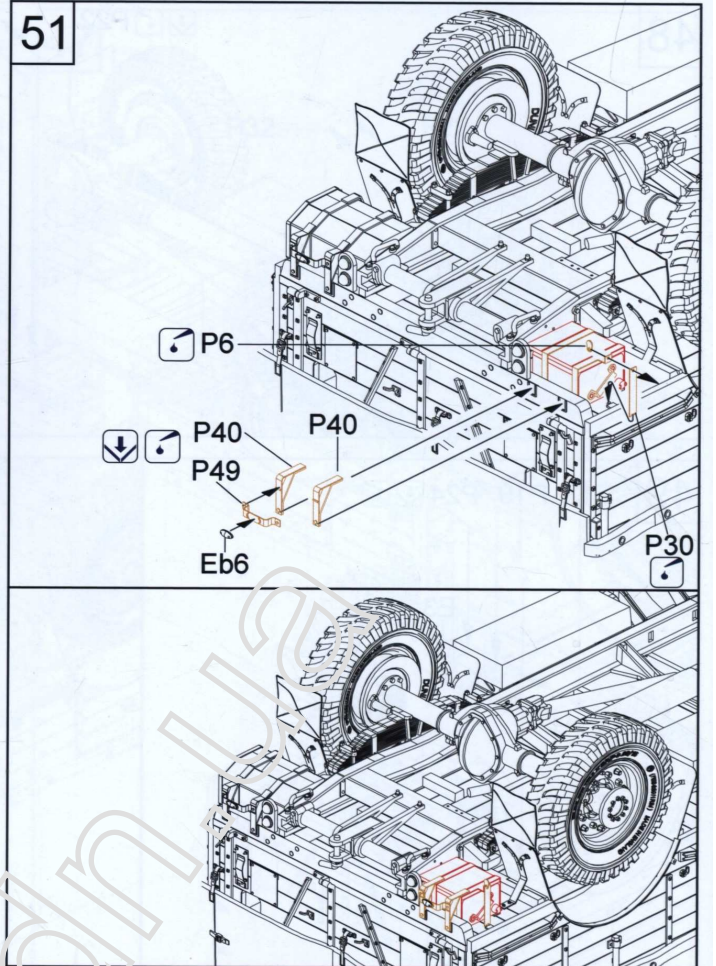
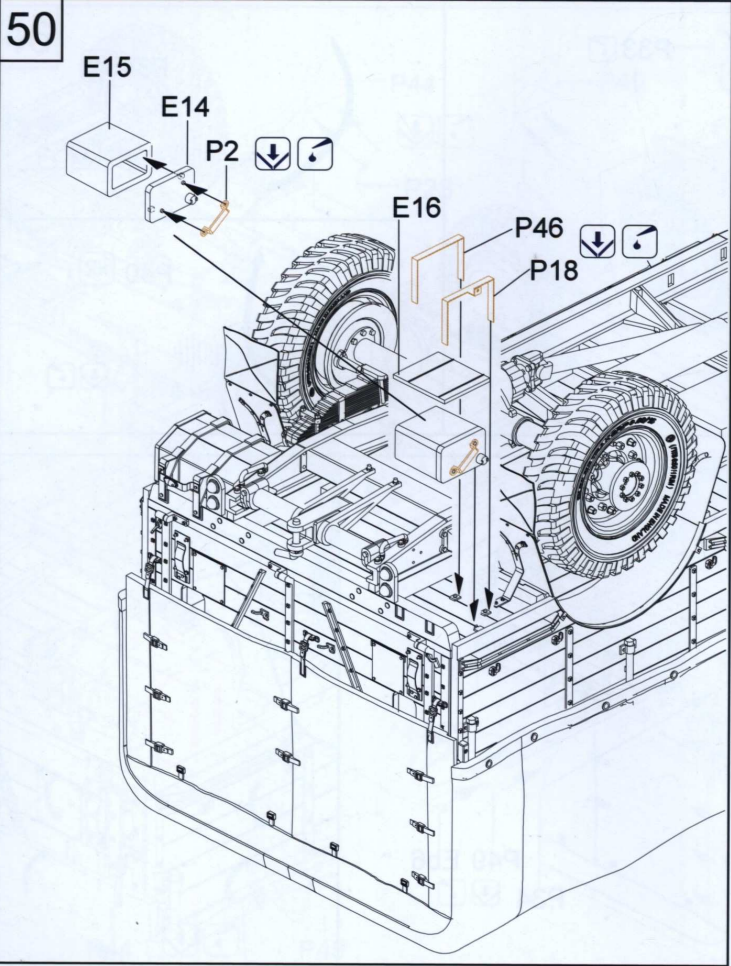
44



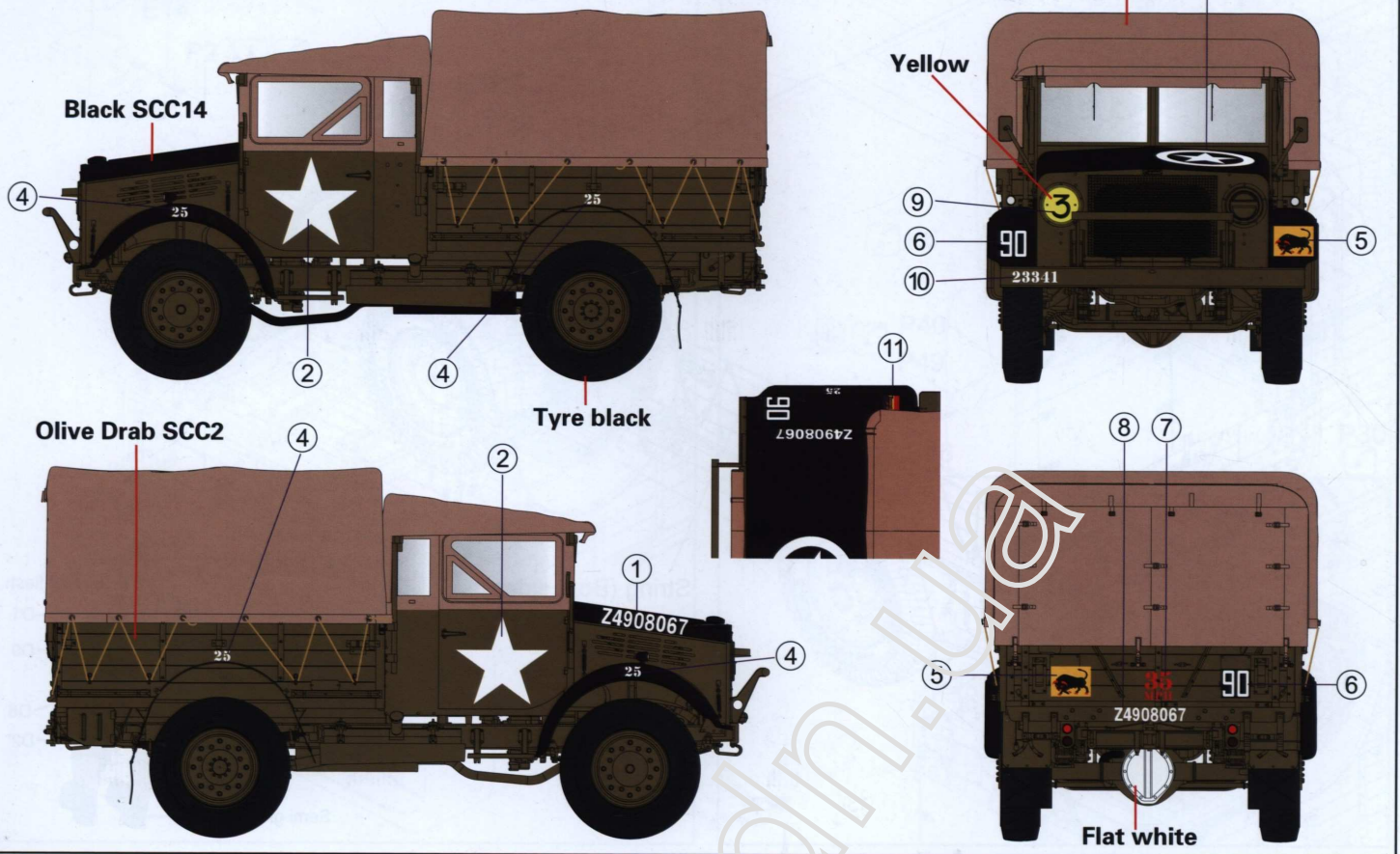
45



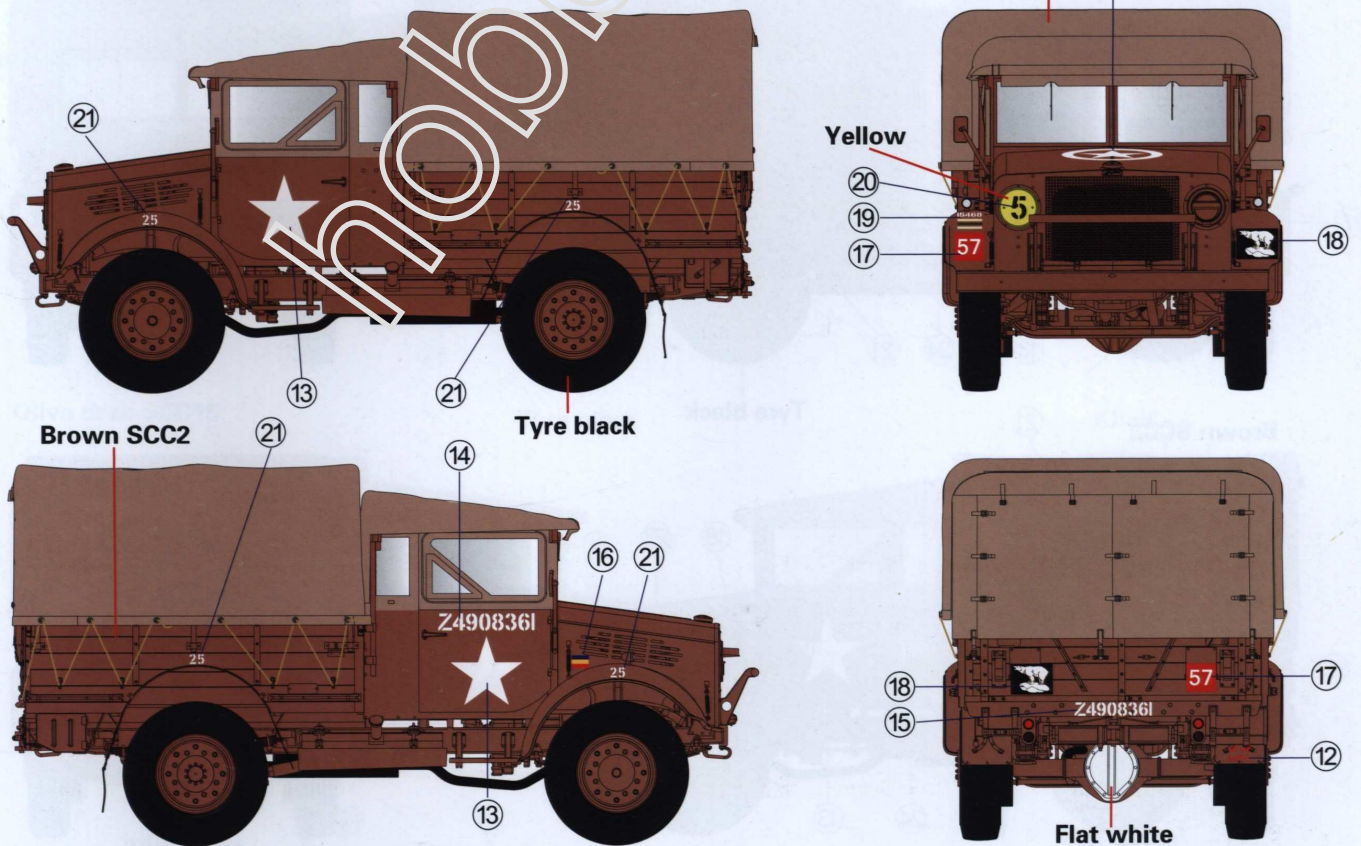




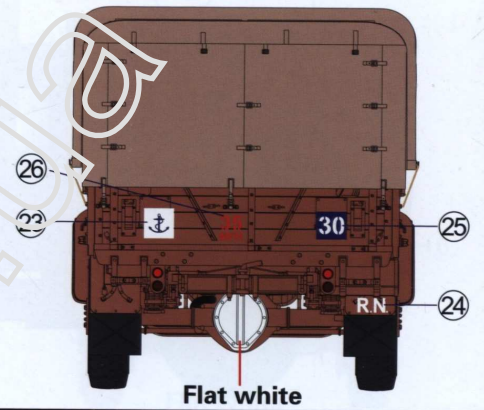
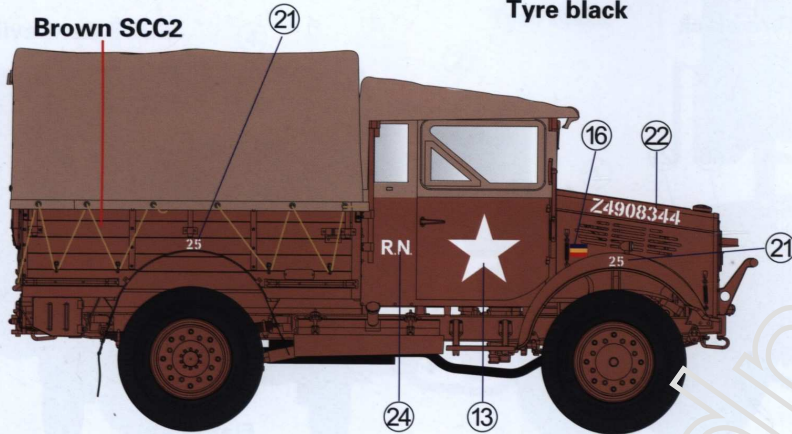
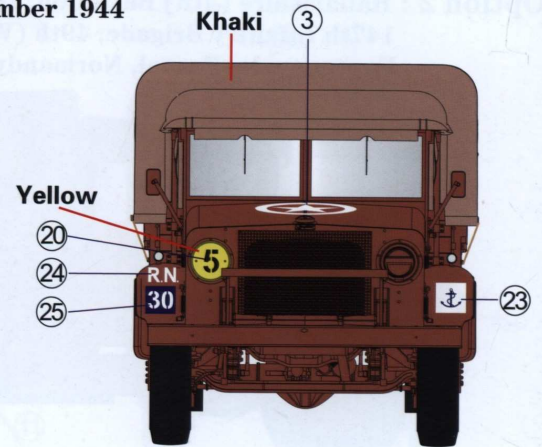
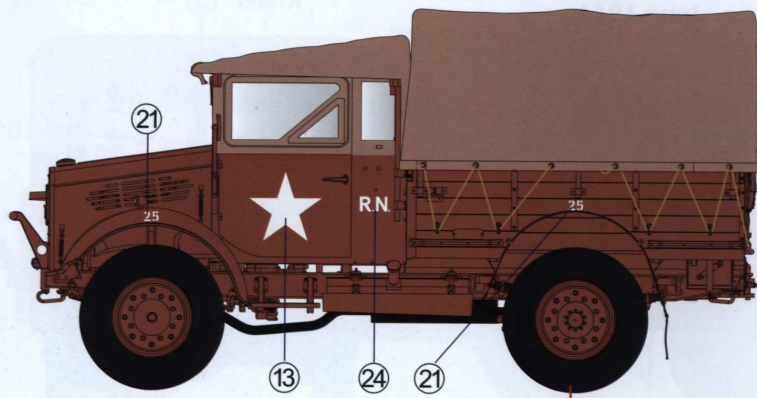
**Option 1 : 179th Light Field Ambulance, 11th Armoured Division
Copenhagen, Denmark, early May 1945.**



**Option 2 : Hallamshire (4th) Battalion, Yorkshire & Lancashire Regiment,
147th Infantry Brigade, 49th (West Riding) Infantry Division
Fontenay-le-Pesnel, Normandy, France. June 1944**



Option 3 : X Troop, 30 Assault Unit, Channel Coast, France. September 1944

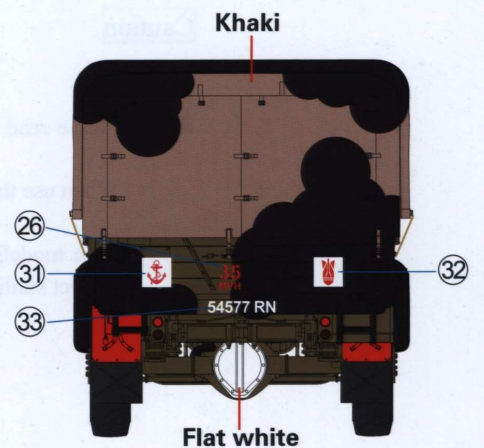
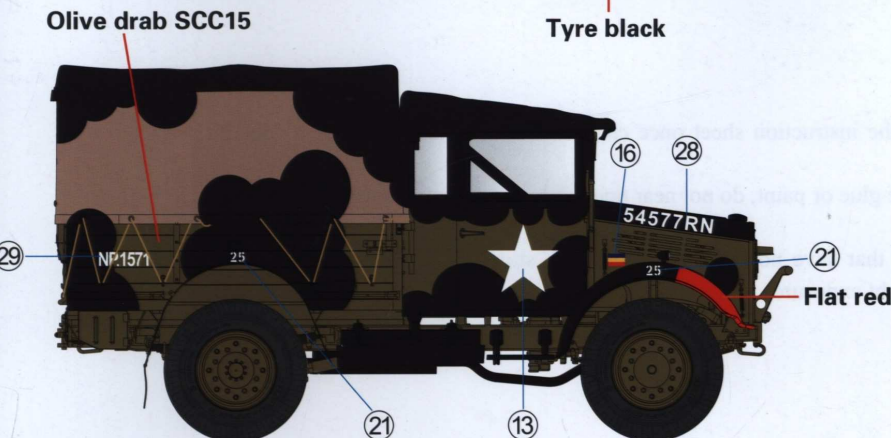
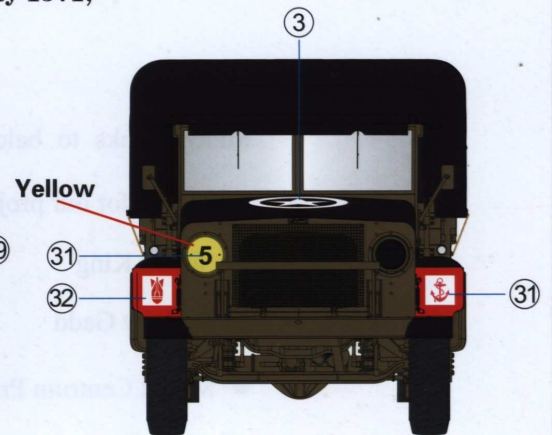
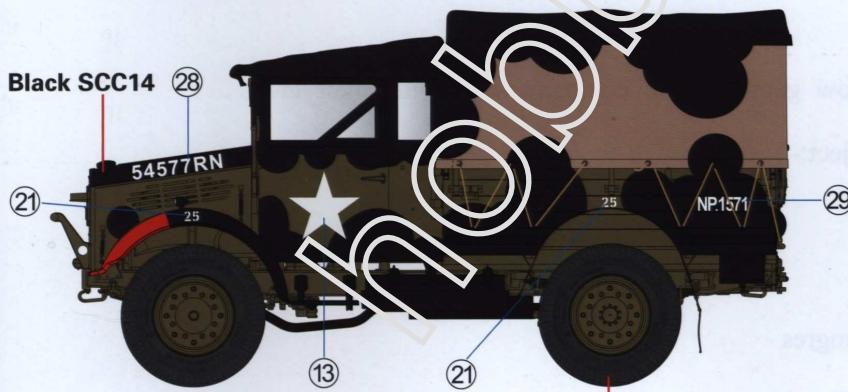


Brown SCC2

Tyre black

Flat white

Option 4 : Royal Navy Port Clearance Party (P Party) – Naval Party 1571, Cherbourg July 1944



Black SCC14

Olive drab SCC15

Tyre black

Yellow

Khaki

Flat red

Flat white