

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

कार्यालय

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक

रायपुर दिनांक : 28.08.2025

संख्या:- वरि.मं.परि./रा.भा./स्टेशन संचालन नियम प्रतिलिपि/2025
प्रति,

मुख्य प्रबंधक/सूचना प्रौद्योगिकी

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, रायपुर

विशय :- स्टेशन संचालन नियमों के अनुवाद, कंप्यूटरीकरण, द्विभाषी मुद्रण एवं वेबसाइट पर अपलोड किये जाने हेतु ।

संदर्भ :- 1. सहायक निदेशक (राजभाषा) रेलवे बोर्ड, नई दिल्ली का पत्र सं. 2021/हिंदी (विशेष) /5/1, दिनांक 28.05.2025

2 वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी एवं वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक-1, प्रधान कार्यालय, द.पू.म. रेलवे, बिलासपुर का पत्र सं. प्रका/हिंदी/स्टे.संचा.नि./09 दिनांक 30.05.2025

3 राजभाषा अधिकारी/रायपुर मंडल का पत्र क्रमांक- मं.रे.प्र./रायपुर/हिंदी/स्टे.सं. नि./37/200 दि. 08.07.2024

उपरोक्त संदर्भित पत्रों (प्रतिलिपि संलग्न) में दिये गये निर्देशों के आलोक में रायपुर मंडल से संबंधित स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों के (Station Working Rules) हिंदी-अंग्रेजी द्विभाषी मुद्रण प्रारूप को रायपुर मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किया जाना है। अतः इसके अनुपालन में प्रथम चरण में रायपुर मंडल के निम्नांकित स्टेशनों के हिंदी-अंग्रेजी द्विभाषी स्कैन्ड कॉपी (पीडीएफ प्रति) संलग्न कर आपकी ओर रायपुर मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किये जाने हेतु प्रेषित किया जा रहा है।

क्रमांक	स्टेशन का नाम	स्टेशन संचालन नियम हिंदी	स्टेशन संचालन नियम अंग्रेजी	स्टेशन Appendix प्रति (द्विभाषी हिंदी-अंग्रेजी)
1	तिल्दा स्टेशन	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
2	अंतागढ़ स्टेशन	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
3	कुसुमकसा	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
4	बालोद	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
5	गुदुम	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
6	दल्लीराजहरा	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति

अन्य स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों की हिंदी-अंग्रेजी द्विभाषी स्कैन्ड कॉपी (पीडीएफ प्रति) जैसे-जैसे तैयार होगी वैसे ही आपकी ओर रायपुर मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किये जाने हेतु प्रेषित किया जायेगा।

संलग्न : संदर्भाधीन पत्रों की प्रतिलिपि।

(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक

दक्षिण पूर्व मध्य रेल, रायपुर

प्रतिलिपि:- 1 वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी एवं वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक-1, प्रधान कार्यालय, द.पू.म.रेलवे, बिलासपुर के कृपया सूचनार्थ ।

2 राजभाषा अधिकारी/रायपुर के कृपया सूचनार्थ ।

सं- एस डी ओ एम/आर/एस डब्ल्यू आर/अंतागढ़ /

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
रायपुर मंडल

अंतागढ़ का स्टेशन संचालन नियम (बड़ी लाइन)

जारी करने की तिथि.....26.07.2024

लागू होने की तिथि.....

टिप्पणी :

स्टेशन संचालन नियम को सामान्य एवं सहायक नियमों और ब्लॉक बर्किंग मैनुअल आदि के साथ पढा जाएगा। ये नियम किसी भी तरह से उपर्युक्त पुस्तकों में दिए गए किसी भी नियम का उल्लंघन नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियम आरेख:

मु.सि.एवंदू.सं.इं./ द.पू.म.रे. तथा एस.आई.पी. सं. एस.आई./आर/अंतागढ़ /21 संशोधन -'बी' पर आधारित स्टेशन संचालन नियम आरेख संख्या एस.आई./आर/ अंतागढ़ /21 संशोधन--'बी' इन संचालन नियमों से सम्बद्ध है तथा स्टेशन संचालन नियम आरेख स्टेशन यार्ड की सम्पूर्ण बनावट, ग्रेडिएंट, सिगनलों एवं इंटरलाकिंग व्यवस्था, लाइनों की बहन क्षमता एवं स्टेशन के समीपवर्ती स्टेशनों के नाम आदि दर्शाता है।

2. स्टेशन का विवरण :

2.1 सामान्य स्थिति :

अंतागढ़ एक 'बी' श्रेणी मानक - II R, केंद्रीय पैनेल इंटरलाकिंग युक्त स्टेशन है। यह दल्लीराजहरा-रावघाट एकल लाइन गैर-विद्युतिकृत सेक्शन पर हावड़ा से 58.800 कि.मी. (एफ./डी.आर.जेड.) की दूरी पर स्थित है तथा इसका निकटवर्ती स्टेशन 16.950 कि.मी. की दूरी पर केंवटी (कोड: के.ई.टी.आई.) - दल्लीराजहरा छोर पर तथा रावघाट छोर पर 17.74 कि.मी. की दूरी पर ताड़ोकी स्टेशन है। स्टेशन पर तथा इससे होकर संचालन को स्टेशन पर छूटी पर तैनात एस एम/ए एस एम के द्वारा केंद्रीय नियंत्रण सह इंडिकेशन पैनेल (सी.सी.आई.पी) के माध्यम से किया जाएगा। अंतागढ़-केंवटी तथा अंतागढ़-ताड़ोकी ब्लॉक सेक्शन पर गाड़ियों का परिचालन सामान्य नियम के अध्याय VIII एवं XIV के नियम सं. 8.01 (ए) तथा (बी), 8.02 (बी), 8.03(1)(ए), (बी) तथा (सी)(ii), 8.05(2) तथा (3) एवं 8.06(1) के अनुसार एक्सोल्यूट ब्लॉक प्रणाली के अधीन कार्यचालन किया जाता है।

2.2 दोनों दिशाओं में ब्लॉक स्टेशन, आई.बी.एच.,आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी एवं बाहरी साइडिंगें :

i) दल्लीराजहरा छोर पर 16.950 कि.मी. की दूरी पर समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशन केंवटी (कोड: के.ई.टी.आई.) स्थित है।

ii) रावघाट छोर पर 17.740 कि.मी. की दूरी पर समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशन ताड़ोकी स्थित है।

(रविशंकर गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

- Scanned with CamScanner

स्टेशन यार्ड में 3 रनिंग लाइन हैं जिसमें केवल लाइन क्रमांक 1 पैसेंजर प्लेटफार्म है, सभी लाइन का उपयोग अप और डाउन रिसेप्शन सह डिस्पैच के लिए किया जाता है।

ए) इसके अलावा निम्नलिखित साइडिंग भी हैं -

(i) यार्ड के ताड़ोकी छोर पर लाइन सं. 1 से ट्रैक मशीन साइडिंग निकलती है जो स्टेशन यार्ड को साइडिंग से डी एस प्वाइंट सं. - 43 द्वारा पृथक करता है।

(उपरोक्त साइडिंग के विस्तृत कार्यचालन के लिए परिशिष्ट - 'एफ' देखें)

बी) निजी साइडिंगें -

इस स्टेशन पर कोई निजी साइडिंग नहीं है।

2.5.1 रनिंग लाइनों का संचलन दिशा एवं धारण क्षमता :

क्र.सं.	लाइन सं./ लाइन का नाम	मीटर में सीएसएल	लाइन का उद्देश्य
1.	पैसेंजर लाइन : लूप लाइन नं 1 (लाइन नं 1)	763.00 (स्टार्टर से स्टार्टर)	केवटी तथा ताड़ोकी से अप एवं डाउन गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान हेतु
2.	लाइन नं 2 : मेन लाइन	773.00 (स्टार्टर से स्टार्टर)	
3.	लाइन नं 3 : लूप लाइन नं 2	773.00 (स्टार्टर से स्टार्टर)	

2.5.2 नॉन-रनिंग लाइनें तथा सी.ए.एल. में उनकी धारण क्षमता:

क्र.सं.	लाइन सं./ लाइन का नाम	मीटर में सीएसएल
1.	ताड़ोकी छोर पर लाइन सं.-1 के विस्तार में ट्रैक मशीन साइडिंग	190.00 (एस.एच. से डी.ई.)
2.	केवटी छोर पर लाइन सं.-1 के विस्तार में ओवर रन लाइन (स्टेबलिंग निषिद्ध)	122.00 (पी.टी. से डी.ई.)
3.	केवटी छोर पर लाइन सं.-3 के विस्तार में ओवर रन लाइन (स्टेबलिंग निषिद्ध)	120.00 (पी.टी. से डी.ई.)
4.	ताड़ोकी छोर पर लाइन सं.-3 के विस्तार में ओवर रन लाइन (स्टेबलिंग निषिद्ध)	120.00 (पी.टी. से डी.ई.)

2.5.3 ले-आउट में कोई अन्य विशेषता :

इस स्टेशन पर अन्य कोई विशेषता नहीं है।

3.0 संचलन प्रणाली एवं माध्यम :

i) सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV एवं ब्लाक कार्यचालन संहिता के अध्याय V के अनुसार

अंतागढ़ एवं केवटी स्टेशनों के मध्य गाड़ियों का संचलन 'पूर्ण ब्लाक' पद्धति से यू.एफ.एस.बी.आई. के नॉन-कोऑपरेटिव ब्लाक उपकरण जो ब्लाक प्रूविंग एक्सल काउंटर से संबद्ध है से किया जाता है।

अंतागढ़ एवं केवटी स्टेशनों के लिए यू.एफ.एस.बी.आई. के साथ ब्लाक पैनल स्टेशन मास्टर कार्यालय में स्थापित किया गया है एवं इनका संचालन एवं इनकी चाबियों को सुरक्षित रखना झूटी पर तैनात

स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

(रविशंकर गोयल)

ब.मं.सि. एवं डू.सं. इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- ii) सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV एवं ब्लाक कार्यचालन संहिता के अध्याय V के अनुसार अंतागढ़ एवं ताड़ोकी स्टेशनों के मध्य गाड़ियों का संचलन "पूर्ण ब्लाक" पद्धति से यू.एफ.एस.बी.आई. के नॉन-कोऑपरेटिव ब्लाक उपकरण, जो ब्लाक प्रूविंग एक्सल काउंटर से संबद्ध है, से किया जाता है। अंतागढ़ एवं ताड़ोकी स्टेशनों के लिए यू.एफ.एस.बी.आई. के साथ ब्लाक पैनल स्टेशन मास्टर कार्यालय में स्थापित किया गया है एवं इनका संचालन एवं इनकी चावियों को सुरक्षित रखना ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

4. सिगनल प्रणाली एवं इंटरलॉकिंग:

सामान्य नियम 3.07 (4), (5), (6), (7), 3.08 (4)(बी), 3.13(6)(बी), 3.27 (ए) तथा 3.32 (2) के अनुसार यार्ड में गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान संचलन को नियंत्रित करने के लिए बहु आयामी रंगीन एल.ई.डी सिगनल लगाए गए हैं।

स्टेशन के दोनों छोरों में निम्नलिखित सिगनल लगाए गए हैं:

(i) अप रिसेप्शन के लिए :-

- 1) अप डिस्टेंट सिगनल।
- 2) अप इनर डिस्टेंट सिगनल।
- 3) लाइन सं.1, 2 और 3 में गाड़ियों को लेने के लिए जंक्शन टाइप रूट इंडिकेटर सहित अप होम सिगनल एस-1
- 4) अप होम सिगनल के नीचे कॉलिंग-ऑन सिगनल।

(ii) अप डिस्पैच के लिए :-

- 1) लाइन सं.3 के लिए अप स्टार्टर सिगनल एस-5, लाइन सं.2 के लिए एस-3, लाइन सं.1 के लिए एस-7।
- 2) अप एडवांस स्टार्टर सिगनल एस-27

(iii) डाउन रिसेप्शन के लिए :-

- 1) डाउन डिस्टेंट सिगनल
- 2) डाउन इनर डिस्टेंट सिगनल।
- 3) लाइन सं. 1, 2 और 3 में गाड़ियों को लेने के लिए जंक्शन टाइप रूट इंडिकेटर सहित डाउन होम सिगनल, एस-2
- 3) डाउन होम सिगनल एस-2 के नीचे कॉलिंग-ऑन सिगनल

(iv) डाउन डिस्पैच के लिए :-

- (i) लाइन सं.3 के लिए स्टार्टर सिगनल एस-6, लाइन सं.2 के लिए एस-4, लाइन सं.1 के लिए एस-8
- (ii) एडवांस स्टार्टर सिगनल एस.-28

इसके अलावा यार्ड में शंटिंग के लिए शंट सिगनल लगाए गए हैं।


(रविशंकर गोयल)
ब.सं.नि. एवं दू.सं.ईजी., रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
ब.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

4.1 ट्रैक सर्किट:

स्टेशन यार्ड पूरी तरह ट्रैक सर्किटेड है। केबटी और ताडोकी छोर पर कॉलिंग ऑन सिगनल के प्रचालन के लिए एप्रोच ट्रैक सर्किट सहित होम सिगनल लगाए गए हैं। जैसे ही आगे की ट्रैक सर्किट आक्यूपाई हो जाती है, वैसे ही एडवांस स्टार्टर सिगनल अपने आप 'ऑन' स्थिति में आ जाएंगे।

स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संस्थापित पैनल बोर्ड में दृश्यात्मक इंडिकेटर लगाए गए हैं, जो प्रत्येक लाइन की स्थिति, अर्थात् वे खाली हैं या उन गाड़ी पर हैं, की जानकारी निम्नवत देते हैं -

- 1) कोई संकेत नहीं :- लाइन क्लियर है।
- 2) जब रूट सेट तथा लॉकड सहित सिगनल क्लियर हो तथा जिस मार्ग पर ट्रेन को गुजरना है, वह आक्यूपाइड नहीं है तब संपूर्ण रूट सेट में 'सफेद रंग की' बत्ती जलती है। जैसे-जैसे ट्रेन आगे बढ़ती है तथा प्रत्येक मार्ग (रूट) को आक्यूपाइड करती जाती है वैसे ही सफेद रंग की बत्ती 'लाल' होती जाती है और सेट किए गए रूट से पूरी ट्रेन गुजर जाने के बाद 'कोई संकेत नहीं' मिलता है। कथित गाड़ी के पीछे का रूट अपने आप रिलीज होता जाता है।
- 3) लाल संकेत :- लाइन आक्यूपाइड/फेल है।

ट्रैक सर्किट के विफल होने की दशा में संबंधित होम सिगनल/स्टार्टर/एडवांस स्टार्टर अप्रचालित हो जाते हैं तब सामान्य नियम 3.69, 3.70, 3.71 तथा सहायक नियमों के अनुसार ट्रेन को होम सिगनल के लिए पायलट इन तथा स्टार्टर सिगनल के लिए पायलट आउट किया जाएगा। यद्यपि रिप्लेसमेंट ट्रैक के अलावा किसी ट्रेन सर्किट की विफलता की स्थिति में, केबटी और ताडोकी छोर से कॉलिंग ऑन देकर ट्रेन को प्रवेश दिया जा सकता है। (कॉलिंग ऑन सिगनल को ऑफ करने के लिए विस्तृत अनुदेशों हेतु परिशिष्ट-'बी' देखें) किसी ट्रेन को पायलट इन करने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं को भौतिक रूप से संतुष्ट करेगा कि जिस लाइन पर गाड़ी को लेना है वह सभी प्रकार के अवरोधों से मुक्त है तथा ट्रेन को भेजने से पहले वह अगले स्टेशन एवं ड्यूटी पर तैनात एस.सी. आर. से ट्रेन का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा।

4.1.1 एक्सल काउंटर:

अंतागढ़ - केबटी तथा अंतागढ़- ताडोकी, स्टेशन के दोनों ओर स्थित ब्लॉक सेक्शन में ब्लॉक सेक्शन अवरोध मुक्त है या नहीं जानने के लिए डिजिटल एक्सल काउंटर लगाए गए हैं (बी.पी.ए.सी.) यह संबंधित ब्लॉक उपकरण (ब्लॉक पैनल) के संचालन को भी नियंत्रित करता है।

- 4.1.2 जब भी कोई एक्सल काउंटर खराब हो जाता है तो डिजिटल एक्सल काउंटर (बीपीएसी) को रीसेट करना अनिवार्य है। (कृपया विस्तृत जानकारी के लिए परिशिष्ट - 'ब' का अध्ययन करें)।

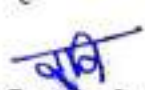
4.1.3 इंटरलॉकिंग:

इस स्टेशन में सेंट्रल कंट्रोल पैनल के द्वारा स्टैंडर्ड-IIR पैनल इंटरलॉकिंग लगाया गया है। दोनों छोर में स्थित सिगनल एवं प्वाइंट इसी कंट्रोल पैनल से संचालित होते हैं। कंट्रोल पैनल डेस्क टाइप डामिनो प्रकार का है।

सभी नियंत्रण एवं सांकेतिक अवयवों को ग्रुप कर भौगोलिक स्थिति के अनुरूप कंट्रोल पैनल में चित्रित आरेख में संबंधित पथ में लगाए गए हैं। सभी प्वाइंट सिगनल बटन आरेख में दर्शाए गए उनकी स्थिति के करीब लगाए गए हैं। इनके परिचालन से संबंधित विस्तृत विवरण अंतागढ़ स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट - 'बी' में दिया गया है।

4.1.5 मोटर प्रचालित प्वाइंट:

सभी प्वाइंट्स मोटर प्रचालित प्वाइंट्स हैं, प्रत्येक प्वाइंट, पैनल बोर्ड पर लगे पुश बटन द्वारा विद्युतीय रूप से प्रचालित होता है। विद्युत ऊर्जा की विफलता ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में इसे मानवीय रूप से (मैनुअली) प्रचालित किया जाएगा। सभी मोटर प्रचालित प्वाइंट्स, विद्युतीय ऊर्जा की विफलता की स्थिति में आपातकालीन स्थिति में आपातकालीन प्रचालन के दौरान सी.एच.-1 से सी.एच.-5 के अंतर्गत निम्न श्रेणियों में नियंत्रित की जाती हैं-


(रवि शंकर गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



(मनीष अग्रवाल)
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

क्र.सं.	क्रैक हैटल ग्रुप	निर्गमन फाइट	स्थान
1.	सी.एच.1	31 ए/बी	पैनल रूम
2.	सी.एच.2	32 ए/बी	
3.	सी.एच.3	41 ए/बी	
4.	सी.एच.4	42 ए/बी	
5.	सी.एच.5	43	

(क्रैक हैटल के मानवीय प्रचालन एवं अव्यावश्यक प्रचालन के विस्तृत जानकारी के लिए परिशिष्ट - 'घ' का अध्ययन करें)।

- 4.2 रिले रूम की चाबी की अभिरक्षा तथा स्टेशन मास्टर एवं सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों के मध्य 'हैंडिंग एंड टेकिंग ओवर' की प्रक्रिया: (SECR/S&T/JPO/RR/1/2012Rev./2023/748, दिनांक: 17.10.2023 के अनुसार)

- 1.0 रिले रूम को बंद करना
- 1.1 रिले रूम में दो तालों की सुविधा प्रदान की जानी चाहिए एवं आईआरएमईएम के पैरा 21.2.2.2 के अनुसार डाटालॉगर के द्वारा रिले रूम के दरवाजे को मॉनिटर किया जाना चाहिए। इसके साथ ही स्टेशन सेक्शन में उपलब्ध सभी रिले रूम, रिले हट, गुमटी और केबिनों जो कि रिले रूम के विस्तार के रूम में मिगनलिंग गियर को चलाने हेतु हों, वहां पर भी दो तालों की सुविधा प्रदान की जानी चाहिए।
- 1.2 दो तालों वाली सुविधा सभी समपार फाटकों, रिले हट/गुमटी में प्रदान की जानी चाहिए जहां स्टेशन सेक्शन में उपस्थित सभी मिगनल एवं दूरसंचार उपकरण/समपार फाटक के सर्किट, पॉइंट, मिगनल एवं ट्रैक सर्किट उपलब्ध हों।
- 1.3 स्टेशन यार्ड के सभी समपार फाटक गुमटी/केबिन जहां मिगनल एवं दूरसंचार उपकरण/ सर्किट उपलब्ध हों उन्हें रिले हट की तरह माना जायेगा।
- 1.4 जब तक दो तालों की सुविधा प्रदान नहीं की जाती है तब तक उपलब्ध ताले की चाबी स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रहेगी। रिले रूम के चाबी लेने और वापस करने की प्रक्रिया स्टेशन मास्टर के द्वारा ठीक वैसे ही की जायेगी जैसे कि स्टेशन रिले रूम के लिए की जाती है। चाबी देने और वापस लेने के प्रारूप में एक कॉलम में यह उल्लेखित किया जाना चाहिये कि जिस जगह (लोकेशन) की चाबी अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा ली गई थी उसे अच्छे तरह से चाबी वापस करने वाले कर्मचारी द्वारा बंद कर दिया गया है।
- 1.5 आवश्यकतानुसार असली और प्रतिष्ठित निर्मित ताले उपलब्ध कराए जाने चाहिए।
- 1.6 परिचालन ताला
रिले रूम के दरवाजे पर एक ताला स्टेशन मास्टर के द्वारा लगाया जाना चाहिए जिसे परिचालन ताला कहा जाता है। एक चाबी ऑन ड्युटी स्टेशन मास्टर की सुरक्षित अभिरक्षा में चाबी बॉक्स में रखी जानी चाहिए तथा दूसरी चाबी यातायात पर्यवेक्षक की अभिरक्षा में रखी जानी चाहिए।
- 1.7 सिगनल एवं दूरसंचार ताला
ठीक वैसे ही एक ताला सिगनल विभाग द्वारा लगाया जायेगा जिसे सिगनल एवं दूरसंचार ताला कहा जाएगा। एक चाबी सेक्शन के मिगनल मॉनिटर/मिगनल पर्यवेक्षक की अभिरक्षा में रखी जानी चाहिए तथा दूसरी चाबी मिगनल डिपो प्रभारी (एस एम ई) के सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त चोरी की आशंका वाले क्षेत्रों में उपस्थित रिले हट में एक ई-टाईप ताला भी लगाया जाना चाहिए, जिसकी चाबी मिगनल मॉनिटर के पास रहेगी।
- 1.8 आपातकालीन सिगनल एवं दूरसंचार चाबी
मिगनल एवं दूरसंचार ताले की एक अतिरिक्त चाबी दिवार पर उपलब्ध मील किये हुए लकड़ी के बक्से में रखी जानी चाहिए जिसे आपातकालीन सिगनल एवं दूरसंचार चाबी कहा जाएगा जिसका उपयोग ऑन ड्युटी स्टेशन मास्टर द्वारा अव्यावश्यक परिस्थिति में किया जाएगा जब सिगनल एवं

(रवि शंकर गोयल)
ब.मं.नि. एवं दू.मं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)
ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- दूरसंचार कर्मचारी चाबी के साथ उपस्थित ना हो पाये (मुख्यतः ऑफ टाईम या संबंधित कर्मचारी के परिस्थिति की गंभीरता के अनुसार उचित समय पर स्टेशन पहुंचने की उम्मीद नहीं है)
- 2.0 रिले रूम खोलने की प्रक्रिया:
- 2.1 सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी के कर्तव्य: जब भी कभी रिले रूम को अनुरक्षण विफलता के दौरान, अन्य अनुरक्षण कार्य जैसे कि निर्माण कार्य आदि के लिये खोला जाना हो तब संबंधित सिगनल कर्मचारी / सिगनल पर्यवेक्षक:
- 2.1.1 पहले वह मंडल नियंत्रण कक्ष के एस एस ई / सिगनल/ मुख्यालय से उस दिन व समय के साथ सिरियल क्रमांक प्राप्त करें।
- 2.1.2 उसके पश्चात रिले रूम चाबी रजिस्टर में उचित कारण के साथ प्रविष्टि करे। रिले रूम चाबी रजिस्टर के निम्न प्रारूप में रखा जाना चाहिये :

क्र.सं.	दिनांक	लेने का समय	हस्ताक्षर		दिनांक	एसएसएम को हस्तांतरित करने का समय	हस्ताक्षर		उद्देश्य
			ईएसएसएम/एसई/जेई	ऑन ड्यूटी एसएसएम			ईएसएसएम/एसई/जेई	ऑन ड्यूटी एसएसएम	

- 2.2 परिचालन कर्मचारी के कर्तव्य - जब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरसे सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा चाबी की मांग की जाए:
- 2.2.1 रिले रूम चाबी रजिस्टर तथा लाल स्याही से टी एस आर में प्रविष्टि दर्ज करने के बाद ए एस एसएम सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को परिचालन विभाग के ताले की चाबी दे देगा।
- 2.2.2 ए एस एसएम, रिले रूम केबिन बेसमेंट चाबी को सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के किसी भी युप टी कर्मचारी को नहीं सौंपेगा।
- 3.0 रिले रूम बंद करने की प्रक्रिया:
- 3.1 सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी के कर्तव्य - कार्य समाप्ति के बाद संबंधित सिगनल मॉनिटर/पर्यवेक्षक
- 3.1.1 सर्वप्रथम रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे को भली-भांति बंद कर दोनों ताले लगाए जाएं।
- 3.1.2 इसके बाद परिचालन विभाग के ताले की चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशनमास्टर को लौटाई जाकर तथा रिले रूम की रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी।
- 3.1.3 मंडल नियंत्रण कार्यालय के सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/प्रधान कार्यालय को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाए।
- 3.2 परिचालन कर्मचारी के कर्तव्य - ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा परिचालन ताले को सौंपे जाने पर
- 3.2.1 सर्वप्रथम वह चाबी को अपनी अभिरक्षा में रखेगा तथा रिले रूम की रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि करेगा।
- 3.2.2 सेक्शन नियंत्रक को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाएगी जिसे वह अपने कंट्रोल चार्ट में दर्ज करेगा।
- 4.0 चार श्रेणियों में रिले रूम खोलने की प्रक्रिया, आवृत्ति एवं प्राधिकार नीचे संलग्न है-
- 4.1 रिले रूम के भीतर सिगनल एवं दूरसंचार गियर्स की विफलता अटेंड करने के लिए आवश्यक होने पर रिले रूम के भीतर विफलता अटेंड करने के लिए रिले रूम को खोलने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जाएं -
- 4.1.1 एसएसएम के द्वारा :ड्यूटी पर तैनात ए एस एसएम द्वारा सिगनल एवं दूरसंचार विफलता रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी एवं सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को विफलता भेगो जारी की जाएगी। जब तक एस एसएम आर में विफलता को दर्ज ना कर ली जाए तब तक विफलता की मरम्मत करने हेतु सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा रिले रूम चाबी नहीं ली जाएगी और ना ही रिले रूम को खोला जाएगा।
- 4.1.2 सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों के द्वारा :
- (ए) यदि डिस्कनेक्शन की आवश्यकता हो तो सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा ड्यूटी पर तैनात

(रवि शंकर गोयल)

ब.मं.सि.एवं दूर.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- दूरसंचार कर्मचारी चाबी के साथ उपस्थित ना हो पाये (मुख्यतः ऑफ टाईम या संबंधित कर्मचारी के परिस्थिति की गंभीरता के अनुसार उचित समय पर स्टेशन पहुंचने की उम्मीद नहीं है)
- 2.0 रिले रूम खोलने की प्रक्रिया:
- 2.1 सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी के कर्तव्य: जब भी कभी रिले रूम को अनुरक्षण या विफलता के दौरान, अन्य अनुरक्षण कार्य जैसे कि निर्माण कार्य आदि के लिये खोला जाना हो तब संबंधित सिगनल कर्मचारी / सिगनल पर्यवेक्षक:
- 2.1.1 पहले वह मंडल नियंत्रण कक्ष के एस एस ई / सिगनल/ मुख्यालय से उस दिन व समय के साथ सिरियल क्रमांक प्राप्त करे।
- 2.1.2 उसके पश्चात रिले रूम चाबी रजिस्टर में उचित कारण के साथ प्रविष्टि करे। रिले रूम चाबी रजिस्टर के निम्न प्रारूप में रखा जाना चाहिये :

क्र.सं.	दिनांक	लेने का समय	हस्ताक्षर		दिनांक	एसएम को हस्तांतरित करने का समय	हस्ताक्षर		उद्देश्य
			ईएसएम/एसई/जेई	ऑन ड्यूटी एसएम			ईएसएम/एसई/जेई	ऑन ड्यूटी एसएम	

- 2.2 परिचालन कर्मचारी के कर्तव्य - जब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरसे सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा चाबी की मांग की जाए:
- 2.2.1 रिले रूम चाबी रजिस्टर तथा लाल स्वाही से टी एस आर में प्रविष्टि दर्ज करने के बाद ए एस एम सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को परिचालन विभाग के ताले की चाबी दे देगा।
- 2.2.2 ए एस एम, रिले रूम केबिन वेसमेंट चाबी को सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के किसी भी ग्रुप डी कर्मचारी को नहीं सौंपेगा।
- 3.0 रिले रूम बंद करने की प्रक्रिया:
- 3.1 सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी के कर्तव्य - कार्य समाप्ति के बाद संबंधित सिगनल मॉनिटर/पर्यवेक्षक
- 3.1.1 सर्वप्रथम रिले रूम/केबिन वेसमेंट के दरवाजे को भली-भांति बंद कर दोनों ताले लगाए जाएं।
- 3.1.2 इसके बाद परिचालन विभाग के ताले की चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशनमास्टर को लौटाई जाकर तथा रिले रूम की रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी।
- 3.1.3 मंडल नियंत्रण कार्यालय के सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/प्रधान कार्यालय को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाए।
- 3.2 परिचालन कर्मचारी के कर्तव्य - ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा परिचालन ताले को सौंपे जाने पर
- 3.2.1 सर्वप्रथम वह चाबी को अपनी अभिरक्षा में रखेगा तथा रिले रूम की रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि करेगा।
- 3.2.2 सेक्शन नियंत्रक को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाएगी जिसे वह अपने कंट्रोल चार्ट में दर्ज करेगा।
- 4.0 चार श्रेणियों में रिले रूम खोलने की प्रक्रिया, आवृत्ति एवं प्राधिकार नीचे संलग्न है-
- 4.1 रिले रूम के भीतर सिगनल एवं दूरसंचार गियर्स की विफलता अटेंड करने के लिए आवश्यक होने पर रिले रूम के भीतर विफलता अटेंड करने के लिए रिले रूम को खोलने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जाएं -
- 4.1.1 एसएम के द्वारा :ड्यूटी पर तैनात ए एस एम द्वारा सिगनल एवं दूरसंचार विफलता रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी एवं सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को विफलता भेमो जारी की जाएगी। जब तक एस एस आर में विफलता को दर्ज ना कर ली जाए तब तक विफलता की मरम्मत करने हेतु सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा रिले रूम चाबी नहीं ली जाएगी और ना ही रिले रूम को खोला जाएगा।
- 4.1.2 सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों के द्वारा :
- (ए) यदि डिस्कनेक्शन की आवश्यकता हो तो सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा ड्यूटी पर तैनात
- (रवि शंकर गोयल)
- व.मं.सि.एवं दूर.सं.इंजी., रायपुर
- (मनीष अग्रवाल)
- व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- ए एस एम को डिस्कनेक्शन मेमो दी जाएगी।
- (बी) स्टेशन मास्टर की चाबी प्राप्त करने से पूर्व सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा विफलता मेमो की पावती देकर रिले रूम चाबी रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी।
- 4.2 रिले रूम का आवर्ती अनुरक्षण के लिए: सेक्शनल पर्यवेक्षक के मासिक निरीक्षण के दौरान अनुसूचित अनुरक्षण हेतु रिले रूम चाबी एक कैलेंडर माह में केवल एक बार ली जाएगी।
- 4.3 विशेष गतिविधियों एवं कार्यों के लिए रिले रूम का खोला जाना: क्रमशः पैरा 2 एवं 3 में वर्णित प्रक्रिया के अनुसार निम्नांकित विशेष गतिविधियों एवं कार्यों के लिए जब आवश्यकता हो तब रिले रूम को खोला एवं बंद किया जा सकता है।
- 4.3.1 विशेष गतिविधियां जैसे केवल मेगरिंग, ब्लॉक/डिस्कनेक्शन मेमो, सेलेक्शन / लॉकिंग टेबल टेस्टिंग, विद्युत एवं इंजीनियरिंग कर्मचारियों द्वारा रिले रूम के अंदर अनुरक्षण कार्य, विफलताओं के दौरान, डाटा लॉगर रीसेटिंग तथा मंडल एवं प्रधान कार्यालय के अधिकारियों द्वारा निरीक्षण।
- 4.3.2 ट्रैक सर्किट का समंजन (एडजस्टमेंट) तथा मानसून एवं वर्षा ऋतु के समय आवश्यकता होने पर वोल्टेज मॉनिटरिंग के लिए।
- 4.3.3 सिगनल एवं दूरसंचार निर्माण/परियोजना/अर्धशासकीय द्वारा वांछित कार्य एवं ओपन लाइन कर्मचारियों द्वारा प्रिपरेटरी कार्य तथा कमीशनिंग के दौरान। इस प्रकार के प्रत्येक मामले में निर्माण कर्मचारी, ओपन लाइन के प्रभार के अधीन सिगनलिंग गियर्स पर कार्य करने हेतु एस ई सी आर के जे पी ओ सर्कुलर क्रं एस ई सी आर/ एस एंड टी/ जे पी ओ / आर आर / ए एल टी / 362, दिनांक 03.07.2023 द्वारा रिले रूम रिले रूम खोलने हेतु जारी दिशानिर्देशों का पालन करेंगे। जैसे कि निष्पादन एजेंसियों के कर्मचारी, गैर रेल्वे कर्मचारी को रिले रूम के अंदर प्रवेश एवं एस एंड टी कर्मचारियों के पर्यवेक्षण में कार्य करने हेतु।
- 4.4 आपातकालीन परिस्थिती:
- 4.4.1 आपातकालीन परिस्थितियों जैसे आग लगना, बाढ़, भूकंप आदि के समय निम्नलिखित कदम उठाए जाएंगे:
- 4.4.1.1 आपातकालीन परिस्थिती में जब सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी चाबी के साथ स्टेशन पर उपलब्ध हो:
- (ए) ओपन लाइन के सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) / सिगनल मेंटेनर तथा ए एस एम संयुक्त रूप से रिले रूम को खोले जाने की आवश्यकता का निर्णय करेंगे।
- (बी) मंडल नियंत्रण कार्यालय में सेक्शन इंजीनियर / सिगनल / प्रधान कार्यालय तथा सेक्शन नियंत्रक को सूचना दी जाएगी।
- (सी) इस प्रकार आपातकालीन परिस्थितियों में दूरसंचार माध्यमों की विफलता की स्थिति में ओपन लाइन सिगनल मेंटेनर / पर्यवेक्षक तथा छुटी पर तैनात ए एस एम संयुक्त रूप से रिले रूम को खोले जाने की आवश्यकता का निर्णय करेंगे एवं बाद में क्रमशः नियंत्रणों को सूचित करेंगे।
- 4.4.1.2 जब सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी चाबी के साथ उपस्थित ना हो पाये ऑफ टाईम (मुख्यतः) त कर्मचारी के परिस्थिति की गंभीरता के अनुसार उच्यता संबंधित समय पर स्टेशन पहुंचने की उम्मीद नहीं है।
- (ए) सेक्शन कंट्रोलर को आपातकालीन स्थिती की सूचना ऑन छुटी स्टेशन मास्टर दी जानी चाहिए एवं आपातकालीन चाबी की आवश्यकता हेतु बताया जाना चाहिए। जिसके पश्चात सेक्शन कंट्रोलर इसकी सूचना तुरंत ही सिनियर सेक्शन इंजीनियर / सिगनल नियंत्रण/मुख्यालय को देगा।
- (बी) ऑन छुटी स्टेशन मास्टर आपातकालीन चाबी बॉक्स का सील तोड़कर संबंधित चाबी को निकालेगा और प्रभावित रिले रूम को खोलेगा।
- (सी) दूरसंचार विफलता के दौरान "(बी)" में निर्देशित प्रक्रिया को स्टेशन मास्टर द्वारा अपनाया जायेगा तथा विफलता के ठीक हो जाने पर इसकी सूचना सेक्शन कंट्रोलर को दिया जायेगा।

(रवि शंकर गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- (डी) आपातकालीन एस एंड टी चाबी के प्रयोग को लाल स्याही से टी एस आर में दर्ज किया जायेगा और रिले रूम चाबी रजिस्टर में प्रविष्ट किया जायेगा।
- 4.4.2 चाबी के खो जाने/ कहीं और रख दिये जाने पर:
- (ए) सिगनल एवं दूरसंचार नियंत्रण के साथ साथ एस सी ओ आर को इसकी सूचना दी जाएगी।
- (बी) सामान्य स्थिति में क्रमशः अभिरक्षकों के पास उपलब्ध अतिरिक्त चाबी का प्रयोग किया जाएगा। आपातकालीन परिस्थितियों में एस सी ओ आर के साथ साथ नियंत्रण को सूचित कर ताले को तोड़ा जासकेगा।
- (सी) नया ताला खरीदकर उपलब्ध कराया जाएगा।
- 4.5 अनधिकृत रूप से खोला जाना: यदि ड्यूटी पर तैनात ए एस एम को इस बात की जानकारी प्राप्त होती है कि अनधिकृत साधन से अथवा अनधिकृत व्यक्ति द्वारा अथवा किसी ग्रुप 'डी' कर्मचारी द्वारा रिले रूम/केबिन बेसमेंट को खोला गया है, ऐसी स्थिति में ए एस एम द्वारा सिगनल प्रणाली को निलंबित कर दी जाएगी तथा सेक्शन नियंत्रक को तत्काल सूचना दी जाएगी।
- 5.0 रिले रूम को खोले जाने की सूचना एवं दस्तावेजीकरण:
- 5.1 कंट्रोल कार्यालय: रिले रूम को खोले जाने का रिकार्ड सेक्शन नियंत्रक के द्वारा नियंत्रण चार्ट में दर्ज करेगा।
- 5.2 मंडल मुख्यालय: मंडल नियंत्रण कार्यालय में सेक्शन इंजीनियर /सिगनल /प्रधान कार्यालय दैनिक विवरण तैयार करेगा तथा साथ ही वरि.मं.सि. एवं दू.इंजी./मं.सि. एवं दू.इंजी. तथा वरि.मं.परि.प्रबंधक/मं.परि.प्रबंधक के दैनंदिन आवधिक अवलोकनार्थ एक 30 (तीस) दिनों का रिपोर्ट भी संकलित करेगा।
- 5.3 सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर /सिगनल एवं डी टी आई
- 5.3.1 संबंधित सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर /सिगनल एवं डी टी आई अपने निरीक्षणों के दौरान रिले रूम खोले जाने के रिकार्ड की जांच करेंगे तथा डाटा लॉगर /काउंटर रीडिंग से इसकी प्रतिपरीक्षा करेंगे। किसी प्रकार की अनियमितता पाए जाने पर उसकी तत्काल जांच की जाएगी एवं स्टेशन से तत्काल वरि.मं.सि.दू.सं.इंजी एवं वरि.मं.परि.प्रबंधक को संख्यायुक्त नियंत्रण संदेश भेजी जाएगी।
- 5.3.2 संबंधित सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर /सिगनल एवं डी टी आई अपने बीट के सभी स्टेशनों के रिले रूम को खोले जाने की मासिक रिपोर्ट क्रमशः मं.सि.दू.सं.इंजी एवं मं.परि.प्रबंधक को भेजेंगे। किसी प्रकार की अनियमितता पाए जाने पर स्टेशन से तत्काल वरि.मं.सि.दू.सं.इंजी एवं वरि.मं.परि.प्रबंधक को संख्यायुक्त नियंत्रण संदेश भेजी जाएगी।
- रिले रूम/केबिन बेसमेंट में परिचालन और एस एंड टी ताला की डबल लॉकिंग प्रणाली होगी। दोनों ताले (परिचालन ताला और एस एंड टी ताला) गोदरेज मेक के होंगे और रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे पर प्रदान किए जाएंगे। परिचालन ताला की एक चाबी ड्यूटी पर ए एस एम की हिरासत में होगी और अतिरिक्त चाबी/चाबियां अनुभागीय डीटीआई की हिरासत में रखी जाएंगी। एस एंड टी ताले की एक चाबी संबंधित सिगनल मॉडरेटर/पर्यवेक्षक की सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जाएगी और एस एंड टी ताला की अतिरिक्त चाबी/चाबियों को डिपो प्रभारी एसएसई/अनुभाग के सिगनल की सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जाएगा। इसके अतिरिक्त, चोरी संभावित रिले हट में ई-टाइप ताला भी लगाया जाना है। इस ताला की चाबी सिगनल मॉडरेटर के पास होगी।
- 4.3 ऊर्जा आपूर्ति:
- इस स्टेशन पर कलर लाइट सिगनलों के लिए आई.पी.एस. की व्यवस्था है जहां तक स्थानीय/मोलर तथा जनरेटर सप्लाई का विस्तार एस.एम. के कार्यालय में रखे हुए चेंजओवर के द्वारा किया गया है। चेंजओवर को सामान्यतः लोकल सप्लाई की तरफ रखा जाना चाहिए। ऊर्जा आपूर्ति विफलता की स्थिति में जनरेटर को चालू कर चेंजओवर स्विच को जनरेटर की तरफ रखा जाना चाहिए ताकि सी.एल.एस. को ऊर्जा आपूर्ति हो सके।

(रवि शंकर गोयल)

व.मं.सि. एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

4.3.1 डीज़ल जेनेरेटर का कार्य करने का विधि:

1. आई.पी.एस के माध्यम से स्टेशन के सिग्नलिंग उपकरण को पावर सप्लाय उपलब्ध किया गया है। आई.पी.एस का बैटरी सी जी एस ई बी सप्लाय के द्वारा चार्ज किया जाता है एवं डीज़ल जेनेरेटर सेट को संबंधित कमरे में संस्थापित किया गया है।
 2. सी जी एस ई बी सप्लाय के एक घंटा या अधिक समय के लिए गुल रहने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर डी.जी. सेट रूम की चाबी को कार्यरत प्वाइंट मेन को दे कर डी.जी. सेट चालू करने के लिए निर्देश देता है, डी.जी. सेट चालू करने के पश्चात वह चेंज ओवर स्विच को डी.जी. सेट तरफ कर देता है।
 3. इस स्टेशन में लगाए गए डी.जी. सेट लगातार 2 घंटों से अधिक देर तक कार्य करने के लिए सक्षम नहीं है।
 4. डी.जी. सेट के द्वारा लगातार आई.पी.एस बैटरी को चार्ज करते रहता है एवं बैटरी की क्षमता घटने से बचाता है।
 5. सी जी एस ई बी सप्लाय के पुनः चालू हो जाने पर डी.जी. सेट को बंद किया जाना चाहिए और उसके बाद झूटी पर तैनात पॉइंट्स मेन चेंज ओवर स्विच को सी.जी.एस.ई.बी. सप्लाय के नार्मल मोड पर करेगा।
 6. सी जी एस ई बी सप्लाय के विफल होने से लेकर डी.जी. सेट चालू कर बंद किए जाने तक अवधि निर्धारित रजिस्टर में कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर के द्वारा प्रविश्टियाँ दर्ज किया जाना चाहिए। डीजी सेट का फेब्रुअरी एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा सूचना देने पर ठीक किया जाएगा।
 7. प्रत्येक पाली में प्वाइंट मेन को डी.जी. सेट की स्थिति को कुछ देर के लिए चालू कर जाँच करना चाहिए।
5. दूरसंचार :
इस स्टेशन में उपलब्ध दूरसंचार सुविधाओं का विवरण इस स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'बी' में दिया गया है।
6. गाड़ी संचालन पद्धति :
(i) स्टेशन पर गाड़ियों एवं पायलटों का संचालन रायपुर में झूटी पर तैनात सेक्शन (बी.डी.आर.) कंट्रोलर/रायपुर, ब्लॉक संचालन मैनुअल, परिचालन मैनुअल एवं स्टेशन संचालन नियम के अनुसार किया जाना चाहिए।


(रवि शंकर गोयल)
व.सं.नि. एवं दू.सं.ईजी., रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
व.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- (ii) कंट्रोल संचालन फेल हो जाने की स्थिति में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वतंत्र रूप से कार्य करेगा और वह निकटवर्ती स्टेशनों के साथ परामर्श करके गाड़ियों का संचालन विधिसम्मत रूप से करने के लिए उत्तरदाई होगा।

6.1 ट्रेन संचालन कर्मचारी के कर्तव्य :-

ट्रेन संचालन कर्मचारियों की ड्यूटी का विवरण परिशिष्ट "डी" में देखें।

6.1.1 प्रत्येक पाली में गाड़ी संचालन कर्मचारी :

स्टेशन पर निम्नलिखित गाड़ी संचालन कर्मचारी उपलब्ध कराए गए हैं -

क्र.सं.	केबिन में प्रत्येक पाली में नियुक्त कर्मचारियों के पदनाम	व्यक्तियों की संख्या/पाली
1.	मुख्य स्टेशन प्रबंधक	1
2.	स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर	1
3.	प्वाइंट्स मैन/पोर्टर	1

6.1.2 लाइन तथा जोन का क्लियर होना सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व एवं उत्तरदायित्व के क्षेत्र :

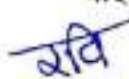
- ए) गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए लाइनों का क्लियर होना सुनिश्चित करने हेतु व्यक्तिगत रूप से सत्यापन करने का उत्तरदायित्व पूर्णतः कार्यरत स्टेशन मास्टर का है। यार्ड के दोनों छोर से गाड़ियों के रिसेप्शन की अनुमति देने के पूर्व दोनों छोरों लगे फाउलिंग चिन्ह के मध्य लाइन का क्लियर होना सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व व्यक्तिगत रूप से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का है।
- बी) ट्रेक सर्किट की विफलता की स्थिति में रनिंग लाइनों का क्लियर होना को सुनिश्चित करने उत्तरदायित्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर का होगा।

6.1.3 स्टेशन के ट्रेन पासिंग स्टाफ का एश्योरेंस रजिस्टर :-

श्रेणी-III तथा श्रेणी-IV कर्मचारी जो ट्रेन पासिंग से जुड़े हैं के लिए स्टेशन में यह रजिस्टर रखा गया है। इस रजिस्टर में दो प्रकार के प्रपत्र अर्थात् श्रेणी-III के लिए प्रपत्र - 'ए' तथा श्रेणी-IV कर्मचारियों के लिए प्रपत्र - 'बी' हैं। स्टेशन पर नियुक्त प्रत्येक नए ट्रेन पासिंग कर्मचारी या स्टेशन पर उपलब्ध लीव रिजर्व कर्मचारी या स्टेशन पर कार्यरत नियमित कर्मचारी जब भी 15 या उससे अधिक दिनों के लिए स्टेशन से अनुपस्थित रहते हैं स्टेशन संचालन नियम को पूरी तरह पढ़ेंगे तथा इस आशय हेतु बनाए गए आश्वासन रजिस्टर में आश्वासन देंगे।

6.2 लाइन क्लियर देने की शर्तें :

- (i) अंतागढ़-केवटी सेक्शन : गाड़ी को लाइन क्लियर देने के पूर्व सामान्य नियम सं. 8.03(2) (ए), (बी) एवं (सी) (ii) में वर्णित शर्तों को केवटी सेक्शन लाइन से कोई भी गाड़ी लेने से पहले आवश्यक रूप से पूरा किया जाना चाहिए तथा पहले डाउन एंडवांस स्टार्टर सिग्नल सं. 28 तक लाइन लाइन अवश्य क्लियर होनी चाहिए। इसी तरह डाउन दिशा की गाड़ी केवटी की ओर


(रविशंकर गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

भेजने के लिए लाइन केबटी के अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 27 तक अवश्य क्लीयर होनी चाहिए।

- (ii) अंतागढ़-ताड़ोकी सेक्शन : गाड़ी को लाइन क्लीयर देने के पूर्व सामान्य नियम सं. 8.03(2) (ए), (बी) एवं (सी) (ii) में वर्णित शर्तों को ताड़ोकी सेक्शन लाइन से कोई भी गाड़ी लेने से पहले आवश्यक रूप से पूरा किया जाना चाहिए तथा पहले अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 27 तक लाइन लाइन अवश्य क्लीयर होनी चाहिए। इसी तरह अप दिशा की गाड़ी ताड़ोकी की ओर भेजने के लिए लाइन ताड़ोकी के डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 28 तक अवश्य क्लीयर होनी चाहिए।

6.2.1 गाड़ी के आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली कोई विशेष प्रावधान :

गाड़ी के आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली कोई विशेष प्रावधान नहीं है।

6.2.1.1 ब्लॉक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को सेट करना :

विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियम 3.38 तथा संबंधित सहायक नियम देखें।

6.2.1.2 ब्लॉक लाइन पर गाड़ी रिसीव करना :

अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी रिसीव करने के लिए सामान्य नियम 5.09 एवं संबंधित सहायक नियम 5.09.01 वर्णित कार्यविधि का अनुपालन किया जाना चाहिए।

6.2.1.3 कॉमन स्टार्टर से युक्त लाइन पर से गाड़ी का डिस्पैच:

इस स्टेशन पर कोई भी कॉमन स्टार्टर सिगनल नहीं है।

6.2.1.4 सामान्य एवं सहायक नियमों के संदर्भ में अन्य कोई विशेष शर्त :

ऐसी कोई शर्त नहीं है जिसका उल्लेख किया जाए, लेकिन अप / डाउन गाड़ी को लाइन क्लियर देने के पहले एडवांस स्टार्टर तक लाइन क्लियर होनी चाहिए।

6.2.1.5 गुड्स यार्ड में यात्री ट्रेन का प्रवेश :-

यात्री ट्रेन को लाइन सं. 2 तथा 3 में लेते समय सहायक नियम 3.40.03 में दी गई कार्यविधि का पालन अवश्य किया जाना चाहिए।

6.3 "अप्रोच सिगनलों" को 'ऑफ' करने की शर्तें :

ट्रेनों का प्रवेश सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.40 (1) (बी) तथा सहायक नियम 3.36.04 (ए), 3.38.01 (बी) (i), 3.38.01 (सी) (ई), (एफ) तथा (जी), 3.40.02, 3.40.03 के अनुसार नियंत्रित होगा। रिसीप्शन लाइन, लाइन सं. 1, 2 तथा 3 में स्टार्टर सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर होना चाहिए।

6.3.1 सिगनलों को पुनः "ऑन" करने के लिए स्टेशन मास्टर का उत्तरदायित्व :-

सा.नि. 3.36.02(बी) के अनुसार गाड़ी के गुजर जाने के बाद सिगनल को 'ऑन' स्थिति में लाना, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का उत्तरदायित्व है।

(रविशंकर गोयल)

ब.मं.नि. एवं बू.सं. इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

6.4 ट्रेनों को एक साथ लेना/भेजना, क्रॉसिंग एवं अग्रता (Precedence) :

सिगनल एवं इंटरलॉकिंग व्यवस्था के अनुसार निम्नलिखित परस्पर संचालन की सुविधा है:

1. डाउन ट्रेन को दूसरी लूप लाइन सं. 3 में प्रवेश कराना तथा अप ट्रेन को प्रथम लूप (लाइन क्र.1) में लेना ।
2. अप ट्रेन को प्रथम लूप (लाइन क्र.1) में रूट को ट्रैक मशीन स्टेबलिंग साइडिंग लाइन या डी.एस.-43 को नॉर्मल की तरफ सेट कर लेना तथा एक अन्य अप गाड़ी को लाइन क्र.2 (मेन लाइन) या लाइन क्र. 3 (दूसरी लूप) से भेजना ।
3. डाउन ट्रेन को प्रथम लूप (लाइन क्र.1) में रूट को ओवर रन लाइन (स्टेबलिंग निषेध) की तरफ सेट कर लेना तथा एक अन्य डाउन गाड़ी को लाइन क्र.2 (मेन लाइन) या लाइन क्र. 3 (दूसरी लूप) से भेजना ।

6.5. गाड़ियों का पूर्ण आगमन:

इयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ट्रेन के अंतिम छोर पर लगे लास्ट व्हीकल इंडिकेटर को स्वयं देखकर आई हुई ट्रेन के पूर्ण आगमन हेतु स्वयं संतुष्ट होने के लिए उत्तरदायी है। (विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियम 4.16 एवं 4.17 तथा सहायक नियम के बिंदुओं का अवलोकन करें।)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

1. गाड़ियों का प्रस्थान सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.39, 3.70, 8.01 (ए) एवं सहायक नियम 3.36.01, 3.36.02, 3.36.03, 3.36.04(b) (i) एवं (ii), 3.42.01, 3.42.02(ए) (iv), 3.42.04, 3.70.01 एवं 02 सामान्य व सहायक नियम, ब्लॉक संचालन नियम, परिचालन मैनुअल तथा स्टेशन संचालन नियम के अन्य संबंधित प्रावधानों द्वारा शासित किया जाएगा । साइडिंग के लिए पायलट भेजने हेतु परिशिष्ट "एफ" का अवलोकन करें।
2. सिगनल रहित लाइन से ट्रेन को भेजने के लिए - लागू नहीं है ।

6.7 श्रू रनिंग गाड़ियां :

- ए) मेन लाइन से गाड़ी को श्रू पास करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर को रूट सेट एवं लॉक कर क्रमानुसार, दिए गए निर्देश एवं सहायक नियम 3.42.02 (ए) (iv) के अनुसार, सिगनल देने की व्यवस्था करेंगे ।
- बी) गाड़ी के श्रू पास होने के दौरान कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं प्वाइंट मेन गाड़ी को जाँच करते हुए आवश्यकता पड़ने पर, सामान्य नियम 4.42(2) एवं सहायक नियम 4.42.02 से 4.42.07 तक उल्लेखित नियमों का पालन करते हुए गाड़ी के ब्रू को सचेत करने का प्रयास करेंगे ।

(रवि शंकर गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

सी) कार्यरत स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेंगे कि, स्टेशन यार्ड में सभी नॉन-आइसोलेटेड शंटिंग रोक देंगे एवं तत्संबंध में जारी किए गए शंटिंग प्राधिकार भी अपने पास वापस मंगा लेंगे।

6.8 फेल्योर की स्थिति में संचलन :

6.8.1 ट्रैक सर्किट की खराबी :

ट्रैक सर्किट खराब होने की स्थिति में अथवा संबंधित होम सिगनल खराब हो जाने पर, गाड़ी को कॉलिंग-ऑन सिगनल दे कर आगमन की अनुमति दिया जाएगा। यदि कॉलिंग-ऑन सिगनल में भी खराबी आ जाने पर इसे फेल माना जाएगा तथा सामान्य नियम 3.69 के अनुसार रूट सेट कर रूट में सभी प्वाइंटों को सम्मुख एवं विमुख दिशाओं में क्लैप एवं पैड लॉक कर गाड़ी को पायलट-इन किया जाएगा। गाड़ी को पायलट करते समय ड्यूटी पर तैनात एस एम सामान्य नियम 3.70 के अनुसार रूट सेट कर रूट में सभी प्वाइंटों को सम्मुख एवं विमुख दिशाओं में क्लैप एवं पैडलॉक लगाना तथा एडवांस स्टार्टर तक लाइन सारे अवरोधों से मुक्त है सुनिश्चित करेगा।

6.8.2 खराब सिगनल :-

यदि सिगनल 'ऑफ' स्थिति में खराब हो जाता है तब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तुरंत सिगनल को वापस 'ऑन' स्थिति में लाने की व्यवस्था करेगा। यदि समस्त प्रयासों के बाद भी सिगनल को वापस 'ऑन' स्थिति में न लाया जा सके तब सिगनल के हरे काँच को इस प्रकार से तोड़ दिया जाना चाहिए कि उससे हरा प्रकाश न निकले अथवा किसी सक्षम रेल सेवक को यूनिफार्म सहित रोक सिगनल पोस्ट के फुट पर 'स्टॉप' हाथ सिगनल दिखाने तथा खराब सिगनल के 90 मीटर के बाहर डेटोनेटर लगाने के लिए नियुक्त कर दिया जाना चाहिए तथा ट्रेन का संचलन सामान्य नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 एवं सहायक नियमों के अनुसार किया जाना चाहिए।

6.8.3 प्वाइंटों का आपातकालीन प्रचालन :-

प्वाइंट/पॉइंट कंट्रोलिंग ट्रैक सर्किट के विफल होने की स्थिति में प्वाइंटों के आपातकालीन प्रचालन का सहारा लिया जाना चाहिए। यह प्रचालन तभी किया जाए जब इस बात की संतुष्टि हो जाए कि प्वाइंट जोन में कोई व्हीकल नहीं है। यह प्रचालन तभी संभव है जब प्वाइंट क्लियर हो। आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन के लिए ड्यूटी पर तैनात एस.एम. द्वारा आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन का सील तोड़ा जाए तथा पहले आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन को संगत प्वाइंट बटन के साथ दबाया जाए। वीडर काउंटर में दर्ज अगले उच्च नंबर को ऐसे प्रचालन के लिए उपयुक्त टिप्पणियों सहित एक पृथक आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन रजिस्टर में उचित अभ्युक्ति के साथ दर्ज किया जाएगा। पॉइंट जोन में कोई भी गाड़ी नहीं है यह सुनिश्चित करने के बाद यह प्रचालन किया जाएगा।

(रवि शंकर गोयल)
ब.मं.सि.एवं डू.मं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)
ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

आपात पॉइंट ऑपरेशन बटन का रिसीलिंग :

आपात पॉइंट ऑपरेशन बटन पर सीलिंग कि व्यवस्था उपलब्ध कराई गई है। एस एंड टी विभाग के कर्मचारियों को पॉइंट के विफलता की सूचना दी जाएगी तथा एस एंड टी कर्मचारी (एस.एस.ई., जे.ई. या संकेत अनुरक्षक) द्वारा रिसीलिंग किया जाएगा।

6.8.4 ब्लॉक यंत्र की विफलता :-

जब ब्लॉक यंत्र ठीक प्रकार से कार्य करने में विफल हो जाए जैसा कि बी.डब्ल्यू.एम. पैरा 4.43 में उल्लिखित है, तब ड्यूटी पर तैनात एस.एम. तत्काल, खंड नियंत्रक के द्वारा सभी संबंधित अधिकारियों एवं समीपवर्ती स्टेशनों को इसकी सूचना देगा। ब्लॉक कार्य चालन निलंबित कर दिया जाएगा तथा लाइन क्लियर, विद्युतीय संचार उपकरणों के द्वारा दिया/लिया जाएगा। उचित प्रस्थान प्राधिकार दिया जाएगा। बी.डब्ल्यू.एम. पैरा सं. 2.10, 4.24 व सामान्य नियम 14.03, 14.13, 14.14 के अनुसार, अनधिकृत व्यक्तियों को उपकरणों को खोलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

6.9 ट्रॉली/मोटर ट्रॉली/मैटीरियल लॉरी के संचालन का प्रावधान :

ट्रॉली, मोटर ट्रॉली/मोटर ट्रॉली के संचालन करने हेतु निम्नलिखित सावधानियों को बरतना चाहिए।

1. जिन अनुभागों में रेलपथ परिपथ के बदले एक्सल काउंटर लगाए गए हैं, उन अनुभागों में वे ट्राली/अथवा मोटर ट्राली/लारी जो विद्युत रोधी नहीं हैं, लाइन क्लियर बिना भेजना नहीं चाहिए।
2. मोटर ट्राली/टावर वैगन/मैटीरियल लारी एक्सल काउंटर्स को ठीक ढंग से संचालित नहीं करते हैं एवं जब भी उन्हें, उन अनुभागों में जो अनुभाग एक्सल काउंटर्स के द्वारा विभाजित हैं, भेजना अनिवार्य हो तो उन अनुभागों को एक मानना चाहिए एवं उसी अनुभाग में गाड़ियों का प्रस्थान पूर्व में भेजे गए गाड़ी के पूर्णागमन की सुनिश्चितता करने के बाद ही भेजा जाना चाहिए।
3. लाइट मोटर ट्राली को बिना ब्लाक संरक्षण के भेजने हेतु साधारण ट्राली के लिए उल्लेखित नियमों को पालन करना चाहिए एवं ब्लाक संरक्षण के साथ अथवा एक और हल्का मोटर ट्राली के पीछे भेजने हेतु मोटर ट्राली के लिए उल्लेखित नियमों को पालन करना चाहिए।

नोट - उपर्युक्त अनुदेशों के अतिरिक्त विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियम 15.18 से 15.27 एवं उनके सहायक नियमों का संदर्भ लें।



(रविशंकर गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

7.0 लाइनों को ब्लॉक किया जाना:

- (ए) जब किसी भी कारण से रनिंग लाइन स्टेबल लोड, वैगन, वाहन या गाड़ी से अवरुद्ध हो तब अप तथा डाउन फेसिंग प्वाइंट विपरीत दिशा में सेट किया जाएगा तथा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.38.05 में वर्णित सावधानी बरतेगा।
- (बी) रनिंग लाइन पर लूज वाहन सामान्य नियम 5.23 एवं उसके सहायक नियमों का अनुपालन किया जाना चाहिए।
- (सी) स्टेशन मास्टर द्वारा अवरुद्ध लाइन के संबंधित बटन पर पुश बटन रिमांडर कॉलर आवश्यक से लगाकर लाइन को रक्षित करना चाहिए। (विस्तृत अनुदेशों के लिए सहायक नियम 3.36.03 (बी) एवं 5.04.01 का संदर्भ लें।)

8.0 शंटिंग:**8.1 सामान्य सावधानियां :**

शंटिंग परिचालन सामान्य नियम 1.02(8) एवं (9), 5.13, 5.18, 5.19, 5.20, 5.8.05(2) एवं (3), 8.06, 8.14, 8.15 एवं सहायक नियमों के अनुसार किया जाना चाहिए।

8.2 अप्रोचिंग गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

स्टेशन के दोनों छोर में स्थित होम सिगनल के बाहर में किसी भी प्रकार का शंटिंग, गाड़ी के सम्मुख करना वर्जित है। सामान्य नियम 8.09 एवं सहायक नियम 8.09.01 का अध्ययन करें।

8.3 शंटिंग पर प्रतिबंध, विशेष तथ्य यदि कोई हो:

- आती हुई गाड़ी के सम्मुख होम सिगनल के बाहर किसी भी प्रकार का शंटिंग करना वर्जित है। सामान्य नियम 8.09 एवं संबंधित सहायक नियम 8.09.01 का अध्ययन करें।
- हैंड एवं लूज शंटिंग करना प्रतिबंधित है।
- जब किसी आती हुई गाड़ी के लिए सिगनल दिया गया हो जो आइसोलेटेड नहीं है तब आने वाली गाड़ी की दिशा में पॉइंट पर शंटिंग करना प्रतिबंधित है।

8.4 एकल लाइन पर शंटिंग :

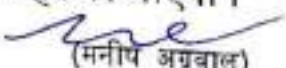
स्टेशन सेक्शन के अंदर :

स्टेशन पर शंटिंग संचालन सामान्य नियम 8.10 एवं उसके सहायक नियम के तहत की जाएगी।

अंतिम रोक सिगनल एवं विपरीत प्रथम रोक सिगनल के मध्य :

स्टेशन पर शंटिंग संचालन ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के 4.36 तथा 4.37 एवं सामान्य नियम 8.12 एवं उसके सहायक नियम के अनुदेशों एवं शर्तों के तहत की जाएगी।


(रविशंकर गोयल)
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

विपरीत प्रथम रोक सिगनल के बाहर :

स्टेशन पर शंटिंग संचलन ब्लॉक बर्किंग मैनुअल के 4.38 एवं सामान्य नियम 8.13 एवं उसके सहायक नियम के अनुदेशों एवं शर्तों के तहत की जाएगी।

एकल लाइन पर ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान :

स्टेशन पर शंटिंग संचलन सामान्य नियम 8.15 एवं उसके सहायक नियम के अनुदेशों एवं शर्तों के तहत की जाएगी।

8.5 डबल लाइन पर शंटिंग :

इस स्टेशन के लिए लागू नहीं।

8.6 स्टेशन यार्ड/गुड्स शेड से प्रारंभ होने वाली साइडिंग पर शंटिंग :

विस्तृत अनुदेशों के लिए परिशिष्ट "एफ" का अवलोकन करें।

9.0 असामान्य स्थितियां :

(ए) असामान्य स्थिति में अनुपालन किए जाने वाले नियम :

(i) विद्युत संचार उपकरणों में आंशिक रूप से बाधा/ फेल्योर की स्थिति में :

विस्तृत अनुदेशों के लिए सहायक नियम 6.02.06 का संदर्भ लें।

(ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना की स्थिति में आक्यूपाइड ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने का प्राधिकार:

विस्तृत अनुदेशों के लिए सहायक नियम 6.02.05 का संदर्भ लें।

(iii) ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के विलंबित होने पर :

सामान्य नियम 6.04 एवं उसके सहायक नियम के अनुदेशों एवं शर्तों का पालन करें।

(iv) इंटरमिडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' में पास करना/ विफलता :

इस स्टेशन के लिए लागू नहीं।

(v) एक्सल काउंटर ब्लॉक/ बीपीएसी की विफलता :

विस्तृत अनुदेशों के लिए परिशिष्ट - 'बी' देखें।

(vi) एमटीआरसी की विफलता :

इस स्टेशन के लिए लागू नहीं।

(बी) प्वाइंटों का आपात कालीन परिस्थितियों में क्रैंक हैंडिल के द्वारा परिचालन किए जाने की विधि:

निसंलिखित कार्य विधि को अपनाना चाहिए :



(रविशंकर गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- i) सिगनल संचलन के कारण जब कोई विशेष प्वाइंट रूट पर लाकड न हो तब प्वाइंट को क्रैंक हैंडल करना:-

क्रैंक हैंडल चाबियां सामान्यतः संबंधित उपकरण के.एल.आर. में लाकड रहती है जो सफेद/लाल रंग की छोटी बत्ती संकेतकों से युक्त होती है तथा क्रैंक हैंडल पुश बटन के ऊपर लगी होती है। नीले रंग की क्रैंक हैंडल पुश बटन तथा पैनल पर लगे ग्रुप ट्रांस बटन को साथ-साथ तथा एक ही समय पर दबाना पड़ता है। सफेद संकेतक चमकने लगता है जो यह दर्शाता है कि चाबी निकाली जा सकती है।

प्वाइंट को मैन्युअली प्रचालित करने के लिए, क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु संबंधित क्रैंक हैंडल के.एल.आर. के नीचे लगे इकोनामाइजर पुश बटन को दबाना चाहिए। चाबी निकलते ही संकेतक खाली हो जाता है। प्वाइंट्स को क्रैंक हैंडलिंग करने के बाद चाबी को वापस लाकर तथा संगत के.एल.आर. में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है। चमकता हुआ सफेद बत्ती पुनः दिखाई देने लगता है। सामान्य कार्य चालन को पुनर्स्थापित करने के लिए अब ग्रुप रिसीव्ड बटन तथा संगत क्रैंक हैंडल बटन को दबाया जाता है। सफेद संकेतक स्थिर हो जाता है। जब सिगनल के द्वारा प्वाइंट को लॉक किया जाता है तब लाल संकेतक दिखाई देने लगता है तथा सिगनल के सामान्य होने पर खाली हो जाता है।

क्रैंक हैंडल चाबी को तभी निकाला जा सकता है जब उस मार्ग विशेष का सिगनल ऑन स्थिति में हो तथा सिगनल संचलन के कारण मार्ग में, संबंधित प्वाइंट को लॉक नहीं किया गया है तथा चाबी का निकाला जाना, इन प्वाइंट्स पर सिगनल कंट्रोलिंग मूवमेंट को निष्क्रिय बना देता है।

क्रैंक हैंडलों का समूहीकरण कर इस प्रकार है :-

क्र.सं.	क्रैंक हैंडल ग्रुप	नियंत्रण प्वाइंट	स्थान
1.	सी.एच.1	31 ए/बी	पैनल रूम
2.	सी.एच.2	32 ए/बी	
3.	सी.एच.3	41 ए/बी	
4.	सी.एच.4	42 ए/बी	
5.	सी.एच.5	43	

- ii) सिगनल संचलन के कारण जब कोई विशेष प्वाइंट रूट पर लाकड हो तब प्वाइंट को क्रैंक हैंडल करना:-

जब किसी विशिष्ट प्वाइंट जो रूट में सिगनल मूव के कारण लॉक हो गया हो, का

क्रैंक हैंडल द्वारा प्रचालन आवश्यक हो जाए तब पहले इसे आपात प्रचालन द्वारा

(रविशंकर गोयल)

ब.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

रिलीज किया जाएगा तथा क्रैंक हैंडल को ऊपर (i) में वर्णित सामान्य प्रक्रिया के अनुसार निकाला जाएगा।

विफलता तथा अन्य व्यवधान की स्थिति में तथा रूट विफलता एवं लॉकड स्थिति में रह जाने पर आपात प्वाइंट प्रचालन की सहायता ली जाएगी। आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी ई.एम.सी.एच. को पैनल में प्रविष्ट कर घुमाया जाएगा। क्रैंक हैंडल ग्रुप चाबी की ट्रांसमिशन के लिए पहले सिगनल निरसन बटन के द्वारा सिगनल को वापस लाल किया जाएगा। इसके बाद पैनल में आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को घड़ी की दिशा में घुमाया जाएगा। ऐसा करने के बाद चाबी ई के टी के निकट एक छोटी सफेद बत्ती जलने लगेगी। इसके बाद एस.एम. चाबी की ट्रांसमिशन के लिए संगत सी.एच. बटन को ट्रांस बटन के साथ दबाएगा जिससे सी.एच. बटन के निकट लाल रंग का एक संकेतक चमकने लगेगा।

120 सेकेंड के बाद लाल रंग का संकेतक बुझ जाएगा तथा पीले रंग का एक संकेतक प्रारंभ हो जाएगा। परिणामस्वरूप सी.एच. लोकेशन में ग्रुप चाबी संकेतक दिखाई देगा जिसके बाद पहले से तैनात कर्मचारी ई के टी के नीचे लगे हुए स्विच बटन को दबाकर ई के टी से ग्रुप चाबी को निकाल सकेगा।

इसके बाद ऊपर पैरा में वर्णन के अनुसार प्वाइंट की क्रैंकिंग की सभी गतिविधियां सामान्य रूप से की जा सकेंगी। कार्य के संपन्न होने तथा क्रैंक हैंडल चाबी को लौटाने के बाद चाबी प्राप्त करने के लिए ड्यूटी पर तैनात एस.एम. क्रैंक हैंडल बटन को रिलीज बटन के साथ दबाएगा तथा आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को सामान्य स्थिति में घुमा देगा।

टिप्पणी :

ड्यूटी पर तैनात एस.एम. द्वारा संबंधित कर्मचारी को यह निर्देश दिया जाएगा कि जब तक सी.एच. बटन के निकट पीले रंग का संकेतक न चमकने लगे तब तक सी.एच. लोकेशन पर के.एल.आर. से क्रैंक हैंडल ग्रुप चाबी को निकालने का प्रयास न करे।

क्रैंक हैंडल की इमर्जेंसी रिलीज को वीडर काउंटर में अगली उच्च संख्या द्वारा दर्ज की जाएगी तथा ऐसे प्रत्येक प्रचालन को कार्यरत एस.एम. के पास रखे हुए रजिस्टर के निर्धारित प्रपत्र में प्रयोजन सहित रिकॉर्ड किया जाएगा।

(iii) प्वाइंट के कंट्रोलिंग ट्रैक की विफलता की स्थिति में प्वाइंट का आपातकालीन प्रचालन:-

पहले ई.डब्ल्यू.एन. चाबी को प्रविष्ट कराकर घुमाया जाए। फिर ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन के साथ संगत प्वाइंट बटन को दबाया जाए। वीडर काउंटर, अगली

उच्च संख्या को दर्ज कर लेगा। ई.डब्ल्यू.एन. काउंटर के निकट, एक छोटी बत्ती

(रविशंकर गोयल)

ब.सं.सि. एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

जल उठेगी जो यह प्रदर्शित करता है कि आपातकालीन प्रचालन हेतु यह तैयार है। अब प्वाइंट बटन को दबाए रखकर ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन को रिलीज कर दिया जाना चाहिए तथा संगत प्वाइंट नार्मल या रिवर्स बटन को आवश्यकतानुसार दबाना और रिलीज करना चाहिए।

ध्यातव्य :-

इस प्रकार के सभी आपातकालीन प्रचालन अर्थात् ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन की सील को तोड़ना, स्टेशन मास्टर की चाबी को प्रविष्ट कराना तथा फिर संबंधित प्वाइंट पुश बटन को प्रचालित करना आदि को स्टेशन में इस हेतु रखे गए रजिस्टर में दर्ज करना चाहिए।

आपातकालीन प्रचालन ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन की सील करने की व्यवस्था है। एस एंड टी कर्मियों को पॉइंट प्रचालन की विफलता की सूचना दिया जाना चाहिए तथा एस एंड टी कर्मियों बटन को पुनः सील करेंगे (एसएसई, जेई या संकेत अनुरक्षक)।

(सी) 'कालिंग-आन" सिगनल देने के पूर्व रेलपथ का अवरोध मुक्त होना प्रमाणित किया जाना :

उक्त रूट, जिस पर गाड़ी को "कालिंग-आन" सिगनल के जरिए आगमन किया जाना है सिगनल देने के पूर्व ही, को अवरोध मुक्त है या नहीं यह प्रमाणित करना यह कार्यरत स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

(डी) प्वाइंट, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर एवं इंटरलॉकिंग में खराबी की सूचना:

- (1) प्वाइंट, रेलपथ परिपथ, एक्सल काउंटर एवं इंटरलॉकिंग में खराबी आने पर अनुरक्षण से संबंधित संकेत कर्मचारी को सूचना देंगे एवं अनुरक्षण कर्मचारी से ठीक किए जाने की सूचना लिखित में मेमो प्राप्त करने के पश्चात ही कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के द्वारा सामान्य कार्याविधि लागू किया जाना चाहिए।
- (2) सेक्शन कंट्रोलर को सूचित कर आवश्यक प्रविष्टियाँ सिगनल खराबी पंजिका में भी दर्ज किया जाना चाहिए।
- (3) निम्नलिखित संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों को त्वरित कार्रवाई हेतु सूचना देना चाहिए : एस.एम.-1, एस.एस.ई./जे.ई./सिगनल एवं सिगनल नियंत्रण।

9.1 संपूर्ण संचार व्यवस्था का ठप्प हो जाना :

संपूर्ण संचार व्यवस्था का ठप्प हो जाना/दूरभाष उपकरण में खराबी आने पर सहायक निम्न 6.02.04 में उल्लेखित नियमों का अनुपालन किया जाना चाहिए।

(रविशंकर गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

जल उठेगी जो यह प्रदर्शित करता है कि आपातकालीन प्रचालन हेतु यह तैयार है। अब प्वाइंट बटन को दबाए रखकर ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन को रिलीज कर दिया जाना चाहिए तथा संगत प्वाइंट नार्मल या रिवर्स बटन को आवश्यकतानुसार दबाना और रिलीज करना चाहिए।

ध्यातव्य :-

इस प्रकार के सभी आपातकालीन प्रचालन अर्थात् ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन की सील को तोड़ना, स्टेशन मास्टर की चाबी को प्रविष्ट कराना तथा फिर संबंधित प्वाइंट पुश बटन को प्रचालित करना आदि को स्टेशन में इस हेतु रखे गए रजिस्टर में दर्ज करना चाहिए।

आपातकालीन प्रचालन ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन की सील करने की व्यवस्था है। एस एंड टी कर्मियों को पॉइंट प्रचालन की विफलता की सूचना दिया जाना चाहिए तथा एस एंड टी कर्मियों बटन को पुनः सील करेंगे (एसएसई, जेई या संकेत अनुरक्षक)।

(सी) 'कालिंग-आन" सिगनल देने के पूर्व रेलपथ का अवरोध मुक्त होना प्रमाणित किया जाना :

उक्त रूट, जिस पर गाड़ी को "कालिंग-आन" सिगनल के जरिए आगमन किया जाना है सिगनल देने के पूर्व ही, को अवरोध मुक्त है या नहीं यह प्रमाणित करना यह कार्यरत स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

(डी) प्वाइंट, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर एवं इंटरलॉकिंग में खराबी की सूचना:

- (1) प्वाइंट, रेलपथ परिपथ, एक्सल काउंटर एवं इंटरलॉकिंग में खराबी आने पर अनुरक्षण से संबंधित संकेत कर्मचारी को सूचना देंगे एवं अनुरक्षण कर्मचारी से ठीक किए जाने की सूचना लिखित में मेमो प्राप्त करने के पश्चात ही कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के द्वारा सामान्य कार्याविधि लागू किया जाना चाहिए।
- (2) सेक्शन कंट्रोलर को सूचित कर आवश्यक प्रविष्टियाँ सिगनल खराबी पंजिका में भी दर्ज किया जाना चाहिए।
- (3) निम्नलिखित संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों को त्वरित कार्रवाई हेतु सूचना देना चाहिए : एस.एम.-1, एस.एस.ई./जे.ई./सिगनल एवं सिगनल नियंत्रण।

9.1 संपूर्ण संचार व्यवस्था का ठप्प हो जाना :

संपूर्ण संचार व्यवस्था का ठप्प हो जाना/दूरभाष उपकरण में खराबी आने पर सहायक नियम 6:02.04 में उल्लेखित नियमों का अनुपालन किया जाना चाहिए।

(रविशंकर गोयल)

व.मं.सि. एवं दू.सं.ईजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

9.2 दोहरी लाइन खण्ड में अस्थाई रूप से इकहरी लाइन का कार्य लागू करना :

इस स्टेशन में लागू नहीं

9.3 बिना लाइन क्लियर के गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में भेजा जाना अथवा दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी की मदद के लिए एक अन्य गाड़ी को भेजा जाना :

सामान्य नियम 6.02.05 का अनुपालन किया जाना चाहिए।

10. दृश्यता जांच वस्तु (वी.टी.ओ.):

इस स्टेशन के केबटी छोर पर लाइन सं. 1 के स्टार्टर सिगनल सं. 8 के रेड लैंप एवं अंतागढ़ छोर पर लाइन सं. 1 के स्टार्टर सिगनल सं. 5 के रेड लैंप को दृश्यता जांच प्रतीक माना जाना चाहिए। स्टेशन से दृश्यता की जांच करने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उत्तरदायी है। (विस्तृत जानकारी के लिए सामान्य नियम 3.61 एवं संबंधित सहायक नियम 3.61.01 का अवलोकन करें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

विस्तृत विवरण के लिए कृपया स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट 'ई' देखें।

12. कोहरे के मामले में बुलाए जाने वाले नामित कोहरा सिगनल मैन :

धुंध भरे कोहरा युक्त मौसम के दौरान सहायक नियम 3.61.01 के अनुसार ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रत्येक दिशा में दो कोहरा सिगनल मैन को डेटोनेटरों के साथ को भेजेगा। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर जूनियर इंजीनियर (रेल पथ) द्वारा प्रतिनियुक्त किए गए दो प्रशिक्षित गैंगमैनों को भी इस हेतु उपयोग में ला सकता है।

ए. कोहरा के दौरान कार्य करने के लिए नामित कोहरा सिगनल मैन का नाम: सम्पूर्ण प्रशिक्षित कोहरा मैन, जिन्हें कोहरायुक्त मौसम में कार्य करने के लिए नामित किया गया है, का नाम स्टेशन पर उपलब्ध कोहरा सिगनल रजिस्टर में उल्लिखित रहता है। सहायक नियम 3.64.07 (1) के अनुसार सभी प्रशिक्षित कर्मचारियों से वर्ष के अक्टूबर माह में इस आशय का आश्वासन रजिस्टर में लिया जाएगा।

बी. स्टेशन डेटोनेटर रजिस्टर (ओपी/टी-124) अनुदेश:

1. इस रजिस्टर के निम्नलिखित भाग हैं -

भाग-I समय - समय पर इस स्टेशन पर पदस्थ कोहरा सिगनल मैन का विवरण।

भाग-II स्टेशन पर प्राप्त डेटोनेटरों तथा डेटोनेटरों का भंडार (जब भी डेटोनेटरों का प्रयोग किया जाए तथा प्राप्त होते हैं तब तत्संबंधी प्रविष्टि रजिस्टर में की जानी चाहिए।)

(रविशंकर गोयल)

ब.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

भाग-III कोहरे का विवरण, ड्यूटी पर तैनात कोहरा सिगनलमैन तथा उपयोग में लाए गए डेटोनेटरों का विवरण।

भाग-IV जारी किए जाने का विवरण तथा स्टेशन पर टेस्ट किए गए कोहरा सिगनलों का विवरण।

2. जैसे ही स्टेशन पर कोहरा सिगनलमैन के रूप में कार्य करने के लिए कर्मचारी को पदस्थ किया जाता है, स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि जिस कर्मचारी को पदस्थ किया गया है वह पूरी तरह उपकरणों से युक्त है तथा उसे डेटोनेटरों को यथा आवश्यकता यथा स्थान रखने की प्रक्रिया का पूर्ण रूप से ज्ञान है। (स्टेशन पर कोहरायुक्त धुंध भरे मौसम में) इसके आश्वासन के रूप में स्टेशन मास्टर कोहरा सिगनल रजिस्टर के भाग-I में नियुक्त किए गए कर्मचारी के अंगूठे का निशान या उसके हस्ताक्षर उपयुक्त कॉलम में लेगा।
3. स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि रजिस्टर में आवश्यक सूचनाएं दर्ज की गई हैं तथा वे अद्यतन हैं एवं पूरी तरह से सही हैं। यातायात निरीक्षक प्रत्येक बार निरीक्षण के समय रजिस्टर की जांच करेगा तथा उपलब्ध डेटोनेटरों के भंडार की भी जांच करेगा और उसके द्वारा ऐसा किया गया है इसकी पुष्टि के लिए वह रजिस्टर में दिनांक सहित हस्ताक्षर करेगा।

सी. कोहरा सिगनलमैन कायविधि:

ए) भर्ती: स्टेशन पर कोहरा सिगनलमैन के रूप में भर्ती किए कर्मचारियों का विवरण स्टेशन यातायात तथा इंजीनियरिंग गैंगमैनों से अलग रखा जाएगा तथा वे एवजी या अस्थाई मजदूर न होकर रेलवे के स्थाई नियमित कर्मचारी होने चाहिए।

बी) राहत: जिन स्टेशनों पर कोहरा व्याप्त रहता है उन पर कोहरा सिगनलमैनों को राहत प्रदान करने के लिए तथा अनियमित कोहरा सिगनलमैनों के बीमार होने या अनाधिकृत रूप से अनुपस्थित होने की स्थिति में उनके बदले में कोहरा सिगनलमैनों की व्यवस्था मंडल परिचालन प्रबंधक करेंगे।

डी. कोहरा सिगनलों की आपूर्ति तथा उपयोग विधि:

- (i) प्रत्येक कोहरा सिगनलमैन को 10/12 डेटोनेटर (फॉग सिगनल) या विशेष अनुदेशों के अनुसार उससे कम डेटोनेटर की आपूर्ति की जाएगी, स्टेशन मास्टर उपयोग में लाए जा चुके कोहरा सिगनलों के स्थान पर नए कोहरा सिगनलों की आपूर्ति सुनिश्चित करेगा।

(रविशंकर गोयल)

ब.मं.सि.एवं डू.सं.इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- (ii) स्टेशन के आगे (बाहर) निर्धारित कोहरा सिगनल पोस्टों पर एक कोहरा सिगनलमैन भेजा जाएगा।
- (iii) प्रत्येक कोहरा सिगनलमैन कोहरा सिगनल पोस्ट पर पहुंचने के पश्चात एक स्थान पर 10 - 10 मीटर की दूरी पर एक दूसरे के विपरीत उस दिशा के जिस ओर से आने वाली गाड़ी आ सकती है अर्थात् आउटर मोस्ट सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर तथा दूसरा उससे 10 मीटर की दूरी पर।
- (iv) उसके बाद वह स्वयं कोहरा सिगनल पोस्ट से 45 मीटर की दूरी पर चला जाएगा।
- (v) ड्यूटी पर तैनात उप स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर/ सहायक स्टेशन मास्टर यह ख्याल रखेगा कि एक बार में किसी भी कोहरा सिगनलमैन को 3 (तीन) घंटे की अवधि से ज्यादा के लिए पदस्थ न किया जाए। कोहरा सिगनलमैन कभी भी जब तक उसे दूसरे कर्मचारी द्वारा रिलीव नहीं किया जाता तब तक वह पोस्ट नहीं छोड़ेगा और न ही ड्यूटी के दौरान सोएगा। कोहरा सिगनलमैन जब रिलीव किया जा रहा हो तब वह आ रही गाड़ी को देखेगा और फूटे हुए डेटोनेटरों को उठाएगा।

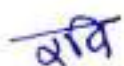
ई. डेटोनेटरों का उपयोग:

ऑफ स्थिति में होम सिगनल खराब होने पर:

यदि होम सिगनल 'ऑन' नहीं किया जा पा रहा हो तो खराब सिगनल पोस्ट के नीचे हाथ सिगनल प्रदर्शित करने एवं सिगनल के बाहर 90 मीटर की दूरी पर डेटोनेटर रखने के लिए वर्दीधारी सक्षम रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त किया जाएगा। प्रत्येक बार गाड़ी के डेटोनेटर के उपर से गुजर जाने के बाद रेल कर्मचारी डेटोनेटर बदल देगा। जब तक सक्षम रेल कर्मी द्वारा उसे मुक्त नहीं किया जाए तब तक वह उस स्थान को नहीं छोड़ेगा। ऐसे मामलों में प्रत्येक 4 घंटे बाद रिलीफ उपलब्ध कराया जाएगा।

एफ. घने कुहासायुक्त मौसम के मामले में :

कुहासायुक्त या तूफानी मौसम या अंधड़ तूफान के समय जब स्टेशन के सिगनल दिखाई ना दें तब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन सिगनल जल रहे हों तथा एक प्रशिक्षित कर्मचारी को कोहरा सिगनल पोस्ट पर, जो कि प्रथम रोक सिगनल के 270 मी. पीछे (अर्थात् बाहर) स्थित है, कोहरा सिगनलमैन के रूप में कार्य करने हेतु भेजेगा।



(रविशंकर गोयल)

ब.मं.सि.एवं वू.सं.इंजी., रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

13. विशेष प्रतिबंध:

- 1) स्टेशन पर हैंड या फ्लाई या लूज शंटिंग पूर्णतः वर्जित है तथा स्टेशन पर शंटिंग संचालन के दौरान सा.नि. 5.20 तथा सहा.नि. 5.20.01 (बी) का अवश्य पालन किया जाए।
- 2) आती हुई गाड़ी की दिशा में एडवांस स्टार्टर सिग्नल के परे शंटिंग प्रतिबंधित है।
- 3) प्रथम लूप (लाइन सं-1 एवं 3) में एकल क्रॉस ओवर पर गति 30 कि.मी. प्र. घं. बढ़ा दी गई है।
- 4) गाड़ी की क्रॉसिंग के दौरान डाउन गाड़ी को होम सिग्नल पर रोका जाएगा तथा अप गुड्स गाड़ी को सभी संबंधित शर्तों को पूरा कर गुड्स लाइन पर लिया जाएगा। इसके बाद डाउन पैसेंजर गाड़ी को लाइन सं.-1 (प्लेटफॉर्म लाइन) पर लिया जाएगा।
- 5) किसी गाड़ी द्वारा किसी एक लूप लाइन के अवरुद्ध होने तथा स्टेशन के दोनों छोरों पर एक साथ लाइन क्लियर दिए जाने के कारण, पहली गाड़ी को ओवरलैप को ओवर-रन लाइन की ओर सेट कर लूप लाइन पर लिया जाएगा।
- 6) यदि किसी गाड़ी को लेने के लिए ओवरलैप को मेन लाइन की ओर सेट किया गया हो तो विपरीत दिशा में गाड़ियों के संचालन के लिए लाइन क्लियर नहीं दी जाएगी अथवा यह सुनिश्चित करने के बाद कि दोनों गाड़ियां होम सिग्नल के बाहर आकर स्थिर हो गई हैं, एक गाड़ी को लिया जा सकता है।
- 7) सा.एवं सहा. नियम 5.13 एवं 14 के प्रावधानों में नामित कर्मचारी के द्वारा शंटिंग का पर्यवेक्षण किया जाना चाहिए।
- 8) शंटिंग के दौरान मौसम साफ और दृश्यता स्पष्ट होना सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
- 9) बिना कार्यशील इंजिन लगे होने या बिना समुचित ढंग से संरक्षित किये यार्ड के नॉन-आइसोलाटेड लाइनों पर वाहनों को स्टेबल करने की अनुमति नहीं है।
- 10) इंजिन काटने या जोड़ते समय गाड़ियों के वैगनों को समुचित रूप से स्किड लगाकर संरक्षित किया जाना चाहिए और ब्लॉक सेक्शन खाली होना चाहिए।
- 11) यदि रनिंग लाइन किसी गाड़ी से अवरुद्ध है तो संबंधित पॉइंट को इस लाइन के विपरीत सेट कर इस लाइन को आइसोलाटेड किया जाना चाहिए।

: प्रमाण पत्र :

'इन नियमों में कुछ भी सामान्य नियमों, सहायक नियमों, ब्लॉक संचालन मैनुअल और परिचालन मैनुअल को निरस्त, संशोधित या आशेषित कर नहीं पढ़ा जाना चाहिए ये नियम इस स्टेशन के पिछले सभी स्टेशन संचालन नियमों को निरस्त करते हैं।'

(रविशंकर गोयल)

व.मं.ति. एवं डू.सं. इंजी., रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

रायपुर मंडल

परिशिष्ट ए- निरंक



(रविशंकर बोयल)

ब.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी. रायपुर



(गौरव कुमार)

मंडल अभि.-II/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

परि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

परिशिष्ट- बीइंटरलॉकिंग एवं सिगनलों का कार्यविधि

1. सेंट्रल पैनल:

इस स्टेशन में बहु रंगीन बत्ती वाले एल.ई.डी. सिगनल एवं सेंट्रल पैनल के द्वारा इंटरलॉक किया गया है। सभी प्वाइंट एवं सिगनल स्टेशन में स्थित कंट्रोल पैनल से संचालित किए जाते हैं। यह स्टेशन, रिले द्वारा ध्रेणी-IIR के लिए इंटरलॉक है। सभी प्वाइंट विद्युत चालित मोटर के द्वारा संचालित हैं। बहु रंगीन एल.ई.डी सिगनलों के संकेत एवं प्वाइंट की स्थिति कंट्रोल पैनल में दर्शाया गया है। संपूर्ण यार्ड में रेलपथ परिपथ/एक्सल काउंटर लगाए गए हैं।

2. पैनल का विवरण:

2.1 कंट्रोल पैनल "डामिनो" से सुसज्जित मेजनुमा आकार का है। सभी नियंत्रण एवं सांकेतिक अवयवों को घुप कर भौगोलिक स्थिति के अनुरूप कंट्रोल पैनल में चित्रित आरेख में संबंधित पथ में लगाए गए हैं। सभी प्वाइंट सिगनल बटन आरेख में दर्शाए गए उनके स्थिति के करीब लगाए गए हैं। इस के बावजूद, पैनल का आकार, बड़े यार्ड होने पर भी छोटा रखा गया है ताकि स्टेशन मास्टर के द्वारा बिना कष्ट किए एक ही नजर में पूरे यार्ड का अवलोकन किया जा सकेगा एवं परिचालन हेतु लगाए पुश बटनों तक आसानी से पहुंच सकेगा।

2.2 कंट्रोल पैनल 54 मि.मी X 34 मि.मी आकार के स्वतंत्र आयाताकार खण्डों (डामिनो) से बना हुआ है। प्रत्येक पैनल खण्ड में एक बेस एवं कवर प्लेट लगे हुए हैं। एक पैनल खण्ड को आसानी से पहचानने एवं उसकी स्थिति से अवगत होने के लिए पैनल के पंक्तियों को कालम को ए1, ए2, बी1, बी2 आदि से नामांकित किया गया है। पैनल खण्ड का कवर प्लेट यार्ड के भौगोलिक स्थिति के अनुसार संबंधित प्वाइंट एवं सिगनल या फिर सीधी रेल पथ को दर्शाता है। विभिन्न रेलपथ परिपथ के लिए विभिन्न रंगों का प्रयोग किया गया है।

2.3 सभी कामन बटन, जैसे आपात कालीन निरस्त बटन, कामन प्वाइंट बटन एवं आपात कालीन परिचालनों की गणना करने हेतु विभिन्न काउंटर, सिगनल निरस्त बटन, ब्रेक हैंडिल बटन, आपात कालीन ब्रेक हैंडिल रिलीज बटन, आपात कालीन प्वाइंट संचालन बटन एवं एक्सल काउंटर री सेट बटन कंट्रोल पैनल में भौगोलिक स्थिति के अनुसार लगाए गए हैं। पैनल को ऐसे रंग से रंगा गया है ताकि पैनल परिचालक के आँखों को अवांछित परावर्तन से बचाया जा सके।

2.4 विशेष अभिलक्षण:

2.4.1 इस पैनल से स्वचालित रूट सेट किया जा सकता है यानि, रूट को सेट एवं लाक कर सिगनल का दिया जाना प्रवेश (सिगनल) एवं बाहर (रूट) बटन को एक साथ दबाने पर संपन्न किया जा सकता है। प्रत्येक प्वाइंट को स्वतंत्र रूप से संचालन की सुविधा भी दिया गया है।

- गाड़ी के आगमन/प्रस्थान के पश्चात सेट किया गया रूट सिर्फ कालिंग-आन एवं एडवांस स्टार्टर सिगनल को छोड़, स्वतः ही रिलीज हो जाता है।
- कालिंग-आन एवं एडवांस स्टार्टर सिगनल के मामले में रूट को संबंधित सिगनल एवं सिगनल निरस्त बटन को गाड़ी के आगमन एवं प्रस्थान के बाद एक साथ दबाकर रिलीज किया जा सकता है।



(रविशंकर गोपल)

व.मं.सि.एवं डू.मं.इंजी.रावपुर



(मनीष अग्रवाल)

व.मं.सि.प्रबंधक, रावपुर

3 ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन (काला रंग लाल बिंदु के साथ) :

यह आपात प्वाइंट प्रचालन पुश बटन (सभी पॉइंट्स प्रचालन के लिए कॉमन) है, इस बटन को सील करके सुरक्षित रखा जाता है और जब कभी प्वाइंट को असामान्य परिस्थितियों में अथवा प्वाइंट जॉन के ट्रैक सर्किट में खराबी आने पर चलाने में उपयोग किया जाता है। संबंधित अन्य पुश बटन:

ए) स्टेशन मास्टर का ई.डब्ल्यू.एन. चाबी लॉक :

यह ई.डब्ल्यू.एन. चाबी कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर के अधीन सुरक्षित रखा जाता है एवं ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन का प्रचालन आवश्यक होने पर इस चाबी को प्रविष्ट किया जाता है।

बी) ई.डब्ल्यू.एन काउंटर:

यह एक विद्युत चालित काउंटर है जो कि प्रत्येक आपात कालीन परिचालन को पंजीकृत करता है। आपात कालीन प्वाइंट के संचालन के पूर्व कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करना है कि संबंधित रूट सभी अवरोधों से मुक्त है एवं साफ है।

सी) प्रचालन विधि:

अत्यावश्यक पॉइंट प्रचालन करने के पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पॉइंट के क्लियर तथा किसी भी अवरोध से मुक्त होने की व्यक्तिगत रूप से पुष्टि करेगा।

सर्व प्रथम सील तोड़ने के बाद ई.डब्ल्यू.एन चाबी को प्रविष्ट कर घुमाया जाता है। तत्पश्चात संबंधित प्वाइंट बटन एवं ई.डब्ल्यू.एन. बटन को एक साथ दबाना चाहिए। काउंटर में एक निकटतम अधिक संख्या को पंजीकृत करेगा जिसे स्टेशन के आपात पॉइंट ऑपरेशन पंजिका में दर्ज किया जाएगा। एक छोटा सा संकेत जलेगा जो यह पुष्टि करेगा कि प्वाइंट आपातकालीन प्रचालन के लिए तैयार है। अब प्वाइंट बटन को दबाए रखते हुए, ई.डब्ल्यू.एन बटन को धीरे से दबाव मुक्त कर संबंधित ग्रुप बटन के नार्मल अथवा रिवर्स बटन आवश्यकतानुसार दबाना चाहिए।

डी) आपात कालीन संचालन बटन को पुनः सील करना:

आपातकालीन पॉइंट संचालन बटन में सीलिंग व्यवस्था प्रदान की गई है। एस एंड टी कर्मचारी को पॉइंट प्रचालन के विफलता की सूचना दी जानी चाहिए इसके पश्चात एस एंड टी कर्मचारी (एस.एस.ई., जे.ई. या संकेत अनुरक्षक) द्वारा बटन को पुनः सील किया जाएगा।

4 ई.यू.यू.आई.एन. - आपात कालीन रूट रिलीज पुश बटन (सफेद रंग लाल बिंदु सहित):

यह पुश बटन अप एवं डाउन दिशा के रूट रिलीज के लिए पैनल में लगाया गया है। इस बटन को संबंधित सिगनल बटन के साथ में आपातकालीन रूट रिलीज के लिए उपयोग किया जाता है। आपात कालीन रूट रिलीज निम्नलिखित विधि के अनुसार किया जाता है:

आपात कालीन रूट रिलीज का उपयोग करने के पूर्व कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर को संबंधित रूट को जाँच कर यह सुनिश्चित करना है कि रूट सभी अवरोधों से मुक्त है।

जब रूट सेट एवं लाक हो जाता है, एक छोटा सा सफेद संकेत उस सिगनल के पास जलता है जिसे ऑफ किया जाना है एवं यह सुनिश्चित करता है कि रूट सेट एवं लाक हो चुका है। इन परिस्थितियों में रूट को परिवर्तन करने के लिए निम्न निर्देशित संचालन किया जाना चाहिए:

- संबंधित सिगनल बटन (जी एन) एवं सिगनल निरस्त बटन (ई.जी.जी.एन) को एक साथ दबाया जाना चाहिए। यह प्रचालन कर लेने के बाद रूट निरस्त त्वरित रूप से होगा यदि उपलब्ध एप्रोच ट्रैक सर्किट



(रविशंकर गोयल)

व.मं.परि.एवं डू.मं.ईजी.रावपुर



(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रावपुर

3 ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन (काला रंग लाल बिंदु के साथ) :

यह आपात प्वाइंट प्रचालन पुश बटन (सभी पॉइंट्स प्रचालन के लिए कॉमन) है, इस बटन को सील करके सुरक्षित रखा जाता है और जब कभी प्वाइंट को असामान्य परिस्थितियों में अथवा प्वाइंट जोन के ट्रैक सर्किट में खराबी आने पर चलाने में उपयोग किया जाता है। संबंधित अन्य पुश बटन:

ए) स्टेशन मास्टर का ई.डब्ल्यू.एन. चाबी लॉक :

यह ई.डब्ल्यू.एन. चाबी कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर के अधीन सुरक्षित रखा जाता है एवं ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन का प्रचालन आवश्यक होने पर इस चाबी को प्रविष्ट किया जाता है।

बी) ई.डब्ल्यू.एन काउंटर:

यह एक विद्युत चालित काउंटर है जो कि प्रत्येक आपात कालीन परिचालन को पंजीकृत करता है। आपात कालीन प्वाइंट के संचालन के पूर्व कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करना है कि संबंधित रूट सभी अवरोधों से मुक्त है एवं साफ है।

सी) प्रचालन विधि:

अत्यावश्यक पॉइंट प्रचालन करने के पहले छपूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पॉइंट के क्लियर तथा किसी भी अवरोध से मुक्त होने की व्यक्तिगत रूप से पुष्टि करेगा।

सर्व प्रथम सील तोड़ने के बाद ई.डब्ल्यू.एन चाबी को प्रविष्ट कर घुमाया जाता है। तत्पश्चात संबंधित प्वाइंट बटन एवं ई.डब्ल्यू.एन. बटन को एक साथ दबाना चाहिए। काउंटर में एक निकटतम अधिक संख्या को पंजीकृत करेगा जिसे स्टेशन के आपात पॉइंट ऑपरेशन पंजिका में दर्ज किया जाएगा। एक छोटा सा संकेत जलेगा जो यह पुष्टि करेगा कि प्वाइंट आपातकालीन प्रचालन के लिए तैयार है। अब प्वाइंट बटन को दबाए रखते हुए, ई.डब्ल्यू.एन बटन को धीरे से दबाव मुक्त कर संबंधित ग्रुप बटन के नार्मल अथवा रिवर्स बटन आवश्यकतानुसार दबाना चाहिए।

टी) आपात कालीन संचालन बटन को पुनः सील करना:

आपातकालीन पॉइंट संचालन बटन में सीलिंग व्यवस्था प्रदान की गई है। एस एंड टी कर्मचारी को पॉइंट प्रचालन के विफलता की सूचना दि जानी चाहिए इसके पश्चात एस एंड टी कर्मचारी (एस.एस.ई., जे.ई. या संकेत अनुरक्षक) द्वारा बटन को पुनः सील किया जाएगा।

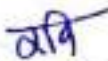
4 ई.यू.यू.व्हाई.एन. - आपात कालीन रूट रिलीज पुश बटन (सफेद रंग लाल बिंदु सहित):

यह पुश बटन अप एवं डाउन दिशा के रूट रिलीज के लिए पैनल में लगाया गया है। इस बटन को संबंधित सिगनल बटन के साथ में आपातकालीन रूट रिलीज के लिए उपयोग किया जाता है। आपात कालीन रूट रिलीज निम्नलिखित विधि के अनुसार किया जाता है:

आपात कालीन रूट रिलीज का उपयोग करने के पूर्व कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर को संबंधित रूट को जाँच कर यह सुनिश्चित करना है कि रूट सभी अवरोधों से मुक्त है।

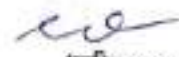
जब रूट सेट एवं लाक हो जाता है, एक छोटा सा सफेद संकेत उस सिगनल के पास जलता है जिसे ऑफ किया जाना है एवं यह सुनिश्चित करता है कि रूट सेट एवं लाक हो चुका है। इन परिस्थितियों में रूट को परिवर्तन करने के लिए निम्न निर्देशित संचालन किया जाना चाहिए:

- संबंधित सिगनल बटन (जी एन) एवं सिगनल निरस्त बटन (ई.जी.जी.एन) को एक साथ दबाया जाना चाहिए। यह प्रचालन कर लेने के बाद रूट निरसन त्वरित रूप से होगा यदि उपलब्ध एप्रोच ट्रैक सर्किट



(रविशंकर गौगल)

अ.म.सि.एवं डू.म.इजी.रायपुर



(मनीष अरवाला)

अ.म.परि.प्रबंधक, रायपुर

चलित है। यदि रूट निरसन ना हो तो उपर्युक्त प्रचालन के अलावा निम्नलिखित प्रक्रिया भी अपनाई जाए-

- ii) आपात कालीन रूट रिलीज बटन (ई.यू.यू.वाई.एन) एवं संबंधित सिगनल बटन को एक साथ दबाया जाना चाहिए। 120 सेकेंड के बाद रूट रिलीज होगा। सिगनल के पास सफेद बत्ती जलता बुझता रहेगा एवं निर्धारित समय के समाप्त होने पर यह स्थाई हो जाएगा तथा रूट रिलीज हो जाएगा और इस प्रक्रिया की सफल संपन्न होने की पुष्टि में बत्ती बुझ जाएगा।
- iii) अप एवं डाउन दिशा की रूट के लिए निरस्त संकेत ई.यू.यू.एन. बटन के नीचे लगाए गए हैं एवं कामन विद्युत चालित काउंटर आपात कालीन परिचालन को पंजीकृत करने हेतु लगाया गया है। तथापि, ट्रैक सर्किट के विफल होने की दशा में आपात रूट रिलीज नहीं किया जा सकेगा।

आपातकालीन रूट रिलीज ऑपरेशन विभिन्न स्थितियों में निम्नानुसार किया जाता है:

- ए. किसी विफलता के कारण रूट सेट होने पर भी सिगनल न होना :

सिगनल देने के लिए, सिगनल बटन और रूट बटन दबाया और रिलीज किया जाता है। जब रूट सेट और लॉक हो जाता है तब इसकी पुष्टि के रूप में पैनल पर दिए जाने वाले सिगनल के पास एक छोटा सा सफेद बत्ती जलने लगती है। अगर सिगनल ऐसी स्थिति में विफल हो जाता है, तो रूट रिलीज ऑपरेशन का प्रयोग करने से पहले, सिगनल बटन और आपातकालीन सिगनल रिलीज बटन को एक साथ दबाया जाना चाहिए। सेट रूट को केन्सल करने के लिए, आपातकालीन रूट रिलीज पुश बटन को संबंधित जीएन पुश बटन के साथ दबाया जाना चाहिए और फिर रिलीज किया जाना चाहिए।

ऐसा करने के बाद, दिए जाने वाले सिगनल के पास दिखाई देने वाली छोटी सफेद बत्ती और अप / डाउन रूट रिलीज संकेत चमकना शुरू हो जाएगा। दो मिनट के बाद दोनों संकेत बुझ जाएंगे जो पहले सेट रूट को केन्सल कर देगा और यह प्रक्रिया अगली उच्च संख्या दर्ज करके आपातकालीन रूट रिलीज काउंटर में दर्ज हो जाएगा।

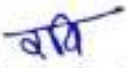
- बी. रूट सेट एवं सिगनल होने पर भी संचालन नहीं किए जाने पर :

पहले सिगनल (कॉलिंग ऑन सहित) या शंट सिगनल को पैनल के बाद के ऑपरेशन पर सिगनल केन्सलेशन पुश बटन ईजीजीएन दबाकर 'ऑन' स्थिति में वापस किया जाना चाहिए इसके बाद की प्रक्रिया ऊपर वर्णित पैरा 4 (ए) के अनुसार ही होगा।

रूट केन्सल तत्काल नहीं होता बरन इसमें 120 सेकेंड लगते हैं। इस देरी को किसी भी असुरक्षित स्थिति से बचने के लिए शामिल किया गया है।

ई.यू.यू.वाई.एन बटन को संचालन पूर्ण होने के बाद पुनः सील करना:

आपात कालीन संचालन के पहले बटन के सील को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा तोड़ा जाता है। काउंटर एक प्रचालन पूर्ण होने पर अगली उच्च संख्या को पंजीकृत करेगा जिसे स्टेशन के आपात रूट रिलीज ऑपरेशन पंजीका में दर्ज किया जाएगा। एस एंड टी कर्मचारी को रूट रिलीज की विफलता तथा बटन को पुनः सील करने के लिए सूचित किया जाएगा, जिसके पश्चात एस एंड टी कर्मचारी (एस.एस.ई., जे.ई. या संकेत अनुरक्षक) बटन को पुनः सील कर देंगे।


(रनिशंकर गोदल)
ब.मं.नि.एवं डू.सं.ई.सी.रावपुर


(मनीष अग्रवाल)
ब.मं.परि.प्रबंधक, रावपुर

डब्ल्यू.डब्ल्यू.एन. एवं डब्ल्यू.डब्ल्यू.आर. कामन पुश बटन (काला रंग लाल बिंदु के साथ):

यह कामन पुश बटन प्वाइंट को स्वतंत्र तरीके से चलाने हेतु उपयोग किया जाता है। जब प्वाइंट कंट्रोलिंग रेलपथ परिपथ अवरोध मुक्त हैं, प्वाइंट को नार्मल अथवा रिवर्स चलाने के लिए संबंधित प्वाइंट बटन (डब्ल्यू.एन.) एवं प्वाइंट ग्रुप बटन (डब्ल्यू.डब्ल्यू.एन. या डब्ल्यू.डब्ल्यू.आर.) एक साथ दबाया जाना चाहिए।

ई.जी.जी.एन. आपातकालीन सिगनल निरस्त बटन (लाल रंग में):

गाड़ी सिगनल से गुजरने के पूर्व यदि सिगनल को सामान्य स्थिति में लाने की आवश्यकता पड़ जाए तो, संबंधित सिगनल बटन एवं आपातकालीन सिगनल रैसलेशन बटन (ई.जी.जी.एन.) दोनों को एक साथ दबाना चाहिए।

सिगनल लैंप खराबी पुश बटन (लाल रंग में सफेद बिंदु के साथ) :

इस स्टेशन में रंगीन प्रकाश वाले सिगनल विद्युत की सहायता से दिन एवं रात में प्रज्वलित हैं। जब किसी सिगनल बल्ब में खराबी आ जाए तो पैनल में एक छोटा सा लाल संकेत जलता है एवं साथ में श्रवण युक्त बज्र भी बजता है जिसे बटन दबा कर बंद किया जा सकता है लेकिन छोटा सा लाल संकेत तभी बुझेगा जब संबंधित सिगनल बल्ब को एस एंड टी कर्मचारी के द्वारा ठीक किया जाएगा।

बटन दबे रहने का श्रवण बज्र बंद करने का बटन (सफेद रंग लाल बिंदु के साथ) :

जब कभी एक या उससे भी अधिक परिचालन बटन 15 सेकेंड से दबे रह जाते हैं, तो परिचालन कर्ता का ध्यानाकर्षण हेतु एक श्रवण युक्त बज्र बजते रहेगा एवं साथ में एक छोटा सा सफेद रंग का बत्ती श्रवण बज्र बंद करने वाले पुश बटन के ठीक ऊपर जलेगा जब तक उन दबे बटनों को फिर से सामान्य कर सुधार नहीं किया जाता है। अतः कार्यरत स्टेशन मास्टर के द्वारा यह सुनिश्चित करना अति आवश्यक है कि कोई भी पुश बटन 15 सेकेंड से अधिक समय तक दबे न रह जाए क्योंकि कोई बटन दबे रहने की अवस्था में कोई भी सिगनल का दिया जाना संभव नहीं है।

पावर सप्लाय का संकेत :

पावर सप्लाय के होने का संकेत मेन स्विच के पास विद्युत विभाग के द्वारा स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगाया गया है।

क्रैंक हैंडिल पुश बटन (नीले रंग में) :

ये बटन क्रैंक हैंडिल चाबी सी.एच. 1, सी.एच. 2 आदि को संबंधित ई.के.टी. उपकरण से रिलीज करने के लिए कंट्रोल पैनल में लगाए गए हैं और इन्हें तभी निकाले जाते हैं जब कोई भी प्वाइंट कंट्रोल पैनल से नहीं चलाया जा सकता है। सामान्यतः क्रैंक हैंडिल की चाबी संबंधित के.एल.आर. उपकरण में लाक किया हुआ रहता है एवं दो संकेत एक सफेद और एक लाल रंग में क्रैंक हैंडिल पुश बटन के ठीक ऊपर लगाए गए हैं। जब कभी प्वाइंट को कंट्रोल पैनल से संचालन नहीं किया जा सकता है, तब क्रैंक हैंडिल की चाबी को के.एल.आर. उपकरण से रिलीज करने हेतु यह पुश बटन को ग्रुप ट्रांस बटन के साथ दबाना चाहिए एवं सफेद रंग का छोटा संकेत जलता-बुझता रहेगा जो यह संकेत देता है कि क्रैंक हैंडिल चाबी को संबंधित के.एल.आर. उपकरण से निकाला जा सकता है।


(रविशंकर गोयल)

ब.मं.ति.एवं दू.मं.ईजी रावपुर


(मनीष अग्रवाल)
ब.मं.परि.प्रबंधक, रावपुर

एक क्रैंक हैंडिल चाबी एक ग्रुप में विभाजित प्वाइंटों के लिए उपयोग किया जाता है ताकि किफायत ढंग से, परिचालन में लचीलापन एवं सीमित संख्या में के.एल.आर. और पुश बटन का उपयोग किया जा सके। जब प्वाइंट रूट में सिगनल दिए जाने की वजह से लाक होता है तब लाल रंग का छोटा सा संकेत प्राप्त होता है।

9 (ए) आपातकालीन क्रैंक हैंडिल चाबी :

जब किसी गाड़ी के संपूर्ण सेट रूट को नेगोशिएट कर लेने के बाद भी कोई विशिष्ट सी एच ग्रुप लॉक हो जाता है तथा आपातकालीन रूट रिलीज एप्लीकेशन के बाद भी रूट रिलीज ना हो एवं प्वाइंट का परिवर्तन आवश्यक हो तब इस चाबी को इसी उद्देश्य से लगाए गए स्लॉट में प्रविष्ट कर क्लॉक वाइज घुमाया जाता है।

इस चाबी को प्रविष्ट कर क्लॉक वाइज घुमाया जाता है जिससे वह क्रैंक हैंडिल जिसे रिलीज किया जाना है, को अब 'ग्रुप ट्रांस बटन' के साथ दबाया जाए तथा जिससे बांछित क्रैंक हैंडिल सामान्य रीति से ऊपर वर्णित पैरा 9 के अनुसार रिलीज हो जाएगा।

अगली उच्च संख्या को दर्ज करने के लिए वीडर काउंटर लगाया गया है जिसे (संख्या को) एस एम कार्यालय में इस प्रकार के समस्त आपातकालीन क्रैंक हैंडिल रिलीज प्रचालन हेतु इसी उद्देश्य से रखे गए रजिस्टर में लिखा जाएगा।

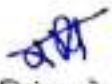
क्रैंक हैंडिल समूहीकरण निम्नवत है

क्रमांक	क्रैंक हैंडिल ग्रुप	नियंत्रित प्वाइंट	लोकेशन
1	सी.एच 1	31 A/B	पैनल कक्ष
2	सी.एच 2	32 A/B	
3	सी.एच 3	41 A/B	
4	सी.एच 4	42 A/B	
5	सी.एच 5	43	

चूंकि प्रत्येक समूह का चाबी बोर्ड भिन्न है इसलिए प्वाइंट्स ग्रुप का ग्रुप चाबी दूसरे ग्रुप में नहीं घुसाया जा सकता है। क्रैंक हैंडिल चाबी का निकाला जाना उस समूह विशेष में प्वाइंट्स को कंट्रोल पैनल से निष्क्रिय कर देता है। जब मूल स्थान से पहले क्रैंक हैंडिल चाबी को रिसेट कर लिया गया हो तो सम्बन्धित प्वाइंट को केवल पैनल से ही प्रचालित किया जा सकता है।

9(बी) रूट लॉक स्थिति में आपातकालीन क्रैंक हैंडिल चाबी का प्रयोग :

- विफलता तथा अन्य व्यवधान की स्थिति में तथा रूट विफलता एवं लॉकड स्थिति में रह जाने पर आपात प्वाइंट प्रचालन की सहायता ली जाएगी। आपातकालीन क्रैंक हैंडिल चाबी ई.एम.सी.एच. को पैनल में प्रविष्ट कर घुमाया जाएगा। क्रैंक हैंडिल ग्रुप चाबी की ट्रांसमिशन के लिए पहले सिगनल निरसन बटन के द्वारा सिगनल को वापस लाल किया जाएगा। इसके बाद पैनल में आपातकालीन क्रैंक हैंडिल चाबी को घड़ी की दिशा में घुमाया जाएगा। ऐसा करने के बाद चाबी सॉकेट के निकट एक छोटी सफेद बत्ती जलने


(रविशंकर गोयल)

ब.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

लगेगी। इसके बाद एस.एम. चाबी की ट्रांसमिशन के लिए संगत सी.एच. बटन को ट्रांस बटन के साथ दबाया जाएगा जिससे सी.एच. बटन के निकट लाल रंग का एक संकेतक चमकने लगेगा।

120 सेकेंड के बाद लाल रंग का संकेतक बुझ जाएगा तथा पीले रंग का एक संकेतक प्रारंभ हो जाएगा। परिणामस्वरूप सी.एच. लोकेशन में ग्रुप चाबी संकेतक दिखाई देगा जिसके बाद पहले से तैनात कर्मचारी के.एस. आर. के नीचे लगे हुए स्विच बटन को दबाकर के.एल.आर. से ग्रुप चाबी को निकाल सकेगा।

इसके बाद ऊपर पैरा में वर्णन के अनुसार प्वाइंट की क्रैकिंग की सभी गतिविधियां सामान्य रूप से की जा सकेंगी। कार्य के संपन्न होने तथा क्रैंक हैंडल चाबी को लौटाने के बाद चाबी प्राप्त करने के लिए झूटी पर तैनात एस.एम. क्रैंक हैंडल बटन को रिस्लीज बटन के साथ दबाया तथा आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को सामान्य स्थिति में घुमा देगा।

टिप्पणी : झूटी पर तैनात एस.एम. द्वारा संबंधित कर्मचारी को यह निर्देश दिया जाएगा कि जब तक लाल संकेत के बुझने के बाद सी.एच. बटन के निकट पीले रंग का संकेतक न चमकने लगे तब तक सी.एच. लोकेशन पर संकेत से क्रैंक हैंडल ग्रुप चाबी को निकालने का प्रयास न करे।

स्टेशन मास्टर की चाबी :

कंट्रोल पैनल में अनधिकृत परिचालन पर पाबंदी लगाने हेतु स्टेशन मास्टर चाबी की व्यवस्था की गई है। जब चाबी कंट्रोल पैनल में लगा हुआ रहता है, तब एक छोटा सा सफेद संकेत लॉक एवं की अरेंजमेंट्स के ठीक ऊपर जलता है एवं इस चाबी को कंट्रोल पैनल से निकाल दिया जाता है तो वह संकेत बुझ जाता है एवं यह संकेत देता है कि अब कंट्रोल पैनल से प्रचालन संभव नहीं है एवं सिगनल एवं प्वाइंटों को अंतिम चालित स्थिति में छोड़ देता है। यद्यपि आवश्यक होने पर जब चाबी बाहर हो एवं किसी ऑफ सिगनल को वापस ऑन स्थिति में लाना हो तो संबंधित सिगनल बटन एवं आपात कालीन सिगनल कैन्सेलेशन बटन को एक साथ दबाकर ऐसा किया जा सकता है।

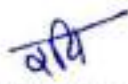
रूट पुश बटन (सफेद रंग में) :

ये रूट बटन बर्थिंग पोर्शन के बीचों बीच लगाए गए हैं एवं इन्हें संबंधित सिगनल बटन के साथ दबा कर रूट सेट करने के लिए उपयोग किया जाता है। रूट बटन को संबंधित सिगनल/शंट सिगनल बटन के साथ दबा कर गाड़ी के आगमन एवं प्रस्थान के लिए रूट सेट किया जाता है।

कंट्रोल पैनल पर छोटे सफेद संकेतात्मक बत्तियों के पंक्तियों से रूट सेट का निर्धारण होता है। गाड़ी जब सेट रूट से गुजरती है तो ये सफेद संकेतात्मक बत्तियां लाल रंग में परिवर्तित होते हैं एवं गाड़ी सेट रूट से पूर्ण रूपेण गुजर जाने के बाद स्वतः रूट निरसन हो जाता है एवं सम्बंधित सिगनल के सफेद और पीली बत्ती बुझ जाती है।

14 **सिगनल पुश बटन (लाल रंग) :**

पैनल के आरेख में सामान्यतः इन पुश बटनों को संबंधित सिगनल के करीब लगाए जाते हैं। एक सिगनल देने के लिए संबंधित सिगनल एवं रूट बटन एक साथ दबाया जाता है।



(रविशंकर गोयल)

ब.सं.सि.एवं इ.सं.इंजी.रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

ब.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

कॉलिंग-आन सिगनल बटन (लाल सफेद बिंदु के साथ) :

ए) विवरण :

- (i) सामान्य नियम 3.13 (5) (वी) के अनुसार रंगीन बत्ती वाले कॉलिंग-आन सिगनल होम सिगनल के नीचे लगाए गए हैं एवं एक सहायक सिगनल होने के नाते सामान्य स्थिति में किसी भी प्रकार का संकेत नहीं देता है।
 - (ii) सामान्यतः जब रेलपथ परिपथ खराबी होने पर या अन्य कारणों से मुख्य सिगनल नहीं दिए जाने की स्थिति में कॉलिंग-आन सिगनल किसी गाड़ी के आगमन हेतु दिया जाता है या फिर गाड़ी को अवरुद्ध लार्डन में लेने हेतु इसका उपयोग किया जाता है। जब गाड़ी आगमन सिगनल के पास खड़ी हो जाती है एवं सिगनल देने की सभी शर्तें पूरी हो जाती हैं और गाड़ी स्टॉप सिगनल के पीछे लगाए गए '1 ए.टी.' एप्रोच ट्रैक को देखल करता है और वीपीएसी में वह गाड़ी हो तब कॉलिंग-आन सिगनल देने के लिए संचालन किया जाता है एवं 120 सेकेंड के समय बीतने के पश्चात कॉलिंग-आन सिगनल अपने 'आफ' स्थिति को दर्शाता है। एक विद्युत चालित काउंटर में इस कॉलिंग-आन देने की प्रक्रिया का पंजीकृत होता है। इस प्रकार के प्रत्येक संचालन को कार्यरत स्टेशन मास्टर के द्वारा ट्रेन सिगनल पंजिका में एवं संबंधित रजिस्टर में दिए गए प्रारूप में प्रविष्टियाँ दर्ज किना जाना चाहिए।
 - (iii) कॉलिंग-आन सिगनल को आगमन सिगनल के पोस्ट में ही मुख्य सिगनल के नीचे सफेद डिस्क पर काले 'सी' मार्कर के साथ लगाया गया है।
- (बी) कॉलिंग-आन सिगनल का संकेत :
- (i) एक कॉलिंग 'आन' सिगनल सामान्य स्थिति में कोई संकेत नहीं दिखाता है।
 - (ii) सिगनल दिए गए अवस्था में कॉलिंग-आन सिगनल एक छोटा पीला संकेत देता है जो कि गाड़ी के चालक को यह सूचित करता है कि गाड़ी के मुख्य सिगनल लाल दर्शाने पर भी, सतर्कता से आगे बढ़ना है एवं किसी भी प्रकार के अवरोध नजर आने पर गाड़ी को रोकना है।

शंट सिगनल (जी.एन.) बटन (पीला रंग) :-

पोजीशन लाइट शंट सिगनल (स्वतंत्र) को शंटिंग प्रचालन हेतु दोनों ओर लगाया गया है। ऑन स्थिति में यह क्षैतिज रूप से दो लूनर बत्ती तथा ऑफ स्थिति में 45 डिग्री में झुके हुए दो लूनर बत्ती प्रदर्शित करता है तथा स्टार्टर सिगनल के निचे दिए डिपेंडेंट शंट सिगनल लगाये गए हैं जो 'ऑन' स्थिति में बुझा रहता है तथा ऑफ स्थिति में 45 डिग्री में झुके हुए दो लूनर बत्ती प्रदर्शित करता है।

गुप ट्रॉस/रिलीज बटन (सफेद रंग में काले बिंदु के साथ) :

ये गुप बटन, विभिन्न प्रकार के संचालन जैसे क्रैंक हैंडिल का रिलीज, साइडिंग प्वाइंट की चाबी रिलीज, समपार फाटक की चाबी का आदान-प्रदान आदि के लिए उपयोग किए जाते हैं। गुप ट्रॉस बटन को संबंधित बटन के साथ दवाने पर संबंधित चाबी का रिलीज करना संभव होगा और गुप रिलीज बटन के साथ संबंधित बटन को दवाने पर संबंधित चाबी वापस ले कर प्रणाली को सामान्य स्थिति में लाने के लिए सहायता करता है।

ओवरलैप टाइम रिलीज : ओवरलैप टाइमर सफेद छोटा संकेत के साथ कंट्रोल पैनल में लगाए गए हैं। सिगनल देने के लिए जो ओवर लैप सेट किया जाता है वह ओवरलैप गाड़ी के बर्थिंग सेक्शन में आगमन के पश्चात 120 सेकेंड के बाद रिलीज होता है।

(रविशंकर गोयल)

ब.सं.सि.एवं डू.सं.इंजी.रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.सं.परि.प्रबंधक,रायपुर

सिगनल एवं उनके संकेत :

- (ए) सामान्य नियम 3.07 (4), 3.08 (40) (बी), 3.09, 3.10, 3.13(6)(बी), 3.14(9) एवं 3.27 के अनुसार स्टेशन में एवं इसके बाहर गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान संचालन को नियंत्रित करने के लिए बहु ऑप्सेक्ट रंगीन एल.ई.डी सिगनल लगाए गए हैं।
- (बी) निम्नलिखित को छोड़ कर गाड़ी के आगमन एवं प्रस्थान के लिए स्वचालित रूट सेटिंग एवं रूट निरस्त का प्रावधान किया गया है :
- रूट सेटिंग के माध्यम से कालिंग-आन सिगनल पर गाड़ी का आगमन स्वचालित है, सिगनल का निरस्त ट्रेन के पूर्ण आगमन के बाद किया जाना चाहिए।

गाड़ी के आगमन एवं प्रस्थान के लिए क्रमानुसार पुश बटनों का संचालन :

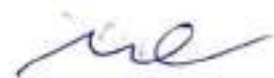
18.1 होम सिगनल को क्लियर करते हुए अप गाड़ियों के आगमन के लिए :

क्र.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	अप दिशा की गाड़ी को मेन लाइन के सिगनल सं. एस1ए (3-ओ.बी.) में लिया जाना	31N, 32N, 41N, 42N.	CH1, CH2, CH4, CH3.	S1-GN	ML-UN
2	अप दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 1 पर लिया जाना, सिगनल सं. 1बी, डी.एस.-43 नॉर्मल (5-ओ.बी.1) तक सेट	31R, 32N, 43N, 42N.	CH1, CH2, CH4, CH5.	S1- GN	LL1-UN
3	अप दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 1 पर लिया जाना, सिगनल सं. 1बी, मेन लाइन लगाकर (5-ओ.बी.2) में सेट	31R, 32N, 43N, 41N, 42R.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5.	5OVN के बाद S1 -GN	27AT-UN LL1-UN
4	अप दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 2, सिगनल सं. 1सी, ओवर रन लाइन (7-ओ.बी.1) में लिया जाना	31N, 32R, 41N.	CH1, CH2, CH3.	S1 -GN	LL2-UN
5	अप दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 2, सिगनल सं. 1सी, मेन लाइन (7-ओ.बी.2) में लिया जाना	31N, 32R, 41R, 42N.	CH1, CH2, CH4, CH3.	7-OVN के बाद S1 -GN	27AT-UN LL2-UN



(रविशंकर गोयल)

ब.म.सि.एवं दू.मं.इंजी.रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

18.2 कॉलिंग ऑन सिगनल को क्लियर करते हुए अप गाड़ियों के आगमन के लिए :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	अप दिशा की गाड़ी को मेन लाइन पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी1ए) से लिया जाना	31N, 32N.	CH1, CH2.	C1-GN	ML-UN
2	अप दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 1 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी1बी) से लिया जाना	31R, 32N	CH1, CH2, CH5.	C1- GN	LL1-UN
3	अप दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 2 पर सिगनल (सी1सी) से लिया जाना	31N, 32R.	CH1, CH2.	C1C-GN	LL2-UN

18.3 होम सिगनल को क्लियर करते हुए डाउन गाड़ियों के आगमन के लिए :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	डाउन दिशा की गाड़ी को मेन लाइन, सिगनल सं. एस.2ए (4-ओ.बी.) में लिया जाना	41N, 42N, 31N, 32N.	CH1, CH2, CH4, CH3.	S2-GN	ML-UN
2	डाउन दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 2, सिगनल सं. 2बी, ओवर रन लाइन लगाकर (6-ओ.बी.1) में लिया जाना	41R, 32N, 42N.	CH2, CH4, CH3.	S2- GN	LL2-UN
3	डाउन दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 2, सिगनल सं. 2बी, मेन लाइन लगाकर (6-ओ.बी.2) में लिया जाना	31N, 32R, 41R, 42N.	CH1, CH2, CH4, CH-3.	6-OVN	28AT-UN
				के बाद	
				S2-GN	LL2-UN
4	डाउन दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 1, सिगनल सं. 2सी, ओवर रन लाइन लगाकर (8-ओ.बी.1) में लिया जाना	41N, 42R, , 43N, 31N.	CH1, CH3, CH4, CH5.	S2-GN	LL1-UN
5	डाउन दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 1, सिगनल सं. 2सी, मेन लाइन लगाकर (8-ओ.बी.2) में लिया जाना	41N, 42R, 43N, 31R, 32N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5.	8-OVN	28AT-UN
				के बाद	
				S2-GN	LL1-UN

(रविशंकर शौकल)

व.मं.ति.एवं दू.मं.इंजी.रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

18.4 कॉलिंग ऑन सिगनल को विसयर करते हुए डाउन गाड़ियों के आगमन के लिए :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	डाउन दिशा की गाड़ी को मेन लाइन पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2ए) से लिया जाना	41N, 42N.	CH4, CH3.	C2 -GN	ML-UN
2	डाउन दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 2 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2बी) से लिया जाना	41R, 42N.	CH4, CH3.	C2- GN	LL2-UN
3	डाउन दिशा की गाड़ी को लूप लाइन नं 2 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2सी) से लिया जाना	41N, 42R, 43N.	CH4, CH5, CH3.	C2 -GN	LL1-UN

18.5 केवटी की तरफ डाउन गाड़ियों के प्रस्थान के लिए :-

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	डाउन दिशा की गाड़ी को मेन लाइन सिगनल सं. एस.-4 से एस-28 तक भेजा जाना	31N, 32N.	CH1, CH2.	S4-GN	28AT-UN
2	डाउन दिशा की गाड़ी को लूप लाइन सं.2, सिगनल सं. एस.-6 से एस-28 तक भेजा जाना	31N, 32R.	CH1, CH2.	S6-GN	28AT-UN
3	डाउन दिशा की गाड़ी को लूप लाइन सं.1, सिगनल सं. एस.-8 से एस-28 तक भेजा जाना	31R, 32N	CH1, CH2	S8-GN	28AT-UN
4	डाउन दिशा की गाड़ी को एस-28 से केवटी की तरफ भेजा जाना	-	-	28-GN	DD-UN

18.6 ताहोकी की तरफ अप गाड़ियों के प्रस्थान के लिए :-

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	अप दिशा की गाड़ी को मेन लाइन सिगनल सं. एस-3 से एस-27 तक भेजा जाना	41N, 42N.	CH4, CH3.	S3-GN	27AT-UN

(रविशंकर गोयल)

व.सं.सि.एवं डू.सं.इजी.रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

2	अप दिशा की गाड़ी को लाइन सं. 1(एस-5) से एस-27 तक भेजा जाना	41N, 42R, 43N	CH3, CH4, CH5.	S5-GN	27AT-UN
3	अप दिशा की गाड़ी को लूप लाइन सं. 2 (एस-7) से एस-27 तक भेजा जाना	41R, 42N.	CH3, CH4	S7-GN	27AT-UN
4	अप दिशा की गाड़ी को (एस-27) से अंतागड़ की तरफ भेजा जाना	-	-	27-GN	UD-UN

18.7 शंट मूवमेंट :

अलग अलग लाइनों पर ट्रेन को ले जाने के लिए अप और डाउन ट्रेन को शंट बैक करना :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिग्नल बटन	रूट बटन
1	लाइन नं 1 से टी.एम.एस. साइडिंग में गाड़ी को एस एच- 5 से शंट बैक किया जाना	42N, 33R	CH4, CH5.	SH5-GN	TMS-UN
2	टी.एम.एस. साइडिंग लाइन से लाइन नं 1 में गाड़ी को एस एच- 10 से शंट बैक किया जाना	42N, 33R	CH4, CH5.	SH10-GN	LL1-UN
3	गाड़ी को लूप लाइन नं.1 में एस एच- 25ए से शंट बैक किया जाना	31R, 32N.	CH1, CH2.	SH25-GN	LL1-UN
4	मेन लाइन में गाड़ी को एस एच- 25वी से शंट बैक किया जाना	31N, 32N	CH1, CH2.	SH25-GN	ML-UN
5	लाइन नं 3 (लूप लाइन नं.2) में गाड़ी को एस एच- 26मी से शंट बैक किया जाना	31N, 32R	CH1, CH2	SH25-GN	LL2-UN
6	लाइन नं 1 (लूप लाइन नं.1) में गाड़ी को एस एच- 26ए से शंट बैक किया जाना	41N, 42R, 43N	CH3, CH4, CH5.	SH26-GN	LL1-UN
7	लाइन नं 2 (मेन लाइन) में गाड़ी को एस एच- 26वी से शंट बैक किया जाना	41N, 42N	CH3, CH4.	SH26-GN	ML-UN


(रविशंकर गोयल)
व.मं.नि.एच दू.नं.इंजी.रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
व.मं.परि.प्रबंधन, रायपुर

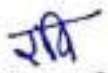
8	लाइन नं 3 में गाड़ी को एस एच- 26सी से शंट बैक किया जाना	41R, 42N	CH3, CH4.	SH26-GN	LL2-UN
---	---	----------	-----------	---------	--------

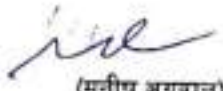
सिगनल बटनों का विवरण एवं कार्य :

क्र.सं.	पुश बटन	कार्य
1.	एस - 1	लाइन सं.-1, 2 और 3 पर किसी अप गाड़ी को लेने हेतु अप होम सिगनल एस- 1 को ऑफ करने के लिए ।
2.	सी - 1	लाइन सं.- 1, 2 और 3 पर किसी अप गाड़ी को लेने हेतु कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ करने के लिए ।
3.	एस -2	लाइन सं.- 1, 2 और 3 पर किसी डाउन गाड़ी को लेने हेतु डाउन होम सिगनल एस- 2 को ऑफ करने के लिए ।
4.	सी - 2	लाइन सं.- 1, 2 और 3 पर किसी डाउन गाड़ी को लेने हेतु कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ करने के लिए ।
5.	एस-3	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-2 से ताड़ोकी भेजने के लिए ।
6.	एस- 4	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-2 से केवटी भेजने के लिए ।
7.	एस -5	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-1 से ताड़ोकी भेजने के लिए ।
8.	एस -6	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-1 से केवटी भेजने के लिए ।
9.	एस -7	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-3 से ताड़ोकी भेजने के लिए ।
10.	एस -8	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-3 से केवटी भेजने के लिए ।
11.	एस एच-5	किसी अप गाड़ी को ट्रैक मशीन साइडिंग में शंट बैक करने के लिए ।
12.	एस एच-10	किसी डाउन गाड़ी को ट्रैक मशीन साइडिंग से शंट बैक करने के लिए ।
13.	एस एच-25	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.- 1, 2 या 3 में शंट बैक करने के लिए ।
14.	एस एच-26	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.- 1, 2 या 3 में शंट बैक करने के लिए ।
15.	एस -27	अप गाड़ी को ताड़ोकी भेजने के लिए ।
16.	एस -28	डाउन गाड़ी को केवटी भेजने के लिए ।

रूट बटनों का विवरण एवं कार्य :

क्र.सं.	पुश बटन	कार्य
1.	एल एल 1- यू एन	केवटी या ताड़ोकी छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को लाइन सं.-1 पर लेने अथवा हॉट एक्सल साइडिंग से शंटिंग के लिए ।
2.	एल एल 2- यू एन	केवटी या ताड़ोकी छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को लाइन सं.-3 पर लेने अथवा शंटिंग के लिए ।


(रविशंकर गोयल)
इ.सं.सि.एवं डू.सं.इंजी. रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
इ.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

3.	एम एन - यू एन	केबटी या साइडकी छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को लाइन सं.-2 पर लेने अथवा स्टैंडिंग के लिए।
4.	27ए टी-यू एन	किसी अप गाड़ी को साइडकी की तरफ भेजने के लिए।
5.	28ए टी - यू एन	किसी डाउन गाड़ी को केबटी की तरफ भेजने के लिए।
6.	टी एम एस - यू एन	ट्रैक मशीन साइडिंग लाइन में स्टैंडिंग के लिए।

प्वाइंट पुश बटनों का विवरण एवं कार्य :

क्र.सं.	पुश बटन	कार्य
1.	डब्ल्यू - 31	मेन लाइन और लूप लाइन नं.1 को जोड़ने वाली प्रथम क्रॉस ओवर प्वाइंट
2.	डब्ल्यू - 32	मेन लाइन और लूप लाइन नं.2 को जोड़ने वाली क्रॉस ओवर प्वाइंट
3.	डब्ल्यू - 41	साइडकी छोर पर मेन लाइन और लूप लाइन नं.2 को जोड़ने वाली प्रथम क्रॉस ओवर प्वाइंट
4.	डब्ल्यू - 42	साइडकी छोर पर मेन लाइन और लूप लाइन नं.1 को जोड़ने वाली क्रॉस ओवर प्वाइंट
5.	डब्ल्यू - 43	ट्रैक मशीन साइडिंग और लूप लाइन नं.1 को जोड़ने वाली डी/एस प्वाइंट

22. पुश बटनों का विवरण, काउंटर, बटनों के संकेत एवं कार्य :

5 - ओ वी एन	काले डॉट सहित सफेद रंग	रूट बटन के साथ दबाकर ओवरलेप को मेन लाइन की ओर सेट करने के लिए।
6 - ओ वी एन	काले डॉट सहित सफेद रंग	रूट बटन के साथ दबाकर ओवरलेप को मेन लाइन की ओर सेट करने के लिए।
7- ओ वी एन	काले डॉट सहित सफेद रंग	रूट बटन के साथ दबाकर ओवरलेप को मेन लाइन की ओर सेट करने के लिए।
8- ओ वी एन	काले डॉट सहित सफेद रंग	रूट बटन के साथ दबाकर ओवरलेप को मेन लाइन की ओर सेट करने के लिए।
31 डब्ल्यू एन	काले रंग का पुश बटन	क्रॉस ओवर प्वाइंट नं 31 के स्वतंत्र प्रचालन के लिए।
32 डब्ल्यू एन	काले रंग का पुश बटन	क्रॉस ओवर प्वाइंट नं 32 के स्वतंत्र प्रचालन के लिए।
41 डब्ल्यू एन	काले रंग का पुश बटन	क्रॉस ओवर प्वाइंट नं 41 के स्वतंत्र प्रचालन के लिए।

(रविशंकर गोवाल)
ब.मं.सि.एवं दू.मं. डी.सी. रायपुर

(मनीष अग्रवाल)
ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

42 डब्ल्यू एन	काले रंग का पुश बटन	क्रॉस ओवर प्वाइंट नं 42 के स्वतंत्र प्रचालन के लिए।
43 डब्ल्यू एन	काले रंग का पुश बटन	डी.एस. प्वाइंट नं 43 के स्वतंत्र प्रचालन के लिए।
सी एच-1	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 31ए/बी के लिए क्रेक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
सी एच-2	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 32ए/बी के लिए क्रेक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
सी एच-3	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 41ए/बी के लिए क्रेक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
सी एच-4	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 42ए/बी के लिए क्रेक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
सी एच-5	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 43 के लिए क्रेक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
एस.एम. की चाबी		जब कभी भी पैनल को प्रचालित किया जाना हो तब इस चाबी को प्रविष्ट कराकर दायीं ओर घुमाया जाना चाहिए। यह चाबी कार्यरत एस.एम. की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।
एस.एम. की आपातकालीन प्वाइंट चाबी		ट्रक सर्किट विफलता की स्थिति में जब कभी प्वाइंट को प्रचालित किया जाना हो तब इस चाबी को प्रविष्ट कराकर दायीं ओर घुमाया जाना चाहिए। यह चाबी कार्यरत एस.एम. की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।
एस.एम. की आपातकालीन क्रेक हैंडल चाबी		ट्रक सर्किट विफलता की स्थिति में जब कभी प्वाइंट को प्रचालित किया जाना हो तब इस चाबी को प्रविष्ट कराकर दायीं ओर घुमाया जाना चाहिए, जब क्रेक हैंडल द्वारा प्वाइंट में परिवर्तन करना हो। यह चाबी कार्यरत एस.एम. की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।
आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन पुश बटन	लाल डॉट युक्त काला रंग	आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन हेतु इसे एस.एम. की आपातकालीन प्वाइंट चाबी के साथ दबाया जाना चाहिए जब संबंधित प्वाइंट जोन ट्रक सर्किट फेल हो गई हो
आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन काउंटर		यह प्वाइंटों के आपातकालीन प्रचालन को रजिस्टर करता है।
आपातकालीन रुट रिलीज काउंटर		यह आपातकालीन रुट रिलीज प्रचालन को रजिस्टर करता है।
कॉलिंग ऑन काउंटर		ये कॉलिंग ऑन प्रचालन को रजिस्टर करते हैं।
प्वाइंट विफलता बजर		प्वाइंट विफलता होने पर यह बजर बजती है।
बटन हेल्ड बजर		किसी पुश बटन के अटक जाने पर यह बजर बजती है।
सिगनल विफलता बजर		सिगनल विफलता होने पर यह बजर बजती है।


(रविशंकर गोयल)
ब.मं.ति.एवं डू.मं.इंजी.रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

प्लाइंट नॉर्मल पुश बटन	लाल डॉट युक्त काला रंग	प्लाइंट की अलग से प्रचालन हेतु प्लाइंट की नॉर्मल सेटिंग प्रारंभ करने के लिए इसे संबंधित बटन के साथ दबाया जाता है।
प्लाइंट रिवर्स पुश बटन	लाल डॉट युक्त काला रंग	प्लाइंट की अलग से प्रचालन हेतु प्लाइंट की रिवर्स सेटिंग प्रारंभ करने के लिए इसे संबंधित बटन के साथ दबाया जाता है।
आपातकालीन रुट रिलीज बटन	लाल डॉट सहित सफेद	आपातकालीन रुट रिलीज हेतु।
सिगनल कैसेलेशन पुश बटन (ई.जी.जी.एन.)	लाल रंग	उस सिगनल के कैसेलेशन के प्रचालन हेतु जिसे पहले ही दिया जा चुका हो या कॉलिंग ऑन सिगनल, एडवांस स्टार्टर के मामले में गाड़ी के गुजर जाने के बाद रुट रिलीज करने हेतु।
बटन हेल्ड बजर म्यूटिंग बटन	लाल डॉट युक्त सफेद रंग	बटन हेल्ड बजर को मौन करने हेतु जो दबी रहने की स्थिति में बज रही हो।
गुप ट्रांस बटन	काला डॉट युक्त सफेद रंग	सम्बन्धित क्रैंक हैंडल की ओर कंट्रोल को स्थानांतरित करने हेतु सम्बन्धित बटन के साथ दबाया जाएगा।
गुप रिलीज बटन	काला डॉट युक्त सफेद रंग	सम्बन्धित क्रैंक हैंडल से कंट्रोल को रिलीज करने हेतु सम्बन्धित पुश बटन के साथ दबाया जाएगा।
सिगनल लैप फेल्योर बजर म्यूटिंग बटन	सफेद डॉट युक्त लाल रंग	सिगनल बत्ती (एल.ई.डी.) फेल्योर बजर को एक्जॉलेज करने हेतु दबाया जाएगा।
प्लाइंट फेल्योर बजर म्यूटिंग बटन	सफेद डॉट युक्त काला रंग	प्लाइंट फेल्योर बजर को एक्जॉलेज करने हेतु दबाया जाएगा।
फ्लेशर का संकेत	फ्लेशर 1 और फ्लेशर 2 का दृश्य संकेत सफेद रंग में।	
पावर सप्लाय संकेत	मेन या सहायक पावर सप्लाय संकेत सफेद रंग में।	
रिमाइंडर कॉलर	लाल रंग में।	

23. मोटर द्वारा संचालित प्लाइंटों की खराबी एवं क्रैंक हैंडिल का उपयोग :

- ए) मोटर द्वारा संचालित प्लाइंट में खराबी आने पर प्लाइंट सेट करने के लिए परिचालन नियमावली के अनुच्छेद 20.06 में उल्लेखित नियमों का पालन किया जाना चाहिए।
- बी) सामान्यतः क्रैंक हैंडिल संबंधित के.एल.आर. में लाक हुए रहते हैं जो कंट्रोल पैनल से परिपथ के जरिए जुड़े रहते हैं एवं उनकी स्थिति कंट्रोल पैनल में सफेद/लाल संकेतों द्वारा दर्शाया जाता है। कंट्रोल पैनल में स्थित क्रैंक हैंडिल बटन, जो कि नीला रंग का होता है, गुप ट्रांस बटनों को एक साथ दबाना पड़ता है। सामान्य स्थिति में दर्शाता हुआ सफेद रंग की छोटा संकेत जलता-बुझता रहता है जो सूचित करता है कि संबंधित क्रैंक हैंडिल को के.एल.आर. उपकरण से निकाला जा सकता है। संबंधित के.एल.आर. के नीचे लगे पुश बटन को दबाए रख कर उपकरण से, प्लाइंट को मानवीय पद्धति से चलाने के लिए, क्रैंक हैंडिल को निकाला जा सकता है। जैसे ही क्रैंक हैंडिल को के.एल.आर. से निकाल लिया जाता है, कंट्रोल पैनल में

(रविशंकर गोयल)

व.सं.नि.एच.पु.सं.ईजी.रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.सं.परि.प्रबंधक,रायपुर

संकेत गायब हो जाता है। प्वाइंट आवश्यकतानुसार सेट करने के पश्चात क्रेक हैंडिल को चाबी सहित के.एल.आर. उपकरण में पुनः डाल कर घुमाया जाता है।

इस स्थिति में कंट्रोल पैनल में स्थित सफेद रंग का छोटा संकेत पुनः जलना बुझना चालू हो जाता है। इस प्रक्रिया को देख कार्यरत स्टेशन मास्टर क्रेक हैंडिल बटन एवं ग्रुप रिलीज बटन एक साथ दबाते हैं एवं सफेद रंग की छोटा संकेत स्थिर हो जाता है। जब प्वाइंट सिगनल के द्वारा लॉक हो जाता है, तब लाल संकेत मिलता है एवं सिगनल की नार्मल अवस्था में किसी भी प्रकार का संकेत नहीं मिलता है।

सी) आपातकालीन क्रेक हैंडिल रिलीज चाबी :

जब सेट किए गए संपूर्ण रूट पर गाड़ी के निगोसिएट कर चुकने के बाद भी वह सीएच ग्रुप लॉक कर दिया गया है तथा आपातकालीन रूट रिलीज प्रक्रिया के बाद भी रूट रिलीज नहीं किया गया है तथा प्वाइंटों का बदला जाना न्यायसंगत है तब इस चाबी को इसके लिए बनाए गए स्लॉट में प्रविष्ट कर "क्लॉक वाइज" दिशा में घुमाया जाता है। जैसा कि 9(बी)i में वर्णित है।

प्रविष्टित चाबी को "क्लॉक वाइज" दिशा में घुमाने पर जिस क्रेक हैंडिल को रिलीज किया जाना है उसे "ग्रुप ट्रांस बटन" के साथ रिलीज किया जाना चाहिए। उसके बाद उपरोक्त पैरा 9 में दिए गए विवरण के अनुसार आवश्यक क्रेक हैंडिल को रिलीज किया जा सकता है।

अगली उच्च संख्या रजिस्टर करने के लिए एक वीडर काउंटर लगाया गया है जिसे इस आशय के लिए बनाए गए रजिस्टर में रिकॉर्ड किया जाना चाहिए जिसे ऐसे प्रत्येक क्रेक हैंडिल के आपातकालीन रिलीज के लिए स्टेशन मास्टर कार्यालय में रखा गया है।

क्रेक हैंडिल को ई.के.टी उपकरण से तभी निकाला जा सकता है जब संबंधित रूट के सभी सिगनल ऑन अवस्था में हैं एवं क्रेक हैंडिल चाबी का निकाला जाना इन प्वाइंट्स पर सिगनल कंट्रोलिंग मूवमेंट को निष्क्रिय बना देता है।

क्रमांक	क्रेक हैंडिल ग्रुप	नियंत्रित प्वाइंट	लोकेशन
1	सी.एच 1	31 A/B	पैनल कक्ष
2	सी.एच 2	32 A/B	
3	सी.एच 3	41 A/B	
4	सी.एच 4	42 A/B	
5	सी.एच 5	43	

24. इंटरलॉकिंग के खराब होने की स्थिति में सिगनलों की कार्य विधि :

ए) सिगनल की 'आफ' स्थिति ही आखरी संकेत है कि रूट में सभी प्वाइंट सेट एवं लाक किए गए हैं। सामान्य स्थिति में सिगनल तब तक आफ स्थित नहीं दर्शाता है जब तक रूट के सभी प्वाइंट सेट एवं लाक नहीं हो जाते हैं। अगर फिर भी सिगनल 'आफ' स्थिति नहीं दर्शाता है, रूट में प्वाइंटों की स्थिति को कार्यरत



(रविशंकर गोयल)
व.सं.सि.एच दु.सं.दंजी, रायपुर



(मनीष अग्रवाल)
व.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

स्टेशन मास्टर के द्वारा गाड़ी को पायलट किए जाने के पूर्व जाँच किया जाना चाहिए चाहे कंट्रोल पैनल भी कुछ भी संकेत क्यों न दे।

- बी) जब इंटरलॉकिंग खराबी के वजह से गाड़ी का प्रस्थान या आगमन करना अनिवार्य हो जाता है, सहायक नियम 3.39.01 (सी) एवं 3.69.03 (बी) और (सी) के अनुसार रूट में स्थित सभी सम्मुख एवं विमुख प्वाइंट को ब्लॉक एवं पैड लाक लगा कर गाड़ी को प्रस्थान एवं आगमन किया जाना चाहिए।

25 इंटरलॉकिंग :

अप तथा डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 27 तथा 28 को यू.एफ.एस.बी.आई. टाइप ब्लॉक पैनल के साथ इस प्रकार अंतर्प्राणित किया गया है कि उसे तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक अग्रिम स्टेशन केवटी से प्राइवेट नंबर समर्पित लाइन क्लियर प्राप्त नहीं कर लिया जाता।

26 रेलपथ परिपथ (ट्रैक सर्किट):

संपूर्ण यार्ड में रेल पथ परिपथ/एक्सल काउंटर लगाए गए हैं। होम सिगनल सं. 1 (ए/बी/सी) तथा 2 (ए/बी/सी) के लिए एप्रोच रेल पथ परिपथ, कालिंग आन सिगनल के संचालन हेतु लगाया गया है। यार्ड के स्टार्टर सिगनल, अंतिम रोक सिगनल के आगे स्थित रेलपथ परिपथ गाड़ी के द्वारा दखल देने मात्र से स्वतः ही लाल में परिवर्तित हो जाते हैं।

पैनल बोर्ड में दृश्यात्मक इंडिकेटर लगाए गए हैं, जो प्रत्येक लाइन की स्थिति, अर्थात् वे खाली हैं या उन पर गाड़ी है, की जानकारी देते हैं।

अ) इंडिकेटर के द्वारा कोई संकेत नहीं देने पर : लाइन क्लियर है।

ब) लाल संकेत : लाइन अवरुद्ध है अथवा रेल पथ परिपथ में खराबी है।

स) सफेद संकेत : रूट सेट है।

27. रेलपथ संकेतक :

प्रत्येक ट्रैक सर्किटेड लाइन के लिए इंडिकेशन पैनल पर अलग और भिन्न रंग दिए गए हैं तथा ट्रैक सर्किट के पूरी लंबाई में सीधे पारदर्शी फिल्टर लगाए गए हैं जो पीछे से प्रदीप्त होकर विभिन्न परिस्थितियों में प्रत्येक संचालन के लिए ट्रैक सर्किटेड लाइन की स्थिति को दर्शाते हैं कि क्या यह खाली है, रूट सेट है या अवरुद्ध है। जब कभी भी सिगनल बटन और निर्गामी बटनों को दबाकर रूट सेट किया जाता है तो यह पूरे रूट में सफेद बत्ती के द्वारा इंगित होता है।

ट्रैक सर्किट का संकेत:-

जब लाइन रिक्त नहीं है अथवा रेल पथ परिपथ में खराबी है तो यह लाल संकेत देता है, लाइन अवरुद्ध मुक्त है एवं किसी गाड़ी को सिगनल नहीं दिया गया है तो कोई संकेत नहीं दिखाता।

पॉइंट का संकेत:-

हरेक पॉइंट के लिए उसके नार्मल और रिवर्स स्थिति का संकेत छोटी पीली बत्ती के द्वारा प्रदर्शित होता है, जैसा कि रिवर्स स्थिति में सेट होने पर तिरछी और नार्मल स्थिति में सेट होने पर सीधी पीली बत्ती।

28 ब्लॉक कार्य प्रणाली:



(रविशंकर गोयल)

ब.मं.मि.एवं इ.मं.इंजी.रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

अंतागड-केबटी तथा अंतागड-ताडोकी सेक्शन के मध्य गाड़ियों का संचालन सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक रूलिंग मैनुअल के अध्याय V के अनुसार "पूर्ण ब्लॉक" पद्धति से ब्लॉक पूर्विग एक्सल काउंटर सहित ब्लॉक पैनल (यू.एफ.एस.बी.आई.) द्वारा किया जाता है, जिसे पैनल कक्ष में स्थापित किया गया है एवं इनका संचालन एवं इनकी भावियों को सुरक्षित रखना कार्यरत स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

28.1 अंतागड-केबटी तथा अंतागड-ताडोकी के मध्य यू.एफ.एस.बी.आई. का कार्यचालन:

(i) गाड़ी का आगमन और प्रस्थान :

(ए) अंतागड से केबटी स्टेशन की तरफ गाड़ी का प्रस्थान :

एसएम पंटी बटन को दबाकर केबटी स्टेशन को "कॉल अटेंशन" संकेत भेजेगा। केबटी से जवाब प्राप्त करने के बाद, एसएम को निर्धारित पंटी कोड के द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त करने के लिए पूछना चाहिए। केबटी का एस.एम. निजी अंक से समर्थित मौखिक लाइन क्लियर देगा। अंतागड में एसएम द्वारा पंटी और "टीजीटी" बटन दबाया जाना चाहिए जब तक कि टीजीटी तीर संकेतक में रोशनी, हरे रंग की रोशनी न जले और लाइन क्लोज्ड संकेतक बंद हो जाए। फिर एसएम अंतिम रोक सिगनल (एस -28) 'ऑफ' करेगा। जब ट्रेन ब्लॉक खंड में प्रवेश करती है, तो अनुभाग बजर बजना शुरू होता है, टीजीटी तीर संकेत लाल और "अभिस्वीकृति" (acknowledgement) संकेतक जलने लगती है। स्टेशन मास्टर को "अभिस्वीकृति" (acknowledgement) बजर को दबाकर स्वीकार करना है, जिससे (acknowledgement) बजर बंद हो जाता है।

(बी) अंतागड स्टेशन पर गाड़ी को लेना :

अंतागड / एसएम पंटी बटन को दबाकर "कॉल अटेंशन" संकेत स्वीकार करेगा तथा ब्लॉक फोन उठाएगा। इसके बाद, एसएम गाड़ी संचालन की जानकारी आदान प्रदान करेगा तथा यू.एफ.एस.बी.आई का लाइन क्लोज स्थिति में होना सुनिश्चित करेगा। अंतागड का एस.एम. निजी अंक से समर्थित मौखिक लाइन क्लियर देगा। लाइन क्लोज्ड संकेतक बंद हो जाएगा तथा टीसीएफ तीर संकेतक में हरे रंग की रोशनी जलेगी। जब ट्रेन ब्लॉक खंड में प्रवेश करती है, तो अनुभाग बजर बजना शुरू होता है, टीसीएफ तीर संकेत लाल और "अभिस्वीकृति" (acknowledgement) संकेतक जलने लगती है। अंतागड स्टेशन मास्टर को "अभिस्वीकृति" (acknowledgement) बजर को दबाकर स्वीकार करना है, जिससे (acknowledgement) बजर बंद हो जाता है और पीले रंग की SNOEK बत्ती जलेगी इसके बाद एस.एम. गाड़ी लेने के लिए आगमन संकेतक देगा।

नोट: उपरोक्त प्रक्रिया का अनुपालन अंतागड- ताडोकी सेक्शन में ट्रेन संचालन के लिए भी किया जायेगा।

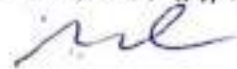
(ii) एस.एम. के ब्लॉक पैनल पर निम्नलिखित संकेतक उपलब्ध हैं:-

ए. "लाइन क्लोज्ड" इंडिकेशन (पीला रंग) : ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है तथा गाड़ी प्राप्ति / प्रेषक स्टेशन पर क्रमशः लाइन क्लियर प्रदान/प्राप्त नहीं की गई है, यह संकेत देने के लिए डायरेक्शनल एरोहेड के बीच वृत्ताकार संकेतक है।

बी. ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम संकेत (हरा) : यह संकेत पिछले स्टेशन को लाइन क्लियर प्रदान करना इंगित करता है। यह संकेत तब चमकने लगता है जब गाड़ी प्राप्ति छोर पर ब्लॉक सेक्शन खाली होने तथा गाड़ी के आगमन होने पर सम्बंधित सिगनलों और उनके कंट्रोल को सामान्य न किया गया हो या गैर इरादतन दोनों में से



(रविशंकर गोपाल)
च.मं.नि.एवं डू.सं.इंजी.रायपुर



(मनीष जयवाल)
च.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

किसी एक स्टेशन पर शंट रिलीज चाबी "IN" लगा दी गई हो। यह तब भी चमकने लगता है जब ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी प्रवेश करने के पहले लाइन क्लियर कैसल कर दिया जाए। यह संकेत देने के लिए गाड़ी आने वाली स्टेशन पर डायरेक्शनल एरोहेड निचे की तरफ इंगित करते हुए और टी.सी.एफ. का चौकोर संकेतक है।

सी. ट्रेन गोइंग का संकेत (हरा) : यह संकेत पिछले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करना इंगित करता है। यह संकेत तब चमकने लगता है जब गाड़ी प्राप्ति छोर पर ब्लॉक सेक्शन खाली होने तथा गाड़ी के आगमन होने पर सम्बंधित सिगनलों और उनके कंट्रोल को सामान्य न किया गया हो या गैर इरादतन दोनों में से किसी एक स्टेशन पर शंट रिलीज चाबी "IN" लगा दी गई हो। यह तब भी चमकने लगता है जब ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी प्रवेश करने के पहले लाइन क्लियर कैसल कर दिया जाए। यह संकेत देने के लिए गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर डायरेक्शनल एरोहेड ऊपर की तरफ इंगित करते हुए और टी.जी.टी. का चौकोर संकेतक है।

डी. टी.ओ.एल. संकेतक (लाल) : यह संकेतक "लाइन क्लियर" ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी प्रवेश करने का संकेत देता है। यह आवश्यक संकेतक डायरेक्शनल एरोहेड में नीचे तथा ऊपर की तरफ आने और जाने वाली गाड़ी इंगित करने के लिए प्रेषण तथा प्राप्ति छोर स्टेशन पर टी.ओ.एल. का संकेत देने के लिए लगाया गया है।

ई. कैसल को-ऑपरेशन संकेत (पीला) : कैसल को-ऑपरेशन बटन को दबाकर लाइन क्लियर को रद्द करने हेतु दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन (प्रेषक छोर) के द्वारा को-ऑपरेशन एक्सटेंड करने को दिखाने के लिए।

एफ. कैसल संकेत पीला : 120 सेकंड के लाइन क्लियर कैसेलेशन टाइमर की प्रगति का संकेत देने हेतु जो लाइन क्लोज होने पर स्थिर हो जाता है।

जी. एस.एन.के. संकेत (पीला) : सभी सिगनल तथा इसके कंट्रोल का ऑन/नॉर्मल होने को प्रदर्शित करने हेतु ट्रेन गोइंग टू डायरेक्शनल एरोहेड के निकट लगाया गया पीले रंग का संकेतक।

एच. एस.एन.ओ.ई.के. संकेत पीला : अंतिम रोक सिगनल तथा इसके कंट्रोल का ऑन/नॉर्मल होने को प्रदर्शित करने हेतु, शंट रिलीज चाबी "आउट" स्थिति होने पर और "केएलआर" का शंट चाबी "IN" स्थिति होने पर। ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम डायरेक्शनल एरोहेड के निकट लगाया गया संकेतक।

आई. अंतिम रोक सिगनल (एल.एस.एस.) लाल : अंतिम रोक सिगनल के ऑन होने को प्रदर्शित करने हेतु:- सिगनल के मोनोग्राम पर वृत्ताकार।

जे. अंतिम रोक सिगनल (एल.एस.एस.) हरा : अंतिम रोक सिगनल के ऑफ होने को प्रदर्शित करने हेतु:- सिगनल के मोनोग्राम पर वृत्ताकार।

के. लाइन फ्री संकेतक (हरा) : ब्लॉक सेक्शन के गाड़ी रहित होने का संकेत करने हेतु टी.सी.एफ. एरोहेड संकेतक के निकट लगाया गया संकेतक।

एल. लाइन ऑक्युपाइड संकेतक (लाल) : ब्लॉक सेक्शन के अवरुद्ध होने या एक्सल काउंटर खराब होने का संकेत करने हेतु टी.सी.एफ. एरोहेड संकेतक के निकट लगाया गया संकेतक।

एम. एस.एच.के. इन संकेतक (लाल) : के.एल.आर. का शंट चाबी 'आउट' या शंट रिलीज चाबी 'इन' होने को प्रदर्शित करने हेतु इस संकेतक को टी.जी.टी. एरोहेड के निकट लगाया गया है।

एन. एस.एच.के. आउट संकेतक (हरा) : के.एल.आर. का शंट चाबी 'इन' या शंट रिलीज चाबी 'आउट' होने को प्रदर्शित करने हेतु इस संकेतक को टी.जी.टी. एरोहेड के निकट लगाया गया है।

(रविशंकर गोयल)

ब.मं.सि.एच.टू.मं.ईजी.रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

- ओ. एम.यू.एक्स. / यू.एफ.एस.बी.आई. स्टेटस ओ.के. संकेतक (हरा) : यह संकेतक प्रदर्शित करता है कि यू.एफ.एस.बी.आई. कार्य कर रहा है।
- पी. एम.यू.एक्स. / यू.एफ.एस.बी.आई. स्टेटस फेल संकेतक (लाल) : यह संकेतक प्रदर्शित करता है कि यू.एफ.एस.बी.आई. फेल्योर मोड पर है।
- क्यू. कम्यूनिकेशन लिंक फेल संकेतक (पीला) : कम्यूनिकेशन लिंक फेल्योर को प्रदर्शित करने हेतु इस संकेतक को लगाया गया है।
- iii. ब्लॉक पैनेल पर पुश बटन और चाबी :
- ए. बेल बटन (काला रंग) : यह अनेक कार्य करता है।
- i) कॉल अटेंशन ट्रांसमिट करना।
 - ii) ट्रेन गोइंग टू बटन के साथ दबाने पर लाइन क्लियर लिया जाना।
 - iii) कैंसल बटन के साथ दबाने पर लाइन क्लियर निरस्त किया जाना।
- बी. ट्रेन गोइंग टू बटन (लाल रंग) : लाइन क्लियर लेने के लिए पुश बटन प्रदान किए गया है जिसे बेल बटन के साथ दबाया जाना चाहिए।
- सी. एक्जॉलेजमेंट बटन (काला रंग) : ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन को लेने/भेजने के लिए श्रव्य विमुञ्जल संकेत को स्वीकार करने के लिए पुश बटन प्रदान किया गया है।
- डी. कैंसल को-ऑपरेशन बटन (हरा) : प्राप्ति छोर पर लाइन क्लियर निरस्त करने हेतु प्रेषक स्टेशन द्वारा को-ऑपरेशन देने के लिए।
- ई. कैंसल बटन (पीला रंग) : लाइन क्लियर निरस्त करने के लिए पुश बटन प्रदान किए गया है जिसे बेल बटन के साथ दबाया जाना चाहिए।
- एफ. एस.एम. चाबी : यह चाबी कॉल अटेंशन को भेजना नियंत्रित करता है, "लाइन क्लियर" पूछताछ तथा "लाइन क्लियर" निरस्वीकरण। यह चाबी निकाल लिए जाने पर यह प्रचालन नहीं हो सकेंगे।
- जी. शंट रिलीज चाबी : यह चाबी लाइन क्लियर लिया जाना और के.एल.आर. से शंट चाबी का निकाला जाना नियंत्रित करता है। जब यह चाबी बाहर निकाली गई हो तब लाइन क्लियर देना संभव है परन्तु के.एल.आर. से शंट चाबी का निकाला जाना संभव नहीं होगा। लाइन क्लियर लेने से रोकने के लिए या शंट चाबी को निकालने के लिए इस शंट रिलीज चाबी का 'IN' स्थिति में होना जरूरी है।
- iv) काउंटर एवं बजर :-
- ए) काउंटर : लाइन क्लियर कैसेलेशन की गिनती को रजिस्टर करना।
- बी) बजर : श्रव्य अलार्म हेतु बजर (सतत एवं सविराम) लगाए गए हैं जो दूसरे छोर के एस.एम. द्वारा भेजे गए बेल कोड एवं प्रत्येक ब्लॉक सेक्शन के अवरुद्ध या क्लियर होने को रजिस्टर करता है।
- (v) ब्लॉक टेलीफोन :
- ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के एसएम से बातचीत करने के लिए इसकी व्यवस्था की गई है। अलग ब्लॉक सेक्शन के लिए अलग ब्लॉक टेलीफोन की व्यवस्था की गई है।
- (vi) सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर :
- इसे ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी की जाँच करने के साथ साथ अंतिम वाहन के जाँच के लिए भी लगाया गया है।

(रजिस्ट्रार गोवाल)
ब.मं.सि.एण्ड डू.सं.इंजी.राजपुर

(मनीष अग्रवाल)
ब.मं.परि.प्रबंधक,राजपुर

(vii) ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक स्टेशन को गाड़ियों को संकेत देने का तरीका :-

ए) जिस स्टेशन को गाड़ी भेजना हो उसका एस.एम. अपने ब्लॉक टेलीफोन पर लाइन क्लियर लेने से पूर्व अगले स्टेशन से मौखिक सहमति प्राप्त करेगा।

बी) अगले स्टेशन को आई.एस. लाइन क्लियर निवेदन भेजने से पूर्व प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर अपने ब्लॉक पैनल पर ट्रेन गोइंग टू एरोहेड संकेतक के निकट नि.लि. को सुनिश्चित करेगा :-

i) लाइन क्लोज्ड संकेत (पीला)

ii) लाइन फ्री संकेत (हरा)

iii) एस.एन.के. संकेत (पीला)

(iv) एस.एन.ओ.ई.के. संकेत पीला

(v) शंट चाबी संकेत (हरा)

(vi) एम.यू.एक्स./ यू.एफ.एस.बी.आई. संकेत पीला

(vii) संचार व्यवस्था विफल संकेत - ऑफ

(सी) अगले स्टेशन को आई.एस. लाइन क्लियर अनुमति देने से पूर्व प्राप्ति छोर स्टेशन का स्टेशन मास्टर अपने ब्लॉक पैनल पर निम्नलिखित को सुनिश्चित करेगा :-

i) लाइन क्लोज्ड संकेत (पीला)

ii) लाइन फ्री संकेत (हरा)

iii) एस.एन.के. संकेत (पीला)

(iv) एस.एन.ओ.ई.के. संकेत पीला

(v) शंट चाबी संकेतक (हरा)

(vi) एम.यू.एक्स./ यू.एफ.एस.बी.आई. संकेत पीला

(vii) संचार व्यवस्था विफल संकेत - ऑफ

डी) इसके बाद प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, बेल एवं ट्रेन गोइंग टू बटनों को दबाएगा।

ई) क्रमशः प्रेषक/प्राप्ति स्टेशन पर एरोहेड, ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम हरे रंग में जलने लगता है।

एफ) ट्रेन गोइंग टू का हरे रंग का संकेत प्राप्त होने पर प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, बेल एवं ट्रेन गोइंग टू बटनों को रिलीज करेगा।

जी) अपने ब्लॉक पैनल पर लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, एल.एस.एस. को ऑफ कर के ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी भेजता है। सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश पर दोनों स्टेशनों पर एरोहेड इंडिकेशन में ट्रेन टू लाइन लाल रंग में जलने लगता है। दोनों स्टेशनों पर संगत एक्जॉलेजमेंट बटन के निकट एक्जॉलेजमेंट इंडिकेशन जलने के साथ सेक्शन बजर बजता है। संबंधित लाइन (प्रेषक/प्राप्ति) के एक्जॉलेजमेंट बटन को दबाने पर बजर एवं इंडिकेशन बंद हो जाएगा।

(एच) रिसीविंग स्टेशन पर उचित रिसेप्शन सिग्नल पर गाड़ी को लिया जाएगा। गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद, दोनों स्टेशनों पर ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम इंडिकेशन लगातार हरे रंग में तथा लाइन क्लियर संकेत दोनों स्टेशनों में हरा हो जाता है। दोनों स्टेशनों पर ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम इंडिकेशन लगातार हरे


(रविशंकर शुकल)
व.मं.नि.एवं टू.सं.इंजी.रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

रंग में क्रमशः प्रेषण/प्राप्ति स्टेशन पर तब तक चमकता है जब तक कि आगमन/प्रस्थान सिगनल एवं उनके कंट्रोल नॉर्मल न हों या शंट चाबी के एल आर से बाहर है। आगमन/प्रस्थान सिगनल एवं उनके कंट्रोल नॉर्मल होने तथा प्रेषण/प्राप्ति स्टेशनों में शंट चाबी के एल आर में "IN" होने पर ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम एरोहेड इंडिकेशन बुझ जाता है तथा लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन (पीला) जल जाता है।

(viii) लाइन क्लियर देने से मनाही :

जब ब्लॉक सेक्शन किसी गाड़ी से अवरुद्ध हो या गाड़ी बिभक्त हो गई हो या शंटिंग करना हो या मध्य खंड के समपार को खोलना हो अथवा किसी भी अन्य कारण से लाइन क्लियर देने से मनाही करने पर शंट चाबी के एल आर से बाहर निकालकर सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जाना चाहिए।

यदि अगला ब्लॉक स्टेशन लाइन क्लियर देने से मना करता है तब जब तक अगले ब्लॉक स्टेशन को नया लाइन क्लियर पूछताछ संकेत न दे दिया गया हो और अगले ब्लॉक स्टेशन ने लाइन क्लियर पूछताछ स्वीकार न कर लिया हो।

अवरोध दूर हो जाने के बाद शंट चाबी के एल आर में वापस लगाकर 'इन' स्थिति में घुमाया जाएगा और शंट रिलीज चाबी बाहर निकल लिया जाएगा। एसएम तत्काल अगले स्टेशन को वस्तुस्थिति से सूचित करेगा ताकि वह नया लाइन क्लियर पूछताछ संकेत भेज सके।

लाइन क्लियर निरस्तीकरण की विधि :

प्रेषण स्टेशन द्वारा लाइन क्लियर लेने के बाद, रिसीविंग स्टेशन, दूसरे छोर के स्टेशन की सहमति से लाइन क्लियर निरस्तीकरण (कैंसेलेशन) कर सकता है।

लाइन क्लियर निरस्तीकरण के प्रचालन का क्रम :

प्रेषण छोर स्टेशन	रिसीविंग छोर स्टेशन
1. एल.एस.एस. को यदि पहले ही ऑफ कर दिया गया हो तो वापस ऑन करेगा। एस.एन.के. इंडिकेशन का पीला होना सुनिश्चित करेगा। रिसीविंग स्टेशन को निर्धारित बेल कोड के बाद दूरभाष पर निजी अंक से समर्थित कैंसेलेशन की सूचना	2. निवेदन को स्वीकार करेगा, एस.एन.के. इंडिकेशन का पीला होना सुनिश्चित करेगा, एस.एन.ओ.ई.के. इंडिकेशन पीला होगा तथा निर्धारित बेल कोड के बाद दूरभाष पर निजी अंक से समर्थित सहमति देगा।
3. दूसरे छोर के स्टेशन की सहमति के बाद स्टेशन मास्टर, कैसल को-ऑपरेशन बटन को दबाएगा तथा बेल कोड प्राप्ति के बाद रिलीज करेगा।	4. को-ऑपरेशन के पीले रंग में जल उठने की प्रतीक्षा करेगा तथा बेल एवं कैंसेलेशन बटन दबाएगा साथ ही एस.एम. चाबी 'इन' हो। कैसल काउंटर में वृद्धि होगी।
5. ट्रेन गोइंग टू इंडिकेशन चमकते हुए हरे रंग में परिवर्तित हो जाएगा।	6. 120 सेकेंड के बाद ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम इंडिकेशन तथा कैसल इंडिकेशन बुझ जाएगा। लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन जल जाएगा।
7. ट्रेन गोइंग टू इंडिकेशन ऑफ हो जाएगा तथा लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन जल जाएगा।	


(रविशंकर गौगल)
व.सं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
व.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

(ix) 'ब्लॉक बैक' प्रचालन :

यह एस.एम. जो लाइन पर ब्लॉक बैक चाहता है, दूसरे छोर के स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दूरभाष पर इसकी सूचना देगा। दूसरे छोर का स्टेशन मास्टर संदेश को एक्जॉलेज करेगा तथा प्राइवेट नंबर समर्थित अनुमति देगा। एस.एम., शंट चाबी को के.एल.आर. से निकाल कर अपनी सुरक्षित अभिरक्षा में रखेगा। इसके बाद एस.एम. चालक को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग हेतु आवश्यक प्राधिकार जारी करेगा। शंटिंग की समाप्ति के बाद, दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को दूरभाष पर अवरोध के साफ हो जाने की प्राइवेट नंबर समर्थित सूचना देगा जो बदले में प्राइवेट नंबर समर्थित पावती देगा। इसके बाद स्टेशन मास्टर शंट चाबी को के.एल.आर. में प्रविष्ट कर 'इन' में घुमाएगा तथा शंट रिलीज चाबी को निकाल लेगा। इस प्रचालन की सभी प्रविष्टियां ट्रेन सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही में दर्ज की जाएंगी। प्रत्येक प्रविष्टि के लिए अभ्युक्ति कॉलम में ब्लॉक बैक के प्रयोजन को दर्ज किया जाएगा।

'ब्लॉक बैक' प्रचालन का क्रम :

पिछला स्टेशन	ब्लॉक बैक मांगने वाला स्टेशन
2. ब्लॉक पैनल प्रदर्शित करेगा :- लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन पीला लाइन फ्री हरा एस.एन.ओ.ई.के. इंडिकेशन पीला शंट चाबी हरा	1. ब्लॉक पैनल प्रदर्शित करेगा :- लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन पीला लाइन फ्री हरा एस.एन.ओ.ई.के. इंडिकेशन पीला शंट चाबी हरा
4. कॉल पर ध्यान देता है /टेलीफोन सिगनलको अटेंड करता है।	3. स्टेशन मास्टर शंट चाबी को प्रविष्ट कर 'इन' में घुमाएगा। कॉल पर ध्यान देता है टेलीफोन/को अटेंड करता है।
6. टेलीफोन अटेंड करता है।	5. टेलीफोन अटेंड करता है।
8. एक्जॉलेज करेगा तथा प्राइवेट नंबर समर्थित अनुमति देगा।	7. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने की आवश्यकता बताता है।
10. एस.एन.ओ.ई.के. बुझ जाएगा।	9. एस.एम., शंट चाबी को के.एल.आर. से निकाल कर अपनी सुरक्षित अभिरक्षा में रखेगा। इसके बाद एस.एम. चालक को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग हेतु आवश्यक प्राधिकार जारी करेगा। शंट चाबी इंडिकेशन लाल हो जाएगा।
12. ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश पर सेक्शन वजर बजने लगती है तथा एक्जॉलेजमेंट इंडिकेशन जल जाता है।	11. ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश पर सेक्शन वजर बजने लगती है तथा एक्जॉलेजमेंट इंडिकेशन जल जाता है।
लाइन ऑक्युपाइड इंडिकेशन लाल हो जाता है। लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन बुझ जाता है।	लाइन ऑक्युपाइड इंडिकेशन लाल हो जाता है। लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन बुझ जाता है।


(रविशंकर गोयल)
व.पं.सि.एवं दू.सं.इजी.रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
व.पं.परि.प्रबंधक, रायपुर

	ACKN बटन को दबाकर बजर को एक्रॉलेजमेंट किया जाता है। ACKN बजर बंद हो जाता है।		ACKN बटन को दबाकर बजर को एक्रॉलेजमेंट किया जाता है। ACKN बजर बंद हो जाता है।
14	ब्लॉक सेक्शन क्लियर होने पर बजर बजने लगती है एवं लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन जल जाता है। सेक्शन क्लियर होने पर लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन जल जाता है। ACKN इंडिकेशन जल जाता है।	13	ब्लॉक सेक्शन क्लियर होने पर (शंटिंग की समाप्ति के बाद) सेक्शन बजर बजने लगती है, लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन एक्रॉलेजमेंट इंडिकेशन जल जाता है। ACKN इंडिकेशन जल जाता है।
	लाइन फ्री इंडिकेशन हरा हो जाता है। पीले रंग का लाइन फ्री इंडिकेशन जल जाता है।		लाइन फ्री इंडिकेशन हरा हो जाता है। पीले रंग का लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन जल जाता है।
	एक्रॉलेजमेंट बटन द्वारा बजर को बंद किया जाता है। एक्रॉलेजमेंट इंडिकेशन बुझ जाता है।		एक्रॉलेजमेंट बटन द्वारा बजर को बंद किया जाता है। एक्रॉलेजमेंट इंडिकेशन बुझ जाता है।
16	कॉल पर ध्यान देता है / न सिगनल टेलीफोन को अटेंड करता है।	15	शंटिंग की समाप्ति के बाद एस.एम. यह सत्यापित करेगा कि विपरीत स्टार्टर (यदि हो) / शंट सिगनल या स्टॉप बोर्ड / रूटिंग मार्क तथा प्रथम रोक सिगनल के बीच लाइन पर कोई भी गाड़ी नहीं है। एस.एम. चाबी को प्रविष्ट कर घुमाता है, कॉल पर ध्यान देता है, टेलीफोन करता है।
18	टेलीफोन अटेंड करता है।	17	टेलीफोन अटेंड करता है।
20	प्राइवेट नंबर समर्थित एक्रॉलेज किया जाता है।	19	शंटिंग की समाप्ति की प्राइवेट नंबर समर्थित सूचना देता है।
22	पीले रंग का एस.एन.ओ.ई.के. इंडिकेशन जल जाता है।	21	के.एल.आर. की शंट चाबी को प्रविष्ट कर 'इन' पर घुमाता है। शंट चाबी इंडिकेशन हरा हो जाता है।

(X) गाड़ी की शंटिंग :

ब्लॉक सेक्शन में जाने वाली लाइन पर जहां शंट सिगनल का प्रवाधान न हो वहां शंटिंग ट्रेन के चालक को शंटिंग की अनुमति देने से पूर्व स्टार्टर सिगनल / स्टॉप बोर्ड / फाउलिंग चिन्ह के फुट पर शंटिंग आदेश सौंपा जाएगा। शंटिंग के समय अंतिम रोक सिगनल को ऑन रखा जाएगा।

अंतिम रोक सिगनल तक गाड़ी की शंटिंग :

के.एल.आर. से शंट चाबी निकाली जाएगी तथा इसे सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जाएगी। शंटिंग ट्रेन के चालक को एल.एस.एस. तक शंटिंग का आदेश सौंपा जाएगा। शंटिंग की समाप्ति के बाद, स्टार्टर सिगनल



(रविशंकर गोयल)

ब.मं.सि. एवं दू.सं. इंजी. रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

/ शॉट सिगनल / स्टॉप बोर्ड / फाउलिंग चिन्ह एवं एल.एस.एस. के बीच लाइन पर किसी गाड़ी का न होना सुनिश्चित किया जाएगा। के.एल.आर. की शॉट चाबी को प्रविष्ट कर 'इन' पर घुमाया जाएगा। दूसरे छोर पर स्थित ब्लॉक स्टेशन से आई.एस. 'लाइन क्लियर' पूछताछ प्राप्त होने पर एल.एस.एस. तक शंटिंग की अनुमति गा.नि. 8.09 तथा 8.10 के प्रावधानों पालन होने पर ही दिया जाएगा।

अंतिम रोक सिगनल के परे गाड़ी की शंटिंग :

केवल ब्लॉक फोरवर्ड करके ही शंटिंग किया जाएगा।

(xi) अंतिम रोक सिगनल का फेल्योर एवं की जाने वाली कार्रवाई :

क्र. सं.	एल.एस.एस. की विफलता का कारण	की जाने वाली कार्रवाई
1.	जब इसे लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद भी ऑफ़ न किया जा सके।	अंतिम रोक सिगनल को खराब माना जाएगा तथा संबंधित सिग. एवं दू. सं. कर्मचारी को तत्काल सूचना दी जाएगी। लाइन क्लियर ब्लॉक पैनल पर सी जाएगी तथा गाड़ी के चालक को पेपर प्राधिकार जारी किया जाए।
2.	जब इसे बिना लाइन क्लियर प्राप्त किए क्लियर किया जा सके।	अंतिम रोक सिगनल को खराब माना जाएगा तथा संबंधित सिग. एवं दू. सं. कर्मचारी को तत्काल सूचना दी जाएगी। लाइन क्लियर ब्लॉक पैनल पर सी जाएगी तथा ब्लॉक पैनल फेल्योर, पैरा 13 एवं 14 का पालन किया जाए।
3.	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के जाने के बाद यह ऑन में वापस बहाल न हो सके।	

(xii) ब्लॉक कार्यचालन का निरंतर एवं की जाने वाली कार्रवाई :

क्र. सं.	विफलता का कारण	की जाने वाली कार्रवाई
1.	जब मैटिरियल लॉरी या मोटर ट्रॉली या रेल मोटर या टावर बैगन (4 व्हीलर) को सेक्शन में जाना हो।	संबंधित लाइन के लिए ब्लॉक पैनल को निलंबित किया जाएगा तथा ये व्हीकल पेपर लाइन क्लियर के अधीन कार्य करेंगे।
2.	मिड सेक्शन में कोई दुर्घटना हुई हो।	यदि पार्श्ववर्ती लाइन दूसरी लाइन को प्रभावित करे तो दोनों लाइन के लिए ब्लॉक पैनल को तब तक निलंबित किया जाएगा जब तक कि प्रेषण लाइन के लिए व्यवधान साफ न हो जाए या एल.एस.एस. को अकार्यशील एवं फेल माना जाएगा।
3.	जब ब्लॉक पैनल का कोई भाग विधिवत स्वीकृत डिस्कनेक्शन नोटिस के अधीन मरम्मत के लिए खोला या हटाया गया हो।	ब्लॉक पैनल को निलंबित किया जाएगा तथा एल.एस.एस. को अकार्यशील एवं फेल माना जाएगा।
4.	जब स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल सिगनल कर्मचारी द्वारा मरम्मत के लिए डिस्कनेक्ट किया गया हो।	एल.एस.एस. को अकार्यशील एवं फेल माना जाएगा।
5.	ब्लॉक फॉरवर्ड / ब्लॉक बैक के दौरान।	संबंधित दिशा के एल.एस.एस. को अकार्यशील एवं फेल माना जाएगा।

(रविशंकर गोयल)

व.सं.नि.एवं दू.सं.इंजी.रावपुर

(मनीष अग्रवाल)

व.सं.परि.प्रबंधक,रावपुर

जब ब्लॉक पैनेल तथा/या एल.एम.एस. के निर्वहन का कारण पूरा हो जाए तब एस.एम. के द्वारा सामान्य ब्लॉक पैनेल/एल.एस.एस. को बहाल किया जाएगा।

मीडिया चेंज ओवर: यू.एफ.एस.बी.आई. के लिए 15 दिनों में एक बार ओ.एफ.सी./Quad मीडिया चेंज ओवर करना है।

पैनल रूम में, पैनल के बगल में सिंगल लाइन ब्लॉक पैनेल(एस एल बी पी) बगल वाले स्टेशन के साथ 6- इंच कापर केबल या ओएफसी के माध्यम से जुड़ा है जिसमें मीडिया चेंज ओवर स्विच लगा हुआ है। सिंगल लाइन ब्लॉक पैनेल(एस एल बी पी) में संचार संपर्क विफल का संकेत (पीवी बत्ती के द्वारा) मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर नाब को इंच केबल से ओएफसी या फिर ओएफसी से इंच केबल में, अगले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर के सामंजस्य के साथ धुमाएगा। मीडिया कि खराबी की सूचना संकेत व दूरसंचार कर्मी को दी जाएगी।

29. स्टैंड बाई डिजिटल एक्सल काउंटर की रीसेट प्रक्रिया :

अंतागढ़-केवटी तथा अंतागढ़-ताड़ोकी ब्लॉक सेक्शन में अंतिम वाहन जांच यन्त्र के साथ एक्सल काउंटर लगाये गए हैं। जब तक पिछले ब्लॉक सेक्शन के खाली होने की पुष्टि करने वाले अंतिम वाहन जांच यन्त्र के साथ एक्सल काउंटर साफ दिखाई न दे तब तक केवटी छोर से गाड़ी आगमन के पश्चात यू.एफ.एस.बी.आई. सामान्य स्थिति में नहीं लिया जा सकता। इसी तरह, केवटी से अंतिम रोक सिगनल तब तक ऑफ नहीं किया जा सकता जब तक अगले ब्लॉक सेक्शन के खाली होने की पुष्टि करने वाले अंतिम वाहन जांच यन्त्र के साथ एक्सल काउंटर साफ दिखाई न दे। इसी तरह, केवटी में यू.एफ.एस.बी.आई. तभी सामान्य स्थिति में लाया जा सकता है जब गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद इस सेक्शन में लगाए गए बी.पी.ए.सी. साफ दिखाई दे।

(i) अंतागढ़-केवटी के बीच एक्सल काउंटर की रीसेट के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया :

रिसीविंग छोर स्टेशन पर गाड़ी के आ जाने के बाद या जब कोई गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में नहीं गई हो या किसी ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड प्रचालन की पूर्णता के बाद यदि कोई एक बी.पी.ए.सी. ऑक्युपाइड का लाल संकेत पैनल तथा रिसेट बॉक्स में दिखाता रहे तब सिस्टम ए या बी स्वयं सिस्टम को रिसेट कर लेगा। वीडर काउंटर में वृद्धि ट्रेन सिगनल रजिस्टर और वीडर काउंटर रजिस्टर में लिखा जाएगा। यदि दोनों सिस्टम विफल हो जाए तब रिसीविंग छोर स्टेशन का स्टेशन मास्टर तथा प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर एक्सल काउंटर को मानवीय रीसेट करने हेतु निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाएंगे-

- ❖ इस उद्देश्य से एस एम/ अंतागढ़ पहले यह सुनिश्चित करेगा कि ब्लॉक सेक्शन ट्रेन रहित है। यदि ट्रेन के आने के बाद फेलियर आती है तो, एस एम रुकने वाली ट्रेन (सा.नि. तथा सहा.नि. के संगत पैरा देखें) के गार्ड से इंस्टैंट प्राप्त करेगा ताकि वह सुनिश्चित कर सके कि ट्रेन का पूर्णागमन हो चुका है। इसके बाद ही रिसेट करने की प्रक्रिया प्रारंभ करेगा। अप लाइन सेक्शन के लिए छूटी पर तैनात एस एम/ केवटी को एस एम/ अंतागढ़ एक्सल काउंटर के विफलता की सूचना देगा।
- ❖ अंतागढ़ में ट्रेन का पूर्णागमन सुनिश्चित करने के बाद, छूटी पर तैनात एस.एम./ अंतागढ़ अप ट्रेन के मामले में एस एम/ केवटी के साथ प्राइवेट नं. का आदान-प्रदान करेगा। एस एम / अंतागढ़ रिसेट चाबी को प्रविष्ट कर धुमाएगा तथा बटन दबाएगा। इस प्रचालन से रिसेट पैनल पर एक पीला इंडिकेशन दिखाई देगा तथा संबंधित वीडर काउंटर अगली उच्च संख्या में बदल जाएगा। दोनों एस एम के द्वारा रिसेट बटन

(रविशंकर गोयल)

ब.सं.सि.एच.डू.सं.इंजी.रायपुर

(मिनींग अग्रवाल)

ब.सं.परि.प्रबंधक,रायपुर

- दबाए जाने पर केबटी और अंतागढ़ में रिसेट बाँक्स पर प्रिपरेटरी रिसेट इंडिकेशन दिखाई देगा। पीला इंडिकेशन प्राप्त होने के बाद दोनों छोरों पर झूटी पर तैनात एस एम रिसेट चाबी को सामान्य कर देंगे।
- ❖ रिसेट ऑपरेशन पूरा किए जाने के बाद भी बी.पी.ए.सी. एक्सल काउंटर क्लियर इंडिकेशन नहीं दर्शाएगा अर्थात् प्रेपेराटरी रिसेट मोड। पिछले स्टेशन से अगली गाड़ी पायलट आउट की जाएगी तथा पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में आवश्यक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा। पहली गाड़ी के पूरी तरह से आगमन के बाद बी.पी.ए.सी. एक्सल काउंटर क्लियर इंडिकेशन दर्शाएगा।
 - ❖ रिसेट किए जाने के बाद पहली गाड़ी के आगमन के बाद भी यदि बी.पी.ए.सी. एक्सल काउंटर लाल संकेत दर्शाता रहता है तब सुधार के लिए संबंधित सिग्नल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को सूचित करेगा।
 - ❖ स्टेशन मास्टर एक्सल काउंटर रिसेट किए जाने की वजह से दर्ज हुए उच्च नंबर को रजिस्टर एवं ट्रेन रजिस्टर में रिसेट किए जाने के कारण का विवरण देते हुए दर्ज करेगा।
 - ❖ इसी प्रकार की कार्रवाई डाउन गाड़ी के केबटी में आने के बाद फेलियर होने पर स्टेशन मास्टर केबटी द्वारा की जाएगी।

(ii) अंतागढ़-ताड़ोकी के बीच एक्सल काउंटर की रीसेट के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया :

अंतागढ़-ताड़ोकी सेक्शन के लिए किसी गाड़ी के आगमन के बाद फेलियर होने पर बिंदु (i) में वर्णित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

टिप्पणी-

यदि किसी गाड़ी के पूर्ण आगमन की जांच स्टेशन मास्टर न कर सके तब एक्सल काउंटर की रीसेट प्रक्रिया का पालन करने से पूर्व पहली गाड़ी को बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के अधीन एक सतर्कता आदेश सहित भेजा जाएगा जिसमें चालक को यह सूचित किया जाएगा कि वह किसी भी व्यवधान को देखते हुए स्पष्ट दृश्यता सहित दिन में 15 कि.मी./घं. की गति से तथा रात में एवं दिन के समय अस्पष्ट दृश्यता होने पर 8 कि.मी./घं. की गति से आगे बढ़े। रिसिविंग छोर स्टेशन पर इस गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद एक्सल काउंटर को ऊपर वर्णित प्रक्रिया के अनुसार रीसेट किया जाए। इस संदर्भ में झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सहायक नियम 4.23.02 (एफ) तथा एस.ई.एम. के सम्बंधित प्रावधानों का पालन करेगा।

डिजिटल एक्सल काउंटर रजिस्टर हेतु प्रोफार्मा -

दिनांक एवं समय	सेक्शन में प्रवेश करने वाली अंतिम गाड़ी की सं.	अगले स्टेशन से गाड़ी के पूर्ण आगमन के लिए प्राप्त की गई प्राइवेट नंबर	रीसेट प्रचालन के बीटर काउंटर सं.		रीसेट प्रचालन के तुरंत बाद सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ी की सं.	अभ्युक्ति	ए.एस.एम./ एस.एम./ उप स्टे.अधी. के हस्ता.
			प्रचालन के पूर्व	प्रचालन के बाद			

30.0 ए एस एम / एस एम के कार्यालय में लगाए गए आई पी एस मॉनिटरिंग पैनल एवं इसके विभिन्न संकेतों के विरुद्ध ए एस एम / एस एम के कार्य :

आई.पी.एस. कक्ष तक 'लोकल सप्लाय' को विस्तारित किया गया है जो सामान्य स्थिति में सिग्नल गियरों का ध्यान रखता है एवं लोकल सप्लाय की अनुपस्थिति में प्रणाली का ध्यान आई.पी.एस. रखेगा। अगर लोकल सप्लाय ज्यादा समय के लिए (एक घंटा से अधिक समय के लिए) उपलब्ध नहीं रहता है, तो स्टेशन

(रविशंकर शोखल)
ब.सं.वि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

(मनीष अडवाल)
ब.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

मास्टर के कार्यालय में लगे आई पी एस मानिटर में दर्शाए गए संकेतों के अनुसार परिचालन विभाग के कर्मियों के द्वारा डीजल जेनरेटर चालू किया जाना चाहिए।

अगर दोनों पॉवर सप्लाय ज्यादा समय के लिए (एक घंटा से अधिक समय के लिए) उपलब्ध नहीं रहता है, तो स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे आई पी एस इंडिकेशन बोर्ड में दर्शाए गए संकेतों के अनुसार ऊपरी पर तैनात स्टेशन मास्टर यातायात में बाधा से बचने के लिए बिजली आपूर्ति की जल्दी बहाली के लिए दोनों विभागों (विधुत तथा एस.&टी.) के कर्मचारियों को सूचित करेगा।

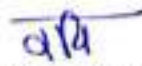
ज्यों ही आई.पी.एस के लिए ए.सी. सप्लाय बंद हो जाता है, आई.पी.एस की बैटरी का डिस्चार्ज होना प्रारंभ हो जाता है। सामान्य अवस्था में सोड सहित बैटरी बैक का वोल्टेज 110 वोल्ट डी.सी (2.0 वोल्ट प्रति सेल) पूरी तरह सक्षम एवं वोल्टेज 101.75 वोल्ट डी.सी (अल्प अनुरक्षण हेतु 1.85 वोल्ट प्रति सेल तथा वी आर एन ए के लिए 1.75 वोल्ट प्रति सेल) पूरी तरह 100% डिस्चार्ज माना जाता है। बैटरी की स्थिति को लगातार आई.पी.एस के द्वारा निगरानी की जाती है एवं तीन स्तरों में स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगाए गए मानिट्रिंग पैनल में निम्नानुसार दर्शाया जाता है।

जब बैटरी 100% डिस्चार्ज हो जाती है तो प्रणाली से विच्छेद हो जाता है :

क्र.	विवरण	बैटरी बैक का वोल्टेज
1	50% घटने पर	105.9V (अनुमानित)
2	60% घटने पर	105.1V
3	70% घटने पर	104.3V

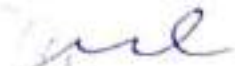
स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगाए गए मानिटर पर आई.पी.एस बैटरी के स्वास्थ्य को विभिन्न रंगीन संकेतों के द्वारा दर्शाया जाता है. तदनुसार कार्यरत ए एस एम / एस एम के द्वारा किए जाने वाले कार्य निम्नानुसार है :

क्र.	विवरण	पैनल में सूचित किया गया संकेत	कार्यरत स्टेशन मास्टर के द्वारा किए जाने वाले कार्य
1	50% घटने पर	लाल एवं अलार्म ध्वनि	जेनरेटर को चालू किए जाने का निर्देश देता है। एस. एण्ड टी के संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी को सूचना देने के लिए।
2	60% घटने पर	लाल एवं अलार्म ध्वनि	जेनरेटर को चालू किए जाने का निर्देश देता है। एस. एण्ड टी के संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी को सूचना देने के लिए।
3	70% घटने पर	डीजल जेनरेटर के चालू होने तक लाल संकेत एवं अलार्म ध्वनि	डी.सी परिपथ को छोड़ प्रणाली को बंद करने की सूचना देता है।
4	प्रणाली की पुनर्बहाली	हरा संकेत एवं अलार्म ध्वनि	जेनरेटर सेट को बंद करने का निर्देश देता है।



(रविशंकर गोयल)

व.सं.वि.एवं द.सं.इंजी.रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

व.सं.परि.प्रबंधक, रायपुर

31.ए आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन हेतु प्रपत्र :

क्र.सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन के पूर्व काउंटर की सं.	प्रचालन के बाद काउंटर की सं.	विफल ट्रैक सर्किट की सं.	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर

31.बी आपातकालीन रूट रिलीज प्रचालन हेतु प्रपत्र :

क्र.सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन के पूर्व काउंटर की सं.	प्रचालन के बाद काउंटर की सं.	रूट निरस्तीकरण	निरस्तीकरण का कारण	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर

31.सी कॉलिंग-ऑन सिगनल काउंटर हेतु प्रपत्र :

क्र.सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन के पूर्व काउंटर की सं.	प्रचालन के बाद काउंटर की सं.	कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ किए जाने का प्रयोजन	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर

31.डी आपातकालीन कैंक हैंडल रिलीज हेतु प्रपत्र :

क्र.सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन के पूर्व काउंटर की सं.	प्रचालन के बाद काउंटर की सं.	रूट जो लाक है	कैंक हैंडल उपयोग का कारण	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर

31.ई. अग्नि चेतावनी (fire alarm) के लिए निम्न संकेत प्रदान किये गए हैं :

फायर अलार्म संकेत बज्जर के साथ प्रदान किये गए हैं। जब भी रिले रूम या उपकरण कक्ष में आग/धुआं होता है तो एसएम के पैनल रूम में बज्जर के साथ लाल संकेत जलने लगता है। फायर एसएम इसे एकनालेज करेगा और एस & टी कर्मचारी को सूचित करेगा। फायर एसएम आग/धुआं को रोकने का प्रयास करेगा और नजदीकी अग्निशमन केंद्र को सूचित करेगा।

32. ट्रैक मशीन साइडिंग सी.एस.एल.-190 मी. (एस.एच. से डी/ई) की कार्य विधि :

चार्ज के रावघाट छोर पर ट्रैक मशीन साइडिंग लूप लाइन सं. 1 से आरम्भ होती है।

शॉट सिगनल एस.एच-5 आवश्यकतानुसार प्लेसमेंट के लिए दिया गया है तथा वाहन को साइडिंग से निकालने के लिए एस.एच.-10 दिया गया है।

जिम्मेदारी :

प्लेसमेंट के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों को साइडिंग में रखे वाहनों की संरक्षा सुनिश्चित करना है। संरक्षा चैन और लोहे की स्किड्स लगाकर साइडिंग में रखे वाहनों की संरक्षा की जिम्मेदारी भी कर्मचारियों की

(रविशंकर गोयल)

ब.मं.ति. एवं डू.सं.इजी.रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

ही है, जिसके लिए पर्याप्त संख्या में लोहे के स्क्रिप्स, पैडलॉक्स के साथ सुरक्षा जंजीर स्टेशन में हमेशा उपलब्ध होनी चाहिए।

33.0 निम्नलिखित दूरसंचार व्यवस्था केबटी स्टेशन पर किया गया है :

1. समीपवर्ती स्टेशन से दूरसंचार व्यवस्था, अंतागढ़-केबटी ब्लॉक उपकरण के साथ लगे टेलीफोन के द्वारा।
2. समीपवर्ती स्टेशन से दूरसंचार व्यवस्था, अंतागढ़-ताड़ोकी ब्लॉक उपकरण के साथ लगे टेलीफोन के द्वारा।
3. दुर्ग-दल्लीराजहरा कंट्रोल सर्किट से संबंधित एक टेलीफोन समानांतर व्यवस्था के साथ उपलब्ध कराई गई है जो हॉट लाइन का काम करेगा। दोनों स्टैंडबाई फोन के संतोषजनक ढंग से काम करने की पुष्टि करने के लिए कार्यरत एसएम प्रत्येक शिफ्ट में कम से कम एक बार प्रयोग करेगा। यदि किसी भी टेलीफोन सेट में कोई भी समस्या पता चलता है तो एसएम दूसरे सामान्य रूप से कार्यशील टेलीफोन के साथ काम करता रहेगा एवं इसकी सूचना टेलीकॉम नियंत्रण और टेलीकॉम रखरखाव कर्मियों को खराब टेलीफोन के बारे में सूचित करेगा।
4. एस एंड टी नियंत्रण फोन।
5. इंजीनियरिंग नियंत्रण फोन।
6. अंतागढ़-केबटी तथा अंतागढ़-ताड़ोकी के मध्य हॉट लाइन कनेक्शन।
7. चालकदल एवं समीपवर्ती स्टेशनों केबटी-ताड़ोकी से आपातकालीन संपर्क हेतु 25 वाट व्ही.एच.एफ. सेट।
8. सी.यू.जी. फोन।



(रविशंकर गोयल)

ब.मं.नि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

परिशिष्ट-डी

स्टेशन में कार्यरत कर्मचारियों के निर्धारित कार्य:

1 मुख्य स्टेशन प्रबंधक :

मुख्य स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक इस स्टेशन के कार्य प्रभारी रहेंगे तथा दिन के पाली में कार्य करेंगे। मुख्य स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक स्टेशन में अपने सामान्य कार्यों के अलावा आपातकाल में गाड़ियों को सुरक्षित एवं समयानुसार पास कराने के लिए कार्य करेंगे। वह स्टेशन के सामान्य पर्यवेक्षण व सभी गाड़ियों को सुरक्षित एवं समयानुसार पास कराने के लिए उत्तरदायी हैं। निम्नलिखित कार्यों को सुनिश्चित करना भी उनकी जिम्मेदारी है :

सभी सवारी एवं मालगाड़ी का समय पर रवाना होना :

- (अ) समय पर मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में लदान एवं सामान उतारना।
- (ब) रेलवे से सम्बन्धी किसी भी प्रकार का शिकायत लेना।
- (स) मेल/एक्सप्रेस सवारी एवं माल गाड़ियों में अनावश्यक विलंब को रोकना।
- (द) काम करने वाली गाड़ियों का व्यक्तिगत रूप से पर्यवेक्षण करना तथा श्रीम रवानगी कराना ताकि अवांछित विलंब से बचा जा सके।
- (ई) स्टेशन में गाड़ियों के सामयिक संचालन के लिए समुचित समन्वय रखना।
- (फ) यात्रियों की सुविधा के लिए उपयुक्त सभी साधन ठीक ढंग से रखरखाव करना एवं तत्संबंध में खामियों को संबंधित अधिकारियों को जानकारी देना एवं इस संबंध में की गई कार्रवाई को एक रजिस्टर में दर्ज करना।
- (ब) सभी गुड्स एवं कोचिंग ट्रेनों शटिंग/फार्मेशन/प्लेसमेंट तथा उनकी स्टैबलिंग/वाशिंग लाइन की विवेकपूर्ण तरीके से पर्यवेक्षण की जानी चाहिए।
- (छ) सभी वाणिज्यिक/परिचालन स्टाफ के यूनिफॉर्म में होने एवं दक्षतापूर्वक उनके कार्यों का निर्वहन का पर्यवेक्षण/जांच करना।
- (ज) सभी विकदग्रस्त /झगड़े वाले मामलों जो उनके द्वारा सुलझाए न जा सके उनको मंडल यातायात निरीक्षक के ध्यान में लाना।
- (झ) स्टेशन प्लेटफार्म, वाशिंग एग्न और स्टेशन परिसर की सफाई एवं स्वच्छता देखना।
- (त) सरकारी रिकॉर्ड, संरक्षा मामलों, ऑपरेटिंग कर्मचारियों के बीच सुरक्षा बैठक करना और परामर्श देना।
- (थ) गार्ड और ड्राइवरों की समय की पाबंदी देखना कि वे समय पर पहुंच रहे हैं या नहीं।
- (द) गार्ड की पोजीशन लेना, आउटगोइंग ट्रेनों की शॉर्मेटिंग। वह कर्मचारियों को आवंटित कार्य की प्रगति रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।
- (ध) मुख्य स्टेशन प्रबंधक का ध्यानाकर्षण सामान्य नियम सं. 5.01 से 5.23 की ओर किया जाता है जिसका पालन किया जाए।

2 स्टेशन मास्टर / सहायक स्टेशन मास्टर:



(मनीष अग्रवाल)
व.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

वे अपने कार्यकाल के दौरान गाड़ियों को समय-समय पर जारी किए गए नियम एवं सामान्य नियम 5.01 (4) के अनुरूप सुचारू, सुरक्षित एवं समन्वयता से पास करेंगे। सहायक स्टेशन मास्टर होने के नाते वे समय-समय से जारी किए गए परिपत्र के सामान्य नियम, सहायक नियम, ब्लॉक बर्जर प्रणाली, स्टेशन कार्य प्रणाली के विरुद्ध न होने पर, परिपत्र के द्वारा जारी किए गए आदेशों का पालन करेंगे। इन-चार्ज स्टेशन मास्टर की अनुपस्थिति में उनका कार्य भार भी वहन करेंगे एवं किसी भी प्रकार की दुविधा की स्थिति में वे प्रभारी स्टेशन मास्टर से बात कर समस्या का समाधान करेंगे अथवा वे प्रभारी स्टेशन मास्टर की नज़र में लाएंगे। उनके कार्य काल के बाद भी बुलाए जाने पर कार्य करने हेतु उपस्थित होने का जिम्मेदारी भी वहन करेंगे। पैनल पर स्विच का सही परिचालन की बाध्यता भी उनकी है।

3 प्वाइंट मैन/पोर्टर :

वे निम्नलिखित कार्य करेंगे :

- (ए) कोई भी असामान्य परिस्थितियों में जैसे सिग्नल, प्वाइंट ब्लॉक उपकरण आदि में खराबी आने पर अथवा नितोषित किए जाने पर गाड़ियों का पायलट-इन अथवा आउट करना।
- (बी) शटिंग एवं ट्रेनों के आगमन एवं प्रस्थान हेतु प्वाइंटो की सेटिंग, क्लैपिंग एवं पैडलॉकिंग करना।
- (सी) गाड़ी के चालक/गार्ड को साईन क्लियर, पायलट मेमो, सतर्कता आदेश, ब्लॉक टिकट आदि दे कर उनसे उनके हस्ताक्षर के रूप में पावती लेना।
- (डी) ट्रेन मूवमेंट के समय आवश्यक रूप से सतर्क रहना।
- (ई) जब एवं जैसे आवश्यकता हो फॉग सिग्नल मेन के रूप में कार्य करना।
- (एफ) स्टेशन से गुजरने वाली गाड़ियों के साथ सिग्नलों का आदान प्रदान करना।
- (जी) स्टेशन बेल को बजाना।
- (एच) अग्निशामक बाल्टियों को रेत एवं पानी से भरना।
- (आई) हैंड सिग्नल लैंपों को साफ करना, उनमें तेल भरना एवं जलाना, प्लेटफॉर्म को साफ करना।
- (जे) स्टेशन मास्टर कार्यालय तथा स्टेशन कक्ष में उपलब्ध उपकरणों एवं फर्नीचरों को साफ करना।
- (के) ट्रेन परिचालन एवं स्टेशन के कार्यों के अलावा और जो भी कार्य जो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा सौंपे गए हों।
- (एल) उपरोक्त के अतिरिक्त, गुमटी सेल पर प्वाइंट्समैन/पोर्टर साइडिंग में आवक एवं जावक में शामिल होगा। वह गार्ड की सहायता करेगा, यदि गार्ड बॉक्स लोड नहीं है तो जल्दी से इसे करना होगा, वह साइडिंग के अंदर और टर्मिनल लाइन पर इंजिन को जोड़ने एवं अलग करने का कार्य भी करेगा।

4. सामान्य:


(मनीष अग्रवाल)
व.नं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (i) कर्मचारी के लिए ड्यूटी की अवधि में लाल एवं हरा तथा तीन रंगों वाली हैंड सिगनल लैम्प आवश्यक उपकरणों का भाग है। ये तब तक स्टेशन नहीं छोड़ेगा जब तक ड्यूटी पर तैनात उप स्टेशन अधीक्षक द्वारा आवश्यक बताई जाए या उनकी अनुमति हो तथा सहायक नियम 4.42.02 का अनुपालन किया जा रहा हो।
- (ii) स्टेशन पर कार्य करने वाला कर्मचारी अप एवं डाउन लाइन विलयर टिकट पहचानने के योग्य होना चाहिए तथा उसे गार्ड एवं ड्राइवर को दिए जाने वाले अन्य परिचालन फॉर्म एवं अभिलेखों को पहचानना आना चाहिए। उसे इस बात की जानकारी होनी चाहिए कि उसे स्टेशन घंटी कब और कैसे बजानी है। उसे यात्री गाड़ी के आगमन पर स्टेशन का नाम कैसे और कब पुकारना है की भी जानकारी होनी चाहिए।

आवश्यक उपकरण

निम्नलिखित आवश्यक सामग्री को तैयार एवं कार्यरत स्थिति में रखना है :

स.	विवरण	मात्रा
1	डिटोनेटर्स	10 टिन केस में
2	हाथ सिगनल बत्ती/तीन रंगीन	03
3	हाथ सिगनल झंडी	03 सेट
4	ताला सहित संरक्षा चेन	08
5	ताला सहित क्लैप	10
6	वेजेस/आयरन स्किड	16
7	आग नियंत्रण बाल्टी	04
8	अग्नि शामक यंत्र	01
9	प्राथमिक चिकित्सा पेटी (सभी उपकरण के साथ)	01
10	स्टेचर	01
11	ब्लाक रिमाईंडर / पुश बटन कॉलर	06
12	मोटर ट्राली / पुश ट्राली कॉलर	02
13	ब्लॉक उपकरण निर्लंबन कॉलर	02


(मनीष अग्रवाल)

परिशिष्ट - एफ

डी.के. स्टेशनों, हाल्ट्स, आई.बी.एच., आई.बी.एस. एवं दूरस्थ साइडिंगों के कार्यचालन नियम :

ट्रैक मशीन साइडिंग सी.एस.एल.-190 मी. (एस.एच. से डी/ई) की कार्य विधि :
 यार्ड के रावघाट छोर पर ट्रैक मशीन साइडिंग लूप लाइन सं. 1 से आरम्भ होती है।
 शॉट सिग्नल एस.एच-5 आवश्यकतानुसार प्लेसमेंट के लिए दिया गया है तथा वाहन को साइडिंग से निकालने के लिए एस.एच.-10 दिया गया है।

जिम्मेदारी :

प्लेसमेंट के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों को साइडिंग में रखे वाहनों की संरक्षा सुनिश्चित करना है। संरक्षा चैन और लोहे की स्किड्स लगाकर साइडिंग में रखे वाहनों की संरक्षा की जिम्मेदारी भी कर्मचारियों की ही है, जिसके लिए पर्याप्त संख्या में लोहे के स्किड्स, पैडलॉक्स के साथ सुरक्षा जंजीर स्टेशन में हमेशा उपलब्ध होनी चाहिए।

विशेष प्रतिबंध :

साइडिंग में गति 15 कि.मी. प्रति घंटा नियंत्रित है।



परिचालन अधिकारी



South East Central Railway

STATION WORKING RULES

RAIPUR DIVISION

South East Central Railway

STATION WORKING RULES

RAIPUR DIVISION

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

NO: SDOM/R/SWR/ANTAGARH/

RAIPUR DIVISION**STATION WORKING RULE OF ANTAGARH (B.G)**

Date of issue: _____

Date of brought into force: 09.08.23**Note:**

The Station Working Rules must be read in conjunction with General and subsidiary rules and Block Working Manual etc. These rules do not in any way supersede any Rule in the above books.

1. Station Working Rule diagram:

Station Working Rule diagram (SWRD) No.SI/R/AAGH/21 is based on PCSTE/ SEC Railway & S.I.P. No. SI/R/AAGH/21 is attached to these working rules. It shows the complete layout of the station yard, all signaling and interlocking features, the gradients and holding capacity of all individual lines, names of the adjacent stations etc.

2. Description of Station:**2.1. General (Location):**

Antagarh is a standard-IIR interlocked 'B' class station with Central Panel interlocking. It is situated at Km.58.800 (F/DRZ) from Howrah with adjacent station KEOTI (KETI) at a distance of 16.950 Km in DALLIRAJHARA end on DALLIRAJHARA-ROWGHAT non electrified Single line section and TAROKI at a distance of 17.74 Km. in ROWGHAT end of DRZ-ROW new non-electrified single line section. The Movement into and across this station is controlled by the SM/Dy.SS on duty at the station through Central Control cum Indication Panel (CCIP). Train operation in Antagarh-Keoti and Antagarh-Taroki block section is worked under Absolute Block system in terms of Rule no. 8.01(a) & (b), 8.02(b), 8.03(1)(a),(b) & c(ii), 8.05(2) & (3) and 8.06(1) of Chapter - VIII and Chapter - VIX of General rules.

2.2 Block stations, IBH, IBS on either side and their distance and outlying sidings:

- i) The adjacent block station is KEOTI (KETI) at a distance of 16.950 Km in DALLIRAJHARA end.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/ Raipur

- ii) The adjacent block station is TAROKI at a distance of 17.740 Km in ROWGHAT end.
- iii) Three over run Line.
- iv) There are no IBH or IBS at this station.
- v) One Track Machine Siding.

2.3 [a] Block Section Limits on either side of the Station on different directions:

Sl. No.	Between Stations	The point from which the "Block Section" Commences from	The point at which the "Block Section" ends at
1.	Antagarh - Keoti	Down advanced starter signal No. 28 of Antagarh.	Up Advance Starter Signal No. 27 of Keoti
2.	Antagarh - Taroki	UP advanced starter signal No. 27 of Antagarh.	DN Advance Starter Signal No. 28 of Taroki

(b) Station section:

The Station section lies in between down Advanced Starter Signal No. 28 & UP Advance Starter signal No. S 27 of Antagarh.

2.4 Gradients:

AT DEZ END:

The gradients at KEOTI end are 1 in 1200 raising up to CH:560.00m, 1 in 1200 raising followed by 1 in 250 falling from CH:560.00m up to CH:1200.00m, 1 in 250 raising followed by Level from CH: 1200.00m up to CH:1500.00m , 1 in 275 raising followed by level from CH:1500.00m up to Ch:2820.00m and level followed by 1 in 160 raising from Ch:2931.00m up to Ch:3243.00m, then Level from CH:3243.00m .

AT TAROKI END:

The gradients at Taroki end are 1 in 1200 falling up to CH:600.00m, 1 in 1200 falling followed by 1 in 200(C) from CH:600.00m to CH:1080.00m, 1 in 200(C) falling followed by Level from CH:1080.00m to CH:1400.00m, Level followed by 1 in 214.716 falling from CH:1400.00m to CH:1620.00m , 1 in 214.716 falling followed by LEVEL from CH: 1620.00m up to CH:17200.00m and level followed by 1 in 220 raising from Ch:17200.00m up to Ch:3732.00m, then Level from CH:3732.00m

2.5 Lay Out:

The station yard comprises of 3(three) running lines of all the lines are meant for UP and DN reception-cum- Dispatch. Only Line no-1 is having passenger plat form.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

A) In addition the following sidings are provided:

Track Machine siding is taking off from line No.1 at Taroki end of the yard isolating the Station Yard from Siding by DS Point No. 43.
(Refer to Appendix 'F' for detailed working of the above sidings)

B) Private sidings:

There is no Private siding at this station.

2.5.1 Running Lines Direction of Movement and Holding Capacity:

Sl. No.	Line No/Name of the Line	CSL in meters	Purpose of the Line
1.	Line No. 1 Loop Line No.1 (Passenger Line)	764.00 (STR to STR)	Signalled for reception & dispatch of UP & DN trains from Keoti & Taroki ends.
2.	Line No. 2 Main Line	778.00 (STR to STR)	
3.	Line No. 3 Loop Line No.2 .	774.00 (STR to STR)	

2.5.2 Non-Running Lines and their capacity in :

Sl. No.	Line No/Name of the Line	CSL / Over run line length in meters
1.	Track Machine Siding extension of Line No. 1.Taroki end.	190 (SH to D/E)
2.	Over Run Line in extension of Line No. 1. (No Stabling) Keoti end.	122 (PT to D/E)
3.	Over Run Line in extension of Line No. 3. (No Stabling) Keoti end.	120 (PT to D/E)
4.	Over Run Line in extension of Line No. 3. (No Stabling) Taroki end.	120 (PT to D/E)

2.5.3 Any Special features in the Lay out:

There is no Special features in the Lay out at this station.

3. System and means of working:

- (i) Trains between Antagarh and Keoti are worked under Absolute Block system by means of UFSBI type non-cooperative block Panel with Block Proving Axle Counters in accordance with chapter VIII and XIV of General rules and chapter IV part- II of Block working manual. UFSBI with block panel for Antagarh and Keoti section is installed in the office of the Station Master on duty who is responsible for its operation and custody of its keys.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

Chapter-II
Part-I &

Chapter-II
Part-I &

(ii) Trains between Antagarh and Taroki are worked under Absolute Block system by means of UFSBI type non-cooperative block Panel with Block Proving Axle Counters in accordance with chapter VIII and XIV of General rules and chapter IV part- II of Block working manual. UFSBI with block panel for Antagarh and Keoti section is installed in the office of the Station Master on duty who is responsible for its operation and custody of its keys.

4. **System of signalling and interlocking:**

Multiple Aspect Colour light LED signals in accordance with General Rule 3.07 (4), (5), (6), (7), 3.08 (4) (b), 3.13 (6) (b), 3.27 (a) and 3.32 (2) are provided to control the movement of trains into and out of this yard. The following signals are provided in each direction.

i) **For Up Reception:**

- a) UP Distant Signal.
- b) UP Home Signal, S-1 with Junction type Route Indicators for receiving trains on Line No. 1, 2 & 3.
- c) Calling-On Signal below the UP Home Signal.

ii) **For Up Dispatch:**

- a) Starter Signals S-5 for Line No- 3, S-3 for Line No- 2 and S-7 for Line No-1 respectively.
- b) Advance Starter Signal S-27.

iii) **For DN Reception:**

- a) DN Distant Signal.
- b) DN Home Signal, S-2 with Junction type Route Indicators for receiving trains on Line No. 1, 2 & 3.
- c) Calling-On Signal below the DN Home Signal.

ii) **For Down Dispatch:**

- a) Starter Signals S-6 for Line No- 3, S-4 for Line No- 2 and S-8 for Line No-1 respectively.
- b) Advance Starter Signal S-28.

In addition to the above, the Shunt Signals are also provided to facilitate shunt movements in the yard.

4.1. **Track Circuits:**

The station yard is fully Track circuited. The Home Signal is provided with approach track circuits for operation of calling on signal at Keoti and Taroki ends.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

The Advance Starter Signal will automatically be replaced to "ON" position as soon as the track circuit ahead is occupied.

Visual indicators are provided on the panel board installed in the Station Master's office to show the condition of the lines i.e. whether the line is clear or occupied as under.

- i) No indication- line is clear.
- ii) When the Signal is cleared with the route set and locked and the track over which the train has to pass is not occupied 'White' Illumination is shown in the entire route set. As the train precedes gradually the illuminations which were showing 'White' turns to 'Red' as the train occupies each track and finally shows 'No Indication' once the complete train passes over the set route and the route is released automatically behind the said train.
- iii) Red indication: line is occupied/failed.

In the event of failure of track circuit the Home Signal/Starter/Advance Starter becomes in operative and the train will be piloted in for Home signal and piloted-out for starter signal as per General Rule 3.69, 3.70, 3.71 & Subsidiary Rules thereto.

However, the trains can be admitted by Calling-On from Keoti and Taroki end in the event of failure of any track circuit except the replacement track.

(Please refer Appendix-'B' for detailed instructions for taking 'OFF' Calling-On Signal.)

Before piloting in any train SM on duty must satisfy physically himself that the reception line is free from obstructions and before dispatch of train he must ensure from the advance station and SCR on duty about the complete arrival of train.

4.1.1 Axle Counter:-

The Antagarh-Keoti and Antagarh-Taroki Block section is proved by means of Digital Axle Counter (BPAC) to detect whether the block section is clear or not. It also controls the operation of concerned Block Instrument (Block Panel).

- 4.1.2 Whenever any Axle Counter fails it is necessary to reset the Digital Axle Counter (BPAC). (Please Refer Appendix 'B' for detailed working instructions).


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

4.1.3 Interlocking:

The station is equipped with standard IIR Panel interlocking through central panel. The points and signals at either end are set through the panel. The control panel is of desk type 'Domino' pattern.

The controlling and indicative elements are grouped together on the panel and located in the geographical order displayed through a diagram of lines depicting the track of the specific/concerned area. The points and signals buttons are placed pertaining to the specified location as per diagrammatic representation. The details of operation have been explained in 'Appendix B' of working rules of Antagarh station.

4.1.4. Motor operated points:

All points are motor operated points; each point is operated electrically by means of push button on panel board. In the event of power failure, track circuit failure it shall be operated manually.

All motor operated points have been controlled categories under CH1 to CH5 etc. for emergency operation in the event of power failure.

Crank handle	Control points	Location
CH-1	31 A/B	Panel Room
CH-2	32 A/B	
CH-3	41A/B	
CH-4	42A/B	
CH-5	43.	

(Refer to Appendix 'B' for detailed instructions on use of the Crank Handles for Manual Operation and Emergency Point Operation).

4.2 Custody of Relay Room Key/End Cabin Key & Procedure for its Handing Over and Taking Over between Station Master and S&T Maintenance Staff:

The Relay Rooms / Cabin basements shall have double locking system of Operating & S&T Locks. Both the locks (Operating Lock & S&T Lock) shall be of Godrej make & shall be provided on the Door of Relay rooms/ Cabin Basements. One key of Operating lock shall be in the custody of ASM on duty & the spare Key/ keys shall be kept in the custody of Sectional DTL. One key of the S&T lock shall be kept in the safe custody of concerned Signal Maintainer/ supervisor & spare key/ keys of the S&T lock shall be kept in the safe custody of Depot in charge SSE/signal of the section. In addition E-type lock is also to be provided at the theft prone relay huts. Key of this lock shall be with Signal Maintainer.

Whenever relay room is to be opened either for maintenance schedule or during failure or other maintenance activities/construction works, the concerned Maintainer/Signal Supervisor shall: First obtain the serial

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/ Raipur

number of the day with time from Section Engineer/Signal/HQ of the respective Divisional Control Office. Then record the same in the Relay Room Key Register with reason.

Relay Room Key register to be maintained in following format:-

S. N.	Date	Time taken from	Signature of		Date	Time handed over to SM	Signature of		Purpose	Remarks
			ESM/SE /JE	SM on duty			ESM/S E/ JE	SM on duty		

When ASM on duty is requested for the key by the S&T staff:

The ASM shall give the key of Operating Lock to S&T staff after the entry is made in the Relay Room Key Register and also with red ink in TSR. Relay Room Cabin Basement key shall not be handed over by ASM on duty to any Group D staff of S&T department.

On completion of the work the concerned Signal Maintainer /Signal Supervisor shall: First properly close Relay Room / Cabin Basement door and lock it with both the locks. Then return the key of Operating Lock to the ASM on duty and make the entry in Relay Room Key Register. Advise Section Engineer/Signal HQ at Division Control Office of the time of closing the Relay Room.

When the operating lock is returned by S&T staff to ASM on duty he shall: First keep the key in the safe custody and acknowledge it on the Relay Room Key Register. Advise Section Controller of the time of closing the Relay Room who will record it in the Control Chart.

The procedure, frequency and authority for opening of Relay Room in four category are appended below:

For attending failure of S&T Gears within Relay Rooms: Following steps shall be taken for opening Relay Rooms for attending failures inside the Relay Rooms when necessary.

BY ASM:

Entry to be made in S&T failure register by ASM on duty and failure memo to be issued to S&T staff. The S&T staff shall not take the Relay Room Key for attending failures and open the Relay Rooms unless failure is recorded in SFR.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

BY S&T Staff:

If Disconnection is required, Disconnection Memo to be given by S&T Staff to ASM on duty.

Failure Memo should be acknowledged and entry in Relay Room Key Register to be made by S&T staff before obtaining Station Master's Key.

For Periodical Maintenance of Relay Room: Relay Room Key for schedule maintenance shall be taken only once in a calendar month during monthly inspection by Sectional Supervisor.

Opening for Special Activities and Works:

The relay Room can also be opened and closed by following the procedure as given in Para 2 and 3 respectively to carry out the activities as when required for-

Special maintenance activities like cable meggering block/Disconnection memos selection/locking table testing, maintenance work inside relay room by Electrical & Engineering staff, during failures, data logger resetting and inspection by Divisional and Headquarter officials.

Track circuit adjustments & Voltage monitoring during monsoon and when ever required during rains.

Works required by S&T Construction and open line staff for preparatory works and during commissioning. In each such case the construction staff shall follow the detailed guidelines issued regarding working on signaling gears under the charge of open line.

In case emergencies such as fire, flood, earthquake etc the following action taken:

- a. Open line Section Engineer (Signal)/Signal Maintainer and the ASM shall jointly decide the need for opening the Relay Room.
- b. Section Engineer/Signal/HQ at Divisional Control Office and Section Controller shall be advised respectively.
- c. In case of communication failure during such emergencies, Open Line Signal Maintainer/Supervisors and ASM on duty shall jointly decide the need of opening the Relay Room and communicate later on to respective controls.



(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur



(Pulkat Singh)
Sr.DOM/ Raipur

In case key is lost/misplaced:

- a) It shall be reported to S&T control as well as SCOR for either lock.
- b) In normal course the spare key with respective custodians shall be used. In emergency situation lock may be broken under advice to SCOR as well as control.
- c) New lock shall be procured and provided

Unauthorized Opening:

In case ASM on duty comes to know of Rely Room/Cabin Basement opening by unauthorized means or by unauthorized person or any group "D" staff, the signaling system shall be suspended by him and matter immediately reported to Section Controller.

Reporting and Recording of opening of Relay Room:

A record of Relay Room opening will be kept on the control chart by the Section Controller.

Section Engineer/Signal/HQ at Divisional Control Office will prepare daily statement and also compile a 30 days report for day to day periodical perusal of Sr.DSTE/DSTE and Sr.DOM/DOM.

Sr.Section Engineer (Signal) and DTI of the respective section will check the station record of Relay Room opening during their inspections and cross it with data logger /counter reading. Discrepancy if any shall be immediately inquired into and advised to Sr.DSTE/Sr.DOM by the numbered control message from the station immediately.

Sr. Section Engineer (Signal) and DTI of the respective section will send monthly report of opening of Relay Rooms of all stations in their beat to the DSTE and DOM respectively. Any discrepancy will be brought to the notice of Sr.DSTE and Sr.DOM by the numbered control message from the station immediately.

4.3 Power Supply:

IPS for Colour Light LED Signals is provided at the station to which the Local/ Solar Supply and Generator Supply are extended through a changeover kept in the SM's office. The Changeover need to be kept normally in Local Supply side. In Case of the power supply failure, the generator has to be started and the change over switch has to be set on Generator Side for extending the power to CLS.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/ Raipur

4.3.1 Working of DG Set:

- (i) Power to the signaling equipment of the station is supplied through IPS. The battery of IPS is charged through C.G. S.E.B. Supply and the DG Set provided in the DG room of station building.
- (ii) On the failure of CG SEB Supply for more than one hours SM on duty will hand over the key of DG set to on duty points man to operate DG set after two minutes on duty points man will operate the change over switch to the DG mode.
- (iii) The DG set provided at the station can not take continues load of the installation for more than two hours.
- (iv) The DG set will help in keeping the battery of IPS charged at all the time and prevent them from running down.
- (v) On resumption of CG SEB Supply the working of DG set shall be stopped and then on duty point's man will operate the change over switch to the normal mode of CG SEB Supply side.
- (vi) Record of failure of CG SEB Supply and duration of working of DG set shall be maintained properly in the Register provided for this purpose by DY.SS. The failure of DG set shall be intimated to concerned S&T staff to rectify the defects.
- (vii) Testing of the DG set shall be carried out by on duty points man in each shift.

5. Telecommunications:

Refer to Appendix 'B'.

6. System of Train Working:

- i) Movement of trains and pilots through the station should be done in consultation with Section (BDR) Controller on duty/Raipur as well as the provision laid down in Block Working Manual, Operating Manual and Station Working Rules.
- ii) In the event of suspension of Control Working, Station Master on duty will work independently and will be responsible for arranging judicious movement of train services in consultation with adjoining stations.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkhi Singh)
Sr.DOM/ Raipur

6.1 Duties of Train Working staff:

The duties and the responsibilities of train working staff in each shift is detailed in Appendix-D'.

6.1.1 Trains working staff (in each shift):

The following staffs are provided:

Sl. No.	Designation of the Staff deputed per Shift at the Station.	No. of Staff
1.	Chief Station Manager	1
2.	Station Master/SS	1
3.	Points man/Porter	1

6.1.2 Responsibility for ascertaining the clearance of the line and zones of responsibility:

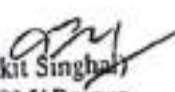
- The Station Master on duty is fully responsible to ascertain the clearance of the line for reception and dispatch of trains by checking the indication lamps for berthing track of each line provided on the panel board. In case of failure, the clearance of the fouling at both ends of the line must be physically checked by SM on duty before permitting reception of a train.
- In case of track circuit failure the responsibility for ascertaining the clearance of running lines shall devolve upon the Station Superintendent/DY.SS/SM on duty.

6.1.3 Assurance of the staff in the Assurance Register:

The register is provided at the station for Class-III and Class-IV staff those who are involved with train passing. Two types of forms are enclosed in the Register i.e. Form-'A' for Class-III and Form-'B' for Class-IV staff.

Assurance is to be ensured from the staff posted newly at the Station or leave reserve staff at the station or regular staff who has resumed his duties after more than 15 days absence in the prescribed Assurance Register.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

6.2 Conditions for granting line clear :

(i) Between Antagarh-Keoti section :

Conditions laid down in GR 8.03 (2) (a), (b), (c) (ii), shall be fulfilled before granting line clear for receiving a train from Keoti section line must be clear up to the DN Advanced Starter Signal No. 28. Similarly, for dispatching a DN train towards Keoti, the line must clear up to UP Advanced Starter Signal-27 of Keoti.

(ii) Between Antagarh-Taroki section :

Conditions laid down in GR 8.03 (2) (a), (b), (c) (ii), shall be fulfilled before granting line clear for receiving a train from Taroki section line must be clear up to the UP Advanced Starter Signal No. 27. Similarly, for dispatching a UP train towards Taroki, the line must clear up to DN Advanced Starter Signal-28 of Taroki.

6.2.1. Any Special Conditions to be observed while receiving or dispatching a train:

There is no Special Conditions to be observed while receiving or Dispatching a train:

6.2.1.1 Setting of points against block line:

Refer to GR 3.38 and SR thereto for detailed instructions.

6.2.1.2 Reception of train on blocked line:

For admission of a train on an obstructed line, the procedure laid down in General Rule No. 5.09 and Subsidiary Rule 5.09.01 shall be fulfilled.

6.2.1.3 Dispatch of train from line provided with common starter signal:

There is no common starter signal at this Station.

6.2.1.4 Any other special conditions should be mentioned giving reference to the G&SR:

There are no other special conditions which are to be mentioned except before granting line clear for an UP/DN Trains, lines should be clear up to advanced starter.

6.2.1.5 Admission of a Passenger Carrying train into Goods Yard:

For admission of a train carrying passengers on line No. 2 & 3 the procedure laid down in Subsidiary Rule 3.40.03 must be observed.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulla Singh)
Sr.DOM/ Raipur

6.3 Conditions for taking 'OFF' Approach Signals:

Reception of trains shall be governed by the conditions and procedure laid down in General Rule 3.36, 3.38, 3.40 (1)(b), and Subsidiary Rule 3.36.04(a), 3.38.01(b)(i), 3.38.01(c)(e)(f) and (g), 3.40.02, 3.40.03. The reception line must be cleared up to adequate distance beyond starters provided on line No. 1, 2 & 3.

6.3.1 Responsibility of Station Master for restoration of Signals to**'ON':**

Station Master should ensure that the signal is put back to 'ON' after passage of the train as per GR 3.36.2(b).

6.4 Simultaneous Reception/ Dispatch, Crossing and Precedence of trains:

1. Simultaneous reception of a DN train on 2nd loop (Line no.-3) and UP train on 1st Loop (Line no.1).
2. Simultaneous reception of a UP train on 1st loop (Line no.-1) with route set to Track machine stabling siding Line or D/S 43 in normal and dispatch of another UP train from Line no.2 (Main Line) or 2nd Loop (Line no.3).
3. Simultaneous reception of a DN train on 1st loop (Line no.-1) with route set to over run line (No stabling) and dispatch of another DN train from Line no.2 (Main Line) or 2nd Loop (Line no.3).

6.5 Complete arrival of trains:

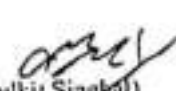
The Station Master on duty is responsible to physically verify the completeness of the train by checking the last vehicles indicator of the train. Refer to G.R. 4.16 and 4.17 and SR thereto for detailed instructions.

6.6. Dispatch of trains:

1. Dispatch of down trains is governed by the provisions of General Rule 3.36, 3.38, 3.39, 3.70, 8.01(a) and Subsidiary Rule 3.36.01, 3.36.02, 3.36.03, 3.36.04(b) (i) (ii), 3.42.01, 3.42.01, 3.42.02(a) (IV), 3.42.04, 3.70.01 and 02 and other relevant provisions of General and Subsidiary rules, Block Working Manual, operating Manual and station working rules of the station. For dispatch of pilot to the sidings refer to Appendix -F'.

2. For dispatch of a train from non-signalized line - Not Applicable.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/ Raipur

6.7 Trains Running through:

- (i) For run through trains over the main line, the Station Master on duty will have the entire route set and locked in favor of its movement and signal should be taken off as per the sequence and instruction laid down in SR 3.42.02 (a) (iv).
- (ii) While a train passes through the station, the Station Master and PM on duty shall observe the condition of the train and exchange hand signals with the train staff and take necessary action in accordance with GR 4.42(2) and SR 4.42.02 to 4.42.07.
- (iii) Station Manager on duty shall ensure that all non-isolated shunting is stopped and shunting Authority has been withdrawn.

6.8 Working in case of Failures:

6.8.1. Failure of Track Circuits:

If the track circuit fails, or controlling Home signal becomes inoperative, the train may be received on calling on signal. And if calling on signal also become defective then it may be treated as failed, and train may be piloted "In" from Home Signal as per GR 3.69 and SR thereto, after setting, clamping and padlocking all the points on the nominated route. The train may be Piloted Out from starter signal as per GR 3.70 and SR thereto and while Piloting out the SM on duty should physically verify that the route is correctly set, clamped and padlocked for despatch of trains and is free and clear of all obstruction up to Advanced Starter.

6.8.2 Defective Signals:

When a Signal is defective in 'Off' condition, Station Master on duty shall immediately arrange to put back the signal to 'ON'. If the signal cannot be put back to 'On' even after exhaustive endeavour, the Green LED shall be so broken as to prevent the green light be emitted OR a competent railway servant in uniform shall be deputed to exhibit STOP hand signal at the foot of the stop signal post and to place a detonator 90M outside the defective signal and train shall be worked in accordance with GR 3.68, 3.69, 3.70, GR 3.71 and SRs thereto.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

6.8.3 Emergency operation of points:

Emergency point operation shall be resorted to in case of failure of Points/point controlling track circuits. Such operation shall be possible if point is free. For emergency point operation, seal of emergency point operation button must be broken by on duty SM and emergency point operation key must be turned clock wise. Emergency point operation button is to be operated first along with relevant point button then retaining the point button pressed, emergency point button is to be released and the Group Normal button or Group Reverse point button is to be pressed for operating the point to Normal or Reverse position. The Veeder counter record next higher number, which has to be recorded in a separate emergency point operation register with proper remarks for such operation. This operation must be done after satisfying that no vehicle is occupying the point zone.

Note:- Before initiating emergency point operation it is the responsibility of on duty SM that the point zone is free from any obstruction.

RESEALING EMERGENCY POINT OPERATION BUTTON:

The sealing arrangement is provided on emergency Point operation button. The S&T Staff must be intimated about the failure of Point operation and resealing is to be done by S&T staff (SSE, JE, SM).

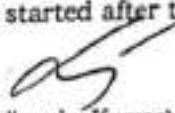
6.8.4 Failure of block instruments:

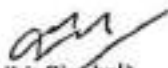
When Block Instrument fails to work properly as mentioned in BWM Para 4.43 the SM on duty shall at once issue a message through section Controller to all concerned officials, and adjacent Stations. Block Working shall be suspended and Line clear shall be obtained/granted through electrical communication instrument proper.

Authority to proceed will be given. Instruments shall not be allowed to be opened by un-authorized persons vide BWM Para no. 2.10, 4.24 GR 14.03, 14.13, 14.14.

6.9 Provisions for Working of trolleys/Motor Trolleys/Material Lorries:

1. The section where axle counters are proved in lieu of track circuits, Trolleys, Motor Trolleys, Lorries etc. which are not insulated, shall not be allowed to run except on line clear.
2. Motor Trolleys/Tower Wagons/Material Lorries are not likely to actuate the Axle counter correctly. When they are to run over the section split by Axle Counters, the whole section to be treated as one and next train to be started after the last train has arrived complete.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

3. In all other respects the working of a light Motor Trolley shall confirm to the rules laid down for ordinary trolleys while running without block protection and to those laid down for motor trolleys while running under block protection or following another light motor trolley or motor trolley.

Note:

(Refer to GR 15.18 to 15.27 and SR thereto for detailed instruction in addition to the instructions mentioned above).

7. Blocking of lines:

- a. When a running line is blocked by a stabled load, wagon, vehicle or train for any reason, the Up and down facing points shall be set against this line and precautions to be taken by Station Master on duty in accordance with Subsidiary Rule 3.38.05.
- b. Loose vehicles on running lines must be secured in accordance with General Rule 5.23 and Subsidiary Rule thereto.
- c. Push Button reminder collars must be placed by Station Master on the concerned buttons and protect the obstructed running lines (Refer to SR 3.36.03(b) and 5.04.01 for detailed instructions).

8. Shunting:

8.1 General Precautions:

Shunting operations at this station shall be carried out in accordance with GR1.02(8) & (9), 5.13, 5.18, 5.19, 5.20, 5.8.05(2) & (3), 8.06, 8.14, 8.15 and SR thereto.

8.2 Shunting in face of approaching train:

Shunting out side home signals on both ends in the face of an approaching train is prohibited. Refer to General Rule 8.09 and Subsidiary Rule 8.09.01.

8.3 Prohibition of Shunting. Special features if any:

- (i) Shunting out side home signals in the face of an approaching train is prohibited. Refer to General Rule 8.09 and Subsidiary Rule 8.09.01.
- (ii) Hand or loose shunting is strictly prohibited.
- (iii) When signals have been taken off for an incoming train onto a line, which is not isolated, no shunting movement shall be carried out towards points over which the incoming train is to pass.

8.4 Shunting on Single Line:

Within Station Section:

Shunting operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in GR 8.10 & SR thereto.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

Between Last Stop Signal and Opposite First Stop Signal:

Shunting Operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in 4.36 & 4.37 of Block Working Manual and GR 8.12 & SR thereto.

Beyond Opposite First Stop Signal:

Shunting operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in 4.38 of BWM & GR 8.13 and SR thereto.

During Failure of Block Instrument of Single Line:

Shunting operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in GR 8.15 & SR thereto.

8.5 Shunting on Double Line:

Not applicable at this station.

8.6 Shunting in the siding taking from Station Yard/Goods Yard:

Refer Appendix-'F' for detailed working instructions.

9. Abnormal Conditions:**(a) The rules to be observed in the event of Abnormal Conditions:****(i) During Partial Interruption/failure of Electrical Communication****Instrument:**

Refer to SR 6.02.06 for detailed instructions.

(ii) The authority to proceed in the occupied block section in case of obstruction of line or accident:

Refer to SR 6.02.05.

(iii) Trains delayed in Block Section:

Refer GR 6.04 & SR thereto for detailed working instructions.

(iv) Failure/Passing of Intermediate Block stop Signal at "ON".

Not applicable for this station.

(v) Failure of Axle Counter Block/BPAC:

Please refer Appendix-'B' for detailed working instructions.

(vi) Failure of MTRC:

Not applicable.

(b) Procedure for emergency operation of points by crank Handle:

The following procedure is to be adopted:

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

i) Crank Handling of the Point when a particular point is not locked in the route due to a signal move:

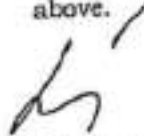
The Crank handle keys are normally locked in the respective KLR instrument connected with the Control panel with white/Red miniature light indications on the panel above the crank handle push button. The crank handle push button Blue in Colour along with group trans button on the panel are to be pressed simultaneously and at the same time. The white indication starts flashing to indicate that key can be extracted. The economizer push button below the concerned Crank Handle KLR is to be pressed to extract the Crank handle key to operate the point manually. As key is extracted the indication becomes blank. After completion of the crank handling its points the key is brought back and inserted into the KLR concerned and turned. The flashing white indication appears again. Now group released button and the concerned crank handle button are to be pressed to restore the normal working. The white indication becomes steady. The crank handle key can be taken out only when the concerned signal on that particular route is in "ON" position and the concerned point is not locked in the route due to a signal move and extraction of crank handle key makes also the signals controlling movement over these points inoperative.

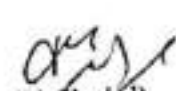
The Crank Handles are grouped as follows:

Crank handle	Control points	Location
CH-1	31 A/B	Panel Room
CH-2	32 A/B	
CH-3	41A/B	
CH-4	42A/B	
CH-5	43.	

ii) Emergency Crank Handling of the Point when a particular point is locked in the route due to a signal move:

When the operation of the particular point becomes necessary by the crank handle which is locked in the route due to a signal move, the route should be released first by its emergency operation and the crank handle should be extracted by the normal procedure as explained in (i) above.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkat Singhal)
Sr.DOM/ Raipur

In case, the route fails to release even on application of the Emergency, and alteration of the point in the locked route is warranted, this can be done so by using (EMCH) emergency crank handle key is to be inserted and turned 'Clock Wise' direction for "Emergency Crank Handle Release" of the Crank Handle in the panel. For transmission of Crank handle group key, first signal should be put back to 'ON' with signal cancellation button after; the emergency crank handle key of the panel will be turned clockwise. After turning it clockwise a white light will glow near EKT key. Then SM will press relevant CH- button with Trans button for transmission of key. After that a red indication near CH button started flashing. After completion of 120 second the red indication will be extinguished and then yellow flashing indication will be started automatically.

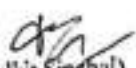
Consequently Group key indication in the EKT box will appear then extract the Group key from EKT by pressing switch button fitted below the EKT. After this other activity for cranking of point will be done as per normal procedure indicated in the above paragraph. After completion of the assigned job and returning of Crank Handle key in EKT, SM on duty will press Crank handle button with release button for receiving the key and will turn emergency crank handle key in normal position.

Note:- The assigned staff shall be advised by SM on duty "Not to try to extract the Crank Hand Group key from KLR unless yellow indication near CH button appears. The emergency release of the Crank Handle is recorded by next higher number in the Veeder counter provided and every such operation has to be recorded as why such operation is warranted in a register in the prescribed pro-forma kept with SM on duty.

iii) **The emergency operation of the point in the event of the failure of the controlling track of the point:**

First EWN key is to be inserted and turned. Then the concerned point button is to be pressed along with EWN push button. Counter will register next higher number. A miniature light will appear near EWN counter confirming that it is ready for emergency operation. Now


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

keeping the point button in pressed condition EWN push button is to be released and the group normal or reverse button is to be pressed and released as required.

N.B.: Every such emergency operation i.e. breaking of seal of "EWN Push button", insertion of Station Master's key and then operation of concerned point push button etc., to be recorded in the register kept for this purpose at the station.

The sealing arrangement is provided on emergency Point operation button. The S&T Staff must be intimated about the failure of Point operation and resealing is to be done by S&T staff (SSE, JE, SM).

(c) Certification of clearance of Track before "Calling-ON" Signal operation is initiated:

It is the personal responsibility of SM on duty has to physically verify for the clearance of the line on to which the train has to be admitted on Calling-On Signal.

d) Reporting Failure of Points, Track Circuit/Axle Counter and Interlocking:

- (i) In the event of the failure of Points, Track Circuits/Axle Counter and interlocking the Station Master on duty should inform concerned Signalling staff responsible for maintenance for attending the failures and only after the receipt of the written

memo from the Signal Maintainer for rectification of the fault, SM/ASM on duty should restore the normal working.

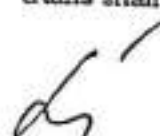
- (ii) The necessary entries should be done in the "Signal Failure Register" with a message to the Section Controller.

- (iii) The following S&T staff should be intimated to rectify the failure:

SM-I, SSE/JE(Sig) and S&T Control.

9.1 Total Failure of Communication:

During total interruption/failure of electrical communication instrument, trains shall be worked in accordance with SR 6.02.04.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/ Raipur

9.2 Temporary Single Line Working on Double Line Section:

Not applicable at this station

9.3 Dispatch of Train under authority to proceed without line clear or to assist the crippled train:

GR 6.02.05 has to be adopted.

10. Visibility test object:

To serve as visibility test object Red lamp of Starter Signal No. 8 of Line No. 1 at Keoti end and Red lamp of Starter Signal No. 5 of Line No. 1 at Taroki end of the yard are considered. Station Master on duty is authorized to check the visibility. Refer General Rule 3.61 and Subsidiary Rule 3.61.01 for detailed instructions.

11. Essential equipment at the station.

Refer to Appendix 'E'.

12. Fog Signal Men nominated to be called in case of Fog:

During thick and Foggy weather, the Station Master on duty at the station shall send two trained Fog Signalmen one in each direction with detonators in terms of SR. 3.61.01. The Station Master on duty may also utilized two trained Gang men deputed by the Jr. Engineer (P. Way).

A. Name of the Fog signalman nominated to work during fog.

The names of the entire trained fog signalman who are required to work during Fog are mentioned in the Fog signal Register mentioned at the station. The assurance of all trained staff must be taken once in a year in the month of October vide SR 3.64.07 (1).

B. STATION DETONATOR REGISTER (OP/T-124) INSTRUCTIONS:**1. This Register contains the following parts:**

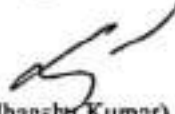
Part -I Particulars of Fog signalman posted at the station from time to time.

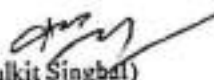
Part- II Particulars of receipt and stock of detonators (at the station, to be Filled in whenever detonators are used/received).

Part - III Particular of Fogs, Fog Signalman on duty and details of Detonators used.

Part-IV: Particulars of issue and testing of Fog Signals at the station.

2. As soon as a man is posted for duty at station as a Fog Signalman, the Station Master must satisfy himself that the person is fully acquainted with and understands the norms regarding the placing of detonators (Fog signals at the station during thick or foggy weather).


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/ Raipur

As an assurance of this, the Station Master shall take the thumb impression or signature of such persons in the appointments column of Part-I of the Fog Signal Register.

3. The Station Master shall ensure that the information maintained in the Register is kept up to-date and is accurate in all respects. Transportation Inspectors shall check the Registers and also the stock of Detonators on hand, each time they visit the station and initial with date as an indication of having done so.

C. **WORKING OF FOG SIGNALMAN:**

- a) **Recruitment:** Fog Signalman shall be detailed for duty at stations being recruited partly from Station Traffic staff and partly from the Engineering Gang man and must not be substitute or casual labours but regular employee of the Railway.
- b) **Relief:** Sr. Divisional Operating Manager shall arrange for a relief force for Relieving Fog Signalman at station area in which Fogs are prevalent when such men are absent on account of sickness or authorized leave.
- c) **SUPPLY & METHOD OF USE:**
 - i) Each Fog Signalman shall be given 24 Detonators (Fog signals) or less as may be prescribed under special instructions. The Station Master shall ensure that fresh supplies of Fog Signals are sent out, as necessary to the men in replacement of those used.
 - ii) One Fog Signalman shall be sent to each of the Fog Signal posts which are fixed at all stations in rear of (i.e. outside) the First stop signal.
 - iii) Each Fog Signalman on reaching the Fog Signal post shall at once place two fog signals on the rails about 10 meters apart from each other. One being in the direction from which the incoming train would come i.e. at 270 mts. short of the First Stop signal and second 10 mts apart.
 - iv) He shall then station himself 45 meters beyond the fog signal post.
 - v) The Dy. SS/SM/ASM on duty shall see that Fog Signalman are not posted at the Fog Signal post for a period more than 3(three) hrs. at a stretch. Fog Signalman shall never leave his post unless relieved and will not sleep on duty. Fog Signalman when being relieved will wait for the sight approaching train and will then remove the exploded detonator.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

D. USE OF DETONATORS:**Home Signal defective in 'OFF' position:**

If Home Signal cannot be kept in 'ON' position, a competent Railway Servant in uniform be deputed to exhibit a stop hand signal at the foot of the defective signal post and to place a detonator 90 mts. outside it. The Railway servant shall replace the detonator every time it is passed over by a train. He shall not leave his post until relieved by a competent Railway Servant. Relief shall be arranged every 4 hours in such cases.

E. IN CASE OF THICK & FOGGY WEATHER:

In foggy or tempestuous weather or in dust storm when Station signals cannot be seen, the Station Master on duty shall personally ensure that the Station signals are lit, and then send a trained men to act as fog signalman, to the fog signal post, erected at a distance of 270 M in rear (i.e. outside) the First stop signal.

13. Special Restrictions:

1. Hand or Fly or loose shunting is strictly prohibited at the station and the precaution laid down in General Rule 5.20 and Subsidiary Rule 5.20.01(b) must be taken during shunting operations of the station.
2. Shunting in face of an approaching train outside of the Advance Starter Signal is prohibited.
3. Speed over Single Cross Over & 1st loop (Line no.1 & 3) is raised to 30 kmph
4. During crossing of Train, DN Train to be stopped at Home signal and UP Goods train being admitted in the Goods line fulfilling all relevant conditions. Subsequently DN passenger train being admitted on line No.1 (Platform line).
5. If simultaneous reception is restricted due to occupation of the one of the loop lines by train and line clear is granted simultaneously at both end of the station, the 1st train shall be admitted in loop line setting overlap towards over-run line.
6. If overlap is set to main line for reception of a train, line clear shall not be granted for movement of train in opposite direction or, reception of one train can be done after ensuring the both trains have stopped dead outside the Home signals.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr.DOM/ Raipur

7. Shunting shall be supervised by person as specified in Para 5.13 & 5.14 of G&SR.
8. While shunting, it shall be ensured that visibility is clear and weather is fair.
9. Stabling of vehicles on non-isolated line of the yard is not permitted without live engine attached or proper securing of vehicles.
10. During attachment and detachment of Locomotive, wagon of the train shall be properly secured by providing sufficient no. of skids and ensuring no train in Block section.
11. If any running line is blocked by a train, the line must be isolated by setting the concerned point against that line.

CERTIFICATE:

NOTHING IN THESE RULES SHALL BE READ AS CANCELLED, AMENDED OR MODIFIED ANY RULES OF GENERAL AND SUBSIDIARY RULES, BLOCK WORKING MANUAL AND OPERATING MANUAL. THESE RULES CANCELS ALL PREVIOUS STATION WORKING RULES.


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkh Singh)
Sr.DOM/ Raipur

South East Central Railway

GATE WORKING RULES

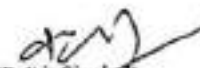
RAIPUR DIVISION

APPENDIX-'A'

NIL


(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur


(Anil Mantri)
Sr.DEN/L-II/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

South East Central Railway

APPENDIX-'B'

RAIPUR DIVISION

APPENDIX 'B'**WORKING OF INTERLOCKING AND SIGNALS****Central panel:**

This station is provided multi aspect colour light LED signal & with central Panel Interlocking. All the points and Signals are operated from the Control Panel provided at the station. This station is interlocked to Standard-IIR by means of relay interlocking. All the points are operated by means of Electric point motors. The aspects of Colour light LED Signals and setting of points are displayed on the Control cum indication panel. The Yard is provided with continuous track circuits.

Panel Description:

- 2.1 The control panel is of the desk type "DOMINO" pattern. All controlling and indicating elements are grouped together on the panel and located in geographical order on a diagram of lines, depicting the track in the area concerned. All the points and signals buttons are located close to the points and signals on the diagram. In spite of this, the dimension of the panel even for a larger yard, are kept small so that the Station Master on duty can see the whole of the diagram at a glance without difficulty and have every operating button within easy reach.
- 2.2 The control panel is made up of individual rectangular panel section (domino) of 54mmx34mm. Each panel section consists of a base plate and a cover plate. To identify and locate easily a particular panel section, the rows of the column are numbered as A1, A2, B1, B2 etc. A panel section cover plate shows a corresponding part of a track diagram depicting points and signals depending on the geographical Location in the field, such as a pair of points, a length of plain track with or without signal and so on. Different colours are used to distinguish different track circuit sections.
- 2.3 All the common buttons, such as emergency cancellation buttons, common point buttons and various counters to count emergency operations, signal cancellation button, signal and point failure acknowledgement buttons, crank handle buttons, emergency crank handle release button and


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

emergency point operation button are housed on the panel, as per geographical order. The dull finished gray colour of the panel surface avoids undesirable reflection from reaching the operator's eyes.

2.4 Special features:

2.4.1 The panel is automatic route setting type, i.e. setting and locking of route and clearing of signal will require simultaneous pressing of entrance (signal) and exit (route) buttons. However, facility for individual operation of points is also available.

- (i) After arrival/departure of train's route will automatically get released, except for calling on and Advanced Starter Signals.
- (ii) For calling on and advanced starter signal, route will be released by pressing concerned signal button and signal cancellation button after arrival and departure of trains respectively.

EWN Push button, black with red dot colour:

This is an emergency point operation push button (common for all points operation), always kept under protection of seal and used when out of exigency it becomes necessary to change the setting of point or alter the route under point zone track circuit failure condition. The complementary to this push button are

Station Master's EWN key lock:

Station Master's EWN key is kept in the personal custody of Assistant Station Master/Station Master on duty and insertion of key is required when operation of EWN push button becomes necessary.

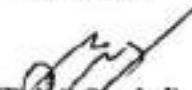
EWN Counter:

It is an electrical counter that registers next higher number for each emergency operation. Before initiating the Emergency Point operation Station Master/ Assistant Station Master on duty must physically verify the Point Zone is clear and free from all obstructions.

(c) Operation:

Before initiating the Emergency point operation SM/ASM on Duty must Physically verify the point portion is clear and free of any obstruction.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

First EWN key is to be inserted and turned. EWN push button seal is to be broken by on duty SM/Panel. Then the concerned point button is to be pressed along with EWN push button. Counter will register next higher number that number is to be recorded in Emergency Point Operation Register provided at Station. A miniature light will appear near EWN counter conforming that it is ready for emergency operation. Now keeping the point button in pressed condition, EWN push button is to be released and the concerned point normal or reverse button is to be pressed and released as required.

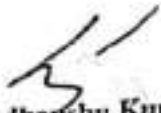
(d) RESEALING EMERGENCY POINT OPERATION BUTTON-

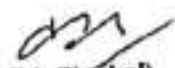
The sealing arrangement is provided on emergency Point operation button. The S&T Staff must be intimated about the failure of Point operation and resealing is to be done by S&T staff (SSE, JE, SM).

4. EUUYN- Emergency route release push button (white with red dot):

This push button has been provided on the panel for releasing of routes of up and down direction. This push button has to be operated in conjunction with the concerned signal push button for emergency route release operation. When normal Route Release operation fails, Emergency route release cancellation is performed as under. When route is set and locked, a miniature white light appears near the signal to be lowered on the panel as a confirmation that the route is set and locked. Under such situation, to cancel the set route the required operations to do a cancellation:

- i) Concerned signal button (GN) and Signal Cancellation button (EGGN) are to be pressed simultaneously. Having done this operation the route cancellation will be done instantly if concerned approach track circuit, wherever provided, is clear. If the route cancellation is not taken place the following operations to be done. In addition to the above operation.
- ii) The Emergency route release button (EUUYN) and concerned signal button are to be pressed simultaneously. The route cancellation will be after a


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

lapse of predetermined time (120 Seconds) if the approach track is occupied or there is no approach track circuit. The white dot light near the signal will start flickering to indicate the counting time. It will become steady after the time lapse and route will be cancelled. After cancellation of route the light will extinguish.

- iii) For Up and Down routes, cancellation indications have been provided on the panel below EUUYN, common electrical counter is provided for recording the emergency operation.

However, the Emergency Route Release cannot be done under track circuit failure condition in the route.

Emergency route release cancellation operation is performed under different conditions are as under: -

- a. **Route is set but Signal not cleared due to any failure: -**

For clearing of signal, signal button and route button is pressed and released. When route is set and locked a miniature white light appears near the Signal to be cleared on the panel as a confirmation of route set and locked. If Signal has failed to clear under such condition, Signal button and Emergency signal cancellation button to be pressed simultaneously first, before resorting the route cancellation operation. To cancel the set route, the Emergency route release Push Button has to be pressed in conjunction with the concerned GN-Push Button and then to be released.

Having done this, the miniature white light which was appeared near the Signal to be taken off and UP/DN route released indication will start flashing. After two minutes both the indication will extinguish indicating that set earlier is now cancelled and this action is recorded in Emergency route release Counter by registering next higher number.

- b. **Route set and Signals cleared but movement not taken place: -**

At first the Signal (including calling on) or shunt signal to be put back to danger by pressing the Signal cancellation push button EGGN on the


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

panel subsequent operation is exactly the same as maintained in para 4(a) above. The route cancellation is not instant but it takes 120 Seconds. This delay has been incorporated to avoid any unsafe condition.

The sealing arrangement of EUUYN Button after completion of operation.-

Before emergency operation the seal is to be broken by on duty SM/Panel. The counter will register one higher number with one complete operation & that number are to be recorded in Emergency Route Release Operation Register provided at Station. The S & T Staff must be intimated about the failure of route release and re-sealing is to be done by S & T staff (SSE, JE, and SM).

WWN and WWR common push button black with red dot colour.

These common push buttons are used for individual operation of points. When the points controlling tracks are clear, press the concerned point button and common point button together to operate the concerned point, WWN or WWR are pressed along with the concerned point button (WN) for normal and reverse settings respectively.

EGGN Emergency push button for putting back signal, red in colour:

In exigencies, when a stop signal or Calling on signal has to be put back to 'ON' before passage of a train concerned, signal push button and emergency signal cancellation button (EGGN) should be pressed simultaneously.

Signal failure push button, red with white dot colour.

At this station, the colour light signals are electrically (LED) lit during the day and night time. When any signal LED/current regulator becomes defective (LED is not glowing), a miniature red light appears on the panel along with audible buzzer bell sound which stops when the signal failure acknowledge push button is pressed and released, but red light indication on the panel persists till the defective LED/current regulator is replaced by the S&T staff.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

Button held muting white with red dot colour:-

When one or more of the operating button/buttons remains in pressed condition for more than 15 seconds an audible buzzer continues to buzz and a miniature white indication will appear above the button held muting until the fault is rectified after putting back all the pressed buttons to their normal position and the panel remains inoperative during the operation buttons are in pressed condition, a miniature red light appears on the panel along with audible buzzer bell sound which stops when the Button held acknowledge push button is pressed and released, but red light indication on the panel persists till the button is released. So, it should be ensured by the Station Master that no operating push button is pressed for more than 15 seconds.

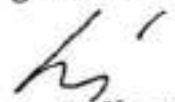
Power supply indication:

The availability of Power Supply is indicated at auto change over provided by Electrical Department in the Station Master's office.

Crank handle Push button blue colour:

These push buttons blue in colour are provided on the panel for releasing the crank handle keys CH1, CH2 etc. for operating the points manually when they fail to work from the control panel. Normally, the crank handle key is locked in KLR and two indications White and Red are provided above the crank handle push button on the panel. To extract the required crank handle key, which is locked in the KLR in the event of failure of point operation from the panel this push button is pressed and released along with group 'Trans Button', while a white miniature light will start flashing on the panel. This white light indication above the crank handle push button on the panel gives indication that the crank handle can be extracted out of the concerned KLR.

A crank handle key is used for a group of points lying in one route zone to achieve economy, flexibility in operation and use of limited number of KLRs, push button etc. Red indication appears when crank handle is locked by a signal move.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

9.(a) Emergency Crank Handle Key:

This key has to be inserted in the slot meant for it and turned 'Clock Wise' direction when a particular CH group is locked even after the train has negotiated the entire set route and the route is not released even after the emergency route release application and when the alteration of the point is warranted.

The Key inserted and turned in 'Clock Wise' direction the particular Crank Handle which has to be released is now pressed along with 'Group Trans Button' and then the required Crank Handle can be released in the usual manner as explained in Sr. No 9 above.

A Veeder counter is provided to register a next higher number which has to be recorded in the register meant for this and kept in SM's office for every such emergency release of Crank Handle.

Crank Handle Grouping as under : -

Crank handle	Control points	Location
CH-1	31 A/B	Panel Room
CH-2	32 A/B	
CH-3	41A/B	
CH-4	42A/B	
CH-5	43	

The group key for a points group cannot be inserted in another group since the key ward of each group is different. The extraction of crank handle key makes the points in that particular group in operative from the control panel. The concerned point can be operated from the panel only when the crank handle key is rest before to original place.

9. (b) Use of Emergency Crank Handle Key in Route Lock Condition.

- (i) In case of failure and other obstructions, Emergency point operation shall be resorted to in case of route failure and it remains in locked condition. EMCH (emergency crank handle key) is to be in inserted and turned in the panel. For transmission of Crank handle group key, first signal should be put back with signal cancellation button after, the emergency crank handle key of the panel will be turned clockwise. After turning it clockwise a white

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr. DOM/ Raipur

light will glow near KLR key. Then SM will press relevant CH- button with Trans button for transmission of key. After that a red indication near CH button started flashing. After completion of 120 second the red indication will be extinguished and then yellow flashing indication will be started automatically. Consequently Group key indication in the KLR box will appear then extract the Group key from KLR by pressing switch button fitted below the KLR.

Then other activity for cranking of point will be done as per normal procedure indicated in the above paragraph. After completion of the assigned job and returning of Crank Handle key in KLR, SM on duty will press Crank handle button with release button for receiving the key and will turn emergency crank handle key in normal position.

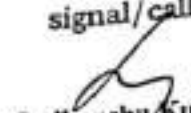
Note:- The assigned staff shall be advised by SM on duty "Not to try to extract the Crank Hand Group key from KLR unless yellow indication near CH button appears.

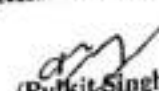
Station Master's Key:

The Station Master's key is provided on the control panel. When the key is in and turned a miniature white light indication is displayed above the lock and key arrangement. This white light indicates that the panel is ready for operation. When the key is extracted the miniature white light extinguishes indicating that the panel is in operative and leaves the points and signals in the last operated position. However, for any exigencies if the key is out and any signal in off position is to be put back to danger, this can be done so by pressing the concerned signal button and emergency signal cancellation button simultaneously.

Route push button white colour:

These push buttons are placed in the middle of the berthing portion of actual routes and concerning route section and used for setting of the required route and to clear the concerned signal. The route push button shall be pressed along with the operation of concerned signal/shunt signal/calling on signal push button for reception or dispatch of a train.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

The setting of the route is exhibited on the control panel by the lighting of a series of miniature white lamps/LED lamps.

During passage of train the route indications will be exhibited on the panel by miniature red light and after passage of train automatic route cancellation will take place route white light and yellow light near the concerned signal get extinguished.

Signal push button red colour:

Normally, these push buttons are placed perpendicular on the track line near the concerned signal on the panel diagram. The signal push button and the concerned route button are to be pressed simultaneously for clearing the signal.

Calling on signal red with white dot colour:

(A) Description:

(i) Colour light type calling on signals has been provided below Home Signal in terms of General Rule 3.13 (5) (b) and is a subsidiary signal having no independent aspect in its 'ON' position.

(ii) Normally, the calling on signal shall be taken off for reception of a train when main stop signal has failed to be taken off for any reason such as failure of track circuits etc. or for admitting a train on a blocked line. The Calling on signal will be taken off after the train has come to a stand at the foot of the reception signal provided all the conditions for taking off the signal is fulfilled and approach track 'LAT' in rear of the stop signal and BPAC is occupied by the said train.

An electric counter which is provided registers next higher number. After initiating the calling on signal, the calling on signal is cleared after 120 seconds. Every such operation has to be recorded by the on duty Station Master along with the reason to do so on the TSR and the calling on signal counter register with prescribed format.

(iii) The Calling-On Signal has been provided on the same post of reception signal and provided with a black 'C' marker on white enameled disc.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

(B) **Certification of clearance of Track before "Calling-ON" Signal operation is initiated:**

It is the personal responsibility of SM on duty has to physically verify for the clearance of the line on to which the train has to be admitted on Calling-On Signal.

(C) Indication of calling on signal:

(i) A calling on signal shall show 'No light' in the 'ON' position.

(ii) A miniature 'Yellow light' when calling on signal is 'OFF'

It displays miniature yellow light and signifies driver to draw his train ahead with caution after his train has been brought to a stop even though the stop signal above it is at 'ON' and indicates to the driver that he would be prepared to stop short of any obstruction.

Shunt Signal (GN) Button Yellow in colour: -

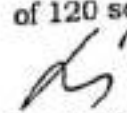
Position light Shunt Signals (Independent) are provided at either end to facilitate the shunting operation. It displayed two lunar white lights horizontally in the on position and two lunar, which inclined to 45° in off position and dependent shunt signal below the starter signal having no light in the ON position and two lunar, which inclined to 45° in off position.

Group Trans/Release button white with black dot colour:

These group buttons are provided to extend various controls like crank handles, siding point etc. 'Trans button' is to be pressed along with the concerned control button to extract the control key and the release button is to be pressed along with concerned control button after insertion of respective control key to normalize the system.

Overlap time Release:

Overlap timers along with a white miniature light indication are provided on the control panel. Any overlap which is set for a signaled route will be released after the train comes and stops on the berthing track. To ensure that the train has come and stopped on the berthing track a time release of 120 seconds is provided for the release of the overlap.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pankaj Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Signals and their indications:

- (a) Manually operated, through control panel multi-aspect colour light signals are provided in accordance with General Rule and Subsidiary Rules Nos. 3.07(4), 3.08(40)(b), 3.09, 3.10, 3.13(6)(b), 3.14(9) and 3.27 in order to control the train into and out of station.
- (b) Automatic route setting and route cancellation is provided for reception and dispatch of trains except for the following functions:-
Reception of train by calling on signal though the route setting is automatic; the cancellation of signals shall be done after the complete arrival of the train.

Sequence of operation of push buttons during reception/ dispatch of trains:**18.1. For reception of up trains by clearing Home Signal:**

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive an up train on Main Line Signal No. S1A (3-OV).	31N, 32N, 42N, 41N	CH1, CH2, CH3, CH4	S1-GN	ML-UN
2	To receive an up train on Loop Line No-1 Signal No -1B, Set up to DS43 Normal (5-OV1)	31R, 43N, 32N, 42N	CH1, CH2, CH4, CH5,	S1-GN	LL1-UN
3	To receive an up train on Loop Line No.1, Signal No-1B, Set to Main Line (5-OV2)	31R, 32N, 43N, 41N, 42R.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5.	5OVN	27AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S1-GN	LL1-UN
4	To receive an up train on Loop Line No.2, Signal No- 1C, Set to Over run Line (7-OV1)	31N, 32R, 41N.	CH1, CH2, CH3.	S1-GN	LL2-UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

5	To receive an up train on Loop Line No.2, Signal No- 1C, Set to Main Line (7-OV2)	31N, 32R, 41R, 42N.	CH1, CH2, CH3, CH4.	7-OVN	27AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S1-GN	LL2-UN

18.2. For reception of up trains by clearing Calling-On Signal:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive an up train on Main Line on Calling On Signal No. C1A	31N, 32N.	CH1, CH2.	C1-GN	ML-UN
2	To receive an up train on Loop Line No. 1, Calling On Signal no. C1B.	31R, 32N.	CH1, CH2, CH5.	C1-GN	LL1-UN
3	To receive an up train on Loop Line No.2, Signal No- C1C.	31N, 32R.	CH1, CH2.	C1-GN	LL2-UN

18.3. For reception of DN trains by clearing Home Signal:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive a DN train on Main Line Signal No. S2A (4-OV).	41N, 42N, 32N, 31N	CH1, CH2, CH3, CH4	S2-GN	ML-UN
2	To receive a DN train on Loop Line No-2 Signal No -2B, Set to Overrun line (6-OV1)	41R, 42N, 32N.	CH2, CH3, CH4.	S2-GN	LL2-UN
3	To receive a DN train on Loop Line No-2 Signal No -2B, Set to Main Line (6-OV2)	41R, 42N, 32R, 31N	CH1, CH2, CH3, CH4.	6OVN	28AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S2-GN	LL2-UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

4	To receive a DN train on Loop Line No-1 Signal No -2C, Set to Overrun line (8-OV1)	41N, 42R, 43N, 31N	CH1, CH3, CH4, CH5.	S2-GN	LL1-UN
5	To receive a DN train on Loop Line No-1 Signal No -2C, Set to Main Line (8-OV2)	41N, 42R, 43N, 31R, 32N	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5.	8-OVN FOLLOWED BY S2-GN	28AT-UN LL1-UN

18.4. For reception of DN trains by clearing Calling-On Signal:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive a DN train on Main Line on Calling On Signal No. C2A	41N, 42N.	CH3, CH4	C2-GN	ML-UN
2	To receive a DN train on Loop Line No. 2, Calling On Signal no. C2B.	41R, 42N.	CH3, CH4.	C2-GN	LL2-UN
3	To receive a DN train on Loop Line No.2, Signal No- C2C.	41N, 42R, 43N.	CH3, CH4, CH5.	C2-GN	LL1-UN

18.5. For dispatch of Down train towards Keoti:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To dispatch a down train from Main Line signal No.S-4 up to S-28.	31N, 32N.	CH1, CH2.	S4-GN	28AT-UN
2	To dispatch a down train from Loop Line No-2, signal No.S-6 up to S-28.	31N, 32R.	CH1, CH2.	S6-GN	28AT-UN
3	To dispatch a down train from Loop Line No-1, Signal No.S-8 up to S-28.	31R, 32N	CH1, CH2.	S8-GN	28AT-UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

4	To dispatch a DN train towards Keoti (S-28)	-	-	28-GN	DD- UN
---	---	---	---	-------	--------

18.6. For dispatch of UP train towards Taroki:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To dispatch an UP train from Main Line signal No.S-3 up to S-27.	41N, 42N.	CH3, CH4.	S3-GN	27AT-UN
2	To dispatch an UP train from Loop Line No-1, signal No.S-5 up to S-27.	42R, 41N, 43N.	CH3, CH4, CH5	S5-GN	27AT-UN
3	To dispatch an UP train from Loop Line No-2, Signal No.S-7 up to S-27.	41R, 42N	CH3, CH4.	S7-GN	27AT-UN
4	To dispatch an UP train towards Antagarh (S-27)	-	-	27-GN	UD- UN

18.7 Shunt Movements:

To shunt back an UP and DN train to lead the train on different lines.

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To shunt back from Line No-1 to TMS siding by SH-5.	42N, 43R.	CH4, CH5.	SH5-GN	TMS-UN
2.	To shunt back from TMS siding Line to line -1 by SH-10.	42N, 43R.	CH4, CH5.	SH10-GN	LL1-UN
3.	To shunt back in to Loop line No 1, by SH-25A.	31R, 32N.	CH1, CH2.	SH25-GN	LL1-UN
4.	To shunt back on Main Line by SH-25B.	31N, 32N.	CH1, CH2.	SH25-GN	ML-UN
5.	To shunt back on line No. 3(Loop Line No 2) by SH-25C.	31N, 32R.	CH1, CH2.	SH25-GN	LL2-UN
6.	To shunt back on line No.-1(Loop Line-1) by SH-26A.	41N, 42R, 43N.	CH3, CH4, CH5.	SH26-GN	LL1-UN
7.	To shunt back on line No. 2(Main Line) by Sh-26B.	41N, 42N.	CH3, CH4.	SH26-GN	ML-UN

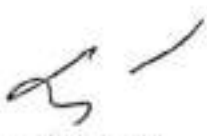
(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulak Singh)
Sr. DOM/ Raipur

8	To shunt back on line No.3 by SH-26C.	41R, 42N	CH3, CH4.	SH26-GN	LL2-UN
---	---------------------------------------	----------	-----------	---------	--------

Description and Function of Signal buttons:-

Sl. No.	Push Button	Function
1.	S-1	To take off Up Home signal S1 for receiving an UP train On Line Nos. 1, 2 & 3
2.	C1	To take off Calling-On Signal for receiving an UP train on Line Nos. 1, 2 & 3.
3.	S-2	To take off DN Home signal S2 for receiving a DN train On Line Nos. 1, 2 & 3
4.	C2	To take off Calling-On Signal for receiving a DN train on Line Nos. 1, 2 & 3.
5.	S-3	To dispatch an UP train from line No.2 to Taroki.
6.	S-4	To dispatch a DN train from line No.2 to Keoti.
7.	S-5	To dispatch an UP train from line No.1 to Taroki.
8.	S-6	To dispatch a DN train from line No.1 to Keoti.
7.	S-7	To dispatch an UP train from line No.3 to Taroki.
8.	S-8	To dispatch a DN train from line No.3 to Keoti.
9.	SH-5	To shunt back a UP train in to track machine siding.
10.	SH-10	To shunt back a DN train from track machine siding.
11.	SH-25	To shunt back a UP train in to Line No. 1 or 2 or 3.
12.	SH-26	To shunt back a DN train in to Line No. 1 or 2 or 3.
13.	S-27	To dispatch UP train to Taroki.
14.	S-28	To dispatch DN train to Keoti.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pankit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

DESCRIPTION AND FUNCTION OF ROUTE BUTTONS:

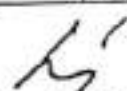
Sl. No.	Push Button	Function
1	LL1-UN	To receive an UP or down train on Line No. 1 coming from Keoti or Taroki end or shunting from the hot axle siding.
2	LL2-UN	To receive an UP or down train on Line No. 3 coming from Keoti or Taroki end or shunting movement.
3	ML-UN	To receive an UP or down train on Line No. 2 coming from Keoti or Taroki end or shunting movement.
4	27AT-UN	To dispatch an UP train towards Taroki.
5	28AT-UN	To dispatch a DN train towards Keoti.
6	TMS-UN	For shunt movements in to Track machine siding line.

DESCRIPTION AND FUNCTION OF POINT PUSH BUTTON:-

Sl. No.	Push Button	Function
1	W-31	First facing Cross Over Point connecting Main Line and Loop Line No.1.
2	W-32	Cross Over Point Connecting to Main line and Loop Line No. 2.
3	W-41	First facing Cross Over Point connecting Main Line and Loop Line No.2 towards Taroki end.
4.	W-42	Cross Over Point Connecting to Main line and Loop Line No.1 towards Taroki end.
5.	W-43	D/S Point Connecting to Loop Line No. 1 and Track Machine Siding.

22. Description of Buttons, Counters , Indications and Function of Buttons.

5-OVN	White coloured with Black dot	For setting overlap towards Main Line by pressing along with route button.
6-OVN	White coloured with Black dot	For setting overlap towards Main Line by pressing along with route button.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

7-OVN	White coloured with Black dot	For setting overlap towards Main Line by pressing along with route button.
8-OVN	White coloured with Black dot	For setting overlap towards Main Line by pressing along with route button.
31WN	Black coloured push button	For operating the X-over Point no: 31 individually
32WN	Black coloured push button	For operating the X-over Point no: 32 individually
41WN	Black coloured push button	For operating the X-over Point no: 41 individually
42WN	Black coloured push button	For operating the X-over Point no: 42 individually
43WN	Black coloured push button	For operating D/S Point no: 43 individually
CH1	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 31A/B, along with group "TRANS" push button.
CH2	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 32A/B along with group "TRANS" push button.
CH3	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 41A/B along with group "TRANS" push button.
CH4	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 42A/B along with group "TRANS" push button.
CH5	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 43 along with group "TRANS" push button.
SM's Key		This key is required to be inserted and turned to right for panel operation. This key shall be in the personal custody of SM on duty.
SM's Emergency Point Key		This key is required to be inserted and turned to right whenever the point is to operate in track circuit failure condition. This key shall be in the personal custody of SM on duty.
SM's Emergency Crank handle Key		This key is required to be inserted and turned to right whenever the point is to operate in track circuit failure condition. When alteration of point is required by crank handling the point. This key shall be in the personal custody of SM on duty.
Emergency Point operation push button	Black colour with Red dot	This is to be pressed for emergency operation of point in association with SM's emergency point key when concerned point zone track circuit has failed.
Emergency Point operation counters.		This registers the emergency operations of points.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

Emergency route release counters.		This registers the emergency route release operation.
Calling ON Counter		This registers the 'Calling On' Signals operation.
Point failure buzzer		This buzzer operates when the point failure occurs
Button held buzzer		This buzzer comes to operation when any of push buttons is stuck.
Signal failure buzzer		This comes to operation when signal failure occurs.
Point Normal push button	Black colour with Red dot	This is to be pressed to initiate Normal setting of points along with concerned button for individual operation of points
Point Reverse push button	Black colour with Red dot	This is to be pressed to initiate Reverse setting of points along with concerned button for individual operation of points
Emergency Route Release Button	White with Red dot	For Emergency Route Release
Signal Cancellation Push Button (EGGN)	Red colour button	For cancellation of a signal, which is already taken off, or to release, the route after passage of train in case of Co-ON signal, Adv starter.
Button Held Buzzer Muting Button	White colour button with Red dot	For muting the button held buzzer, which starts buzzing when a button is held up.
Group Trans Button	White colour button with Black dot	To be pressed for transferring the control to concerned Crank Handle along with concerned Button
Group Release Button	White colour button with Black dot	To be pressed for releasing the control from the concerned Crank Handle along with concerned Push Button
Signal Lamp Failure Buzzer Muting Button	Red colour with White dot	To be pressed for acknowledging Signal Lamp Failure Buzzer
Point Failure Buzzer Muting Button	Black colour with white dot	To be pressed for acknowledging Point Failure Buzzer

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

Indication of Flasher	The visual indication of Flasher-1 and Flasher-2 in White colour.
Power supply indication	Main or AUX power supply indication in white colour.
Reminder Collar	In red colour.

23. Failure of motor operated points and use of Crank handle.

(a) In the event of failure of motor operated points, the instructions contained in the Operating Manual Rule No. 20.06 should be followed for the setting of point.

(b) The Crank handle keys are normally locked in the respective KLR instrument connected with the Control panel with white/Red miniature light indications on the panel above the crank handle push button. The crank handles push button Blue in colour along with group trans button on the panel are to be pressed simultaneously and at the same time the white indication starts flashing to indicate that key can be extracted. The economizer push button below the concerned Crank Handle KLR is to be pressed to extract the Crank handle key to operate the point manually. When the point fails to operate from the panel.

As key is extracted the indication becomes blank. After completion of the crank handling its points the key is brought back and inserted into the KLR concerned and turned. The flashing white indication appears again. Now group release button and the concerned crank handle button are to be pressed to restore the normal working. The white indication becomes steady. When the points are locked by a signal the Red indication appears and becomes blank after the normalization of the signal.

(c) Emergency Crank Handle Release Key:

This key has to be inserted in the slot meant for it and turned 'Clock Wise' direction when a particular CH group is locked even after the train has negotiated the entire set route and the route is not released even after the emergency route release application and when the alteration of the point is warranted. Mentioned as 9(b)1.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

The Key inserted and turned in 'Clock Wise' direction the particular Crank Handle which has to be released is now pressed along with 'Group Trans Button' and then the required Crank Handle can be released in the usual manner as explained in 9. above.

Which has to be recorded in the register meant for this and kept in SM's office for every such emergency release of Crank Handle.

The crank handle key can be taken out only when all the concerned signal on that particular route are in "ON" position and extraction of crank handle key makes also the signals controlling movement over these points inoperative.

Crank Handle Grouping as under : -

Crank handle	Control points	Location
CH-1	31 A/B	Panel Room
CH-2	32 A/B	
CH-3	41A/B	
CH-4	42A/B	
CH-5	43	

24. Working of signals when interlocking is defective:

- a) OFF' position of colour light signal is the final indication that the points are correctly set and locked for the route to which it applied Normally signal cannot be taken off by pressing a signal push button unless all the concerned points of the route are correctly set and locked.
If signal failed to be taken off, under such circumstances the setting of the points on the concerned route to which it applies must be inspected by Station Master on duty before a train is to be allowed to be piloted to pass such signal irrespective of what is indicated on the panel.
- b) In the event of interlocking going out of order when a train is admitted or dispatched without taking off the necessary signal, the facing points and trailing points of the concerned route including overlap must be clamped and padlocked as per Subsidiary Rule 3.39.01 (c) and 3.69.03 (b) and (c).

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

25. Interlocking :

The UP & DN Advance Starter Signal No 27 & 28 are interlocked with UFSBI type Block panel in such a way that the same cannot be taken off unless line clear has been obtained from the advanced station Keoti supported by Private Number.

26. Track Circuits:

The Yard is fully Track circuited. The Home signal No. 1A/B/C and 2A/B/C are provided with an approach track circuit for operation of calling on signal provided below it. The starter signals, advanced starter signals are replaced to 'ON' position as soon as the track circuit ahead is occupied.

The condition of the line whether it is clear or occupied is indicated as under:-

Line clears	No indication.
Line occupied/failed	Red indication.
Route set	White light.

27. Track indicators:

Each track circuited line is given a separate and distinguishable colour on the face of the indication panel and entire length of the track circuit portion of the track is provided with rectilinear transparent filters, illuminated from back to indicate the condition of track circuited lines at any movement whether clear, route set or occupied. Whenever a route is set by pressing the signal button and exit buttons, these slots on the entire route will exhibit 'White' light.

When track is occupied failed it will show 'Red' light and when track is clear and no signal is cleared it will show 'No' light.

Point's indication:

At each point the normal and reverse indications for point positions are shown by a small strip light i.e. diagonally for the reverse setting and horizontally for normal setting.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

28. System of Block working :

Trains between:

On section Antagarh- Keoti and Antagarh-Taroki trains work under Absolute Block system by means of UFSBI type Block panel with BPAC (Single Section Digital Axle Counters) in terms of Chapter-VIII and XIV of General Rules and Chapter-IV Part-II of Block Working Manual. The block instruments are installed in Panel Room under the charge of SM on duty who is responsible for their operation and safe custody of their keys.

28.1. Working UFSBI between Antagarh-Keoti and Antagarh - Taroki:

The Block working between Antagarh-Keoti and Antagarh- Taroki sections are control by UFSBI with Block Panel along with (BPAC).

(i) For reception and Dispatching trains:**(A) For Dispatching Train from Antagarh towards Keoti station:**

SM should send "CALL ATTENTION" signal to Keoti station by pressing Bell button. After getting response from Keoti, SM should ask for Line Clear after prescribed bell code. SM at Keoti grants verbal line clear.

SM at Antagarh should press Bell and "TGT" button until TGT arrowhead indication lights up GREEN and Line Closed indicator turns OFF. Then SM takes Off LSS (S-28). When train enters into the block section, section buzzer starts ringing, TGT arrowhead indication turns RED and "ACKN" lights up. SM has to acknowledge the buzzer by pressing "ACKN", with that ACKN indicator turns OFF.

(B) For Receiving Train at Antagarh station:-

SM at Antagarh should acknowledge the CALL ATTENTION signal by pressing Bell button and should attend block phone. SM then exchanges information regarding train movement and should ensure line closed condition of UFSBI. Verbal line clear is granted by SM at Antagarh. Line closed indicator turns OFF and "TCF" arrowhead indication lights up GREEN. When train enters in to the block section, buzzer starts ringing and TCF arrowhead indication turns RED with this "ACKN" indicator lights up. SM at Antagarh should acknowledge the buzzer by pressing ACKN

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

button. With this ACKN indicator turns OFF and SNOEK lights up yellow. SM then takes OFF reception signal to receive the train.

(H) Indications provided on Block Panel at SM office:-

- a. **"LINE CLOSED" Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate the Block Section is free from vehicles and "LINE CLEAR" is not granted / received at train receiving / sending station respectively. It is provided as a circular indication in between the directional arrowheads.
- b. **TRAIN COMING FROM Indication (Green):** The indication is provided to indicate that a "LINE CLEAR" has been granted by the station in rear. The indication flashes when the Block section has been cleared after arrival of train at receiving station, but associated Signals and their controls are not normal or unintentional insertion of Shunt Release Key "IN" at either station.
It also flashes when a Cancellation of "LINE CLEAR" is done before entry of a train in the Block Section. It is provided as arrowhead indications pointing downward for incoming traffic at train receiving station and a rectangular indication named TCF.
- c. **TRAIN GOING TO Indication (Green):** The indication is provided to indicate that a "LINE CLEAR" has been received. The indication flashes when the Block section has been cleared after arrival of train, but associated Signals and their controls are not normal or unintentional insertion of Shunt Release Key "IN" at either station. It also flashes when a Cancellation of "LINE CLEAR" is done before entry of a train in the Block Section. It is provided as arrowhead indications pointing Upward for Outgoing traffic at train sending station and a rectangular indication named TGT.
- d. **TOL Indication (Red):** The indication is provided to indicate that a train has entered into the Block Section on "LINE CLEAR". It is provided as arrowhead and rectangular indications named TOL pointing downward or upward for incoming or outgoing traffic respectively at both Train Receiving and sending stations.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

- e. **Cancel CO-OP Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate that Co-operation is extended by the station at other end for cancellation of "LINE CLEAR".
- f. **Cancel Indication (Yellow):** The indication flashes to indicate that cancellation of "LINE CLEAR" is in progress and would last for 120 seconds. After that it's got steady until the line is closed.
- g. **SNK Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate that all signals and there controls are at On/Normal. It is provided near TGT directional arrowhead.
- h. **SNOEK Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate that at other end the advance starter signal and its controls are at ON/Normal, Shunt Release Key is in "OUT" position and Shunt key of "KLR" is in "IN" position. It is provided near TCF directional arrowhead.
- i. **LSS Indication (Red):** The indication is provided to indicate that Advance starter signal is at "ON" condition. It is provided in monogram of signal.
- j. **LSS Indication (Green):** The indication is provided to indicate that Advance starter signal is at "OFF" condition. It is provided in monogram of signal.
- k. **LINE FREE Indication (Green):** The indication is provided to indicate that there is no train in the block section. It is provided near the TCF arrowhead.
- l. **LINE OCCUPIED Indication (Red):** The indication is provided to indicate that there is train in the block section or axle counter failure. It is provided near the TCF arrowhead.
- m. **SHK IN Indication (Red):** The indication is provided to indicate that Shunt Key of KLR is "OUT" or Shunt release key is in "IN" position. It is provided near the TGT arrowhead.
- n. **SHK OUT Indication (Green):** The indication is provided to indicate that Shunt Key of KLR is "IN" or Shunt release key is in "OUT" position. It is provided near the TGT arrowhead.
- o. **MUX / UFSBI Status OK Indication (Green):** The indication is provided to indicate that UFSBI is functional.
- p. **MUX / UFSBI Status Fail Indication (Red):** The indication is provided to indicate that UFSBI is in failure mode.
- q. **Communication Link Fail Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate communication link failure.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

(iii) Push Buttons & Keys of block Panel:

- a. **"Bell" Button (Black):** It performs a number of functions.
- i. Transmit call attention.
 - ii. To receive Line Clear when Pressed with Train Going To Button.
 - iii. For cancellation of line clear when pressed with Cancel Button.
- b. **"Train Going To" Button (Red):** The Push button is provided to receive "LINE CLEAR" when pressed along with "Bell" button.
- c. **"ACKN" Button (Black):** The Push button is provided to acknowledge audio visual indication for occupation/clearance of the train in the block section.
- d. **"Cancel Co-op" Button (Green):** The Push button is provided to extend cooperation from sending station to cancel "LINE CLEAR" at receiving station.
- e. **"Cancel" Button (Yellow):** The Push button is provided to cancel the "LINE CLEAR" when pressed with "Bell" button.
- f. **"SMs" Key:** This key controls the transmission of call attention, "LINE CLEAR" enquiry and "LINE CLEAR" cancellation. When this key is taken out these operations are not possible.
- g. **"Shunt Release" Key:** This key controls the taking of "LINE CLEAR" and taking out Shunt Key from KLR. When this key is taken OUT taking of "LINE CLEAR" is possible but taking out the Shunt Key from KLR is not possible. To prevent taking of "LINE CLEAR" or to take out the Shunt Key this Shunt release key has to put in IN condition.

(iv) Counter & Buzzers:

- a. **Counter:** The counter is provided to register the number of "LINE CLEAR" Cancellation.
- b. **Buzzer:** Audio alarm is provided for call attention sent by other end SM & to register the occupation and clearance of the train.

(v) BLOCK TELEPHONE

This is provided for speech communication with SM at other end of Block Section. Separate block telephone is provided for separate block section.

(vi) SINGLE SECTION DIGITAL AXLE COUNTER

This is provided for verification of Train in the block section as well as last vehicle verification.

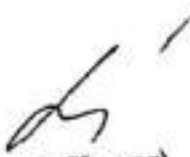
(vii) Method of Signaling Trains from Block Station to Block Station

- a) SM of the station intending to send a train from his station has to obtain verbal consent from station at other end before taking LINE CLEAR on its Block Panel.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

- b) Before a request for LINE CLEAR is sent to station at other end, SM shall ensure the following on its Block Panel:
- LINE CLOSED indication YELLOW &
 - LINE FREE indication GREEN &
 - SNK indication YELLOW &
 - SNOEK indication YELLOW &
 - SHUNT KEY indication GREEN
 - Mux/UFSBI Status YELLOW
 - communication Link Fail indication OFF
- c) The station at other end while granting his consent shall ensure the following on its Block Panel;
- LINE CLOSED indication YELLOW &
 - LINE FREE indication GREEN &
 - SNK indication YELLOW &
 - SNOEK indication YELLOW &
 - SHUNT KEY indication GREEN
 - Mux/UFSBI Status YELLOW
 - communication Link Fail indication OFF.
- d) Thereafter SM of sending station presses BELL & TRAIN GOING TO buttons.
- e) The directional arrowhead, TRAIN GOING TO/ TRAIN COMING FROM lights up green at sending/receiving station respectively.
- f) SM of sending station releases BELL & TRAIN GOING TO buttons on getting TRAIN GOING TO green indication.
- g) The sending station SM, after obtaining LINE CLEAR on its Block Panel, can send a train into Block Section by taking the LSS to 'OFF'. On entry of train into section, TRAIN ON LINE lights up at both the stations near arrowhead indication. The TRAIN GOING TO / TRAIN COMING FROM Arrow Head Indications turns RED in respective stations. SECTION buzzer sounds at both the stations along with ACKN indicator near ACKN button. Pressing of ACKN will turn off the buzzer and ACKN indicator.
- h) The train is received at receiving station on proper reception signals. On complete arrival of train, TRAIN COMING FROM indicator changes to FLASHING GREEN & LINE FREE indicator turns to GREEN at both the stations. TRAIN GOING TO / TRAIN COMING FROM indicator continues FLASHING GREEN at sending / receiving station respectively if reception & departure signals and their controls are not at normal or SHUNT KEY of KLR is 'OUT'. In case reception & departure signals and their controls are at normal & SHUNT KEY of KLR is 'IN' at sending/receiving station, TRAIN GOING TO/ TRAIN COMING FROM turns off and LINE CLOSED indicator lights up YELLOW.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/ Raipur

(viii) Refusal to "LINE CLEAR" Enquiry'

When a block section is blocked by the presence of a train in the section or train parting or shunting or opening of level crossing in mid section or for any other reason, the SHUNT key of KLR shall be taken out and kept in safe custody.

If the block station at other end refuses the "LINE CLEAR" enquiry signal, no train shall be allowed to leave until a fresh "LINE CLEAR" enquiry signal has been given to block station at other end and accepted.

On removal of obstruction, the Shunt Key of KLR shall be inserted and turned to IN position and the Shunt Release Key should be taken OUT. SM shall immediately inform SM of other end about the fact, so as to enable him to send a fresh IS "LINE CLEAR" signal.

Method of "LINE CLEAR" Cancellation

After a train sending station has taken "LINE CLEAR", the receiving station can carry out "LINE CLEAR" cancellation with the consent of other end station.

Method of Cancellation

SENDING STATION	RECEIVING STATION
1. PUTS back LSS to 'ON', if already taken 'OFF', ensures SNK at YELLOW, Advises receiving end station SM about cancellation on telephone after prescribed BELL code.	2. Agrees to request, ensures SNK at YELLOW and SNOEK at YELLOW and gives consent on telephone after prescribed BELL code.
3. After verbal consent from other end SM, presses cancel co-operation button and releases on receipt of bell code.	4. Waits for co-operation light up yellow and presses, bell & cancel button with SM key IN. Cancel counter increments. TRAIN COMING FROM indication turns to flashing green. Cancel indication lights up flashing yellow & continues flashing for 120 seconds.
5. 'TRAIN GOING TO' indication turns flashing green.	6. On expiry of 120 seconds, TRAIN COMING FROM Indication & cancel indication turns off. "LINE CLOSE"D indication lights up.
7. 'TRAIN GOING TO' Indication turns off "LINE CLOSE"D indication lights up.	

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

(ix) Block Back Operation:-

The SM, who intends to Block Back the line, shall inform the SM of station at other end on telephone for permission to Block Back, who will acknowledge the message and grant permission supported by a private number. SM takes SHUNT key of KLR OUT and keeps in safe custody. The SM will then issue necessary authority to driver of train to perform shunting in Block Section.

On completion of shunting, section clear message will be sent to SM of station at other end on telephone about obstruction removed supported by a private number, who in turn will acknowledge the same supported by a private number. Thereafter SM will insert SHUNT key of KLR and turn to 'IN' position and takes out the shunt release key.

All the entries in Train Signal Register (TSR) for this operation should be made in RED ink. The reasons for Block Back shall be recorded in remarks column against each entry.

	Station in rear		Station Intending BLOCK BACK
2.	Block Panel displays; "LINE CLOSED - YELLOW LINE FREE - GREEN SNOEK - YELLOW SHUNT KEY - GREEN	1.	Block Panel displays; "LINE CLOSE"D - YELLOW LINE FREE - GREEN SNOEK - YELLOW SHUNT KEY - GREEN
4.	Acknowledges call attention / attend telephone signal.	3.	Inserts SM key & turns, Gives call attention / attend telephone signal.
6.	Attends telephone.	5.	Attends telephone.
8.	Acknowledges & gives consent by private number.	7.	Inform intention to perform shunting in Block Section.
10.	SNOEK turns off.	9.	Takes Shunt Key 'OUT' from KLR and keeps in safe custody. Issue necessary authority to driver of train to perform shunting in Block Section. SHUNT KEY indication turns to RED.
12.	On entry of train in Block Section, SECTION buzzer starts ringing & ACKN indication lights up.	11.	On entry of train in Block Section, SECTION buzzer starts ringing & ACKN indication lights up.
	LINE OCCUPIED indication turns to RED. "LINE - CLOSE"D indication turns off.		LINE OCCUPIED indication turns to RED. "LINE CLOSE"D indication turns off.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

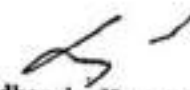
	Acknowledges the buzzer by pressing ACKN button. ACKN indication turns off.		Acknowledges the buzzer by pressing ACKN button. ACKN indication turns off.
14.	On clearing of Block Section. SECTION buzzer starts ringing & "LINE CLOSE"D indication lights up. ACKN indication lights up.	13.	On clearing of Block Section. SECTION buzzer starts ringing & "LINE CLOSE"D indication lights up. ACKN indication lights up.
	LINE FREE indication turns to GREEN. "LINE CLOSE"D indication lights up YELLOW.		LINE FREE indicator turns to GREEN. "LINE CLOSED" indication lights up YELLOW.
	Acknowledges the buzzer by pressing ACKN button. ACKN indication turns off.		Acknowledges the buzzer by pressing ACKN button. ACKN indication turns off.
16.	Acknowledges call attention / attend telephone signal.	15.	On completion of shunting, SM verifies the line between opposite STARTER (if any)/ Shunt signal or Stop Board/ Fouling mark and FSS, free from any vehicle. Inserts SM key & turns, Gives call attention / attend telephone signal.
18.	Attends telephone.	17.	Attends telephone.
20.	Acknowledges supported by a private number.	19.	Inform shunting is completed supported by a private number.
22.	SNOEK lights up YELLOW.	21.	Inserts SHUNT KEY of KLR & turns to 'IN'. SHUNT KEY indication turns to GREEN.

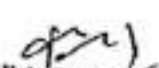
(x) Shunting of train

Where shunt signals are not provided for shunting on line leading towards Block section, the driver of shunting train shall be given shunting order at the foot of STARTER SIGNAL /STOP BOARD/FOULING MARK before allowing any shunting.

While shunting, the LAST STOP SIGNAL should be kept at ON.

Shunting of Train up to Last Stop Signal


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

SHUNT KEY of KLR shall be taken OUT and kept in safe custody. The driver of shunting train shall be given shunting order to shunt up to LSS. On completion of shunting, the line between STARTER/ Shunt Signal/ Stop Board/ Fouling mark and LSS should be checked free from any vehicle. SHUNT KEY of KLR shall be inserted and turned to IN position.

When an IS "LINE CLEAR" enquiry is received from Block Station at other end of block section, permission for shunting up to LSS shall be granted only after compliance of GR 8.09 & 8.10.

Shunting Of Train Beyond Last Stop Signal :-

The shunting is done under protection of Block Forward only.

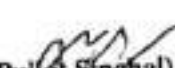
(xi) Failure of Last Stop Signal & Action To Be Taken:

	Cause of failure of the LSS	Action to be taken
	When it cannot be taken OFF even though LINE CLEAR has been obtained; or;	The LSS should be considered to have failed & failure shall be informed to Signal staff immediately. The LINE CLEAR shall be obtained on the BLOCK PANEL & Line Clear ticket/Paper line clear as prevalent on railway shall be issued to driver of train
	When it can be cleared without obtaining LINE CLEAR; or;	The LSS should be considered to have failed & failure shall be informed to Signal
	It does not restore to ON position on entry of train into Block Section	

(xii) Suspension of Block Working & Action To Be Taken:

SN	Cause of Suspension	Action to be taken
1.	When material lorry, Rail-cum-Road vehicle, Motor trolley, Tie-tamping machines, Rail Motor/Bus or Tower wagon (4 wheeler) has to run in the section.	BLOCK PANEL shall be suspended. These vehicles shall be worked on PAPER LINE CLEAR.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/ Raipur

2.	An accident takes place in the mid-section.	BLOCK PANEL shall be suspended, if any line adjacent to line controlled by it is reported to be infringing, till the infringement exists. LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.
3.	When any part of Block Panel is opened or removed for repairs under duly accepted disconnection notice.	BLOCK PANEL shall be suspended. LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.
4.	When LSS of the station has been taken by Signal staff for repairs.	LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.
5.	During Block FORWARD.	LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.

When the cause of suspension of BLOCK PANEL and or LSS is removed, SM shall restore the normal working of BLOCK PANEL / LSS, as the case may be.

Note:- above procedure will be followed for working of UFSBI between Antagarh-Taroki.

Media changeover for Block Panel functioning:-

The Single Line Block Panel (SLBP) is connected to the adjacent station either through 6-Quad copper cable or OFC link with auto changeover switch. In case of **COMMUNICATION LINK FAIL** indication (Yellow light) on SLBP will glow. The failure of the 'media' to be informed to S&T staff.

29. Resetting procedure of Stand by Digital Axle counter:

In block section Antagarh -Keoti and Antagarh -Taroki LVCD axle counters have been provided. After arrival of every trains from Keoti end, Block Instrument cannot be normalized unless the LVCD axle counters for the rear Block section is clear. Similarly, for dispatching trains from Keoti, LSS cannot be taken 'OFF' unless the LVCD Axle counter for the advance Block section is clear. Similarly, after complete arrival of train at Keoti, UFSBI can be normalize only after clearance of BPAC provided for this section.

(i) Procedure to be followed for resetting the Axle Counter SYSTEM between Antagarh-Keoti.

After a train has been received at the receiving end station or when no train has entered into the block section or after any block forward or block back operation is completed, if one of the BPAC continues to show Red on panel

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

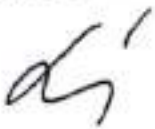
(Pulkit Singh)
Sr. DOM/ Raipur

and in the Reset Box then system 'A' or system 'B' will automatically reset the system. If both the system will fail manual reset will done by receiving station, Station Master and sending station, Station Master shall adopt the following procedure for resetting the axle counter

- ❖ For this purpose **SM/ Antagarh** shall first verify that Block Section is clear of trains. If the failure has occurred after arrival of train, SM on duty shall obtain intact from the guard of stopping train (vide GR & SR relevant Para's) or observing last vehicle tail lamp/board of through train, so that he can ensure that the train has arrived completely before resorting to the reset of BPAC Axle Counter. **SM/ Antagarh** shall inform the failure of Axle Counter to on duty **SM/Keoti** for UP line section.
- ❖ After ensuring the complete arrival of train at **Antagarh** on duty **SM/ Antagarh** shall exchange private number with **SM/Keoti** in case of UP train. **SM/ Antagarh** shall insert & turn the reset key and press reset button. By this operation reset actuated and an yellow indication will appear on the Reset panel and associated veeeder counter will change to next higher number. After both the SM have press the reset button resulting the preparatory reset indication will appear on the reset box at **Keoti** as well as **Antagarh**. On getting the yellow indication, the SM on duty at both end stations will normalize the reset key.
- ❖ Even after completion of the above reset operation, BPAC Axle Counter will not show clear indication i.e., in preparatory Reset mode. The next train is piloted out from station in rear and necessary caution order in this regard has to be issued by the SM on duty in rear. After complete arrival of the first train BPAC Axle Counter will show clear indication.
- ❖ If the BPAC Axle Counter continues to show RED even after arrival of first train after resetting, the S&T staffs concerned are to be informed for rectification.
- ❖ SM shall record the higher number so changed due to reset of Axle Counter in the register and also in the train register mentioning the purpose of reset.
- ❖ Similar operation has to be done by the SM on duty Keoti while failure occurred after arrival a DN train at Keoti.

(ii) Procedure to be followed for resetting the Axle Counter SYSTEM between Antagarh-Taroki.

The procedure mentioned in (i) will be followed while failure occurred after arrival of a train for section Antagarh - Taroki.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/ Raipur

Note : In case the Station Masters are unable to check the complete arrival of the train by any reason. Then before following the resetting procedure of the train by any reason. Then before following the resetting procedure for resetting the axle counter, the first train should be sent on "Authority to proceed without line clear" with a caution order informing the driver to look out for any obstruction and restricting the speed to 15 KMPH in day time with clear visibility and 8 KMPH at night time and when the visibility is poor during day time. After this train has completely arrived at the receiving end station, the Axle counter then be reset by following the procedure as indicated above. In this context, SM on duty should also follow the procedure laid down in accordance with the SR 4.23.02 (f) and other relevant rules in SEM.

PROFORMA FOR DIGITAL AXLE COUNTER REGISTER

Date & Time	Train No Last entered the Section	PN received from Station ahead for complete arrival of the said train.	Veeder counter before/after resetting operation is completed.	Train No. entering Section immediately after the after the resetting operation	Remarks	Sign. of ASM/SM/DYSS
-------------	-----------------------------------	--	---	--	---------	----------------------

30.0 IPS monitoring Panel at ASM/SM's office and duties of ASM/SM against the various indications as indicated by the IPS monitoring Panel:

'Local Supply' is extended to the IPS Room which normally takes care of signaling gears and in case the local supply is not available IPS would take care of the system. However, in case the duration of failure of Local Supply continues to be for a longer period (For More than One Hour) and according to the Status Indication Board of IPS kept in SM's Office, the DG set will be started by the Operating Staff.

In case the duration of failure of both the Power Supplies continues to be for a longer period (For More than One Hour) and according to the Status Indication Board of IPS kept in SM's Office, SM on duty shall intimate both Electrical and S&T staff for early restoration of Power Supply to avoid interruption to the traffic.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr. DOM/ Raipur

Once the AC supply to IPS fails, the battery starts discharging. Considering the normal bank voltage of 110V DC (2.0V/Cell), load connected, as fully charged and 101.75V DC (1.85V/Cell for low maintenance, 1.75V/Cell for VRLA) as 100% discharged. Its status during this span is constantly monitored and sent to the 'SM Monitoring Panel' at three stages, as mentioned below:

When the Battery is 100% discharged it is disconnected from the system.

Sl. No.	Description	Voltage of the Battery Bank
1	50% Depth of Discharge (DOD)	105.9V (approx.)
2	60% Depth of Discharge (DOD)	105.1V
3	70% Depth of Discharge (DOD)	104.3V

The IPS monitoring Panel is provided in the SS/SM's office which indicates the health of IPS and the same is indicated by various indications and SM on duty has to act accordingly. The duty of the SS/SM on duty against various visual and audible indications is indicated below:-

The SM on-duty will acknowledge the same.

Sl. No.	Description	Indication given in the Panel	Action to be taken by on duty SM/ASM
1	50% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm	Calls for Start generator. Intimate concerned S&T staff responsible for maintenance.
2	60% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm	Calls for Emergency Start generator. Intimate concerned S&T staff responsible for maintenance.
3	70% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm till DG is started.	Calls for System Shut Down except the DC Circuits.
4	System restored	Green & Audio Alarm	Stop DG Set.

31. A. Format for Emergency point operation:

Sl. No.	Date & Time of operation	Counter No. before operation	Counter No. after operation.	Track Circuit No. failed	Signature of Dy SS
---------	--------------------------	------------------------------	------------------------------	--------------------------	--------------------

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singh)
Sr. DOM/ Raipur

31. B. Format for Emergency route release:

Sl. No.	Date & Time of operation	Counter No. before operation	Counter No. after operation.	Route Cancellation	Reason for Cancellation	Signature of Dy. SS
---------	--------------------------	------------------------------	------------------------------	--------------------	-------------------------	---------------------

31. C. Format for Calling-On signal counter register:

Sl. No.	Date & Time of operation	Counter No. before operation	Counter No. after operation.	Reason for taking off Calling on signal.	Signature of Dy. SS On duty.
---------	--------------------------	------------------------------	------------------------------	--	------------------------------

31. D. Format for Emergency Crank handle:

Sl. No.	Date & Time of operation	Counter No. before operation	Counter No. after operation	Route locked	Reason for use of crank handle	Signature of Dy. SS
---------	--------------------------	------------------------------	-----------------------------	--------------	--------------------------------	---------------------

31. E. The following Indication provided in the SM Room: -

Fire alarm indication with buzzer has been provided. When there is smoke/fire in the Relay room / Equipment Room Buzzer with red indication appear in the panel provided in the SM room. On Duty SM shall acknowledge the same and inform the S&T staff and controller immediately about this. On duty SM should take necessary action to extinguish the fire/Smoke and intimate nearest fire control station if required.

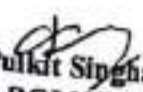
32. Working Instructions of Track Machine Siding CSL-190m(SH to D/E):

Track Machine Siding is taking off from Loop Line-1 at Rowghat end of the yard. SH -5 is provided for placement and SH-10 is for drawn the vehicles from this siding.

RESPONSIBILITY:-

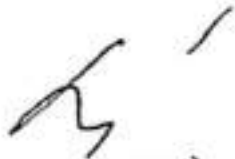
The staffs responsible for placement have to ensure safety of the wagons placed in the siding. The staffs were also responsible for securing of vehicles placed in the sidings, tying of safety chains & placing of iron skids. For which sufficient no. of iron skids, safety chains with padlocks should be readily available in the station.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/ Raipur

33. The following telecommunications are provided at Antagarh:

- (i) Telephonic communications with the adjacent block stations Antagarh - Keoti by means of telephones attached to the block instruments.
- (ii) Telephonic communications with the adjacent block stations -Antagarh- Taroki by means of telephones attached to the block instruments.
- (iii) This station is connected with DURG-DRZ control circuit by means of a telephone with standby telephone.
- (iv) S&T Control Phone.
- (v) Engineering Control Phone.
- (vi) Hot line connection between Antagarh-Keoti and Antagarh- Taroki.
- (vii) VHF 25W set for emergency communication with crew and adjacent Block Station. (Keoti and Taroki).
- (viii) CUG Phone.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/ Raipur

South East Central Railway

APPENDIX-‘C’ **ANTI-COLLISION DEVICE**

RAIPUR DIVISION

APPENDIX-'C'**ANTI-COLLISION DEVICE****-NIL-**
(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur
(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

South East Central Railway

APPENDIX-'D' **DUTIES OF TRAIN WORKING** **STAFF**

RAIPUR DIVISION

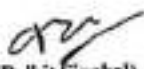
Duties to be performed by the staff at this station:

1.

Chief Station Manager:-

Chief Station Manager / Station Superintendent at this station will be in charge of the station and work in day shift. The Chief Station Manager / Station Superintendent posted at the station shall perform train passing duties in case of emergency in addition to the normal duties. He is responsible for the general supervision of the station in respect of safe and timely running of all trains through the station. He is responsible for ensuring: -

- (a) Timely starting of all the goods and coaching trains.
- (b) Receiving of complaints of any kind of Railway concerned.
- (c) Unnecessary detention to Passenger/Goods trains in the station yard.
- (d) To personally supervise the work done by work trains and to expedite their departure from the station and thereby to eliminate all avoidable detention.
- (e) Proper co-ordination for timely movements of trains within the Station/Yard.
- (f) That all passenger amenities are kept up to the mark and any deficiencies noticed are brought to the notice of the Station Superintendent (supervisor) and officials concerned for immediate rectification.
- (g) Shunting /Formation/Placement of all coaching and Goods trains and their stabling/washing lines must be judiciously supervised.
- (h) To supervise/check to all the Commercial/Operating staff must be in uniform and discharging their duties efficiently.
- (i) To bring all the controversial matters/disputes to the knowledge of Chief DTI/CI if cannot be solved by the self.
- (j) To see the neat and cleanliness of the station platform, washing apron and Station surroundings.
- (k) To check the official records, safety matters, making of safety meetings and counseling amongst the operating staff.


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/ Raipur

- (l) To see the punctuality of Guards and Drivers whether they have reached in time or not.
- (m) For taking the position of the yard, formatting of out going trains. He will furnish progress report of the allocated work to the staff.
- (n) The Chief Station Manager special attention of drawn in the General Rules 5.01 to 5.23 where detailed are indicated.

2. Dy.SS/SM:

They are responsible for train passing during their period of duty in accordance with the rules for the time being in force vide General Rules 5.01(4) and for safe and timely running of all trains. As assistants to the Station Master In-charge they will carryout instructions given to them by the letter unless such instructions given are contrary to the letter and spirit of General Rules, Subsidiary rules and Block Working Manual, Station Working Rules and circulars issued from time to time. During the absence of CSM the duties of Chief Station Manager devolves on them and in case of any controversy or dispute in giving effect to the arrangements they will seek immediate advice of the Chief Station Manager or bring such matters to his notice for action. They are responsible for working beyond their duty period when called upon to do so in the exigencies of service. They are responsible for the correct operation of the Switches on the panel.

3. Points man/Porters,

They shall perform the following duties.

- (a) Piloting trains IN and Out during the failure or Suspension of signals, points, block instruments or any other abnormal working condition.
- (b) Clamping and padlocking of points for reception and dispatch of trains and shunting operations.
- (c) Handing over line clear, pilot memos, caution orders, block tickets etc. to the Driver and obtaining their acknowledgements.


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/ Raipur

- (d) They will exercise necessary vigilance at the time of train movement.
 - (e) Working as fog signalman as and when required.
 - (f) Exchanging signals with trains passing through station.
 - (g) Ringing the Station bell.
 - (h) Filling fire Buckets with sand/water.
 - (i) Cleaning and lighting of hand signal lamp and platforms etc.
 - (j) Cleaning/ dusting of the Station Master's Office, furniture and equipment provided at the station.
 - (k) Any other work entrusted to them by the on duty Station Master in addition to train operation and working of the station.
 - (l) In addition to the above, point man/porter at the Goomty cell accompany the inward and outward into siding. He will assist the Guard, if Guards box is not loaded, He would do it quickly. He will also attach and detach the engine inside the siding.
- (4) **General:**
- (i) A set of red and green flags and a tri-colour hand signal lamp will be a part of the essential equipment of the staff while on duty. They shall not leave the station except when required by the DY.SS on duty or with his permission. They shall comply with GR 4.42.02.
 - (ii) Staff working at this station must be able to distinguish between Up and Down line clear tickets and also to recognize other operation forms and documents delivered to Guards & LPs. They must also know how and when to ring the station bell and to call out the station name on arrival of passengers carrying trains.


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/ Raipur

South East Central Railway

APPENDIX-‘E’

ESSENTIAL EQUIPMENTS

RAIPUR DIVISION

ESSENTIAL EQUIPMENT.

Below is the list of essential equipment to be kept on hand and these equipments should be maintained in good working order:

Sl. No.	Description	Quantity
01.	Detonators.	10 in case.
02.	Hand signal lamps/Tri-colour	03 Nos.
03.	Hand signal flags	03 Sets.
04.	Safety Chains with padlocks.	04 Nos.
05.	Clamps with padlocks.	08 Nos.
06.	wedges/ iron skid	12 Nos.
07.	Fire buckets.	02 Nos.
08.	Fire extinguisher.	01 No.
09.	First Aid box (with full equipment)	01 No.
10.	Stretcher.	01 No.
11.	Block reminder/push button collar	06 Nos.
12.	Motor trolley/ push trolley collar	02 Nos.
13.	Block instruments suspension collar.	02 Nos.


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

South East Central Railway

APPENDIX-'F'

RAIPUR DIVISION

APPENDIX-'F'

App-F

Rules for working of DK Stations, Halts, IBH, IBS and Outlying Sidings:**Working Instructions of Track Machine Siding CSL-190m(SH to D/E):**

Track Machine Siding is taking off from Loop Line-1 at Rowghat end of the yard. SH -5 is provided for placement and SH-10 is for drawn the vehicles to and from this siding.

RESPONSIBILITY:-

The staffs responsible for placement have to ensure safety of the wagons placed in the siding. The staffs are also responsible for securing of vehicles placed in the sidings, tying of safety chains & placing of iron skids. For which sufficient no. of iron skids, safety chains with padlocks should be readily available in the station.

Special Restrictions:

The speed is restricted to 15 KMPH throughout the siding.


(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur
(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

परिषिष्ट - 'जी'
APPENDIX - 'G'

अंतागढ़ स्टेशन
ANTAGARH STATION

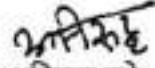
रायपुर संभाग

RAIPUR DIVISION

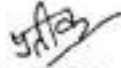
कर्मचारियों को चेतावनी

[सामान्य नियम 17.05 एवं उसके सहायक नियमों का पालन करें]

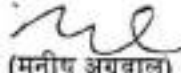
1. 25 के.व्ही.कर्षण विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के जीवित भाग के संपर्क में आना खतरनाक है और इसे सख्ती से टाला जाए।
2. 25 के.व्ही.कर्षण विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के विल्कुल करीब जाना, अथवा संपर्क में आना (यदि 2 मीटर से कम है तथा स्क्रीन से सुरक्षित नहीं है) खतरनाक है और इसे सख्ती से टाला जाए।
3. यदि विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के दो मीटरों के भीतर के क्षेत्र में कोई भी कार्य करना हो तो निम्नलिखित बातें सुनिश्चित करें :-
 - अ. प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी से एक नियमित "कार्य करने की अनुमति" प्राप्त किया गया हो।
 - ब. लाईन को नियमानुसार मृत और भूयोजन (अर्थ) किया गया हो।


(अनिरुद्ध सप्रे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत / र.वि.नि.लि. / नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर

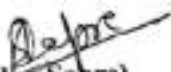

(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

WARNING TO STAFF

(Refer General Rule 17.05 & its Subsidiary Rules)

1. Any contact with the live portion of 25KV Traction overhead equipment is dangerous and shall be strictly avoided.
2. Very near approach, within 2 meters, to the live portion of Traction overhead equipment (unless protected by a screen as per rules) is fatal and shall be strictly avoided.
3. So as to work on overhead lines or in the Zones within 2 meters of any live equipment ensure the following:-
 - a. Obtain a regular "PERMIT TO WORK" from the authorized traction staff.
 - b. The line should be made dead and earthed as per rules.


(Anirudra Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

परिशिष्ट-जी
25 के.बी.ए.सी. विद्युत कर्षण के लिए स्टेशन संचालन नियम
अंतागढ़ स्टेशन

1) प्रस्तावना

- i) परिशिष्ट 'जी' संशोधन में महत्वपूर्ण नियम एवं अधिनियम की जानकारी देता है जिनके अनुसरण की जरूरत स्टेशन / यार्ड के स्टाफ को दिन-प्रतिदिन के कार्यों में पड़ती है।
ये नियम मार्गदर्शन के लिए हैं तथा संपूर्ण न समझे जाए।

- ii) नियमों की विस्तृत जानकारी निम्नलिखित वेब पोर्टल से प्राप्त की जा सकती है:-

(1) भारतीय रेलवे ओपन लाईन सामान्य नियम (1976) [संस्करण 2013]

इस पुस्तिका की अध्याय XVII विद्युतीकृत अनुभागों में लागू होने वाले नियमों की विस्तृत जानकारी देता है। यह अध्याय निम्नलिखित जानकारी देता है :-

- (अ) विद्युतीकृत क्षेत्र में प्रयुक्त होने वाले विभिन्न परिभाषाएं. (सहा.नि.17.02)
(ब) पावर ब्लॉक के प्रकार (सहा.नि. 17.04.02)
(स) पावर ब्लॉक का निष्पादन (सहा.नि. 17.04.02, 17.04.04, 17.04.05, 17.04.06, 17.04.09)
(द) साईडिंग में पावर ब्लॉक का निष्पादन (सहा.नि.17.04.09)
(ए) आइसोलेटर चाबी की संरक्षा (सहा.नि. 17.04.13)
(फ) आइसोलेटरों का परिचालन (सहा.नि.17.04.15)
(ग) पावर ब्लॉक के दौरान सुरक्षा (सहा.नि.17.04.16)
(ह) विद्युतीकृत सेक्शन में अतिरिक्त नियम (सहा.नि.17.09.01)
इस नियम पुस्तिका को हर स्टेशन, केबिन और यार्ड कार्यालय में रखा जाए, ताकि सभी कार्यालयीन जो विद्युत सेलिंग स्टाफ को चालन से संबंधित हैं, यह सुनिश्चित करने में सक्षम रहें कि उनके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारी इन नियमों के चालन में सक्षम हैं (सहा.नि.17.01.01)

(2) ए.सी. ट्रेक्शन नियमावली जिल्ड-2, 1994, (भाग-1 एवं भाग-2)

यह पुस्तक मूल रूप से ऊपरी उपस्कर उपकरण एवं 'शक्ति-प्रदाय संस्थापनाओं' के 'परिचालन एवं अनुसंधान' तथा सामान्य सिद्धांतों को संचालित करती है।

यह पुस्तक निम्न पहलुओं पर संबंधित निर्देशन भी प्रदान करती है :-

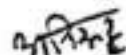
- (अ) स्टेशनों के विद्युतीकृत अनुभागों के निरीक्षण मर्दों की जाँच सूची (अनुबंध 3.02)
(ब) पावर ब्लॉक के प्रकार (पैरा 20603- 20606)
(स) पावर ब्लॉक का निष्पादन (पैरा 20612)
(द) लोकल ब्लॉक का निष्पादन (पैरा 20619- 20623)
(ए) निष्क्रिय (डेड) सेक्शन की सुरक्षा (पैरा 20625- 20627)
(फ) चोरी निरोधक ऊर्जापन (अनुबंध A7.0)
(ग) माल डिब्बों के फ्लैग दरवाजे बंद करना और सुरक्षित करना (परिशिष्ट VIII पैरा 1)
(ह) विद्युतमय खण्डों पर असाधारण घटनाओं की स्थिति में संयुक्त कार्यविधि आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 5)
(इ) जानवर के माछी के नीचे आ जाने पर संयुक्त कार्यविधि आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 6)
(ज) विद्युत 'आघात/झटका' की स्थिति में संयुक्त कार्यविधि आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 7)

2) अनुभागीय आरेख

(स्टेशन संचालन नियम आरेख नं. **TRD/R/SWRD/AAGH/YD/2025/01/1**, दिनांक: **30.5.2025**.)

इस अनुभागीय आरेख की एक प्रति परिशिष्ट "जी" के अनुबंध के रूप में संलग्न है और इसे ट्रेन के कार्यों में प्राधिकृत दस्तावेज के रूप में लिया जाए। यह अनुभागीय आरेख निम्नलिखित जानकारी देता है :-

- i) विभिन्न रेलवे लाईनें जो विद्युत कर्षण उपस्कर से युक्त हैं।
ii) विभिन्न विद्युतीय सेक्शन (सेक्टर, सब सेक्टर या एलीमेंट्री सेक्शन)
iii) विभिन्न नियंत्रक स्विच (आइसोलेटर स्विच या अयरोधक)
iv) जहाँ ऊपरी उपस्कर विद्युतीय रूप से पृथक हैं, वहाँ के असंवाहित अतिव्यापन एवं खण्ड विद्युत सेतक।



(अनिरुद्ध साने)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नगपुर



(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

APPENDIX-'G'
STATION WORKING RULES FOR 25 K.V. AC ELECTRIC TRACTION
ANTAGARH STATION

1) INTRODUCTION

- i) This Appendix "G" gives a brief reference to important rules and regulations to be followed by Station/Yard staff in their day to day working.

These are however, illustrative and not exhaustive.

- ii) The references to detailed standard rules can be made in following code books:-

(1) **Indian Railway Open Line General Rules (1976) [edition 2013].**

Chapter XVII of this book details the rules applicable to electrified sections. This chapter gives following information:-

- (a) Various definitions applicable on electrified area (G.R. 17.2)
- (b) Types of Power Blocks (SR 17.04.02)
- (c) Execution of Power Block (SR 17.04.02, 17.04.04, 17.04.05, 17.04.06, 17.04.09)
- (d) Execution of Power Block in sidings (SR 17.04.09)
- (e) Custody of Isolator keys (SR 17.04.13)
- (f) Operation of Isolators (SR 17.04.15)
- (g) Protection during power block (SR 17.04.16)
- (h) Additional rules on Electrified section (SR 17.09.01)

This rule book shall be kept in each station, cabin & yard office, so that all officials connected with movement of electric rolling stock are able to ensure that the staff working under them is able to follow these rules. (S.R. 17.01.01)

(2) **AC Traction Manual Vol-II, 1994, (Part-I & Part-II)**

This book basically deals with the general principles governing operation and maintenance of Traction overhead equipment and power supply installations.

This book also provides for relevant guidelines on following aspects:-

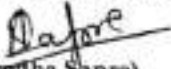
- (a) Checklist of inspection items at stations in electrified sections (Ann 3.02)
- (b) Types of Power blocks (Para 20603-20606)
- (c) Execution of Power block (Para 20612)
- (d) Execution of local block (Para 20619-20623)
- (e) Protection of dead section (Para 20625-20627)
- (f) Anti-theft energisation (Ann A7.0)
- (g) Closing of Flap doors of wagons (Appendix VIII, para 1)
- (h) JPO for unusual occurrence of Electrified section (Appendix VIII, para 5)
- (i) JPO for animal run-over (Appendix VIII, Para 6)
- (j) JPO in case of electric shocks (Appendix VIII, para7)

2) SECTIONING DIAGRAM

(Station Working Rule Diagram No. TRD/R/SWRD/AAGH/YD/2025/01) Dt 30.05.2025.

A copy of this sectioning diagram is enclosed herewith as annexure to Appendix "G" and shall be taken as an authorized document for use in train working. This sectioning diagram schematically indicates the following details:-

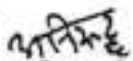
- i) Various railway lines equipped with electric traction
- ii) Various electrical sections (Sectors, sub-sectors or elementary sections)
- iii) Various controlling switches (isolators switches or interrupters)
- iv) The insulated overlaps & the section insulators, where the OHE is electrically segregated.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP

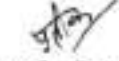

(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

- v) विद्युतीय खण्डों की सीमाओं (सब-सेक्टर या एसीमेंट्री सेक्शन) को अस्वीकृत अतिव्यापन के संबंधित संरचनात्मक स्थान-स्थिति द्वारा दर्शाए जाते हैं।
- vi) विभिन्न स्विचों की सामान्य स्थिति।
- vii) ओ.एच.ई. में लगे विद्युत उपकरण।
- viii) रनिंग लाईनों के तारविहीन हिस्से।
- 3) **आइसोलेटर स्विच**
विद्युतिकृत लाईनों के ओ.एच.ई. के अलग एसीमेंट्री सेक्शनों को पृथक् करने के लिए स्टेशन सीमा में विभिन्न आइसोलेटर प्रदान किये गये हैं।
- i) **आइसोलेटरों के चाबियों की स्थिति**
विभिन्न आइसोलेटर स्विचों के तालों की चाबियाँ सहायक स्टेशन मास्टर के कार्यालय में कांच के डबकन लगी पेटी में रखी जाती हैं। (सहायक नियम 17.04.13)
स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर तालें या चाबी की किसी भी क्षति या खराबी की सूचना ओ.एच.ई. सेक्शन, एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई.(ओ.एच.ई.) एवं ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर(टीपीसी) को देने (सहायक नियम 17.04.15(b))
- ii) **स्विच हैंडलों की स्थिति**
जब कोई स्विच बंद स्थिति (क्लोज पोজীशन) में होता है, तो स्विच का ऑपरेटिंग हैंडल ऊपर (टॉप पर) होता है और जब स्विच खुली स्थिति (ओपन पोজীशन) में होता है, तो स्विच का ऑपरेटिंग हैंडल नीचे (बॉटम पर) होता है। आइसोलेटर स्विच चाहे बंद स्थिति (क्लोज पोজীशन) में हो या खुली स्थिति (ओपन पोজীशन) में, उसमें ताला लगाया जाए (सहायक नियम 17.04.15-(b))
- iii) **आइसोलेटर को खोलने और बंद करने समय सावधानी:**
आइसोलेटर को खोलते समय निम्नलिखित सावधानियाँ लेनी चाहिए (सहायक नियम 17.04.15 (c) व (e)) :-
1) जब लोड लिया जा रहा हो तब आइसोलेटर स्विचों को नहीं खोलना (ओपन) चाहिए। जब यह सुनिश्चित हो जाए कि किसी भी छोर में निकटवर्ती इंटरपटर खुला है, उसी दशा में आइसोलेटर स्विचों को ओपन करना चाहिए।
2) यदि आइसोलेटर स्विच यार्ड लाइनों की कर्षण सप्लाय को नियंत्रित कर रहे हों, तो इस आइसोलेटर द्वारा नियंत्रित एसीमेंट्री सेक्शन, उठे हुए पेटोग्राफ वाले विद्युत इन्जनों से मुक्त होना चाहिए अथवा जो अवरोधक (इंटरपटर) यार्ड लाइनों की सप्लाय को नियंत्रित कर रहे हों, वे खुली अवस्था में होंगे।
फिर भी यदि इंटरपटर बंद अवस्था (क्लोज पोজীशन) में हो तब भी आइसोलेटर को बंद (क्लोज) किया जा सकता है, बशर्तें उसे तेजी से एक झटके में बन्द किया जाए। (सहायक नियम 17.04.15(d))
- iv) **आइसोलेटरों के परिचालन का प्राधिकार**
सभी स्विचों का परिचालन कर्षण शक्ति नियंत्रक के निर्देशानुसार किया जाए।
मांगने पर चाबियाँ केवल विद्युत कर्षण शाखा के अधिकृत व्यक्ति को दिया जाएगा एवं उसके हस्ताक्षर पावती के रूप में इसके लिए बनाए गए रजिस्टर में लिए जाएंगे। (सहायक नियम 17.04.13(a))
आपातकालीन स्थिति में, विशिष्ट आइसोलेटर को कर्षण शक्ति नियंत्रक के निर्देशानुसार संचालित करने हेतु उचित प्रायोगिक प्रशिक्षण देने के बाद स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/पॉइंट्स मैन/पोर्टर को दक्षता प्रमाणपत्र दिया जाए। (एसीटीएम एडवांस सुधार पर्व सं. 24 दिनांक 10.01.2013 एवं वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर का पत्र सं. टीआरडी/अर/ट-8/12-13/डीएस-8/एसीटीएम सुधार 24/672; दिनांक: 31.01.2013)
- 4) **पावर ब्लॉक**
- i) **पावर ब्लॉक के प्रकार**
तीन प्रकार के पावर ब्लॉक होते हैं (सहायक नियम 17.04.02), जिसके लिए अलग अलग प्रक्रिया सानि. एवं संहानि. तथा एसी कर्षण नियमावली के अनुसार अपनायी जाती है:-
- (1) **लोकल पावर ब्लॉक:** इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था अप्रधान लाईनों में की जाती है जैसे साईडिंग और यार्ड में (सहायक नियम 17.04.02 एवं एसी कर्षण नियमावली 20603)।
- (2) **आपात पावर ब्लॉक:** इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था आपात स्थिति में कर्षण पावर नियंत्रक के अनुदेश पर की जाती है (सहायक नियम 17.04.03 एवं एसी कर्षण नियमावली 20604- 20609)।
- (3) **पूर्व निर्धारित पावर ब्लॉक:** इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था कर्षण वितरण अनुसूचक के पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार या आवश्यकतानुसार की जाती है (सहायक नियम 17.04.04 एवं एसीटीएम 20611- 20613)।


(अनिरुद्ध साहू)

वरिष्ठ उप महानिरीक्षक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नगपुर


(पंकज मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर


(पंकज मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

- v) The limits of electrical section. (Sub- sector or elementary section) are indicated by the relevant structural locations of the insulated overlaps.
- vi) The normal position of various switches.
- vii) The electrical equipment connected to OHE.
- viii) Unwired portion of the running lines.

3) **ISOLATOR SWITCHES**

Various isolators are provided in the station limits for isolating different elementary sections of the OHE of the electrified lines.

i) **LOCATION OF KEYS OF ISOLATOR**

The keys for the padlocks of various isolator switches are kept in ASM's office in a box with a glass fronted cover (S.R.17.04.13).

Any loss or damage of a lock or key shall be reported by Station Master or the Cabin Assistant Station Master to the OHE section, SSE/SE/JE(OHE) and Traction Power controller(TPC). (SR. 17.04.15(b))

ii) **POSITION OF SWITCH HANDLES**

When a switch is in the closed position, the operating handle of the switch is at the top. And, when a switch is in the open position, the operating handle of the switch is at the bottom. The isolator switch shall be kept locked in either open or closed position. (SR.17.04.15 (b))

iii) **PRECAUTION FOR OPENING AND CLOSING THE ISOLATORS:**

At the time of opening of the isolator following precautions shall be taken (SR.17.04.15(c) & (e)).

- (1) The isolator switch shall not be opened when carrying load. As such, the isolator switch may be opened only after ensuring that the adjacent interrupters at either end of the isolator switches have been opened.
- (2) In case the isolator switch is controlling traction supply to the yard lines, the elementary section controlled by the isolator switch should be free of raised pantograph of electric locomotives or the interrupters controlling the supply to the yard lines, in question, shall be in open condition. However the isolator can be closed even if the adjacent interrupters are closed, provided the closure is made swiftly in one motion. (SR.17.04.15 (d))

iv) **AUTHORITY FOR OPERATION OF ISOLATORS**

All switches operations shall be carried out in accordance with the instructions of the Traction power controller.

The keys shall be issued on demand only to the authorized person of the electrical traction branch and his signature as a token of receipt shall be obtained in the register maintained for the purpose.(SR.17.04.13(a)).

In emergent situations, Station Master /Assistant station master / Points men / Porter should be issued with competency certificates, after giving practical training, to enable them to operated specific isolator under instructions of Traction Power Controller (TPC). (ACTM Advanced Correction slip No. 24 dated 10.01.2013 & Sr.DEE/TRD/R's letter No. TRD/R/T-8/12-13/DS-8/ACTM correction 24/672; Dt.31.01.2013).

4) **POWER BLOCKS**

i) **TYPES OF POWER BLOCKS**

There are 3 types of power blocks (SR 17.04.02), for which separate procedures of executing are laid down in the GR & SR and ACTM :-

- (1) **Local Power Block:** This power block is arranged in the "secondary lines" i.e. sidings and yards.(SR 17.04.02 & ACTM 20603)
- (2) **Emergency Power Block:** This power block is arranged in emergent situations as per instructions of the Traction Power Controller (SR 17.04.03 & ACTM 20604 - 20608).
- (3) **Pre-arranged Power Block:** This power block is arranged as per pre- arranged program of maintenance staff of TRD or as per requirement (SR 17.04.04 & ACTM 20611 - 20613).

(Anirudh S. Sre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP

(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

ii) पावर ब्लॉक का निष्कादन

पावर ब्लॉक प्राप्त करने की विस्तृत प्रक्रिया सहायक नियम 17.04.03, 17.04.04 एवं 17.04.05 और एसीटीएम पैर 20606- 20613 एवं एसीटीएम 20619 में दी गई है, जिनका पालन, आपात स्थिति को छोड़कर दृढ़ता से किया जाना चाहिए।

हर सेक्शन विरिष्ट में पावर ब्लॉक प्राप्त करने एवं निरस्त करते समय रिवरों के परिचालन के क्रम को अनुबंध में शामिल किया गया है, जिनका सभी कर्मचारी द्वारा कठोरता से पालन किया जाए। इस क्रम को अपनाने में कोई भी छुटी संभावित भयंकर परिणामों को दर्शाती है।

जब किसी आइसोलेटर स्वीच को उसके सामान्य स्थिति से बदला जाता है तब कर्मचारी को ऊपरी उपकरण में कार्य करने की अनुमति देने से पहले स्वीच पर "खतरनाक - व्यक्ति कार्यरत है" का डेजर बोर्ड प्रदर्शित होना चाहिए। प्रत्येक स्टेशन में ऐसे डेजर बोर्ड पर्याप्त संख्या में दिए गए हैं।

iii) पावर ब्लॉक के समय सुरक्षा

जिन खण्डों पर पावर ब्लॉक स्वीकृत किया गया हो, ब्लॉक के दौरान उन एलिमेंट्री सेक्शनों में यह सावधानी बरती जाए की दोनों छोर से कोई भी विद्युत लोको पेटोग्राफ उठा कर, इस समय में आने न दिया जाए (सहानि. 17.04.16 (a))। जिन स्टेशनों में पेनल/रूट रिले इंटरलॉकिंग लगाया गया हो उसके संबंधित पॉइंट और/अथवा सिग्नल (संकेत) को संचालित करने वाले बटनों पर 'लाल' बटन कौलर रखा जाये। यदि पॉइंट और सिग्नल (संकेत) स्थानीय (locally) रूप से संचालित होते हैं तो उन्हें ताला लगाकर इधुटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाबी स्वयं की संरक्षा में रखना चाहिए।

जिस सेक्शन में पावर ब्लॉक दिया गया है यदि उस सेक्शन में कोई लोकोमोटिव/विद्युत मल्टीपल यूनिट ट्रेन हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसे लोकोमोटिव/विद्युत मल्टीपल यूनिट ट्रेनों के लोकोपायलट/मोटरमैन को पेटोग्राफ को उठाने तथा आगामी अनुदेश मिलने तक न उठाने के लिए एक मेमो दिया जाए तथा उसकी प्राप्ति ली जाए। पावर ब्लॉक के रद्द किये जाने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा लोकोपायलट/मोटरमैन को पेटोग्राफ को उठाने के लिए एक मेमो दिया जाएगा [सहानि. 17.04.16(b)]।

विद्युत इंजनों के साथ शटिंग परिचालन करने वाले स्टेशन मास्टर अथवा स्टेशन स्टाफ यह सुनिश्चित कर लेंगे कि जिस ट्रेक्शन स्ट्रक्चर लिमिटिंग इलेक्ट्रिकल खण्ड पर पावर ब्लॉक स्वीकृत किए गए हैं उसके नजदीक किसी भी परिस्थिति में कोई विद्युत इंजन न पहुंचे। प्रत्येक विद्युतीय खण्ड की सीमाओं को स्टेशन अनुमोदित आरेख में प्रदर्शित किया गया है।

इकहरी लाइन संचालन (सिंगल लाइन रकिंग) शुरू करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर से यह सुनिश्चित कर लेंगे कि जिस लाइन पर सिंगल लाइन रकिंग शुरू की जा रही है, उस रूट पर कोई भी पावर ब्लॉक नहीं है।

अनुबंध में दर्शाए गए संचालन के प्रतिबंध के अनुसार अनुलम्ब और अनुप्रस्थ सुरक्षा सुनिश्चित की जाए (एसीटीएम पैर 20620 - 20627)।

iv) सेक्शन इन्सुलेटरों के निकट सुरक्षा

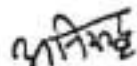
ओएचई में सेक्शन इन्सुलेटर निम्न के लिए प्रयोग किये जाते हैं:-

- अ) अप, मिडिल और डाउन रनिंग लाईनों के विद्युतरोधन में।
- ब) कभी कभी यार्ड में निम्न ग्रीड के मेन और लूप लाईनों में।
- स) अप, मिडिल और डाउन लाईनों के संबंधित क्रॉस ओवर में।
- द) मेन और लूप लाईनों के संबंधित क्रॉस ओवर/टर्न आऊट में।
- ई) यार्ड में निम्न ग्रीडों के संबंधित क्रॉस ओवर में।

इसका उद्देश्य, दोषयुक्त या जिनका अनुक्षण किया जाना है, वैसी लाईन/ग्रीड को बिना दूसरी लाईन/ ग्रीड को प्रभावित किये विद्युतीय रूप से निष्क्रिय करना है।

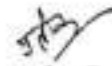
अगर कोई और गति प्रतिबंध न हो तो, ऐसे सेक्शन इन्सुलेटरों में उठे हुए पेटोग्राफ के साथ विद्युत इंजन की गति 50 KMPH से ज्यादा न रखी जाए।

यदि सेक्शन इन्सुलेटर के द्वारा पृथक् दो खण्डों में से कोई एक निष्क्रिय है, तो सक्रिय खण्ड के इंजन के पेटोग्राफ को निष्क्रिय खण्ड के छोर के निशान के 30 फुट (10m) से आगे नहीं बढ़ने दिया जाए।



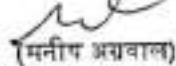
(अनिरुद्ध सेंगुप्ता)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.ति./ नागपुर



(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्ण/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

ii) EXECUTION OF POWER BLOCKS

The detailed procedures for obtaining power blocks has been given in SR 17.04.03, 17.04.04 & 17.04.05 and ACTM para 20606-20613 & ACTM 20619, which must rigidly followed except in case of emergency.

The sequence of switching operations for granting and canceling the power block for particular section, are included in the Annexure. There shall be strictly followed by all staff. Failure to follow the sequence indicated is likely to lead to dangerous consequences.

When any isolator switch is changed from its normal position, then before giving permission to staff for work on overhead equipment, a danger board shall be exhibited on the switch with the caption "DANGER-MEN WORKING". An adequate number of such danger boards have been provided at each station.

iii) PROTECTION AT THE TIME OF POWER BLOCK:

All sections over which a power block has been granted shall be protected against entry of electric locomotives with pantograph raised from either end during the period of the block (S.R.17.04.16 (a)) At stations where panel/Route relay interlocking is provided 'RED' button collars shall be placed on the concerned switches operating points and/or signals. If the points and signals are locally operated then the same should be locked and the keys kept in personal custody of the Station Master on duty.

If there are locomotives/ Electric multiple unit train on the section over which the power block is to be given, the Loco pilot/Motorman of such locomotives/Electric multiple unit train shall be given a memo by the Station Master on duty to lower the pantograph and not raise until further instructions and acknowledgment shall be obtained. The Loco pilot/Motorman shall be given a memo by on duty Station Master to raise pantograph after the power block is cancelled. (SR 17.04.16 (b))

Station Master or Other staff conducting shunting operation with electric locomotives shall ensure, that under no circumstances, any Electric Locomotive approaches near the Traction Structure limiting the electrical section over which the power block have been granted. Limit of each electrical sections at a station are shown in the station-sectioning diagram.

Before introducing single working the Station Master on duty shall ensure from the traction power controller that there is no power block on the route on which single line working is being introduced.

The longitudinal and transverse protection shall be ensured as per the restrictions of the movement indicated in the annexure (ACTM para 20620-20627)

iv) PROTECTION NEAR SECTION INSULATORS

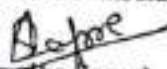
Section insulator on OHE is used for:-

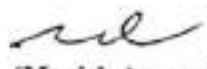
- Insulating UP, MID and DN running lines
- sometimes main and loop lines on different grids in the yard
- the cross- overs connecting UP, MID and DN lines
- the cross-over/turn-out connecting Main and loop lines
- The crossovers connecting different grids of the yard.

Its purpose is to make the one line/ or grid, on which there is fault or maintenance is intended, electrically dead without effecting the other line/grid.

The speed of the electric locomotive with pantograph raised over such section insulators shall not exceed 50 KMPH subject to any other speed restriction which may be in force.

When one of the two sections separated by a section insulator is dead, the pantograph of the electric locomotive on the live section shall not proceed closer than 30 feet (10m) towards the section insulator marking the end of the dead section.


(Anirekha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

- v) पावर ब्लॉक में भाप या डीजल इंजनों का चालन जिस खण्ड में केवल पावर ब्लॉक स्वीकृत किया गया हो, उसमें विद्युत इंजनों द्वारा खींचे जाने वाले यंत्रायात के अतिरिक्त अन्य आवागमन की अनुमति दी जा सकती है, जब तक कि दिशंपत्ती पर दर्जित न किया गया हो तथा नियमानुसार लाइनें भी अवरुद्ध न हों। फिर भी अनुमति दिए गए यंत्रायात को प्रदर्शित किए जाने वाले इंजीनियरिंग सिग्नलों का अनुपालन करना होगा।
- विद्युतीकृत खण्डों पर भाप या डीजल इंजनों का आवागमन एसी, कर्षण नियमावली में दिए गए प्रतिबंधों के अनुसार किया जाएगा। ऐसे भाप या डीजल इंजन या ऐसे इंजनों द्वारा खींचे जाने वाली गाड़ियों को पावर ब्लॉक स्वीकृत किये गए स्टेशन में आगे बढ़ते समय खड़ी की जाए और इस स्टेशन के स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण करके स्वयं सतुष्टि कर लेंगे कि उस ट्रेन में कोई विद्युत इंजन नहीं है। यह आगे के पावर ब्लॉक की चेतावनी देते हुए, इंजीनियरिंग सिग्नल तथा आवश्यकता के अनुसार विशेष सिग्नल या विशेष कर्षण संरचना पर रुकने का अनुदेश देते हुए एक 'सतर्कता आदेश' भी उस ट्रेन या इंजन के चालक को जारी करेगा।
- कोई भी स्टेशन मास्टर पावर ब्लॉक के अंतर्गत किसी सेक्शन में किसी गाड़ी को चलने के लिए "लाइन क्लीयर" तब तक नहीं देगा या सिग्नल को तब तक नहीं मुकाएगा, जब तक आगे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर से (प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित) यह आश्वासन न प्राप्त कर ले कि गाड़ी में कोई विद्युत इंजन नहीं है (एसी. कर्षण नियमावली 14/11 एवं 14/12)।

5) आवश्यक निर्देश

i) सर्वोपरीन ट्रैकों में संघर्षन

पेन्टोग्राफ उठाए हुए विद्युत इंजनों को किसी भी परिस्थिति में एक अनवाइर्ड सेक्शन में न लिया जाए।

ii) संदेश रजिस्टर

कर्षण ऊपरी उपस्कर, स्विचों के परिचालन, आउटडोर ढाबियों के आधिपत्य तथा कर्षण ऊपरी उपस्कर, के परिचालन तथा अनुरक्षण संबंधी अन्य महत्वपूर्ण संचार साधनों की खराबी/गड़बड़ी संबंधी सभी संदेशों को भेजने वाले तथा प्राप्त करने वाले दोनों के द्वारा संदेश प्राप्त करने या आदान-प्रदान करने के समय के साथ रजिस्टर में क्रम संख्यानुसार अभिलेखित (रिकार्ड) किया जाए।

संदेश अपरिवर्तनीय रूप से प्रेषक और प्राप्तकर्ता के प्राइवेट नंबर से मेल खाना चाहिए। प्राइवेट नंबर पुस्तिका को व्यवस्थित रखा जाए (एसी. कर्षण नियमावली 20609, सह.नि. 17.04.05)।

iii) भाप क्रेन की कार्य पद्धति

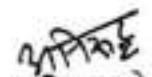
कर्षण ऊपरी उपस्कर के समीकृत कोई भाप क्रेन या ऊपरी उपस्कर क्रेन तब तक कार्य नहीं करना चाहिए, जब तक ऐसे ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय एवं भूयोजित न कर दिया जाए और अधिकृत ओएचई कर्मचारी उपस्थित रहे। यहाँ तक कि क्रेन कर्मचारी को क्रेन में न चढ़ने के लिए सचेत किया जाए (सह.नि. 17.04.17, एसी.परि. नियमावली जिल्द 2, भाग 2 पैरा 11-2(k))।

iv) लैम्प मेन की कार्य पद्धति

25 के.व्ही. लाइन कंडक्टर के अत्यन्त निकट कोई भी सीधा संपर्क खतरनाक है। स्टेशन लैम्पमेन स्टेशन लैम्प को निकालने या लगाने या साफ करने या जलाने के लिए सिग्नल पोस्ट पर चढ़ते समय विद्युतमय कंडक्टर के अत्यन्त निकट में आने वाले या संपर्क में आने वाले कोई लंबी वस्तु को नहीं ले जाएगा। लैम्प मेन को विद्युतमय कंडक्टर के निकट अपने शरीर के किसी भाग को न ले जाने के लिए चेतावनी दी जाए (सहायक नियम 3.49.02)।

v) रोलिंग स्टॉक के छत पर कार्य

किसी भी व्यक्ति को विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के नीचे खड़ी इंजनों के टैंडरों के या डोने वाले वाहनों के छत के ऊपर नहीं चढ़ना चाहिए जब तक कि अधिकृत कर्षण कर्मचारी से नियमित 'कार्य करने की अनुमति' न प्राप्त कर ली गई हो तथा ऊपरी उपस्कर निष्क्रिय एवं भूयोजित न हो (सहायक नियम 17.05.02)।


(अनिरुद्ध सेंगुप्ता)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.ति./ नागपुर



(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण/ रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

v) MOVEMENT OF STEAM OR DIESEL ENGINES IN POWER BLOCK

In a section where only power block has been granted movement of traffic other than electrically hauled, may be permitted except when specially prohibited and the lines are also blocked as per rules. The traffic allowed shall however have to observe the engineering signals exhibited.

Movement of steam or diesel locomotive on electrified sections shall be subject to the restrictions as given in A.C traction manual. Such steam or diesel engine or train hauled by such engines shall be brought to a stand at the station preceding the station/section at which power block is granted and the Station Master of this station shall satisfy himself by personal inspection that there is no electric locomotive in the train. He shall also give a "CAUTION ORDER" to the driver of such engine or train, warning him of the power block ahead and instructing him to watch for the engineering signal and stop at a particular signal or a particular traction structure as necessary.

No Station Master shall give "LINE CLEAR" or lower signals for a train to run over a section under power block unless he has received an assurance from the station master of the proceeding station that there is no electric locomotive on the train (Supported by private No. ACTM14/11 & 14/12).

5) IMPORTANT INSTRUCTIONS

i) MOVEMENT ON UNWIRED TRACKS

No electric locomotives with pantograph raised shall under any circumstances be taken to an unwired section.

ii) REGISTER OF MESSEGES

All messages relating to faults on over head equipment, operating switches, custody of keys of outdoor switches and other important communications in connections with the operation maintenance of traction over head equipment shall be recorded serially in a register by both the sender and receiver indicating the time at which the messages are received or exchanged.

The message shall invariably be accompanied by a private no. of sender and of receiver. Private no. books shall be maintained (ACTM 20609, SR 17.04.05)

iii) WORKING OF STEAM CRANES

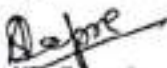
No steam crane or over head crane shall be worked adjacent to traction over head equipment, unless such overhead equipment is dead and earthed and authorized OHE staff is present. Even the crane staff shall be warned not to climb the crane. (Subsidiary Rule 17.04.17, ACTM Vol- II, Part- II, para 11-2 (k)).

iv) WORKING OF LAMP MAN

Any direct contact or close proximity to 25 KV line conductors is dangerous. The station lamp man climbing up the signal post for removing or fixing or cleaning or lightening the station lamp should not carry long article which may accidentally touch or come in close proximity to live conductors. The lamp man shall also be warned against bringing any part of body near live conductors (S.R.3.49.02).

V) WORKING ON ROOF OF ROLLING STOCK

No person shall climb on to the top of engines or tenders or on the roof of carriages or wagons, when those vehicles are located beneath overhead equipment except, when a regular "PERMIT TO WORK" has been obtained from authorized traction staff and the overhead equipment is dead and earthed (S.R.17.05.(2)).


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

6) आपात एवं विधिवे परिस्थितियों में कार्यवाही

i) कर्मण उपरवी - उपस्कर का खराब होना

कर्मण उपरवी-उपस्कर पर अथवा किसी अन्य कर्मण उपस्कर पर भीमिंग सहित किसी भी रूट-फूट या खराबी की जानकारी मिलने पर इसकी सूचना तुरंत कर्मण शक्ति नियन्त्रक को दी जाए (सहायक नियम 17.03.02 तथा 17.03.03)। सतर्कता आदेश जारी करने संबंधी विद्यमान नियमों को अनुपालन करते हुए कर्मण शक्ति नियन्त्रक द्वारा दया निर्दिष्ट आवश्यक सतर्कता आदेश संबंधित कर्मणों के लिए जारी किए जाए।

ii) जानवर से गाड़ी के नीचे आ जाने पर

कोई भी रेलवे स्टाक या ट्रेन दल द्वारा इस प्रकार की जानकारी प्राप्त होने पर उसे सुरक्षित स्थान तक हटाने के लिए तत्काल कार्यवाही की जानी चाहिए ताकि गुजरने वाली ट्रेनों के पेदोबाक और ओएचई को नुकसान पहुंचने के खतरे से बचा जा सके (ए.सी. कर्मण नियमावली जिल्द 2, भाग 2 परिशिष्ट 2)।

iii) 25 केवी ओ एच ई प्रदाय से विद्युत आघात/झटका

स्टेशन मास्टर, स्टेशन/वार्ड कार्यालय में विद्युत आघात/झटके से पीड़ित व्यक्ति के उपचार संबंधी अनुदेश स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करेगा एवं यह सुनिश्चित कर लेगा कि समस्त स्वीय श्रेणी के कर्मचारी इन अनुदेशों की जानकारी रखते हैं। समीपस्थ रेलवे चिकित्सक को चिकित्सकीय परामर्श हेतु सूचित करें। यदि रेलवे/जीआरपी चौकी स्टेशन में स्थित हो तो उनके स्टाक को दुर्घटना स्थल पहुंचने के लिए सूचित किया जाए। विद्युत आघात/झटके के आगे ऐसे मामले की संकथाम के लिए कथम उठारें। (ए.सी. कर्मण नियमावली जिल्द-2, भाग-2 परिशिष्ट-VIII पैरा-7)

iv) ब्लॉक उपकरण या कोई अन्य विद्युतीय सिगनलिंग उपकरण में दोल्टेज प्रेरण

कांस्टेबल स्टेशन मास्टर सदैव ट्रेक्शन सिस्टम में दोल्टेज उत्पन्न होने के कारण अन्य किसी सिगनलिंग उपकरण या ब्लॉक उपकरण में किसी असामान्य संचालन पर नजर रखेगा। जब कभी कोई असामान्य संचालन का लक्षण हो तो ब्लॉक उपकरण या सिगनलिंग उपकरण को निरक्षित कर देना चाहिए एवं निकटवर्ती सिगनल एवं दूर संचार अनुकरण निरीक्षक को इसकी जांच करने के बाद प्रमाणित करने के लिए संपर्क करेगा। स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के आवागमन की अनुमति देने से पहले जांच करेगा कि सभी ब्लॉक एवं मोर्स सिगनलिंग उपस्कर सामान्य रूप से कार्य कर रहे हैं।

v) आग

किसी विद्युत उपस्कर के निकट आग से संबंधित जानकारी के लिए सहा.नि. 8.10.03 का अवलोकन करें।

7) संशोधन या अनुरक सुधार पर्वी

इन संचालन नियमों में या अनुलग्नकों में किए जाने वाले किसी भी, संशोधन को स्टेशन संचालन नियमों के संशोधन पर्वी द्वारा अभिसूचित किया जाएगा। स्टेशन संचालन नियम में सभी संशोधनों को गाड़ी प्रतियों में तत्काल कार्यान्वित किया जाएगा। संशोधित पर्वियों को क्रमबद्ध नंबर दिया जाएगा एवं संचालन नियम प्रदान किए गए प्रत्येक कर्मचारी का यह उत्तरदायित्व होगा कि वह सुधार पर्वियों को जोड़े तथा इसकी जानकारी संबंधित कर्मचारियों को दी जाए एवं उनकी पाबती ली जाए।

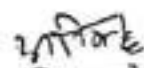
8) निरीक्षण कर्मचारी द्वारा लगातार निगरानी

जिन केन्द्रों पर विशेष संचालन नियमों की आपूर्ति की गई है उन सभी केन्द्रों की जांच परिचालन, दूर संचार तथा कर्मण विभाग के निरीक्षणकर्ता कर्मचारी नियमित रूप से वेक करेंगे ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि सभी संशोधित नियम अद्यतन हैं तथा संबंधित कर्मचारी उन नियमों से पूरी तरह परिचित हैं तथा उनका पालन करते हैं।

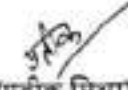
ये नियम 'सामान्य एवं सहायक नियम' या 'ए.सी. कर्मण नियमावली' का संशोधन या अधिक्रमण नहीं है। इन नियमों को पूर्वकथित नियम पुस्तिका और स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों के पूरक के रूप में पढ़ा जाये।

प्रयोग की गई परिभाषिक शब्दावली: सहा.नि.- सामान्य नियम, सहा.नि.- सहायक नियम, एफ पी - फीडिंग पोस्ट, एसपी - सेक्शनल एंड पैरललिंग पोस्ट, टीएसएस - कर्मण सबस्टेशन, एसएसपी - सब सेक्शनल एंड पैरललिंग पोस्ट

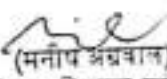
परिभाषिक शब्दावली का प्रयोग '25 के.वी. ए.सी. विद्युत कर्मण के लिए सामान्य एवं सहायक नियम, अध्याय XVII तथा एसी कर्मण नियमावली जिल्द 2 (भाग-1 व 2)' से किया गया है।


(अनिरुद्ध साने)

वरिष्ठ सहा.महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.ति./ रायपुर


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अनियंता / कर्मण/ रायपुर


(मनीष प्रधान)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/ रायपुर

6) **ACTION IN EMERGENCY & SPECIAL CIRCUMSTANCES**

i) **BREAKDOWN OF TRACTION OVERHEAD EQUIPMENT**

All breakdowns or defects noted or reported on the Traction overhead equipment or any other traction equipment including bonding shall immediately be reported to the traction power controller (SR 17.03.02 & 17.03.03). Necessary caution order should be issued to the driver concerned as directed by the section power controller observing the existing rules regarding issue of caution orders.

ii) **ANIMAL RUN OVER**

Upon receipt of any such information from any of the railway staff or train crew, take immediate action to remove it to a safe distance to avoid risk of damage to pantographs of passing trains and OHE. (ACTM Vol- II, Part- II Appendix).

iii) **ELECTRIC SHOCKS WITH 25KV OHE SUPPLY**

The station masters shall exhibit prominently instructions issued regarding the treatment to persons suffering from electric shock in the station/yard office and shall ensure that all class III staff are familiar with these instructions. Inform nearest railway doctor for medical advise. Inform RPF/GRP staff, if post is available at station, to reach accident site. Take steps to prevent further case of electric shock. (ACTM Vol- II, Part- II Appendix- VIII, para- 7)

iv) **VOLTAGE INDUCTION IN BLOCK INSTRUMENTS OR ANY OTHER ELECTRICAL SIGNALLING EQUIPMENT**

The station master on duty must always watch for any unusual working in the block instruments or any other signaling equipment which may arise due to voltage induced from the traction system. The block instrument or the signaling equipment must be suspended whenever there are any signs of unusual working and the nearest signal and telecom maintenance inspector contacted to inspect and certify the same. In the event of break-of Morse signaling equipment are working normal before permitting any train movement.

V) **FIRE**

Regarding fire on adjacent to any electrical equipment refer SR 6.10.03

7) **AMENDMENT OR SUPPLEMENTARY CORRECTIONS SLIP**

Any amendment to these working rules or any of the annexure will be notified by a correction slip to the station working rules. All corrections to the station working rules shall be receipt be immediately be carried out in the recipients copies. The correction slips will be serially numbered and it will be the responsibility of each member of staff to whom working rules are supplied to call for the missing correction slips the contents thereof to the notice of all staff concerned and take their acknowledgement.

8) **CONTINUOUS WATCH BY INSPECTING STAFF**

The inspecting staff of operating, telecommunication and traction departments shall make regular checks at all points to which these special working rules are supplied to ensure that the rules are corrected up to date and staff concerned are fully conversant with the rules and abide by them.

Nothing in these rules amends or super cedes any general or subsidiary rules or instructions included in A.C traction manual. These rules shall be read as supplement to the aforesaid rule books and also to the existing station working rules of the station.

The terminology used is "GR – General rule", SR – Subsidiary rule, "FP – Feeding Post", SP- Sectioning & Paralleling Post", "TSS – Traction Sub- Station", "SSP –Sub- Sectioning & Paralleling Post

The terminology used is as given in the code books, namely, "GENERAL & SUBSIDIARY RULES FOR 25 KV A.C. ELECTRIC TRACTION, CHAPTER – XVII" & "AC TRACTION MANUAL VOL.-II (Part I & II).


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

समस्त कर्मचारियों के लिए निर्देश

01. ऐसा करें

अ 1/2 विद्युत कर्षण उपकरण अथवा तार में आग लगने पर

- कर्षण शक्ति नियन्त्रक को सूचित करें।
- यदि उपलब्ध हो तो विशेष अग्निशामक से आग को बुझाएं।
- सुनिश्चित करें कि किसी भी परिस्थिति में वाटर-जेट का प्रयोग न करें।

ब) कर्षण तार अथवा विद्युत इंजन में घटित किसी भी प्रकार की आकस्मिक घटना

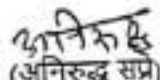
- घटना की जानकारी कर्षण शक्ति नियन्त्रक अथवा निकटतम स्टेशन मास्टर को दें।

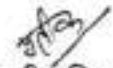
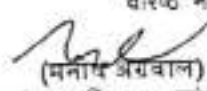
1 1/2 किसी भी प्रकार की आपात-घटना

- आपातकालीन टेलीफोन सिस्टम से कर्षण पावर कंट्रोलर से बात करें (लगभग प्रत्येक 1 कि.मी. के अंतराल पर आपातकालीन टेलीफोन लगाने के लिए सॉकेट की व्यवस्था है एवं ओ एच ई मास्ट पर निकटतम सॉकेट की दिशा इंगित है)।

02. ऐसा न करें

- किसी कर्षण तार अथवा चालू उपकरण के 2 मीटर (लगभग 7 फीट) से कम दूरी पर न आवें।
- किसी कर्षण तार या चालू उपकरण पर या उसके निकट तब तक कार्य न करें जब तक कि उसे निष्क्रिय व भूयोजित न कर दिया जाए तथा किसी प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी से काम करने की अनुमति न मिल जाए।
- किसी भी गैर प्राधिकृत व्यक्ति को किसी भी उपकरण को परिचालित करने की अनुमति न दी जाए भले ही यह उसे निष्क्रिय करने के लिए हो।
- किसी भी "अर्थिंग, बॉन्डिंग" अथवा कर्षण तार के साथ छेड़-छाड़ न करें।
- किसी स्वीचिंग स्टेशन अथवा रिमोट कंट्रोल सेंटर में तब तक प्रवेश न करें जब तक कि उसके लिए विशेष तौर पर अनुमति न मिल जाए तथा कोई प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी साथ में न जाए।
- विद्युतकृत कर्षण तार से बिपके व्यक्ति को स्पर्श न करें।
- विद्युत प्रदाय बंद करने के बाद ही विद्युतीकृत कर्षण तार से बिपके किसी लाश को हटावें।
- दीडित व्यक्ति को कृत्रिम श्वसन देना न भूलें।
- चूंकि रेल में रिटर्न करेंट मौजूद हो सकता है, इसलिए इसका प्रयोग फुटपाथ की तरह बैठने या अन्य किसी काम के लिए नहीं करना चाहिए।


(अनिरुद्ध सैनी)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.ति./नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

(मनोज अरोरा)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

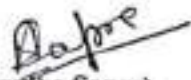
INSTRUCTION TO ALL STAFF

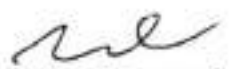
01. DO (s)

- a) In case of fire on electric traction equipment or wires
 - i. Inform traction power controller
 - ii. Extinguish fire by special extinguishers, if available
 - iii. Ensure no water jet is used any circumstances
- b) Any unusual on traction wires or electric locomotives
 - i. Inform traction power controller or nearest station master.
- c) In any emergency
 - i. Speak to traction power controller by emergency telephone system (Sockets for connecting emergency telephone are provided at intervals of approximately every 1 km & the direction to the nearest socket is also indicated on the OHE masts).

02. DON'T (s)

- i) Do not approach within a range of 2 meters (approximately 7 feet) of any traction wires or live equipment.
- ii) Do not Work on or near traction wires or any live equipment unless they earthed made dead, earthed and "PERMIT TO WORK" obtained from an authorized traction staff.
- iii) Do not Permit unauthorized persons to operate any equipment even if it be for making dead.
- iv) Do not Disturb any "Earthing, Bonding or traction wires"
- v) Do not Enter any switching station or remote control centers unless specially permitted and accompanied by an authorized traction staff.
- vi) Do not Touch a person in contact with live traction wire,
- vii) Remove any dead body, in contact with live wire, only after power supply has been switched off.
- viii) Do not Forget to give artificial respiration to the victim.
- ix) Do not use rail as footpath, a seat or for other purpose, since there can be presence of return current in the rails.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

रनिंग स्टाफ के लिए के लिए निर्देश

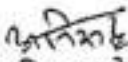
01. ऐसा करें—

- (अ) चक्के (पट्टिए) को फिसलने से बचाएं ।
- (ब) केवल विद्युतीकृत क्षेत्र के बाहर ही इंजन में कोयला या तेल भरे ।
- (त) इंजनों में काम करते समय कर्षण तार से 2 मीटर (7 फीट) की सुरक्षित दूरी बनाए रखें ।

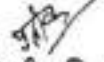
02. ऐसा न करें

- (अ) कर्षण तार की ओर टूल्स को न उठाएं या ऊपर न करें (प्रयोग करने के तुरंत बाद टूल्स को यथा स्थान रखें) ।
- (ब) इंजन में रेल-सतह से 4 मीटर से अधिक ऊँचाई पर कोयले का लदान न करें ।
- (स) ऊपर चढ़ाए गए पेटोग्राफ से किसी बिना तार वाले लाइन या पावर ब्लॉक की कार्य सीमा तक अथवा पावर ब्लॉक के सहित सेक्शन के अंतिम सिरे के सेक्शन इंसुलेटर्स को निकट तक इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव न ले जाएं ।
- (द) जब कोई लोकोमोटिव (किसी भी प्रकार का) या इंजन कर्षण तार के नीचे हो तो किसी भी काम के लिए उस लोकोमोटिव या इंजन पर तब तक न चढ़ें जब तक कि पावर न कट जाए एवं उस पर काम करने की अनुमति न मिल जाए । (पानी भरने के लिए, इस कार्य हेतु लगाए गए विशेष उपकरण की सहायता से जमीन (पाउण्ड) से वाटर कौलम का प्रयोग करें तथा विशेष उपकरण की सहायता से टैंक के कवर को खोला जाए) ।
- (इ) जब इंजन विद्युतीकृत (इलेक्ट्रिफाइड) रेलपथ पर हो तब लंबी वस्तुएं जैसे — सबल (फ्रिज रॉड), बेलघा (रॉबल) या ऐसी अन्य कोई वस्तु को इंजन से बाहर ऊपर की ओर न निकालें ।
- (फ) किसी ट्रैक्शन मास्ट के ठीक सामने या किसी इंसुलेटर के नीचे या किसी पुल के नीचे चिमनी के साथ भाप इंजन को न रखें ।
- (ग) किसी जेट या स्प्रें के मुख को कर्षण तार की ओर न करें (यदि आवश्यक हो तो पानी के जेट का प्रयोग 2 मीटर (7 फीट) के सुरक्षित जोन के बाहर करें) ।

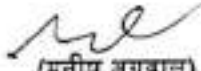
1/9) टर्न आउट के निकट अथवा ओवर ब्रिज के नीचे वायलर के अपशिष्टों को न फेंकें ।


(अनिरुद्ध सारे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत / रेडि. नि. ति. / नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अनियंता / कर्षण / रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

INSTRUCTIONS FOR RUNNING STAFF

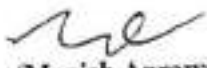
01. DO(s)

- a) Avoid slipping of wheel.
- b) Load coal or oil in locos out side the electrified zone only
- c) Keep a safe distance of 2 meters (7 feet) from traction wires while working on the locomotives.

02. DON'T (S)

- a) Do not Lift or raise your tools towards traction wires (Keep the tools in their respective position immediately after use).
- b) Do not load coal on the engine tender to a height more than 4 meters above rail level.
- c) Do not take electric locomotive with raised pantograph to any unwired line, power block working limit / near the section insulators at the end of section under power block.
- d) Do not climb on the locomotive (of any type or on the engine tender for any purpose. under traction wires unless power is cut off and "PERMIT TO WORK" obtained. (For watering, uses the water column from the ground with the special device provided for this purpose and open the tank cover by the special device provided).
- e) Don't allow long articles like firing rod, shovel or any other thing to protrude above the engine while on electrified tracks.
- f) Don't place a steam locomotive with chimney directly opposite a traction mast or under any insulator or under bridge.
- g) Don't direct any jet or spray towards the traction wires (Jets or water, if necessary, may be used horizontally outside the safety zone of 2 meters (7ft).
- h) Do not throw the boiler residues near the turnouts or under over bridges.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

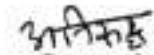
स्टेशन मास्टरों के लिए निर्देश

01. ऐसा करें:

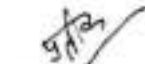
- (अ) सुनिश्चित करें कि समस्त कर्मचारी संस्था साधनानियों से परिचित हैं।
- (ब) ऊपरी उपस्कर या विद्युत मल्टीपल यूनिट के किसी विद्युत लोकोमोटिव में खराबी की रिपोर्ट कर्षण शक्ति नियन्त्रक को तुरंत दें।
- (स) हमेशा अपने स्टेशन के विद्युत कर्षण आरेख का अनुसरण करें और सुनिश्चित करें कि पावर ब्लॉक प्राप्त सेक्शन को क्षतिग्रस्त करने की कोई शंका न रहे। सदैव सुनिश्चित करें कि, विद्युत कर्षण आरेख हमेशा नवीनताम रहे।
- (द) आइसोलेटर स्थितियों को परिचालित करते समय 25 के. व्ही. ए. सी विद्युत कर्षण के लिए स्टेशन संचालन में दिए गए प्रक्रियाओं का अनुपालन करें।
- (ई) आइसोलेटर स्थित पावियों की अभिरक्षा सुनिश्चित करें।
- (फ) यह सुनिश्चित करें कि पावर ब्लॉक के समय पावर कर्मचारी बैनर झंडियों द्वारा सभी दिशाओं से सेक्शन को सुरक्षित करते हैं।
- (ग) यदि किसी असाधारण संचालन की जानकारी हो, तो ब्लॉक एवं सिग्नल निलंबित करें। ट्रेक्शन वायर में कोई ब्रेकडाउन होने पर ब्लॉक उपकरण एवं सिग्नलिंग उपकरण की हमेशा जांच करें।
- (ह) लैम्प मैन को निर्देश दें कि वह कोई लंबी छड़ या वस्तु को ट्रेक्शन वायर के 2 मीटर (7 फीट) के भीतर न ले जाए।

02. ऐसा न करें:

- (अ) पावर ब्लॉक के अंतर्गत किसी सेक्शन में "पावर ब्लॉक वर्किंग लिमिट" बोर्ड के बाहर या सेक्शन इन्सुलेटरों के पास किसी विद्युत इंजन या मल्टीपल यूनिट को उठे हुए पेटोग्राफ के साथ जाने की अनुमति न दें।
- (ब) चालू ट्रेक्शन वायर के नजदीक किसी क्रैन को कार्य करने की अनुमति न दें।
- (स) अपने कर्मचारियों को 2 मीटर (7 फीट) के खतरनाक क्षेत्र के भीतर चालू ट्रेक्शन वायर तक जाने की अनुमति न दें।
- (द) किसी तारबिहीन सेक्शन के लाईन और पॉइंट/या क्रासिंग में विद्युत इंजन को उठी हुई पेटोग्राफ के साथ संचालन की अनुमति न दें।
- (ई) यदि सिग्नलों के पर्याप्त दूरी के भीतर पावर ब्लॉक हो तो किसी गाड़ी या किसी विद्युत इंजन को सीधा लेने के लिए सिग्नल न दें।


(अनिरुद्ध सेंगुप्ता)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

INSTRUCTIONS FOR STATION MASTERS

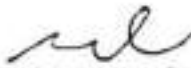
01. DO (s)

- a) Ensure all staff are conversant with safety precautions.
- b) Reports defects in traction wires or any electric locomotive of electric multiple unit promptly to the traction power controller.
- c) Always refer the Electric Traction Diagram of your station and ensure that there is no chance of energizing the section where power blocks have been granted. Always ensure that the electric traction diagram is up – to- date.
- d) Observe procedure given in station working rules for 25 KV AC traction while operating isolator switches.
- e) Ensure safe custody of isolator switch keys.
- f) Ensure that traction power staff protects sections from all directions by banner flags during power blocks.
- g) Suspend working of Block & Signal if signs of unusual working are noticed. Always check up block instruments and signaling equipment when any break down in traction wire occurs.
- h) Instruct your lamp man not to carry any long article likely to be brought within the Danger Zone 2m (7 feet) of the traction wires.

02. DON'T (s)

- a) Do not permit an electric locomotive or multiple unit with raised pantograph to approach any section under power block, beyond "POWER BLOCK WORKING LIMIT" boards or near section insulators.
- b) Do not permit any crane to work adjacent to live traction wires.
- c) Do not Permit your staff to come in the danger zone of 2 m(7 feet) of live traction wires.
- d) Do not permit movement of Electric Locomotive with raised pantograph on such lines and points and / or crossings leading to any unwired section.
- e) Do not take off signals for direct reception of any electric engine or train, if there is power block within adequate distance of the signals.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

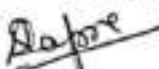
INSTRUCTIONS FOR STATION MASTERS

01. DO (s)

- a) Ensure all staff are conversant with safety precautions.
- b) Reports defects in traction wires or any electric locomotive of electric multiple unit promptly to the traction power controller.
- c) Always refer the Electric Traction Diagram of your station and ensure that there is no chance of energizing the section where power blocks have been granted. Always ensure that the electric traction diagram is up – to- date.
- d) Observe procedure given in station working rules for 25 KV AC traction while operating isolator switches.
- e) Ensure safe custody of isolator switch keys.
- f) Ensure that traction power staff protects sections from all directions by banner flags during power blocks.
- g) Suspend working of Block & Signal if signs of unusual working are noticed. Always check up block instruments and signaling equipment when any break down in traction wire occurs.
- h) Instruct your lamp man not to carry any long article likely to be brought within the Danger Zone 2m (7 feet) of the traction wires.

02. DON'T (s)

- a) Do not permit an electric locomotive or multiple unit with raised pantograph to approach any section under power block, beyond "POWER BLOCK WORKING LIMIT" boards or near section insulators.
- b) Do not permit any crane to work adjacent to live traction wires.
- c) Do not Permit your staff to come in the danger zone of 2 m(7 feet) of live traction wires.
- d) Do not permit movement of Electric Locomotive with raised pantograph on such lines and points and / or crossings leading to any unwired section.
- e) Do not take off signals for direct reception of any electric engine or train, if there is power block within adequate distance of the signals.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R



SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY, RAIPUR
ISOLATOR SWITCH OPERATION के लिए निर्देश

स्विच का संचालन

- सभी स्विचिंग ऑपरेशनों को ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर के निर्देशों के अनुसार किया जायगा, शिवाय लोकल ब्लॉक के स्विचिंग ऑपरेशन्स के, जिन्हें अधिकृत ट्रेक्शन स्टाफ द्वारा ड्यूटी के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा लोकल ब्लॉक दिए जाने के बाद किया जा सकता है। जीआर 17.04 और ACTM Vol II भाग I पैरा 20600 और 20601 के अनुसार।
- आपातकालीन समय में, अधिकृत और प्रशिक्षित स्टेशन कर्मचारी ट्रेक्शन पावर कंट्रोल (TPC) के निर्दिष्ट निर्देशों के तहत आइसोलेटर स्विच खोल सकते हैं।
- प्रत्येक स्टेशन मास्टर्स, सहायक स्टेशन मास्टर्स, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर्स / स्विचमैन को अपने स्टेशन/केबिन में या उसके निकट ओवरहेड उपकरणों को बिजली की आपूर्ति के नियंत्रण के लिए प्रदान किये गए आइसोलेटर स्विच के स्थान के बारे में पूरी तरह से पता होगा। किसी आपातकालीन स्थिति में खोलने और बंद करने की सही विधि (ACTM VOL II भाग I पैरा 20624)

स्विच हैंडल की स्थिति

- जब एक आइसोलेटर (ISOLATOR) CLOSE स्थिति में होता है, तो आइसोलेटर का संचालन शीर्ष (TOP) पर होता है।
- जब एक आइसोलेटर ISOLATOR OPEN स्थिति में होता है, तो आइसोलेटर का संचालन नीचे (BOTTOM) पर होता है। प्रक्रियाएं और सावधानियां संचालन के ISOLATORS लिए आइसोलेटर स्विच के संचालन की प्रक्रिया SR17.02 (XVIII) में दी गई है, जिसका सख्ती से पालन किया जाना चाहिए। आइसोलेटर ISOLATOR स्विच केवल निम्नलिखित सुनिश्चित करने के बाद खोला जा सकता है-

- यदि आइसोलेटर ISOLATOR स्विच मेन लाइन पर है, तब आइसोलेटर स्विच के FEEDING छोर पर स्थित इंटरप्टर्स (INTERRUPTER) को खोला जाए
- संचालन स्विच करते समय हमेशा हाथ के दस्ताने और जूते का उपयोग करें।
- आर्कगठन से बचने के लिए स्विच को एक झटका में संचालित किया जाना चाहिए।



ISOLATOR IN CLOSED CONDITION (SUPPLY ON)



ISOLATOR IN OPEN CONDITION (SUPPLY OFF)

(अनिरुद्ध सग्रे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत / रेलवे.नि.लि. / नागपुर

(प्रवीण मिश्रा)

मंडल विद्युत अभियंता (समन्वय) / कर्षण / रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर



SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY , RAIPUR

INSTRUCTIONS FOR ISOLATOR SWITCH OPERATION

OPERATION OF SWITCHES.

- I. All switching operations shall be carried out in accordance with the Instructions of the Traction Power Controller (TPC) except in respect of switching operations for local blocks which may be carried out by authorized traction staff after they have been granted local blocks by the Station master on duty in accordance with GR 17.04 and ACTH VOL II Part I Para 20600 and 20601.
- II. In times of emergency, authorized and trained station staff may open isolator switches under specified Instructions of the Traction Power Controller (TPC).
- III. Every station masters, assistant station masters, cabin assistant station masters/ switchman shall be fully aware of the location of Isolator switches provided for the control of power supply to the overhead equipment at or near his station/cabin and shall be conversant with the correct method of opening and closing the same in an emergency (ACTM VOL II Part I Para 20624).

POSITION OF SWITCH HANDLES

1. When an Isolator is in CLOSED position, the operating handle of the Isolator is at the TOP.
2. When an Isolator is in OPEN position, the operating handle of the isolator is at the BOTTOM

Note: The operation handle of every Isolator switch shall always be kept locked either in the open or closed position. Any loss shall be reported immediately to the OHE Section Chargeman, Chief Traction Foreman(OHE) and TPC.

PROCEDURES AND PRECAUTIONS FOR OPERATING ISOLATORS.

The procedure for operation of Isolator switches has been given in SR17.02 (XVIII) which must be rigidly observed. Isolator switch may be opened only after ensuring.

1. If the isolator switch is on the main line that the adjacent Interrupters at the feeding end/ ends of the adjacent Interrupters at the feeding end/ ends of the isolator switch has/ have been opened.
2. Always use hand gloves and shoes while operating switches.
3. The switch must be operated in a jerk to avoid the arc formation.



ISOLATOR IN CLOSED CONDITION (SUPPLY ON)



ISOLATOR IN OPEN CONDITION (SUPPLY OFF)


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

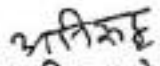
डेड सेक्शन की सुरक्षा

मृत भाग की सुरक्षा निम्नलिखित तरीकों से प्राप्त की जाती है:

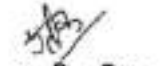
- 1 a) सामान्य परिचालन दिशा में ट्रेनों की चाल को आमतौर पर सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है। संबंधित सिग्नल और संबंधित रूट बटन को नियंत्रित करने वाले सिग्नल नॉब पर पावर ब्लॉक कैप लगाकर सुरक्षा प्राप्त की जाती है।
- b) यदि पॉइंट और सिग्नल स्थानीय रूप से संचालित होते हैं, तो उन्हें लॉक कर दिया जाना चाहिए और लीवर या लीवर फ्रेम को नियंत्रित करने वाली कुंजी को ड्यूटी पर मौजूद केबिन स्टेशन मास्टर के पास रखा जाना चाहिए। जब सिग्नल केबिन या लीवर फ्रेम को ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर या केबिन स्टेशन मास्टर द्वारा विद्युत रूप से नियंत्रित किया जाता है, तो इलेक्ट्रिक स्लाइड इंस्ट्रुमेंट की संबंधित स्लाइड्स या इलेक्ट्रिक ट्रांसमीटर या इंटरलॉक की गई चाबियों, बॉक्स की संबंधित चाबियों पर चेतावनी कैप लगाए जाएंगे।
- c) यह कार्रवाई केबिन स्टेशन मास्टर या ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा, स्टेशन संचालन नियमों में निर्धारित प्रत्येक गतिविधि के संबंध में की जानी चाहिए तथा कार्य पूरा होने के बाद, सेक्शन कंट्रोलर को इसकी पुष्टि दी जानी चाहिए ताकि वह टी.पी.सी. द्वारा जारी किए जाने वाले पावर ब्लॉक के लिए सहमति दे सके।
- d) बड़े यार्ड में कई चेतावनी कैप की आवश्यकता हो सकती है, केबिन में पर्याप्त संख्या में चेतावनी कैप रखी जानी चाहिए। दी गई सटीक संख्या SWR में दर्शाई गई है।
- e) एक बार सिग्नल नॉब पर चेतावनी कैप लगा दी जाए तो उसे निजी नंबर के साथ संदेशों के आदान-प्रदान के बाद ही हटाया जाएगा।

वार्ड डेड सेक्शन में शंटिंग मूवमेंट :

- 1 a) ऐसे मामलों में जहां मृत खंड में विद्युत रेलगाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने के लिए कोई संकेत मौजूद नहीं है, स्टेशन मास्टर को उस बिंदु पर एक हैंड स्टॉप सिग्नल प्रदर्शित करने की व्यवस्था करनी चाहिए, जहां तक विद्युत इंजन को आगे बढ़ने की अनुमति है।
- b) यदि विद्युत इंजन के लिए मृत खंड की ओर शंटिंग संचालन करना आवश्यक हो, तो संचालन की अनुमति देने के लिए घुंड़ी पर रखा लाल चेतावनी कैप हटाया जा सकता है, बशर्ते कि हाथ से रोकने का संकेत दिया जाए और चालक को विशेष रूप से निर्देश दिया जाए कि वह इंजन को उस बिंदु से आगे न ले जाए।


(अनिरुद्ध सणै)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत/रे.वि.नि.ति. / नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्ण / रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

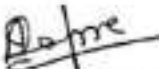
PROTECTION OF DEAD SECTION

The protection of a dead section is achieved by the following means:

- 1 a) In the normal running direction movements of trains are generally controlled by Signals. Protection is obtained by placing a Power block cap on the signal knob controlling the concerned signals and relevant route buttons.
- b) If the points and signals are locally operated, they should be locked and the key, controlling the key, controlling the lever or lever frames should be kept with the Cabin Station master on duty. When the signal cabin of lever frames are controlled electrically by a Station Master or Cabin Station Master on duty, shall place the warning caps on the relevant slides of Electric slide instrument or on the relevant keys of Electric transmitters or interlocked keys, boxes as the case may be.
- c) This action must be taken care by Cabin Station Master or the Station Master on duty as case may be, in respect of each and every movement prescribed in the Station Working Rules and after completion, confirmation should be given to the Section Controller to enable him to agree for the power block to be issued by the TPC.
- d) In a large yard several warning cap may be required, sufficient number of warning cap should be kept in cabin. The exact number provided is indicated in the SWR.
- e) Once a warning cap is placed on the signal knob it shall not be removed except after exchange of messages with private number.

SHUNTING MOVEMENT TO WARDS DEAD SECTION

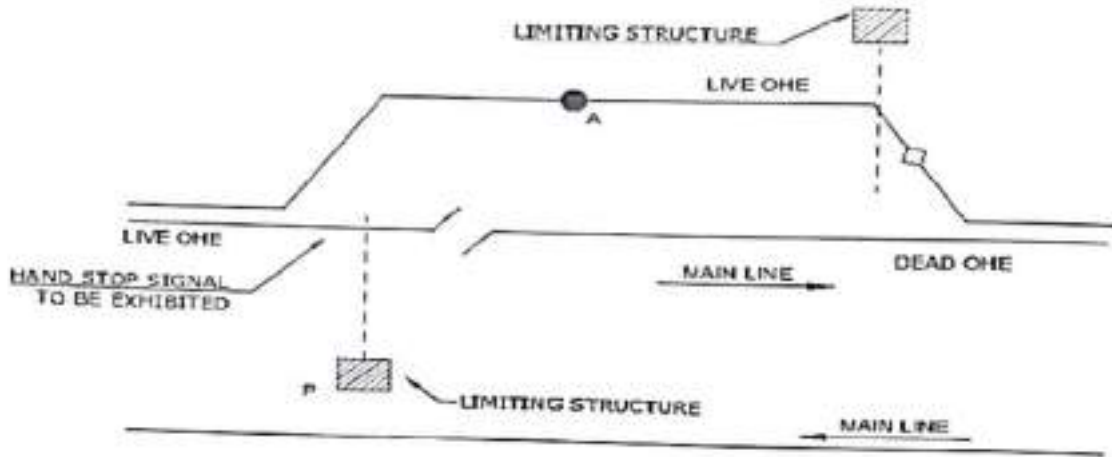
- 1 (a) in cases where no signal exists for controlling the entry of and electric train into the dead section the station master should be arrange a hand stop signal to be exhibited at the point upto which alone the electric locomotive is allowed to proceed.
- (b) If it is necessary for an electric locomotive to carry on shunting movement towards the dead section the red warning cap placed on knob may be removed to permit the movement provided that a hand stop signal is exhibited and driver is specifically) instructed not to move the loco beyond the point.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

2) इस ऑपरेशन का एक उदाहरण नीचे दिए गए चित्र में दिया गया है।



डेड सेक्शन की सुरक्षा के लिए पैरा के अनुसार सिग्नल को नियंत्रित करने वाले नॉब पर डेड सेक्शन को सुरक्षा देने के लिए लाल चेतावनी कैप लगाई जानी चाहिए। हालांकि, अगर लूप लाइन पर बिंदु 'ए' पर स्थित इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के साथ शंटिंग ऑपरेशन करना जरूरी है, तो टर्न आउट के ज़रिए मुख्य लाइन में जाने के लिए इसकी अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि शंटिंग मूवमेंट केवल ओवरलैप स्पेन से कम सीमित मस्तूल 'पी' तक ही किया जाए, जहाँ बिंदु 'पी' से आगे सभी मूवमेंट को रोकने के लिए एक हाथ का सिग्नल दिखाया जाना चाहिए।

(3) इलेक्ट्रिक इंजनों के अलावा अन्य द्वारा ट्रेन या शंटिंग मूवमेंट। यानी स्टीम या डीजल इंजनों को डेड सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति दी जा सकती है। बशर्ते कि स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण द्वारा यह सुनिश्चित करे कि ट्रेन संरचना में इलेक्ट्रिक इंजन या ओएचई निरीक्षण कार या ईएमयू शामिल नहीं है, जिसमें पेंटोग्राफ ऊपर उठा हुआ हो और आवश्यक सावधानी आदेश जारी करने के बाद। ऐसी गतिविधियों की अनुमति देने के लिए लाल चेतावनी कैप को हटाने की अनुमति दी जा सकती है।

(अनिरुद्ध सप्रे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत/रे.वि.नि.लि. / नागपुर

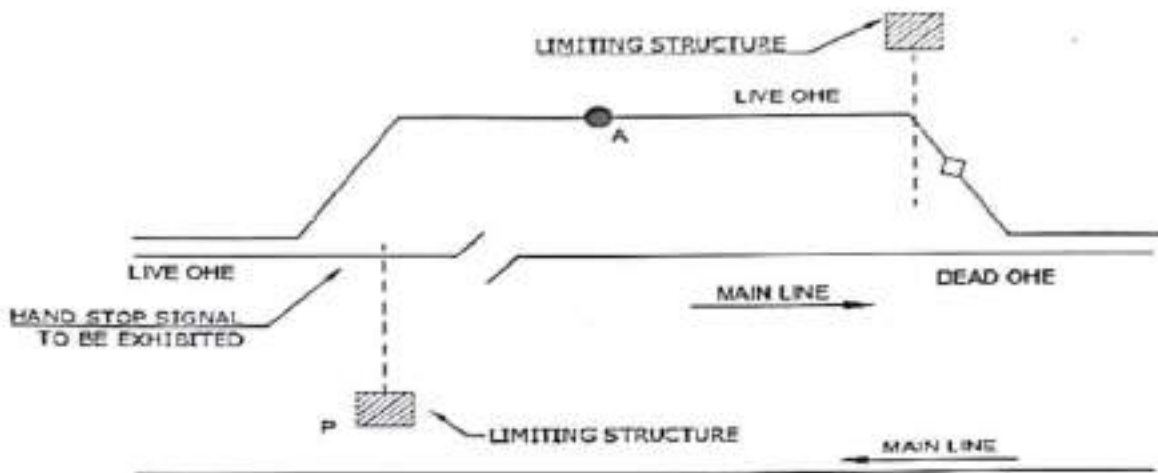
(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

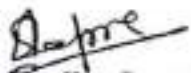
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

2) An example of the operation is given figure as shown below



As per Protection of Dead Section Para above the knobs controlling the signals should have red warning caps placed on them to give protection to the dead section. However, if it is essential to carry out a shunting operation with an electric locomotive situated at point 'A' on the loop line to move into the main though the turn out this may be permitted provided that the shunting movement is carried out only up to limiting mast 'P' short of the overlap span where a hand signal is to be exhibited to prevent all movement beyond the point 'P'.

- (3) Train or shunting movements by other than electric locomotives. I.e. by steam or diesel loco's may be permitted to enter the dead section. Provided that the Station Master ensures by personal inspection that the train formation does not include an electric locomotive or OHE Inspection Car or EMU with pantograph raised and after issuing necessary caution order. The Red warning Caps may be permitted to be removed to allow such movements.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

आइसोलेटर स्विच का संचालन- अंतागढ़ स्टेशन:

1. सभी आउटडोर स्विचों की डुप्लीकेट चाबियाँ, ड्यूटी पर मौजूद एसएम या स्विचों के पास सुविधाजनक रूप से तैनात सक्षम ओएचई अधिकारियों के पास, विधिवत रूप से ताला लगे हुए कांच के सामने वाले चाबी बॉक्स में रखी जाएँगी। चाबियाँ केवल अधिकृत व्यक्तियों को माँगने पर जारी की जाएँगी, जिनके हस्ताक्षर इस उद्देश्य के लिए बनाए गए लुक में प्राप्त किए जाएँगे। अधिकृत ओएचई अधिकारियों की सूची, जो ड्यूटी पर मौजूद एसएम से डुप्लीकेट चाबियाँ वापस ले सकते हैं, ट्रेक्शन डिस्ट्रीब्यूशन विभाग के एक अधिकारी द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित करके स्टेशन पर प्रदर्शित की जाती है। ये चाबियाँ एसएम द्वारा या टीपीसी से अनुमति प्राप्त करने के बाद ही अधिकृत अधिकारियों को सौंपी जाएँगी।
2. चाबी बॉक्स का शीशा टूटने की स्थिति में चाबी या चाबियाँ ड्यूटी पर मौजूद एसएम की सुरक्षा में तब तक रखी जाएँगी जब तक कि शीशा बदला न जाए। ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर रिकॉर्ड रखेगा कि ऐसी चाबियाँ कहाँ रखी गई हैं ताकि किसी आपात स्थिति में वह संबंधित पक्षों को निर्देश दे सके।
3. आपातकालीन स्थिति में एस. एम. निजी नंबरों के आदान-प्रदान के तहत ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर के विशिष्ट निर्देश के अनुसार आइसोलेटर स्विच संचालित करेगा।
4. यदि ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर किसी आइसोलेटर स्विच को खोलना या बंद करना चाहे तो उसे जूनिपर इंजीनियर/टीआरडी या एसएम या किसी अधिकृत व्यक्ति से आवश्यक स्विचिंग ऑपरेशन करवाना होगा। संबंधित व्यक्ति आदेशों को पूरा करने के बाद स्विच को "खुला" या "बंद" स्थिति में लॉक कर देगा, जैसा भी मामला हो और ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर को की गई कार्रवाई की जानकारी देगा। ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर से अगले आदेश मिलने तक वह चाबी नहीं छोड़ेगा। ऐसे हर ऑपरेशन का रिकॉर्ड टीपीसी के साथ-साथ एसएम द्वारा पावर ब्लॉक रजिस्टर में लाल स्याही से रखा जाएगा।
5. ड्यूटी पर तैनात प्रत्येक स्टेशन प्रबंधक या एसएम को स्टेशन पर ओवर हेड उपकरणों को विद्युत आपूर्ति के नियंत्रण के लिए उपलब्ध कराए गए आइसोलेटर स्विच के स्थान की पूरी जानकारी होगी तथा आपातकालीन स्थिति में उन्हें खोलने और बंद करने की सही विधि से परिचित होना होगा।
6. अंतागढ़ स्टेशन पर आइसोलेटर स्विच के स्थान और पहचान नीचे दी गई है:

S. No	Isolator Switch No	Location No	Line
1.	SM-456	KM:-1012/8A	UP & DN MAIN LINE, WEST END.
2.	SS-510	AAGH/1007	L-1 (LOOP LINE-1), EAST END
3.	SS-511	AAGH/1010	L-3 (LOOP LINE-2), EAST END
4.	SS-512	KM: 1012/2	L-3 (LOOP LINE-2), WEST END


(अनिरुद्ध सरे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत/रे.वि.नि.लि. / नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

HANDLING OF ISOLATOR SWITCHES- ANTAGARH STATION

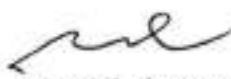
1. The Duplicate keys for all outdoor switches shall be kept in locked glass fronted key box duly padlocked under the custody of SM on duty or with Competent OHE officials concerned persons stationed conveniently near the switches as the case may be. The keys shall be issued on demand only to authorised persons whose signatures for receipt shall be obtained in a book maintained for the purpose. The list of authorised OHE Officials who can withdraw the duplicate keys from the SM on duty is displayed at station duly signed by an officer of the Traction Distribution Department. These keys shall be handed over to the authorised officials by the SM or only after obtaining the permission from TPC.
2. In the event of breakage of the glass of the key Box the key or keys shall be kept in safe custody of the SM on duty until the glass is replaced. The Traction power controller will keep a record where such keys are kept so that in an emergency, he will be able to direct the parties concerned.
3. In an emergency the SM shall operate isolator switches as per the specific direction of the Traction Power Controller under exchange of private numbers.
4. Should the traction Power controller wish to give any isolator switch opened or closed he shall as the Junior Engineer's/TRD or SM or any authorised person to carry out the required switching operation. The person concerned shall after carrying out the orders lock the switch either in "Open" or "Closed" position, as the case may be and inform the Traction Power Controller of the action taken. He shall not part with the key until receipt of further orders from the Traction Power Controller. A record of every such operations shall be maintained by TPC as well as by the SM in the power block register in RED ink.
5. Every Station manager or SM on duty shall be fully aware of the location of the isolator switches provided for the control of power supply to Over Head Equipment at the Station and shall be conversant with the correct method of opening and closing of the same in an emergency.

The locations and the Identification of the isolator switches at **ANTAGARH** station are given below:

S. No	Isolator Switch No	Location No	Line
1.	SM-456	KM:-1012/8A	UP & DN MAIN LINE, WEST END.
2.	SS-510	AAGH/1007	L-1 (LOOP LINE-1),EAST END
3.	SS-511	AAGH/1010	L-3 (LOOP LINE-2),EAST END
4.	SS-512	KM: 1012/2	L-3 (LOOP LINE-2),WEST END


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

ANTAGARH STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for ANTAGARH STATION

Station Code: AAGH

Date of Issue:

Brought in Force:

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/AAGH/2025/1. Dt.30.05.2025.

(These rules to be read along with the Station Working Rules and Appendices of Antagarh and will come into force the date of commissioning 25KV, AC traction. These rules apply only on Electric Traction/Train Engine or vehicles considered as such indicates the protection required to prevent from entering a Sector or Sub-Sector or Elementary Section/Block over which power block exists.)

SN.	Description of Electrified section	Steps/protections to be taken during Power block in respect of Electric trains for Locos Running light./Standing with Raised Pantograph		Sequence of switching	
		Longitudinal	Transverse	Granting power block	Cancelling power block
				NIL	
A) SECTOR					
B) SUB-SECTOR					
(C) ELEMENTARY SECTION					
(1)	E/S-20501 & 20701 from SM-455 to SM-456 (KETI-AAGH) section and AAGH yard including all lines will automatically dead)	1) Reception of any electric train on any line is prohibited from KETI. 2) All concerned & Reception dispatch signal shall be kept at danger.	NIL	1) Open BM-482 at KETI SSP. 2) Ensure that DP1-M/01 is kept in normally Open position at KETI SSP. 3) Open SM-455 at KETI West end. 4) Open SM-456 at AAGH West end. 5) Close BM-482 at KETI SSP.	1) Open BM-482 at KETI SSP. 2) Close SM-455 at KETI West end. 3) Close SM-456 at AAGH West end. 4) Close BM-482 at KETI SSP.
(2)	E/S- X-510 Loop Line no-1 (Line -1)	1) Reception of any electric train into Loop Line no.1 (Lane no-1) is prohibited. 2) All concerned & Reception dispatch signal shall be kept at danger.	1) Cross over point No. 31A&B at AAGH East end shall be set against entry of Electric Trains. 2) Cross over point No. 42A&B at AAGH West end shall be set against entry of Electric Trains. 3) Power Block caps shall be placed on them.	1) Open BM-482 at KETI SSP. 2) Ensure that DP1-M/01 is kept in normally Open position at KETI SSP. 3) Open SS-510 at AAGH East end. 4) Close BM-482 at KETI SSP.	1) Open BM-482 at KETI SSP. 2) Close SS-510 at AAGH East end. 3) Close BM-482 at KETI SSP.

NOTE: 1. Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.

2. The Feeder Wire running for 25KV is considered to be charged line as OHE and hence the feeder of concerned elementary shall be taken for Power Block and should be earthed properly during Power Block Working.

3. The power block taken for main Line from Feeding End i.e. DEZ/TSS end of any particular station/Section, the complete section from that elementary up to last station will be completely dead (power off).

(Signature)

**(ANIKUDHA SAPRE)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP**

(Signature)

**(PRATEEK MISHRA)
Sr.DEE/TRD/R**

(Signature)

**(MANISH AGRAWAL)
Sr.DOM/R**

ANTAGARH STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for ANTAGARH STATION

Station Code: AAGH

Date of Issue:

Brought in Force:

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/AAGH/2025/1. Dt.30.05.2025.

SN.	Description of Electrified section	Steps/protections to be taken during Power block in respect of Electric trains for Locos Running Light./Standing with Raised Pantograph		Sequence of switching	
		Longitudinal	Transverse	Granting power block	Cancelling power block
(C) ELEMENTARY SECTION					
(3)	E/S- N-511 (Loop Line no.2 (Line -3))	1) Reception of any electric train into Loop Line no.2 (line no.3) is prohibited. 2) All concerned Reception & dispatch signal shall be kept at danger. 3) During Loading/Unloading work at Loop Line no.2 (line no.3), no electric power attachment/ Detachment shall be done.	1) Cross over point No. 32A & B at AAGH East end shall be set against entry of Electric Trains. 2) Cross over point No. 41A&B at AAGH West end shall be set against entry of Electric Trains. 3) Power Block caps shall be placed on them.	1) Open BM-482 at KETI SSP. 2) Ensure that DPI-M/01 is kept in normally Open position at KETI SSP. 3) Open SS-511 at AAGH East end. 4) Open SS-512 at AAGH West end. 5) Close BM-482 at KETI SSP.	1) Open BM-482 at KETI SSP. 2) Close SS-512 at AAGH West end. 3) Close SS-511 at AAGH East end. 4) Close BM-482 at KETI SSP.
* SS-511 is to be interlocked with SS-512* Isolator sequence to be followed as SS-511 to be opened first and then SS-512 to be opened Both the isolators are interlocked so that after opening SS-511, released key is to be inserted in SS-512 and then only opening of SS-512 to be done. For closing Close SS-512 first, then close SS-511.					
(4)	E/S- .20702 (AAGH-TDOK section, TDOK yard including all lines will automatically dead)	1) Dispatch of any electric train into Main line from AAGH to TDOK is prohibited. 2) Dispatch signal shall be kept at danger for TDOK.	NIL	1) Open BM-482 at KETI SSP. 2) Ensure that DPI-M/01 is kept in normally Open position at KETI SSP. 3) Open SM-456 at AAGH West end. 4) Close BM-482 at KETI SSP.	1) Open BM-482 at KETI SSP. 2) Close SM-456 at AAGH West end. 3) Close BM-482 at KETI SSP.

NOTE: 1. Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.
2. The Feeder Wire running for 2*25KV is considered to be charged line as OHE and hence the feeder of concerned elementary shall be taken for Power Block and should be earthed properly during Power Block Working.
3. The power block taken for main Line from Feeding End i.e. DRZ/TSS end of any particular station/Section, the complete section from that elementary up to last station will be completely dead (power off).


(ANIRUDH SAPRE)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(PRATEEK MISHRA)
Sr.DEE/TRD/R


(MANISH AGRAWAL)
Sr.DOM/R

अंतागढ़ स्टेशन

अंतागढ़ स्टेशन के लिए 25 KV, AC ट्रेक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

स्टेशन कोड: AAGH

जारी करने की तिथि:

संदर्भ: ट्रांसमिशन, TRD/R/ SWR/AAGH/2024/1, Dt. 30.05.2025.

(ये नियम अंतागढ़ के स्टेशन कार्य नियमों और परिशिष्टों के साथ पढ़े जाएंगे और 25 KV, AC ट्रेक्शन चालू होने की तारीख में लागू होंगे।) के नियम केवल इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन/ट्रिपलिंग ट्रेक्शन या अन्य बाहरी पर लागू होते हैं जिन्हें सेक्टर या सब-सेक्टर या प्राथमिक सेक्शन (डिग्रेस) में प्रवेश करने से रोकने के लिए आवश्यक सुरक्षा का संकेत दिया गया है, जिसके ऊपर पावर लॉक मौजूद है।)

नाग करने की तिथि:

सं. न.	विद्युतीकृत अनुभाग का विवरण	अनुदेश	पावर ब्लॉक पदान करना	पावर ब्लॉक रद्द करना
ए) सेक्टर		अनुदेश	कुछ नहीं	पावर ब्लॉक रद्द करना
बी) सब-सेक्टर			कुछ नहीं	
(सी) मनिमंटी सेक्शन				
(1)	E/S-20501 और 20701 SM-455 नं. SM-456 तक (KETI-AAGH सेक्शन और AAGH यार्ड सहित सभी लाइनें स्वतः-डेड हो जाएंगी)	1) KETI से किसी भी लाइन पर किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन का प्रवेश वर्जित है। 2) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों को डेन्जर पर रखा जाएगा।	1) KETI SSP पर BM-482 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि DPI-M/O1 को KETI SSP पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) KETI पश्चिमी छोर पर SM-455 खोलें। 4) AAGH पश्चिमी छोर पर SM-456 खोलें। 5) KETI SSP पर BM-482 बंद करें।	1) KETI SSP पर BM-482 खोलें। 2) KETI पश्चिमी छोर पर SM-455 बंद करें। 3) AAGH पश्चिमी छोर पर SM-456 बंद करें। 4) KETI SSP पर वीलिंग-482 बंद करें।
(2)	E/S- X-510 लूप लाइन नं-1 (लाइन -1)	1) लूप लाइन संख्या 1 (लाइन नं. 1) में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन का प्रवेश वर्जित है। 2) सभी संबंधित रिसेजन एवं प्रस्थान सिगनलों को डेन्जर पर रखा जाएगा।	1) AAGH पूर्वी छोर पर क्रॉस ओवर संख्या 31A&B को इलेक्ट्रिक ट्रेनों के प्रवेश के विरुद्ध सेट किया जाएगा। 2) AAGH पश्चिमी छोर पर क्रॉस ओवर संख्या 42&B को इलेक्ट्रिक ट्रेनों के प्रवेश के विरुद्ध सेट किया जाएगा। 3) उन पर पावर ब्लॉक कैप लगाई जाएंगी।	1) KETI SSP पर BM-482 खोलें। 2) AAGH पूर्वी छोर पर SS-510 बंद करें। 3) KETI SSP पर BM-482 बंद करें।

नोट: 1. इलेक्ट्रिक ट्रेन पर कार्य के चूने स्टॉक या टाकर बैकल/साफ अति, जिसमें उठा हुआ स्टोलाफ, हो, वाते सह चालू हो या बंद।

2. 2*25 केबी के लिए चलने वाले पीटर कार को कोरबर्दे के रूप में चालने सादत मांगा जाता है और इसलिए संबंधित प्रथमिक पीटर को पावर ब्लॉक के लिए लिखा जाएगा और पावर ब्लॉक सार्व के डोगर इसे पीर में लूपी में जोड़ा जाता है।

3. निम्नी विवेक सेक्शन/सेक्टर के सीटिंग छोर अर्थात् टी-अनजेट/टी-एलएल छोर में मुख्य सादत के लिए लिखा गया पावर ब्लॉक, उस प्राथमिक के लेकर अग्रेस स्टेशन तक का पूरा कर पूरी तरह से डेड (डिक्ली बंद) हो जाएगा।

अतिरिक्त
(अतिरिक्त)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/चिपुल/र.वि. नि. मी. /तालपुर

वरिष्ठ मंडल विपुल अतिरिक्त/डी. अर. डी. /तालपुर

(प्रतीनतिपा)

(प्रतीनतिपा)

वरिष्ठ मंडल विपुल अतिरिक्त/तालपुर

अंतागड स्टेशन के लिए 25 KV, AC ट्रंकलन हेतु स्टेशन कार्य नियम

ਭਗਵੰਤ ਸਿੰਘ: ਲਾਗਹ

ਸੰਦਰਭ: AAGH
ਸੰਦਰਭ: ਟਰੇਡਿੰਗ TRD/R/ SWR/AAGH/2024/1, Dt.30.05.2025. ਜਾਰੀ

जारी करने की तिथि:

लागू करने की तिथि:

सं.न.	विपुलितकृत अनुभाग का विवरण	लोकल रीनिंग लाइट/उभर हुप पेटेन्टिंग के साथ खड़े होने वाली इलेक्ट्रिक ट्रेनों के संबंध में पावर ब्लॉक के दौरान उठाए जाने वाले कटम/सुरक्षा	अनुदेश	अनुमत्य	पावर ब्लॉक प्रदान करना	पावर ब्लॉक रद्द करना
(3)	E/S-X-511 (लूप लाइन नं.2) (लाइन -3)	1) लूप लाइन संख्या 2 (लाइन संख्या 3) में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन का प्रवेश वर्जित है। 2) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिग्नलों को डेन्जर में पर जाएगा। 3) लूप लाइन संख्या 2 (लाइन संख्या 3) पर लीडिंग/अनलॉडिंग कार्य के दौरान, कोई विद्युत शक्ति संलग्न/अलगाव नहीं किया जाएगा।	1) AAGH पूर्वी छोर पर कंस ओवर व्हाइट संख्या 32A&B को इलेक्ट्रिक ट्रेनों के प्रवेश के विरुद्ध सेट किया जाएगा। 2) AAGH पश्चिमी छोर पर कंस ओवर व्हाइट संख्या 41A&B को इलेक्ट्रिक ट्रेनों के प्रवेश के विरुद्ध सेट किया जाएगा। 3) उन पर पावर ब्लॉक कैप लगाई जाएगी।	1) KETI SSP पर BM-482 खोले। 2) सुनिश्चित करें कि DPI-M/01 को KETI SSP पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) AAGH पूर्वी छोर पर SS-511 खोले। 4) AAGH पश्चिमी छोर पर SS-512 खोले। 5) KETI SSP पर BM-482 को बंद करें।	1) KETI SSP पर BM-482 खोले। 2) AAGH पश्चिमी छोर पर SS-512 बंद करें। 3) AAGH पूर्वी छोर पर SS-511 बंद करें। 4) KETI SSP पर BM-482 बंद करें।	
*SS-511 को SS-512 के साथ इंटरलॉक किया जाना है। आइसोलेटर अनुक्रम का पालन इस प्रकार किया जाना चाहिए कि पहले SS-511 को खोला जाए और फिर SS-512 को खोला जाए। दोनों आइसोलेटरों को इस प्रकार से इंटरलॉक किया जाता है कि SS-511 को खोलने के बाद, जारी की गई कुंजी को SS-512 में डाला जाए और उसके बाद ही SS-512 को खोला जाए। बंद करने के लिए पहले SS-512 को बंद करें, फिर SS-511 को बंद करें।						
(4)	E/S-20702 (AAGH-TDOK सेक्शन, TDOK यार्ड सहित सभी लाइनें स्वा-डेड हो जाएंगी)	1) AAGH से TDOK तक मुख्य लाइन में इलेक्ट्रिक ट्रेन का प्रस्थान वर्जित है। 2) TDOK के लिए डिस्पैच सिग्नल को डेन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) KETI SSP पर BM-482 खोले। 2) सुनिश्चित करें कि DPI-M/01 को KETI SSP पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) AAGH पश्चिमी छोर पर SM-456 खोले। 4) KETI SSP पर BM-482 को बंद करें।	1) KETI SSP पर BM-482 खोले। 2) AAGH पश्चिमी छोर पर SM-456 बंद करें। 3) KETI SSP पर SM-482 बंद करें।	

नोट: 1. इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है वन स्टॉक या टायर लैण्ड/बार आदि, जिनमें उठा हुआ रेंगेमक हो, चढ़े वाट पानु हो या पेंडा.

2. 2-25 केवी के लिए अपने बाने छिटर तार को ओपनवर्क के रूप में बाई माइनस याता आता है और इन्वोल्ट गैबेडिजिड प्राथमिक छिटर हो पावर ब्लॉक के लिए लिखा जायगा और सब्स ऑफ बाई के दोषध इने डीक में गृथी मे डोल आना बाकिण।

3. निम्नी विभिन्न संस्था/गठ के कीर्तिया होंग अर्थात सीआरएच/डीआरएच होंग मे मुल्य नाहन के लिए निवा गवा पावर ब्लॉक, उम आबलिय मे पैकर अर्थात कंठस्थ तक का पूरा खंड पुगी तरह में रेट (विजली दर) हो जायगा।

१५/११/२०१६
(अनिवृत्तसमे)

(अनिष्टसूत्रे)

पणिस उप महाप्रबंधक/निधुत/रि.चि. नि. नी. /मागूर

5/2/2

। एकीकरणविषय ।

वर्गिष्ठ गंहन निपुण अभियंता / टी. आर. डी. / एड्युके

me

(b)(5) DPP

वर्गिष्ठ मंडल परिचामन प्रबंधक/गणपत

South East Central Railway

Division

Station:

I have gone through the station working rule & Appendix - G in connection with Amendment No.
 There to be brought/brought into force on & from Minutely, I am hereby putting my signature after thoroughly understanding the SWR and amendment
 No. there to including the SWR diagram, the gradients within station limit and then implication.

S No	Name of the Staff	Designation	Date of joining the station	Signature/Thumb impression of the staff giving assurance after understanding the contents thoroughly	Date	Signature of SS/SM after fully satisfying that concerning staff have understood the contents thoroughly
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						