



ЖИЗНЬ<sup>®</sup>  
ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ  
ЛЮДЕЙ

*Серия биографий*

Основана в 1890 году  
Ф. Павленковым  
и продолжена в 1933 году  
М. Горьким



**ВЫПУСК**

**2175**

---

**(1975)**

Вячеслав Бондаренко

**ЛИПГАРТ**  
СОЗДАТЕЛЬ «ПОБЕДЫ»



МОСКВА  
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ  
2023

---

УДК 629.3(092)  
ББК 39.335.52Д  
Б 81

*В оформлении книги использованы  
фотодокументы из архива семьи Липгарт  
и фондов Музея истории ГАЗ (Нижний Новгород)*

знак информационной  
продукции

**16+**

**ISBN 978-5-235-05084-6**

© Бондаренко В. В., 2023  
© Издательство АО «Молодая гвардия»,  
художественное оформление, 2023

*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 неведомо. 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 отечественных 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 автототальный 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](mailto: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**