

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»
(РУТ (МИИТ))



Рабочая программа дисциплины (модуля),
как компонент образовательной программы
высшего образования - программы специалитета
по специальности
23.05.03 Подвижной состав железных дорог,
утвержденной первым проректором РУТ (МИИТ)
Тимониным В.С.

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

Системы управления электроподвижным составом

Специальность: 23.05.03 Подвижной состав железных дорог

Специализация: Электрический транспорт железных дорог

Форма обучения: Очная

Рабочая программа дисциплины (модуля) в виде
электронного документа выгружена из единой
корпоративной информационной системы управления
университетом и соответствует оригиналу

Простая электронная подпись, выданная РУТ (МИИТ)
ID подписи: 5214
Подписал: заведующий кафедрой Пудовиков Олег
Евгеньевич
Дата: 17.09.2025

1. Общие сведения о дисциплине (модуле).

Целью освоения учебной дисциплины "Системы управления электроподвижным составом" является:

- формирование у студентов понятий о процессе управления электроподвижным составом в режимах трогания с места, движения по перегону и торможения.

Задачей освоения учебной дисциплины "Системы управления электроподвижным составом" является:

- освоение структуры, принципа действия, особенностей конструктивного исполнения, условий эксплуатации и ремонта систем управления электроподвижным составом.

2. Планируемые результаты обучения по дисциплине (модулю).

Перечень формируемых результатов освоения образовательной программы (компетенций) в результате обучения по дисциплине (модулю):

ПК-9 - Имеет навык выполнять обоснование параметров конструкции конструкций и систем тягового подвижного состава.

Обучение по дисциплине (модулю) предполагает, что по его результатам обучающийся будет:

Знать:

назначение, условия эксплуатации, функциональные и структурные схемы, а также электротяговые и тяговые характеристики электроподвижного состава

Уметь:

использовать основные расчетные соотношения для определения параметров элементов, узлов и блоков систем управления электроподвижного состава

Владеть:

методами рациональной эксплуатации, технического обслуживания и ремонта оборудования систем управления электроподвижным составом

3. Объем дисциплины (модуля).

3.1. Общая трудоемкость дисциплины (модуля).

Общая трудоемкость дисциплины (модуля) составляет 2 з.е. (72 академических часа(ов)).

3.2. Объем дисциплины (модуля) в форме контактной работы обучающихся с педагогическими работниками и (или) лицами, привлекаемыми к реализации образовательной программы на иных условиях, при проведении учебных занятий:

Тип учебных занятий	Количество часов	
	Всего	Семестр №9
Контактная работа при проведении учебных занятий (всего):	32	32
В том числе:		
Занятия лекционного типа	16	16
Занятия семинарского типа	16	16

3.3. Объем дисциплины (модуля) в форме самостоятельной работы обучающихся, а также в форме контактной работы обучающихся с педагогическими работниками и (или) лицами, привлекаемыми к реализации образовательной программы на иных условиях, при проведении промежуточной аттестации составляет 40 академических часа (ов).

3.4. При обучении по индивидуальному учебному плану, в том числе при ускоренном обучении, объем дисциплины (модуля) может быть реализован полностью в форме самостоятельной работы обучающихся, а также в форме контактной работы обучающихся с педагогическими работниками и (или) лицами, привлекаемыми к реализации образовательной программы на иных условиях, при проведении промежуточной аттестации.

4. Содержание дисциплины (модуля).

4.1. Занятия лекционного типа.

№ п/п	Тематика лекционных занятий / краткое содержание
1	Виды систем управления СУ ЭПС являются одной из важнейших составных частей, предназначенной для регулирования скорости движения подвижного состава в режимах тяги и электрического торможения. Рассмотрены виды неавтоматизированных систем управления: с непосредственным и с косвенным управлением. А также СУ ЭПС с использованием индивидуальных или групповых контакторов
2	Основные операции управления. БСУ позволяют осуществлять бесступенчатый пуск, плавное регулирование сил в режимах тяги и торможения. Рассмотрены схемы фазового регулирования напряжения на ЭПС переменного тока и импульсного регулирования напряжения на ЭПС постоянного тока. К ним относятся: подключение ЭПС к источнику электрической энергии и отключение от него с

№ п/п	Тематика лекционных занятий / краткое содержание
	помощью токоприемников, включение вспомогательных машин и аппаратов защиты, управление ЭПС в режимах тяги и электрического торможения, реверсирование.
3	Закон изменения величины пускового резистора при постоянстве пускового тока. При неизменности пускового тока и, следовательно, тягового усилия улучшается плавность пуска ЭПС. Определены зависимости между такими параметрами как скорость, величина пускового сопротивления и пусковой ток. При увеличении скорости движения ЭПС пусковое сопротивление уменьшается линейно
4	Расчетные режимы пусковых реостатов. Расчет пусковых (тормозных) реостатов. Эти режимы необходимо учитывать при выборе пусковых реостатов. К ним относятся: пуск при минимальном ускорении, длительная работа с половинным часовым током на любой реостатной позиции, работа в течении 5 минут на маневровых позициях, движение на расчетном подъеме на 2-3 предшествующих ходовой позициях. Рассматриваются вопросы расчета эффективного тока для секций пускового реостата. Как определяется наиболее тяжелый режим для них. Аналогично рассчитываются и тормозные реостаты.
5	Расчет пусковых (тормозных) реостатов. Проверка по нагреванию пусковых (тормозных) реостатов Рассматриваются вопросы расчета эффективного тока для секций пускового реостата. Как определяется наиболее тяжелый режим для них. Аналогично рассчитываются и тормозные реостаты. Выбор резисторов для расчетных режимов может быть выполнен по кривым нагревания или по уравнению нагревания. Приводятся характеристики и конструктивные особенности реостата типа КФ.
6	Компоновка пусковых (тормозных) реостатов. Расчет дополнительных ступеней Схемы соединений секций пусковых (тормозных) реостатов составляют с учетом определенных условий. Для увеличения числа реостатных позиций применяют параллельное включение секций пусковых (тормозных) реостатов. При переходе с ходовой позиции на первую реостатную позицию следующего соединения ТЭД используются дополнительные ступени. Их количество определяется типом ЭПС. Назначение данных ступеней заключается в ограничении тока при перегруппировках ТЭД.
7	Перегруппировки коротким замыканием и шунтированием резистором части ТЭД. Для увеличения скорости ЭПС необходимо применять перегруппировки ТЭД. Перегруппировка коротким замыканием части ТЭД имеет существенный недостаток - провал силы тяги. Во втором способе перегруппировки ТЭД этого недостатка нет из-за отсутствия генераторного тока во время переключений.
8	Перегруппировки ТЭД с помощью вентильного перехода и по схеме моста. В третьем методе перегруппировки ТЭД (вентильный переход) использование силовых диодов сокращает количество переходных позиций с пяти до двух. А применение перегруппировки по схеме моста на мотор-вагонном подвижном составе уменьшает до одной переходной позиции.

4.2. Занятия семинарского типа.

Практические занятия

№ п/п	Тематика практических занятий/краткое содержание
1	Исследование работы цепей управления электроподвижного состава постоянного тока в режиме тяги. Анализируется схема цепей управления на 1-ой позиции контроллера машиниста стенда физического моделирования ЭПС. А также, какие аппараты включаются в силовой цепи во время пуска. Моделируются некоторые возможные неисправности в цепях управления.
2	Исследование работы цепей управления электроподвижного состава постоянного тока в режиме рекуперативного торможения. Рассматривается процесс совместного включения аппарата непосредственной защиты (быстродействующий выключатель) и аппарата косвенной защиты (дифференциальное реле). Аналогично моделируются возможные неисправности в электрических цепях.
3	Исследование работы цепей управления при регулировании напряжения за счет встречно-согласного включения обмоток на низшей стороне тягового трансформатора. Из-за поляризованного быстродействующего выключателя приходится применять дополнительный аппарат защиты во время рекуперации (быстродействующий контактор). Рассматриваются процессы при нормальном режиме рекуперативного торможения и при аварийном - коротком замыкании в силовой цепи.
4	Исследование работы цепей управления при регулировании напряжения за счёт встречно-согласованного включения обмоток на низшей стороне тягового трансформатора На ЭПС однофазно-постоянного тока для регулирования напряжения на ТЭДах необходимо изменять коэффициент трансформации трансформатора путем изменения числа витков на первичной или на вторичной сторонах трансформатора. В этой лабораторной работе рассматривается регулирование напряжения на низшей стороне трансформатора.
5	Исследование работы ЭПС однофазно-постоянного тока в режиме реостатного торможения Для снижения скорости движения на ЭПС применяются реостатное торможение. Рассматриваются электрические цепи при реостатном торможении. Дополнительно анализируется структурная схема блока управления реостатного торможения.
6	Работа цепей управления тяговыми двигателями в тяговом режиме Рассматривается процесс управления ТЭДами в тяговом режиме. Анализируются электрические схемы цепей управления, а также силовые цепи.
7	ЭПС однофазно-постоянного тока с рекуперативным торможением. Для уменьшения скорости движения ЭПС применяют также рекуперативное торможение. Анализируется работа инвертора во всех 4-ех зонах регулирования. Рассматривается назначение аппаратов в силовой цепи электровоза в режиме рекуперативного торможения.

4.3. Самостоятельная работа обучающихся.

№ п/п	Вид самостоятельной работы
1	Подготовка к практическим работам
2	Подготовка к промежуточной аттестации.
3	Подготовка к текущему контролю.

5. Перечень изданий, которые рекомендуется использовать при освоении дисциплины (модуля).

№ п/п	Библиографическое описание	Место доступа
1	Системы управления электрическим подвижным составом А.В. Плакс Однотомное издание Маршрут , 2005	НТБ (ЭЭ); НТБ (уч.3); НТБ (фб.); НТБ (чз.2)
2	Электронная техника и преобразователи А.Т. Бурков Однотомное издание Транспорт , 1999	Библиотека МКТ (Люблино); НТБ (уч.2); НТБ (уч.3); НТБ (уч.4); НТБ (фб.); НТБ (чз.1); НТБ (чз.2); НТБ (чз.4)
3	Плакс, А. В. Системы управления электрическим подвижным составом : учебник / А. В. Плакс. — Москва : , 2005. — 360 с. — ISBN 5-89035-303-9. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система	https://reader.lanbook.com/book/35812/preview#1

6. Перечень современных профессиональных баз данных и информационных справочных систем, которые могут использоваться при освоении дисциплины (модуля).

<http://library.miit.ru/> - электронно-библиотечная система научно-технической библиотеки МИИТ

<http://rzd.ru/> - сайт ОАО «РЖД».

<http://elibrary.ru/> - научная электронная библиотека

Поисковые системы: Yandex, Rambler, Mail

7. Перечень лицензионного и свободно распространяемого программного обеспечения, в том числе отечественного производства, необходимого для освоения дисциплины (модуля).

Система автоматизированного проектирования Компас

8. Описание материально-технической базы, необходимой для осуществления образовательного процесса по дисциплине (модулю).

Лекционная аудитория, оборудованная аудиовизуальными средствами обучения.

Для проведения лабораторных занятий необходимо иметь:- натурные образцы тяговых электрических аппаратов электроподвижного состава - учебные плакаты принципиальных электрических схем цепей управления электроподвижного состава;- компьютерный класс с ЭВМ, подключенными к сетям INTERNET.

9. Форма промежуточной аттестации:

Зачет в 9 семестре.

10. Оценочные материалы.

Оценочные материалы, применяемые при проведении промежуточной аттестации, разрабатываются в соответствии с локальным нормативным актом РУТ (МИИТ).

Авторы:

доцент, к.н. кафедры
«Электропоезда и локомотивы»

В.П. Обухов

Согласовано:

Заведующий кафедрой ЭлЛ

О.Е. Пудовиков

Председатель учебно-методической
комиссии

С.В. Володин