

время испытаний было четыре случая попадания пушечных снарядов в мотор, и во всех этих случаях моторы работали безотказно. Если бы на месте М-82 был жидкостный мотор, лётчикам пришлось бы немедленно производить вынужденную посадку или даже покинуть самолёт с парашютом».

В сентябре начались войсковые испытания ещё одной боевой машины с мотором М-82 — бомбардировщика Ту-2. Заключение фронтовых пилотов было лаконичным: «Наличие моторов воздушного охлаждения является положительным боевым свойством самолёта».

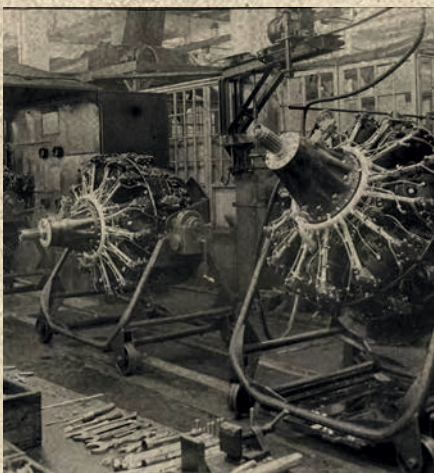
Фронту теперь понадобились тысячи пермских «двойных звёзд». Как сказал директор Солдатов, «эти моторы нужны стране больше, чем другие какие-нибудь. Они определяют превосходство в воздухе».

К сентябрю 1942 года к государственными испытаниям был подготовлен мотор М-82Ф (форсированный) мощностью 1700 лошадиных сил. Параллельно КБ Швецова проводило работу по установке на мотор М-82 агрегата непосредственного впрыска (НВ). Из карбюратора бензин поступал благодаря разрежению в цилиндрах — всасывался, а новый агрегат (сегодня его называют инжектором) подавал топливо под давлением, впрыскивая его в камеры сгорания.

Надёжно работающий образец НВ появился перед самой войной: он был создан на московском заводе №33 (при директоре Солдатове). Возглавил работу Семён Косберг (много лет спустя он станет известным конструктором двигателей для стратегических ракет, а выпускать эти двигатели станут на Пермском моторостроительном заводе).

Возглавив моторный завод №19, Анатолий Солдатов по-новому заинтересовался работой Косберга. Прошли первые испытания агрегата НВ на моторе М-82. И оказалось, что за счёт лучшего наполнения цилиндров топливом мощность вырастает. Кроме того, мотор лучше охлаждается и может долго работать на форсированном режиме.

Работа мотора с НВ не зависела от положения самолета — пилот мог делать «горки» и совершать крутые пики,



В ГОДЫ ВОЙНЫ
В ПЕРМИ БЫЛО
ВЫПУЩЕНО ПОРЯДКА
14 ТЫСЯЧ РАЗНЫХ
ВАРИАНТОВ АШ-82,
В ТОМ ЧИСЛЕ ПОЧТИ
11 ТЫСЯЧ — АШ-82ФН

не опасаясь заглохнуть из-за критического режима для карбюратора. Истребитель получал все необходимые качества для завоевания превосходства в воздухе.

Новые моторы (их назовут М-82ФН) получили мощность 1850 лошадиных сил. Пилоты Ла-5ФН будут присылать эмоциональные письма на завод: «Прёт, как зверь! Как Чапай на коне!»

В июне 1943 года Солдатов пригласили в Кремль на совещание к Сталину. Производство моторов М-82ФН нужно было многократно увеличивать. Как быть? Строить новый завод или провести реконструкцию предприятия? Был принят второй вариант. Настал звёздный час Солдатов и пермских моторостроителей.

21 июня вышел указ Верховного Совета СССР о награждении ОКБ завода №19 орденом Ленина. Одновременно 118 работников завода получили ордена и медали. Высшей наградой — орденом Ленина — были награждены 11 человек (директор завода и его заместители). Медаль «За трудовую доблесть» среди прочих получил и молодой конструктор П. А. Соловьёв.

В Перми началась масштабная реконструкция в связи с переходом наточные линии, потребовалась перестановка 2500 станков. Для их скорейшей перевозки были привлечены танки военного гарнизона. В Пермь со всех концов страны были направлены отряды молодых рабочих — 15–16-летних паренёчков и девчонок. И закипело на заводе строительство. На испытательной станции ввели в строй сразу 16 новых станков. Выросли ещё два корпуса цехов. И — впервые за годы войны! — сдали пять жилых домов.

Нормы питания считались лучшими в области. При этом норма продуктов в месяц на каждого рабочего была такой: лишь 650 граммов мяса, 400 граммов крупы и 80 граммов жиров. Это существенно меньше официальных норм по карточкам. Но запах победы уже витал в воздухе, где ревели пермские моторы.

С 6 марта 1944 года моторы Аркадия Швецова стали маркироваться двумя буквами АШ — по инициалам своего создателя. С апреля 1944 года в Перми прекратилось производство карбюраторных моторов, и завод полностью перешёл на выпуск АШ-82ФН...

Среди наград директора завода генерал-майора авиационной службы Солдатов есть полководческий орден Кутузова I степени. По статуту им награждались командующие армиями — за «сохранение своих войск в постоянной готовности к решительному наступлению». И моторостроительный завод №19 действительно был той тыловой армией, которая внесла свой весомый вклад в общую победу.

В годы войны в Перми было выпущено порядка 14 тысяч разных вариантов АШ-82, в том числе почти 11 тысяч — АШ-82ФН. По объёмам производства это был самый массовый пермский авиатор. С ним связаны наиболее героические страницы в истории предприятия.

В послевоенный период появились новые модификации мотора АШ-82Т — для пассажирских самолётов и АШ-82В — для вертолётов. Производство «82-х» развёрнулось в Перми, Омске, Запорожье, Рыбинске. Общее количество выпущенных моторов достигло 60 тысяч. ■