

Посвящаю светлой памяти моего отца

ОТ АВТОРА

Самое дорогое в жизни каждого человека — его детские воспоминания. И ценнее всего — самое первое. Тот момент, когда ты впервые осознаешь себя в этом мире.

Для меня это Монголия, 1976 год. Мне два года, и я сижу на заднем сиденье военной машины, вездехода ГАЗ-69. Его кузов накрыт глухим тентом, темно, мне ничего не видно, и я реву, требуя, чтобы папа — в то время старший лейтенант — взял меня к себе на руки, на переднее сиденье, откуда можно смотреть на дорогу. Папа, старший машины, этого сделать, конечно, не может, мне обидно. Этим воспоминание и заканчивается.

А второе воспоминание — долгий ночной перелет из Улан-Батора в Москву. Салон огромного самолета почти пуст, я почему-то не сплю, и папа рисует мне в блокноте силуэты автомобилей — ГАЗ-67 и ГАЗ-М-1, срисовывая их из журнала «За рулем» — точнее, из таблицы «Развитие типажа легковых автомобилей». Этот номер вышел в ноябре 1977-го, значит, мне было три с половиной года.

Несколько позже из рассказов отца я узнаю, что все эти машины — и ГАЗ-М-1, и ГАЗ-67, и ГАЗ-69 — строились на Горьковском автозаводе, главным конструктором которого был Андрей Александрович Липгарт. Он имел непосредственное отношение к их созданию, а значит, незримо присутствовал в самых первых моих воспоминаниях — вместе с отцом. А в 1980-м я увижу в журнале «За рулем» небольшую фотографию и некролог Андрея Александровича. К тому времени я уже хорошо знал, что Липгарт — создатель таких легенд советского автопрома, как «эмка», ГАЗ-51, ЗИМ и, конечно, «Победа». И мне станет горько и больно, словно я потерял родного и близкого человека.

В то время творения Липгарта еще не считались чем-

то особенным среди любителей старых автомобилей. Их можно было почти ежедневно встретить на улицах, особенно ГАЗ-51, выпуск которого прекратился лишь в 1975-м. Да и «Победа» не была такой уж редкостью. Нечасто попадались только важные черные ЗИМы. Но всякий раз, когда я видел эти старые машины, резко отличавшиеся своей неторопливостью и благородными плавными обводами от современных «Жигулей», мое сердце замирало от восторга. Это было живое воплощение истории страны, такое же, как монета со старой датой или ставший классикой черно-белый фильм. Прошли годы, но мое отношение к этим автомобилям не изменилось. Как старое вино, они становятся с годами только лучше. А вот людская память о их создателе — увы, слабеет.

Между тем достаточно хотя бы бегло ознакомиться с его биографией, чтобы понять, какой выдающийся человек стоял у истоков современной отечественной автопромышленности. При всем внешнем благополучии жизнь А. А. Липгарта была полна драматизма, и все его победы доставались ему только путем упорного труда. Вдохновенное, самозабвенное служение Родине, жизнь, положенная на алтарь Отечества — в применении к Липгарту это не «пафос», а точное описание его судьбы. Людей подобного склада сейчас встретишь уже крайне нечасто, и, возможно, именно желание удержать «уходящую натуру», запечатлеть стремительно отодвигающийся от нас во времени образ Человека — Труженика и Творца было первым импульсом для написания этой биографии. Сбор материалов для нее начался, можно сказать, еще в детстве, а основная работа пришлось на 2021—2023 годы.

Несмотря на огромный вклад, сделанный Липгартом в дело развития отечественной промышленности, до сих пор ему была посвящена лишь одна книга — «Конструктор автомобилей», — написанная зятем Андрея Александровича А. Д. Липгартом с большой любовью к своему герою и содержащая множество бесценных подробностей. Увы, она была напечатана «самиздатским» способом очень небольшим тиражом, к широкому читателю так и не вышла и давно является библиографической редкостью. Еще в начале 1990-х существовали планы издания биографии Липгарта в серии «ЖЗЛ», причем первым эту идею подал друг и соратник Андрея Александровича, выдающийся конструктор военной техники Н. А. Астров: «Мне представляется, что его жизнь и деятельность заслуживает высококачественно-

го литературного освещения в серии книг, называющихся «Жизнь замечательных людей». Эту книгу должен был писать легендарный автоисторик Лев Михайлович Шугуров, и нет сомнений, что это был бы выдающийся во всех отношениях труд. Но, увы, тогда этим планам не суждено было сбыться.

У этой книги есть подзаголовок — «Создатель «Победы»». И это понятно, ведь в массовом сознании имя Липгарта прочно связано с его Главной Машиной, шедевром, истории создания которого в этой книге посвящена отдельная глава. Как Растрелли для нас прежде всего автор Зимнего дворца, а Брюллов — «Последнего дня Помпеи», так и Липгарт прежде всего — автор «Победы». Правоммерно ли сравнение автомобильного конструктора с великими художниками?.. На наш взгляд — безусловно. Ведь «Победа» — это не просто машина, пусть и чрезвычайно удачная и передовая. Это такой же символ страны, как праздник 9 мая или полет Гагарина в космос. Да и другие машины Липгарта — «эмка», ГАЗ-51, ЗИМ — тоже стали классикой. С полным основанием можно считать эти автомобили одними из ярчайших визуальных примет своей эпохи, классическими произведениями технического искусства, вызывающими у людей восхищение и гордость за страну. Но если имена писателей, поэтов, музыкантов в людской памяти плотно увязаны с их творениями, то к шедеврам техники это, увы, не относится. Кто именно вкладывал в ту или иную машину свои душу, фантазию, нервы, бессонные ночи — для нас чаще всего неизвестно. Хотя именно в последнее время благодаря переводной литературе любители техники получили возможность узнать подробнее о жизни Карла Бенца, Вильгельма Майбаха, Генри Форда, Андре Ситроена, Уолтера Крайслера, Фердинанда Порше и других ключевых фигур автомобильного мира, судьбы ответственных конструкторов техники пока остаются на втором плане. Андрей Липгарт — фигура масштаба равновеликого с вышеназванными именами, а потому безусловно заслуживает собственной биографии.

Написание этой книги было бы невозможно без любезной помощи дочери А. А. Липгарта Ирины Андреевны Липгарт, его внуков Ростислава Александровича и Андрея Александровича Липгартов и Андрея Олеговича Попова, щедро делившихся с автором воспоминаниями об отце и деде; директора Музея истории ГАЗ Натальи Витальевны Колесниковой, давшей исчерпывающие ответы на многие

вопросы и предоставившей в распоряжение автора ценные документы и фотоиллюстрации; главного конструктора УралАЗа в 1961—1968, ветерана советской автопромышленности Анатолия Ивановича Титкова, подробно рассказавшего о совместной работе с А. А. Липгартом на УралЗИСе в 1952—1953; директора Музея ОАО «УралАЗ» Татьяны Анатольевны Ильинковой, помогавшей воссоздать уральский период в жизни и творчестве великого конструктора. Собщенные ими бесценные подробности позволили сделать образ главного героя более ярким и выпуклым. Автор также сердечно благодарит за гостеприимство и помощь всех сотрудников Музея истории ГАЗ (Нижний Новгород).

Обычно принято думать, что о «технаре» должен писать «технар», о «лирике» — «лирик», и т. п. И нет сомнений, что техническому специалисту, конструктору автомобилей в биографии Липгарта было бы интересно прежде всего его *дело*, результаты огромной, многолетней работы; именно об этом и получилась бы книга. Я же, принимаясь за рассказ о своем герое, руководствовался словами фотолетописца ГАЗа Н. Н. Добровольского: «Прежде всего Липгарт был Человеком, а уж потом Главным Конструктором». В ходе работы над книгой хотелось постичь логику всей судьбы А. А. Липгарта, в которой было многое, помимо техники, увязать масштаб его Личности с масштабами страны и эпохи, в которую ему довелось жить и творить. Насколько это удалось — судить читателю.

Глава первая
**ОТ ДРЮЛИ ИЗ ДУРПЕРА
ДО ВЫПУСКНИКА МВТУ (1898—1925)**

В представлении человека, знающего Москву поверхностно, вся она — средоточие шума, гама, постоянного движения. Одно слово — мегаполис. Но если узнать Москву поближе, то убеждаешься в том, что до сего дня даже в самом центре гигантского города-вселенной сохранились островки патриархальной тишины, спокойствия, маленькие оазисы стоячего, словно лесное озерцо, времени. К одному из таких оазисов относится Хомутовский тупик, расположенный в Басманном районе столицы.

Это ответвление от Садово-Черногрязской улицы. Шаг в сторону от вечно спешащего и рычащего кольца — и ты в крошечном переулочке, облик которого в целом сформировался еще в конце XIX столетия. Тогда он назывался Хлудовским, по фамилии знаменитых купцов Хлудовых, чей внушительный усадебный дом под номером 5 постройки 1864 года и сейчас привлекает внимание прохожих; семейству принадлежали также дома 7 и 7а. На правую сторону тупика торцами выходят две «хрущёвки» постройки 1959-го и красивое пятиэтажное здание школы — бывший особняк Тронше, возведенный в 1911-м. Заканчивается тупик пешеходным мостиком, перекинутым над проложенной в 1870 году веткой Курской железной дороги. Сейчас ее откос пустует, а на рубеже XIX и XX веков там стоял дом № 12, принадлежавший купцу Карлу Федоровичу Кнауфу. Одним из его жильцов, согласно адресной книге «Вся Москва», в 1898 году был Арвид-Эдуард Адальбертович Липгарт с супругой.

К этому времени Липгарты уже могли с полным основанием считать себя давними москвичами, но корни их уходили в эстонскую и латвийскую земли. В истории России известен лифляндский род дворян фон Липгартов, к кото-

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ А. А. ЛИПГАРТА

- 1898, 22 мая (по новому стилю — 4 июня) — в Москве, в ныне несуществующем доме по адресу Хлудовский (ныне Хомутовский) тупик, 12, в семье Арвида-Эдуарда Адальбертовича Липгарта и его жены Адели-Эльвиры Армандовны, урожденной Пельтцер, родился сын Андрей.
- 1908 — поступил в реальное училище К. П. Воскресенского.
- 1915, август — поступил на механическое отделение Императорского Московского технического училища.
- 1916—1918 — профессиональные занятия спортом в обществе ОЛЛС (прыжки с шестом, футбол).
- 1918, сентябрь — временный уход из училища. Поступил на работу в автомастерские на Большой Ордынке.
- 1920, апрель — сентябрь — служба в Красной армии шофером и механиком гаража.
- 1921, апрель — возобновление учебы в МВТУ.
- 1925, 15 июня — окончил МВТУ.
1 июля — поступил на работу в Научный автототормный институт (НАМИ) на должность чертежника-конструктора. Знакомство с К. А. Шараповым, совместная работа над первым советским серийным легковым автомобилем НАМИ-1.
1 декабря — переведен на должность инженера-конструктора.
- 1926, 26 июля — венчался с дочерью священника Анной Панкратьевной Милославиной (1903—1973) в храме Параскевы Пятницы в Охотном Ряду.
- 1928—1930 — серийный выпуск легкового автомобиля НАМИ-1, созданного К. А. Шараповым и А. А. Липгартом.
- 1928, 14 сентября — родился сын Ростислав.
- 1930—1931 — восьмимесячная командировка в США на завод Форда (Дирборн, Детройт). Утвержден иностранным членом американского Общества автомобильных инженеров (*Society of Automotive Engineers*).
- 1930, 22 ноября — родилась дочь Елена.
- 1931, 7 января — назначен главным конструктором автомобильного отдела НАМИ.
- 1932, декабрь — начало работы по созданию первого советского троллейбуса ЛК.
- 1933, 9 сентября — по командировке от Наркомата тяжелой промышленности переведен на Государственный автозавод имени В. М. Молотова в Горький и назначен главным конструктором технического отдела.
- 1933, сентябрь — начало работы по созданию легкового автомобиля М-1.

- 1934, март — командировка в Германию и Италию (Берлин, Турин, Милан).
- 1935, 18 октября — родился сын Сергей.
- 1936, 16 марта — начат серийный выпуск легкового автомобиля М-1.
- 1937, июль — 1938, январь — вторая командировка в США.
- 1938, 30 января — назначен главным конструктором ГАЗа.
- 1939, июнь — испытания первого отечественного полноприводного легкового автомобиля ГАЗ-61-40.
- 1940, 20 января — родилась дочь Ирина.
- 1941, февраль — март — создание первого советского армейского джипа ГАЗ-64.
Октябрь — начало работы в соавторстве с Н. А. Астровым над легким танком Т-70.
29 декабря — награжден орденом Трудового Красного Знамени.
- 1942, 10 апреля — за создание танка Т-70 и автомобиля ГАЗ-64 удостоен Сталинской премии 1-й степени.
Лето — совместная с Н. А. Астровым работа над легким танком Т-80.
- 1943, 20 января — награжден орденом Ленина.
3 февраля — сделал доклад в Наркомате среднего машиностроения о типаже послевоенных автомобилей, в котором впервые изложил концепцию легковых автомобилей «Победа» и ГАЗ-12.
23 марта — за усовершенствование конструкции танка Т-70 удостоен Сталинской премии 2-й степени. Начало работы над легковым автомобилем М-20 «Победа».
- 1944, 1 августа — награжден орденом Ленина.
6 ноября — собран первый ходовой экземпляр М-20 «Победа».
- 1945, 6 июня — награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».
19 июня — «Победа» одобрена в Кремле И. В. Сталиным.
- 1946, 6 января — начат серийный выпуск грузового автомобиля ГАЗ-51.
14 августа — начат серийный выпуск «Победы».
- 1947, 14 апреля — избран членом-корреспондентом Академии артиллерийских наук по отделению механической тяги артиллерии.
7 июня — за создание ГАЗ-51 удостоен Сталинской премии 2-й степени.
- 1948, май — начало работ по легковому автомобилю ЗИМ и кабриолету «Победа».
1 сентября — 1 ноября — временное прекращение выпуска «Победы» и работа по устранению ее недостатков.
31 октября — начало производства полноприводного грузовика ГАЗ-63.

- 1 ноября* — возобновление производства «Победы».
- 1950, 4 марта* — за создание и организацию производства «Победы» удостоен Сталинской премии 2-й степени.
- 13 октября* — начало серийного выпуска ЗИМа.
- 1951, 16 марта* — за создание ЗИМа удостоен Сталинской премии 2-й степени.
- 15 декабря* — освобожден от должности главного конструктора ГАЗа, назначен заместителем главного конструктора по новому проектированию и заведующим кафедры «Двигатели внутреннего сгорания» Горьковского политехнического института.
- 1952, 9 января* — награжден орденом Трудового Красного Знамени в связи с 20-летием завода ГАЗ.
- 23 мая* — постановлением Совета министров СССР снят с должности и назначен ведущим конструктором Уральского автозавода.
- 26 мая* — приехал в Миасс и приступил к выполнению обязанностей. Работа над грузовым автомобилем УралЗИС-355М.
- 1953, 12 июня* — назначен заместителем главного инженера — главным конструктором НАМИ. Возвращение в Москву.
- Сентябрь* — назначен заведующим кафедрой «Автомобили» МВТУ.
- 1954, 3 июля* — присвоено звание профессора.
- 1955, 19 марта* — назначен главным конструктором НАМИ — руководителем научно-экспериментальных работ.
- 1957—1965* — серийный выпуск на Уральском автозаводе грузовика УралЗИС/Урал-355М.
- 1960, 23 января* — присвоена ученая степень доктора технических наук *honoris causa*.
- 1 апреля* — назначен заместителем директора НАМИ по научно-экспериментальным работам.
- 26 апреля* — награжден Большой золотой медалью ВДНХ за разработку и внедрение в производство дизельных двигателей ЯМЗ-236/238.
- 1963, 11 ноября* — назначен заместителем директора НАМИ по научно-исследовательской работе.
- 1965, 26 марта* — вошел в состав Высшей аттестационной комиссии.
- 1968, 3 января* — награжден Большой золотой медалью ВДНХ.
- 11 июня* — в связи с 70-летием со дня рождения награжден орденом Ленина.
- 1969, 14 октября* — назначен начальником сектора конструктивного анализа автомобильных двигателей отдела научных исследований и экспериментально-конструкторского отдела развития автомобильных двигателей.
- 1970, 15 апреля* — награжден медалью «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

- 1972, 26 декабря — имя А. А. Липгарта занесено в Книгу Почета НАМИ.
- 1973, 1 сентября — назначен заведующим сектором научно-исследовательского и экспериментально-конструкторского отдела автомобильных двигателей.
- 12 сентября — смерть жены. Покидает пост заведующего кафедрой МВТУ.
- 1974, 1 апреля — назначен старшим научным сотрудником.
- 17 октября — награжден Почетным знаком «Ветеран автопромышленности».
- 1975, 1 апреля — назначен старшим научным сотрудником научно-исследовательского и экспериментально-конструкторского отдела, специализация «Автомоторные лаборатории».
- 1979, 31 мая — уволен по собственному желанию в связи с выходом на пенсию.
- 1980, 20 марта — скончался в Москве после тяжелой болезни на 82-м году жизни.
- 22 марта — похоронен на Введенском кладбище.

КРАТКАЯ БИБЛИОГРАФИЯ

100 лет НАМИ. 1918—2018. М., 2018.

Гордин А. А. Горьковский автомобильный завод. История и современность. 1932—2012. Нижний Новгород, 2012.

Дашко Д. А. Советские грузовики. 1919—1945. М., 2014.

Дашко Д. А. Советские легковые. 1918—1942. М., 2012.

Долматовский Ю. А. Мне нужен автомобиль. М., 1967.

Долматовский Ю. А. Автомобиль за 100 лет. М., 1986.

Дорожкин С. А. ГАЗ. Советские автомобили. М., 2021.

Ионес С. В., Марков Н. С., Рубежной Н. А. и др. Советские полноприводные. Т.1. Тула, 2017.

Ипатов А. А., Есеновский-Лашков Ю. К., Гируцкий О. И. и др. История НАМИ. 1918—2003. Т. 1—3. М., 2006.

Канунников С. В. Отечественные легковые автомобили 1896—2000. М., 2013.

Канунников С., Шелепенков М. Отечественные грузовые автомобили 1900—2000. М., 2018.

Карасёв А. В. Хроника автоторного института, 1918—1946. Смоленск, 2010.

Кочнев Е. Д. Автомобили Великой Отечественной. М., 2010.

Кочнев Е. Д. Автомобили Красной Армии 1918—1945. М., 2009.

Кочнев Е. Д. Автомобили Советской Армии 1946—1991. М., 2004.

Лекае А. А. Горьковский амбир. Книга 1. ЗИМ. М., 2013.

Липгарт А. А., Вассерман Г. М. Автомобиль М-20 «Победа». М., 1954.

Липгарт А. Д. Конструктор автомобилей. М., самиздат, 2003.

Назаров Р. А. Русские автомобили. Полная энциклопедия. М., 2012.

Орлов Д. С. ГАЗ-М-20 «Победа». М., 2001.

Падерин И. ГАЗ. 1932—1982. Русские машины. Нижний Новгород, 2011.

Падерин И. Полуторка. История ГАЗ-АА во множестве вариантов и фотографий. М., 2012.

Падерин И. Шестицилиндровые «эмки». История ГАЗ-11 и ГАЗ-61 во множестве вариантов и фотографий. М., 2012.

Падерин И., Орлов Д. Победа и другие события. М., 2015.

Розанов Н. Е. Русский автомобильный дизайн. М., 2020.

Сигельбаум Л. Машины для товарищей. Биография советского автомобиля. М., 2011.

Соколов М. Автомобили УралЗИС 1944—1965: документы, свидетельства, факты. Барнаул, 2013.

Томпсон Э. Легковые автомобили СССР: полная история. М., 2019.

- Томпсон Э.* Советские автомобили: полная история. М., 2011.
- Шугуров Л. М.* Автомобили России и СССР. Т.1—3. М., 1994—1998.
- Шугуров Л. М., Шишов В. П.* Автомобили Страны Советов. М., 1983.
- Энциклопедия грузовых автомобилей. М., 2008.
- Энциклопедия легковых автомобилей. М., 2003.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>От автора</i>	6
<i>Глава первая.</i> От Дрюли из Дурпера до выпускника МВТУ (1898—1925)	10
<i>Глава вторая.</i> От НАМИ до ГАЗа (1925—1933)	40
<i>Глава третья.</i> «Создадим свою конструкцию автомобиля» (1933—1941)	71
<i>Глава четвертая.</i> В тылу как на фронте (1941—1945)	133
<i>Глава пятая.</i> «Победа». От мечты до легенды (1938—1958) ..	167
<i>Глава шестая.</i> На алтаре Отечества (1945—1953)	240
<i>Глава седьмая.</i> «Больше никого не боюсь» (1953—1973) ...	283
<i>Глава восьмая.</i> Сад Жизни (1973—1980)	331
<i>Эпилог.</i> «Но прошло много лет...»	348
Основные даты жизни и деятельности А. А. Липгарта.	351
Краткая библиография	355

Бондаренко В. В.

Б 81 Липгарт: Создатель «Победы» / Вячеслав Бондаренко. — М.: Молодая гвардия, 2023. — 357[11] с.: ил. — (Жизнь замечательных людей: сер. биогр.; вып. 1975).

ISBN 978-5-235-05084-6

Книга рассказывает о жизни и судьбе великого советского автоконструктора Андрея Александровича Липгарта (1898 – 1980). Созданные под его руководством машины – «эмка», ЗИМ, ГАЗ-51 и другие – стали яркими визуальными символами нескольких эпох, а главный шедевр Липгарта, М-20 «Победа», по праву считается одним из наиболее выдающихся автомобилей мира. В книге, созданной с опорой на документы семейного архива Липгартов и фондов Музея истории ГАЗ, подробно раскрывается история создания эпохальной «Победы», много внимания уделено трудовому подвигу работников Горьковского автозавода во время Великой Отечественной войны, описана нелегкая судьба конструктора в послевоенные годы. Издание приурочено к 125-летию А. А. Липгарта и 80-летию начала работы над «Победой».

УДК 629.3(092)

ББК 39.335.52Д

знак информационной
продукции

16+

Бондаренко Вячеслав Васильевич

ЛИПГАРТ

Создатель «Победы»

Редактор **В. В. Эрлихман**

Художественный редактор **К. В. Забусик**

Технический редактор **М. П. Качурина**

Корректор **И. В. Абрамова**

Сдано в набор 05.06.2023. Подписано в печать 21.06.2023. Формат 84x108/32. Бумага офсетная № 1. Печать офсетная. Гарнитура «Newton». Усл. печ. л. 19,32+0,84 вкл. Тираж 1500 экз. Заказ

Издательство АО «Молодая гвардия». Адрес издательства: 127055, Москва, Сущевская ул., 21. Internet: <http://gvardiya.ru>. E-mail: dset@gvardiya.ru

Отпечатано с готовых файлов заказчика
в АО «Первая Образцовая типография»,
филиал «УЛЬЯНОВСКИЙ ДОМ ПЕЧАТИ»
432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

ISBN 978-5-235-05084-6