GREEN CİTY ARIZALARI

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 üst bölümünde bulunan kapak açılarak, kapının sigortası kapatır ve kapı boşa çıkarılır.
3) Kapı elle kapatılır ve elle kontrolü yapılır.
4) Sigortanın solunda bulunan izole mandalı sola doğru ittirilir ve kapı izole edilir.
5) Kapının sigortası tekrar açılarak kapının enerjisi geri verilir.
6) "Kapı arızalı" etiketleri yapıştırılır ve kabine geri dönüp MMI' da kapının izole olduğu kontrol edilir.

Not: Kapının tam oturduğu mutlaka elle kontrol edilmelidir. Kapı tam oturmaz ise izole mandalı sola doğru itilemez. Bu durumda gerekirse üst tarafta bulunan iki milden bize yakın olan mil (tırtıklı olmayan mil) veya kapının elektrik motoru çevrilerek kapı yerine oturtulabilir.

Not: Herhangi bir sebepten kapı izole edilemiyorsa **"Arızalı Durum Sürüşü"** aktif edilerek araç/tren depoya getirilir. Kapılara yine de kapan komutu verilmelidir. Yolcu taşımak tehlikeli ve yasaktır.

Not: Zorla kapı kapama düğmesine basıldığı halde bazı kapılar açık kalmaya devam ediyor ise mutlaka **"Çocuk Arabası Fonksiyonu"** kontrol edilmelidir. Ayrıca fonksiyonun düğmesinin içinde ki lamba da yanmış olabilir. Bu durumda MMI ekranı kontrol edilmelidir.

Not: Kapanmayan bir veya birden çok kapı var ise izole işleminden önce 3 kez tüm kapılar açılıp kapanmalıdır ve yeşil döngünün gelip gelmediği kontrol edilmelidir.

Not: Arızalı kapı açmada "Acil kapı açma kolu" da kullanılabilir. Ama sıfırlamanın unutulmaması gerekir.

BCU (Fren Kontrol Ünitesi) ARIZALARI

BCU arızasından dolayı tren fren uygulamış hareket etmiyor, böyle bir durumda MMI mesajlarını doğru ve eksiksiz okumak çok önemlidir. BCU arızalarında bizim için **"BCU Büyük Hata"** mesajları çok önemlidir. Arıza mesajı geldiğinde dizi fren uygular ve hareket etmez. Böyle bir durumda yapılacaklar;

1) MMI' da hangi araç ve hangi BCU için **"BCU Büyük Hata"** mesajı geldiği doğru olarak okunur.
2) Tren anahtarı ile birlikte arıza veren aracın en yakın kabinine geçilir.
3) Arızalı aracın kabini aktif etmeye gerek yoktur.
4) Arızalı aracın kabininde hangi BCU Büyük Hata vermiş ise o BCU ile ilgili **"Acil Durum Tahliye Freni"** şalteri aktif edilir.
5) Sürüş yapılacak kabine dönülür ve tren aktif edilerek yön şalteri "İleri" konuma getirilir.
6) MMI' da sırası ile iki mesaj gelmelidir. Bunlar;
   a) **BCU (No) Hata İptal Aktif** (Hata sinyalini görme komutu verir)
   b) **Acil Durum Tahliye Freni (Araç No)** (Bojide ki frenleri boşaltır)
7) 30 km/s hızla dizi kuyruk veya depo hattına çekilir.

Dizi hareket etmez ise;

1) **"ATP"** devre dışı
2) **"Acil Durum Sürüşü"** devreye alınır ve **tehlike freni** yapılarak sürüş yapılır.

Not: Bu işlem uygulandığında %33 prensibi devrededir.

Not: Sürüş yapılacak kabinde tren aktif edilmeden yalnızca ilk mesaj gelir. İki mesajı birden görmeden **hareket edilemez.** (6. madde de bulunan a ve b şıkları)

Not: İkinci mesaj olan **"Acil Durum Tahliye Freni (Araç No)"** mesajı anahtar takıldıktan yaklaşık 10 saniye sonra gelir.

Manuel Pantograf İndirme/Kaldırma

1) Manuel pantograf kolu **5** numaralı kapının sağ yanında ki kapaklı bölmede bulunmaktadır.
2) Pantografa müdahale ederken **"HSCB" devre dışında** olmalıdır.
3) Pantografı manuel kaldırmak/indirmek için B 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: Pantograf manuel yukarı kaldırıldığında MMI ekranında **"pantograflar farklı konumda"** arıza mesajı gelebilir. Bu durumda eğer **batarya voltajı düşük değil** ise (en az 23V) kabinden pantograflar aşağı indirilip tekrar yukarı kaldırılmalıdır.

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

Not: Pantograf manuel yukarı kalktığında bazı araçlarda "HSCB" devreye girmeyebilir. Bu durumda batarya voltajı kontrol edilerek(en az 23V), pantograflar kabinden indirilip kaldırılır.

Not: Pantograf kalktığında ya da indiğinde, manuel pantograf kolunu çevirmek zorlaşır ve zorlanma sesi gelir. Bu durumda kesinlikle kolu çevirmeyi bırakmak gerekir. Pantografın kitlenmesine yol açabilir.

SÜRÜŞ İÇİN GEREKLİ OLABİLİCEK NOTLAR

Not: Arıza esnasında yapılan müdahalenin dışında arızalı aracın sigortaları da kontrol edilmelidir.

Not: A11 vanası kuplör ünitesinin alt kısmında bulunmaktadır.

Not: "Manuel dekuplaj düğmesi", kuplör ünitesinin alt kısmında bulunmaktadır. Kısa süreli basıldığında elektriksel kuplaj ayrılır. Uzun süreli basıldığında mekanik kuplaj ayrılır.

Not: BCU arızalarında önemli olan hangi aracın hangi BCU' sunun büyük hata vermiş olmasıdır.

Not: "Mantar Butona" basılarak HSCB devre dışına alınabilir.

Not: Buz çözme düğmesi, aracın hızı 5 – 60 km/s arasında ve sürüş kolu nötr pozisyonda iken devreye girer. Devreden çıkarmak için sürüş kolu ile cer vermek veya fren uygulamak gerekir.

Not: "Acil durum sürüşü" kullanıldığında tehlike freni mutlaka yapılmalıdır. ATP devre dışına alınmalıdır.

Not: Araç/dizi tam olarak durmadan kapılara aç veya serbest komutu verilmemelidir.

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