



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ЭР-200 – 40 лет с начала регулярного пассажирского сообщения



Паровозы ПЗ6 отправляются с пассажирским поездом с Московского вокзала в Ленинграде. Конец 1950-х гг.

Первые скоростные поезда

В 1930-е годы в СССР началось проектирование локомотивов для скоростных пассажирских перевозок. Специалисты Коломенского завода под руководством Л.С.Лебедянского спроектировали и в 1937-1938 годах построили два паровоза серии 2-3-2К. Мощность этих паровозов достигала 3070 л.с., а скорость 170 км/ч.

В 1938 году Ворошиловградский (Луганский) завод изготовил паровоз 2-3-2В № 6998. Проект паровоза был разработан под руководством инженера Д.В.Львова. Мощность этой машины достигала 3400 л.с.

В предвоенные годы на Ленинградском вагоностроительном заводе имени И.Е. Егорова велось проектирование скоростного поезда локомотивной тяги.

С 1954 года на линии Ленинград-Москва стали эксплуатироваться паровозы серии ПЗ6 постройки Коломенского завода. Конструкционная скорость паровозов ПЗ6 – 125 км/ч.

С конца 1950-х годов на линии Ленинград – Москва были введены в обращение скорые дневные поезда. Для их вождения использовались тепловозы серии ТЗ7 постройки Харьковского завода. Расстояние от Ленинграда до Москвы дневной экспресс с тепловозом ТЗ7 проходил за 6 час. 20 мин.

В 1962 году магистраль Ленинград – Москва была электрифицирована. На линию поступили электровозы серий ЧС1 и ЧС2, изготовленные на заводе «Шкода» (ЧССР, г. Пльзень).

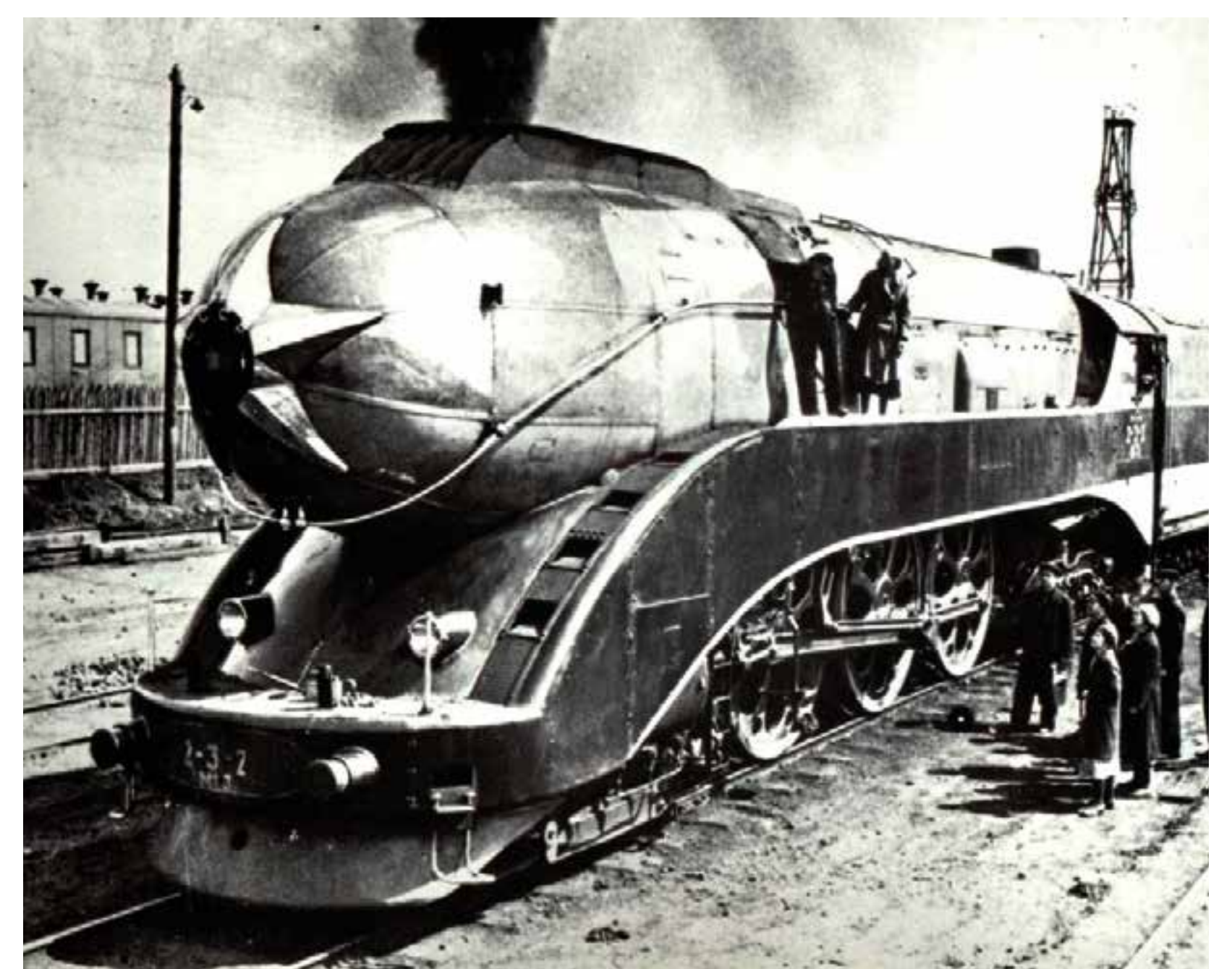
12 июня 1963 года электровоз ЧС2-78 провел первый скоростной поезд «Аврора» сообщением Ленинград – Москва. Время в пути тогда составляло 5 час. 27 мин. В 1965 году продолжительность поездки сократилась до 4 час. 59 мин.



Инженер-конструктор
Лев Сергеевич Лебединский
(1898-1968)



Паровоз 2-3-2К постройки Коломенского завода.
Вторая половина 1930-х гг.



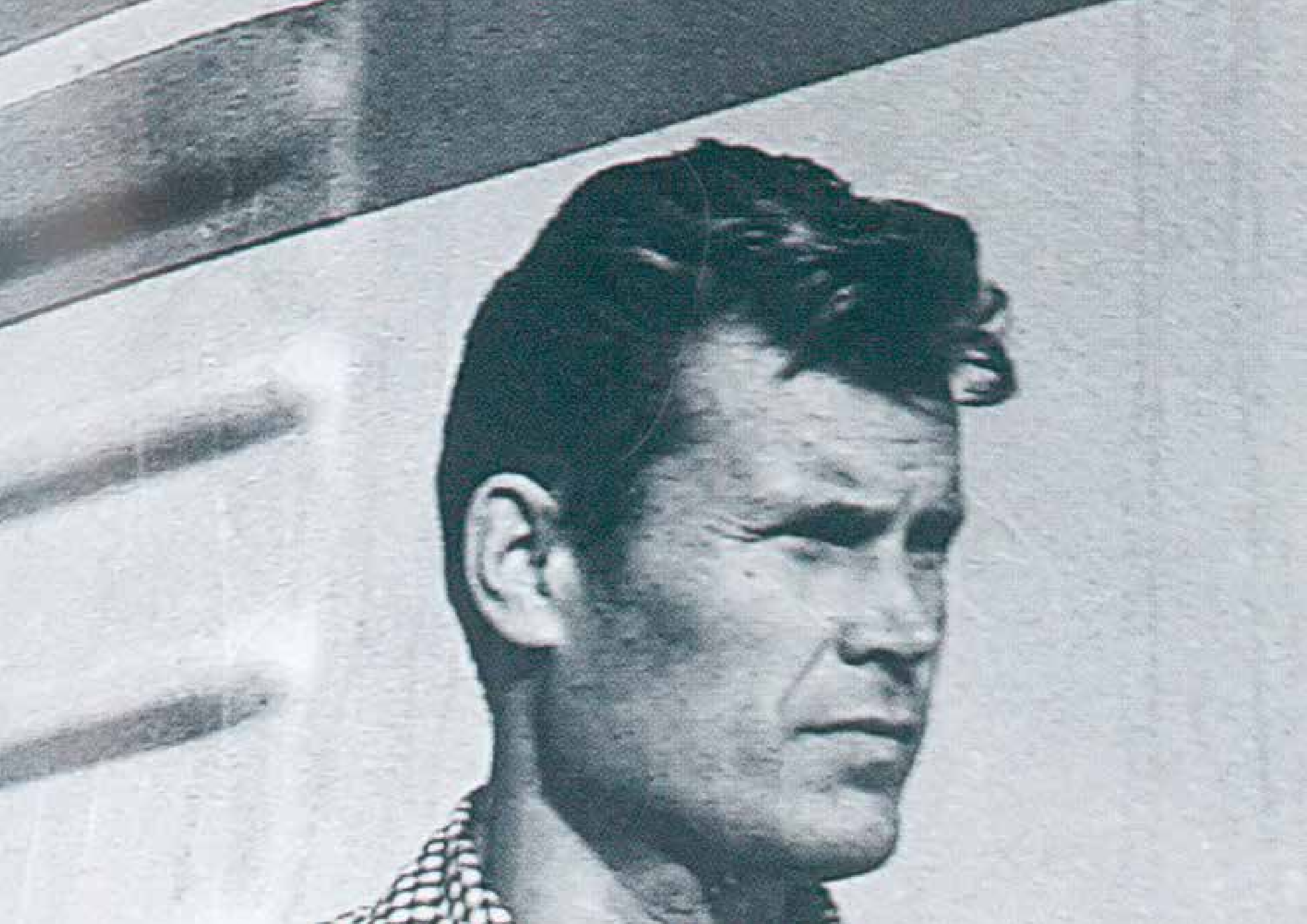
Паровоз 2-3-2В постройки Ворошиловградского завода.
1939 г.



Электровоз ЧС2-023 в музее железных дорог России.
2018 г.



Тепловоз ТЗ7-005 на Ленинградском вокзале Москвы.
1958 г.



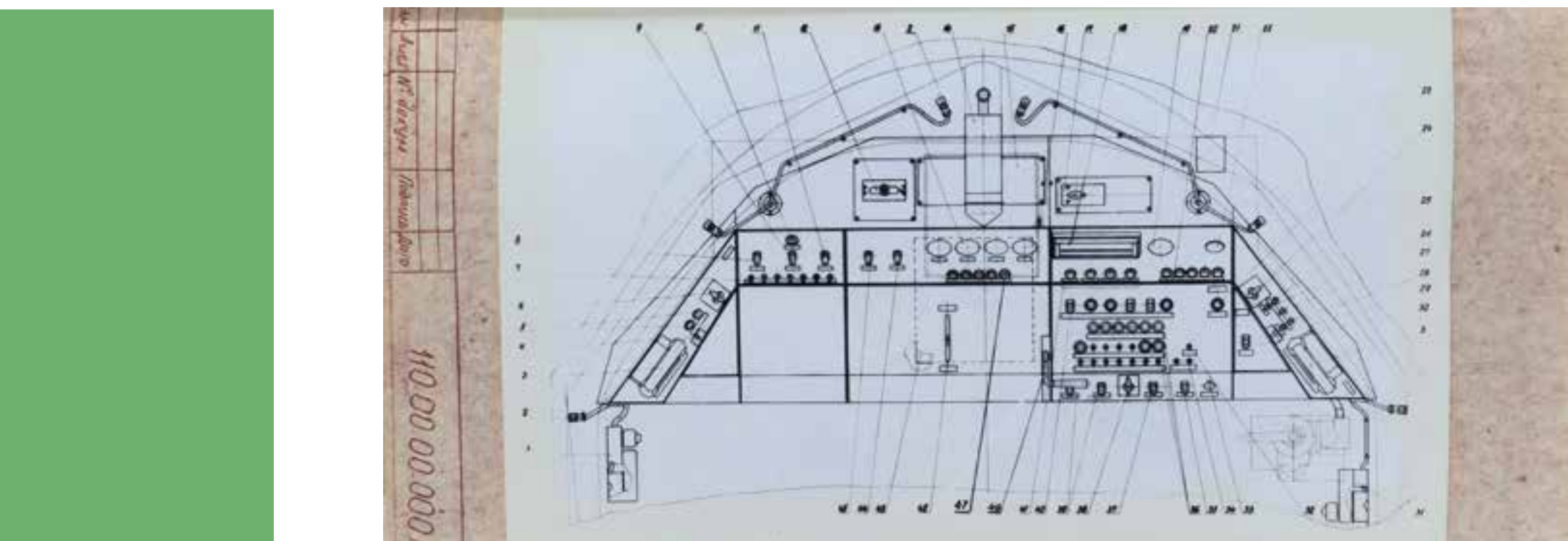
Главный конструктор поезда ЭР-200
Всеволод Михайлович Коровкин
1974 г.



Статья Ю.Стволинского «Скорость 200!» из газеты
«Ленинградская правда» от 2 декабря 1967 г.



Электропоезд ЭР-200 вскоре после его постройки.
Середина 1970-х гг.



Расположение электрооборудования в кабине
электропоезда ЭР-200.
1970-е гг.

Техническое задание на проектирование электропоезда постоянного тока напряжением 3000 В с конструктивной скоростью 200 км/ч типа ЭР-200 утверждено в августе 1967 года. Документ разработан на основе исследований, выполненных профильными научными организациями, прежде всего Центральным научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта (в наст. время – ВНИИЖТ) и Рижским филиалом Всесоюзного научно-исследовательского института вагоностроения. Технический проект электропоезда разработан на Рижском вагоностроительном заводе (РВЗ) в 1969 году. Ведущий конструктор – В. М. Коровкин, куратор поезда, заместитель главного конструктора Ю. Н. Дымант, главный конструктор завода – С. И. Соколов. Разработка рабочих чертежей электропоезда была закончена в июне 1972 года.

В конструкции ЭР-200 ничего (кроме автосцепки на лобовой части головного вагона и заземляющих устройств тележек) не использовано от выпускаемых пригородных электропоездов – всё «от колес до токоприемника» создавалось вновь. В этом, помимо РВЗ, участвовало более 30 поставщиков новых комплектующих изделий.

В декабре 1973 года на РВЗ изготовили первые вагоны. Из них был сформирован 6-ти вагонный состав, который с 15 января 1974 года проходил наладку и обкатку на Прибалтийской железной дороге.

С сентября 1974 года 6-ти вагонный ЭР-200 выполнял контрольные поездки на скоростном полигоне Белореченская-Майкоп с постепенным повышением скорости движения. 2 декабря 1974 года впервые была достигнута скорость 204 км/ч, машинист А. И. Мартыненко.

В 1975 году завершены комплексные испытания ЭР-200 на полигоне. После 14-ти вагонный электропоезд был отправлен на Октябрьскую железную дорогу.

В 1976 году проводились испытания ЭР-200 в условиях действующей магистрали на подготовленном участке Любань-Чудово. 8 июня 1976 года достигнута скорость 220 км/ч, машинист Г. Н. Шишков.



Сборка головного вагона
ЭР-200 на Рижском
вагоностроительном заводе.
Начало 1970-х гг.



В кабине электропоезда
ЭР-200 на испытаниях.
1975 г.

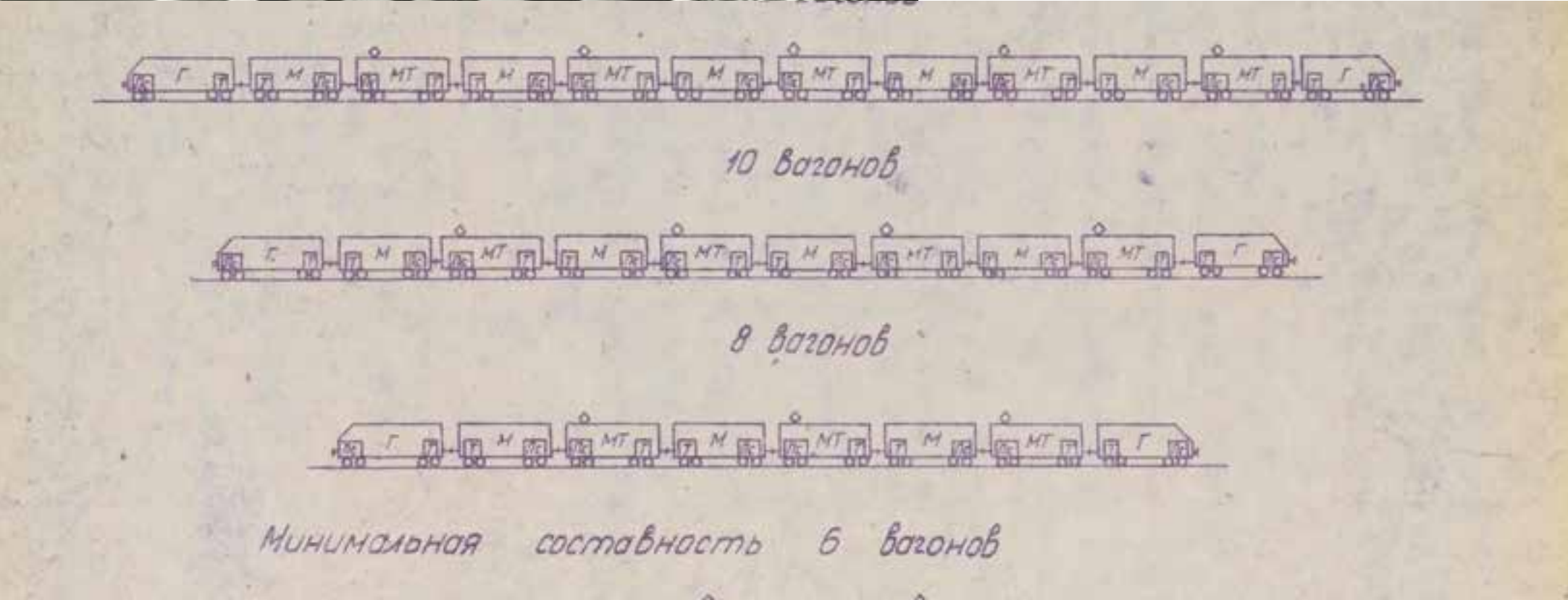
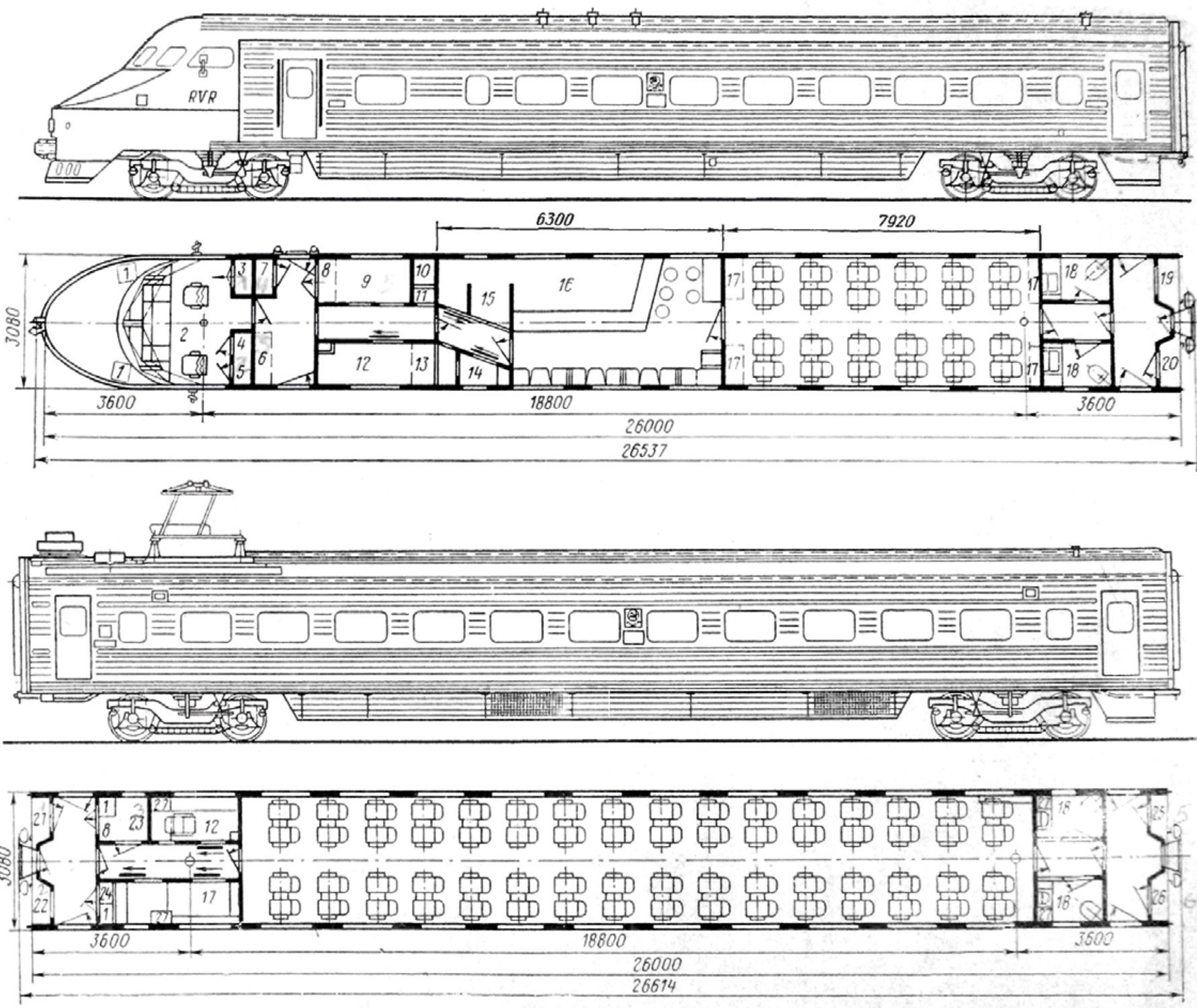
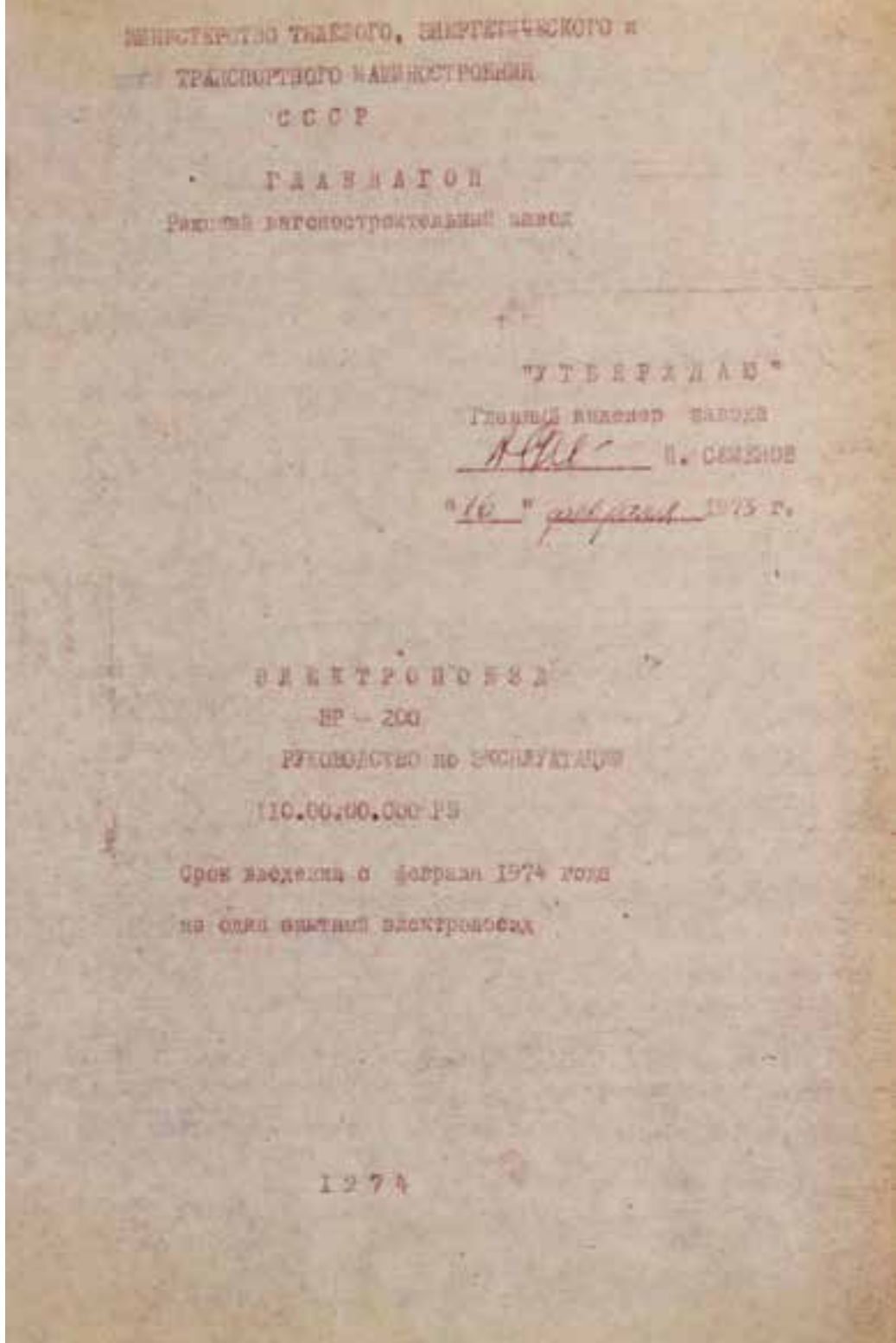


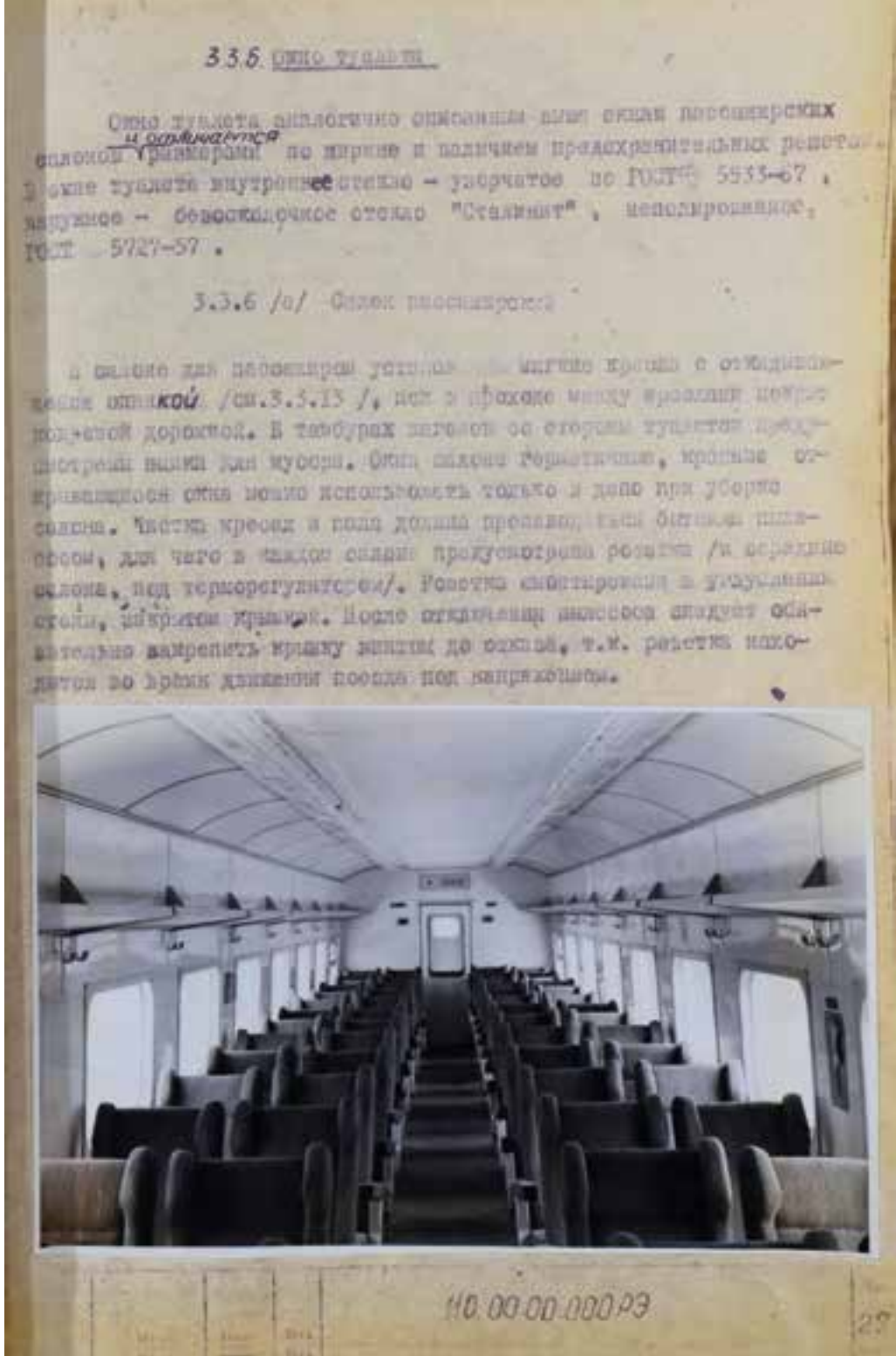
Схема формирования электропоезда
ЭР-200. Руководство по эксплуатации
электропоезда ЭР-200. Лист 7.
1974 г.



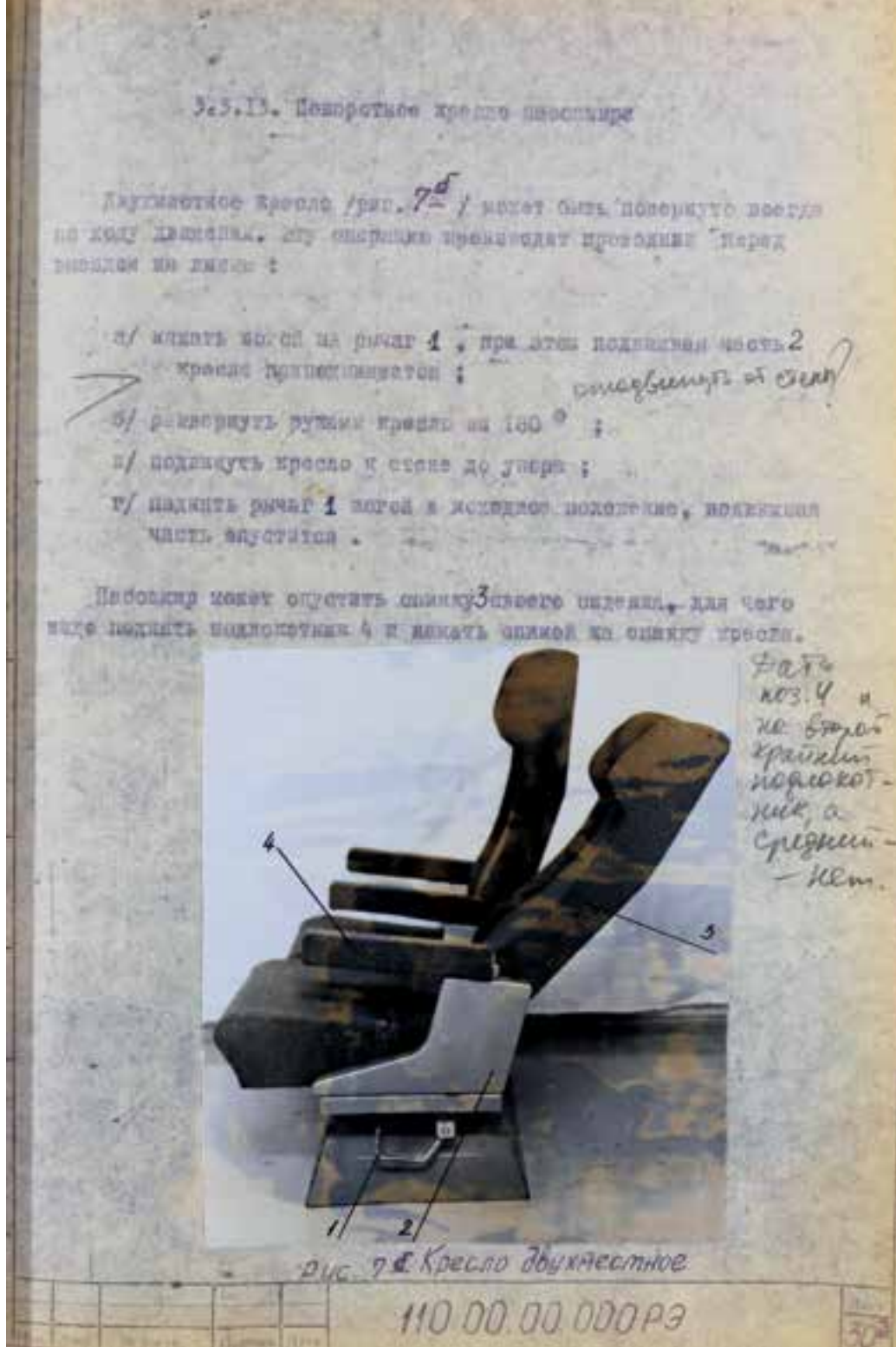
Чертежи вагонов электропоезда ЭР-200.
1970-е гг.



Титульный лист руководства
по эксплуатации электропоезда ЭР-200.
Экземпляр ведущего конструктора
Всеволода Коровкина. Рига.
1974 г.



Пассажирский салон электропоезда
ЭР-200. Руководство по эксплуатации
электропоезда ЭР-200. Лист 27.
1974 г.



Поворотное кресло пассажира
электропоезда ЭР-200. Руководство по
эксплуатации электропоезда ЭР-200.
Лист 30.
1974 г.



Электропоезд ЭР-200
в Ленинграде.
1976 г.

Эксплуатация электropоездов ЭР-200



Электropоезд ЭР-200 на станции Любань.
1980-е гг.

С ноября 1979 года начались первые поездки электropоезда ЭР-200 с пассажирами по линии Ленинград – Москва. С 1 марта 1984 года такие поездки стали регулярными. В то время электropоезд проходил от Ленинграда до Москвы за 5 час. 20 мин. К 1987 году время хода поезда по расписанию уменьшилось до 4 час. 30 мин. Это стало возможным благодаря улучшению состояния пути.

В 1988 году были построены два новых головных вагона. По результатам испытаний и опытной эксплуатации в конструкцию вагонов вносились многочисленные улучшения.

В 1991-1994 годах на Рижском вагоностроительном заводе построили второй состав, который обозначили ЭР-200-2. С учетом ранее построенных вагонов было возможно сформировать три состава ЭР-200. Первоначально все поезда ЭР-200 были приписаны к депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский. С 2000 года, эти составы были переданы в моторвагонное депо Металлострой. В 1993-1994 годы один из составов ЭР-200 курсировал по маршруту Санкт-Петербург – Новгород.

20 февраля 2009 года электropоезд ЭР-200-2 совершил последнюю поездку с пассажирами. В связи с начавшимся тогда внедрением более современных скоростных поездов «Сапсан» эксплуатация этого подвижного состава была прекращена. Несколько вагонов ЭР-200 было передано в различные железнодорожные музеи страны: в Санкт-Петербург, Москву, Самару и Новосибирск.



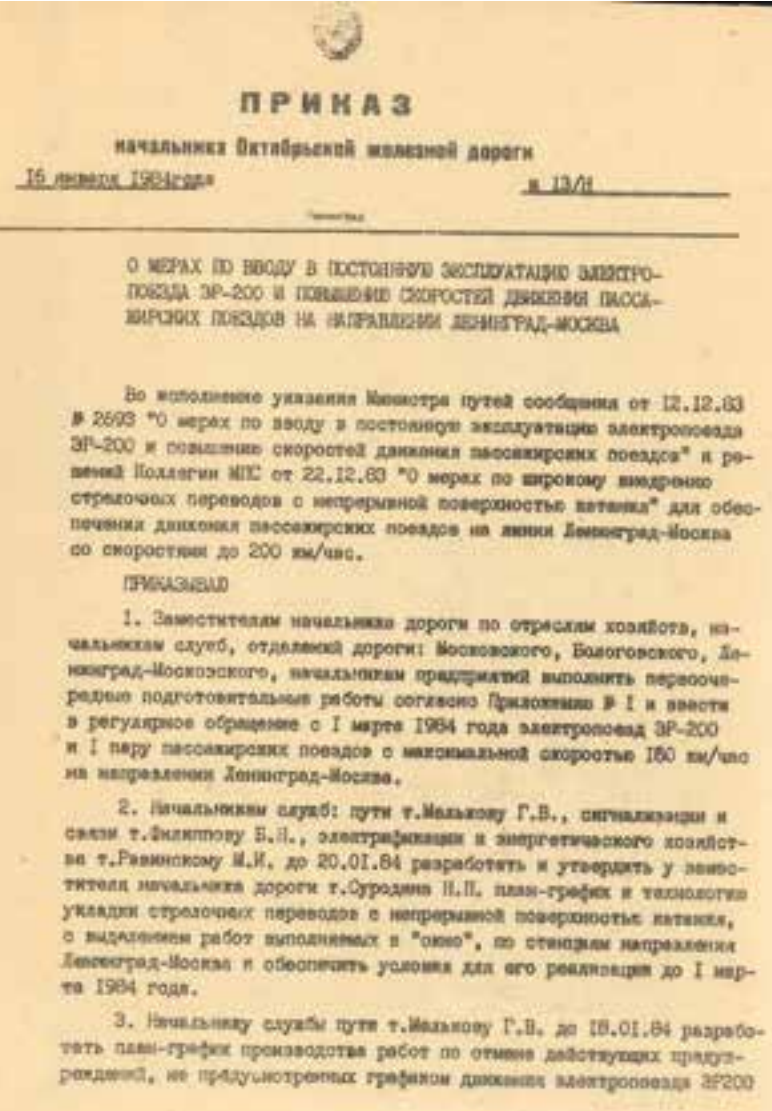
Рекламный буклет о поезде ЭР-200. 1980-е гг.



Почтовая марка с изображением поезда ЭР-200.
1982 г.



Пригласительный билет на первый регулярный рейс электropоезда ЭР-200 1 марта 1984 г.



Приказ начальника Октябрьской железной дороги от 16 января 1984 года «О мерах по вводу в постоянную эксплуатацию электropоезда ЭР-200 и повышению скоростей движения пассажирских поездов на направлении Ленинград-Москва».



Визитная карточка для пассажиров электropоезда ЭР-200.
1990-е гг.



Машинист Малиновский О.В. в кабине электropоезда ЭР-200
1980-е гг.



Электropоезд ЭР-200 у перрона Московского вокзала в Ленинграде. 1980-е гг.



Электropоезд ЭР-200 на станции Любань.
2000-е гг.



Машинист электropоезда ЭР-200 К.В.Емельянов Станция Крюково.
25 июля 2008 г.



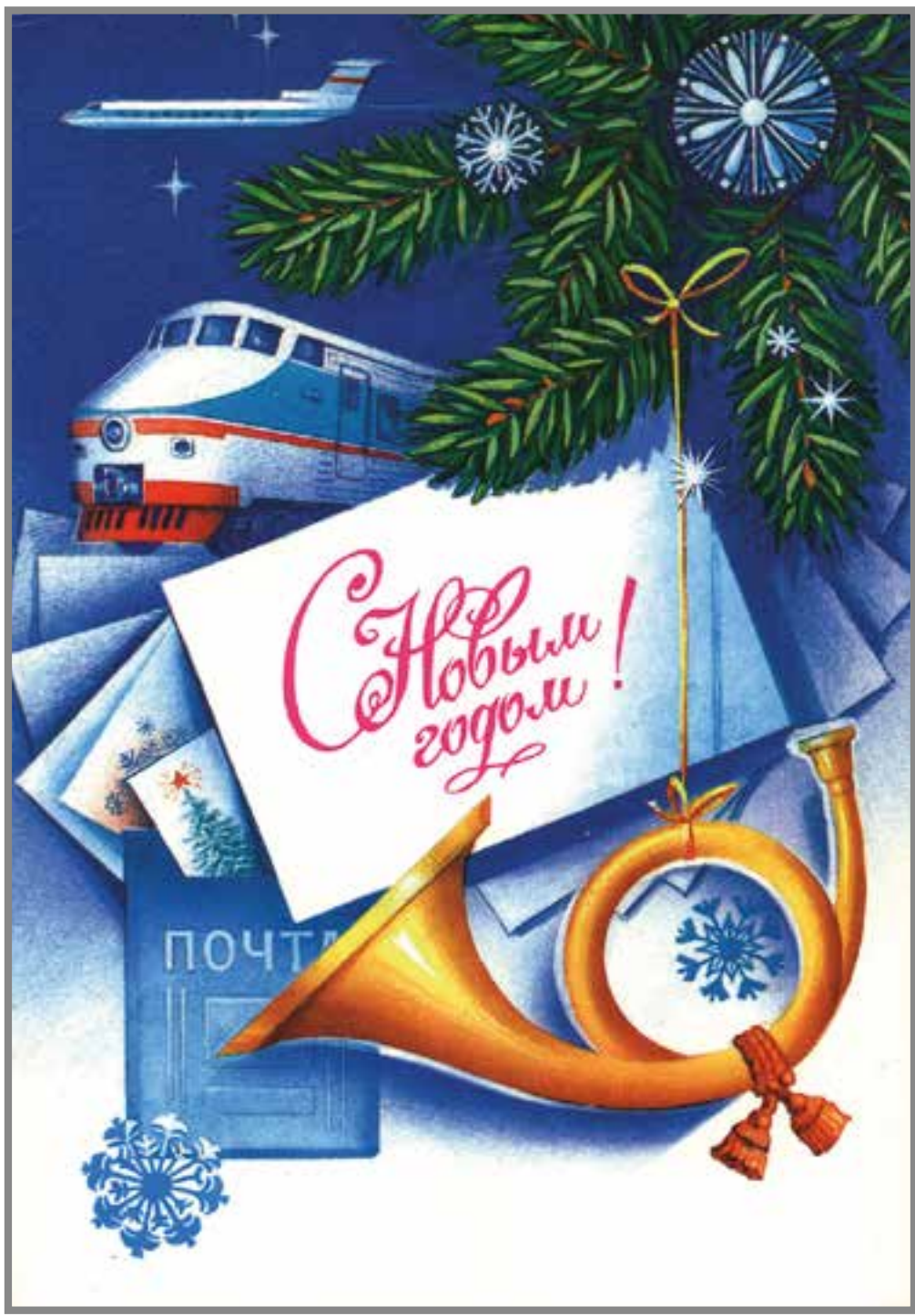
Обложка для пригласительного билета на 1000-й рейс электropоезда ЭР-200 12 января 1993 г.



Пропуск на мероприятия посвященные 1000-му рейсу электropоезда ЭР-200 12 января 1993 г.



Значок с изображением поезда ЭР-200.
1980-е гг.



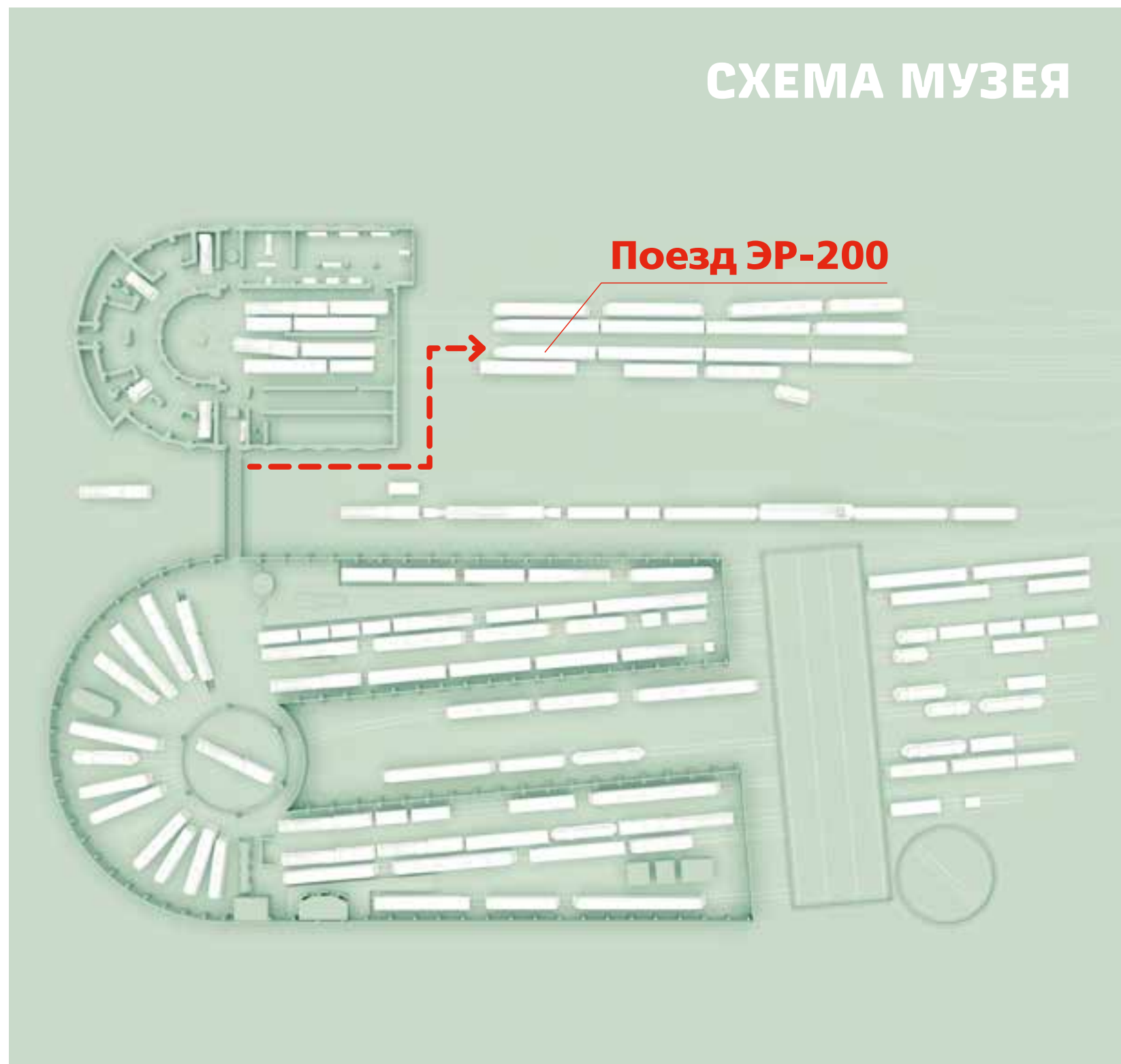
Новогодняя открытка с изображением электropоезда ЭР-200.
Художник В. Коновалов.
1984 г.



Статья из газеты «Октябрьская Магистраль», № 31 (14126)
16-22 августа 2008 г.



Головной вагон электропоезда ЭР-200 в экспозиции Музея железных дорог России. 2023 г.



Расположение электропоезда ЭР-200 в экспозиции Музея железных дорог России.

Скоростные локомотивы и электропоезда современной России



Электропоезд «Сапсан» на Московском вокзале Санкт-Петербурга. 2021 г.



Электропоезд «Сокол» в Музее железных дорог России. 2018 г.



Электропоезд «Аллегро» на Финляндском вокзале в Санкт-Петербурге. 2013 г.



Электропоезд ЭР-200-009 ведет «Невский экспресс» в Москве. 2022 г.



Электропоезд ЧС200-006 на заводе «Шкода» в г. Пльзень (Чехословакия). 1979-1980 гг.