48 гвардейский миномётный полк

Командование: комполка- майор Кулыгин/майор Бреев . нач.политотдела -майор Шутин А. Ш. нач.штаба -капитан Базжин С. П./майор Рыбалевский

Состав полка: 241-й гвардейский миномётный дивизион

243-й гвардейский миномётный дивизион

268-й гвардейский миномётный дивизион

Вооружение: системы залпового огня М-13 (Катюша) на базе «Форд-Мармон-Хэррингтон».

К 1940–1942 годам относятся последние полноприводные военные грузовики «Мармон-Херрингтон» на серийных шасси «Форд».

Гамму 1,5-тонных машин в то время представляли двухосные полноприводные версии армейских грузовиков «Форд 2G8T/G8T» с типовыми закрытыми кабинами и задними двускатными ведущими колесами.

Среди них были как обычные бортовые автомобили и легкие тягачи, так и самосвалы с цельнометаллическими кузовами с задней разгрузкой, но в американских войсках они уже не применялись. Последним развитием довоенной 1,5-тонной гаммы в 1940–1941 годах стали специальные усиленные шасси НН5-4 и НН6-4 (4х4) полукапотной компоновки с увеличенной монтажной длиной рамы и новым наиболее мощным двигателем V8 (3,9 л, 100 л.с.), цельнометаллическими кабинами коммерческого типа с передней защитной решеткой и задними двускатными колесами. Их планировалось использовать под монтаж различных мастерских и компрессорных станций для поставок по ленд-лизу в слаборазвитые страны. Особого успеха они также не имели, и только в 1942 году в СССР было поставлено 500 длиннобазных шасси НН6-4, на которых короткое время монтировали системы залпового огня БМ-13.

«Форд-Мармон», появившийся в Красной Армии уже в конце 1941 г., мягко говоря, был не совсем «Фордом», а точнее – не только «Фордом». Вообще, эта машина в ряду всех ленд-лизовских стояла особняком, так что для ее классификации в наших источниках той поры применяли термин «переходный тип» (от коммерческого к армейскому). «Форд-Мармон НН6–СОЕ4» оказался в СССР первым и единственным его представителем. Дело в том, что еще в 1930–е годы фирма «Мармон-Херрингтон» из Нью-Йорка делала полноприводные версии «фордов». С началом войны потребность в грузовиках 4х4 возросла, и фирма наращивала выпуск версий повышенной проходимости на базе «Форда-198» и его бескапотных вариантов (тип СОЕ – кабина над двигателем), да и того же «Форда-6» (но последних в СССР уже не было).

Основа «НН6–СОЕ4» образца 1941 г. была истинно фордовской: двигатель V8 мощностью 95 л. с., 4–скоростная КПП, ГП из пары конических шестерен со спиральными зубъями, стандартные 5–шпильковые колеса (с шинами 32х6 дюймов). Этот «Форд-Мармон» при длине 6100, ширине 2200 и высоте 2450 мм обладал довольно длинной базой в 4010 мм (хотя был вариант и с укороченной до 2570 мм), радиусом поворота в 10,55 м, и клиренсом 228–230 мм. Автомобиль мог развивать до 76 км/ч, расходуя с полной нагрузкой на шоссе 33 л/100 км. Запас хода (с баком на 215 л) достигал 650 км. Машина имела грузоподъемность 2,5 т на шоссе (и 2 т на грунте), весила без нагрузки 3100 кг, причем на переднюю приходился больший вес (1680 кг), чем на заднюю (1420 кг). Понятно, что использовать такой грузовик без переднего ведущего моста для военных целей было бессмысленно.

Порядка 500 единственных в своем роде полноприводных полукапотных «Мармон-Херрингтон-НН6-СОЕ4» «влились» в Красную Армию еще в начальный период войны. На фото – подразделение «катюш» на их шасси на территории Польши в 1945 году.

Однако попытка превратить гражданский «Форд-198–W СОЕ» в армейский грузовик оказалась не вполне удачной. В первую очередь из-за оригинального, но ненадежного решения РК. Создатели предприняли попытку обойтись без дифференциала, а для того, чтобы дать некоторую свободу колесам, в передачу к переднему мосту включили механизм свободного хода, действовавший в обоих направлениях, как вперед, так и назад. Но на практике это компромиссное решение себя не оправдало. Механизм СХ в тяжелых условиях работал нечетко, с заеданиями, что вело к поломкам шестерней и храповых кулачков. Поэтому проходимость «НН6–СОЕ4», даже по результатам испытаний, значительно отставала от показателей армейских грузовиков 4х4. Это обстоятельство, а также отсутствие буксирных крюков и других вспомогательных приспособлений, несколько

прихотливый доступ к двигателю (из кабины) и слабая унификация с другими моделями заставили отказаться в дальнейшем от закупок таких машин. «Мармоны» имевшиеся в РККА в количестве 500 экземпляров, применялись либо в бортовом виде, либо как шасси для «катюш», поэтому вероятность послевоенной «демобилизации» какой-то части этих машин и их гражданского использования представляется вполне вероятной, хотя никаких достоверных сведений об этом не имеется.