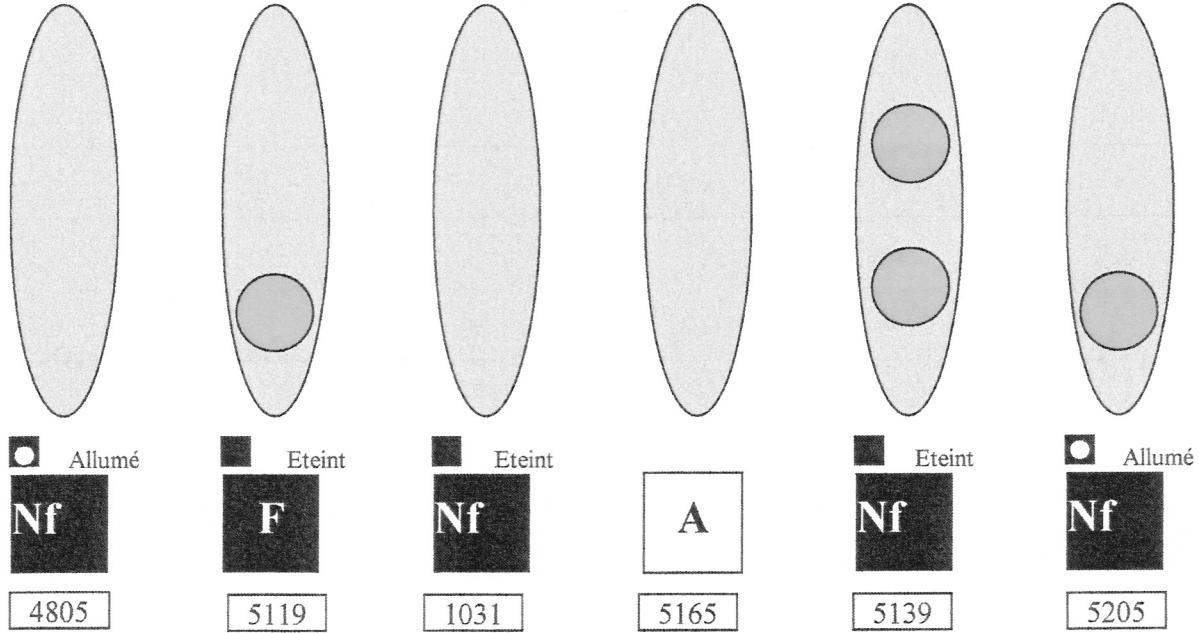


TEST 2₁

Question 1 : Signalisation

À quelle indication considérez-vous les signaux ci-dessous ?
(Expliquez pour chaque signal la procédure qui justifie votre réponse)



Question 2 : Incident de circulation

Vous êtes conducteur de la mission PEPE 74, composée de 2 éléments. Vous circulez en sens normal. Au départ de la gare d'Orsay-Ville, au PK 28,116, vous avez le déclenchement de l'arrêt automatique.

Que faites-vous ? Quelles règles de conduite appliquez-vous afin de reprendre la marche ?

Question 3 : Circulation des trains

Vous dégarez 1 élément de la voie 3 (zone 4621) à Denfert-Rochereau. L'heure de dégagement est arrivée, les procédures sur le matériel en statique ont été réalisées. Lors de la mise en mouvement du train, indiquez le numéro et l'indication des signaux que vous allez rencontrer, ainsi que les règles de conduite à appliquer, afin de vous rendre, sur la voie Z libre.
(Considérez le signal Nf 4633 fermé)

Question 4 : Signalisation

Le train KROL 42 composé de 2 éléments stationne à Fontaine Michalon quai 1. Vous êtes conducteur du train suivant PEPE 44 circulant sur la voie 1.

A partir du PK 15,530 indiquez les règles de conduite que vous appliquez en fonction de l'indication présentée pour avancer jusqu'aux tampons du train KROL 42.

Question 4 : Signalisation

Conducteur de la mission PEPE 44, en marche normale, à 90 Km/h maximum, voie 1, à partir du PK 15,530 :

J'aperçois le signal F 4913 à l'indication VL,
il m'informe que le canton en aval est libre,
je poursuis en marche normale, à la vitesse maximale de 90 Km/h.

J'aperçois un TIV à distance 80,
j'adapte ma vitesse afin de m'arrêter en gare d'Antony.

J'aperçois le signal F 4915 à l'indication **(A)**,
il m'informe que le signal suivant présente une indication A,
à franchir à 60 Km/h maximum, suivi d'un canton réduit,
j'aperçois le tableau d'exécution "Z" du TIV à distance 80,
à effectuer par la face avant du train,
j'effectue mon service des voyageurs réglementaire,
150m ou 10 s avant son franchissement, je le vigile,
à son franchissement, à 80 Km/h maximum, retentit le son bref bruiteur,
puis j'adapte ma vitesse afin de franchir le signal suivant à l'indication A, à 60 Km/h maximum.

J'aperçois le signal F 4917 à l'indication A,
il m'informe que le signal suivant présente une indication d'arrêt,
150m ou 10 s avant son franchissement, je le vigile,
à son franchissement, à 60 Km/h maximum, retentit le son bref bruiteur,
et j'effectue un freinage ¾ de service afin de réduire ma vitesse à 30 Km/h maximum,
puis j'adapte ma vitesse afin de m'arrêter à moins de 50 m du signal F 4923.

J'aperçois le signal F 4923 qui présente une indication d'arrêt.

Arrêter en 4/4 de freinage, à moins de 50 m, en amont du signal F 4923,
j'observe son aspect : 1 feu rouge fixe,
je l'identifie : plaque d'identification F, c'est un signal d'espacement,
il présente l'indication "Sémaphore",
il m'informe que le canton en aval est occupé.

je peux le franchir de ma propre initiative,
en 4/4 de freinage, j'appuie et je relâche le bouton de vigilance, (BVG)
je pars en appliquant les prescriptions de la marche à vue,
au franchissement du signal F 4923, retentit le Son Grave Bref (Klaxon),
je poursuis en appliquant les prescriptions de la marche à vue,
je m'arrête à 1 mètre, en amont des tampons du train KROL 42.

Question 2 : Incident de signalisation (ISF 224/12B08 p58B & ISF 224/04-06 p25)

Conducteur de la mission PEPE 74, sur la voie 1, j'ai un déclenchement de l'arrêt automatique au PK 28.116.

Je confirme l'arrêt du train en FU,
je place le MPTRFR en 4/4 de freinage de service,
je détermine dans quel cas, je me trouve :

Il a eu lieu au franchissement du signal Nf 5125,

j'observe sa plaque d'identification :

plaque "Nf",

je considère le signal Nf 5125 à l'indication "Carré",

je me fais reconnaître auprès du chef de poste par le radiotéléphone,

je demande une autorisation de franchir un signal de manœuvre afin de reprendre la marche après un déclenchement de l'arrêt automatique au franchissement du signal Nf 5125,

je l'inscris sur mon bulletin de conduite,

je la collationne,

son numéro d'ordre la valide,

le chef de poste me répond "correct",

en 4/4 de freinage, j'appuie et je relâche, le bouton BRMFU, puis le bouton BFC afin de débloquer le train,

j'informe le chef de régulation, par radiotéléphone, de l'anomalie,

je l'inscris sur mon bulletin de conduite.

Je pars, en appliquant les prescriptions de la marche à vue, jusqu'au franchissement du signal F 5131, en me conformant à son indication, et dégagement complet par la face arrière du train, de l'appareil de voie 86V, puis, je reprends la marche normale, si rien ne s'y oppose.

Question 3 : Circulation des trains

Je dégare un élément de la voie 3 (zone 4621) à Denfert-Rochereau, afin de me rendre sur la voie Z libre. Le signal Nf 4633 est fermé.

J'effectue un dégarage réglementaire. (essais des freins et du dispositif de VA en statique)

Mon train est arrêté en amont du **chevron pointe en haut** voie 3. (ISF 224/10-05 a) p49)

J'aperçois le **Tableau lumineux Indicateur de Provenance (TIP)** allumé au chiffre "3", (ISF 224/10-05 b) p50)

je vérifie que je suis sur la voie 3, grâce au chevron pointe en haut,

je suis autorisé à mettre mon train en mouvement en marche en manœuvre,

j'effectue un essai d'efficacité du freinage et un essai du dispositif de la veille automatique en marche,

J'aperçois le **signal de groupe Nf 4627** à l'indication RR + A, (ISF 224/01-20 p07 & ISF 211/09-13 p25)

RR : m'informe que je vais aborder une ou plusieurs aiguilles par la pointe, dont le franchissement en voie déviée nécessite une limitation de vitesse à 30Km/h :

à appliquer, de la pointe de l'aiguille 4621V, par la face avant du train, jusqu'au dégagement complet, par la face arrière du train de l'aiguille 4624,

A : m'informe que le signal suivant présente une indication d'arrêt,

150m ou 10s avant son franchissement, en marche en manœuvre, je vigile l'Avertissement,

à son franchissement, en marche en manœuvre, retentit le son bref bruiteur,

dès son franchissement, je poursuis en marche normale à 30 Km/h maximum, puis j'adapte ma vitesse afin de m'arrêter à moins de 50m en amont du signal Nf 4633 fermé.

Correction du TEST 2₁

Question 1 : Signalisation

Nf 4805 :

J'observe l'aspect du signal : (ISF 224/04-01 p21)

Signal éteint, (j'informe le chef de régulation de l'anomalie)

J'identifie le signal : (Plaque d'identification et œilleton de franchissement)

Plaque d'identification "Nf", c'est un signal de manœuvre,

Œilleton de franchissement allumé,

Je le considère à l'indication "Sémaphore".

F 5119 :

J'observe l'aspect du signal :

1 feu rouge fixe allumé,

J'identifie le signal :

Plaque d'identification "F", c'est un signal d'espacement,

Œilleton de franchissement éteint, (j'informe le chef de régulation de l'anomalie)

Il présente l'indication "Sémaphore".

Nf 1031 :

J'observe l'aspect du signal :

Signal éteint, (j'informe le chef de régulation de l'anomalie)

J'identifie le signal :

Plaque d'identification "Nf", c'est un signal de manœuvre,

Œilleton de franchissement éteint,

Je le considère à l'indication "Carré" ou "Carré violet".

A 5165 :

J'observe l'aspect du signal :

Signal éteint, (j'informe le chef de régulation de l'anomalie)

J'identifie le signal :

Plaque d'identification "A", c'est un signal d'annonce,

Je le considère à l'indication "Avertissement".

Nf 5139 :

J'observe l'aspect du signal :

2 feux rouges fixes allumés,

J'identifie le signal :

Plaque d'identification "Nf", c'est un signal de manœuvre,

Œilleton de franchissement éteint,

Il présente à l'indication "Carré".

Nf 5205 :

J'observe l'aspect du signal :

1 feu rouge fixe allumé,

J'identifie le signal :

Plaque d'identification "Nf", c'est un signal de manœuvre,

Œilleton de franchissement allumé,

Il présente l'indication "Sémaphore".