Через несколько месяцев Сталин вновь вызывает руководство завода №19, первых лиц авиапрома и военно-воздушных сил. Совещание длится три часа. И 9 мая (знаменательный день!) выходит решение правительства о начале серийного производства М-82. Первые двигатели были собраны уже к 15 июня — через 34 дня!

С 5 июня 1941 года был установлен чрезвычайный режим работы завода: в три смены, 24 часа в сутки, без выходных. Предполагалось, что так продлится до освоения нового изделия. Но оказалось, что Пермский моторостроительный первым в стране перешёл на режим военного времени — за несколько недель до начала войны.

«ЭТИ МОТОРЫ НУЖНЫ СТРАНЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ДРУГИЕ КАКИЕ-НИБУДЬ. ОНИ ОПРЕДЕЛЯЮТ ПРЕВОСХОДСТВО В ВОЗДУХЕ»

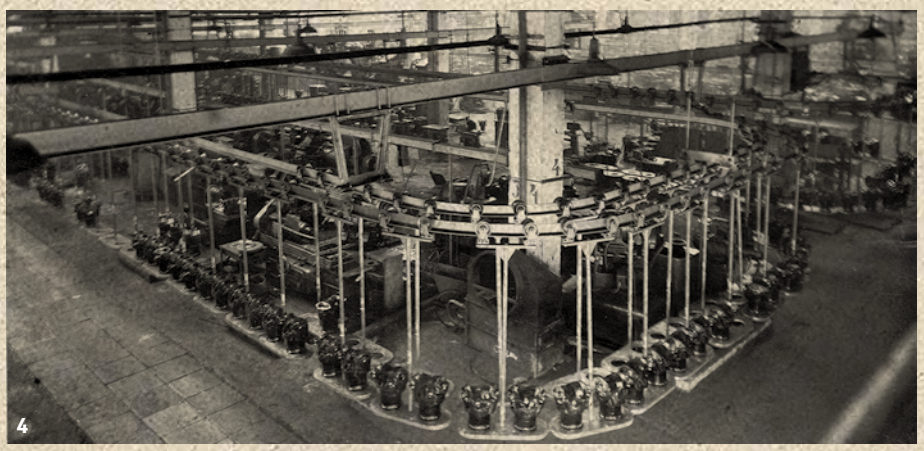
24 января 1942 года главному конструктору завода №19 Швецову было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Это была настоящая сенсация, ведь высшая награда была вручена Аркадию Дмитриевичу в день его 50-летия. До этого золотую звезду Героя Соцтруда на юбилей дали лишь одному человеку — самому Сталину. Это означало, что Швецову удалось создать нечто особо ценное для победы над врагом. А именно — самый мощный советский авиамотор М-82. Правда, первые спешные попытки авиаконструкторов применить этот мотор к имевшимся боевым самолётам оказались неудачными. Но весной 1942 года был создан замечательный истребитель Лавочкина — будущий Ла-5. У пермского завода появилась ясная боевая задача — нарастающий выпуск «82-й машины». 11 мая директором завода был назначен решительный и опытный командир производства Анатолий Солдатов.

В августе 1942 года первый авиаполк, вооружённый Ла-5, спешно убыл на фронт. Отчёты о качествах мотора М-82 самые восторженные: «Всего за

1

2

3


4

1. Истребитель Ла-5, 1943 год
2. Директор А. Г. Солдатов (стоит в центре на колене) принимает Красное Знамя ГКО, июнь 1942 года
3. Фронтовая бригада Васильева из термического цеха, 1944 год
4. Конвейерная линия по обработке цилиндров мотора АШ-82ФН, 1944 год