B2010 ARIZALAR

KAPI İZOLE

1) Platform tarafında ki kapılar serbest bırakılarak, tren anahtarı ve kapı izole etiketleri ile birlikte MMI' da görülen arızalı kapının yanına gidilir.
2) Arızalı kapının sağ kanadının sağ alt tarafta bulunan switche basılarak kapının boşa çıkması sağlanır.
3) Kapı elle kapatılır ve kapandığı yine elle kontrol edilir.
4) Kapının sağ alt köşesinde ki yuvadan kare anahtar ile kapı izole edilir.
5) Kapı eğer izole olduysa, kapının üzerinde ki ışıklar söner ve herhangi bir uyarı sesi gelmez.
6) Engelli bölümünün üstünde ki kapak açılarak, arızalı kapının ilgili sigortası kapatılır.
7) "Kapı arızalı" etiketleri yapıştırılır ve sürüş yapılacak kabine geri dönüp MMI' da kapının izole olduğu kontrol edilir. MMI' da ilk olarak kapı izole mesajı gelecektir ancak mesaj onaylandıktan sonra kapının sigortasını indirdiğimiz için mesaj silinip tekrardan "kapı arızalı izole edin" mesajı gelecektir. Bu durumda yeşil döngü geldiyse sürüşe devam edilir.

Not: Arızalı kapıyı boşa çıkarmak için bastığımız switch çalışmıyor ise kapıyı boşa çıkarmak için kapının sigortası önceden kapatılır ve izole işlemine devam edilir.

Not: Kapı izole ettiğimizde eğer kapının ışıkları sönmemiş ise ya da kapı uyarı sesi veriyorsa kapı izole olmamış demektir. Bu durumda yapılacak iki işlem vardır;

- Kapının izolesi kaldırılır ve izole işlemi tekrarlanır.
- Kapının izolesi kaldırılır ve kapının üzerinde bulunan kapak açılarak motordan çevrilerek(dışa doğru) kapı yerine oturtulur ve izole işlemine devam edilir.

Not: Herhangi bir sebepten dolayı kapı izole edilemiyorsa **"ATP" ve " ATS " devre dışına** alınarak araç/tren depoya getirilir. Kapılara kapan komutu verilmelidir. Yolcu taşımak tehlikeli ve yasaktır.

YAYLI FREN ARIZASI ZORLA FREN ÇÖZME

Gelen arıza mesajının içeriği; **"(Araç no) Yaylı fren arızalı"**, **"MB A veya B yay. frn çözülmüyor"** ve **"Yaylı freni acil çöz"** şeklindedir.

Yaylı fren arızasında önemli olan arızanın aktif araçta mı yoksa diğer araçlarda mı olduğu önemlidir. Bu duruma göre **"Y. FREN ÖN SEÇİMİ"** bölümünden eğer arıza bizim bulunduğumuz **aktif araçta ise "A", "B" ve "A+B"** veya **arıza diğer araçlarda ise "TREN"** seçimi yapılır.

Eğer arıza aktif araçta ise;

1) **"Y. FREN ÖN SEÇİMİ"** bölümüne tren anahtarı takılarak MMI' da belirtilen arızalı motorlu boji (MB A veya B) seçilir.
2) Tren anahtarı tekrar kontağa takılarak tren aktif edilir ve yön şalteri **"ileri"** konuma alınır.
3) Ön panelde sol tarafta bulunan **kırmızı "Y. FREN ÇÖZME"** düğmesine içindeki kırmızı lamba yanana kadar basılı tutulur.
4) Yaklaşık 10 saniye sonra frenlerin çözüldüğü ile ilgili MMI 2 adet mesaj gelir ve herhangi bir hız limiti olmadan sürüş yapılabilir.

Eğer arıza aktif olmayan araçlardan birinde ise;

1) **"Y. FREN ÖN SEÇİMİ"** bölümüne tren anahtarı takılarak **"TREN"** kısmı seçilir.
2) Tren anahtarı tekrar kontağa takılarak tren aktif edilir ve yön şalteri **"ileri"** konuma alınır.
3) Ön panelde sol tarafta bulunan **kırmızı "Y. FREN ÇÖZME"** düğmesine içindeki kırmızı lamba yanana kadar basılı tutulur.
4) Yaklaşık 10 saniye sonra frenlerin çözüldüğü ile ilgili MMI 2 adet mesaj gelir ve araç tarafından herhangi bir hız limiti verilmez.
5) Ancak en fazla 30 km/s hız ile sürüş yapılır.

Not: Eğer arıza aktif araçta ise **"TREN"** seçimi işe yaramaz.

ACİL FREN TEST PROSEDÜRÜ

B2010 araçlarında 42 günlük periyodlarda fren testi istenmektedir. Bu test için MMI' da araç numarası ile birlikte **"Acil fren test et – Acil fren test zamanı gelmiştir"** mesajı gelmektedir. Bu mesaj geldiğinde aracın sürüşüne engel bir durum yoktur.

Testi aktif etmek için;

1) Araç durur vaziyette ve yön şalteri **"ileri"** konuma aldıktan **2 dakika içinde.**
2) **"OK veya ARIZA ONAYLAMA"** ve **"KAYMA/PATİNAJ KORUMA"** düğmelerine aynı anda yaklaşık 5 saniye boyunca basılarak test aktif edilir.
3) Test aktif olunca MMI' da ki mesajlarda da belirttiği gibi
4) **Mantar butona** basılır ve çözülür.
5) Yön şalteri **"0"** konumuna getirilir.
6) Eğer test başarı ile gerçekleştiyse MMI' da **"Acil fren testi OK"** mesajı gelir ve sürüşe devam edilir.

NOT: Test başlatmak için yön şalterinin "ileri" konumda olması gerekir ama sürüş esnasında zaten yön şalteri "ileri" konumda olacaktır. Bu durumda önemli olan 2 dakikalık sürenin geçmiş olmasıdır ve test aktif olmaz. Yapılması gereken yön şalteri **"*(yıldız)"** tekrar **"ileri"** yapılarak 2 dakikalık süre baştan başlatılmış olur.

NOT: Test yapılırken kapılar açık veya serbest olabilir. Yolcu iniş binişine bir engel yoktur.

NOT: Test mesajı geldiğinde sürüşe bir engel yoktur. Uygun bir zamanda test gerçekleştirilir.

Manuel Pantograf İndirme/Kaldırma

1) Manuel pantograf kolu **A** kabinin de sürücü koltuğunun arkasında bulunur. Eğer orda değil ise B kabini sürücü koltuğu arkasına bakılmalıdır.
2) Pantografa müdahale ederken **"HSCB" kesinlikle devre dışında** olmalıdır.
3) Pantografı manuel kaldırmak/indirmek için A kabininde körüğe yakın olan ve tavanda bulunan yuvaya pantograf kolu yerleştirilir.
4) Yuvanın etrafında pantografı manuel kaldırmak/indirmek için ok yardımı ile yön belirtilmiştir.
5) Pantografı kaldırmak/indirmek için kol yuvaya yerleştirilir ve kolun üst kısmı sabit kalana kadar alt kısımdan çevrilmeye devam edilir. (yüksek tork oluncaya kadar)
6) Pantograf kalktığı/indiği MMI ekranından kontrol edilir.

Not: Pantografa müdahale ederken **"HSCB" mutlaka devre dışı** olmalıdır.

Not: Pantograf manuel yukarı kalktığında bazı araçlarda **"HSCB"** devreye girmeyebilir. Bu durumda batarya voltajı kontrol edilerek, pantograflar kabinden indirilip kaldırılır.

SÜRÜŞ İÇİN GEREKLİ OLABİLİCEK NOTLAR

Not: İzolatörlerden cer vererek geçilirse araç/dizi arıza verebilir.

Not: İtme – çekme veya fren boşaltma esnasında MMI' a gelecek mesajlar mutlaka beklenmeli ve doğru şekilde okuyup onaylanmalıdır.

Not: Kalkış esnasında tam güçte cer çekilirse konforsuz bir sürüş meydana gelir.

Not: "Ölü adam" arızalarında sürücü kabininde sağ üst tarafta bulunan kapağın içinde ki "totman bypasss" şalteri kullanılır.

Not: "Acil durum sürüşü" yön şalteri üzerinde ki **"A"** seçimidir. Tehlike freni gerekmez.

Not: Her kabin değiştirildiğinde klima/ısıtıcı ayarı yapılmalıdır.

Not: Pantografa müdahale ederken **"HSCB" mutlaka devre dışı** olmalıdır.

Not: İzole edilemeyen bir kapı arızası var ise treni hareket ettirmek için "ATP devre dışı" ve "ATS bypass" yapılır. Kapılara kapan komutu verilmelidir. Yolcu taşımak tehlikeli ve yasaktır.

Not: Kapı arızalarında kapının yanında bulunan switchten kapı boşa çıkarılamıyorsa kapının sigortası indirilerek de kapı boşa çıkarılabilir.

Not: Fren çözme arızalarında; fren çözme işlemi yapılırken anahtar takılı, tren/dizi aktif olmalı ve yön şalteri "*" veya "ileri" olmalıdır.

Not: ATP arızalarında ya da yetkili sürüş sonrası bir sonraki istasyonda kapı yön seçimini mutlaka kontrol etmek önemlidir.

Not: Kapı izole işleminde; arızalı kapı kapalı ve açılamıyorsa "Acil kapı açma kolu" kullanılır. Kapı açıldıktan sonra "Acil kapı açma kolu" resetlenmelidir.