

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

कार्यालय

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

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
रायपुर दिनांक : 28.08.2025

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- I, 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- I, प्रधान कार्यालय, द.पू.म.रेलवे, बिलासपुर के कृपया सूचनार्थ ।

2 राजभाषा अधिकारी/रायपुर के कृपया सूचनार्थ ।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

स्टेशन संचालन नियम

बालोद (बड़ी लाइन)

रायपुर मंडल

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

सं. एस.डी.ओ.एम./आर./एस.डब्ल्यू.आर./बालोद

रायपुर मंडल

बालोद का स्टेशन संचालन नियम (बड़ी लाइन)

जारी करने की तिथि...20-09-24

लागू होने की तिथि...20-09-24

टिप्पणी :

स्टेशन संचालन नियम को सामान्य एवं सहायक नियमों तथा ब्लॉक वर्किंग मैनुअल आदि के साथ पढ़ा जाए। ये नियम किसी भी तरह से उपर्युक्त पुस्तकों में दिए गए किसी भी नियम का उल्लंघन नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियम आरेख :

पीसीएसटीई/एस.ई.सी.रेलवे के एस.आई.पी सं. - एसआई/आर/बी.एक्स.ए/21, आल्ट्रेशन-"आर-1" पर आधारित स्टेशन कार्यचालन नियम आरेख संख्या - एस.आई/आर/बी.एक्स.ए/21, आल्ट्रेशन-"आर-1" इन कार्यचालन नियमों के साथ संलग्न है जो स्टेशन यार्ड की सम्पूर्ण बनावट को प्रदर्शित करता है और सभी प्वाइंट, सिगनल और इंटरलॉकिंग रहित साइडिंग सहित इंटरलॉकिंग विशेषताओं को प्रदर्शित करता है और यार्ड के ग्रेडिएंट और प्रत्येक लाइनों की धारण क्षमता, आसन्न स्टेशनों/केबिनो के नाम आदि को इंगित करता है।

2. स्टेशन का विवरण :

2.1 सामान्य अवस्थिति :

बालोद स्टेशन (कोड- बी.एक्स.ए) सेंट्रल पैनल इंटरलॉकिंग युक्त 'बी' श्रेणी, वर्ग-III(R) वाला स्टेशन है। यह स्टेशन हावड़ा से 929.0 कि.मी की दूरी पर मरौदा छोर पर लाटाबोर (कोड - एल.बी.ओ) तथा दल्लीराजहरा छोर पर कुसुमकसा (कोड - के.वाइ.एस) के मध्य मरौदा-दल्लीराजहरा एकल लाइन विद्युतीकृत खंड पर अवस्थित है। इस स्टेशन में और इसके पार आवाजाही को सेंट्रल ऑपरेशनल कम इंडिकेशन पैनल के माध्यम से स्टेशन में ड्यूटी पर मौजूद एस.एम/ए.एस.एम द्वारा नियंत्रित किया जाता है।

2.2 दोनों दिशाओं में ब्लॉक स्टेशन, आई.बी.एच., आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी एवं दूरवर्ती साइडिंगें : इस स्टेशन के आसन्न ब्लॉक स्टेशन है:

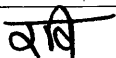
ए) लाटाबोर (कोड-एल.बी.ओ) - दुर्ग छोर में 10.588 कि.मी की दूरी पर अवस्थित है।

बी) कुसुमकसा (कोड-के.वाइ.एस) - दल्लीराजहरा छोर में 17.239 कि.मी की दूरी पर अवस्थित है।

सी) दोनों छोर पर आईबीएच, आईबीएस नहीं हैं।

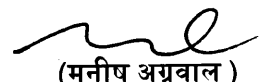
2.3 विभिन्न दिशाओं में स्टेशन के दोनों तरफ ब्लॉक सेक्शन की सीमाएं :

क्र. सं.	स्टेशनों के मध्य	प्वाइंट जहां से ब्लॉक सेक्शन प्रारंभ होता है	प्वाइंट जहां पर ब्लॉक सेक्शन समाप्त होता है
1.	बालोद-लाटाबोर	बालोद का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-28	लाटाबोर का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-27
2.	बालोद-कुसुमकसा	बालोद का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-27	कुसुमकसा का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-28



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

2.4. ग्रेडिएंट :**ए. लाटाबोर छोर:**

सी.एच. - से	सी.एच. से - तक	ग्रेडिएंट (1में) चढ़ान (आर.)/ढलान (एफ.)
3796 मीटर	1510 मीटर	समतल तत्पश्चात 1 में 1000 आर
1510 मीटर	0.0 मीटर	1 में 1000 आर तत्पश्चात स्टेशन की ओर 1 में 500 आर

बी. कुसुमकसा छोर:

सी.एच. - से	सी.एच. से - तक	ग्रेडिएंट (1में) चढ़ान (आर.)/ढलान (एफ.)
3101 मीटर	820 मीटर	समतल तत्पश्चात 1 में 150 एफ
820 मीटर	440 मीटर	1 में 150 एफ तत्पश्चात समतल
440 मीटर	0.0 मीटर	समतल तत्पश्चात 1 में 500 एफ

2.5. ले-आउट (विन्यास) :

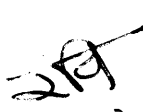
- ए. स्टेशन यार्ड में तीन रनिंग लाइनें शामिल हैं। पहला लूप (लाइन नंबर 1), मेन लाइन (लाइन नंबर 2) और दूसरा लूप (लाइन नंबर 3)।
- बी. लाटाबोर छोर पर लाइन नंबर 3 से टेक ऑफ करता हुआ एक सैंड हंप।
- सी. कुसुमकसा छोर पर लाइन नंबर 1 से एक ओवर रन लाइन (नो-स्टेबलिंग)।
- डी. दो गुड्स साइडिंग-1 और 2 हैं जो कुसुमकसा छोर पर लाइन नंबर 1 से कंट्रोल-51 द्वारा नियंत्रित कुंजी नियंत्रित प्वाइंट के माध्यम से विस्तारित होते हैं।
- ई. एक टी.एम.एस साइडिंग है जो कुसुमकसा छोर पर लाइन नंबर 3 से कंट्रोल-52 द्वारा नियंत्रित कुंजी नियंत्रित प्वाइंट के माध्यम से विस्तारित होता है और लाटाबोर छोर पर डेड एंड पर समाप्त होती है।
- एफ. एक गुड्स साइडिंग है जो टी.एम.एस साइडिंग से हैंड प्वाइंट के माध्यम से विस्तारित होती है और लाटाबोर छोर पर डेड एंड पर समाप्त होती है।
- जी. दिल्लीराजहारा छोर पर स्टेशन यार्ड के साथ इंटरलॉक किए गए मोटर चालित प्वाइंट नंबर-43 के माध्यम से डी/एस के प्रावधान के साथ ओवर रन लाइन से विस्तारित होने वाली एक टावर कार साइडिंग है।

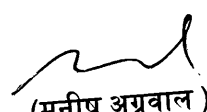
2.5.1. रनिंग लाइनें, संचलन दिशा एवं सी.एस.एल. में धारण क्षमता :

क्र.सं.	लाइन सं./ लाइन का नाम	सी.एस.एल. (मी. में)	लाइन का उद्देश्य
1.	पहला लूप (लाइन नंबर 1)	818.52 मी	लाटाबोर एवं कुसुमकसा स्टेशनों से अप एवं डाऊन गाडियों के आगमन एवं प्रस्थान हेतु।
2.	मेन लाइन (लाइन नंबर 2)	798.58 मी	
3.	दूसरा लूप (लाइन नंबर 3)	738.79 मी	

2.5.2. नॉन-रनिंग लाइनें तथा सी.एस.आर. में उनकी धारण क्षमता :

क्र.सं.	लाइन सं./ लाइन का नाम	सी.एस.एल. (मी. में)
1.	गुड्स साइडिंग नंबर 1	386.50 (एफ.बी से डी.ई)
2.	गुड्स साइडिंग नंबर 2	358.40 (एफ.बी से डी.ई)
3.	टी.एम.एस साइडिंग	642.41 (एफ.बी से डी.ई)
4.	गुड्स साइडिंग	710.0 (एफ.बी से डी.ई)
5.	टावर कार साइडिंग	90.47 (डी.एस से डी.ई)


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

2.5.3. ले-आउट में कोई उल्लेखनीय विशेषता :
कोई उल्लेखनीय विशेषता नहीं है।

2.6. समपार फाटक :

1. कि.मी. 929/11-12 (सी.एच-950.680) में एक "ए" क्लॉस का एक मानव युक्त अंतर्पार्शित समपार फाटक क्र. डी.डी-50 रेलवे लाईन को बालोद यार्ड के कुसुमकसा छोर पर पार कर रहा है। (विस्तृत कार्यचालन निर्देश हेतु स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट-ए का अवलोकन करें)।
2. कि.मी. 927.645 (927/6-7) में एक "बी-1" क्लॉस का एक मानव युक्त मध्य-सेक्शन अंतर्पार्शित समपार फाटक क्र. डी.डी-48 रेलवे लाईन को बालोद तथा लाटाबोर स्टेशनों के मध्य पार कर रहा है। (विस्तृत कार्यचालन निर्देश हेतु स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट-ए1 का अवलोकन करें)।

3.0. कार्यचालन प्रणाली एवं साधन :

बालोद स्टेशन और उसके दोनो छोर पर आसन्न ब्लॉक स्टेशनों के मध्य गाड़ियों का संचालन सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अध्याय III भाग-V के अनुसार पूर्ण ब्लॉक पद्धति से एक्सल काउंटर सहित नॉन-काप्रेटिव प्रकार का यू.एफ.एस.बी.आई एकल लाइन ब्लॉक पैनल द्वारा किया जाता है। यू.एफ.एस.बी.आई सहित एकल लाइन ब्लॉक पैनल को बालोद, कुसुमकसा और लाटाबोर में स्टेशन मास्टर के प्रभार में स्थापित किया गया है एवं इनका संचालन एवं इनकी चाबियों को सुरक्षित रखना कार्यरत स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी है।

4. सिगनल एवं इंटरलॉकिंग प्रणाली:

सामान्य नियम 3.07 (4), (5), (7), 3.27 (ए), 3.32 (1) के अनुसार इस स्टेशन पर मल्टी एस्पेक्ट कलर लाइट एलईडी सिगनल (एम.ए.सी.एल.एस) प्रणाली ट्रेनों की आवाजाही को नियंत्रित करने के लिए प्रदान किए गए हैं। इस स्टेशन पर प्रत्येक दिशा में निम्नलिखित सिगनल उपलब्ध कराए गए हैं:

ए) डाउन दिशा में:

- (i). डिस्टेंट सिगनल
- (ii). इनर डिस्टेंट सिगनल
- (iii). लूनर सहित होम सिगनल
- (iv). होम सिगनल के नीचे कालिंग ऑन सिगनल
- (v). स्टार्टर सिगनल
- (vi). एडवांस स्टार्टर सिगनल
- (vii). स्वतंत्र पोजिशन टाइप शंट सिगनल
- (viii). कि.मी 927/6-7 स्थित समपार फाटक का गेट सिगनल

बी) अप दिशा में:

- (i). कि.मी. 927/6-7 स्थित समपार फाटक का डिस्टेंट सिगनल
- (ii). कि.मी. 927/6-7 स्थित समपार फाटक का इनर डिस्टेंट सिगनल
- (iii). कि.मी. 927/6-7 स्थित समपार फाटक का गेट सिगनल
- (iv). लूनर सहित होम सिगनल
- (v). होम सिगनल के नीचे कालिंग ऑन सिगनल
- (vi). स्टार्टर सिगनल
- (vii). एडवांस स्टार्टर सिगनल
- (viii). स्वतंत्र पोजिशन टाइप शंट सिगनल

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.इंजीनियर/रायपुर

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

(सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग का विवरण परिशिष्ट-बी में दिया गया है)।

लाइन नंबर 1 से विस्तारित होने वाले गुड्स साइडिंग प्वाइंट और लाटाबोर छोर पर लाइन नंबर 3 से विस्तारित होने वाली पी.क्यू.आर.एस साइडिंग को छोड़कर सभी प्वाइंट एस.एम कार्यालय में सेंट्रल पैनल से ऑन ड्यूटी एसएम द्वारा संचालित किए जाने हैं।

4.1 ट्रेक सर्किट:

लाइनों की ऑक्यूपाई/क्लियर की स्थिति दिखाने के लिए एसएम के कार्यालय में स्थापित पैनल बोर्ड पर दृश्य संकेत प्रदान किए गए हैं, जैसे नीचे दी गई है:

- (i) कोई संकेत नहीं - लाइन क्लियर है।
- (ii) लाल संकेत - लाइन ऑक्यूपाई/फेल है।
- (iii) सफेद/अंबर संकेत - लाइन क्लियर है एवं रूट सेट एवं लॉक है।

4.1.1 ब्लॉक सेक्शन स्पष्ट है या नहीं यह पता लगाने के लिए ब्लॉक सेक्शन में डिजिटल एक्सल काउंटर (बी.पी.ए.सी) उपलब्ध कराए गए हैं। यह संबंधित ब्लॉक उपकरण के संचालन को भी नियंत्रित करता है।

4.1.2 जब भी कोई एक्सल काउंटर विफल (फेल) हो जाता है तो डिजिटल एक्सल काउंटर (बी.पी.ए.सी) को रीसेट करना आवश्यक होता है। (कृपया विस्तृत कार्य निर्देशों के लिए परिशिष्ट 'बी' देखें)।

4.1.3 अंतर्पंथिन (इंटरलॉकिंग):

यह स्टेशन केंद्रीय पैनल के माध्यम से मानक III (आर) पैनल इंटरलॉकिंग से सुसज्जित है। दोनों छोर पर प्वाइंट और सिगनल पैनल के माध्यम से सेट किए जाते हैं। नियंत्रण कक्ष डेस्क प्रकार 'डोमिनोज़' पैटर्न का है।

नियंत्रण और संकेतक तत्वों को पैनल पर एक साथ समूहीकृत किया जाता है और विशिष्ट/संबंधित क्षेत्र के ट्रेक को दर्शाने वाली रेखाओं के आरेख के माध्यम से प्रदर्शित भौगोलिक क्रम में स्थित किया जाता है। प्वाइंट और सिगनल बटनों को आरेखीय प्रतिनिधित्व के अनुसार संबंधित स्थान रखे गए हैं। संचालन का विवरण बालोद स्टेशन के कार्य नियमावली के परिशिष्ट "बी" में बताया गया है।

4.1.4 मोटर चालित प्वाइंट:

गुड्स साइडिंग और टीएमएस साइडिंग प्वाइंट को छोड़कर सभी प्वाइंट मोटर संचालित हैं। प्रत्येक प्वाइंट पैनल बोर्ड पर पुश बटन के माध्यम से विद्युतीय रूप से संचालित होता है। बिजली की विफलता या प्वाइंट जोन ट्रेक सर्किट विफलता की स्थिति में प्रत्येक प्वाइंट को क्रैंक हैंडल द्वारा मैनुअल रूप से संचालित किया जाएगा।

आपातकालीन संचालन के लिए सभी मोटर संचालित प्वाइंटों को CH1, CH2, CH3 और CH4 के तहत चार श्रेणियों में वर्गीकृत और नियंत्रित किया गया है।

क्रैंक हैंडल का समूहन इस प्रकार विस्तृत है:

क्रैंक हैंडल समूह	नियंत्रित प्वाइंट	कहाँ स्थापित है
CH-1	31 A/B	सेंटर में स्टेशन मास्टर के कार्यालय में
CH-2	32 A/B	
CH-3	41 A/B	
CH-4	42 A/B	
CH-5	43	

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

4.1.5 एक्सल काउंटर:

निम्नलिखित के बीच अंतिम वाहन सत्यापन के लिए डिजिटल एक्सल काउंटर व्यवस्था प्रदान की गई है:
बालोद-कुसुमकसा- बालोद का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल एस-27 से कुसुमकसा का डाऊन एडवांस स्टार्टर सिगनल एस-28 के मध्य।

बालोद-लाटाबोर- बालोद का डाऊन एडवांस स्टार्टर सिगनल एस-28 से लाटाबोर का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल एस-27 के मध्य।

4.2 रिले रूम की चाबी की अभिरक्षा तथा स्टेशन मास्टर एवं एस एंड टी अनुरक्षण कर्मचारियों के मध्य 'हैंडिंग एंड टेकिंग ओवर' की प्रक्रिया :

रिले रूम/केबिन बेसमेंट में परिचालन एवं एस एंड टी विभाग के तालों के लिए डबल लॉक प्रणाली है। दोनों ताले (परिचालन एवं एस एंड टी विभाग के ताले) गोदरेज मेक होंगे तथा रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे पर लगे हुए होंगे। परिचालन विभाग के ताले की चाबियों में से एक ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की तथा अतिरिक्त चाबियां सेक्शनल डी.टी.आई. की अभिरक्षा में रहेंगी। एस एंड टी विभाग के ताले की चाबियों में से एक संबंधित सिगनल मॉटेनर/पर्यवेक्षक की तथा अतिरिक्त चाबियां सेक्शन के डिपो प्रभारी या एसएसई/सिगनल की अभिरक्षा में रहेंगी। जहां प्रायः चोरी की घटनाएं होती हैं वहां रिले हट्स में अतिरिक्त ई-टाइप ताले भी लगाए जाएंगे जिसकी चाबी सिगनल मॉटेनर के पास रखी जाएगी। जब भी अनुरक्षण या फेलियर या अनुरक्षण गतिविधियों/निर्माण कार्य के लिए रिले रूम को खोलने की आवश्यकता होगी तब संबंधित सिगनल मॉटेनर/पर्यवेक्षक अपने संगत मंडल नियंत्रण कार्यालय के सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/प्रधान कार्यालय से उक्त दिवस को समय सहित क्रम संख्या प्राप्त करेगा। इसके बाद इसे रिले रूम की रजिस्टर में दर्ज करेगा। रिले रूम कुंजी रजिस्टर को निम्नलिखित प्रारूप में रखा जाना चाहिए:-

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	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

जब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा चाबी की मांग की जाए:

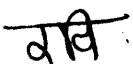
रिले रूम की रजिस्टर तथा लाल स्याही से टी एस आर में प्रविष्टि दर्ज करने के बाद ए एस एम सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को परिचालन विभाग के ताले की चाबी दे देगा। ए एस एम, रिले रूम केबिन बेसमेंट चाबी को सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के किसी भी ग्रुप डी कर्मचारी को नहीं सौंपेगा।

कार्य समाप्ति के बाद संबंधित सिगनल मॉटेनर/पर्यवेक्षक:

सर्वप्रथम रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे को भली-भांति बंद कर दोनों ताले लगाए जाएं। इसके बाद परिचालन विभाग के ताले की चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लौटाई जाकर तथा रिले रूम की रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी। मंडल नियंत्रण कार्यालय के सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/प्रधान कार्यालय को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाए।

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा परिचालन ताले को सौंपे जाने पर: सर्वप्रथम वह चाबी को अपनी अभिरक्षा में रखेगा तथा रिले रूम की रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि करेगा। सेक्शन नियंत्रक को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाएगी जिसे वह अपने कंट्रोल चार्ट में दर्ज करेगा।

चार श्रेणियों में रिले रूम खोलने की प्रक्रिया, आवृत्ति एवं प्राधिकार नीचे संलग्न है-



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

रिले रूम के भीतर एस एंड टी 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 -

ए एस एम के द्वारा :

ड्यूटी पर तैनात ए एस एम द्वारा एस एंड टी विफलता रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी एवं एस एंड टी कर्मचारियों को विफलता मेमो जारी की जाएगी। जब तक एस एफ आर में विफलता को दर्ज ना कर ली जाए तब तक विफलता की मरम्मत करने हेतु एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा रिले रूम चाबी नहीं ली जाएगी और ना ही रिले रूम को खोला जाएगा।

एस एंड टी कर्मचारियों के द्वारा :

यदि डिस्कनेक्शन की आवश्यकता हो तो एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा ड्यूटी पर तैनात ए एस एम को डिस्कनेक्शन मेमो दी जाएगी। स्टेशन मास्टर की चाबी प्राप्त करने से पूर्व एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा विफलता मेमो की पावती देकर रिले रूम चाबी रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी। 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।

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। विशेष गतिविधियां जैसे केबल 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।

ट्रैक सर्किट का समंजन (एडजस्टमेंट) तथा मानसून एवं वर्षा ऋतु के समय आवश्यकता होने पर वोल्टेज मॉनिटरिंग के लिए। एस एंड टी निर्माण द्वारा बांछित 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 जारी दिशानिर्देशों का पालन करेंगे।

आपातकालीन परिस्थितियों जैसे आग लगना, बाढ़, भूकंप आदि के समय निम्नलिखित कदम उठाए जाएंगे:

ओपन लाइन के सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) /सिगनल अनुरक्षक तथा ए एस एम संयुक्त रूप से रिले रूम को खोले जाने की आवश्यकता का निर्णय करेंगे।

मंडल नियंत्रण कार्यालय में सेक्शन इंजीनियर /सिगनल /प्रधान कार्यालय तथा सेक्शन नियंत्रक को सूचना दी जाएगी।

इस प्रकार आपातकालीन परिस्थितियों में दूरसंचार माध्यमों की विफलता की स्थिति में ओपन लाइन सिगनल अनुरक्षक /पर्यवेक्षक तथा ड्यूटी 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।

चाबी के खो जाने पर:

एस एंड टी नियंत्रण के साथ साथ एस सी ओ आर को इसकी सूचना दी जाएगी। 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 जा सकेगा। नया ताला खरीदकर उपलब्ध कराया जाएगा।

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।


(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

रिले रूम को खोले जाने की सूचना एवं दस्तावेजीकरण:

रिले रूम को खोले जाने का रिकार्ड सेक्शन नियंत्रक के द्वारा नियंत्रण चार्ट में दर्ज करेगा।

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।

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।

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।

4.3 उर्जा आपूर्ति:

स्टेशन पर कलर लाइट सिगनलों के लिए आई.एस.पी. उपलब्ध है। आई.पी.एस के लिए इनपुट हेतु अप ए.टी.सप्लाय, डाउन ए.टी सप्लाय एवं स्थानीय सप्लाय के साथ स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे चेंज ओवर से विस्तारित किया गया है। सामान्यतः एस.एम को चेंज ओवर ए.टी की तरफ बदलकर रखने का सुझाव दिया जाता है। केवल पावर ब्लॉक अथवा ए.टी.सप्लाय की विफलता की स्थिति में स्टेशन मास्टर चेंज ओवर स्विच को उपलब्ध दूसरे ए.टी सप्लाय अथवा लोकल पावर सप्लाय की तरफ बदलेगा। ए.टी.सप्लाय बहाल हो जाने पर चेंज ओवर स्विच को ए.टी.सप्लाय की तरफ सेट कर दिया जाएगा। विभिन्न प्रकार के उर्जा आपूर्तियों कि उपलब्धता कि स्थिति को अवगत कराने हेतु चेंजओवर पैनल पर संकेत प्रदान किए गए हैं।

यद्यपि, अधिक समय (एक घंटे से अधिक समय) तक ए.टी आपूर्ति एवं स्थानीय आपूर्ति कि विफलता कि स्थिति में एस.एम कार्यालय में उपलब्ध आई.पी.एस के संकेत बोर्ड के संकेत के आधार पर परिचालन विभाग के कर्मचारियों द्वारा डी.जी सेट को चालू किया जाएगा।

4.3.1 डी.जी सेट का कार्य:

- (i). स्टेशन के सिगनलिंग उपकरण को बिजली की आपूर्ति आईपीएस के माध्यम से की जाती है। आईपीएस की बैटरी सी.जी.एस.ई.बी आपूर्ति के माध्यम से चार्ज होती है तथा स्टेशन भवन के डीजी कक्ष में डीजी सेट उपलब्ध कराया गया है।
- (ii). एक घंटे से अधिक समय तक सी.जी.एस.ई.बी आपूर्ति के विफल होने पर ड्यूटी पर तैनात एसएम डी.जी सेट की चाबी ऑन ड्यूटी प्वाइंटस्मैन को सौंप देगा ताकि डी.जी सेट को संचालित किया जा सके, दो मिनट के बाद ऑन ड्यूटी प्वाइंटस्मैन चेंज ओवर स्विच को डी.जी मोड पर संचालित करेगा।
- (iii). स्टेशन पर उपलब्ध कराया गया डी.जी सेट दो घंटे से अधिक समय तक इन्स्टॉलेशन का लोड नहीं ले सकता है।
- (iv). डीजी सेट आईपीएस की बैटरी को हर समय चार्ज रखने में मदद करेगा और उन्हें रन डाउन होने से बचाएगा।
- (v). सी.जी.एस.ई.बी आपूर्ति फिर से शुरू होने पर डी.जी सेट का काम बंद कर दिया जाएगा और फिर ऑन ड्यूटी प्वाइंटस्मैन सी.जी.एस.ई.बी आपूर्ति पक्ष के सामान्य मोड में चेंज ओवर स्विच को संचालित करेगा।
- (vi). सी.जी.एस.ई.बी आपूर्ति की विफलता और डी.जी सेट के काम करने की अवधि का रिकॉर्ड एसएम द्वारा इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए रजिस्टर में ठीक से बनाए रखा जाएगा। डी.जी सेट की विफलता के बारे में संबंधित एसएंडटी स्टाफ को दोषों को सुधारने के लिए सूचित किया जाएगा।
- (vii). डीजी सेट का परीक्षण प्रत्येक पाली में ऑन ड्यूटी प्वाइंटस्मैन द्वारा किया जाएगा।



(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



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

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 के माध्यम से ट्रेनों और पायलटों की आवाजाही ड्यूटी पर अनुभाग (बीडीआर) नियंत्रक/रायपुर, ब्लॉक वर्किंग मैनुअल, ऑपरेटिंग मैनुअल और स्टेशन संचालन नियमों के परामर्श से की जानी चाहिए।
- ii) एस. एम. तथा ड्यूटी पर तैनात सेक्शन कंट्रोलर के मध्य संचार की विफलता की स्थिति में स्टेशन मास्टर निकटस्थ स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के साथ परामर्श कर स्वतंत्र रूप से कार्य करेंगे और सुचारू संचालन सुनिश्चित करेंगे।

6.1. गाड़ी संचालन कर्मचारियों की ड्यूटी:

(गाड़ी संचालन कर्मचारियों की ड्यूटी का विवरण इस स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'डी' में दिया गया है)।

6.1.1 प्रत्येक पाली में गाड़ी संचालन कर्मचारियों की ड्यूटी:

स्टेशन पर प्रत्येक पाली में निम्नलिखित गाड़ी संचालन कर्मचारी उपलब्ध हैं -

स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर	-	स्टेशन में 1
पी.एम-ए / पी.एम-बी	-	स्टेशन में 1
गेटमेन	-	गेटलॉज में 1

(गाड़ी संचालन कर्मचारियों की ड्यूटी का विवरण इस स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'डी' में दिया गया है)।

6.1.2 लाइन क्लीयर सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व एवं उत्तरदायित्व के क्षेत्र:

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पैनल बोर्ड पर उपलब्ध प्रत्येक लाइन के बर्थिंग ट्रेक के लिए इंडिकेशन लैंप का अवलोकन करने एवं भौतिक रूप से ट्रेनों के आगमन एवं प्रस्थान दोनों के लिए लाइन की स्थिति का पता लगाने के लिए पूरी तरह से जिम्मेदार है। ट्रेन के आगमन की अनुमति देने से पहले ड्यूटी पर मौजूद एस.एम द्वारा लाइन के दोनों सिरों पर फाऊलिंग की स्थिति भौतिक रूप से सुनिश्चित की जानी चाहिए।

6.2 लाइन क्लीयर देने की शर्तें:

ट्रेनों के लिए लाइन क्लीयर देने से पहले, सामान्य नियम संख्या 8.03 (2) (ए), (बी), (सी) (ii) में निर्धारित शर्तों का पालन किया जाना है तथा अप ट्रेनों के लिए डाउन एडवांस स्टार्टर क्र. एस-28 तथा डाउन ट्रेनों के लिए अप एडवांस स्टार्टर सिगनल क्र. एस-27 तक लाइन क्लीयर होना चाहिए।

6.2.0 ट्रेनों का रिसेप्शन:

ट्रेन का रिसेप्शन सामान्य नियम 3.36, 3.39, 3.40 और सहायक नियम 3.36.02 (ए), 3.36.04 (ए), 3.39.01, 3.40.01 से 3.40.02, 3.40.02 (ए) (iv), 3.42.03 और सामान्य एवं सहायक नियमों के अन्य प्रासंगिक प्रावधान, ब्लॉक वर्किंग मैनुअल, परिचालन मैनुअल और स्टेशन का स्टेशन संचालन नियमों द्वारा शासित होता है।

6.2.1 गाड़ियों को रिसीव या डिस्पैच करते समय देखी जाने वाली कोई विशेष स्थिति :
कोई विशेष स्थिति नहीं।

6.2.1.1 ब्लॉक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को सेट करना :

विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियम 3.38 तथा संगत सहायक नियम का अवलोकन करें।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

6.2.1.2 अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी रिसीव करना :

अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी को रिसीव करने के लिए सामान्य नियम 5.09 तथा सहायक नियम 5.09.01 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

6.2.1.3 नॉन सिगनल लाइन पर गाड़ी का रिसेप्शन :

नॉन सिगनल लाइन पर गाड़ी को रिसीव करने के लिए सामान्य नियम 10.5 तथा सहायक नियम 5.10.01 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

6.2.1.4 नॉन सिगनल लाइन से गाड़ी का प्रेषण:

नॉन सिगनल लाइन से गाड़ी को रवाना करने के लिए सामान्य नियम 5.11 तथा सहायक नियम 5.11.01 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

6.2.1.5 कॉमन स्टार्टर सिगनल युक्त लाइन से गाड़ी का प्रेषण :

इस केबिन/स्टेशन पर कोई कॉमन स्टार्टर सिगनल उपलब्ध नहीं है।

6.2.1.6 सा.नि. एवं सहा.नि. के संदर्भयुक्त कोई अन्य विशेष स्थिति जिसका उल्लेख किया जाना हो :

ऐसी कोई अन्य उल्लेखनीय विशेष स्थिति नहीं है।

6.3 'एप्रोच सिगनल' ऑफ करने की शर्तें:

ट्रेनों का रिसेप्शन सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.40 और सहायक नियम 3.36.01, 3.36.02(ए), 3.35.04 (ए), 3.39.01(ए), 3.40.01 से 03, 3.42.02(ए) (iv), 3.42.03, 4.10, 4.11 और सामान्य नियमों, सहायक नियमों, ब्लॉक वर्किंग मैनुअल और स्टेशन संचालन नियमों के प्रासंगिक प्रावधान द्वारा नियंत्रित होता है।

ट्रेन के रिसीव करने के लिए होम सिगनल देने से पहले सामान्य नियम 3.40 और संगत सहायक नियमों में निर्धारित शर्तों को पूरा किया जाएगा।

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की यह जिम्मेदारी है कि वह भौतिक सत्यापन करे और संबंधित सिगनल और रूट बटन दबाकर संबंधित सिगनल को क्लियर करे।

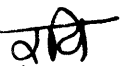
6.4 ट्रेनों को एक साथ लेना एवं गाड़ियों की क्रॉसिंग/प्रिंसीडेंस :

सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग व्यवस्था निम्नलिखित गतिविधियाँ एक साथ करने की अनुमति देती है:

1. सेंड हम्प पर सेट दूसरे लूप (लाइन क्र. 3) पर एक डाउन ट्रेन का रिसेप्शन और लाइन नंबर 2 (मेन लाइन) या पहला लूप (लाइन क्र. 1) से दूसरी डाउन ट्रेन को भेजना।
2. ओवर रन (नो-स्टेब्लिंग) लाइन पर सेट पहला लूप (लाइन नंबर 1) पर एक अप ट्रेन का आगमन और लाइन नंबर 2 (मेन लाइन) या दूसरे लूप (लाइन क्र. 3) से दूसरे अप ट्रेन को भेजना।
3. ओवर रन (नो-स्टेब्लिंग) लाइन पर सेट पहला लूप (लाइन नंबर 1) पर एक अप ट्रेन का आगमन और सेंड हम्प पर सेट दूसरे लूप (लाइन क्र. 3) पर डाउन ट्रेन का आगमन।

6.5 ट्रेनों का पूर्ण आगमन :

बालोद स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह सत्यापन करने के लिए जिम्मेदार है कि ट्रेन के अंतिम वाहन पर अंतिम वाहन संकेतक की जाँच करके ट्रेन के आगमन की पूर्ण जानकारी प्राप्त करें। यदि ट्रेन टेल लैप या उसके अधिकृत विकल्प के बिना अधूरी आती है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन प्रबंधक/उप एस.एम/एस.एम/ए.एस.एम सामान्य नियम 4.16, 4.17 और सहायक नियम 4.17.01 (ए), (बी), (सी), (ई), 4.17.02 (ए), (सी), (डी) के अनुसार कार्रवाई करेंगे।



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

6.6 ट्रेनों का प्रेषण:

ट्रेन का प्रेषण सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.42, 3.70, 8.01(ए) और सहायक नियम 3.36.01, 3.36.02, 3.36.03, 3.36.04(बी) (i) और (ii), 3.42.01(बी), 3.42.02(ए) (i), 3.42.03, 3.42.04, 3.70.01 और 02 के प्रावधानों द्वारा नियंत्रित होता है और सामान्य और सहायक नियमों, ब्लॉक वर्किंग मैनुअल, स्टेशन संचालन नियमों के अन्य प्रासंगिक प्रावधान द्वारा शासित होता है।

6.7 थ्रू रनिंग गाड़ियां :

- (i) मेन लाइन पर चलने वाली ट्रेनों के लिए, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को पूरा रूट निर्धारित करना होगा और उसकी आवाजाही के पक्ष में लॉक करना होगा और सहायक नियम 3.42.02 (ए) (iv) में निर्धारित अनुक्रम और निर्देश के अनुसार सिगनल देना होगा।
- (ii) जब कोई ट्रेन स्टेशन से गुजरती है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर और प्वाइंट्समैन ट्रेन की स्थिति का निरीक्षण करेंगे और ट्रेन कर्मचारियों के साथ हाथ के संकेतों का आदान-प्रदान करेंगे और सामान्य नियम 4.42(2) और सहायक नियम 4.42.02 से 4.42.07 के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेंगे।
- (iii) ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन प्रबंधक यह सुनिश्चित करेगा कि सभी गैर-पृथक शंटिंग बंद कर दी गई है और शंटिंग प्राधिकरण वापस ले लिया गया है।

6.8 विफलताओं की स्थिति में कार्य करना:**6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता:**

यदि ट्रैक सर्किट विफल हो जाता है, या नियंत्रित होम सिगनल निष्क्रिय हो जाता है, तब ट्रेन को कॉलिंग-ऑन सिगनल से रिसीव किया जा सकता है। और अगर कॉलिंग-ऑन सिगनल भी खराब हो जाता है, तो उस सिगनल को विफल माना जा सकता है और सामान्य नियम 3.69 और संगत सहायक नियमों के अनुसार संबंधित रूट पर सभी प्वाइंटों को क्लैप और पैडलॉक करने के पश्चात ट्रेन को होम सिगनल से पायलट-इन किया जा सकता है। ट्रेन को सामान्य नियम 3.70 और संगत सहायक नियमों के अनुसार स्टार्टर सिगनल से पायलट-आउट किया जा सकता है और पायलट-आउट करने से पहले ड्यूटी पर तैनात एस.एम यह व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करेगा कि रूट सही सेट, क्लैप और पैडलॉक है और एडवांस स्टार्टर सिगनल तक किसी प्रकार के अवरोध से मुक्त है।

6.8.2 दोषपूर्ण सिगनल:

जब कोई सिगनल 'ऑफ' स्थिति में खराब हो, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तुरंत सिगनल को वापस 'ऑन' करने की व्यवस्था करेगा। यदि संपूर्ण प्रयास के बाद भी सिगनल को वापस 'ऑन' नहीं किया जा सकता है, तो हरे रंग की एलईडी को तोड़ दिया जाएगा ताकि हरी रोशनी उत्सर्जित न हो सके या वर्दी में एक सक्षम रेलवे कर्मचारी को स्टॉप हैंड सिगनल को प्रदर्शित करने के लिए स्टॉप सिगनल पोस्ट के समीप और दोषपूर्ण सिगनल के 90M बाहर डेटोनेटर लगाने के लिए नियुक्त किया जाएगा और ट्रेन का परिचालन सामान्य नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 और सहायक नियमों के अनुसार किया जाएगा।

6.8.3 प्वाइंट का आपातकालीन प्रचालन:

आपातकालीन प्वाइंट संचालन के लिए, आपातकालीन प्वाइंट संचालन बटन की सील को ऑन ड्यूटी एसएम द्वारा तोड़ा जाना चाहिए और आपातकालीन प्वाइंट संचालन कुंजी को घुमाया जाना चाहिए। आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन बटन को पहले संबंधित प्वाइंट बटन के साथ संचालित किया जाना है, फिर प्वाइंट बटन को दबाए रखना है, आपातकालीन प्वाइंट बटन को छोड़ देना है और प्वाइंट को सामान्य या रिवर्स पर संचालित करने के लिए समूह सामान्य बटन या समूह रिवर्स प्वाइंट बटन को दबाना है। आपातकालीन प्वाइंट

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

ऑपरेशन वीडर काउंटर को अगले उच्च नंबर पर पंजीकृत करता है, जिसे ऐसे ऑपरेशन के लिए उचित टिप्पणियों के साथ एक अलग आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए। यह कार्रवाई इस बात से संतुष्ट होने के बाद की जानी चाहिए कि कोई वाहन प्वाइंट जोन पर कोई वाहन उपलब्ध नहीं है।

6.8.4 ब्लॉक उपकरणों की विफलता:

जब ब्लॉक उपकरण ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा 4.43 में उल्लिखित अनुसार ठीक से काम करने में विफल रहता है, तो ड्यूटी पर तैनात एस.एम तुरंत सभी संबंधित अधिकारियों और आसन्न स्टेशनों को अनुभाग नियंत्रक के माध्यम से एक संदेश जारी करेगा। ब्लॉक वर्किंग को निलंबित कर दिया जाएगा और विद्युत संचार उपकरण के माध्यम से लाइन क्लियर प्राप्त/अनुदान किया जाएगा। आगे बढ़ने का अधिकार दिया जाएगा। ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा संख्या 2.10, 4.24 तथा सामान्य नियम 14.03, 14.13, 14.14 के अनुसार उपकरणों को अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा खोलने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

6.9 ट्राली/मोटर ट्राली/मटेरियल ट्राली के कार्यचालन के प्रावधान:

- (i) जिन सेक्शनों में ट्रेक सर्किट के बदले में एक्सल काउंटर्स लगाए गए हैं, वहां ट्राली, मोटर ट्राली लारी आदि, जो इनस्यूलेटेड नहीं हैं, को बिना लाइन क्लियर के चलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।
- (ii) मोटर ट्राली/टावर वैगन/मटेरियल लारी, एक्सल काउंटर को ठीक प्रकार से कार्य करने हेतु प्रेरित नहीं करते हैं। जब एक्सल काउंटर्स के द्वारा विभाजित सेक्शनों में उन्हें जाना हो तब संपूर्ण सेक्शन को एक माना जाएगा तथा अंतिम ट्रेन के पूर्ण आगमन के बाद अगली ट्रेन को स्टार्ट किया जाएगा।
- (iii) अन्य सभी स्थितियों में, लाइट मोटर ट्राली का कार्यचालन, बिना ब्लॉक प्रोटेक्शन के दौरान चल रही सामान्य ट्राली के लिए निर्धारित नियमों के अनुसार होगा तथा ब्लॉक प्रोटेक्शन के अधीन चल रही मोटर ट्राली या पीछा कर रही अन्य दूसरी लाइट मोटर ट्राली/ या एक मोटर ट्राली के लिए निर्धारित नियमों के अनुरूप होगा।

नोट :

(उपर्युक्त के अतिरिक्त विस्तृत जानकारी के लिए सामान्य नियम 15.18 से 15.27 तथा संगत सहायक नियमों का अवलोकन करें।)

7.0 लाइन को ब्लॉक किया जाना:

- ए जब एक रनिंग लाइन किसी कारण से कोई स्टेबलड लोड, वैगन, व्हीकल या किसी ट्रेन से अवरुद्ध हो, तब अप एवं डाउन फेसिंग प्वाइंट को ब्लॉक की गई लाइन के विरुद्ध सेट किया जाना चाहिए तथा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सहायक नियम 3.38.05 के अनुसार सावधानियां बरतनी चाहिए।
- बी रनिंग लाइन पर लूज व्हीकलों को सामान्य नियम 5.23 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार सुरक्षित करना चाहिए।
- सी अवरुद्ध रनिंग लाइनों की सुरक्षा करने हेतु स्टेशन मास्टर द्वारा संबंधित बटनों पर पुश बटन रिमाइंडर कॉलर लगाया जाएगा (विस्तृत निर्देशों के लिए सहायक नियम 3.36.03(बी) और 5.04.01 का अवलोकन करें)

8.0 शंटिंग:

8.1 सामान्य सावधानियां:

शंटिंग सामान्य नियम संख्या 1.02(8) & (9), 5.13, 5.14, 5.16, 5.17, 5.18, 5.19, 5.20, 5.21, 8.05(2) & (3), 8.06, 8.13, 8.14, 8.15 और उसके सहायक नियम के अनुसार की जाएगी।

8.2 अप्रोचिंग गाड़ी के सम्मुख शंटिंग:

दोनों छोर पर होम सिगनल के बाहर आने वाली ट्रेनों के सामने शंटिंग/रूकावट सख्त वर्जित है। सामान्य नियम 8.09 और सहायक नियम 8.09.01 का अवलोकन करें।

रवि

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

8.3 शंटिंग पर प्रतिबंध, विशेष तथ्य यदि कोई हो:

- (i) दोनों छोर पर होम सिगनल के बाहर आने वाली ट्रेनों के सामने शंटिंग/रुकावट सख्त वर्जित है। सामान्य नियम 8.09 और सहायक नियम 8.09.01 का अवलोकन करें।
- (ii) हैंड या लूज शंटिंग सख्त वर्जित है।
- (iii) जब आती हुई ट्रेन के लिए सिगनल ऑफ किया गया हो जो आइसोलेट न हो, तो उन प्वाइंटों की ओर शंटिंग नहीं करना है जिनसे होकर आती हुई ट्रेन को रवाना होना है।

8.4 सिंगल (एकल) लाइन पर शंटिंग: स्टेशन सेक्शन के अंदर :

स्टेशन पर सभी प्रकार के शंटिंग संचालनों का कार्य सामान्य नियम 8.10 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार किया जाएगा।

अंतिम रोक सिगनल एवं विपरीत प्रथम रोक सिगनल के मध्य :

इस स्टेशन पर शंटिंग परिचालन का कार्य ब्लॉक संचालन नियम 4.36 तथा 4.37 तथा सामान्य नियम 8.12 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार किया जाएगा।

विपरीत प्रथम रोक सिगनल के परे :

इस स्टेशन पर शंटिंग परिचालन का कार्य ब्लॉक संचालन नियम 4.38 तथा सामान्य नियम 8.13 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार किया जाएगा।

इकहरी लाइन पर ब्लॉक उपकरण में खराबी के दौरान :

इस स्टेशन पर शंटिंग परिचालन का कार्य सामान्य नियम 8.15 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार किया जाएगा।

8.5 डबल (दोहरी) लाइन पर शंटिंग: लागू नहीं।

8.6 स्टेशन यार्ड/गुड्स यार्ड से शुरू होने वाली साईडिंग में शंटिंग: विस्तृत कार्यचालन निर्देशों के लिए परिशिष्ट-एफ का अवलोकन करें।

9. असामान्य परिस्थितियाँ:

ए) असामान्य स्थितियों की स्थिति में पालन किए जाने वाले नियम:

(i) विद्युत संचार उपकरणों में आंशिक रूप से बाधा/फेलियर की स्थिति में:
विस्तृत निर्देशों के लिए सहायक नियम 6.02.06 का अवलोकन करें।

(ii) लाइन पर अवरोध/ दुर्घटना की स्थिति में आक्यूपाइड ब्लॉक सेक्शन पर आगे बढ़ने का प्राधिकार:
सहायक नियम 6.02.05 का अवलोकन करें।

(iii) ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों का विलंबन:

विस्तृत कार्यचालन निर्देशों के लिए सामान्य नियम 6.04 और संगत सहायक नियमों का अवलोकन करें।

(iv) इंटरमिडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल को खराबी/लाल संकेत में गाड़ी के द्वारा पार किए जाने पर:
इस स्टेशन पर लागू नहीं।

(v) एक्सल काउंटर ब्लॉक/बी.पी.ए.सी. की विफलता:

विस्तृत संचालन अनुदेशों के लिए इस स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'बी' का अवलोकन करें।

(vi) एम.टी.आर.सी. की खराबी :
इस स्टेशन के लिए लागू नहीं।


(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

बी) क्रैंक हैंडिल के द्वारा प्वाइंटों का आपातकालीन परिचालन किए जाने की विधि:
निम्नलिखित कार्य विधि को अपनाना चाहिए:

(i) प्वाइंट का क्रैंक हैंडल परिचालन:

क्रैंक हैंडल चाबियां सामान्यतः कंट्रोल पैनल से जुड़े हुए संबंधित के.एल.सी.आर उपकरण 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 मैनुअली प्रचालित करने के लिए, क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु संबंधित क्रैंक हैंडल के.एल.सी.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.सी.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।

क्रैंक हैंडलों का समूहीकरण कर इस प्रकार उपलब्ध कराया गया है:

क्रैंक हैंडल समूह	नियंत्रित प्वाइंट	कहाँ स्थापित है
CH-1	31 A/B	सेंटर में स्टेशन मास्टर के कार्यालय में
CH-2	32 A/B	
CH-3	41 A/B	
CH-4	42 A/B	
CH-5	43	

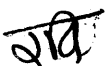
(ii) प्वाइंट के कंट्रोलिंग ट्रैक की विफलता की स्थिति में प्वाइंट का आपातकालीन प्रचालन:-

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 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।

प्वाइंट का आपातकालीन प्रचालन करने से पहले ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह स्वयं सुनिश्चित करेगा कि वह प्वाइंट जोन किसी भी अवरोध से मुक्त है।



(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



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

- सी) 'कालिंग आन' सिगनल प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व ट्रैक के क्लियर होने का प्रमाणन:
यह ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत जिम्मेदारी है कि वह उस लाइन के क्लियर होने को निजी रूप से सत्यापित करे जिस पर कि कालिंग-आन सिगनल देकर ट्रेन को लिया जाना है।
- डी) प्वाइंट्स, ट्रैक सर्किट/धुरा गणक तथा इंटरलाकिंग खराबी की सूचना देना:
- (i) प्वाइंट, ट्रैक सर्किट, एक्सल काउंटर एवं इंटरलाकिंग में खराबी आने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर 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 के द्वारा सामान्य कार्याविधि लागू किया जाना चाहिए।
- (ii) सेक्शन कंट्रोलर को सूचित कर आवश्यक प्रविष्टियाँ 'सिगनल खराबी पंजिका' में भी दर्ज किया जाना चाहिए।
- (iii) निम्नलिखित संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों को त्वरित कार्रवाई हेतु सूचना देना चाहिए -

क्रमांक	पदनाम	मुख्यालय
1.	एस.एम.-I	बालोद
2.	जूनियर इंजीनियर / सिगनल	बालोद
3.	सीनियर सेक्शन इंजीनियर / सिगनल	दल्ली राजहारा

- 9.1 संपूर्ण संचार व्यवस्था का ठप्प हो जाना :
इस स्टेशन एवं निकटवर्ती स्टेशनों के मध्य विद्युतीय संचार उपकरणों के पूर्ण भंग/विफल होने की स्थिति में सहायक नियम 6.02.04 के अनुसार गाड़ियों का कार्यचालन किया जाएगा।
- 9.2 दोहरी लाइन खण्ड में अस्थाई रूप से इकहरी लाइन का कार्य लागू करना :
इस स्टेशन पर लागू नहीं।
- 9.3 बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के अधीन गाडी को ब्लॉक सेक्शन में प्रस्थान किया जाना अथवा दुर्घटनाग्रस्त गाडी की मदद के लिए एक अन्य गाडी को भेजा जाना :
सहायक नियम 6.06 एवं संबंधित सहायक नियमों का अवलोकन करें।
- 10 दृश्यता जांच वस्तु:
स्टेशन के दोनों छोर के स्टार्टर सिगनल एस-5 एवं एस-6 के लैंप (लाइन क्र. 1, पहला लूप लाइन से संबंधित) की रोशनी को दृश्यता जांच उपकरण के रूप में माना जाना है। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्टेशन बिल्डिंग से दृश्यता की जांच करने के लिए अधिकृत है। (सामान्य नियम 3.61 और संगत सहायक नियमों का अवलोकन करें)।
- 11 स्टेशन पर आवश्यक उपकरण:
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'ई' का अवलोकन करें।
- 12 कोहरे के मामले में बुलाए जाने वाले नामित कोहरा सिगनल मैन:
धुंध भरे कोहरा युक्त मौसम के दौरान सामान्य नियम 3.61 और सहायक नियम 3.61.01 के अनुसार ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रत्येक दिशा में दो कोहरा सिगनल मैन को डेटोनेटरों के साथ 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।



(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



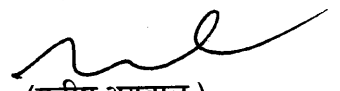
(मनीष अग्रवाल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- 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(ii) 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:
- (i) 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 का स्टॉक तथा रसीद का विवरण (जब भी डेटोनेटरों का प्रयोग किया जाए / प्राप्त की जाए तत्संबंधी प्रविष्टि रजिस्टर में की जानी चाहिए।)
भाग-III: कोहरे का विवरण, ड्यूटी पर तैनात कोहरा सिगनल मैन 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।
- (ii) जैसे ही स्टेशन पर कोहरा सिगनलमैन के रूप में कार्य करने के लिए कर्मचारी को पदस्थ किया जाता है, स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि जिस कर्मचारी को पदस्थ किया गया है वह कर्मचारी खराब या कुहासे के मौसम में स्टेशन पर डेटोनेटर (कुहासा सिगनल) आदि रखने की प्रक्रिया से अच्छी तरह परिचित है।
इसके आश्वासन के रूप में स्टेशन मास्टर कोहरा सिगनल रजिस्टर में निर्धारित कालम के भाग-I में अंगूठे का निशान या हस्ताक्षर लेगा।
- (iii) स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि रजिस्टर में आवश्यक सूचनाएं दर्ज की गई हैं तथा वे अद्यतन 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 सिगनल मैन कार्य विधि:
- ए. भर्ती: स्टेशन पर कोहरा सिगनल मैन 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 अनधिकृत 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 24 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।
- ii) स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल के आगे (बाहर) निर्धारित प्रत्येक कोहरा सिगनल पोस्टों पर एक कोहरा सिगनलमैन भेजा जाएगा।
- iii) फॉग सिगनल पोस्ट पर पहुंचने पर प्रत्येक फॉग सिगनलमैन एक ही बार में एक-दूसरे से लगभग 10 मीटर की दूरी पर दो फॉग सिगनल लगाएगा, जिनमें से एक विपरीत दिशा में और उस दिशा में होगा, जिस ओर से आने वाली गाड़ी आ सकती है, अर्थात् पहला डेटोनेटर सबसे बाहरी सिगनल (प्रथम रोक सिगनल) से 270

वधि

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- iv) उसके बाद वह स्वयं कोहरा सिगनल पोस्ट से 45 मीटर की दूरी पर चला जाएगा।
- v) झूटी पर तैनात उप स्टेशन अधीक्षक/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।
- vi) कोहरा सिगनलमैन कभी भी जब तक उसे दूसरे कर्मचारी द्वारा रिलीव नहीं किया जाता तब तक वह पोस्ट नहीं छोड़ेगा और न ही झूटी 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 एवं कुहासायुक्त मौसम के मामले में:

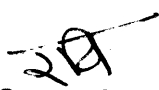
कुहासायुक्त या तूफानी मौसम या अंधड़ तूफान के समय जब स्टेशन के सिगनल दिखाई ना दें तब झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन सिगनल जल रहे हों तथा एक प्रशिक्षित कर्मचारी हो कोहरा सिगनल पोस्ट पर, जो कि प्रथम रोक सिगनल के 270 मीटर पीछे (अर्थात् बाहर) स्थित है, कोहरा सिगनलमैन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

13 विशेष प्रतिबंध:

- (i). नॉन-इंसुलेटेड ट्राली, मोटर ट्राली, लॉरी इत्यादि को बिना लाइन क्लियर के चलाने की अनुमति नहीं देना है।
- (ii). सिंगल क्रॉस ओवर एवं पहला लूप लाइन (लाइन क्र. 1) पर गाड़ी की गति को रेलवे संरक्षा आयुक्त/एस.ई. सर्कल कोलकाता के अनुमोदन क्र. 932 दिनांक 15.10.12 के आधार पर 30 कि.मी. प्रति घंटा तक बढ़ा दिया गया है।
- (iii). रेलवे संरक्षा आयुक्त के अवलोकन क्र. CRS/SECR/R/2381, दिनांक 11.03.2022 के अनुसार एक ट्रेन को कॉलिंग ऑन सिगनल में प्रवेश करने पर, उस ट्रेन को रन थ्रू प्रतिबंधित है।
- (iv). बिना जीवित (चालू हालत में) इंजन को जोड़े नॉन आइसोलेटेड लाइन पर किसी लोड को खड़ा करने से मनाही है। अन्यथा वाहनों को रेलवे बोर्ड के पत्र क्रमांक 2012/Safety (S&R)/19/1 दिनांक 04.12.2018 के अनुसार समुचित रूप से सुरक्षित किया जाना चाहिए।
- (v). मेन लाइन की ओर ओवरलेप सेट करते समय, विपरीत दिशा से किसी ट्रेन को रिलीव करने के लिए लाइन क्लियर नहीं देना है। अन्यथा रेलवे संरक्षा आयुक्त के अवलोकन क्र. CRS/SECR/R/2381, दिनांक 11.03.2022 के अनुसार मेन लाइन पर ओवरलेप लगे होम सिगनल देने से पहले यह स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि विपरीत दिशा से आती हुई ट्रेन संबंधित होम सिगनल के पास आकर रुक गई है।

प्रमाण पत्र :

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


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.डू.इंजीनियर/रायपुर


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



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे रायपुर मंडल

फाटक संचालन अनुदेश परिशिष्ट – ए

समपार फाटक क्र.	डी. डी. – 50
क्लास	‘ए’ क्लास
कि.मी.	929/11-12
स्थिति	सडक यातायात के लिए खुला

परिशिष्ट - ए

बालोद यार्ड में कि.मी. 929/11-12 पर स्थित 'ए' श्रेणी इंटरलॉकड मोटर प्रचालित समपार फाटक के लिए संचालन अनुदेश

1. सामान्य

1.1 समपार फाटक का विवरण: समपार फाटक पर निम्नलिखित विवरण रखा जाना चाहिए

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1. समपार फाटक संख्या | डी.डी-50 |
| 2. इंजीनियरी या यातायात फाटक | यातायात |
| 3. स्टेशन मास्टर/रेल पथ निरीक्षक के नियंत्रण में | रेलपथ निरीक्षक / बालोद |
| 4. किस कि.मी पर अवस्थित | 929/11-12 |
| 5. स्टेशन | बालोद |
| 6. स्टेशनों के बीच | बालोद यार्ड |
| 7. बड़ी लाइन/मीटर लाइन/छोटी लाइन | बड़ी लाइन |
| 8. एकल लाइन/दोहरी लाइन/बहु लाइन | एकल लाइन |
| 9. सामान्य स्थिति | सड़क यातायात के लिए खुला |
| 10. अंतर्पाशित / गैर-अंतर्पाशित | इंटरलॉकड |
| 11. अंतर्पाशन का माध्यम | यार्ड सिगनलों के साथ इंटरलॉकड |
| 12. फाटक सिगनल का प्रावधान | नहीं |
| 13. सिगनलिंग व्यवस्थाएं | यार्ड सिगनलों के साथ इंटरलॉकड |
| 14. संचार के साधन | एस.एम/बालोद के साथ दूरभाष |
| 15. समपार फाटक की चौड़ाई | 7.50 मीटर |
| 16. सड़क किस प्रकार की है (राष्ट्रीय उच्चपथ/राज्य/अन्य) | पी.डब्ल्यू.डी रोड |
| 17. सड़क का नाम | पी.डब्ल्यू.डी रोड |
| 18. पक्की/कच्ची सड़क | पक्की सड़क |
| 19. पहुंच मार्ग | उपलब्ध (हाँ) |
| 20. सड़क की चौड़ाई | 7.50 मीटर |
| 21. सड़क पार करने के कोण (स्क्यू फाटक की स्थिति में) | नहीं |
| 22. सड़क की ढाल | |
| (क) उत्तर/पूर्व की ओर | 1 में 200 |
| (ख) दक्षिण/पश्चिम की ओर | 1 में 200 |
| 23. सड़क संरेखण (सीधी/वक्र) | |
| (क) पूर्व/पश्चिम की ओर | सीधा |
| (ख) दक्षिण/पश्चिम की ओर | सीधा |
| 24. ऊँचाई की गेजों का प्रावधान | उपलब्ध है |
| 25. बैरियरों का प्रकार | मोटर प्रचालित लिफ्टिंग बैरियर |
| | स्लाइडिंग बैरियर सहित |
| 26. चेक रेलों की लंबाई | 9.50 मीटर |
| 27. समपार फाटकों के बीच सड़क सतह | समतल |
| 28. रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोधकों की लम्बाई | 7.50 मीटर |
| 29. सड़क संकेत | उपलब्ध हैं |
| 30. गति अवरोधक संकेतक बोर्ड | उपलब्ध हैं |

31. टी. वी. यू

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.इंजीनियर/रायपुर

सितम्बर 2021 में 80354

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

32. अगला सेंसर	सितम्बर 2025
33. पटरी पटाखे रखने के लिए सीमांकन	उपलब्ध
34. काम कर रहे गेटेमेनों की संख्या	तीन (03)
35. नजदीकी रेलवे चिकित्सा सहायता	दल्ली राजहारा (डी.आर.जेड)
36. उपलब्ध नजदीकी निजी चिकित्सा सहायता (यदि कोई हो)	बालोद
37. उपलब्ध उपस्कर की सूची (हां/नहीं)	हां

1.2 उपस्कर :

क्र.सं	मदें	मात्रा / नम्बर
1.	हाथ सिगनल बत्ती, तीन रंगों वाली	3
2.	हाथ सिगनल झंडी हरी	1
3.	हाथ सिगनल झंडी लाल	3
4.	बैनर झंडी - लाल	3
5.	लाल बैनर झंडी दिखाने के लिए पोस्ट	2
6.	पैडलॉक सहित अतिरिक्त चैन	2
7.	डिटोनेटर्स	10 टिन केस में
8.	बैटरी प्रचालित फ्लैशिंग एल.ई.डी. एच.एस. लैंप सह ट्राइकलर टॉर्च	1
9.	फाटक बत्ती	2
10.	टॉमी बार	1
11.	तगाड़ी	1
12.	बैलचा /फावड़ा	1
13.	घुरमुस (यदि अस्फेल्ड रोड हो तो इसे नहीं रखा जा सकता है)	1
14.	गैंता (यदि अस्फेल्ड रोड हो तो इसे नहीं रखा जा सकता है)	1
15.	झंडियों के लिए टिन का डिब्बा	1
16.	तेल का डिब्बा	1
17.	पानी का बर्तन/बाल्टी	1
18.	मस्टर रोल के लिए कैनिस्टर	1
19.	चश्मा लगाने वाले गेटमैन के लिए अतिरिक्त चश्मे का सेट	1
20.	फाटक पर अवरोध होने की स्थिति में, समपार फाटक आरेख में बोर्ड का चिह्नित रक्षण	1
21.	टोकरी	1
22.	सीटी	1
23.	दीवार घड़ी	1
24.	स्टेक्स	2
25.	आपातकाल की स्थिति में बूम को लॉक करने हेतु पैडलॉक सहित छोटी चैन	2

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले रिकार्ड :

उपरोक्त उपस्करों के अलावा, गेट लॉज में निम्नलिखित रिकार्ड रखा जाना चाहिए:

1. हिंदी /अंग्रेजी में फाटक संचालन अनुदेश ।
2. स्थानीय/प्रादेशिक भाषा में फाटक संचालन अनुदेश ।
3. स्थानीय/प्रादेशिक भाषा में गेटमैन नियम पुस्तिका ।
4. औजारों और पुस्तकों की सूची ।


(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



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

5. ड्यूटी रोस्टर।
6. गेटमैन के रूप में कार्य करने के लिए प्रमाणपत्र।
7. गेटमैन का बायोडाटा विवरण, जिसमें दृष्टि परीक्षण पास करने की तारीख, प्रारम्भिक / पुनश्चर्या रजिस्टर, सुरक्षा कैंप आदि।
8. दुर्घटना रजिस्टर।
9. समपार फाटक पर सड़क यातायात के लिए की गई अंतिम जनगणना का रिकार्ड।
10. जन शिकायत पुस्तिका।
11. निरीक्षण पुस्तिका।
12. सिगनल एवं दूरसंचार रजिस्टर।
13. चार्ज हैडिंग ओवर एवं टेकिंग ओवर रजिस्टर।

1.4 गेट मैन के कार्य :

(ए) समय मिलाना (टाइम सिन्क्रोनाइजेशन) :

चार्ज लेने के बाद ड्यूटी पर तैनात गेटमैन बालोद में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर / स्टेशन अधीक्षक के साथ घड़ी के समय का मिलान करेगा।

(बी) सचेतता :

गेट को किसी भी प्रकार के खतरे के समय तत्काल कार्रवाई करने के लिए सदा सचेत रहना चाहिए। गेट की चाबियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहनी चाहिए।

2. गाड़ी जब गुजर रही हो :

जब गाड़ी पास कर रही हो, तब गेटमैन नीचे दिए गए निर्देशानुसार खड़े रहेंगे:

1. गेटमैन गेटलाज के सामने, एकाग्रचित होकर, आती हुई गाड़ी की ओर मुंह करके खड़े रहेंगे।
2. दिन के समय गेटमैन अलग-अलग डंडियों से लपेटे हुए लाल एवं हरी झंडियां क्रमशः अपने दाहिने एवं बाएं हाथ में थाम कर खड़े रहेंगे।
3. रात के समय गेटमैन सफेद प्रकाश वाली जल रही हाथ सिगनल बत्ती लिए, ट्रैक की ओर मुंह किए हुए खड़े रहेंगे।
4. गेटमैन सीटी अपने गले में धागे से लटका कर रखेगा।

3 गेटमैन की दैनिक ड्यूटियां:

- (i). केवल आपातकाल अथवा ट्रैक में बाधा के दौरान सड़क वाहनों के लिए जब भी फाटक को खोल कर रखा गया हो, गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि लाल बैनर झंडी ट्रैक के दोनों तरफ लगाकर रखी गई है।
- (ii). गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि फाटक बत्तियां जलाई गई हैं एवं सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जल रही हैं।
- (iii). गेटमैन, ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपनी ड्यूटी करेंगे और जब तक रिलीवर आकर कार्यभार नहीं संभाल लेता, फाटक छोड़कर नहीं जाएगा, तथापि यदि किसी आपात स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर गेटमैन को फाटक छोड़कर जाना पड़े तो जाने से पहले वे सड़क यातायात के लिए फाटक बंद कर उसे लॉक कर देगा।
- (iv). विशेष अनुदेशों के तहत जहां अन्यथा निर्धारित न किया गया हो, गेटमैन पास करने वाली सभी गाड़ियों का अवलोकन करेंगे एवं गाड़ी की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथावश्यकता कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेंगे।
- (v). गेटमैन सभी पास करने वाली गाड़ियों पर चौकस नजर रखेंगे और किसी असामान्य स्थिति तथा हॉट एक्सल, झूलते हुए जंजीरों, झूलती हुई बैटरी, कोई वाहन/वैगन / बैटरी बॉक्स में आग लगने, शिफ्टेड

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

लोड, गिरती हुई सामग्रियां यथा ब्रेक ब्लाक्स, ब्रेक बीम्स, संरक्षा ब्रेकेट, वैक्यूम सिलिंडर या अन्य कोई स्थिति जो गाड़ियों की सुरक्षित रनिंग के लिए खतरा पैदा करती हो, के लिए चौकस रहेंगे।

- (vi). गार्ड, ड्राइवर को बॉकी-टॉकी या अन्य किसी प्रकार से, यदि कोई सिगनल देना चाहता हो तो उसे दोहराने के लिए गेटमैन तैयार रहेगा।
- (vii). यदि लिफ्टिंग बैरियर / लीफ गेट में खराबी आ गई हो या वह काम नहीं कर रहा हो तब सड़क यातायात रोकने व गेट की पूरी संरक्षा सुरक्षित करने के लिए गेटमैन स्टॉप डिस्क लगे अतिरिक्त चैन और पैडलॉकों का उपयोग करेगा।
- (viii). फाटक में कोई खराबी आने अथवा फाटक के किसी यंत्र में कोई खराबी आने पर जितनी जल्दी हो सके गेटमैन इसकी रिपोर्ट नजदिकि स्टेशन मास्टर, नजदिकि गैंग मेट या पर्मनेंट वे इन्स्पेक्टर को करेगा।
- (ix). फाटक में ड्यूटी के दौरान गेटमैन बैज एवं यूनिफार्म पहनेंगे। ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके पास अपना सक्षमता प्रमाणपत्र (Competency Certificate) उपलब्ध है।
- (x). गेटमैन फाटक संचालन अनुदेशों के तहत काम करेंगे और इन अनुदेशों की पूरी जानकारी रखेंगे।
- (xi). गेटमैन यह भी सुनिश्चित करेंगे कि फाटक पर संचालन के लिए दिए गए सभी उपस्कर ठीक-नक एवं तुरंत प्रयोग के लिए तैयार स्थिति में हैं।
- (xii). गेटमैन यह भी देखेंगे कि पहिये की फ्लैज के लिए चैनल बिल्कुल क्लियर हैं।
- (xiii). गेटमैन सड़क की सतह पर पूरा पानी डालकर रखेंगे और कच्ची सड़क के मामले में उसे कूटकर बराबर करके रखेंगे।
- (xiv). गेटमैन इस तरफ भी सतर्कता बरतेंगे कि गेट बंद होने पर सड़क उपयोगकर्ता यात्रियों को यथासंभव कम से कम असुविधा हो।
- (xv). विद्युतीकृत खंड पर गेटमैन इस बात पर भी नजर रखेंगे कि सड़क से होकर गुजरने वाले वाहन/जानवर समपार फाटक के दोनों ओर दिए गए लोडिंग गेज की ऊंचाई से कम हो।
- (xvi). जहां तक संभव हो गेटमैन फाटक को अनधिकृत रूप से व्यक्तियों / मवेशियों की आवाजाही रोकेंगे।
- (xvii). गेट सिगनल में खराबी आने पर गेटमैन सिगनल को 'ऑन' स्थिति में रखेंगे और आवश्यकता पड़ने पर सिगनल या तार को डिस्कनेक्ट करेंगे।
- (xviii). खराब सिगनल वाले फाटक के गेटमैन आती हुई गाड़ी को देखकर लिफ्टिंग बैरियरों / लीफ गेटों को बंद कर उसे लॉक कर देंगे और गाड़ी को हाथ सिगनल देते हुए अथवा पाइलट कर खराब सिगनल पार कराएंगे। ऐसे मामलों में गेटमैन ड्राइवर को सूचित कर देंगे कि सिगनल में खराबी की रिपोर्ट वे अगले स्टेशन को दे दें।
- (xix). हाईट गेज का खो जाना या क्षति की सूचना गेटमैन तुरंत नया-रायपुर स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को देगा।
- (xx). यदि ओ.एच.ई. तार फाटक में गिर गया हो, जो कि सड़क यातायात को हानि पहुँचा सकता हो, तो गेटमैन तुरंत फाटक से गुजरने वाली सभी सड़क यातायात को तब तक रोकेगा जब तक वह अटेंड नहीं हो जाता और यह सुनिश्चित नहीं हो जाता कि सड़क यातायात के लिए फाटक सुरक्षित है।

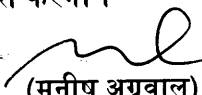
4 गाड़ी में असामान्य घटना की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई:

यदि गेटमैन, गुजरने वाली गाड़ी में कुछ भी असामान्य देखता है, तो उसे निम्नलिखित कार्रवाई करनी होगी:

- (i). गुजरने वाली गाड़ी के ड्राइवर/गार्ड को चेतावनी देने के लिए वह दिन में लाल झंडी और रात में लाल बत्ती दिखाने के लिए तत्परता से कार्रवाई करेगा।
- (ii). साथ ही लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव-भंगिमाओं के प्रदर्शन से, ब्रेक बैन पर गिट्टियां मारकर या अन्य किसी माध्यम से वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।


(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (iii). यदि ड्राइवर/गार्ड ध्यान देने में चूक जाते हैं, तो टेलीफोन जुड़े रहने पर सम्पर्क साध कर प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए गेटमैन स्टेशन मास्टर नया-रायपुर को यदि दूरसंचार के माध्यम से जुड़ा हो, को समुचित कार्रवाई करने के लिए तत्काल सूचित करेगा।
- (iv). ट्रेन पार्टिंग के मामले में गेटमैन रोक हाथ सिगनल प्रदर्शित नहीं करेगा, बल्कि ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिखायेगा।
- (v). वह लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव-भंगिमाओं के प्रदर्शन से और दोनों हाथों को उर्ध्वता से ऊपर उठाते हुए, शीघ्रता से उन्हें अलग करते हुए और उन्हें एक साथ जोड़ते हुए बारंबार ऊपर और नीचे की ओर अंग विक्षेपण के माध्यम से जितना ऊंचा या नीचा संभव हो सके, करते हुए ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।
- (vi). यदि गाड़ी रुकती नहीं है, तब टेलीफोन जुड़े रहने पर संपर्क साधकर, प्राइवेट नंबर की अदला- बदली करते हुए गेटमैन स्टेशन मास्टर नया-रायपुर को दूरसंचार के माध्यम से समुचित कार्रवाई करने के लिए तत्काल सूचित करेगा।

5 समपार फाटक पर आपात स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई:

- (i). समपार फाटक पर अवरोध की स्थिति में गेटमैन, फाटक सिगनलों, यदि कोई हो तो, को ऑन स्थिति में बनाए रखेगा।
- (ii). उसके बाद यदि वह अवरोध को हटाने में असमर्थ हो तो, गेटमैन टेलीफोन जुड़े रहने पर सम्पर्क साध कर प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध संबंधी सूचना ड्यूटी में कार्यरत स्टेशन मास्टर को तत्काल देगा।
- (iii). दो या तीन प्रयासों के बाद भी यदि स्टेशन मास्टर की ओर से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं होता है तो वह पहले फाटक को संरक्षित करेगा और तब फोन पर सूचना देगा।
- (ए) गेटमैन लाइन की अभिरक्षा निम्नानुसार करेगा :
 - (i). गेटमैन दिन में लाल बैनर पताका और रात में एक लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर इस प्रयोजन के लिए बनाए गए पोस्टों पर अधिरोपित करेगा। वह उस लाइन को पहले संरक्षित करेगा जिस पर गाड़ी के पहले आने की संभावना हो।
 - (ii). उसके बाद वह उसी तरह से दूसरी दिशा में दिन में एक दूसरा लाल बैनर पताका और रात में एक दूसरी लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर अधिरोपित करेगा।
 - (iii). तब जाकर गेटमैन फाटक को पटाखों, फ्यूजों और लाल झंडी के साथ दिन में और लाल हाथ सिगनल बत्ती के साथ रात में संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ेगा।
 - (iv). उसके बाद गेटमैन दिन में लाल झंडी और रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती प्रदर्शित करता हुआ उस लाइन पर जिस दिशा में गाड़ी के पहले आने की संभावना है बड़ी लाइन में उस लाइन पर 600 मीटर पर एक पटाखा रखेगा। उसके बाद वह समपार फाटक से 1200 मीटर की दूरी तक आगे बढ़ेगा और ट्रैक पर 10-10 मीटर की दूरी पर 3 पटाखे रखेगा। इस तरह से लाइन को संरक्षित कर लेने के बाद वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर पुनः समपार फाटक पर लौट आएगा।
 - (v). उसके बाद वह दूसरी दिशा में उसी तरह लाल हाथ सिगनल प्रदर्शित करता हुआ आगे बढ़ेगा और ऊपर (iv) & (v) के अनुसार पटाखों को रखेगा और वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर अवरोध के स्थान पर लौट आएगा।
 - (vi). फाटक पर वापस लौट आने पर उसे अवरोध को हटाने के लिए कदम उठाने चाहिए और आनेवाली गाड़ी के ड्राइवर को चेतावनी देनी चाहिए।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (vii). यदि गेटमैन लाइन को संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ते समय और पटाखों को रखने के लिए नियत दूरी तक पहुंचने से पहले किसी आती हुई गाड़ी को देखता है या उसकी आवाज सुनता है तो वह उस लाइन पर जितनी दूरी तक आगे जा सकता है जायेगा और पटाखे रखेगा।
- (viii). उसके बाद ड्राइवर को चेतावनी देने के लिए वह एल.ई.डी हैंड सिगनल लैंप को जला लेगा और फिक्स करेगा और दिन में लाल झंडी, रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती को लगातार फहराते हुए आती हुई गाड़ी को रोकेगा।
- (बी) गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्रवाई :
- (i). रात में गेटमैन दो हाथ सिगनल बत्तियां जला लेगा और ऊपर उप-पैराओं (ए) में किये गए उल्लेख के अनुसार लाइनों को सुरक्षित करने के लिए लाल बत्ती को प्रदर्शित करने की कार्रवाई करेगा।
- (ii). यदि फाटक किसी सड़क वाहन से टूट गया हो जिससे ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट्स या फाटक के किसी अन्य भाग के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो या फाटक पर यदि कोई अन्य अवरोध हो तो, गेटमैन तत्काल कार्रवाई करेगा।
- (iii). वह सड़क वाहन के विवरणों को नोट करेगा, वाहन नंबर, वाहन के ड्राइवर का नाम, वाहन के मालिक का नाम और वह इन विवरणों को निकटवर्ती स्टेशन मास्टर या रेल पथ निरीक्षक को संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध साधनों के जरिये समपार फाटक पर अवरोधों और विवरणों से संबंधित जानकारी देते हुए सूचित करेगा।

5.1 सिगनल :

यह समपार फाटक स्वतंत्र अप एवं डाउन गेट सिगनलों के साथ इंटरलॉक है।

5.2 दूरसंचार:

कि.मी 929/11-12 स्थित समपार फाटक के गेट लॉज एवं बालोद स्टेशन में कार्यरत स्टेशन मास्टर के मध्य एक टेलीफोन समानांतर व्यवस्था के साथ उपलब्ध कराई गई है। ड्यूटी में कार्यरत गेटमैन प्रत्येक पाली में एक बार दूरसंचार उपकरणों का सुचारु संचालन सुनिश्चित करने हेतु दोनों टेलीफोन का उपयोग करेगा। किसी भी टेलीफोन में कोई खराबी आने पर, गेटमैन दूसरे टेलीफोन के माध्यम से अपना कार्य करेगा और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। स्टेशन मास्टर खराब टेलीफोन की सूचना दूरसंचार नियंत्रण और दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों को देगा।

6. परिचालन पद्धति एवं समपार फाटक का संचालन:

समपार फाटक का संचालन के लिए निम्नलिखित उपस्करों को गेट-लॉज (बालोद पश्चिम छोर) में उपलब्ध कराए गए हैं:

1. प्रचालन पैनल।
2. ई.के.टी-1 (इलेक्ट्रोमैकेनिकली लॉक मुक्त)

6.1 प्रचालन पैनल का विवरण:

ए) प्रचालन पैनल पर निम्नलिखित बटन एवं संकेत उपलब्ध कराए गए हैं:

क्र.सं	उपस्करों का विवरण	:	उद्देश्य / रंग
ए)	समपार फाटक को बंद करने के लिए बंद बटन	:	लाल रंग
बी)	समपार फाटक को खोलने के लिए बटन	:	हरा रंग

सी)	समपार फाटक का बंद एवं लॉक संकेत	:	जब फाटक सड़क यातायात के लिए बंद एवं लॉक हो तब लाल संकेत प्रदर्शित होता है।
डी)	समपार फाटक खुला होने का संकेत	:	जब फाटक सड़क यातायात के लिए पूरी तरह खुला हो तब हरा संकेत प्रदर्शित होता है।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.प्र.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.प्र.परि.प्रबंधक/रायपुर

ई)	पावर संकेत	:	समपार फाटक के मोटर प्रचालित गेट के लिफ्टिंग बैरियर को प्रचालित करने के लिये 110 वोल्ट ए.सी की आपूर्ति दिखाता है।
एफ)	रोटरी स्विच	:	1. गेट पैनल पर रोटरी स्विच उपलब्ध कराए गए हैं जो गेट के प्रचालन के लिए सामान्य रखा जाता है। 2. समपार फाटक को बंद करने के पश्चात बालोद स्टेशन मास्टर को स्लॉट देने के लिए रोटरी स्विच को रिवर्स घुमाया जाता है। 3. आपातकाल की स्थिति में, सिगनलों को वापस सामान्य स्थिति में करने के लिए रोटरी स्विच को सामान्य किया जाता है।

बी) ई.के.टी-1:

ई.के.टी-1 के उद्देश्य निम्नवत हैं :

यह इलेक्ट्रोमैकेनिकली मुक्त है, आपात की स्थिति में लिफ्टिंग बैरियर के हस्त परिचालन के लिए गेट लॉज पर लाल बॉक्स में सील कर रखा रहता है। जब समपार फाटक को खोलने या बंद करने के लिए परिचालन पैनल से गेट का परिचालन नहीं किया जा सकता या समपार फाटक पर विद्युत विफलता के कारण पावर पैनल द्वारा परिचालन संभव नहीं है तब रोटरी स्विच को नार्मल स्थिति में करने के बाद, सील को तोड़कर ई.के.टी-1 से चाबी 'एल' को निकाला जाता है। फलस्वरूप गेट को नियंत्रित करने वाले गेट सिगनल ऑन की अवस्था में हो जायेंगे। ई.के.टी-1 से इस चाबी को रिलीज/मुक्त करने पर समपार फाटक को अलग-अलग खोलने या बंद करने के लिए बैरियरों का हस्त परिचालन किया जा सकता है। आपात चाबी 'एल' को निकाले जाने पर सिगनल ऑन की अवस्था में वापस हो जाते हैं, को अवश्य सुनिश्चित किया जाएगा।

सी) हूटर्स :

उत्तर एवं दक्षिण दोनों ओर के बूम पर दो हूटर उपलब्ध कराई गई है जो फाटक को खोलने अथवा बंद करने हेतु प्रचालित करने पर तुरंत बजना प्रारंभ हो जाती है। बंद करने के प्रचालन के मामले में जब गेट सड़क यातायात के लिए पूरी तरह बंद हो पावर पैनल पर हरा संकेत दिखने लगता है।

डी) रोड सिगनल्स :

उपलब्ध उपरोक्त उपस्करों के अतिरिक्त, रोड सिगनल उपलब्ध कराए गए हैं जो सड़क उपयोगकर्ताओं को समपार फाटक के खुले होने पर "पीला" रंग प्रदर्शित करता है तथा समपार फाटक के बंद होने पर "लाल" रंग प्रदर्शित करता है।

ई) फ्लैशर यूनिट :

समपार फाटक के प्रचालन के समय सड़क उपयोगकर्ताओं के ध्यानाकर्षण के लिए ताकि वे सावधान हो जाएं कि समपार फाटक का प्रचालन खोलने अथवा बंद दोनों के करते समय हूटर के साथ रोड सिगनल का लाल आस्पेक्ट फ्लैशिंग करने लगता है।

6.2 समपार फाटक को बंद करके गेट स्लॉट को ट्रांसमिट करने की विधि:

समपार फाटक को बंद करने हेतु गेटमैन की ड्यूटी :


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

- ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से परामर्श मिलने के पश्चात गेट प्रचालन पैनल में उपलब्ध कराए गए 'लाल' बटन को तब तक दबाएगा जब तक बैरियर्स रेस्ट पोस्ट में ठीक तरह से बैठ न जाए और गेट के पावर पैनल पर बूम लाकिंग का लाल संकेत चमकना प्रारम्भ कर दे।
- इसके बाद वह गेट ऑपरेशन पैनल पर दिए गए रोटरी स्विच को विपरीत दिशा में घुमाएगा ताकि गेट का स्लॉट ट्रांसमिट किया जा सके और संबंधित सिगनलों को ऑफ किया जा सके।

6.3 समपार फाटक को खोलने की विधि :

समपार फाटक को खोलने हेतु गेटमैन की ड्यूटी :

- गाड़ी के पूर्ण प्रस्थान के बाद, वह गेट सिगनल स्विच को नार्मल की ओर घुमाएगा।
- अनुमति मिलने के पश्चात, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ड्यूटी पर तैनात गेटमैन को चाबी ट्रांसमिट करेगा।
- वह पावर सह संकेत पैनल पर प्रावधित "हरा" रंग पुश बटन को तब तक दबाकर रखेगा जब तक कि गेट सड़क यातायात के विरुद्ध पूर्णतया खुल नहीं जाता है तथा पावर पैनल पर बैरियर खुला का संकेत प्रदीप्त होगा।

6.4 समपार फाटक को बंद करने तथा संबंधित सिगनलों को क्लीयर करने की प्रक्रिया :

कार्यरत स्टेशन मास्टर/बालोद से सूचना प्राप्त होने के बाद गेटमैन, समपार फाटक के सभी अवरोधों से मुक्त /साफ होने से संतुष्ट होने के बाद पैनल से समपार फाटक के परिचालन द्वारा जब तक कि गेटबूम अपने संगत लॉक पोस्ट में उचितरूप से बैठ नहीं जाता, समपार फाटक को बंद करेगा तथा पैनल में गेट बंद होने का संकेत प्रकट होगा। तब गेट के स्लॉट को ट्रांसमिट करने हेतु गेट पैनल में प्रावधित रोटरी स्वीच को रिवर्स अवस्था में घुमाएगा।

6.5 समपार फाटक का आपात परिचालन :

यदि पावर परिचालन की विफलता या अन्य कारण से बैरियर परिचालित नहीं किया जा सकता है तब गेटमैन, निम्नलिखित प्रक्रियाओं का पालन करेगा :

(i) गेट को बंद करने के लिए प्रक्रियाएँ :

- वह रोटरी स्विच को नार्मल की तरफ घुमाएगा।
- वह ई.के.टी-1 से, जो विद्युतयांत्रिकी मुक्त है, चाबी-"एल" को निकालेगा।
- वह, अतालित चाबियों एवं कैंक हैंडल जो चाबी-"एल" के साथ लगा रहता है, के साथ लिफ्टिंग बैरियरों की ओर प्रस्थान करेगा।
- वह तब पेडेस्टल कव्हर को खोलेगा और इसके लिए बने ग्राव में कैंक हैंडल को घुसायेगा तथा घड़ी के सूई की दिशा में घुमाकर गेट को बंद करेगा जब तक कि रेस्ट पोस्ट पर वह सही ढंग से बैठ न जाए।
- उसी तरह वह दूसरे बूम की ओर प्रस्थान करेगा और समान परिचालन करेगा।
- वह ईकेटी-1 में चाबी-"एल" को घुसायेगा, तब पैनल में गेट के बंद होने का संकेत प्रकट होगा तथा गेटमैन के द्वारा उपरोक्त पैरा-6.2 में उल्लेखित सामान्य प्रक्रियाओं का पालन किया जाएगा।

(ii) गेट को खोलने के लिए प्रक्रियाएँ :

- वह रोटरी स्विच को नार्मल की तरफ घुमाएगा।
- वह ईकेटी-1 से, जो विद्युतयांत्रिकी मुक्त है, चाबी-"एल" को निकालेगा। वह, भार (वेट), चाबियों एवं कैंक हैंडल के साथ लिफ्टिंग बैरियरों की ओर प्रस्थान करेगा।
- सर्वप्रथम, वह बूम को खोलने के लिए रेस्ट पोस्ट में इसके लिए बने स्लॉट में भार (वेट) को डालेगा।
- वह तब पेडेस्टल कव्हर को खोलेगा और इसके लिए बने ग्राव में कैंक हैंडल को घुसायेगा तथा घड़ी के सूई के विपरीत दिशा में घुमाकर गेट को खोलेगा।

रवि

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- उसी तरह वह दूसरे बूम की ओर प्रस्थान करेगा और समान परिचालन करेगा।
- वह अलग से प्रावधित लॉग रजिस्टर में, क्रैंक हैंडल का उपयोग, कारण और दिनांक एवं समय की आवश्यक प्रविष्टि करेगा।

नोट: मरम्मत के बाद, आपात चाबी की आपात चाबी बॉक्स में पुनर्स्थापित किया जाएगा तथा सिगनल अनुरक्षक के द्वारा पुनः सील बंद किया जाएगा।

6.6 गेट का आपात परिचालन यदि ट्रेन के गुजरने के बाद रूट रिलीज नहीं होने के कारण गेट लॉक हो गया हो :

गाड़ी जाने के पश्चात रूट रिलीज न होने की स्थिति में, स्टेशन मास्टर आपातकालीन रूट रिलीज प्रचालन करेगा और गेट को खोलने के लिए गेट का चाबी ट्रांस करेगा तत्पश्चात पैरा 6.3 में बताए गए प्रक्रिया से समपार फाटक को खोला जाएगा।

आपातकालीन रूट रिलीज प्रचालन करने पर भी यदि रूट रिलीज न हो, तब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गेट बटन और आपातकालीन गेट बटन को दबाएगा और इन बटनों को छोड़ने पर, गेट लॉक का "लाल" संकेत फ्लैशिंग करेगा और वीडर काउंटर अगले उच्च अंग दर्ज करेगा, जिसे कि आपातकालीन वीडर काउंटर रजिस्टर में कारण सहित दर्ज किया जाना है। 120 सेकण्ड के पश्चात, "लाल" लॉक संकेत गायब हो जाएगा और फाटक खोलने का "पीला" संकेत प्रदर्शित होगा। स्टेशन मास्टर कंट्रोल-57 को गेट के लिए ट्रांसमिट करेगा, तत्पश्चात गेटमैन पैरा 6.3 में बताए गए प्रक्रिया से समपार फाटक को खोलेगा।

7 गेटमैन को सूचना:

- (i). किसी गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनलों को ऑफ करने से पहले स्टेशन मास्टर, गेटमैन को ट्रेन की संख्या, विवरण, दिशा एवं गेट को पास करने के संभावित समय के बारे में सूचना देगा।
- (ii). गेटमैन फाटक बंद करेगा और चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को स्थानांतरित करेगा।
- (iii). तब आगमन/प्रस्थान सिगनलों को ऑफ किया जाएगा।
- (iv). सड़क यातायात अधिक समय तक बाधित न हो यह सुनिश्चित करने के लिए, स्टेशन मास्टर गेटमैन को फाटक बंद करने का आदेश देने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि ट्रेन हर तरह से प्रस्थान के लिए तैयार है।
- (v). यदि ट्रेन को यार्ड में या यार्ड से बाहर पायलट करना हो अथवा कोई शंटिंग मूवमेंट करना हो, तो पायलट करने या शंटिंग करने हेतु नियुक्त किए गए कर्मचारी की यह व्यक्तिगत जिम्मेदारी है कि वह फाटक क्षेत्र में कोई भी मूवमेंट करने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद है।

8 दूर संचार की विफलता:

जब टेलीफोन संचार व्यवस्था विफल हो जाए अथवा 2 या 3 बार की कोशिशों के बाद भी गेटमैन को कोई जवाब न मिले, तब निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जाएगी :

- (i). ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पोर्टर के माध्यम से गेटमैन को ट्रेन की संख्या, विवरण और दिशा की पूरी जानकारी के साथ लिखित सलाह भेजेगा।
- (ii). ऐसी सलाह प्राप्त होने पर गेटमैन गेट बंद कर देगा और चाबी स्टेशन मास्टर को ट्रांसमिट कर देगा, जिससे वे रिसेप्शन/प्रस्थान सिगनलों को "ऑफ" करने में सक्षम हो जाएंगे।
- (iii). जब ट्रेन सेवा की अधिक आवृत्ति के कारण पर्याप्त समय उपलब्ध नहीं है, तो स्टेशन मास्टर ट्रेन ड्राइवर को सिगनल को "ऑन" स्थिति में पास करने के लिए लिखित प्राधिकार जारी करेगा।
- (iv). स्टेशन मास्टर गाड़ी के चालक सतर्कता आदेश जारी कर लगातार सीटी बजाते हुए सतर्कतापूर्वक गेट पहुँचने के लिए आग्रह करेगा।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (v). गेटमैन द्वारा हाथ का संकेत दिए जाने पर ट्रेन चालक को सावधानी से गेट पार करने का निर्देश दिया जाएगा। यदि हाथ का सिगनल नहीं दिखता है, तो ड्राइवर को गेट के ठीक पहले रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सामान्य नियम 3.73 (2)(बी) का पालन करते हुए गेट बंद है।
- (vi). स्टेशन मास्टर आने वाली गाड़ी के लिए, गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को निजी अंक के आदान-प्रदान के माध्यम से सूचित करेगा कि समपार का टेलिफोन खराब हो गया है।
- (vii). इसके बाद गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में भेजने से पहले गाड़ी के चालक को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (viii). वह टेलीफोन ठीक करने के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों को तुरंत टेलिफोन ठीक करने के लिए सूचित करेगा।
- (ix). सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन ठीक करने के बाद पुनर्संयोजन / रिकनेक्शन मेमो/ फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य रूप से संचालन पुनः शुरू किया जाएगा।

9 लिफ्टिंग बैरियरों की विफलता:

- (i). जब लिफ्टिंग बैरियर की खराबी के कारण फाटक बंद नहीं किया जा सके, तब गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत स्टेशन मास्टर को शीघ्र सूचित करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को अवरुद्ध न करें।
- (ii). वह तत्काल पहले जिस दिशा से गाड़ी आने की संभावना हो उधर दिन के समय बैनर झंडी और रात के समय लाल बत्ती लगाएगा फिर दूसरी ओर को भी सुरक्षित करेगा।
- (iii). गेटमैन सेफ्टी चैन और पैडलॉक के सहारे सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करेगा।
- (iv). सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करने के बाद गेटमैन पहले आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को दिन में हरा हाथ सिगनल पताका और रात को हरी बत्ती दिखाएगा।
- (v). कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (vi). वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर के साथ प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी को भेजने के पहले ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करें।
- (vii). स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर के अनुरक्षण से संबंधित कर्मचारी को उसे यथाशीघ्र सुधारने के लिए अनुदेश देगा।
- (viii). अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बैरियर सुधारने के बाद रिकनेक्शन / फिट मेमो जारी करने के बाद सामान्य संचालन शुरू की जाएगी।

10 गेट बंद स्थिति में गेट अनुमति की विफलता, जब गेट खोलने के लिए गेट की अनुमति नहीं मिल पाती है:

- (i). यदि एस.एस/बालोद से अनुमति नहीं मिल पाती है, तो गेटमैन को निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत तुरंत झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर सूचित करना होगा।
- (ii). गेटलॉज पर आपातकालीन चाबी 'एल' उपलब्ध है तो गेटमैन सील किए हुए लाल रंग के बाक्स की सील तोड़कर उससे चाबी एल निकालेगा तथा सड़क यातायात के लिए गेट खोलगा। चाबी 'एल' को निकाले जाने से गेट नियंत्रित करने वाले सिगनल वापस 'ऑन' हो जाएंगे।
- (iii). इस प्रकार आपातकालीन चाबी बाक्स की सील तोड़े जाने का दिनांक, समय एवं कारण हस्ताक्षर सहित दर्ज किया जाएगा।
- (iv). उसके बाद, फाटक को नॉन-इंटरलॉक्ड माना जाएगा और गाड़ियों के प्रवेश/प्रेषण के लिए नॉन-इंटरलॉक्ड फाटकों हेतु निर्धारित कार्यविधि अपनाई जाएगी।
- (v). कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (vi). वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर का अदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लाक सेक्शन में गाड़ी प्रेषित करने से पहले इसी तरह सतर्कता आदेश जारी करे।
- (vii). स्टेशन मास्टर फाटक का अनुरक्षण करने के लिए जिम्मेदार सिगनल व दूरसंचार कर्मचारियों को उसकी शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा।
- (viii). सिगनल एवं दूर-संचार कर्मचारियों द्वारा फाटक की मरम्मत करने एवं उसके लिए रिकनेक्शन फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरंभ किया जाएगा।
- (ix). सुधार के बाद, आपातकालीन चाबी आपातकालीन चाबी बाक्स में पुनः रख दी जाएगी और सिगनल एवं दूर संचार अनुरक्षक द्वारा पुनः सील बंद की जाएगी।

11 गेट की ओपन स्थिति में गेट अनुमति की विफलता:

- (i). यदि गेट की अनुमति को एस.एस/बालोद को ट्रांसमिट नहीं किया जा सकता हो, तो गेटमैन टेलीफोन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तत्काल अवश्य सूचित करेगा।
- (ii). उसके बाद, फाटक को नॉन-इंटरलॉकड माना जाएगा और गाड़ियों के प्रवेश/प्रेषण के लिए नॉन-इंटरलॉकड फाटकों हेतु निर्धारित कार्यविधि अपनाई जाएगी।
- (iii). गेटमैन सेफ्टी चैन और पैडलॉक के सहारे सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करेगा और गाड़ियों को हाथ-सिगनल से पास कराएगा।
- (iv). कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (v). वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर का अदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लाक सेक्शन में गाड़ी प्रेषित करने से पहले इसी तरह सतर्कता आदेश जारी करे।
- (vi). स्टेशन मास्टर फाटक का अनुरक्षण करने के लिए जिम्मेदार सिगनल व दूरसंचार कर्मचारियों को उसकी शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा।
- (vii). सिगनल एवं दूर-संचार कर्मचारियों द्वारा फाटक की मरम्मत करने एवं उसके लिए रिकनेक्शन फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरंभ किया जाएगा।
- (viii). सुधार के बाद, आपातकालीन चाबी आपातकालीन चाबी बाक्स में पुनः रख दी जाएगी और सिगनल एवं दूर संचार अनुरक्षक द्वारा पुनः सील बंद की जाएगी।

12 खराब गेट सिगनल:

समपार फाटक को यार्ड के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया गया है।

13 समपार फाटक पर अवरोध:

- (i). यदि फाटक किसी सड़क वाहन के टक्कर से टूट जाता है और उससे ट्रैक अवरुद्ध हो जाता है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या फाटक का कोई अन्य हिस्सा रेल पथ को अवरुद्ध करता है या फाटक पर किसी अन्य प्रकार की बाधा हो, तो गेटमैन तुरंत फाटक के दोनों छोरों पर इस उद्देश्य हेतु स्थित पोस्ट पर दिन में लाल झंडी तथा रात में लाल बत्ती लगा देगा।
- (ii). उसके तत्काल बाद गेटमैन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए फाटक पर खराबी/अवरोध का सूचना देगा।
- (iii). गेटमैन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से आग्रह करेगा कि आगमन/प्रस्थान सिगनलों को 'ऑन' स्थिति में लाया जाए यदि किसी ट्रेन के लिए सिगनल 'ऑफ' स्थिति में किए गए हों।
- (iv). अगर दो-तीन बार प्रयास करने के बाद भी स्टेशन मास्टर से कोई जवाब नहीं मिलता है तो वह पहले गेट को सुरक्षित करेगा, उसके बाद फोन पर सूचना देगा।
- (v). उसके बाद वह पटाखों, एल.ई.डी.एच.एस लैंप और दिन में लाल झंडी तथा रात में हाथ सिगनल लाल बत्ती के साथ आने वाली गाड़ी की दिशा में जाएगा तथा सामान्य अनुदेश में दिए गए मद संख्या (5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी के लिए निर्धारित आदेशों के अनुसार फाटक की हिफाजत करेगा।
- (vi). उसके बाद वह फाटक की दूसरी दिशा से आने वाली गाड़ियों के लिए भी संरक्षा करेगा।

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

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

- (vii). वह सड़क वाहन का विवरण, ड्राइवर का नाम नोट करेगा और इन्हें स्टेशन मास्टर को उक्त विवरण प्रेषित करेगा, जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक उसे गेटमैन से इस बात का आश्वासन नहीं मिल जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर/लीफ फाटक ट्रैक को अवरुद्ध नहीं कर रहे हैं।
- (viii). स्टेशन मास्टर प्रेषण छोर के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए उसे यह भी कहेगा कि जब तक ट्रैक सभी बाधाओं से मुक्त नहीं हो जाता तब तक अपने छोर से किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में न भेजें।
- (ix). ट्रैक के सभी बाधाओं से मुक्त हो जाने पर गेटमैन प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
- (x). तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा और कहेगा कि यदि गेट टूटा हुआ हो, लेकिन सभी बाधाओं से मुक्त हो, तो ऑन स्थिति वाले गेट सिगनल को गेटमैन के हरे हाथ सिगनल पर फाटक पार करें।
- (xi). स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियरों/लीफ फाटकों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार अनुरक्षण कर्मचारियों को यथाशीघ्र उसकी मरम्मत के लिए कहेगा।
- (xii). अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बैरियरों/लीफ फाटकों की मरम्मत करने और उसके लिए पुनर्संयोजन/फिट मेमो जारी - किए जाने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः शुरू किया जा सकेगा।

14 समपार के निकट ट्रैक पर अवरोध:

यदि रेल फ्रैक्चर हो गया हो अथवा किसी पेड़ के गिरने के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो, सड़क वाहन द्वारा ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा डिरेलमेंट हो गया हो जो गेटमैन को दिखाई पड़ता हो तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त संख्या 13 में दी गई कार्यविधि का पालन करेंगे। यदि वह अवरोध समपार फाटक को अवरुद्ध करता है तो गेटमैन बाधा हटाए जाने तक फाटकों को सड़क यातायात के लिए बंद रखेगा।

15 विशेष प्रतिबंध:

सामान्यतः समपार फाटक एक बार में 10 मिनट से अधिक समय के लिए बंद नहीं रखा जाएगा। यह सुनिश्चित करने के लिए, ट्रेन के फाटक से पार होने के अनुमानित समय से 5 मिनट से पहले सिगनल को ऑफ नहीं किया जाएगा। बालोद में ड्यूटी पर तैनात एस.एम/ए.एस.एम यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होंगे।

16 गेट लॉज में निम्नलिखित संकेत उपलब्ध कराए गए हैं:

गेट लॉज में गेटमैन को विद्युत चलित बूम, स्लाइडिंग बैरियर, रोड़ सिगनल, आपातकालीन ई.के.टी, स्लाइडिंग बैरियर ई.के.टी, क्रैंक हैंडल, एस.एम से प्राप्त अनुमति, रोटरी स्विच की स्थिति, गेटमैन की चाबी एवं फाटक का बंद एवं लॉक इत्यादि कि स्थिति की सूचना उपलब्ध कराने हेतु निम्नलिखित संकेत उपलब्ध कराए गए हैं:



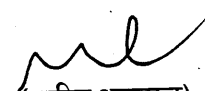
(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



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

क्र.सं	उपकरण	संकेत
1.	गेटमैन चाबी इन	पीला
2.	रोटरी स्विच स्थिति नार्मल	पीला
3.	एस.एम अनुमति प्राप्त	हरा
4.	एस.एम अनुमति प्राप्त पर रोटरी स्विच नार्मल नहीं हुआ	फ्लैशिंग (चमकता) हरा
5.	बूम-ए खुला	पीला
6.	बूम-ए बंद	पीला
7.	बूम-बी खुला	पीला
8.	बूम-बी बंद	पीला
9.	बूम-ए का क्रैंक हैंडल-इन	पीला
10.	बूम-ए लॉक	लाल
11.	बूम-बी का क्रैंक हैंडल-इन	पीला
12.	बूम-बी लॉक	पीला
13.	आपातकालीन ई.के.टी-1 का चाबी-इन	लाल
14.	फाटक लॉकड	
15.	स्लाइडिंग बैरियर ए & बी खुला (ई.के.टी-2)	पीला
16.	स्लाइडिंग बैरियर ए लॉकड (ई.के.टी-3)	हरा
17.	स्लाइडिंग बैरियर बी लॉकड (ई.के.टी-4)	हरा
18.	रोड सिगनल (उत्तर) फाटक के खुले स्थिति में	पीला
19.	रोड सिगनल (उत्तर) फाटक के बंद स्थिति में	लाल
20.	रोड सिगनल (उत्तर एवं दक्षिण) फाटक प्रचालन के दौरान या जब बंद या खुलने का संकेत प्राप्त नहीं होता	फ्लैशिंग (चमकता) लाल
21.	रोड सिगनल (दक्षिण) फाटक के खुले स्थिति में	पीला
22.	रोड सिगनल (दक्षिण) फाटक के बंद स्थिति में	लाल
23.	बूम लाईट (यह स्विच रात में ऑन स्थिति में और दिन में ऑफ स्थिति में होना चाहिए)	लाल
24.	गेट प्रचालन पैनल पर पावर 'ऑन'	पीला


 (रवि शंकर गोयल)
 वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

बालोद-कुसुमकसा स्टेशनों के बीच कि.मी. 929/11-12 पर स्थित 'ए' कलाँस समपार फाटक क्र. डी.डी-50 के लिए लगाए गए स्लाइडिंग बैरियर के परिचालन हेतु कार्यचालन अनुदेश:

1. सामान्य :

बालोद-कुसुमकसा स्टेशनों के बीच कि.मी. 929/11-12 पर स्थित समपार फाटक सं. डी.डी-50 के लिए स्लाइडिंग बैरियर लगाए गए हैं। जब लिफ्टिंग बैरियर/बैरियर्स खराब हो जाए, तो संबंधित स्लाइडिंग बैरियर को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लॉक किया जाता है और अन्य लिफ्टिंग बैरियर/बैरियर्स को गेट पैनल से प्रचालित कर सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लॉक किया जाता है। यह एक सुरक्षित व्यवस्था है जो न केवल इंटरलॉकिंग सुनिश्चित करता है अपितु गाड़ियों के पायलट इन एवं आउट से भी बचाता है। सड़क यातायात के विरुद्ध समपार फाटक को खोलने एवं बंद करने के बाद सिगनलों को सामान्य रूप से क्लियर किया जा सकता है।

2. उपलब्ध उपकरण :

समपार क्र. डी.डी-50 के स्लाइडिंग बैरियर के प्रचालन के लिए गेट लॉज में निम्नलिखित उपकरण लगाए गए हैं:

i) स्लाइडिंग बैरियर 'ए' और 'बी' के प्रचालन के लिए डी.डी-50 के गेटलॉज में तीन ई.के.टी. अर्थात् ई.के.टी.-2, ई.के.टी.-3 तथा ई.के.टी.-4 लगाए गए हैं।

3. उपलब्ध उपकरणों के प्रयोजन :

उपकरण	प्रयोजन
ई.के.टी.-2	यह ई.के.टी.-2 इलेक्ट्रोमेकनिकली फ्री है। इस ई.के.टी. से एस.बी.के. 'पी' के निकाले जाने पर रोड सिगनल वापस 'ऑन' स्थिति में आ जाते हैं तथा हूटर बजने के साथ साथ लाल संकेत फ्लैश करने लगता है।
ई.के.टी.-3	स्लाइडिंग बैरियर को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लॉक करके, स्लाइडिंग बैरियर-ए से निकाली गई चाबी एस.बी.के. 'क्यू' को, डी.डी-50 के गेट लॉज में उपलब्ध कराए गए गेट प्रचालन सह इंडिकेशन पैनल पर लगे हुए रोटरी स्विच को इसकी रिवर्स स्थिति में सेट करके, प्रविष्टकर घुमाया जाता है ताकि संबंधित सिगनलों को ऑफ किया जा सके।
ई.के.टी.-4	स्लाइडिंग बैरियर को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लॉक करके, स्लाइडिंग बैरियर-बी से निकाली गई चाबी 'आर', को डी.डी-50 गेट लॉज में उपलब्ध कराए गए गेट प्रचालन सह इंडिकेशन पैनल पर लगे हुए रोटरी स्विच को इसकी रिवर्स स्थिति में सेट करके, प्रविष्टकर घुमाया जाता है ताकि संबंधित सिगनलों को ऑफ किया जा सके।

4. स्लाइडिंग बैरियर (ए एवं बी) :

स्लाइडिंग बैरियर 'ए' एवं 'बी' सामान्यतः रेस्ट पोस्ट में लॉक स्थिति में रहते हैं। 'ए' एवं 'बी' साइड बूम को ई.के.टी.-2 से निकाली गई चाबी- एस.बी.के.- 'पी' द्वारा अनलॉक किया जा सकता है। ई.के.टी.-2 से निकाली गई चाबी- एस.बी.के.- 'पी' को स्लाइडिंग बैरियर 'ए' एवं 'बी' 'ई' टाइप लॉक में घुसाकर घुमाके अनलॉक किया जाता है ताकि सड़क यातायात के विरुद्ध इसे बंद करने हेतु प्रचालित किया जा सके।


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

5. स्लाइडिंग बैरियर के प्रचालन की प्रक्रिया:
5.1 समपार फाटक को बंद करने के लिए:

जैसा कि ऊपर वर्णित किया जा चुका है कि विद्युत प्रचालित लिफ्टिंग बैरियर को क्षति पहुंचने पर इसके पैनल से प्रचालित होने में विफल होने पर स्लाइडिंग बैरियर का प्रयोग किया जाएगा। केवल क्षतिग्रस्त या खराब हुए लिफ्टिंग बैरियर के लिए स्लाइडिंग बैरियर को बंद किया जाता है तथा अन्य लिफ्टिंग बैरियर को एसएम रूम के गेट प्रचालन पैनल से सड़क यातायात के लिए बंद और लॉक किया जाता है। झूटी पर कार्यरत गेटमैन द्वारा:

(i) स्लाइडिंग बैरियर 'ए' को बंद करने के लिए:

- (ए) ई.के.टी.-2 जो कि इलेक्ट्रोमेकनिकली फ्री है, से चाबी- एस.बी.के. 'पी' निकालेगा। ई.के.टी.-2 से चाबी-'पी' के निकाले जाने से रोड सिगनल वापस ऑन स्थिति में आ जाएंगे।
- (बी) इस निकाली गई चाबी-'पी' को स्लाइडिंग बैरियर 'ए' में लगे हुए ई टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है ताकि इसे अनलॉक किया जा सके।
- (सी) स्लाइडिंग बैरियर 'ए' को अनलॉक करने के बाद इसे सड़क के आर पार तब तक खींचा जाता है जब तक कि इसका लॉकिंग छोर लॉक पोस्ट पर बैठ न जाए।
- (डी) स्लाइडिंग बैरियर 'ए' को सड़क यातायात के विरुद्ध लॉक करने के बाद लॉक पोस्ट से चाबी 'क्यू' निकाली जाती है।
- (ई) लॉक पोस्ट से इस निकाली गई चाबी 'क्यू' को ई.के.टी.-3 में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है।

या

जब स्लाइडिंग बैरियर 'बी' को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद करना हो, तब ई-टाइप लॉक से चाबी एस.बी.के. - 'पी' निकाला जा सकता है।

- (एफ) गेट बंद करने के बाद रोटरी स्विच को रिवर्स स्थिति में घुमाया जाता है ताकि संबन्धित गेट सिगनलों को 'ऑफ' करने के लिए स्टेशन मास्टर को गेट का स्लॉट दिया जा सके।

(ii) स्लाइडिंग बैरियर 'बी' को बंद करने के लिए :

- (ए) ई.के.टी.-2 जो कि इलेक्ट्रोमेकनिकली फ्री है, से चाबी- एस.बी.के.- "पी" निकालेगा। ई.के.टी.- 2 से चाबी 'पी' के निकाले जाने से रोड सिगनल वापस ऑन स्थिति में आ जाएंगे।
- (बी) इस निकाली गई चाबी 'पी' को स्लाइडिंग बैरियर 'बी' में लगे हुए ई टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है ताकि इसे अनलॉक किया जा सके।
- (सी) स्लाइडिंग बैरियर 'बी' को अनलॉक करने के बाद इसे सड़क के आर पार तब तक खींचा जाता है जब तक कि इसका लॉकिंग छोर लॉक पोस्ट पर बैठ न जाए।
- (डी) स्लाइडिंग बैरियर 'बी' को सड़क यातायात के विरुद्ध लॉक करने के बाद लॉक पोस्ट से चाबी - 'आर' निकाली जाती है।
- (ई) लॉक पोस्ट से इस निकाली गई चाबी 'आर' को ई.के.टी.-4 में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है,

अथवा

- (एफ) जब स्लाइडिंग बैरियर 'ए' को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद करना हो, तब ई-टाइप लॉक से चाबी एस.बी.के. - 'पी' निकाला जा सकता है।

- (जी) गेट बंद करने के बाद रोटरी स्विच को रिवर्स स्थिति में घुमाया जाता है ताकि संबन्धित गेट सिगनलों को 'ऑफ' करने के लिए स्टेशन मास्टर को गेट का स्लॉट दिया जा सके।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

5.2 समपार फाटक को खोलने के लिए :

- (i) समपार के बैरियर "ए" को खोलने के लिए :
- (ए) जिस गाड़ी के लिए समपार को बंद किया गया है उस गाड़ी के गुजरने के बाद ड्यूटी पर तैनात गेटमैन संबंधित सिगनल के रोटरी स्वीच को सामान्य स्थिति में घुमाएगा। फाटक को खोलने की अनुमति प्राप्त होने के पश्चात ई.के.टी.-3 में लगे हुए इकोनोमाइजर पुश स्विच को दबाकर इससे चाबी एस.बी.के. 'क्यू' को निकाल लेगा।
- (बी) निकाली गई चाबी 'क्यू' को स्लाइडिंग बैरियर 'ए' के लॉक पोस्ट में लगे हुए ई टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है स्लाइडिंग बैरियर को अनलॉक किया जा सके।
- (सी) अनलॉक करने के बाद स्लाइडिंग बैरियर 'ए' के रोड को क्लियर करते तक खींचा जाता है और स्लाइडिंग बैरियर को सामान्य स्थिति में लॉक हो जाती है।
- (डी) स्लाइडिंग बैरियर 'ए' के सामान्य स्थिति में लॉक हो जाने के बाद चाबी 'पी' को निकाला जाता है।
- (ई) लॉक पोस्ट से निकले चाबी 'पी' को ई.के.टी.-2 में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है।
- (ii) समपार के बैरियर "बी" को खोलने के लिए :
- (ए) जिस गाड़ी के लिए समपार को बंद किया गया है उस गाड़ी के गुजरने के बाद ड्यूटी पर तैनात गेटमैन संबंधित सिगनल के रोटरी स्वीच को सामान्य स्थिति में घुमाएगा। फाटक को खोलने की अनुमति प्राप्त होने के पश्चात ई.के.टी.-4 में लगे हुए इकोनोमाइजर पुश स्विच को दबाकर इससे चाबी एस.बी.के. 'आर' को निकाल लेगा।
- (बी) निकाली गई चाबी 'आर' को स्लाइडिंग बैरियर 'बी' के लॉक पोस्ट में लगे हुए ई टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है स्लाइडिंग बैरियर को अनलॉक किया जा सके।
- (सी) अनलॉक करने के बाद स्लाइडिंग बैरियर को रोड को क्लियर करते तक खींचा जाता है और स्लाइडिंग बैरियर को सामान्य स्थिति में लॉक हो जाती है।
- (डी) स्लाइडिंग बैरियर 'बी' के सामान्य स्थिति में लॉक हो जाने के बाद चाबी 'पी' को निकाला जाता है।
- (ई) लॉक पोस्ट से निकले चाबी 'पी' को ई.के.टी.-2 में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है।

नोट : यह समपार में कार्यरत गेटमैन की ज़िम्मेदारी है कि वह मूवमेंट बंद और लॉक होने को सुनिश्चित करने के बाद ही पेडेस्टल से एस.बी.के.- 'पी' को निकाले।


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे रायपुर मंडल

फाटक संचालन अनुदेश परिशिष्ट – ए1

समपार फाटक क्र.	डी.डी-48
क्लास	'बी-1' क्लास
कि.मी.	927/6-7
स्थिति	इंटरलॉकड एवं सडक यातायात के लिए खुला

परिशिष्ट - ए-1

बालोद - लाटाबोर के मध्य कि.मी. 927/6-7 (927.645) पर स्थित 'बी-1' श्रेणी इंटरलॉकड मोटर प्रचालित समपार फाटक क्र. डी.डी-48 एवं स्लाइडिंग बैरियर के लिए संचालन अनुदेश

1. सामान्य

1.1 समपार फाटक का विवरण: समपार फाटक पर निम्नलिखित विवरण रखा जाना चाहिए

- | | |
|--|--|
| 1. समपार फाटक संख्या | डी.डी-48 |
| 2. इंजीनियरी या यातायात फाटक | इंजीनियरिंग |
| 3. स्टेशन मास्टर/रेल पथ निरीक्षक के नियंत्रण में | वरि.अनु.इंजी/रेलपथ/बालोद |
| 4. किस कि.मी पर अवस्थित | 927/6-7 (927.645) |
| 5. स्टेशन | बालोद |
| 6. स्टेशनों के बीच | बालोद-लाटाबोर |
| 7. बड़ी लाइन/मीटर लाइन/छोटी लाइन | बड़ी लाइन |
| 8. एकल लाइन/दोहरी लाइन/बहु लाइन | एकल लाइन |
| 9. सामान्य स्थिति | सडक यातायात के लिए खुला |
| 10. अंतर्पाशित / गैर-अंतर्पाशित | इंटरलॉकड |
| 11. अंतर्पाशन का माध्यम | सिगनलों के साथ इंटरलॉकड |
| 12. फाटक सिगनल का प्रावधान | अप गेट सिगनल जी.एस-1 |
| | डाउन गेट सिगनल जी.एस-2 |
| 13. सिगनलिंग व्यवस्थाएं | बहु रंगीन कलर लाइट सिगनल (MACLS) |
| 14. संचार के साधन | बालोद के साथ टेलिफोन (अतिरिक्त टेलिफोन सहित) |
| 15. समपार फाटक की चौड़ाई | 5.50 मीटर |
| 16. सडक किस प्रकार की है (राष्ट्रीय उच्चपथ/राज्य/अन्य) | अन्य |
| 17. सडक का नाम | पी.डब्ल्यू.डी |
| 18. पक्की/कच्ची सडक | पक्की सडक |
| 19. पहुँच मार्ग | पक्की सडक |
| 20. सडक की चौड़ाई | 3.50 मीटर |
| 21. सडक पार करने के कोण (स्क्यू फाटक की स्थिति में) | दायाँ कोण (Right Angle) |
| 22. सडक की ढाल | 25 में 1 |
| (क) उत्तर/पूर्व की ओर | 25 में 1 |
| (ख) दक्षिण/पश्चिम की ओर | |
| 23. सडक संरेखण (सीधी/वक्र) | सीधा |
| (क) पूर्व/पश्चिम की ओर | सीधा |
| (ख) दक्षिण/पश्चिम की ओर | |
| 24. ऊँचाई की गेजों का प्रावधान | उपलब्ध है |
| 25. बैरियरों का प्रकार | स्लाइडिंग बैरियर युक्त मोटर प्रचालित लिफ्टिंग बैरियर |
| 26. चेक रेलों की लंबाई | 7.50 मीटर |
| 27. समपार फाटकों के बीच सडक सतह | समतल |

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव राजगुप्ता)

मं.इंजी-II/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

28. रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोधकों की लम्बाई	3.50 मीटर
29. सड़क संकेत	उपलब्ध हैं
30. गति अवरोधक संकेतक बोर्ड	उपलब्ध हैं
31. टी. वी. यू	अगस्त 2021 में 29512
32. अगला सेंसर	अगस्त 2024 में
33. पटरी पटाखे रखने के लिए सीमांकन	उपलब्ध
34. काम कर रहे गेटेमनों की संख्या	02
35. नजदीकी रेलवे चिकित्सा सहायता	रेलवे अस्पताल / दल्ली राजहारा
36. उपलब्ध नजदीकी निजी चिकित्सा सहायता (यदि कोई हो)	सरकारी अस्पताल / बालोद
37. उपलब्ध उपस्कर की सूची (हां/नहीं)	हां

1.2 उपस्कर :

क्र.सं	मदें	मात्रा
1.	हाथ सिगनल बत्ती, तीन रंगों वाली	3
2.	हाथ सिगनल झंडी हरी	1
3.	हाथ सिगनल झंडी लाल	3
4.	बैनर झंडी - लाल	3
5.	लाल बैनर झंडी दिखाने के लिए पोस्ट	2
6.	पैडलॉक सहित अतिरिक्त चैन	2 स्टाप मार्क सहित
7.	डिटोनेटर्स	10 टिन केस में
8.	बैटरी प्रचालित फ्लैशिंग एल.ई.डी. एच.एस. लैंप सह ट्राइकलर टॉर्च	1
9.	फाटक बत्ती	2
10.	टॉमी बार	1
11.	तगाडी	1
12.	बैलचा / फावड़ा	1
13.	घुरमुस (यदि अस्फेल्ड रोड हो तो इसे नहीं रखा जा सकता है)	1
14.	गैंता (यदि अस्फेल्ड रोड हो तो इसे नहीं रखा जा सकता है)	1
15.	झंडियों के लिए टिन का डिब्बा	1
16.	तेल का डिब्बा	1
17.	पानी का बर्तन/बाल्टी	1
18.	मस्टर रोल के लिए कैनिस्टर	1
19.	चश्मा लगाने वाले गेटमैन के लिए अतिरिक्त चश्मे का सेट	1
20.	फाटक पर अवरोध होने की स्थिति में, समपार फाटक आरेख में बोर्ड का चिह्नित रक्षण	1
21.	टोकरी	1
22.	सीटी	1
23.	दीवार घड़ी	1
24.	स्टेब्स	2
25.	आपातकाल की स्थिति में बूम को लॉक करने हेतु पैडलॉक सहित छोटी चैन	2

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.इं.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव गजराणी)
मं.इंजी-II/रायपुर

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

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले रिकार्ड :

1. हिंदी/अंग्रेजी में फाटक संचालन अनुदेश ।
2. स्थानीय/प्रादेशिक भाषा में फाटक संचालन अनुदेश ।
3. स्थानीय/प्रादेशिक भाषा में गेटमैन नियम पुस्तिका ।
4. औजारों और पुस्तकों की सूची ।
5. ड्यूटी रोस्टर ।
6. गेटमैन के रूप में कार्य करने के लिए प्रमाणपत्र ।
7. गेटमैन का बायोडाटा विवरण, जिसमें दृष्टि परीक्षण पास करने की तारीख, प्रारम्भिक / पुनश्चर्या रजिस्टर, सुरक्षा, कैप आदि
8. दुर्घटना रजिस्टर ।
9. समपार फाटक पर सड़क यातायात के लिए की गई अंतिम जनगणना का रिकार्ड ।
10. जन शिकायत पुस्तिका ।
11. निरीक्षण पुस्तिका ।
12. सिगनल एवं दूरसंचार रजिस्टर ।
13. चार्ज हैडिंग ओवर एवं टेकिंग ओवर रजिस्टर ।

1.4 गेट मैन के कार्य :**(ए) समय मिलाना (टाइम सिन्क्रोनाइजेशन) :**

चार्ज लेने के बाद ड्यूटी पर तैनात गेटमैन बालोद में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर / डेपुटी स्टेशन मास्टर के साथ घड़ी के समय का मिलान करेगा ।

(बी) सचेतता :

गेट को किसी भी प्रकार के खतरे के समय तत्काल कार्रवाई करने के लिए सदा सचेत रहना चाहिए । गेट की चाबियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहनी चाहिए ।

2. गाड़ी जब गुजर रही हो :

जब गाड़ी पास कर रही हो, तब गेटमैन नीचे दिए गए निर्देशानुसार खड़े रहेंगे :

1. गेटमैन गेटलाज के सामने, एकाग्रचित होकर, आती हुई गाड़ी की ओर मुंह करके खड़े रहेंगे ।
2. दिन के समय गेटमैन अलग-अलग डंडियों से लपेटे हुए लाल एवं हरी झंडियां क्रमशः अपने दाहिने एवं बाएं हाथ में थाम कर खड़े रहेंगे ।
3. रात के समय गेटमैन सफेद प्रकाश वाली जल रही हाथ सिगनल बत्ती लिए, ट्रैक की ओर मुंह किए हुए खड़े रहेंगे ।
4. गेटमैन सीटी अपने गले में धागे से लटका कर रखेगा । गेट को किसी भी प्रकार के खतरे के समय तत्काल कार्रवाई करने के लिए गेटमैन को सदा सचेत रहना चाहिए । गेट की चाबियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहनी चाहिए ।

3. गेटमैन की दैनिक ड्यूटियां :

- (i). केवल आपातकाल अथवा ट्रैक में बाधा के दौरान सड़क वाहनों के लिए जब भी फाटक को खोल कर रखा गया हो, गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि लाल बैनर झंडी ट्रैक के दोनों तरफ लगाकर रखी गई है ।
- (ii). गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि फाटक बत्तियां जलाई गई हैं एवं सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जल रही हैं ।
- (iii). गेटमैन, ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपनी ड्यूटी करेंगे और जब तक रिलीवर आकर कार्यभार नहीं संभाल लेता, फाटक छोड़कर नहीं जाएगा, तथापि यदि किसी आपात स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर गेटमैन को फाटक छोड़कर जाना पड़े तो जाने से पहले वे सड़क यातायात के लिए फाटक बंद कर उसे लॉक कर देगा ।

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव गाजरानी)
मं.इंजी-III/रायपुर

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

- (iv). विशेष अनुदेशों के तहत जहां अन्यथा निर्धारित न किया गया हो, गेटमैन पास करने वाली सभी गाड़ियों का अवलोकन करेंगे एवं गाड़ी की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथावश्यकता कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेंगे।
- (v). गेटमैन सभी पास करने वाली गाड़ियों पर चौकस नजर रखेंगे और किसी असामान्य स्थिति तथा हॉट एक्सल, झूलते हुए जंजीरों, झूलती हुई बैटरी, कोई वाहन/वैगन / बैटरी बॉक्स में आग लगने, शिफ्टेड लोड, गिरती हुई सामग्रियां यथा ब्रेक ब्लाक्स, ब्रेक बीम्स, संरक्षा ब्रैकेट, वैक्यूम सिलिंडर या अन्य कोई स्थिति जो गाड़ियों की सुरक्षित रनिंग के लिए खतरा पैदा करती हो, के लिए चौकस रहेंगे।
- (vi). गार्ड, ड्राइवर को वॉकी-टॉकी या अन्य किसी प्रकार से, यदि कोई सिगनल देना चाहता हो तो उसे दोहराने के लिए गेटमैन तैयार रहेगा।
- (vii). यदि लिफ्टिंग बैरियर / लीफ गेट में खराबी आ गई हो या वह काम नहीं कर रहा हो तब सड़क यातायात रोकने व गेट की पूरी संरक्षा सुरक्षित करने के लिए गेटमैन स्टॉप डिस्क लगे अतिरिक्त चैन और पैडलॉकों का उपयोग करेगा।
- (viii). फाटक में कोई खराबी आने अथवा फाटक के किसी यंत्र में कोई खराबी आने पर जितनी जल्दी हो सके गेटमैन इसकी रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को करेगा।
- (ix). फाटक पर ड्यूटी के दौरान गेटमैन बैज और यूनिफार्म पहनेगा। ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके पास अपना सक्षमता प्रमाणपत्र (Competency Certificate) उपलब्ध है।
- (x). गेटमैन फाटक संचालन अनुदेशों के तहत काम करेंगे और इन अनुदेशों की पूरी जानकारी रखेंगे।
- (xi). गेटमैन यह भी सुनिश्चित करेंगे कि फाटक पर संचालन के लिए दिए गए सभी उपस्कर ठीक-नक एवं तुरंत प्रयोग के लिए तैयार स्थिति में हैं।
- (xii). गेटमैन यह भी देखेंगे कि पहिये की फ्लैज के लिए चैनल बिल्कुल क्लियर हैं।
- (xiii). गेटमैन सड़क की सतह पर पूरा पानी डालकर रखेंगे और कच्ची सड़क के मामले में उसे कूटकर बराबर करके रखेंगे।
- (xiv). गेटमैन इस तरफ भी सतर्कता बरतेंगे कि गेट बंद होने पर सड़क उपयोगकर्ता यात्रियों को यथासंभव कम से कम असुविधा हो।
- (xv). विद्युतीकृत खंड पर गेटमैन इस बात पर भी नजर रखेंगे कि सड़क से होकर गुजरने वाले वाहन/जानवर समपार फाटक के दोनों ओर दिए गए लोडिंग गेज की ऊंचाई से कम हो।
- (xvi). जहां तक संभव हो गेटमैन फाटक को अनधिकृत रूप से व्यक्तियों / मवेशियों की आवाजाही रोकेंगे।
- (xvii). फाटक सिगनल में खराबी आने पर गेटमैन सिगनल को 'ऑन' स्थिति में रखेगा और यदि आवश्यकता हो तो सिगनल अथवा वायर को अलग करेगा।
- (xviii). खराब सिगनल वाले फाटक के गेटमैन आती हुई गाड़ी को देखकर लिफ्टिंग बैरियरों / लीफ गेटों को बंद कर उसे लॉक कर देंगे और गाड़ी को हाथ सिगनल देते हुए अथवा पाइलट कर खराब सिगनल पार कराएंगे। ऐसे मामलों में गेटमैन ड्राइवर को सूचित कर देंगे कि सिगनल में खराबी की रिपोर्ट वे अगले स्टेशन को दें।
- (xix). हार्ड गेज का खो जाना या क्षति की सूचना गेटमैन तुरंत नया-रायपुर स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को देगा।
- (xx). यदि ओ.एच.ई. तार फाटक में गिर गया हो, जो कि सड़क यातायात को हानि पहुँचा सकता हो, तो गेटमैन तुरंत फाटक से गुजरने वाली सभी सड़क यातायात को तब तक रोकेंगा जब तक वह अटेंड नहीं हो जाता और यह सुनिश्चित नहीं हो जाता कि सड़क यातायात के लिए फाटक सुरक्षित है।

4. गाड़ी में असामान्य घटना की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई :

यदि गेटमैन, गुजरने वाली गाड़ी में कुछ भी असामान्य देखता है, तो उसे निम्नलिखित कार्रवाई करनी होगी:

- (i). गुजरने वाली गाड़ी के ड्राइवर/गार्ड को चेतावनी देने के लिए वह दिन में लाल झंडी और रात में लाल बत्ती दिखाने के लिए तत्परता से कार्रवाई करेगा।

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव गाजगानी)
मं.इंजी/रायपुर

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

- (ii). साथ ही लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव-भंगिमाओं के प्रदर्शन से, ब्रेक बैन पर गिट्टियां मारकर या अन्य किसी माध्यम से वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।
- (iii). यदि ड्राइवर/गार्ड ध्यान देने में चूक जाते हैं, तो टेलीफोन जुड़े रहने पर सम्पर्क साध कर प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए गेटमैन स्टेशन मास्टर को समुचित कार्रवाई करने के लिए तत्काल सूचित करेगा।
- (iv). ट्रेन पार्टिंग के मामले में गेटमैन रोक हाथ सिगनल प्रदर्शित नहीं करेगा; बल्कि ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिखायेगा।
- (v). वह लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव-भंगिमाओं के प्रदर्शन से और दोनों हाथों को उध्वता से ऊपर उठाते हुए, शीघ्रता से उन्हें अलग करते हुए और उन्हें एक साथ जोड़ते हुए बारंबार ऊपर और नीचे की ओर अंग विक्षेपण के माध्यम से जितना ऊंचा या नीचा संभव हो सके, करते हुए ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।
- (vi). यदि गाड़ी रुकती नहीं है, तब टेलीफोन जुड़े रहने पर संपर्क साधकर, प्राइवेट नंबर की अदला- बदली करते हुए गेटमैन स्टेशन मास्टर को समुचित कार्रवाई करने के लिए तत्काल सूचित करेगा।

5. समपार फाटक पर आपात स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई :

- (i). समपार फाटक पर अवरोध की स्थिति में गेटमैन, फाटक सिगनलों, यदि कोई हो तो, को ऑन स्थिति में बनाए रखने हेतु स्टेशन मास्टर को कहेगा।
 - (ii). उसके बाद यदि वह अवरोध को हटाने में असमर्थ हो तो, गेटमैन टेलीफोन जुड़े रहने पर सम्पर्क साध कर प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध संबंधी सूचना झूटी में कार्यरत स्टेशन मास्टर को तत्काल देगा।
 - (iii). यदि सड़क वाहन के द्वारा गेट बंद स्थिति में गेट क्षतिग्रस्त कर दिया जाता है तथा यदि लिफ्टिंग वैरियर या इसका कोई भाग या वाहन, ट्रेक को अवरुद्ध कर रहा है तो गेट लॉज में ऐसा व्यवस्था किया जाएगा (रोटरी स्विच को सामान्य स्थिति में घुमाया जाएगा) ताकि गेटमैन अप या डाउन गेट सिगनल को ऑन स्थिति में वापस कर सके। यदि सामान्य नियम के पैरा 16.07 (ए) के प्रावधानों के अनुरूप, वह बढ़ा को हटाने में असमर्थ हो।
 - (iv). दो या तीन प्रयासों के बाद भी यदि स्टेशन मास्टर की ओर से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं होता है तो वह पहले फाटक को संरक्षित करेगा और तब फोन पर सूचना देगा।
- (ए) गेटमैन लाइन की अभिरक्षा निम्नानुसार करेगा :
- एकल लाइन सेक्शन में:
- (i). गेटमैन दिन में लाल बैनर पताका और रात में एक लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर इस प्रयोजन के लिए बनाए गए पोस्टों पर अधिरोपित करेगा। वह उस लाइन को पहले संरक्षित करेगा जिस पर गाड़ी के पहले आने की संभावना हो।
 - (ii). उसके बाद वह उसी तरह से दूसरी दिशा में दिन में एक दूसरा लाल बैनर पताका और रात में एक दूसरी लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर अधिरोपित करेगा।
 - (iii). तब जाकर गेटमैन फाटक को पटाखों, फ्यूजों और लाल झंडी के साथ दिन में और लाल हाथ सिगनल बत्ती के साथ रात में संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ेगा।
 - (iv). उसके बाद गेटमैन दिन में लाल झंडी और रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती प्रदर्शित करता हुआ उस लाइन पर जिस दिशा में गाड़ी के पहले आने की संभावना है बड़ी लाइन में उस लाइन पर 600 मीटर पर एक पटाखा रखेगा। उसके बाद वह समपार फाटक से 1200 मीटर की दूरी तक आगे बढ़ेगा और

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव गाजराणी)
मं.इंजी.11/रायपुर

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

- ट्रैक पर 10-10 मीटर की दूरी पर 3 पटाखे रखेगा। इस तरह से लाइन को संरक्षित कर लेने के बाद वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर पुनः समपार फाटक पर लौट आएगा।
- (v). उसके बाद वह दूसरी दिशा में उसी तरह लाल हाथ सिगनल प्रदर्शित करता हुआ आगे बढ़ेगा और ऊपर (iv) के अनुसार पटाखों को रखेगा और वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर अवरोध के स्थान पर लौट आएगा।
- (vi). फाटक पर वापस लौट आने पर उसे अवरोध को हटाने के लिए कदम उठाने चाहिए और आनेवाली गाड़ी के ड्राइवर को चेतावनी देनी चाहिए।
- (vii). यदि गेटमैन लाइन को संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ते समय और पटाखों को रखने के लिए नियत दूरी तक पहुंचने से पहले किसी आती हुई गाड़ी को देखता है या उसकी आवाज सुनता है तो वह उस लाइन पर जितनी दूरी तक आगे जा सकता है जायेगा और पटाखे रखेगा।
- (viii). उसके बाद ड्राइवर को चेतावनी देने के लिए वह फ्यूजी को जला लेगा और फिक्स करेगा और दिन में लाल झंडी, रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती को लगातार फहराते हुए आती हुई गाड़ी को रोकेगा।
- (बी) गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्रवाई :
- (i). रात में गेटमैन दो हाथ सिगनल बत्तियां जला लेगा और ऊपर उप-पैराओं (ए) में किये गए उल्लेख के अनुसार लाइनों को सुरक्षित करने के लिए लाल बत्ती को प्रदर्शित करने की कार्रवाई करेगा।
- (ii). यदि फाटक किसी सड़क वाहन से टूट गया हो जिससे ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट्स या फाटक के किसी अन्य भाग के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो या फाटक पर यदि कोई अन्य अवरोध हो तो, गेटमैन तत्काल कार्रवाई करेगा।
- (iii). वह सड़क वाहन के विवरणों को नोट करेगा, वाहन नंबर, वाहन के ड्राइवर का नाम, वाहन के मालिक का नाम और वह इन विवरणों को निकटवर्ती स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन या रेल पथ निरीक्षक को संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध साधनों के जरिये समपार फाटक पर अवरोधों और विवरणों से संबंधित जानकारी देते हुए सूचित करेगा।
- 5.1 सिगनल :
यह समपार फाटक गेट सिगनलों के साथ इंटरलॉक है।
- 5.2 दूरसंचार:
कि.मी 927/6-7 स्थित समपार फाटक के गेट लॉज एवं बालोद स्टेशन में कार्यरत स्टेशन मास्टर के मध्य एक टेलीफोन समानांतर व्यवस्था के साथ उपलब्ध कराई गई है। ड्यूटी में कार्यरत गेटमैन प्रत्येक पाली में एक बार दूरसंचार उपकरणों का सुचारु संचालन सुनिश्चित करने हेतु दोनों टेलीफोन का उपयोग करेगा। किसी भी टेलीफोन में कोई खराबी आने पर, गेटमैन दूसरे टेलीफोन के माध्यम से अपना कार्य करेगा और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। स्टेशन मास्टर खराब टेलीफोन की सूचना दूरसंचार नियंत्रण और दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों को देगा।
- 6.0 परिचालन पद्धति एवं समपार फाटक का संचालन:
समपार फाटक सामान्यतया सड़क यातायात के लिए खुला रहेगा। किसी गाड़ी को लाइन क्लियर देने के पहले ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गेटमैन को अप/डाउन गाड़ी और उसके संभावित समय के बारे में सूचित करेगा। गेटमैन, यदि गेट सड़क यातायात के लिए बंद नहीं है तो गेट को बंद करेगा। समपार फाटक गुमटी में फाटक के प्रचालन हेतु निम्नलिखित सुविधाएँ उपलब्ध कराए गए हैं:
ए) समपार फाटक के प्रचालन हेतु पैनल (लिफ्टिंग बैरियरों को खोलने एवं बंद करने हेतु)।
बी) ई.के.टी (आपातकालीन प्रचालन हेतु)।
सी) रोटरी स्विच
1. गेट पैनल पर रोटरी स्विच उपलब्ध कराए गए हैं जो गेट के प्रचालन के लिए सामान्य रखा जाता है।

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव गाजराणी)
मं.इंजी-III/रायपुर

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

2. समपार फाटक को बंद करने के पश्चात संबंधित सिगनलों को ऑफ करने के लिए रोटरी स्विच को रिवर्स घुमाया जाता है।
3. आपातकाल की स्थिति में, सिगनलों को वापस सामान्य स्थिति में करने के लिए रोटरी स्विच को सामान्य किया जाता है।

6.1 गेटलॉज में लगाए गए उपस्करों का विवरण :

क्र.सं	उपस्करों का विवरण	मात्रा	उद्देश्य
1.	गेट कंट्रोल पैनल समपार फाटक के प्रचालन हेतु	1 नग	सड़क यातायात के लिए समपार फाटक के बूम को खोलने/बंद करने हेतु।
2.	टेलीफोन	1 नग	बालोद के स्टेशन मास्टर के साथ संचार के लिए (समानांतर व्यवस्था के साथ)
3.	गेट सिगनल क्लियर करने के लिए पैनल का विवरण	1 नग	गेट लॉज में लघु आकृति गेट सिगनल नियंत्रण पैनल उपलब्ध कराया गया है जिसके थंब स्विच को घुमाकर अप और डाउन गेट सिगनल को ऑफ किया जाता है।

ए) समपार फाटक प्रचालन पैनल का विवरण :

पावर कम इंडिकेशन पैनल को समपार फाटक के लिफ्टिंग बैरियर को प्रचातित कर समपार फाटक को खोलने एवं बंद करने के लिये की उपयोग किया जाता है।
पैनल पर दिए गए विभिन्न स्विचों का विवरण निम्नानुसार है :

क्र.सं	उपस्कर	उद्देश्य
1.	लाल रंग का पुश बटन	लिफ्टिंग बैरियर को बंद करने के लिए।
2.	हरा रंग का पुश बटन	लिफ्टिंग बैरियर को खोलने के लिए।
3.	लाल संकेत	समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए बंद और लॉक होने पर यह संकेत दिखता है।
4.	हरा संकेत	समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए खुला होने पर यह संकेत दिखता है।
5.	पीला संकेत	समपार फाटक के मोटर प्रचालित गेट के लिफ्टिंग बैरियर को प्रचालित करने के लिये 110 वोल्ट ए.सी की आपूर्ति दिखाता है।

बी) ई.के.टी-1:

ई.के.टी-1 के उद्देश्य निम्नवत हैं :

यह इलेक्ट्रोमैकेनिकली मुक्त है, आपात की स्थिति में लिफ्टिंग बैरियर के हस्त परिचालन के लिए गेट लॉज पर लाल बॉक्स में सील कर रखा रहता है। जब समपार फाटक को खोलने या बंद करने के लिए परिचालन पैनल से गेट का परिचालन नहीं किया जा सकता या समपार फाटक पर विद्युत विफलता के कारण पावर पैनल द्वारा परिचालन संभव नहीं है तब ई.के.टी-1 से चाबी 'एम' को निकाला जाता है। फलस्वरूप गेट को नियंत्रित करने वाले गेट सिगनल ऑन की अवस्था में हो जायेंगे। ई.के.टी-1 से इस चाबी को रिलीज/मुक्त करने पर समपार फाटक को अलग-अलग खोलने या बंद करने के लिए बैरियरों का हस्त परिचालन किया जा सकता है। आपात चाबी 'एम' को निकाले जाने पर सिगनल ऑन की अवस्था में वापस हो जाते हैं, को अवश्य सुनिश्चित किया जाएगा। (इंटरलॉकिंग विद्युतीयरूप से संग्रहित है)।

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव गाजराणी)
मं.इंजी-III/रायपुर

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

सी) हूटर्स :

उत्तर एवं दक्षिण दोनों ओर के बूम पर दो हूटर उपलब्ध कराई गई है जो फाटक को खोलने अथवा बंद करने हेतु प्रचालित करने पर तुरंत बजना प्रारंभ हो जाती है। बंद करने के प्रचालन के मामले में जब गेट सड़क यातायात के लिए पूरी तरह बंद हो पावर पैनल संकेत दिखने लगता है।

डी) रोड सिगनल्स :

उपलब्ध उपरोक्त उपस्करों के अतिरिक्त, रोड सिगनल उपलब्ध कराए गए हैं जो सड़क उपयोगकर्ताओं को समपार फाटक के खुले होने पर "पीला" रंग प्रदर्शित करता है तथा समपार फाटक के बंद होने पर "लाल" रंग प्रदर्शित करता है।

ई) फ्लैशर यूनिट :

समपार फाटक के प्रचालन के समय सड़क उपयोगकर्ताओं के ध्यानाकर्षण के लिए ताकि वे सावधान हो जाएं कि समपार फाटक का प्रचालन खोलने अथवा बंद दोनों के करते समय हूटर के साथ रोड सिगनल का लाल आस्पेक्ट फ्लैशिंग करने लगता है।

6.2 बालोद में झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को ट्रेन के प्रस्थान के संभावित समय के बारे में गेटमैन को सूचित करेगा तथा समपार फाटक को बंद करने का परामर्श देगा।

समपार फाटक को बंद करने हेतु गेट कीपर की झूटी :

- झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से परामर्श मिलने के पश्चात गेट प्रचालन पैनल में उपलब्ध कराए गए 'लाल' बटन को तक दबाएगा जब तक बैरियर्स रेस्ट पोस्ट में ठीक तरह से बैठ न जाए और गेट के पावर पैनल पर बूम लॉकिंग का लाल संकेत चमकना प्रारंभ कर दे।
- इसके बाद वह गेट ऑपरेशन पैनल पर दिए गए रोटरी स्विच को विपरीत दिशा में घुमाएगा ताकि संबंधित सिगनलों को ऑफ किया जा सके।

6.3 समपार फाटक को खोलने की विधि :

ट्रेन के पूर्णतया पास होने के बाद गेटमैन :

- गेटमैन रोटरी थम्ब सिगनल स्विच को घुमाकर सामान्य अवस्था में करेगा।
- वह गेट पैनल पर दिए गए रोटरी स्वीच को घुमाकर सामान्य अवस्था में कर देगा। गेट बैरियरों को खोलने के लिए 60 सेकेंड का डेड अप्रोच लॉकिंग विलंब समय प्रदान किया गया है।
- वह पावर सह संकेत पैनल पर प्रावधित "हरा" रंग पुश बटन को तब तक दबाकर रखेगा जब तक कि गेट सड़क यातायात के विरुद्ध पूर्णतया खुल नहीं जाता है तथा पावर पैनल पर बैरियर खुला का संकेत प्रदीप्त होगा।

6.4 समपार फाटक को बंद करने तथा संबंधित सिगनलों को क्लीयर करने की प्रक्रिया :

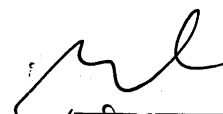
कार्यरत स्टेशन मास्टर / बालोद से सूचना प्राप्त होने के बाद गेटमैन, समपार फाटक के सभी अवरोधों से मुक्त /साफ होने से संतुष्ट होने के बाद पैनल से समपार फाटक के परिचालन द्वारा जब तक कि गेटबूम अपने संगत लॉक पोस्ट में उचितरूप से बैठ नहीं जाता, समपार फाटक को बंद करेगा तथा पैनल में गेट बंद होने का संकेत प्रकट होगा। तब गेट होम सिगनलों (GS-1 या GS-2) को "ऑफ" करने के लिए गेट पैनल में प्रावधित रोटरी स्वीच को रिवर्स अवस्था में घुमाया जाएगा।

पैनल का विवरण :

गेट लॉज में लघु गेट सिगनल नियंत्रण पैनल उपलब्ध कराया गया है जिसमें थम्ब स्विच को घुमाकर अप एवं डाउन सिगनलों को क्लीयर किया जाएगा। अप एवं डाउन गेट सिगनलों तभी क्लीयर किया जा सकता है जब गेट बंद हो और गेट लॉज में रोटरी स्विच को रिवर्स में घुमा दिया गया हो।


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


(गौरव राजरानी)
मं.इंजी-II/रायपुर


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

क्र.सं	विवरण	उद्देश्य
1.	थम्ब स्विच GS-1	अप गेट होम सिगनल को क्लीयर करने के लिए पैनल में प्रावधित इस थम्ब स्वीच को घड़ी के सूई के विपरीत दिशा में घुमाया जाता है।
2.	थम्ब स्विच GS-2	डाउन गेट होम सिगनल को क्लीयर करने के लिए पैनल में प्रावधित इस थम्ब स्विच को घड़ी के सूई की दिशा में घुमाया जाता है।

6.5 समपार फाटक का आपात परिचालन :

यदि बैरियर पावर परिचालन की विफलता या अन्य कारण से परिचालित नहीं किया जा सकता है तब गेटमैन, निम्नलिखित प्रक्रियाओं का पालन करेगा :

(i) गेट को बंद करने के लिए प्रक्रियाएँ :

- वह ई.के.टी-1 से, जो विद्युतयांत्रिकी मुक्त है, चाबी-"एम" को निकालेगा।
- वह, अतालित चाबियों एवं कैंक हैंडल जो चाबी-"एम" के साथ लगा रहता है, के साथ लिफ्टिंग बैरियरों की ओर प्रस्थान करेगा।
- वह तब पेडेस्टल कव्हर को खोलेगा और इसके लिए बने ग्राव में कैंक हैंडल को घुसायेगा तथा घड़ी के सूई की दिशा में घुमाकर गेट को बंद करेगा जब तक कि रेस्ट पोस्ट पर वह सही ढंग से बैठ न जाए।
- उसी तरह वह दूसरे बूम की ओर प्रस्थान करेगा और समान परिचालन करेगा।
- वह ईकेटी-1 में चाबी-"एम" को घुसायेगा, तब पैनल में गेट के बंद होने का संकेत प्रकट होगा तथा गेटमैन के द्वारा उपरोक्त पैरा-6.2 में उल्लेखित सामान्य प्रक्रियाओं का पालन किया जाएगा।

(ii) गेट को खोलने के लिए प्रक्रियाएँ :

- वह ईकेटी-1 से, जो विद्युतयांत्रिकी मुक्त है, चाबी-"एम" को निकालेगा। वह, भार (वेट), चाबियों एवं कैंक हैंडल के साथ लिफ्टिंग बैरियरों की ओर प्रस्थान करेगा।
- सर्वप्रथम, वह बूम को खोलने के लिए रेस्ट पोस्ट में इसके लिए बने स्लॉट में भार (वेट) को डालेगा।
- वह तब पेडेस्टल कव्हर को खोलेगा और इसके लिए बने ग्राव में कैंक हैंडल को घुसायेगा तथा घड़ी के सूई के विपरीत दिशा में घुमाकर गेट को खोलेगा।
- उसी तरह वह दूसरे बूम की ओर प्रस्थान करेगा और समान परिचालन करेगा।
- वह अलग से प्रावधित लॉग रजिस्टर में, कैंक हैंडल का उपयोग, कारण और दिनांक एवं समय की आवश्यक प्रविष्टि करेगा।

नोट: मरम्मत के बाद, आपात चाबी की आपात चाबी बॉक्स में पुनर्स्थापित किया जाएगा तथा सिगनल अनुरक्षक के द्वारा पुनः सील बंद किया जाएगा।

6.6 ऑटो चेंजओवर का परिचालन :

सिगनलिंग के उद्देश्य के लिए गेट गुमटी में 230 वोल्ट ए.सी 50 हर्ट्ज एकल फेज आपूर्ति का प्रावधान दिया गया है। ए.टी एवं लोकल (स्थानीय) द्वारा आपूर्ति सुविधा उपलब्ध की गई है। ऑटो चेंजओवर पैनल पर प्रत्येक आपूर्ति की उपलब्धता एल.ई.डी के द्वारा इंगित होता है। इन संकेतों का अवलोकन गेटमैन द्वारा अपने पाली में कम से कम दो बार सभी आपूर्तियों की कार्यप्रणाली को सुनिश्चित करने के लिए करना चाहिए।

किसी संकेत के गायब होने की संभावना में, जो संबंधित एल.ई.डी की इनपुट आपूर्ति के विफलता को इंगित करता है, कार्यरत गेटमैन संबंधित स्टेशन के उप स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर को निजी संख्या के समर्थन द्वारा टीपीसी/विद्युत (टीआरडी) एवं सिगनल कर्मचारियों को संदेश देने के लिए सूचित करेगा। ऐसी आपात के स्थिति में सुनाई देने वाला अलार्म बजने लगेगा। संकेत (सभी दोनों प्रदीप्तिमान अवस्था में रहेंगे)



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



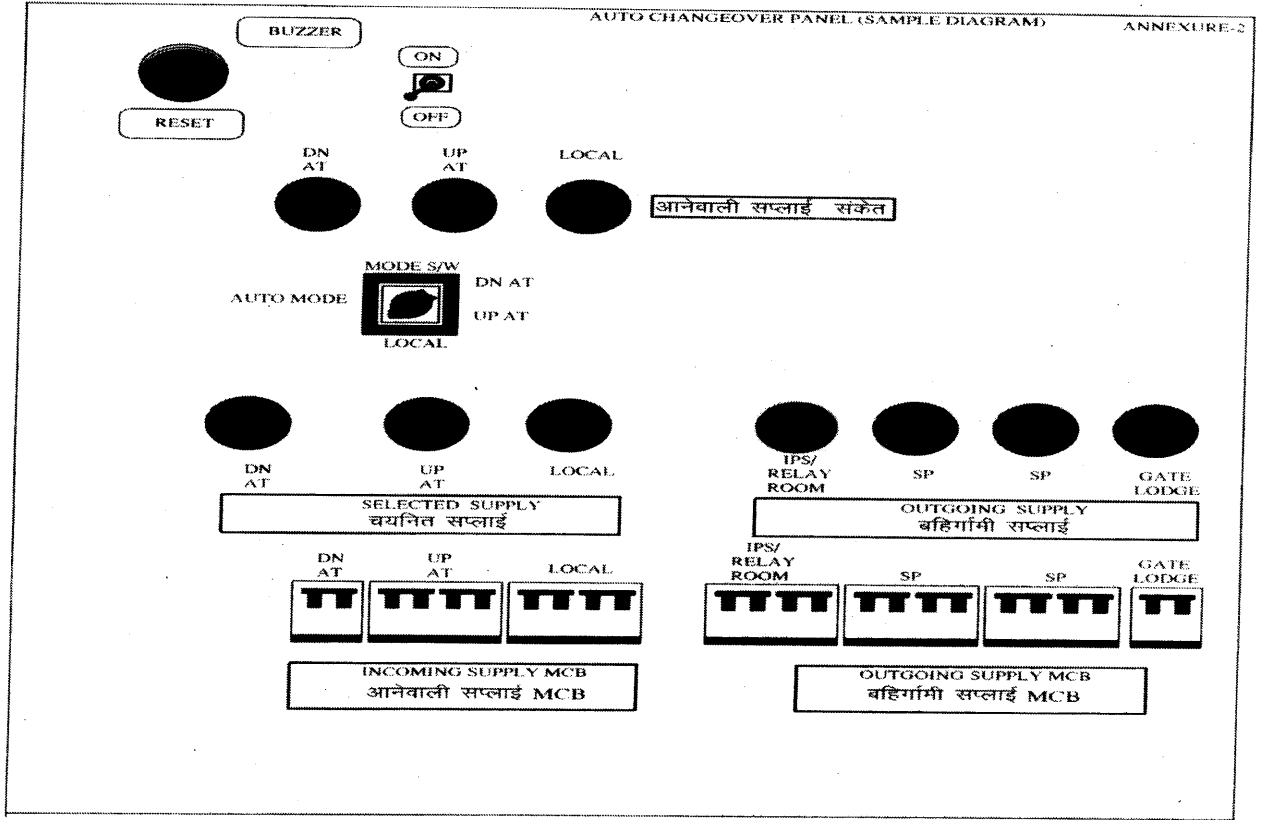
(गौरव गाजरानी)

मं.इंजी-II/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर



कार्यरत गेटमेन, ऑटो चेंजओवर पैनल को ऑटो मोड में रखेगा। यदि सभी आपूर्ति उपलब्ध हैं और ऑटो चेंजओवर से आउटपुट आपूर्ति का विस्तारण विफल हो गया है तब कार्यरत गेटमेन, ऑटो चेंजओवर स्वीच को मैनुअल मोड में परिचालित करेगा तथा संबंधित स्टेशन के उप स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर को निजी संख्या के समर्थन द्वारा टीपीसी/विद्युत (टीआरडी) एवं सिगनल कर्मचारियों को संदेश देने के लिए सूचित करेगा। यदि आपूर्ति का विस्तारण लगातार विफल रहता है तब कार्यरत गेटमेन, जबतक आपूर्ति का पुर्नस्थापन नहीं हो जाता तबतक कैंक हँडल (गेट संचालन नियम में सम्मिलित पारा-6.5 के अनुसार) के द्वारा बूम को परिचालित करेगा।

7. गेटमैन को सूचना:

- (i). किसी गाड़ी के प्रस्थान से पूर्व स्टेशन मास्टर/बालोद अपने छोर से जुड़े टेलिफोन द्वारा, निजी अंक के आदान प्रदान से समर्थित, गेटमेन को ट्रेन की संख्या, विवरण, दिशा एवं गेट को पास करने के संभावित समय के बारे में सूचना देगा। गेटमेन भी स्टेशन मास्टर को अपना निजी अंक देगा।
- (ii). यदि टेलीफोन गाड़ी के आगमन वाले छोर के स्टेशन से जुड़ा है तो, स्टेशन मास्टर/बालोद को जैसे ही प्रेषण स्टेशन से गाड़ी के सेक्शन में प्रवेश करने की जानकारी प्राप्त होती है, वह टेलीफोन द्वारा, अंतर्पाशित गेट के गेटमैन को निजी अंक के आदान प्रदान से समर्थित यह सूचना देगा। गेटमैन भी स्टेशन मास्टर को अपना निजी अंक देगा।
- (iii). यदि खण्ड के दोनों दिशा का वास्तविक रनिंग समय 10 मिनट से कम है तो स्टेशन मास्टर के द्वारा अंतर्पाशित गेट के गेटमैन को निजी अंक के आदान प्रदान से समर्थित यह सूचना लाइन क्लीयर प्राप्त करने/प्रदान करने से पहले दी जाएगी। गेटमेन भी स्टेशन मास्टर को अपना निजी अंक देगा।
- (iv). यह संबंधित गेटमैन की जिम्मेदारी है कि वह समय से गेट को बंद करना सुनिश्चित करे ताकि इसके लिए ट्रेन या सड़क यातायात अत्यधिक समय तक विलंबित न हो।

रवि
(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

गौरव गाजरानी
(गौरव गाजरानी)
मं.इंजी-II/रायपुर

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

- (v). संबंधित अंतर्पाशित समपार फाटक का गेटमैन गाड़ी नंबर, लाइन (अप/डाउन), दिशा (अप/डाउन), सूचना/सलाह और दिये गए तथा प्राप्त किये गये निजी अंक के साथ उक्त गाड़ी के लिए गेट सिगनल को ऑफ करने के समय की प्रविष्टियाँ एक रजिस्टर में नीचे दिये गये प्रपत्र के अनुसार करेगा :

क्र. सं.	गाड़ी सं.	लाइन (अप/ डाउन)	दिशा (अप/ डाउन)	स्टेशन मास्टर से सूचना/सलाह प्राप्त होने का समय	स्टेशन मास्टर से निजी अंक प्राप्त होने का समय	गेटमैन द्वारा निजी अंक प्रदान करने का समय	गेट सिगनल को ऑफ करने का समय	टिप्पणी

8. दूरसंचार की विफलता :

जब टेलीफोन संचार व्यवस्था विफल हो जाए अथवा 2 या 3 बार की कोशिशों के बाद भी गेटमैन को कोई जवाब न मिले, तब निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जाएगी :

- ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने पोर्टर के जरिए गेटमैन को अंक की विस्तृत विवरण, ब्यौरा एवं ट्रेन के आने की दिशा युक्त लिखित सूचना भिजवायेगा।
- यह सूचना प्राप्त होने पर गेटमैन तत्काल गेट को बंद करेगा और चाबी प्रेषित करेगा ताकि स्टेशन मास्टर आगमन या प्रस्थान सिगनल को 'ऑफ' किया जा सके।
- यदि गाड़ियों की संख्या ज्यादा होने के कारण पर्याप्त समय उपलब्ध नहीं हो तो स्टेशन मास्टर गाड़ी के चालक को सिगनल ऑन स्थिति में पार करने के लिए लिखित प्राधिकार जारी करेगा।
- इसके अलावा स्टेशन मास्टर गाड़ी के चालक को लगातार सीटी बजाते हुए सतर्कतापूर्वक गेट पहुँचने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- गाड़ी के चालक को निर्देश दिया जाएगा कि वह सतर्कतापूर्वक गेटकीपर द्वारा हाथ सिगनल दिखाए जाने पर गेट को पार करेगा। यदि हाथ सिगनल नहीं दिखता है तो चालक गेट के पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा और सामा. नियम 3.73(2) (बी) के अनुसार समपार का बंद होना सुनिश्चित करेगा।
- स्टेशन मास्टर आने वाली गाड़ी के लिए, गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को निजी अंक के आदान-प्रदान के माध्यम से सूचित करेगा कि समपार का टेलिफोन खराब हो गया है।
- इसके बाद गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में भेजने से पहले गाड़ी के चालक को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- वह टेलीफोन ठीक करने के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों को तुरंत टेलिफोन ठीक करने के लिए सूचित करेगा।
- सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन ठीक करने के बाद पुनर्संयोजन / रिकनेक्शन मेमो/ फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य रूप से संचालन पुनः शुरु किया जाएगा।

9. लिफ्टिंग बैरियरों की विफलता :

- जब लिफ्टिंग बैरियर की खराबी के कारण फाटक बंद नहीं किया जा सके, तब गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत स्टेशन मास्टर को शीघ्र सूचित करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को अवरुद्ध न करें।
- वह तत्काल पहले जिस दिशा से गाड़ी आने की संभावना हो उधर दिन के समय बैनर झंडी और रात के समय एल.ई.डी युक्त फ्लेशिंग लाल बत्ती लगाएगा फिर दूसरी ओर को भी सुरक्षित करेगा।
- गेटमैन सेफ्टी चैन और पैडलॉक के सहारे सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करेगा।
- सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करने के बाद गेटमैन पहले आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को दिन में हरा हाथ सिगनल पताका और रात को हरी बत्ती दिखाएगा।

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव गजगानी)
मं.इंजी-II/रायपुर

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

- (v). कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (vi). वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर के साथ प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी को भेजने के पहले ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करें।
- (vii). स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर के अनुरक्षण से संबंधित कर्मचारी को उसे यथाशीघ्र सुधारने के लिए अनुदेश देगा।
- (viii). अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बैरियर सुधारने के बाद रिकनेक्शन / फिट मेमो जारी करने के बाद सामान्य संचालन शुरू की जाएगी।
10. गेट की खराबी जब गेट बंद स्थिति में हो :
- (i). यदि गेट नहीं खोल पाने की स्थिति में गेटमैन तुरंत कार्यरत स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नंबर के तहत सूचित करेगा।
- (ii). गेटलॉज पर आपातकालीन चाबी 'एम' उपलब्ध है तो गेटमैन सील किए हुए लाल रंग के बाक्स की सील तोड़कर उससे चाबी एल निकालेगा तथा सड़क यातायात के लिए गेट खोलगा। चाबी 'एम' को निकाले जाने से गेट नियंत्रित करने वाले सिगनल वापस 'ऑन' हो जाएंगे।
- (iii). इस प्रकार आपातकालीन चाबी बाक्स की सील तोड़े जाने का दिनांक, समय एवं कारण हस्ताक्षर सहित दर्ज किया जाएगा।
- (iv). उसके बाद, फाटक को नॉन-इंटरलॉक्ड माना जाएगा और गाड़ियों के प्रवेश/प्रेषण के लिए नॉन-इंटरलॉक्ड फाटकों हेतु निर्धारित कार्यविधि अपनाई जाएगी।
- (v). कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (vi). वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी प्रेषित करने से पहले इसी तरह सतर्कता आदेश जारी करे।
- (vii). स्टेशन मास्टर चाबी ट्रांसमीटर का अनुरक्षण करने के लिए जिम्मेदार सिगनल व दूर संचार कर्मचारियों को उसकी शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा।
- (viii). सिगनल एवं दूर-संचार कर्मचारियों द्वारा चाबी ट्रांसमीटर की मरम्मत करने एवं उसके लिए रिकनेक्शन फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरंभ किया जाएगा।
- (ix). सुधार के बाद, आपातकालीन चाबी आपातकालीन चाबी बाक्स में पुनः रख दी जाएगी और सिगनल एवं दूर संचार अनुरक्षक द्वारा पुनः सील बंद की जाएगी।
11. गेट की खुले स्थिति में गेट की विफलता :
- (i). यदि गेट को बंद नहीं किया जा सकता हो, तो गेटमैन टेलीफोन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तत्काल अवश्य सूचित करेगा।
- (ii). उसके बाद, फाटक को नॉन-इंटरलॉक्ड माना जाएगा और गाड़ियों के प्रवेश/प्रेषण के लिए नॉन-इंटरलॉक्ड फाटकों हेतु निर्धारित कार्यविधि अपनाई जाएगी।
- (iii). गेटमैन सेफ्टी चैन और पैडलॉक के सहारे सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करेगा और गाड़ियों को हाथ-सिगनल से पास कराएगा।
- (iv). कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (v). वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी प्रेषित करने से पहले इसी तरह सतर्कता आदेश जारी करे।
- (vi). स्टेशन मास्टर फाटक का अनुरक्षण करने के लिए जिम्मेदार सिगनल व दूरसंचार कर्मचारियों को उसकी शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा।
- (vii). सिगनल एवं दूर-संचार कर्मचारियों द्वारा फाटक की मरम्मत करने एवं उसके लिए रिकनेक्शन फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरंभ किया जाएगा।
- (viii). सुधार के बाद, आपातकालीन चाबी आपातकालीन चाबी बाक्स में पुनः रख दी जाएगी और सिगनल एवं दूर संचार अनुरक्षक द्वारा पुनः सील बंद की जाएगी।

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव गान्धरानी)
मं.इंजी-II/रायपुर

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

12. खराब गेट सिगनल:

निम्नलिखित परिस्थितियों में गेटमैन गेट सिगनल को खराब मानेंगे और इसे 'ऑफ' नहीं करेंगे :

- (i). गेट बंद किये बिना ही अगर गेट सिगनल ऑफ किया जा सकता हो, अथवा
- (ii). जब फाटक खुली हुई हो और चाबी परिचालन विंच से निकाली जा सके, अथवा
- (iii). अगर गेट अथवा गेट सिगनल अथवा डिसटेंट सिगनल 'ऑफ' अवस्था में खराब हो जाता हो, ता गेटमैन इसे 'ऑन' अवस्था में लाने का पूरा प्रयास करेगा। अगर आवश्यकता पड़े तो वह इसके लिए सिगनल तार को भी काट/हरा कांच को तोड़ सकता है।
- (iv). गेटमैन तुरंत बालोद में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को खराब गेट सिगनल के संबंध में प्राइवेट नम्बर की अदला-बदली के साथ बताएगा।
- (v). उसके बाद, फाटक को नॉन-इंटरलॉकड माना जाएगा और गाड़ियों के प्रवेश/प्रेषण के लिए नॉन-इंटरलॉकड फाटकों हेतु निर्धारित कार्यविधि अपनाई जाएगी।
- (vi). गेट को बंद करने के पश्चात वह ट्रेन के गुजरने के समय दिन के समय हरी झंडी तथा रात के समय हरी बत्ती दिखाएगा।
- (vii). ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (viii). वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर को भी अपनी छोर ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी को प्रेषित करने से पहले प्राइवेट नंबर का अदान-प्रदान करते हुए इसी तरह सतर्कता आदेश जारी करने के लिए सूचित करेगा।
- (ix). स्टेशन मास्टर गेट सिगनल का अनुरक्षण करने के लिए जिम्मेदार सिगनल व दूर संचार कर्मचारियों को उसकी शीघ्र मरम्मत करने के लिए सूचित करेगा।
- (x). सिगनल एवं दूर-संचार कर्मचारियों द्वारा गेट सिगनल का मरम्मत करने एवं उसके लिए रीकनेक्शन / फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरंभ किया जाएगा।

13. समपार फाटक पर अवरोध :

- (i). यदि फाटक किसी सड़क वाहन के टक्कर से टूट जाता है और उससे ट्रैक अवरुद्ध हो जाता है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या फाटक का कोई अन्य हिस्सा रेल पथ को अवरुद्ध करता है या फाटक पर किसी अन्य प्रकार की बाधा हो, तो वह फाटक के दोनों छोरों पर स्थित पोस्ट पर दिन में लाल झंडी तथा रात में लाल बत्ती लगा देगा।
- (ii). उसके तत्काल बाद गेटमैन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए इसकी सूचना देगा।
- (iii). ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर से आग्रह करेगा कि यदि कोई आगमन/प्रस्थान सिगनलों को 'ऑफ' स्थिति में किया गया हो, तो उनको 'ऑन' स्थिति में किया जाए।
- (iv). अगर दो-तीन बार प्रयास करने के बाद भी स्टेशन मास्टर से कोई जवाब नहीं मिलता है तो वह पहले गेट को सुरक्षित करेगा, उसके बाद फोन पर सूचना देगा।
- (v). उसके बाद वह पटाखों, फ्यूजी और दिन में लाल झंडी तथा रात में हाथ सिगनल लाल बत्ती के साथ आने वाली गाड़ी की दिशा में जाएगा तथा सामान्य अनुदेश में दिए गए मद संख्या (5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी के लिए निर्धारित आदेशों के अनुसार फाटक की हिफाजत करेगा।
- (vi). उसके बाद वह फाटक की दूसरी दिशा से आने वाली गाड़ियों के लिए भी संरक्षा करेगा।
- (vii). वह सड़क वाहन का विवरण, ड्राइवर का नाम नोट करेगा और इन्हें स्टेशन मास्टर को उक्त विवरण प्रेषित करेगा, जो तब तक गाड़ी खाना नहीं करेगा जब तक उसे गेटमैन से इस बात का आश्वासन नहीं मिल जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को अवरुद्ध नहीं कर रहे हैं।
- (viii). स्टेशन मास्टर प्रेषण छोर के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए उसे यह भी कहेगा कि जब तक ट्रैक सभी बाधाओं से मुक्त नहीं हो जाता तब तक अपने छोर से किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में न भेजे।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव राजगुप्ता)

मं.इंजी-II/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (ix). ट्रैक के सभी बाधाओं से मुक्त हो जाने पर गेटमैन प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
- (x). तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा और कहेगा कि यदि गेट टूटा हुआ हो, लेकिन सभी बाधाओं से मुक्त हो, तो गेटमैन के हरे हाथ सिगनल पर फाटक पार करें।
- (xi). गेटमैन सड़क यातायात को रोकने के लिए फाटक को संरक्षा जंजीर से जकड़ देगा और पैडलॉक लगा देगा और यदि फाटक अवरुद्ध नहीं है तो उसके बाद हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।
- (xii). स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियरों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार अनुरक्षण कर्मचारियों को यथाशीघ्र उसकी मरम्मत के लिए कहेगा।
- (xiii). अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बैरियरों की मरम्मत करने और उसके लिए पुनर्संयोजन/फिट मेमो जारी - किए जाने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः शुरू किया जा सकेगा।

14. समपार के निकट ट्रैक पर अवरोध :

यदि रेल फ्रैक्चर हो गया हो अथवा किसी पेड़ के गिरने के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो, सड़क बाह्य द्वारा ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा डिरेलमेंट हो गया हो जो गेटमैन को दिखाई पड़ता हो तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त संख्या 13 में दी गई कार्यविधि का पालन करेंगे। यदि वह अवरोध समपार फाटक को अवरुद्ध करता है तो गेटमैन बाधा हटाए जाने तक फाटकों को सड़क यातायात के लिए बंद रखेगा।

15. विशेष प्रतिबंध :

सामान्यतः समपार फाटक लगातार 10 मिनट से ज्यादा समय के लिए बंद नहीं रखा जाएगा। यह सुनिश्चित करने के लिए समपार फाटक से गाड़ी के गुजरने के संभावित समय से 10 मिनट के पहले प्रस्थान सिगनल ऑफ नहीं किया जाएगा बालोद में ड्यूटी पर तैनात उप स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होंगे।

16 गेट लॉज में निम्नलिखित संकेत उपलब्ध कराए गए हैं:

गेट लॉज में गेटमैन को विद्युत चालित बूम, स्लाइडिंग बैरियर, रोड सिगनल, आपातकालीन ई.के.टी, स्लाइडिंग बैरियर ई.के.टी, क्रैंक हैंडल, एस.एम से प्राप्त अनुमति, रोटरी स्विच की स्थिति, गेटमैन की चाबी एवं फाटक का बंद एवं लॉक इत्यादि की स्थिति की सूचना उपलब्ध कराने हेतु निम्नलिखित संकेत उपलब्ध कराए गए हैं:

क्र.सं	उपकरण	संकेत
1.	गेटमैन चाबी इन	पीला
2.	रोटरी स्विच स्थिति नार्मल	हरा
3.	बूम-ए खुला	पीला
4.	बूम-ए बंद	पीला
5.	बूम-बी खुला	पीला
6.	बूम-बी बंद	पीला
7.	बूम-ए का क्रैंक हैंडल-इन	पीला

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव गाम्बरानी)
मं.इंजी-III/रायपुर

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

क्र.सं	उपकरण	संकेत
8.	बूम-ए लॉक	लाल
9.	बूम-बी का क्रैंक हैंडल-इन	पीला
10.	बूम-बी लॉक	लाल
11.	फाटक प्रचालन के लिए तैयार	हरा
12.	आपातकालीन ई.के.टी-1 का चाबी-इन	पीला
13.	फाटक लॉकड	लाल
14.	आपातकालीन प्रचालन नहीं हुआ	पीला
15.	स्लाइडिंग बैरियर ए & बी खुला (ई.के.टी-2)	हरा
16.	स्लाइडिंग बैरियर ए बंद (ई.के.टी-3)	पीला
17.	स्लाइडिंग बैरियर बी बंद (ई.के.टी-4)	हरा
18.	रोड सिगनल (उत्तर) फाटक के खुले स्थिति में	पीला
19.	रोड सिगनल (उत्तर) फाटक के बंद स्थिति में	लाल
20.	रोड सिगनल (उत्तर एवं दक्षिण) फाटक प्रचालन के दौरान या जब बंद या खुलने का संकेत प्राप्त नहीं होता	फ्लैशिंग (चमकता) लाल
21.	रोड सिगनल (दक्षिण) फाटक के खुले स्थिति में	पीला
22.	रोड सिगनल (दक्षिण) फाटक के बंद स्थिति में	लाल
23.	बूम लाईट (यह स्विच रात में ऑन स्थिति में और दिन में ऑफ स्थिति में होना चाहिए)	लाल
24.	गेट प्रचालन पैनल पर पावर 'ऑन'	पीला
25.	सिगनल लैंप विफलता संकेत	लाल

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(गौरव राजरानी)
मं.इंजी-II/रायपुर

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

बालोद-लाटाबोर सेक्शन में कि.मी. 927.643 (927/6-7) पर स्थित 'बी-1' कलॉस समपार फाटक क्र. डी.डी-48 के लिए लगाए गए स्लाइडिंग बैरियर के परिचालन हेतु कार्यचालन अनुदेश:

1. सामान्य :

बालोद-लाटाबोर सेक्शन में कि.मी. 927.643 (927/6-7) पर स्थित समपार फाटक सं. डी.डी-48 के लिए स्लाइडिंग बैरियर लगाए गए हैं। जब किसी वाहन के द्वारा या किसी अन्य कारण में विद्युत प्रचालित लिफ्टिंग बैरियर को क्षति पहुंचने पर ऐसी स्थिति से निबटने के लिए स्लाइडिंग बैरियर न केवल इंटरलॉकिंग सुनिश्चित करता है अपितु समपार फाटक के विद्युत प्रचालित लिफ्टिंग बैरियर को क्षति पहुंचने पर गाड़ियों के पायलट इन एवं आउट से भी बचाता है। सड़क यातायात के विरुद्ध समपार फाटक को खोलने एवं बंद करने के बाद सिगनलों को सामान्य रूप से क्लियर किया जा सकता है।

2. उपलब्ध उपकरण :

समपार क्र. डी.डी-48 के स्लाइडिंग बैरियर के प्रचालन के लिए गेट लॉज में निम्नलिखित उपकरण लगाए गए हैं:

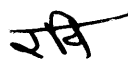
i) समपार क्र. डी.डी-48 के स्लाइडिंग बैरियर 'ए' और 'बी' के प्रचालन के लिए डी.डी-48 के गेटलॉज में तीन ई.के.टी. अर्थात् ई.के.टी.-2, ई.के.टी.-3 तथा ई.के.टी.-4 लगाए गए हैं।

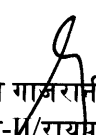
3. उपलब्ध उपकरणों के प्रयोजन :

उपकरण	प्रयोजन
ई.के.टी.-2	यह ई.के.टी.-2 इलेक्ट्रोमेकनिकली फ्री है। इस ई.के.टी. से एस.बी.के. 'पी' के निकाले जाने पर रोड सिगनल वापस 'ऑन' स्थिति में आ जाते हैं तथा हूटर बजने के साथ साथ लाल संकेत फ्लैश करने लगता है।
ई.के.टी.-3	स्लाइडिंग बैरियर को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लॉक करके, स्लाइडिंग बैरियर-ए से निकाली गई चाबी एस.बी.के. 'क्यू' को, गेट लॉज में उपलब्ध कराए गए गेट प्रचालन सह इंडिकेशन पैनल पर लगे हुए रोटरी स्विच को इसकी रिवर्स स्थिति में सेट करके, प्रविष्टकर घुमाया जाता है ताकि संबंधित सिगनलों को ऑफ किया जा सके।
ई.के.टी.-4	स्लाइडिंग बैरियर को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लॉक करके, स्लाइडिंग बैरियर-बी से निकाली गई चाबी 'आर', को गेट लॉज में उपलब्ध कराए गए गेट प्रचालन सह इंडिकेशन पैनल पर लगे हुए रोटरी स्विच को इसकी रिवर्स स्थिति में सेट करके, प्रविष्टकर घुमाया जाता है ताकि संबंधित सिगनलों को ऑफ किया जा सके।

4. स्लाइडिंग बैरियर (ए एवं बी) :

स्लाइडिंग बैरियर 'ए' एवं 'बी' सामान्यतः रेस्ट पोस्ट में लॉक स्थिति में रहते हैं। 'ए' एवं 'बी' साइड बूम को ई.के.टी.-2 से निकाली गई चाबी- एस.बी.के.- 'पी' द्वारा अनलॉक किया जा सकता है। ई.के.टी.-2 से निकाली गई चाबी- एस.बी.के.- 'पी' को स्लाइडिंग बैरियर 'ए' एवं 'बी' 'ई' टाइप लॉक में घुसाकर घुमाके अनलॉक किया जाता है ताकि सड़क यातायात के विरुद्ध इसे बंद करने हेतु प्रचालित किया जा सके।


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


(गौरव गार्ग)
मं.इंजी-1/रायपुर


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

5. स्लाइडिंग बैरियर के प्रचालन की प्रक्रिया :

5.1 समपार फाटक को बंद करने के लिए :

जैसा कि ऊपर वर्णित किया जा चुका है कि विद्युत प्रचालित लिफ्टिंग बैरियर को क्षति पहुंचने पर इसके पैनल से प्रचालित होने में विफल होने पर स्लाइडिंग बैरियर का प्रयोग किया जाएगा। केवल क्षतिग्रस्त या खराब हुए लिफ्टिंग बैरियर के लिए स्लाइडिंग बैरियर को बंद किया जाता है तथा अन्य लिफ्टिंग बैरियर को एस.एम.रूम के गेट प्रचालन पैनल से सड़क यातायात के लिए बंद और लॉक किया जाता है। ड्यूटी पर कार्यरत गेटमैन द्वारा :

(i) स्लाइडिंग बैरियर 'ए' को बंद करने के लिए :

- (ए) ई.के.टी.-2 जो कि इलेक्ट्रोमेकनिकली फ्री है, से चाबी- एस.बी.के. 'पी' निकालेगा। ई.के.टी.-2 से चाबी-'पी' के निकाले जाने से रोड सिगनल वापस ऑन स्थिति में आ जाएंगे।
- (बी) इस निकाली गई चाबी-'पी' को स्लाइडिंग बैरियर 'ए' में लगे हुए ई टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है ताकि इसे अनलॉक किया जा सके।
- (सी) स्लाइडिंग बैरियर 'ए' को अनलॉक करने के बाद इसे सड़क के आर पार तब तक खींचा जाता है जब तक कि इसका लॉकिंग छोर लॉक पोस्ट पर बैठ न जाए।
- (डी) स्लाइडिंग बैरियर 'ए' को सड़क यातायात के विरुद्ध लॉक करने के बाद लॉक पोस्ट से चाबी 'क्यू' निकाली जाती है।
- (ई) लॉक पोस्ट से इस निकाली गई चाबी 'क्यू' को ई.के.टी.-3 में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है।

अथवा

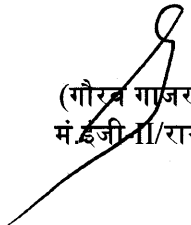
जब स्लाइडिंग बैरियर 'बी' को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद करना हो, तब ई-टाइप लॉक से चाबी एस.बी.के. - 'पी' निकाला जा सकता है।

- (एफ) गेट बंद करने के बाद रोटरी स्विच को रिवर्स स्थिति में घुमाया जाता है ताकि संबन्धित गेट सिगनलों को 'ऑफ' किया जा सके।

(ii) स्लाइडिंग बैरियर 'बी' को बंद करने के लिए :

- (ए) ई.के.टी.-2 जो कि इलेक्ट्रोमेकनिकली फ्री है, से चाबी- एस.बी.के.- "पी" निकालेगा। ई.के.टी.- 2 से चाबी 'पी' के निकाले जाने से रोड सिगनल वापस ऑन स्थिति में आ जाएंगे।
 - (बी) इस निकाली गई चाबी 'पी' को स्लाइडिंग बैरियर 'बी' में लगे हुए ई टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है ताकि इसे अनलॉक किया जा सके।
 - (सी) स्लाइडिंग बैरियर 'बी' को अनलॉक करने के बाद इसे सड़क के आर पार तब तक खींचा जाता है जब तक कि इसका लॉकिंग छोर लॉक पोस्ट पर बैठ न जाए।
 - (डी) स्लाइडिंग बैरियर 'बी' को सड़क यातायात के विरुद्ध लॉक करने के बाद लॉक पोस्ट से चाबी - 'आर' निकाली जाती है।
 - (ई) लॉक पोस्ट से इस निकाली गई चाबी 'आर' को ई.के.टी.-4 में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है,
- अथवा
- (एफ) जब स्लाइडिंग बैरियर 'ए' को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद करना हो, तब ई-टाइप लॉक से चाबी एस.बी.के. - 'पी' निकाला जा सकता है।
 - (जी) गेट बंद करने के बाद रोटरी स्विच को रिवर्स स्थिति में घुमाया जाता है ताकि संबन्धित गेट सिगनलों को 'ऑफ' किया जा सके।


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


(गौरव गाजराणी)
मं.इंजी.11/रायपुर

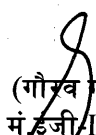

(मनीष अग्रवाल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

5.2 समपार फाटक को खोलने के लिए :

- (i) समपार के बैरियर "ए" को खोलने के लिए :
- (ए) जिस गाड़ी के लिए समपार को बंद किया गया है उस गाड़ी के गुजरने के बाद ड्यूटी पर तैनात गेटमैन गेट सिगनल थंब स्विच को सामान्य स्थिति में करेगा और रोटरी स्वीच को सामान्य स्थिति में घुमाएगा । ड्यूटी पर तैनात गेटमैन ई.के.टी.-3 में लगे हुए इकोनोमाइजर पुश स्विच को दबाकर इससे चाबी एस.बी.के. 'क्यू' को निकाल लेगा ।
- (बी) निकाली गई चाबी 'क्यू' को स्लाइडिंग बैरियर 'ए' के लॉक पोस्ट में लगे हुए ई टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है स्लाइडिंग बैरियर को अनलॉक किया जा सके ।
- (सी) अनलॉक करने के बाद स्लाइडिंग बैरियर 'ए' के रोड को क्लियर करते तक खींचा जाता है और स्लाइडिंग बैरियर को सामान्य स्थिति में लॉक हो जाती है ।
- (डी) स्लाइडिंग बैरियर 'ए' के सामान्य स्थिति में लॉक हो जाने के बाद चाबी 'पी' को निकाला जाता है ।
- (ई) लॉक पोस्ट से निकले चाबी 'पी' को ई.के.टी.-2 में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है ।
- (ii) समपार के बैरियर "बी" को खोलने के लिए :
- (ए) जिस गाड़ी के लिए समपार को बंद किया गया है उस गाड़ी के गुजरने के बाद ड्यूटी पर तैनात गेटमैन गेट सिगनल थंब स्विच को सामान्य स्थिति में करेगा और रोटरी स्वीच को सामान्य स्थिति में घुमाएगा । ड्यूटी पर तैनात गेटमैन ई.के.टी.-4 में लगे हुए इकोनोमाइजर पुश स्विच को दबाकर इससे चाबी एस.बी.के. 'आर' को निकाल लेगा ।
- (बी) निकाली गई चाबी 'आर' को स्लाइडिंग बैरियर 'बी' के लॉक पोस्ट में लगे हुए ई टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है स्लाइडिंग बैरियर को अनलॉक किया जा सके ।
- (सी) अनलॉक करने के बाद स्लाइडिंग बैरियर को रोड को क्लियर करते तक खींचा जाता है और स्लाइडिंग बैरियर को सामान्य स्थिति में लॉक हो जाती है ।
- (डी) स्लाइडिंग बैरियर 'बी' के सामान्य स्थिति में लॉक हो जाने के बाद चाबी 'पी' को निकाला जाता है ।
- (ई) लॉक पोस्ट से निकले चाबी 'पी' को ई.के.टी.-2 में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है ।

नोट : यह समपार में कार्यरत गेटमेन की ज़िम्मेदारी है कि वह मूवमेंट बंद होने के सुनिश्चित करने के बाद ही पेडेस्टल से एस.बी.के.- 'पी' को निकाले ।


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


(गौरव राजरानी)
मं.इजी/II/रायपुर


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



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

परिशिष्ट – “बी”

बालोद (बड़ी लाइन)

रायपुर मंडल

परिशिष्ट - 'बी'**इंटरलॉकिंग एवं सिगनल की व्यवस्था :****1. ऑपरेटिंग सह इंडिकेशन पैनल :**

1.1 यह स्टेशन सेंट्रल पैनल इंटरलॉकिंग से लैस है। सभी सिगनल और प्वाइंट स्टेशन मास्टर के कार्यालय में उपलब्ध कराए गए कंट्रोल पैनल से संचालित होते हैं। स्टेशन को रिले (पैनल) इंटरलॉकिंग के माध्यम से मानक III (आर) में अंतर्प्राणित (इंटरलॉक) किया गया है। सभी प्वाइंट इलेक्ट्रिक प्वाइंट मोटर से संचालित होते हैं। रंग प्रकाश संकेतों के पहलू और प्वाइंट की सेटिंग को पैनल में प्रदर्शित किया गया है। सभी लाइनों को लगातार ट्रैक सर्किट के साथ प्रदान किया गया है।

1.2 झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से इस कंट्रोल पैनल के पुश बटन को जब भी आवश्यक होगा, संचालित करेगा और वह सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

2. पैनल विवरण :

2.1 कंट्रोल पैनल डेस्क प्रकार "डोमिनो" पैटर्न का है। सभी नियंत्रण और संकेत देने वाले तत्वों को पैनल पर एक साथ समूहीकृत किया गया है और रेखाओं के आरेख पर भौगोलिक क्रम में स्थित किया गया है, जो संबंधित ट्रैक क्षेत्र को दर्शाते हैं। सभी प्वाइंट और सिगनल बटन आरेख पर प्वाइंट और सिगनलों के करीब स्थित हैं। इसके बावजूद, पैनल का आयाम, यहां तक कि बड़े यार्ड के लिए भी, छोटा रखा जाता है ताकि झूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर/उप स्टेशन मास्टर बिना किसी कठिनाई के एक नज़र में पूरे आरेख को देख सकें और प्रत्येक ऑपरेटिंग बटन उनके आसान पहुंच के भीतर हो।

2.2 कंट्रोल पैनल 54 मिमी x 34 मिमी के व्यक्तिगत आयताकार पैनल अनुभाग से बना है। प्रत्येक पैनल अनुभाग में एक आधार और एक आवरण प्लेट होती है। किसी विशेष पैनल अनुभाग को आसानी से पहचानने और खोजने के लिए, कॉलम की पंक्ति को A1, A2, B1, B2 आदि के रूप में गिना जाता है।

एक पैनल अनुभाग कवर प्लेट भौगोलिक स्थिति के आधार पर प्वाइंट और संकेतों को दर्शाने वाले ट्रैक आरेख के संबंधित भाग को दिखाता है। क्षेत्र, जैसे प्वाइंट की एक जोड़ी, सिगनल के साथ या बिना सादे ट्रैक की लंबाई और इसी तरह। अलग-अलग ट्रैक सर्किट सेक्शन को अलग करने के लिए अलग-अलग रंगों का इस्तेमाल किया जाता है।

2.3 सभी सामान्य बटन जैसे आपातकालीन रद्दीकरण बटन, सामान्य प्वाइंट बटन और आपातकालीन संचालन के लिए विभिन्न काउंटर, सिगनल नियंत्रण बटन, सिगनल और प्वाइंट विफलता संकेत बटन, साइडिंग नियंत्रण बटन, क्रैंक हैंडल बटन, फाटक नियंत्रण बटन, आपातकालीन गेट रिलीज बटन, आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन, एक्सल काउंटर रीसेट चाबी आदि को भौगोलिक क्रम में पैनल के शीर्ष पर रखे गए हैं। पैनल की सतह का दबा हुआ भूरा रंग से अवांछनीय प्रतिबिंब को ऑपरेटर की आंखों तक पहुंचने से बचाता है।

2.4 विशेष सुविधा:

2.4.1 यह स्वचालित रूट सेटिंग प्रणाली है अर्थात् रूट की सेटिंग और लॉकिंग और सिगनल के क्लियर होने के लिए प्रवेश (सिगनल) और निकास (रूट) बटनों को एक साथ दबाने की आवश्यकता होगी। हालाँकि प्वाइंटों के व्यक्तिगत प्रचालन की सुविधा भी उपलब्ध है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

(ए) कॉलिंग ऑन सिगनल को छोड़कर अन्य सिगनलों पर ट्रेन के आगमन / प्रस्थान के बाद, रूट स्वतः ही रिलीज हो जाएगा।

बी) कॉलिंग ऑन सिगनल पर ट्रेन के आगमन / प्रस्थान के बाद संबंधित सिगनल बटन और सिगनल रद्दीकरण बटन दबाकर सिगनल रूट को रिलीज किया जाएगा।

3. ई.डब्ल्यू.एन (EWN) पुश बटन, रेड डॉट युक्त ब्लैक कलर पुश बटन:

यह एक आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन पुश बटन है (जो सभी प्वाइंटों के प्रचालन के लिए एक ही है), जिसे हमेशा सील के संरक्षण में रखा जाता है और जब ट्रैक सर्किट विफलता की स्थिति के तहत प्वाइंट की सेटिंग को बदलना आवश्यक हो जाता है तो आवश्यकता होने पर बाहर निकाला जाता है।

इस पुश बटन के पूरक हैं :

(ए) एस.एम की ई.डब्ल्यू.एन (EWN) लॉक कुंजी:

इस लॉक में एस.एम की ई.डब्ल्यू.एन कुंजी जिसे झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/उप स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाता है, को ई.डब्ल्यू.डब्ल्यू.एन. पुश बटन ऑपरेशन आवश्यक होने पर प्रविष्ट करने और संचालित करने के लिए रखा जाता है।

बी) ई.डब्ल्यू.एन. (EWN) काउंटर :

यह ई.डब्ल्यू.एन. - पुश बटन के संचालन की निगरानी के लिए प्रदान किया गया एक विद्युत काउंटर है। यह प्रत्येक आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन के लिए अगली उच्च संख्या दर्ज करता है।

आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन प्रारंभ करने के पहले झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/ उप स्टेशन मास्टर भौतिक रूप से जाँच करेगा कि संबंधित रूट वाला हिस्सा किसी भी बाधा से मुक्त है।

सी) कार्यवाही (ऑपरेशन) :

आपातकालीन पॉइंट ऑपरेशन प्रारंभ करने के पहले ऑन झूटी एस.एम/ डिप्युटी एस.एम भौतिक रूप से जाँच करेगा कि प्वाइंट वाला हिस्सा किसी भी बाधा से मुक्त है। पहले, ई.डब्ल्यू.एन. बटन की सील को झूटी पर तैनात एस.एम/पैनल द्वारा तोड़ा जाना है, ई.डब्ल्यू.डब्ल्यू.एन. चाबी को प्रविष्ट कर प्रचालित किया जाना है। फिर संबंधित प्वाइंट बटन को ई.डब्ल्यू.डब्ल्यू.एन. पुश बटन के साथ दबाया जाना है। काउंटर अगली उच्च संख्या दर्ज करेगा जिसका विवरण इस उद्देश्य हेतु स्टेशन पर प्रदान किए गए रजिस्टर में दर्ज किया जाना है। ई.डब्ल्यू.एन. काउंटर के नीचे एक लघु प्रकाश इस बात की पुष्टि करेगा कि आपातकालीन ऑपरेशन को अब बहाल किया जा सकता है। प्वाइंट बटन को प्रेस कंडीशन में रखते हुए ई.डब्ल्यू.एन पुश बटन छोड़ा जाता है और फिर कॉमन प्वाइंट बटन को आवश्यकतानुसार नार्मल या रिवर्स में करने के इसे ऑपरेट और रिलीज किया जाता है।

डी) आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन को री-सील करने की व्यवस्था:

आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन पर सील करने की व्यवस्था प्रदान किया गया है। एस एंड टी स्टाफ को प्वाइंट प्रचालन की विफलता के बारे में सूचित किया जाना चाहिए और एस एंड टी स्टाफ (एसएसई, जेई और एसएम) द्वारा री-सीलिंग की जानी है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

4. इमरजेंसी रूट रिलीज के लिए रेड डॉट युक्त सफेद कलर बटन (ई.यू.यू.वाई.एन.):

यह पुश बटन अप और डाउन दिशाओं के लिए आपातकालीन रूट रिलीज करने के उद्देश्य से पैनल पर दिया गया है। पुश बटन संबंधित सिगनल पुश बटन में से एक पर ऑपरेशन के संयोजन के साथ संचालित होता है जो आपातकालीन रूट रिलीज ऑपरेशन को प्रभावित करने के लिए पैनल ट्रेक आरेख में प्रदान किया जाता है। जब साधारण रूट रिलीज विफल हो जाए, तब आपातकालीन रूट रिलीज का प्रचालन निम्नानुसार किया जाता है। जब रूट सेट एवं लॉक हो, संबंधित सिगनल जिसे ऑफ किया जाना है, के समीप एक लघु प्रकाश इस बात की पुष्टि करेगा कि रूट सेट एवं लॉक है। इस स्थिति में, रूट को रद्द करने के लिए निम्न प्रचालन किया जाना है:

- i) संबंधित सिगनल बटन (जी.एन) और सिगनल रद्दीकरण बटन (ई.जी.जी.एन) को एक साथ दबाया जाना है। इस ऑपरेशन को करने के बाद यदि संबंधित एप्रोच ट्रेक सर्किट, जहां भी प्रदान किया गया है, यदि क्लियर है, तो रूट रद्दीकरण तुरंत हो जाएगा। यदि रूट रद्द नहीं होने की स्थिति में उपरोक्त ऑपरेशन के अतिरिक्त निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी।
- ii) आपातकालीन रूट रिलीज बटन (ई.यू.यू.वाई.एन) और संबंधित सिगनल बटन को एक साथ दबाया जाना चाहिए। यदि एप्रोच ट्रेक पर कब्जा है या कोई एप्रोच ट्रेक सर्किट नहीं है, तो रूट रद्दीकरण पूर्व निर्धारित समय (120 सेकंड) की समाप्ति के बाद होगा।

सिगनल के पास सफेद बिंदु वाली लाइट गिनती का समय बताने के लिए टिमटिमाने लगेगी। समय बीतने के बाद यह स्थिर हो जाएगी और रूट रद्द हो जाएगा। रूट रद्द होने के बाद लाइट बुझ जाएगी।

- iii) अप और डाउन मार्गों के लिए, ई.यू.यू.वाई.एन के नीचे पैनल पर रद्दीकरण संकेत प्रदान किए गए हैं, आपातकालीन प्रचालन की रिकॉर्डिंग हेतु सामान्य विद्युत काउंटर प्रदान किया गया है।

हालाँकि, संबंधित रूट में ट्रेक सर्किट विफलता की स्थिति में आपातकालीन रूट रिलीज नहीं किया जा सकता है।

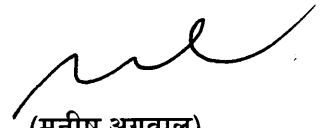
अलग-अलग परिस्थितियों में आपातकालीन रूट रिलीज रद्दीकरण ऑपरेशन निम्नानुसार किया जाता है :

- ए) रूट सेट हो गया है लेकिन किसी भी तरह की खराबी से सिगनल क्लियर नहीं हुआ :

सिगनल को क्लियर करने के लिए सिगनल बटन और रूट बटन को दबाया जाता है और छोड़ा जाता है। जब रूट सेट और लॉक किया जाता है तो पैनल पर क्लियर होने के लिए सिगनल के पास एक छोटा सफेद लाइट दिखाई देता है जो रूट सेट और लॉक होने की पुष्टि के रूप में दिखाई देता है। यदि ऐसी स्थिति में सिगनल क्लियर करने में विफल रहता है, तो रूट कैंसिलेशन ऑपरेशन का सहारा लेने से पहले, सिगनल बटन और ईजीजीएन (EGGN) बटन को पहले एक साथ दबाया जाना चाहिए। निर्धारित रूट को रद्द करने के लिए, ई.यू.यू.वाई.एन. (EUUYN) पुश बटन को संबंधित जी.एन. (GN) पुश बटन के संयोजन में दबाया जाना चाहिए और फिर रिलीज किया जाना चाहिए।



(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



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

ऐसा करने के बाद, लघु सफेद रोशनी जो सिगनल के पास दिखाई दी थी और अप / डाउन मार्ग जारी किया गया संकेत चमकने लगेगा। दो मिनट के बाद दोनों संकेत बुझ जाएंगे कि पहले सेट रूट अब रद्द कर दिया गया है और यह क्रिया अगली उच्च संख्या दर्ज करके, ई.यू.यू.वाई.एन. काउंटर में दर्ज की गई है।

बी) रूट सेट और सिगनल क्लियर हुए लेकिन आवाजाही नहीं हुई :

पहले पैनल पर सिगनल कैंसिलेशन पुश बटन ईजीजीएन (EGGN) दबाकर सिगनल (कॉलिंग ऑन सहित) या शंट सिगनल को वापस ऑन में कर दिया जाता है, बाद में ऑपरेशन ठीक वैसा ही होता है जैसा कि ऊपर पैरा 4 (ए) में रखा गया है। रूट कैंसिलेशन तत्काल नहीं है, इसमें 120 सेकंड लगते हैं। किसी भी असुरक्षित स्थिति से बचने के लिए इस देरी को शामिल किया गया है।

ऑपरेशन पूरा होने के बाद ई.यू.यू.वाई. एन. (EUUYN) बटन की सीलिंग व्यवस्था :

आपातकालीन ऑपरेशन से पहले ड्यूटी एसएम/पैनल द्वारा सील को तोड़ा जाना है। काउंटर एक पूर्ण संचालन के साथ एक उच्च संख्या को दर्ज करेगा और उस संख्या को स्टेशन पर उपलब्ध कराए गए आपातकालीन रूट रिलीज ऑपरेशन रजिस्टर में दर्ज किया जाना है। एस एंड टी स्टाफ को रूट रिलीज की विफलता के बारे में सूचित किया जाना चाहिए और एस एंड टी स्टाफ (एसएसई, जेई और एसएम) द्वारा री-सीलिंग किया जाना है।

5. WWN एवं WWR कॉमन पुश बटन रेड डॉट कलर युक्त ब्लैक बटन :

ये सामान्य पुश बटन प्वाइंट के व्यक्तिगत संचालन के लिए उपयोग किए जाते हैं। जब प्वाइंट का ट्रैक स्पष्ट हो, तो संबंधित प्वाइंट को संचालित करने के लिए संबंधित प्वाइंट बटन और आवश्यक कॉमन प्वाइंट बटन में से एक को एक साथ दबाएं।

6. सिगनल कैंसिलेशन (ई.जी.जी.एन - EGGN) पुश बटन सिगनल को वापस लाल करने के लिए, लाल रंग :

अत्यावश्यक स्थिति में, जब संबंधित ट्रेन के गुजरने से पहले स्टॉप सिगनल या कॉलिंग ऑन सिगनल या शंट सिगनल को वापस 'ऑन' पर रखना होता है, तो सिगनल पुश बटन और इमरजेंसी सिगनल कैंसिलेशन बटन (ईजीजीएन) को एक साथ दबाया जाना चाहिए।

7. जी.एक्स.वाई.एन (GXYN) सिगनल लैंप की विफलता पुश बटन, सफेद डॉट रंग के साथ लाल :

इस स्टेशन पर कलर लाइट सिगनल लगाए गए हैं, सिगनल दिन और रात के समय विद्युतीय रूप से जलाए जाते हैं।

जब कोई सिगनल एल.ई.डी खराब होता है, तो पैनल पर श्रव्य बजर/घंटी की ध्वनि के साथ एक लघु लाल बत्ती दिखाई देती है, जो GXYN पुश बटन को दबाने और छोड़ने पर रुक जाती है, लेकिन पैनल पर लाल बत्ती संकेत तब तक बना रहता है जब तक खराब एल.ई.डी को एस एंड टी कर्मचारी द्वारा बदल नहीं दिया जाता है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

8. बटन हेल्ड म्यूटिंग बटन सफेद बटन काला बिंदु रंग के साथ :

जब एक या अधिक ऑपरेटिंग बटन/बटन 15 सेकंड से अधिक समय तक दबे हुए स्थिति में रहते/दबाते रहते हैं तो एक श्रव्य बजर बजता रहता है और इस बटन के ऊपर एक छोटा सफेद संकेत दिखाई देगा, जब तक कि सभी दबाए गए बटन को अपनी सामान्य स्थिति में वापस रखकर गलती को ठीक नहीं किया जाता है। विफलता की अवधि के दौरान पैनल निष्क्रिय रहता है। इसलिए, पैनल स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि कोई भी ऑपरेटिंग पुश बटन 15 सेकंड से अधिक समय तक दबाया न जाए।

9. ग्रुप ट्रांस/रिलीज बटन काले डॉट के साथ सफेद रंग का:

यह समूह बटन को क्रैंक हैंडल और साइडिंग प्वाइंट के लिए नियंत्रण बढ़ाने के लिए दिए गए हैं। कंट्रोल चाबी को निकालने के लिए संबंधित कंट्रोल बटन के साथ ट्रांस का बटन दबाया जाता है और सिस्टम को सामान्य करने के लिए संबंधित कंट्रोल बटन के साथ रिलीज बटन को दबाया जाता है।

10. बिजली आपूर्ति संकेत:

बिजली आपूर्ति की स्थिति को दृश्य संकेत के रूप में दर्शाने हेतु दो लघु सफेद प्रकाश कंट्रोल पैनल पर उपलब्ध कराए गए हैं।

10.1 ट्रेक्शन आपूर्ति (ए.टी), स्थानीय आपूर्ति (लोकल सप्लाय) एवं डी.जी सेट इस स्टेशन में बिजली आपूर्ति के स्रोत हैं:

ट्रेक्शन आपूर्ति (ए.टी) एवं स्थानीय आपूर्ति (लोकल सप्लाय) की विफलता की स्थिति में, डीजल जेनरेटर को प्रचालित करने हेतु निर्देश निम्नानुसार हैं:

- (i) स्टेशन के सिगनलिंग उपकरण को बिजली की आपूर्ति आईपीएस के माध्यम से की जाती है। आईपीएस की बैटरी को ए.टी/स्थानीय आपूर्ति के माध्यम से चार्ज किया जाता है एवं स्टेशन भवन के डीजी कक्ष में डीजी सेट उपलब्ध कराया गया है।
- (ii) एक घंटे से अधिक समय तक एटी/स्थानीय आपूर्ति के विफल होने पर झूटी पर मौजूद एसएम डीजी सेट को संचालित करने के लिए डीजी सेट की चाबी ऑन झूटी प्वाइंट्समैन को सौंप देगा। ऑन झूटी प्वाइंट्समैन दो मिनट के बाद चेंज ओवर स्विच को डीजी मोड पर संचालित करेगा। आवश्यकता पड़ने पर डीजी सेट का लोड स्थानांतरित करेगा और डीजी सेट के लिए स्विच को भी आवश्यक स्थिति में संचालित करेगा।
- (iii) स्टेशन पर उपलब्ध कराया गया डीजी सेट दो घंटे से अधिक समय तक इंस्टॉलेशन का निरंतर लोड नहीं ले सकता है।
- (iv) डीजी सेट आईपीएस की बैटरी को चार्ज रखने में मदद करेगा और उन्हें खराब होने से बचाएगा।
- (v) एटी/स्थानीय आपूर्ति फिर से शुरू होने पर डीजी सेट का काम बंद कर दिया जाएगा और फिर ऑन झूटी प्वाइंट्समैन स्थानीय आपूर्ति पक्ष के सामान्य मोड में चेंज ओवर स्विच को संचालित करेगा।
- (vi) ए.एस.एम द्वारा इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए रजिस्टर में एटी/स्थानीय आपूर्ति की विफलता और डीजी सेट के काम करने की अवधि का रिकॉर्ड ठीक से बनाए रखा जाएगा। डीजी सेट की विफलता के बारे में संबंधित एसएंडटी स्टाफ को दोनों को सुधारने के लिए सूचित किया जाएगा।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (vii) डीजी सेट का परीक्षण प्रत्येक पाली में ऑन ड्यूटी प्वाइंट्समैन द्वारा किया जाएगा।

नोट:

डीजी सेट के उपयोग के समय संबंधित एसएसएम को एस एंड टी विभाग द्वारा 100 लीटर डीजल की आपूर्ति की जाएगी, जब भी सामान्य स्थानीय आपूर्ति विफल हो जाती है, डीजल की खपत का रिकॉर्ड एसएसएम द्वारा बनाए रखा जाएगा और एसएसई (सिगनल) द्वारा निगरानी की जाएगी। जब भी शेष 50 लीटर से कम हो जाएगा तो संबंधित एसएसई (सिगनल) तुरंत डीजल स्टॉक की आपूर्ति करेंगे।

11. क्रैंक हैंडल पुश बटन नीला रंग :

जब प्वाइंट कंट्रोल पैनल से काम करने में विफल होते हैं, तो मैनुअल रूप से संचालित करने के लिए, ये पुश बटन बैंक हैंडल समूह कुंजी CH1, CH2, CH3, CH4 आदि को रिलीज करने के लिए पैनल पर प्रदान किए गए हैं। आम तौर पर क्रैंक हैंडल ग्रुप की को के.एल.आर में लॉक किया जाता है और पैनल पर क्रैंक हैंडल पुश बटन के ऊपर दो संकेत सफेद और लाल दिए गए हैं। आवश्यक क्रैंक हैंडल समूह कुंजी (जो के.एल.आर में बंद है) को निकालने के लिए, पैनल से प्वाइंट संचालन की विफलता की स्थिति में इस पुश बटन को समूह ट्रांस बटन के साथ दबाया और छोड़ा जाना है। यह ऑपरेशन पैनल पर चमकती एक सफेद लघु प्रकाश का नेतृत्व करेगा।

पैनल पर क्रैंक हैंडल पुश बटन के ऊपर यह सफेद प्रकाश यह संकेत देता है कि क्रैंक हैंडल समूह कुंजी को संबंधित ई.के.टी से निकाला जा सकता है।

एक क्रैंक हैंडल ग्रुप की का उपयोग अर्थव्यवस्था, संचालन में लचीलापन और सीमित संख्या में ई.के.टी, पुश बटन आदि के उपयोग के लिए एक रूट ज़ोन में पड़े प्वाइंट के एक व्यक्तिगत समूह के लिए किया जाता है। जब किसी सिगनल मूव के कारण क्रैंक हैंडल लॉक होता है, तब लाल संकेत प्रदर्शित होता है।

क्र. सं	क्रैंक हैंडल समूह	नियंत्रित प्वाइंट	कहाँ स्थापित है
1.	CH-1	31 A/B	स्टेशन मास्टर के पैनल रूम में
2.	CH-2	32 A/B	
3.	CH-3	41A/B	
4.	CH-4	42A/B	
4.	CH-5	43	

12. ट्रैक संकेतक :

प्रत्येक ट्रैक सर्किटेड लाइन को इंडिकेशन कम ऑपरेटिंग पैनल के चेहरे पर एक अलग और अलग रंग दिया जाता है और ट्रैक के ट्रैक सर्किट हिस्से की पूरी लंबाई को रेक्टिलिनियर ट्रांसपेरेंट फिलर्स के साथ प्रदान किया जाता है और ट्रैक सर्किटेड लाइनों की स्थिति को इंगित करने के लिए पीछे से प्रकाशित किया जाता है। किसी भी क्षण (चाहे व्यस्त और मार्ग निर्धारित या कब्जा कर लिया)। जब एक बार रूट सेट किया जाता है और संकेतित मार्ग के लिए सिगनल बटन और निकास बटन दबाकर लॉक किया जाता है, पूरे मार्ग पर इन स्लॉट पर एक सफेद रोशनी प्रदर्शित होंगे। यदि ट्रैक सर्किट पर कब्जा है/असफल है तब संकेत लाल होगा और सामान्य स्थिति में कोई संकेत नहीं।



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

13. प्वाइंट संकेत :

प्रत्येक पॉइंट पर सामान्य सेटिंग के लिए स्ट्रेट पर एक छोटा स्ट्रिप लाइट या रिवर्स सेटिंग के लिए क्रॉस (तिरछे) पर स्ट्रिप लाइट पॉइंट स्थिति के लिए सामान्य या रिवर्स संकेत इंगित करता है।

14. स्टेशन मास्टर की चाबी (एस.एम कुंजी):

एसएम की चाबी कंट्रोल पैनल पर दी गई है। जब चाबी अंदर और लॉक होती है, तो पैनल बोर्ड पर एक छोटा सफेद प्रकाश संकेत प्रदर्शित होता है। यह सफेद रोशनी इंगित करती है कि पैनल संचालन के लिए तैयार है। जब कुंजी निकाली जाती है तो लघु सफेद प्रकाश बुझ जाता है जो दर्शाता है कि पैनल निष्क्रिय है और अंतिम संचालित स्थिति में प्वाइंट और सिगनल को छोड़ देता है। हालांकि, किसी भी आपात स्थिति के लिए, यदि चाबी "आउट" है और "ऑफ" स्थिति के किसी भी सिगनल को वापस 'ऑन' स्थिति में लाना है, तो ऐसा संबंधित सिगनल (GN) बटन और सिगनल कैंसिलेशन (EGGN) बटन को एक साथ दबाकर किया जा सकता है।

15. रूट पुश बटन (UN) सफेद रंग :

ये पुश बटन वास्तविक रूटों के बर्थिंग हिस्से और संबंधित रूट सेक्शन के बीच में लगाए जाते हैं और आवश्यक मार्ग की स्थापना और संबंधित सिगनल को ऑफ करने के लिए उपयोग किए जाते हैं। ट्रेन के रिसेप्शन या डिस्पैच के लिए संबंधित सिगनल/शंट सिगनल/कॉलिंग ऑन सिगनल पुश बटन के संचालन के साथ रूट पुश बटन दबाया जाएगा। रूट की सेटिंग को लघु सफेद लैंप/एल ई डी की एक श्रृंखला की रोशनी द्वारा नियंत्रण कक्ष पर प्रदर्शित किया जाता है। ट्रेन के गुजरने के दौरान पैनल पर लघु लाल बत्ती द्वारा मार्ग संकेत प्रदर्शित किया जाएगा और ट्रेन के गुजरने के बाद, रूट स्वतः ही रिलीज हो जाएगा और संबंधित सिगनल के उस रूट पर सभी सफेद और पीले बत्ती बुझ जाएंगे।

16. सिगनल (GN) पुश बटन लाल रंग :

आम तौर पर ये पुश बटन पैनल डायग्राम पर संबंधित सिगनल के पास ट्रैक लाइन पर लंबवत रखे जाते हैं। सिगनल को क्लियर करने के लिए सिगनल पुश बटन और संबंधित एग्जिट बटन को एक साथ दबाया जाना है।

17. शंट सिगनल (GN) पुश बटन पीला रंग :

आम तौर पर ये पुश बटन पैनल डायग्राम पर संबंधित शंट सिगनल के पास ट्रैक लाइन पर लंबवत रखे जाते हैं। शंट सिगनल को क्लियर करने के लिए शंट सिगनल पुश बटन और संबंधित एग्जिट बटन को एक साथ दबाया जाना है।

18. कॉलिंग ऑन सिगनल सफेद डॉट के साथ लाल रंग :

(ए) विवरण :

- सामान्य नियम 3.13(6)(बी) के संदर्भ में होम सिगनल पोस्ट पर कलर लाइट टाइप कॉलिंग ऑन सिगनल प्रदान किए गए हैं और वे सहायक सिगनल हैं जिनका 'ऑन' स्थिति में कोई स्वतंत्र पहलू (आस्पेक्ट) नहीं है।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- ii) आम तौर पर किसी ट्रेन के रिसेप्शन/डिस्पैच के लिए जब मुख्य स्टॉप सिगनल किसी भी कारण से विफल हो गया है जैसे ट्रैक सर्किट की विफलता आदि उस स्थिति में कालिंग ऑन सिगनल दिया जाएगा। जब ट्रेन रिसेप्शन सिगनल के पैर पर खड़े हो जाए और अन्य सभी शर्तों जैसे कि अप्रोच ट्रैक पर उक्त गाड़ी आकर खड़ी हो गई हो, पूरे होने पर ही कालिंग ऑन सिगनल दिया जाता है। कालिंग ऑन सिगनल देने के बाद, यह सिगनल 120 सेकण्ड के पश्चात गाड़ी के लिए ऑफ स्थिति में होगा। ऐसे प्रत्येक ऑपरेशन को ड्यूटी पर तैनात एस.एम/डिप्युटी एस.एम द्वारा निर्धारित प्रारूप के साथ कालिंग ऑन सिगनल काउंटर रजिस्टर में अलग से रिकॉर्ड किया जाना चाहिए और ऐसा करने का कारण भी दर्ज किया जाना चाहिए।
- iii) दोनों दिशाओं में रिसेप्शन सिगनल के एक ही पोस्ट पर कालिंग ऑन सिगनल प्रदान किया गया है और सफेद इनामेल रंग के डिस्क पर एक काला 'सी' मार्कर प्रदान किया गया है।

(बी) कालिंग ऑन सिगनल का संकेत :

- i) कालिंग ऑन सिगनल ऑन' स्थिति में कोई प्रकाश नहीं दिखाएगा।
- ii) कालिंग ऑन सिगनल ऑफ़ करते समय एक छोटी पीली रोशनी 'प्रकट होती है। यह छोटी पीली रोशनी प्रदर्शित करता है और यह दर्शाता है कि ड्राइवर अपनी ट्रेन को रोकने के लिए लाए जाने के बाद भी सावधानी के साथ अपनी ट्रेन को आगे बढ़ाए इसके ऊपर स्टॉप सिगनल 'ऑन पोजीशन' पर है और ड्राइवर को संकेत देता है कि वह किसी भी रुकावट को देखते ही ट्रेन को रोकने के लिए तैयार रहेगा।

नोट: कालिंग आन सिगनल प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व ट्रैक के क्लियर होने का प्रमाणन :

यह ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत जिम्मेदारी है कि वह उस लाइन के क्लियर होने को निजी रूप से सत्यापित करे जिस पर कि कालिंग-ऑन सिगनल ऑफ़ कर ट्रेन को लिया जाना है।

19. ग्रुप ट्रॉस/रिलीज बटन काले बिंदु के साथ सफेद बटन:

यह समूह बटन को क्रैंक हैंडल, साइडिंग प्वाइंट, समपार फाटक इत्यादि के लिए नियंत्रण बढ़ाने के लिए दिए गए हैं। कंट्रोल चाबी को निकालने के लिए संबंधित कंट्रोल बटन के साथ ट्रॉस का बटन दबाया जाता है और सिस्टम को सामान्य करने के लिए संबंधित कंट्रोल बटन के साथ रिलीज बटन को दबाया जाता है।

20. ओवरलैप टाइम रिलीज :

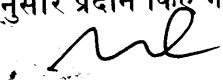
पूर्व और पश्चिम छोर के लिए कंट्रोल पैनल पर एक सफेद लघु प्रकाश संकेत के साथ ओवरलैप टाइमर दिए गए हैं। सिगनल रूट के लिए सेट किया गया कोई भी ओवरलैप ट्रेन के आने और बर्थिंग ट्रैक पर रुकने के बाद रिलीज होगा। यह सुनिश्चित करने के लिए कि ट्रेन आ गई है और बर्थिंग ट्रैक पर रुक गई है, ओवरलैप रिलीज करने के लिए 120 सेकंड का समय अंतराल प्रदान किया गया है।

21. सिगनल और उनके संकेत:

- (ए) स्टेशन में आने और जाने वाले ट्रेनों को नियंत्रित करने हेतु कंट्रोल पैनल के माध्यम से मैनुअल रूप से संचालित बहु-पहलू रंगीन लाइट वाले सिगनलों को सामान्य नियम एवं सहायक नियम 3.07 (4), 3.08(4)(बी), 3.09, 3.10, 3.13(6)(बी), 3.14(9) और 3.27 के अनुसार प्रदान किए गए हैं।


(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

- बी) निम्नलिखित कार्यों को छोड़कर ट्रेनों के आगमन और प्रस्थान प्रेषण के लिए स्वचालित मार्ग निर्धारण और मार्ग रद्दीकरण प्रदान किया गया है:
- रूट सेटिंग के माध्यम से कॉलिंग-ऑन सिगनल के द्वारा ट्रेन को रिसीव करना, हालाँकि रूट सेटिंग स्वचालित है, सिगनलों का रद्दीकरण ट्रेन के पूर्ण आगमन के बाद किया जाएगा।
 - अप एडवांस स्टार्टर सिगनल के लिए रूट निर्धारण और रद्दीकरण मैनुअल रूप से किया जाना है। निम्नलिखित सिगनल उपलब्ध कराए गए हैं:
- (ए) डाउन दिशा के लिए:
- डिस्टेंट सिगनल
 - इनर डिस्टेंट सिगनल
 - लूनर सहित होम सिगनल
 - होम सिगनल के नीचे कॉलिंग-ऑन सिगनल
 - स्टार्टर सिगनल
 - एडवांस स्टार्टर सिगनल
 - पोजिशन टाईप शंट सिगनल
 - कि.मी. 927/6-7 स्थित समपार फाटक का डाउन गेट सिगनल जी.एस-2
- (बी) अप दिशा के लिए:
- डिस्टेंट सिगनल
 - इनर डिस्टेंट सिगनल
 - लूनर सहित होम सिगनल
 - होम सिगनल के नीचे कॉलिंग-ऑन सिगनल
 - स्टार्टर सिगनल
 - एडवांस स्टार्टर सिगनल
 - पोजिशन टाईप शंट सिगनल
 - कि.मी. 927/6-7 स्थित समपार फाटक का अप गेट सिगनल जी.एस-1
 - कि.मी. 927/6-7 स्थित समपार फाटक का इनर डिस्टेंट सिगनल
 - कि.मी. 927/6-7 स्थित समपार फाटक का डिस्टेंट सिगनल

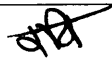

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

22. गाड़ियों के आगमन / प्रस्थान के दौरान पुश बटन के प्रचालन का क्रम :

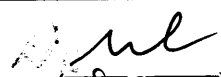
(ए) ट्रेनों के सिसेप्शन के लिए:

क्र.सं.	संचलन	ओवरलेप सेट	प्वाइंट की स्थिति	सिगनल बटन	रुट बटन
1.	सिगनल सं. S1-A को ऑफ करके अप ट्रेन को मेन लाइन (लाइन क्र. 2) पर लेना, एस-3 प्रदीप्त होना।	-	31N, 32N, 41N, 42N, CH1, CH2, CH3, CH4	S1 GN	ML UN
2.	सिगनल सं. S1-B (टावर कॉर साइडिंग की ओर सेट) को ऑफ करके अप ट्रेन को पहला लूप लाइन (लाइन क्र. 1) पर लेना।	टावर कॉर साइडिंग की ओर सेट	31N, 41N, 32R, 51(X)N, CH5, CH1, CH2, CH3, CONT-51N, 43N	S1 GN	CL1 UN
3.	सिगनल सं. S1-B (मेन लाइन की ओर सेट) को ऑफ करके अप ट्रेन को पहला लूप लाइन (लाइन क्र. 1) पर लेना।	मेन लाइन	31N, 42N, 41R, 32R, 51(X)N, CH5, CH1, CH2, CH3, CH4, CONT-51N, 43N	S1 GN	CL1 UN
4.	सिगनल सं. S1-C को ऑफ करके अप ट्रेन को दूसरे लूप लाइन (लाइन क्र. 3) पर लेना।	-	31R, 42R, 41N, 32N, CH1, CH2, CH3, CH4, CONT-52N	S1 GN	CL2 UN
5.	कालिंग-ऑन सिगनल सं. C1-A को ऑफ करके अप ट्रेन को मेन लाइन (लाइन क्र. 2) पर लेना, ट्रेक सर्किट 1AT के ऑक्यूपई होने के 120 सेकंड बाद सिगनल क्लियर होगा।	-	31N, 32N, CH1, CH2	C1 GN	ML UN
6.	कालिंग-ऑन सिगनल सं. C1-B को ऑफ करके अप ट्रेन को पहला लूप लाइन (लाइन क्र. 1) पर लेना, ट्रेक सर्किट 1AT के ऑक्यूपई होने के 120 सेकंड बाद सिगनल क्लियर होगा।	-	31N, 32R, CH1, CH2, 51(X)N, CH5, CONT-51N, 43N	C1 GN	CL1 UN
7.	कालिंग-ऑन सिगनल सं. C1-C को ऑफ करके अप ट्रेन को दूसरा लूप लाइन (लाइन क्र. 3) पर लेना, ट्रेक सर्किट 1AT के ऑक्यूपई होने के 120 सेकंड बाद सिगनल क्लियर होगा।	-	31R, 32N, CH1, CH2	C1 GN	CL2 UN



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

क्र.सं.	संचलन	ओवरलेप सेट	प्वाइंट की स्थिति	सिगनल बटन	रुट बटन
8.	सिगनल सं. S2-A को ऑफ करके डाउन ट्रेन को मेन लाइन (लाइन क्र 2) पर लेना, S-4 प्रदीप्त होना तथा LX-57 से नियंत्रित।	-	41N, 42N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH3, CH4, LX-57N	S2 GN	ML UN
9.	सिगनल सं. S2-B को ऑफ करके डाउन ट्रेन को पहला लूप लाइन (लाइन क्र. 1) पर लेना, LX-57 से नियंत्रित।	मेन लाइन	41R, 32R, 31N, 42N, 51(X)N, CH5, CH1, CH2, CH3, CH4, CONT-51N, 43N, LX-57N	S2 GN	CL1 UN
10.	सिगनल सं. S2-B को ऑफ करके डाउन ट्रेन को पहला लूप लाइन (लाइन क्र. 1) पर लेना, LX-57 से नियंत्रित।	ओवर रन लाइन	41R, 51(X)N, 32N, CH2, CH3, CH4, CONT-51N, LX-57	S2 GN	CL1 UN
11.	कालिंग-आन सिगनल सं. C2-A को ऑफ करके डाउन ट्रेन को मेन लाइन (लाइन क्र 2) पर लेना, ट्रेक सर्किट 2AT के ऑक्यूपई होने के 120 सेकंड बाद सिगनल क्लियर होगा।	-	41N, 42N, CH3, CH4, LX-57N	C2 GN	ML UN
12.	कालिंग-आन सिगनल सं. C2-B को ऑफ करके डाउन ट्रेन को पहला लूप लाइन (लाइन क्र 1) पर लेना, ट्रेक सर्किट 2AT के ऑक्यूपई होने के 120 सेकंड बाद सिगनल क्लियर होगा।	-	41R, 42N, CH3, CH4, CH5, CONT-51N, 43N, LX-57N	C2 GN	CL1 UN
13.	कालिंग-आन सिगनल सं. C2-C को ऑफ करके डाउन ट्रेन को दूसरा लूप लाइन (लाइन क्र 3) पर लेना, ट्रेक सर्किट 2AT के ऑक्यूपई होने के 120 सेकंड बाद सिगनल क्लियर होगा तथा LX-57 से नियंत्रित।	-	41N, 42R, CH3, CH4, 52(Y)N, CONT-52N, LX-57N	C2 GN	CL2 UN

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

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

(बी) ट्रेनों के डिस्पेच (भेजने) के लिए:

क्र.सं.	संचलन	प्वाइंट की स्थिति	सिगनल बटन	रुट बटन
14.	सिगनल सं. एस-3 को ऑफ करके मेन लाइन से ट्रेन को भेजना, एस-27 प्रदीप्त होना तथा LX-57 से नियंत्रित।	41N, 42N, CH3, CH4, LX-57N	S3 GN	27AT UN
15.	सिगनल सं. एस-5 को ऑफ करके पहला लूप लाइन (लाइन क्र. 1) से ट्रेन को भेजना, LX-57 से नियंत्रित।	41R, 42N, CONT-51N, 51(X)N, CH5, CH3, CH4, LX-57N, 43N	S5 GN	27AT UN
16.	सिगनल सं. एस-7 को ऑफ करके दूसरा लूप लाइन (लाइन क्र. 3) से ट्रेन को भेजना, LX-57 से नियंत्रित।	41N, 42R, CH3, CH4, CONT-52N, LX-57N	S7 GN	27AT UN
17.	सिगनल सं. एस-4 को ऑफ करके मेन लाइन से ट्रेन को भेजना, एस-28 प्रदीप्त होना।	31N, 32N, CH1, CH2	S4 GN	28AT UN
18.	सिगनल सं. एस-6 को ऑफ करके पहला लूप लाइन (लाइन क्र. 1) से ट्रेन को भेजना।	32R, 31N, CH1, CH2, CONT-51N, 51(X)N	S6 GN	28AT UN
19.	सिगनल सं. एस-8 को ऑफ करके दूसरा लूप लाइन (लाइन क्र. 3) से ट्रेन को भेजना।	31R, 32N, CH1, CH2	S8 GN	28AT UN
20.	सिगनल सं. एस-27 को ऑफ करके कुसुमकसा की ओर ट्रेन को भेजना, यू.एफ.एस.बी.आई एवं एस.एस.डी.ए.सी से नियंत्रित।	यू.एफ.एस.बी.आई की स्थिति टी.जी.टी, तथा CONT-52N	S27 GN	UD UN
21.	सिगनल सं. एस-28 को ऑफ करके लाटाबोर की ओर ट्रेन को भेजना, यू.एफ.एस.बी.आई एवं एस.एस.डी.ए.सी से नियंत्रित।	यू.एफ.एस.बी.आई की स्थिति टी.जी.टी,	S28 GN	DD UN

(सी) शंट मूवमेंट:

क्र.सं.	संचलन	प्वाइंट की स्थिति	सिगनल बटन	रुट बटन
22.	शंट सिगनल एस.एच-5 को टॉवर कॉर साइडिंग की ओर ऑफ करके ट्रेन को शंट करना।	41N, 43R, CH3, CH5	SH5 GN	TC SDG UN
23.	शंट सिगनल एस.एच-24 को लाइन क्र. 1 की ओर ऑफ करके ट्रेन को शंट करना।	41N, 43R, CH3, CH5	SH24 GN	CL1 UN
24.	शंट सिगनल एस.एच-25 को लाइन क्र. 1 (रुट 25ए) की ओर ऑफ करके ट्रेन को शंट करना।	31N, 32R, CH1, CH2, CH5, 51(X)N, CONT-51N, 43N	SH25 GN	CL1 UN

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

क्र.सं.	संचलन	प्वाइंट की स्थिति	सिगनल बटन	रुट बटन
25.	शंट सिगनल एस.एच-25 को लाइन क्र. 2 (रुट 25बी) की ओर ऑफ करके ट्रेन को शंट करना।	31N, 32N, CH1, CH2	SH25 GN	ML UN
26.	शंट सिगनल एस.एच-25 को लाइन क्र. 3 (रुट 25सी) की ओर ऑफ करके ट्रेन को शंट करना।	31R, 32N, CH1, CH2	SH25 GN	CL2 UN
27.	शंट सिगनल एस.एच-26 को लाइन क्र. 1 (रुट 26ए) की ओर ऑफ करके ट्रेन को शंट करना तथा LX-57 से नियंत्रित।	41R, 42N, 43N, CH3, CH4, CH5, CONT-51N, LX-57N	SH26 GN	CL1 UN
28.	शंट सिगनल एस.एच-26 को लाइन क्र. 2 (रुट 26बी) की ओर ऑफ करके ट्रेन को शंट करना तथा LX-57 से नियंत्रित।	41N, 42N, CH3, CH4, LX-57N	SH26 GN	ML UN
29.	शंट सिगनल एस.एच-26 को लाइन क्र. 3 (रुट 26सी) की ओर ऑफ करके ट्रेन को शंट करना तथा LX-57 से नियंत्रित।	41N, 42R, CH3, CH4, 52(Y)N, CONT-52N, LX-57N	SH26 GN	CL2 UN

23. विशेष संकेत:

अप/डाउन ब्लॉक रिलीज संकेत: ट्रेन के पूर्ण आगमन के बाद सफेद संकेत प्रदर्शित होगा और तब तक जारी रहेगा जब तक ब्लॉक उपकरण संबंधित बटन को लाइन क्लोज स्थिति में नहीं दबाया जाता है।

ब्लॉक सेक्शन संकेत:

ब्लॉक सेक्शन (खाली या ट्रेन है) की स्थिति कंट्रोल पैनल पर निम्नानुसार दर्शाया गया है:-

(1) सेक्शन पर कब्जे के लिए लाल बत्ती।

(ii) सेक्शन खाली के लिए सफेद बत्ती।

अंतिम वाहन जाँच उपकरण (LVCD) संकेत:

बालोद-कुसुमकसा और बालोद-लाटाबोर के बीच अप और डाउन ब्लॉक सेक्शन पर डिजिटल एक्सल काउंटर प्रदान किया गया है।

पैनल में निम्नलिखित संकेत दिए गए हैं:

(ए) सेक्शन की व्यस्त स्थिति को इंगित करने के लिए लाल रोशनी वाली एलईडी।

(बी) अनुभाग की स्पष्ट स्थिति को इंगित करने के लिए सफेद रोशनी वाली एलईडी।


(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

24. मोटर प्रचालित प्वाइंट्स की विफलता तथा क्रैंक हैंडल का प्रयोग :

(ए) मोटर प्रचालित प्वाइंट्स की विफलता की स्थिति में प्वाइंट्स की सेटिंग हेतु परिचालन मैनुअल की नियम सं.- 20.06 में दिए गए अनुदेशों का पालन करना चाहिए।

(बी) क्रैंक हैंडल चाबियां सामान्यतः संबंधित उपकरण ईकेटी में लाकड रहती है जो सफेद/लाल रंग की छोटी बत्ती संकेतकों से युक्त होती है कंट्रोल पैनल से जुडी रहती हैं 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 मैनुअली प्रचालित करने के लिए, क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु संबंधित क्रैंक हैंडल ई.के.टी. 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 ई.के.टी. 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 रिलीज 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 के संबंधित सिगनल ऑन स्थिति में हो। क्रैंक हैंडल को निम्नानुसार समूहीकृत किया गया है:

क्र. सं	क्रैंक हैंडल समूह	नियंत्रित प्वाइंट	कहाँ स्थापित है
1.	CH-1	31 A/B	स्टेशन मास्टर के पैनल रूम में
2.	CH-2	32 A/B	
3.	CH-3	41A/B	
4.	CH-4	42A/B	
4.	CH-5	43	

ii) प्वाइंट के नियंत्रण ट्रैक की विफलता की स्थिति में प्वाइंट का आपातकालीन संचालन:

सबसे पहले EWN कुंजी डालनी और घुमानी है। फिर संबंधित प्वाइंट बटन को EWN पुश बटन के साथ दबाना है। काउंटर अगले उच्च संख्या को पंजीकृत करेगा। ईडब्ल्यूएन काउंटर के पास एक लघु रोशनी दिखाई देगी जो यह पुष्टि करेगी कि यह आपातकालीन संचालन के लिए तैयार है। अब प्वाइंट बटन को दबाए रखते हुए EWN पुश बटन को छोड़ देना है और संबंधित प्वाइंट को सामान्य या रिवर्स बटन को आवश्यकतानुसार दबाकर छोड़ देना है।

ध्यान दें:

ऐसे प्रत्येक आपातकालीन ऑपरेशन अर्थात "ईडब्ल्यूएन पुश बटन" की सील का टूटना, स्टेशन मास्टर की कुंजी लगाना और फिर संबंधित प्वाइंट पुश बटन का संचालन आदि को स्टेशन पर इस उद्देश्य के लिए रखे गए रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए। यह ड्यूटी पर तैनात एसएम की व्यक्तिगत जिम्मेदारी है कि वह उस ट्रैक/प्वाइंट जोन की खाली होने के लिए भौतिक सत्यापन करे जिस पर आपातकालीन ऑपरेशन किया जाएगा।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

25. इंटरलॉकिंग के खराब होने पर सिगनलों का संचालन :

कलर लाइट सिगनल की ऑफ स्थिति इस बात का अंतिम इंडिकेशन है कि जिस रूट पर यह लागू होती है वह ठीक तरह से सेट एवं लॉकड है। जब तक रूट के सभी संगत प्वाइंट्स ठीक तरह से सेट एवं लॉकड न हो तब तक सामान्यतः सिगनल को ऑफ नहीं किया जा सकता है। यदि सिगनल ऑफ न हो तो पैनल में क्या प्रदर्शित हो रहा है इस बात से इतर ऐसे सिगनल को पास करने हेतु किसी गाड़ी को अनुमति देने से पहले संगत रूट के वे प्वाइंट्स जिस रूट पर यह लागू होती है, का निरीक्षण ड्यूटी पर तैनात एस.एम/डिप्युटी एस.एम. के द्वारा किया जाएगा।

आवश्यक सिगनल को ऑफ किए बिना किसी गाड़ी को लेने या भेजने पर इंटरलॉकिंग के खराब होने पर संगत रूट के ओवरलैप सहित फेसिंग प्वाइंट्स तथा ट्रेलिंग प्वाइंट्स को सहा. नि. 3.39.01 (सी) तथा 3.69.03 (बी) एवं (सी) के अनुसार क्लैप तथा पैडलॉक किया जाएगा।

26. इंटरलॉकिंग :

(ए) डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 28 को यू.एफ.एस.बी.आई के साथ इस प्रकार से इंटरलॉक किया गया है कि इसे तब तक ऑफ नहीं किया जा सकता है जब तक कि अगले स्टेशन अर्थात् लाटाबोर से "ट्रेन गोइंग टू (Train Going To)" स्थिति संकेत सहित लाइन क्लियर प्राप्त नहीं कर लिया जाता है।

(बी) अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 27 को यू.एफ.एस.बी.आई के साथ इस प्रकार से इंटरलॉक किया गया है कि इसे तब तक ऑफ नहीं किया जा सकता है जब तक कि अगले स्टेशन अर्थात् कुसुमकसा से "ट्रेन गोइंग टू (Train Going To)" स्थिति संकेत सहित लाइन क्लियर प्राप्त नहीं कर लिया जाता है।

27. ट्रेक सर्किट:

यार्ड में पूरी तरह से ट्रेक सर्किट उपलब्ध कराए गए हैं। अप/डाउन होम सिगनलों में कॉलिंग-ऑन सिगनल के प्रचालन हेतु अप्रोच ट्रेक सर्किट उपलब्ध कराए गए हैं। स्टार्टर सिगनल, एडवांस स्टार्टर सिगनल उन सिगनलों के आगे के ट्रेक सर्किट पर ट्रेन आते ही 'ऑन' स्थिति में आ जाते हैं। लाइन की स्थिति (गाड़ी है या नहीं) को निम्नानुसार प्रदर्शित किया जाता है:

लाइन क्लियर	-	कोई संकेत नहीं
लाइन ऑक्यूपाईड/फेल	-	लाल संकेत
रूट सेट	-	सफेद संकेत

28. ब्लॉक कार्यचालन प्रणाली :

बालोद-कुसुमकसा तथा बालोद-लाटाबोर के मध्य ट्रेनों का परिचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति के अनुसार किया जाता है।

स्टेशनों के बीच ट्रेनों का परिचालन:

सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अध्याय III भाग-V के अनुसार बालोद-कुसुमकसा सेक्शन पर गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति में यू.एफ.एस.बी.आई प्रकार के ब्लॉक पैनल के साथ ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर (एकल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर) द्वारा किया जाता है।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

ब्लॉक उपकरण स्टेशन पर पैनल रूम में स्थापित किया गया है एवं इसका संचालन एवं इनकी चाबियों को सुरक्षित रखना कार्यरत स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अध्याय III भाग- V के अनुसार बालोद-लाटाबोर सेक्शन पर गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक पद्धति में यू.एफ.एस.बी.आई प्रकार के ब्लॉक पैनल के साथ ब्लॉक प्रविंग एक्स्ल काउंटर (एकल सेक्शन डिजिटल एक्स्ल काउंटर) द्वारा किया जाता है। ब्लॉक उपकरण स्टेशन पर पैनल रूम में स्थापित किया गया है एवं इसका संचालन एवं इनकी चाबियों को सुरक्षित रखना कार्यरत स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

28.1. बालोद-कुसुमकसा तथा बालोद-लाटाबोर के बीच कार्यरत यू.एफ.एस.बी.आई की कार्य प्रणाली:

i) ट्रेनों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए :

(ए) बालोद से कुसुमकसा स्टेशन की ओर ट्रेन भेजने के लिए :

एस.एम को बेल बटन दबाकर कुसुमकसा स्टेशन पर "कॉल अटेंशन" सिगनल भेजना चाहिए। कुसुमकसा से प्रतिक्रिया प्राप्त करने के बाद, एसएम को निर्धारित घंटी कोड के बाद लाइन क्लियर के लिए पूछना चाहिए। कुसुमकसा में एसएम प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित मौखिक लाइन क्लियर देता है।

बालोद में एस.एम को बेल और "टीजीटी" बटन दबाना चाहिए जब तक टीजीटी एरोहेड इंडिकेशन हरा न हो जाए और लाइन क्लोज्ड इंडिकेटर बंद न हो जाए। फिर एसएम एलएसएस (एस-27) को ऑफ कर देता है। जब ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है, तो सेक्शन बजर बजने लगता है, टीजीटी एरो हेड इंडिकेशन लाल हो जाता है और "ACKN" रोशनी करता है। SM को "ACKN" दबाकर बजर को स्वीकार करना होता है, जिसके साथ ACKN संकेतक बंद हो जाता है।

(बी) बालोद स्टेशन पर ट्रेन रिसीव करने के लिए :

बालोद में एसएम को बेल बटन दबाकर "कॉल अटेंशन" सिगनल को स्वीकार करना चाहिए और ब्लॉक फोन को अटेंड करना चाहिए। एसएम फिर ट्रेन की आवाजाही के संबंध में जानकारी का आदान-प्रदान करता है और यू.एफ.एस.बी.आई की लाइन क्लोज स्थिति को सुनिश्चित करना चाहिए। प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित मौखिक लाइन क्लियर बालोद में एसएम द्वारा प्रदान किया जाता है। लाइन क्लोज संकेतक बंद हो जाता है और "टीसीएफ" एरो हेड संकेत हरा हो जाता है।

जब ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है, तो बजर बजना शुरू हो जाता है और टीसीएफ एरो हेड इंडिकेशन लाल हो जाता है और यह "ACKN" इंडिकेटर जल उठता है। बालोद पर एसएम को ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करना चाहिए। इससे ACKN संकेतक बंद हो जाता है और SNOEK की रोशनी पीली हो जाती है। इसके बाद एसएम द्वारा ट्रेन को रिसीव करने के लिए रिसेप्शन सिगनल को ऑफ करना है।

(सी) बालोद से लाटाबोर स्टेशन की ओर ट्रेन भेजने के लिए :

एस.एम को बेल बटन दबाकर लाटाबोर स्टेशन पर "कॉल अटेंशन" सिगनल भेजना चाहिए। लाटाबोर से प्रतिक्रिया प्राप्त करने के बाद, एसएम को निर्धारित घंटी कोड के बाद लाइन क्लियर के लिए पूछना चाहिए। लाटाबोर में एसएम प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित मौखिक लाइन क्लियर देता है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

बालोद में एस.एम को बेल और "टीजीटी" बटन दबाना चाहिए जब तक टीजीटी एरोहेड इंडिकेशन हरा न हो जाए और लाइन क्लोज्ड इंडिकेटर बंद न हो जाए। फिर एसएम एलएसएस (एस-28) को ऑफ कर देता है। जब ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है, तो सेक्शन बजर बजने लगता है, टीजीटी एरो हेड इंडिकेशन लाल हो जाता है और "ACKN" रोशनी करता है। SM को "ACKN" दबाकर बजर को स्वीकार करना होता है, जिसके साथ ACKN संकेतक बंद हो जाता है।

(डी) बालोद स्टेशन पर ट्रेन रिसीव करने के लिए :

बालोद में एसएम को बेल बटन दबाकर "कॉल अटेंशन" सिगनल को स्वीकार करना चाहिए और ब्लॉक फोन को अटेंड करना चाहिए। एसएम फिर ट्रेन की आवाजाही के संबंध में जानकारी का आदान-प्रदान करता है और यू.एफ.एस.बी.आई की लाइन क्लोज स्थिति को सुनिश्चित करना चाहिए। प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित मौखिक लाइन क्लियर बालोद में एसएम द्वारा प्रदान किया जाता है। लाइन क्लोज संकेतक बंद हो जाता है और "टीसीएफ" एरो हेड संकेत हरा हो जाता है।

जब ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है, तो बजर बजना शुरू हो जाता है और टीसीएफ एरो हेड इंडिकेशन लाल हो जाता है और यह "ACKN" इंडिकेटर जल उठता है। बालोद पर एसएम को ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करना चाहिए। इससे ACKN संकेतक बंद हो जाता है और SNOEK की रोशनी पीली हो जाती है। इसके बाद एसएम द्वारा ट्रेन को रिसीव करने के लिए रिसेप्शन सिगनल को ऑफ करना है।

(ii) एस.एम कार्यालय में ब्लॉक पैनल पर दिए गए संकेत :

(ए) "लाइन क्लोज्ड" संकेत (पीला) : यह संकेत यह इंगित करने के लिए प्रदान किया जाता है कि ब्लॉक सेक्शन वाहनों से मुक्त है और "लाइन क्लियर" क्रमशः ट्रेन प्राप्त करने/भेजने वाले स्टेशन पर प्रदान/प्राप्त नहीं किया गया है। यह दिशात्मक एरो-हेड्स के बीच में एक गोलाकार संकेत के रूप में उपलब्ध किया गया है।

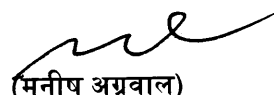
(बी) "ट्रेन कर्मिंग फ्रम" संकेत (हरा) : यह संकेत यह इंगित करने के लिए प्रदान किया जाता है कि पीछे के स्टेशन द्वारा "लाइन क्लियर" की अनुमति दी गई है। जब रिसीविंग स्टेशन पर ट्रेन के आगमन के बाद ब्लॉक सेक्शन क्लियर कर दिया जाता है, तो संकेत चमकता है, लेकिन संबंधित सिगनल और उनके नियंत्रण सामान्य नहीं होते हैं या किसी भी स्टेशन पर शंट रिलीज़ चाबी "इन" की अनजाने में प्रविष्टि होती है। यह तब भी चमकता है जब ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश से पहले "लाइन क्लियर" रद्द किया जाता है। इसे ट्रेन प्राप्त करने वाले स्टेशन पर आने वाले यातायात के लिए नीचे की ओर इशारा करने वाले तीर के निशान और टीसीएफ नामक एक आयताकार संकेत के रूप में प्रदान किया जाता है।

(सी) "ट्रेन गोइंग टू" संकेत (हरा) : यह संकेत यह इंगित करता है कि "लाइन क्लियर" प्राप्त हो गया है। ट्रेन के आगमन के बाद ब्लॉक सेक्शन क्लियर होने पर संकेत चमकता है, लेकिन किसी भी स्टेशन पर शंट रिलीज़ चाबी "इन" के अनजाने सम्मिलन से संबंधित सिगनल और उनका नियंत्रण सामान्य नहीं है। यह तब भी चमकता है जब ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश से पहले "लाइन क्लियर" रद्द किया जाता है। इसे ट्रेन भेजने वाले स्टेशन पर बाहर जाने वाले यातायात के लिए ऊपर की ओर इंगित करने वाले तीर के निशान और टीजीटी नामक एक आयताकार संकेत के रूप में प्रदान किया जाता है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



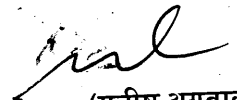
(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (डी) टीओएल संकेत (लाल) : यह संकेत यह इंगित करता है कि एक ट्रेन "लाइन क्लियर" पर ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर चुकी है। इसे ट्रेन प्राप्त करने और भेजने वाले दोनों स्टेशनों पर आने वाले या बाहर जाने वाले यातायात के लिए क्रमशः नीचे या ऊपर की ओर इंगित करने वाले टीओएल नाम के तीर के निशान और आयताकार संकेतों के रूप में प्रदान किया जाता है।
- (ई) केंसल CO-OP संकेत (पीला) : यह संकेत यह इंगित करता है कि "लाइन क्लियर" को रद्द करने के लिए दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन द्वारा सहयोग दिया गया है।
- (एफ) रद्द करने का संकेत (पीला) : यह संकेत यह इंगित करता है कि "लाइन क्लियर" को रद्द करना प्रगति पर है और 120 सेकंड तक चलेगा। उसके बाद लाइन क्लोज होने तक यह स्थिर हो जाता है।
- (जी) SNK संकेत (पीला) : यह संकेत यह इंगित करने के लिए प्रदान किया जाता है कि सभी सिग्नल और नियंत्रण चालू/सामान्य हैं। यह टीजीटी डायरेक्शनल एरोहेड के पास प्रदान किया गया है।
- (एच) SNOEK संकेत (पीला) : यह संकेत यह इंगित करने के लिए प्रदान किया जाता है कि दूसरे छोर पर एडवांस स्टार्टर सिग्नल और उसके नियंत्रण चालू/सामान्य स्थिति में हैं, शंट रिलीज चाबी "आउट" स्थिति में है और "KLR" की शंट चाबी "इन" स्थिति में है। यह टीसीएफ डायरेक्शनल एरोहेड के पास प्रदान किया गया है।
- (आई) एल.एस.एस संकेत (लाल) : यह संकेत देने के लिए प्रदान किया जाता है कि एडवांस स्टार्टर सिग्नल "ऑन" स्थिति में है। यह सिग्नल के मोनोग्राम में उपलब्ध कराया गया है।
- (जे) एल.एस.एस संकेत (हरा) : यह संकेत देने के लिए प्रदान किया जाता है कि एडवांस स्टार्टर सिग्नल "ऑफ" स्थिति में है। यह सिग्नल के मोनोग्राम में उपलब्ध कराया गया है।
- (के) लाइन फ्री इंडिकेशन (हरा) : यह इंडिकेशन यह बताने के लिए दिया जाता है कि ब्लॉक सेक्शन में कोई ट्रेन नहीं है। यह टीसीएफ एरोहेड के पास प्रदान किया गया है।
- (एल) लाइन ऑक्यूपाइड इंडिकेशन (लाल) : यह इंडिकेशन यह बताने के लिए दिया जाता है कि ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन है या एक्सल काउंटर फेल है। यह टीसीएफ एरोहेड के पास प्रदान किया गया है।
- (एम) SHK IN संकेत (लाल) : यह संकेत यह इंगित करने के लिए प्रदान किया जाता है कि KLR की शंट कुंजी "आउट" है या शंट रिलीज चाबी "इन" स्थिति में है। इसे टीजीटी एरोहेड के पास उपलब्ध कराया गया है।
- (एन) SHK OUT संकेत (हरा) : यह संकेत यह इंगित करने के लिए प्रदान किया जाता है कि KLR की शंट कुंजी "इन" है या शंट रिलीज चाबी "आउट" स्थिति में है। इसे टीजीटी एरोहेड के पास उपलब्ध कराया गया है।
- (ओ) MUX/UFSBI स्थिति ठीक संकेत (हरा) : यह संकेत यह यह इंगित करने के लिए प्रदान किया गया है कि यूएफएसबीआई कार्यात्मक है।
- (पी) MUX/UFSBI स्थिति खराब संकेत (लाल) : यह संकेत यह यह इंगित करने के लिए प्रदान किया गया है कि यूएफएसबीआई फेलियर स्थिति में है।



(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू. इंजीनियर/रायपुर



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

- (क्यू) संचार लिंक विफलता संकेत (पीला): संचार लिंक विफलता को इंगित करने के लिए यह संकेत प्रदान किया गया है।
- (iii) ब्लॉक पैनल के पुश बटन और चाबियाँ :
- (ए) "बेल" बटन (काला): यह कई कार्य करता है।
- (i) कॉल ध्यान संचारित करना।
- (ii) ट्रेन गोइंग टू बटन दबाने पर लाइन क्लियर प्राप्त करने के लिए।
- (iii) ट्रेन गोइंग टू बटन के साथ दबाने पर लाइन क्लियर रद्द करने के लिए।
- (बी) ट्रेन गोइंग टू बटन (लाल): पुश बटन "बेल" बटन के साथ दबाने पर "लाइन क्लियर" प्राप्त करने के लिए प्रदान किया जाता है।
- (सी) "एसीकेएन" बटन (काला): ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के कब्जे/निकासी के लिए ऑडियो विजुअल संकेत को स्वीकार करने के लिए पुश बटन प्रदान किया गया है।
- (डी) "कैंसिल CO-OP" बटन (हरा): भेजने वाले स्टेशन से प्राप्तकर्ता स्टेशन पर "लाइन क्लियर" को रद्द करने में सहयोग बढ़ाने के लिए पुश बटन प्रदान किया गया है।
- (ई) "कैंसल" बटन (पीला): "घंटी" बटन दबाने पर लाइन क्लियर को रद्द करने के लिए पुश बटन प्रदान किया जाता है।
- (एफ) "एसएम" चाबी: यह कुंजी कॉल अटेंशन, "लाइन क्लियर" पूछताछ और "लाइन क्लियर" रद्दीकरण के प्रसारण को नियंत्रित करती है। जब यह कुंजी निकाल ली जाती है तो ये ऑपरेशन संभव नहीं होते हैं।
- (जी) "शंट रिलीज" चाबी: यह चाबी "लाइन क्लियर" लेने और केएलआर से शंट कुंजी निकालने को नियंत्रित करती है। जब इस कुंजी को बाहर निकाला जाता है तो "लाइन क्लियर" को लिया जा सकता है परंतु केएलआर से शंट कुंजी को बाहर निकालना संभव नहीं होता है। "लाइन क्लियर" लेने से रोकने या बाहर निकालने के लिए शंट कुंजी, इस शंट रिलीज कुंजी को IN स्थिति में रखना होगा।
- (iv) काउंटर और बजर :
- (ए) काउंटर: "लाइन क्लियर" रद्दीकरण की संख्या दर्ज करने के लिए काउंटर प्रदान किया गया है।
- (बी) बजर: दूसरे छोर के एस.एम द्वारा भेजे गए कॉल अटेंशन और ट्रेन के आक्यूपेशन और क्लियरेंस को पंजीकृत करने के लिए ऑडियो अलार्म प्रदान किया गया है।
- (v) ब्लॉक टेलीफोन:
- यह ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर एस.एम के साथ भाषण संचार के लिए प्रदान किया गया है। अलग ब्लॉक सेक्शन के लिए अलग ब्लॉक टेलीफोन उपलब्ध कराया गया है।
- (vi) सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर :
- यह ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के सत्यापन के साथ-साथ अंतिम वाहन सत्यापन के लिए भी प्रदान किया जाता है।


(रवि शंकर गौयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

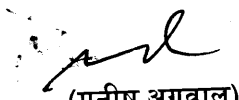
(vii) ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक स्टेशन तक ट्रेनों के लिए सिगनलिंग की विधि :

- ए) अपने स्टेशन से ट्रेन भेजने के इच्छुक स्टेशन के एसएम को अपने ब्लॉक पैनल पर लाइन क्लियर लेने से पहले दूसरे छोर के स्टेशन से मौखिक सहमति प्राप्त करनी होगी।
- बी) लाइन क्लियर के लिए अनुरोध दूसरे छोर पर स्टेशन पर भेजे जाने से पहले, एस.एम अपने ब्लॉक पैनल पर निम्नलिखित सुनिश्चित करेगा:
- लाइन क्लोज संकेत पीला एवं
 - लाइन फ्री संकेत हरा एवं
 - SNK संकेत पीला एवं
 - SNOEK संकेत पीला एवं
 - शंट चाबी संकेत हरा
 - MUX/UFSBI स्थिति पीला
 - संचार लिंक विफलता संकेत बंद स्थिति
- सी) दूसरे छोर पर मौजूद स्टेशन अपनी सहमति देते समय अपने ब्लॉक पैनल पर निम्नलिखित सुनिश्चित करेगा:
- लाइन क्लोज संकेत पीला एवं
 - लाइन फ्री संकेत हरा एवं
 - SNK संकेत पीला एवं
 - SNOEK संकेत पीला एवं
 - शंट चाबी संकेत हरा
 - MUX/UFSBI स्थिति पीला
 - संचार लिंक विफलता संकेत बंद स्थिति
- डी) इसके बाद भेजने वाले स्टेशन का एसएम बेल और ट्रेन गोइंग टू बटन दबाता है।
- ई) दिशात्मक तीर का सिरा, ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रम, भेजने/प्राप्त करने वाले स्टेशन पर क्रमशः हरे रंग की रोशनी करती है।
- एफ) ट्रेन गोइंग टू का हरा संकेत मिलने पर भेजने वाले स्टेशन का एसएम घंटी और ट्रेन गोइंग टू बटन रिलीज करता है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

जी) भेजने वाला स्टेशन एसएम, अपने ब्लॉक पैनल पर लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद, एलएसएस को "ऑफ" करके ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में भेज सकता है। सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश पर, ट्रेन ऑन लाइन एरोहेड इंडिकेशन के पास दोनों स्टेशनों पर रोशनी करती है। ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रम के संकेत क्रमशः दोनों स्टेशनों के एरो हेड इंडिकेशन पर लाल हो जाती है। दोनों स्टेशनों पर ACKN बटन के पास ACKN इंडिकेटर के साथ सेक्शन बजर बजता है। ACKN दबाने से बजर और ACKN संकेतक बंद हो जाएंगे।

एच) ट्रेन को उचित रिसेप्शन सिग्नल पर रिसीविंग स्टेशन पर रिसीव किया जाता है। ट्रेन के पूर्ण आगमन पर, इंडिकेटर से आने वाली ट्रेन चमकते हरे रंग में बदल जाती है और लाइन फ्री इंडिकेटर दोनों स्टेशनों पर हरे रंग में बदल जाता है।

यदि रिसेप्शन और प्रस्थान सिग्नल और उनके नियंत्रण सामान्य नहीं हैं या केएलआर की शंट कुंजी "आउट" है तो इंडिकेटर में ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रम वाले स्टेशन पर क्रमशः हरे रंग की चमकती रहती है।

यदि रिसेप्शन और प्रस्थान सिग्नल और उनके नियंत्रण सामान्य और शंट पर हैं केएलआर की कुंजी भेजने/प्राप्त करने वाले स्टेशन पर है, ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रम का संकेत बंद हो जाती है और लाइन क्लोज संकेतक जल जाता है।

(viii) "लाइन क्लियर" पूछताछ से इंकार:

जब कोई ब्लॉक सेक्शन सेक्शन में किसी ट्रेन की मौजूदगी या ट्रेन के पार्टिंग या शंटिंग या मध्य सेक्शन में लेवल क्रॉसिंग के खुलने या किसी अन्य कारण से अवरुद्ध हो जाता है, तो केएलआर की शंट कुंजी को निकाल लिया जाएगा और सुरक्षित हिरासत में रखा जाएगा।

यदि दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन "लाइन क्लियर" पूछताछ सिग्नल को अस्वीकार कर देता है, तो किसी भी ट्रेन को तब तक जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन को एक नया "लाइन क्लियर" पूछताछ सिग्नल नहीं दिया जाता है और स्वीकार नहीं किया जाता है। बाधा को हटाने पर, शंट केएलआर की कुंजी को डाला जाएगा और IN स्थिति में घुमाया जाएगा और शंट रिलीज कुंजी को बाहर निकाला जाना चाहिए। एसएम तुरंत दूसरे छोर के एसएम को इस तथ्य के बारे में सूचित करेगा, ताकि वह एक नया फ्रेश "लाइन क्लियर" सिग्नल भेजने में सक्षम हो सके।

"लाइन क्लियर" का रद्दीकरण विधि:

ट्रेन भेजने वाले स्टेशन द्वारा "लाइन क्लियर" लेने के बाद, प्राप्तकर्ता स्टेशन दूसरे अंतिम स्टेशन की सहमति से "लाइन क्लियर" रद्दीकरण कर सकता है।

रद्दीकरण की विधि



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

भेजने वाला स्टेशन		रिसीव करने वाला स्टेशन	
1.	एल.एस.एस को यदि पहले से दिया हुआ हो, तो वापस ऑन स्थिति में कर देता है, एस.एन.के को पीला संकेत होना सुनिश्चित करेगा, रिसीविंग छोर वाले स्टेशन एस.एम को निर्धारित बेल कोड के बाद दूरभाष के माध्यम से रद्दीकरण का सूचना करेगा।	2.	आग्रह को मानेगा, एस.एन.के संकेत पीला एवं एस.एन.ओ.ई.के का संकेत पीला होना सुनिश्चित करेगा और निर्धारित बेल कोड के बाद दूरभाष के माध्यम से सहमति देगा।
3.	दूसरे छोर के एस.एम से मौखिक सहमति के बाद, बेल कोड मिलने पर कैंसल को-ऑपरेशन बटन को दबाएगा एवं रिलीज करेगा।	4.	को-ऑपरेशन पीला जलने तक रुकेगा और बेल एवं कैंसल बटन को एस.एम चाबी इन स्थिति में दबाएगा। काउंटर एक उच्च अंक दर्ज करेगा। ट्रेन कर्मिंग फ्रम संकेत हरा रंग चमकने लगेगा। कैंसल संकेत में चमकता पीला प्रदर्शित होने लगेगा और 120 सेकण्ड तक चमकता रहेगा।
5.	ट्रेन गोइंग टू संकेत हरा रंग चमकने लगेगा।		
7.	ट्रेन गोइंग टू संकेत बुझ जाएगा और लाइन क्लोज संकेत जल उठेगा।	6.	120 सेकण्ड के पश्चात, ट्रेन कर्मिंग फ्रम संकेत एवं कैंसल संकेत बुझ जाएंगे और लाइन क्लोज संकेत जल उठेगा।

(ix) ब्लॉक बैक ऑपरेशन :

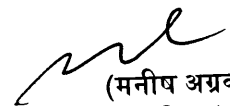
एसएम, जो लाइन को ब्लॉक करने का इरादा रखता है, ब्लॉक बैक की अनुमति के लिए दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन के एसएम को टेलीफोन पर सूचित करेगा, जो संदेश को स्वीकार करेगा और एक निजी नंबर द्वारा समर्थित अनुमति प्रदान करेगा। एसएम केएलआर की शंट कुंजी निकालेगा और सुरक्षित अभिरक्षा में रख लेगा। इसके बाद एसएम ट्रेन के ड्राइवर को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने के लिए आवश्यक प्राधिकार जारी करेगा।

शंटिंग के पूरा होने पर, एक निजी नंबर द्वारा समर्थित बाधा को दूर करने के बारे में टेलीफोन पर सेक्शन के दूसरे छोर पर स्टेशन के एसएम को स्पष्ट संदेश भेजा जाएगा, जो बदले में एक निजी नंबर द्वारा समर्थित इसे स्वीकार करेगा। इसके बाद एसएम केएलआर की शंट कुंजी डालेगा और 'इन' स्थिति में घुमाएगा और शंट रिलीज कुंजी निकाल लेगा।

इस ऑपरेशन के लिए ट्रेन सिगनल रजिस्टर (टीएसआर) में सभी प्रविष्टियां लाल स्याही से की जानी चाहिए। ब्लॉक बैक के कारणों को प्रत्येक प्रविष्टि के सामने टिप्पणी कॉलम में दर्ज किया जाएगा।

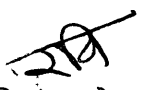


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



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

पीछे वाला स्टेशन		ब्लॉक बैंक करने का इरादा रखने वाला स्टेशन	
2.	ब्लॉक पैनक प्रदर्शित करता है: लाइन क्लोज्ड- पीला लाइन फ्री- हरा SNOEK- पीला शंट चाबी- हरा	1.	ब्लॉक पैनक प्रदर्शित करता है: लाइन क्लोज्ड- पीला लाइन फ्री- हरा SNOEK- पीला शंट चाबी- हरा
4.	कॉल अटेंशन को स्वीकृत करेगा / टेलिफोन सिगनल अटेंड करेगा	3.	एस.एम चाबी को प्रविष्ट करेगा और घुमाएगा, कॉल अटेंशन देगा / टेलिफोन सिगनल अटेंड करेगा
6.	टेलिफोन अटेंड करेगा	5.	टेलिफोन अटेंड करेगा
8.	निजी संख्या द्वारा स्वीकार करता है और सहमति देता है	7.	ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने का इरादा को सूचित करता है
10.	SNOEK बंद हो जाता है	9.	शंट चाबी को निकाल लेता है और सुरक्षित अभिरक्षा में रख लेगा। ड्राइवर को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने हेतु आवश्यक प्राधिकार जारी करेगा। शंट चाबी का संकेत लाल हो जाएगा।
12.	ट्रेन के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करते ही, सेक्शन बजर बजने लगेगा और ACKN संकेत जलने लगेगा।	11.	ट्रेन के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करते ही, सेक्शन बजर बजने लगेगा और ACKN संकेत जलने लगेगा।
	लाइन ऑक्यूपाईड संकेत लाल हो जाएगा और लाइन क्लोज संकेत बुझ जाएगा।		लाइन ऑक्यूपाईड संकेत लाल हो जाएगा और लाइन क्लोज संकेत बुझ जाएगा।
	ACKN बटन दबाकर बजर द्वारा स्वीकार किया जाता है। ACKN संकेत बंद हो जाता है।		ACKN बटन दबाकर बजर द्वारा स्वीकार किया जाता है। ACKN संकेत बंद हो जाता है।
14.	ब्लॉक सेक्शन के क्लियर होने पर. सेक्शन बजर बजने लगता है और "लाइन क्लोज" का संकेत प्रदर्शित होता है। ACKN संकेत प्रदर्शित होता है।	13.	ब्लॉक सेक्शन के क्लियर होने पर. सेक्शन बजर बजने लगता है और "लाइन क्लोज" का संकेत प्रदर्शित होता है। ACKN संकेत प्रदर्शित होता है।
	"लाइन फ्री" संकेतक हरा हो जाता है। "लाइन क्लोज" संकेतक पीला हो जाता है।		"लाइन फ्री" संकेतक हरा हो जाता है। "लाइन क्लोज" संकेतक पीला हो जाता है।
	ACKN बटन दबाकर बजर द्वारा स्वीकार किया जाता है। ACKN संकेत बंद हो जाता है।		ACKN बटन दबाकर बजर द्वारा स्वीकार किया जाता है। ACKN संकेत बंद हो जाता है।


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

पीछे वाला स्टेशन		ब्लॉक बैक करने का इरादा रखने वाला स्टेशन	
16.	कॉल अटेंशन को स्वीकृत करेगा / टेलिफोन सिगनल अटेंड करेगा	15.	शंटिंग पूरा होने पर एसएम प्रशम रोक सिगनल और विपरीत स्टार्टर (यदि कोई हो)/शंट सिग्नल या स्टॉप बोर्ड/फाउलिंग मार्क के बीच की लाइन को किसी भी वाहन से मुक्त होना सत्यापित करता है। एसएम कुंजी डालता है और घुमाता है, कॉल अटेंशन देता है/टेलिफोन सिग्नल अटेंड करता है।
18.	टेलीफोन अटेंड करता है।	17.	टेलीफोन अटेंड करता है।
20.	निजी नंबर द्वारा समर्थित अभिस्वीकृति।	19.	निजी नंबर द्वारा समर्थित सूचना दें कि शंटिंग पूरी हो गई है।
22.	SNOEK पीली प्रदर्शित करता है।	21.	KLR की शंट कुंजी प्रविष्ट करता है और 'IN' की ओर घुमाता है। शंट कुंजी संकेतक हरा रंग प्रदर्शित करने लगता है।

(x) ट्रेन की शंटिंग :

जहां ब्लॉक सेक्शन की ओर जाने वाली लीडिंग लाइन पर शंटिंग के लिए शंट सिगनल उपलब्ध नहीं कराए गए हैं, वहाँ शंटिंग ट्रेन के ड्राइवर को किसी भी शंटिंग की अनुमति देने से पहले स्टार्टर सिगनल/स्टॉप बोर्ड/फॉलिंग मार्क के पैर के पास एक शंटिंग ऑर्डर दिया जाएगा।

शंटिंग करते समय, अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में रखा जाना चाहिए।

अंतिम स्टॉप सिगनल तक ट्रेन की शंटिंग :

केएलआर की शंट कुंजी को निकालकर सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जाएगा। शंटिंग ट्रेन के ड्राइवर को अंतिम स्टॉप सिगनल तक शंटिंग करने हेतु शंटिंग ऑर्डर दिया जाएगा। शंटिंग के पूरा होने पर, अंतिम स्टॉप सिगनल और स्टार्टर/शंट सिगनल/ स्टॉप बोर्ड/फाउलिंग मार्क के बीच की लाइन को किसी भी वाहन से मुक्त होना सत्यापित करता है। KLR की शंट कुंजी प्रविष्ट करता है और 'IN' की ओर घुमाता है।

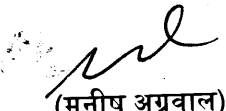
जब ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन से "लाइन क्लियर" पूछताछ प्राप्त होती है, तो एलएसएस तक शंटिंग की अनुमति जीआर 8.09 एवं 8.10 के अनुपालन के बाद ही प्रदान किया जाएगा।

अंतिम स्टॉप सिगनल से आगे ट्रेन की शंटिंग:

शंटिंग ब्लॉक फॉरवर्ड के संरक्षण में ही किया जाना है।

(xi) अंतिम स्टॉप सिगनल की विफलता और की जाने वाली कार्रवाई :


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

एल.एस.एस के विफलता का कारण	की जाने वाली कार्रवाई
लाइन क्लियर प्राप्त होने के पश्चात भी इस सिगनल को ऑफ नहीं किया जा सकता।	एल.एस.एस को फेल माना जाएगा और सिगनल कर्मचारियों को इसकी सूचना दिया जाएगा। ब्लॉक पैनल में लाइन क्लियर प्राप्त करना है और लाइन क्लियर टिकट/पेपर लाइन क्लियर जैसे रेलवे की कार्य पद्धति हो ड्राइवर को दिया जाएगा।
जब इस सिगनल को लाइन क्लियर लिए बिना ही क्लियर किया जा सकता हो, या	एल.एस.एस को फेल माना जाएगा और सिगनल कर्मचारियों को इसकी सूचना दिया जाएगा।
ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन प्रवेश करने के बाद भी जब वह ऑन स्थिति में वापस नहीं आ रहा हो।	

(xii) ब्लॉक प्रणाली का निलंबन और की जाने वाली कार्रवाई :

निलंबन का कारण	की जाने वाली कार्रवाई
1. जब सामग्री लॉरी, रेल-सह-रोड वाहन, मोटर ट्राली, टाई-टैपिंग मशीन, रेल मोटर/बस या टावर वैगन (4 व्हीलर) ने सेक्शन में प्रवेश किया है।	ब्लॉक पैनल को निलंबित कर दिया जाएगा। इन वाहनों को पेपर लाइन क्लियर पर काम किया जाना है।
2. जब मध्य-सेक्शन में कोई दुर्घटना हुआ हो	ब्लॉक पैनल को निलंबित कर दिया जाएगा, यदि इससे नियंत्रित होने वाला कोई लाइन जो इसके समीप हो, में अवरोध की सूचना प्राप्त हुआ हो, जब तक अवरोध अस्थित है। एल.एस.एस को निष्क्रिय एवं फेल माना जाएगा।
3. जब ब्लॉक पैनल का कोई हिस्सा को सुधार करने हेतु स्वीकृत वियोजन नोटीस के तहत खोला या हटाया गया हो।	ब्लॉक पैनल को निलंबित कर दिया जाएगा। एल.एस.एस को निष्क्रिय एवं फेल माना जाएगा।
4. जब स्टेशन के एल.एस.एस को सिगनल कर्मचारियों के द्वारा सुधार कार्य के लिए ऑफ किया गया हो।	एल.एस.एस को निष्क्रिय एवं फेल माना जाएगा।
5. ब्लॉक फॉरवर्ड के दौरान	एल.एस.एस को निष्क्रिय एवं फेल माना जाएगा।

जब ब्लॉक पैनल तथा/अथवा एल.एस.एस की निलंबन की स्थिति ठीक हो गई हो, तब स्टेशन मास्टर ब्लॉक पैनल/एल.एस.एस जैसा भी हो का सामान्य कार्य प्रणाली को रिस्टोर करेगा।


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

नोट:

उपरोक्त प्रक्रिया का पालन बालोद-लाटाबोर सेक्शन में किया जाएगा और यू.एफ.एस.बी.आई के लिए ओ.एफ.सी/क्वाड सहित मीडिया आटो चेंज-ओवर प्रदान किया गया है जो कि किसी एक मीडिया के विफलता के दौरान स्वतः ही दूसरे मीडिया में कार्य करने लगेगा।

29. यू.एफ.एस.बी.आई के साथ डिजिटल एक्सल काउंटर की इंटरलॉकिंग:

अंतिम वाहन जांच उपकरण के रूप में काम करने के लिए बालोद-कुसुमकसा और बालोद-लाटाबोर के मध्य अप तथा डाउन ब्लॉक सेक्शनों पर डिजिटल एक्सल काउंटर प्रदान किए गए हैं। ये एक्सल काउंटर संबंधित सेक्शन के ब्लॉक उपकरण को नियंत्रित करेंगे।

बालोद-कुसुमकसा के बीच अप ब्लॉक सेक्शन का एक्सल काउंटर खराब होने पर बालोद के अप एडवांस स्टार्टर नंबर एस-27 को ऑफ नहीं जा सकता। इसी प्रकार बालोद-लाटाबोर का एक्सल काउंटर खराब होने पर बालोद का डाउन एडवांस स्टार्टर एस-28 को ऑफ नहीं किया जा सकता। इसके अलावा बालोद स्टेशन पर ट्रेन के आगमन पर, यदि एक्सल काउंटर पर कब्जा दिखाना जारी रहता है, तो ब्लॉक उपकरण लाइन बंद स्थिति का संकेत नहीं दे सकते हैं और एल.वी.सी.डी एक्सल काउंटर को रीसेट करने का सहारा लिया जाएगा।

30. बालोद-कुसुमकसा और बालोद-लाटाबोर सेक्शन में एक्सल काउंटर को री-सेट करने की प्रक्रिया :

(i) यदि गाड़ी आगमन होने वाले स्टेशन पर गाड़ी आने के बाद या ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी का प्रवेश न हुआ हो या फिर ब्लॉक फॉरवर्ड या ब्लॉक बैक प्रचालन पूर्ण होने के बाद भी, यदि सिस्टम "ए" या "बी" में कोई एक बीपीएसी पैनल पर तथा रिसेट बॉक्स में लाल संकेत दिखते रहता है तब सिस्टम "ए" या "बी" स्वतः ही सिस्टम को रिसेट कर देगा। यदि दोनों सिस्टम विफल हो जाता है तो मैनुअल रिसेट की प्रक्रिया गाड़ी भेजने वाले और गाड़ी आगमन होने वाले, दोनों स्टेशन पर अपनाई जाएगी। स्टेशन मास्टर नीचे दी गई प्रक्रिया का अनुपालन करेंगे।

❖ सर्वप्रथम, एसएम/बालोद, गाड़ी का पूर्ण आगमन और ब्लॉक सेक्शन का गाड़ी से खाली होना सुनिश्चित करेगा। गाड़ी के आने के बाद फेलयोर होने पर, सामान्य नियम और उसके सहायक नियमों के अनुरूप, रुकने वाली गाड़ी के गार्ड से इंटेक्ट लेगा या फिर श्रू जाने वाली गाड़ी के गार्ड के साथ सटीक सिगनल का आदान प्रदान कर गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा और इसके बाद ही बीपीएसी की रिसेटिंग प्रक्रिया प्रारम्भ करेगा। एक्सल काउंटर फेल होने पर एसएम/बालोद, एसएम/लाटाबोर को सूचित करेगा।

❖ ड्यूटी पर कार्यरत एसएम/बालोद स्टेशन पर गाड़ी के पूरा आगमन सुनिश्चित करने के बाद अप ट्रेन की स्थिति में एसएम/लाटाबोर के साथ निजी अंक आदान प्रदान करेगा और रिसेट की अनुमति प्रदान करेगा। एस.एम/बालोद रीसेट चाबी को प्रविष्ट कर घुमाएगा और रीसेट बटन दबाएगा। इस ऑपरेशन के बाद रीसेट प्रारम्भ हो जाएगा और स्टेशन के रिसेट बॉक्स में प्रीपैरेटरी रिसेट का पीला संकेत दिखेगा तथा संबंधित, वीडर काउंटर में अंक की वृद्धि अगले उच्च अंक के साथ दर्ज होगी। दोनों स्टेशन के स्टेशन मास्टरों द्वारा रिसेट बटन को दबाने पर बालोद और लाटाबोर दोनों स्टेशन के रिसेट बॉक्स में प्रीपैरेटरी रिसेट का पीला संकेत दिखेगा। इस पीला संकेत के आने पर दोनों स्टेशन में कार्यरत स्टेशन मास्टर रीसेट चाबी को वापस सामान्य स्थिति में कर देंगे।

(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- ❖ उपरोक्त प्रक्रिया सम्पन्न होने के बाद भी यानि प्रीपेरेटरी मोड में, बीपीएसी एक्सल काउंटर क्लियर नहीं दिखाएगा। अगली गाड़ी पिछले स्टेशन से पायलट आउट की जाएगी तथा उक्त स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के चालक को इसके लिए आवश्यक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा। पहली गाड़ी के अगले स्टेशन पर पहुंचने के बाद बीपीएसी एक्सल काउंटर क्लियर संकेत दिखाएगा।
- ❖ यदि पहली गाड़ी के पहुँचने के बाद भी बीपीएसी एक्सल काउंटर क्लियर नहीं होता और लगातार लाल संकेत दिखते रहता है तो संबन्धित संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को सुधार करने के लिए सूचित किया जाएगा।
- ❖ री-सेटिंग के वजह से व्हीडर काउंटर में हुए वृद्धि को एस.एम.ए.एस.एम संबंधित रजिस्टर और गाड़ी संकेत रजिस्टर में दर्ज करेगा।
- ❖ ठीक यही प्रक्रिया एसएम/लाटाबोर द्वारा, डाउन गाड़ी के लाटाबोर पहुँचने के बाद होने वाली विफलता के लिए अपनाई जाएगी।

(ii) बालोद-लाटाबोर सेक्शन के मध्य एक्सल काउंटर प्रणाली को रीसेट करने के लिए भी ठीक यही प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

डिजिटल एक्सल काउंटर रजिस्टर के लिए प्रोफार्मा :

दिनांक & समय	सेक्शन में गई आखरी ट्रेन का नंबर	रीसेट ऑपरेशन करने से पहले/पूरा करने के बाद में व्हीडर काउंटर	रीसेटिंग ऑपरेशन के तुरंत बाद सेक्शन में प्रवेश करती हुई ट्रेन का नम्बर	टिप्पणियां	एसएम/एसएम / डिप्युटी एसएस का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6

किसी भी छोर के एक्सल काउंटर को रीसेट करने से पहले, निम्नलिखित को नोट करना है:

- (ए) सामान्य नियम 4.17 एवं संगत सहायक नियमों में वर्णित प्रक्रिया का अनुपालन करना है।
- (बी) ब्लॉक सेक्शन को लाइन क्लोज करने से पहले, ट्रेन का स्टेशन पर पूर्ण आगमन सुनिश्चित करना है।

31. (ए) आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन हेतु प्रपत्र :

क्र. सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन से पहले काउंटर की संख्या	प्रचालन से बाद काउंटर की संख्या	फेल हुए ट्रेक सिर्किट की संख्या	डिप्युटी एसएस का हस्ताक्षर


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.इंजीनियर/रायपुर


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

31. (बी) आपातकालीन रूट रिलीज प्रचालन हेतु प्रपत्र :

क्र. सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन से पहले काउंटर की संख्या	प्रचालन से बाद काउंटर की संख्या	कैंसलेशन का कारण	डिप्युटी एसएस का हस्ताक्षर

31. (सी) कालिंग-ऑन सिगनल काउंटर रजिस्टर हेतु प्रपत्र :

क्र. सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन से पहले काउंटर की संख्या	प्रचालन से बाद काउंटर की संख्या	कालिंग-ऑन सिगनल देने का कारण	डिप्युटी एसएस का हस्ताक्षर

32. एस एम के कार्यालय में लगाए गए आई पी एस मॉनिटरिंग पैनल एवं इसके विभिन्न संकेतों के विरुद्ध स्टेशन मास्टर के कार्य :

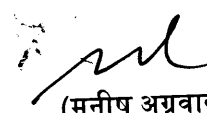
आई.पी.एस. कक्ष तक ए.टी. सप्लाई, स्थानीय सप्लाई एवं डी.जी सेट सप्लाई को विस्तारित किया गया है जो सामान्य स्थिति में सिगनल गियरों का ध्यान रखता है। यद्यपि, दोनों पावर सप्लाई उपलब्ध नहीं रहने की स्थिति में, आई.पी.एस का बैटरी बैक-अप सिगनलिंग सिस्टम का ध्यान रखेगा। यद्यपि, स्थानीय सप्लाई के ज्यादा समय के लिए (एक घंटा से अधिक समय के लिए) उपलब्ध नहीं रहता, तो स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे आई पी एस मानिटर में दर्शाए गए संकेतों के अनुसार डी.जी सेट को चालू किया जाएगा।

और यदि, दोनों पावर सप्लाई के ज्यादा समय के लिए (एक घंटा से अधिक समय के लिए) उपलब्ध नहीं रहता, तो स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे आई पी एस मानिटर में दर्शाए गए संकेतों के अनुसार झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, यातायात में व्यवधान ना आए इसलिए विद्युत एवं एस एंड टी दोनों विभाग के कर्मचारियों को पावर सप्लाई की शीघ्र बहाली के लिए सूचित करेगा।

ज्यों ही आई.पी.एस के लिए ए.सी. सप्लाई बंद हो जाता है, आई.पी.एस की बैटरी का डिस्चार्ज होना प्रारंभ हो जाता है। सामान्य अवस्था में लोड सहित बैटरी बैंक का वोल्टेज 110 वोल्ट डी.सी (2.0 बोल्ट प्रति सेल) पूरी तरह सक्षम एवं बोल्टेज 101.75 बोल्ट डी.सी (अल्प अनुरक्षण हेतु 1.85 बोल्ट प्रति सेल तथा वी आर एल ए के लिए 1.75 बोल्ट 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 मॉनिटरिंग पैनल में निम्नानुसार दर्शाया जाता है।

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


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.इंजीनियर/रायपुर


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

क्र. सं.	विवरण	बैटरी बैंक का वोल्टेज
1	50% डिस्चार्ज घटने पर (डी.ओ.डी)	105.9V (अनुमानित)
2	60% डिस्चार्ज घटने पर (डी.ओ.डी)	105.1V
3	70% डिस्चार्ज घटने पर (डी.ओ.डी)	104.3V

स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगाए गए आई.पी.एस मानिट्रिंग पैनल पर आई.पी.एस बैटरी के स्वास्थ्य को विभिन्न रंगीन संकेतों के द्वारा दर्शाया जाता है, तदनुसार कार्यरत स्टेशन मास्टर को उचित कार्रवाई करना है। उपलब्ध दृश्य एवं श्रव्य संकेतों के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर के द्वारा किए जाने वाले कार्य निम्नानुसार हैं :

क्र. सं.	विवरण	पैनल पर दिए जाने वाला इंडिकेशन	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा किए जाने वाले कार्य
1	50% डिस्चार्ज घटने पर (डी.ओ.डी)	लाल एवं अलार्म ध्वनि	जनरेटर को चालू करें, एस.एण्ड.टी के संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी को सूचना देना है।
2	60% डिस्चार्ज घटने पर (डी.ओ.डी)	लाल एवं अलार्म ध्वनि	जनरेटर को तुरंत चालू करें, एस.एण्ड.टी के संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी को सूचना देना है।
3	70% डिस्चार्ज घटने पर (डी.ओ.डी)	लाल एवं अलार्म ध्वनि जब तक डी.जी को चालू नहीं किया जाता	डी.सी परिपथ को छोड़कर अन्य सिस्टम को बंद करने की सूचना देता है।
4	सिस्टम रिस्टोर्ड	हरा एवं अलार्म ध्वनि	डी.जी सेट को बंद करें।

33. दूरसंचार:

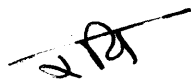
निम्नलिखित दूरसंचार उपकरण उपलब्ध कराए गए हैं :

1. ब्लॉक उपकरणों से जुड़े टेलीफोन के माध्यम से निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के साथ टेलीफोनिक संचार।
2. दुर्ग-दल्लीराजहरा कंट्रोल सर्किट एक टेलीफोन के माध्यम से, साथ ही एक समानांतर टेलीफोन हॉट-स्टैंडबाय के रूप में काम करने के लिए। ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर संतोषजनक कार्य के लिए अपनी शिफ्ट ड्यूटी अवधि के दौरान एक बार दोनों हॉट स्टैंडबाय फोन का उपयोग करेगा। यदि किसी टेलीफोन सेट में कोई समस्या नजर आती है। एसएम को दूसरे कार्यशील टेलीफोन सेट के माध्यम से काम करना जारी रखना चाहिए और दोषपूर्ण टेलीफोन सेट के बारे में तुरंत दूरसंचार कंट्रोल और दूरसंचार रखरखाव कर्मचारियों को सूचित करना चाहिए।
3. टी.पी.सी के साथ टेलीफिन संचार।
4. सीयूजी टेलीफोन।
5. 25 वॉट का एक व्ही.एच.एफ सेट।

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर

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

6. बालोद और कुसुमकसा के बीच कि.मी 929/11-12 पर समपार फाटक के गेटलॉज पर बालोद में स्टेशन मास्टर और गेटमैन के बीच हॉट-स्टैंडबाय के रूप में काम करने के लिए समानांतर टेलीफोन के साथ टेलीफोनिक संचार। ड्यूटी पर तैनात गेटमैन संतोषजनक कार्य के लिए अपनी शिफ्ट ड्यूटी अवधि के दौरान एक बार दोनों हॉट स्टैंडबाय फोन का उपयोग करेगा। यदि किसी टेलीफोन सेट में कोई समस्या नजर आती है, गेटमैन को दूसरे कार्यशील टेलीफोन सेट के माध्यम से काम करना जारी रखना चाहिए और दोषपूर्ण टेलीफोन सेट के बारे में तुरंत ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करना चाहिए। स्टेशन मास्टर को दोषपूर्ण टेलीफोन सेट के बारे में तुरंत दूरसंचार कंट्रोल और दूरसंचार रखरखाव कर्मचारियों को सूचित करना चाहिए।
7. बालोद और लाटाबोर के बीच कि.मी 927/6-7 पर समपार फाटक के गेटलॉज पर बालोद में स्टेशन मास्टर और गेटमैन के बीच हॉट-स्टैंडबाय के रूप में काम करने के लिए समानांतर टेलीफोन के साथ टेलीफोनिक संचार। ड्यूटी पर तैनात गेटमैन संतोषजनक कार्य के लिए अपनी शिफ्ट ड्यूटी अवधि के दौरान एक बार दोनों हॉट स्टैंडबाय फोन का उपयोग करेगा। यदि किसी टेलीफोन सेट में कोई समस्या नजर आती है, गेटमैन को दूसरे कार्यशील टेलीफोन सेट के माध्यम से काम करना जारी रखना चाहिए और दोषपूर्ण टेलीफोन सेट के बारे में तुरंत ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करना चाहिए। स्टेशन मास्टर को दोषपूर्ण टेलीफोन सेट के बारे में तुरंत दूरसंचार कंट्रोल और दूरसंचार रखरखाव कर्मचारियों को सूचित करना चाहिए।
34. स्टेशन मास्टर रूम में फायर (अग्नि) अलार्म के लिए निम्न संकेतक उपलब्ध कराए गए हैं :
- बजर के साथ फायर अलार्म संकेत प्रदान किया गया है। जब रिले रूम/उपकरण कक्ष में धुआं/आग होती है तो एसएम रूम में दिए गए पैनल पर लाल संकेत के साथ बजर दिखाई देता है। ऑन ड्यूटी एसएम इसे स्वीकार करेगा और सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों और नियंत्रक को तुरंत इसके बारे में सूचित करेगा। ऑन ड्यूटी एसएम को आग/धुएं को बुझाने के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए और यदि आवश्यक हो तो निकटतम अग्नि नियंत्रण स्टेशन को सूचित करना चाहिए।



(रवि शंकर गोयल)

वरि.मं.सि.दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

परिशिष्ट – “सी”

बालोद (बड़ी लाइन)

रायपुर मंडल

परिशिष्ट – सी

टक्कर निरोधक उपकरण (रक्षा कवच)

निरंक



(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू. इंजीनियर/रायपुर



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



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

परिशिष्ट - "डी"

ट्रेन संचालन कर्मचारियों की ड्यूटी

बालोद (बड़ी लाइन)

रायपुर मंडल

परिशिष्ट - 'डी'

इस स्टेशन पर कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली ड्यूटियाँ:

1. स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन प्रबंधक:

स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन प्रबंधक, सुरक्षित कामकाजी कर्तव्यों के अलावा, स्टेशन के सामान्य पर्यवेक्षण के लिए जिम्मेदार हैं, जिसमें स्टेशन होकर आने और जाने वाली सभी ट्रेनों के सुरक्षित और समय पर चलने के संबंध में समपार फाटक और परिचालन और वाणिज्यिक दोनों की देखरेख शामिल है। स्टेशन के काम और विशेष रूप से उसके अधीन काम करने वाले सभी कर्मचारियों द्वारा कर्तव्यों के कुशल निर्वहन को सुनिश्चित करने के लिए सुरक्षित कार्य कर्तव्यों के साथ सौंपे गए कर्मचारियों पर। वर्तमान में निष्पादित सामान्य कर्तव्यों के अलावा, स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर स्टेशन के बेहतर रखरखाव और कुशल कामकाज के लिए निम्नलिखित कर्तव्यों को सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है:

- (ए) कि, उसके अधीन कार्यरत कर्मचारी, उनके लिए निर्धारित ड्यूटी का पालन करते हैं तथा अनियमितताओं की रिपोर्ट सक्षम प्राधिकारी को किया जाता है।
- (बी) कि, प्रत्येक कर्मचारी, सभी रेल उपभोक्ताओं के प्रति शिष्ट एवं सहायक है।
- (सी) कि, प्रत्येक दुर्घटना की तत्परता से सूचना दी जाती है तथा उन्हें अटेंड किया जाता है एवं पूर्ण विवरण अर्थात् रेखचित्र, लिप्त लोगों के वक्तव्य, उत्तरदायित्व का निर्धारित आदि सहित विस्तृत रिपोर्ट, सेक्शन के मंडल यातायात निरीक्षक को घटना के घटित होने के 48 घंटों की अवधि के अंदर भेजी जाती है।
- (डी) कि, सामान्य तथा सहायक नियमों, ब्लॉक संचालन नियमावली, स्टेशन संचालन नियमों तथा सक्षम प्राधिकारियों द्वारा समय-समय पर जारी किए गए अन्य निर्देशों का सर्वसंबद्ध द्वारा पालन किया जाता है एवं इस संबंध में सभी अनियमितताओं की सूचना दी जाती है।
- (ई) कि, सभी परिवहन रिकॉर्डों की प्रतिदिन जांच की जाती है और यात्री ट्रेनों के देर से शुरू होने और रुकने का विश्लेषण किया जाता है और उसकी जिम्मेदारी तय की जाती है।
- (एफ) कि, स्टेशन के सभी प्रकार के सिगनलों, प्वाइंटों, समपार फाटक के गेटों तथा समस्त मशीनरी अच्छी एवं चालू हालत में है एवं सभी विफलताओं की सूचना त्वरित रूप से संबंधित अधिकारियों को सूचना एवं आवश्यक कार्रवाई के लिए दी जाती है।
- (जी) सभी स्टेशन आय, आवधिक रिटर्न और विवरण आदि जिम्मेदार कर्मचारियों द्वारा समय पर भेजे जाते हैं।
- (एच) कि, स्टेशन परिसर साफ सुथरा एवं सुव्यवस्थित रखा जाता है।
- (आई) सभी यात्री सुविधाओं को दुरुस्त रखा जाता है और जो भी कमी पाई जाती है उसे संबंधित अधिकारियों के ध्यान में लाया जाता है और इस संबंध में की गई कार्रवाई को इस प्रयोजन के लिए अलग रजिस्टर में दर्ज कर रखा जाता है।
- (जे) बुकिंग कार्यालय, पार्सल कार्यालय और खानपान इकाइयां ठीक से कार्य करने और उसके संबंध में किसी भी सार्वजनिक शिकायत पर उचित कार्रवाई किया जाता है, सार्वजनिक शिकायतों की प्रारंभिक रिपोर्ट वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक/रायपुर को समय पर प्रस्तुत की जाती है।
- (के) जीआरपी और आरपीएफ की मदद से स्टेशन क्षेत्र में कानून व्यवस्था और अनुशासन बनाए रखा जाता है और सभी कर्मचारी उचित वर्दी में ड्यूटी पर आते हैं।



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

प्रभारी सहायक स्टेशन मास्टर का ध्यान सामा. नि. 5.01 से 5.23 में विस्तृत प्रावधानों की तरफ विशेष रूप से आकृष्ट किया जाता है।

2. उप स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर:

वह सभी गाड़ियों के सुरक्षित एवं समयबद्ध चालन हेतु सामान्य नियम 5.01 के द्वारा प्रभावशील नियमों के अनुसार, अपनी ड्यूटी की अवधि के दौरान गाड़ियों की पासिंग के लिए उत्तरदाई है। स्टेशन मास्टर के सहायक के रूप में, यह उसे दिए अनुदेशों का पालन करेगा बशर्त, वे सामान्य नियमों, सहायक नियमों, ब्लॉक संचालन नियमावली, स्टेशन संचालन नियमों तथा समय-समय पर जारी किए गए परिपत्रों का भावों का उल्लंघन न करते हों। स्टेशन प्रबंधक की अनुपस्थिति के दौरान वह स्टेशन प्रबंधक की ड्युटियों का निर्वहन करेगा तथा स्टेशन की व्यवस्थाओं के संबंध में किसी प्रकार विवाद होने की स्थिति में वह स्टेशन प्रबंधक से परामर्श लेगा तथा मामला कार्रवाई हेतु स्टेशन प्रबंधक की जानकारी में लाएगा। सेवाओं के आवश्यकता होने पर वह उसके लिए निर्धारित सेवा अवधि से अधिक सेवा प्रदान करने के लिए उत्तरदाई होगा। सुरक्षित कामकाजी कार्यों के अलावा वह मंडल वाणिज्य प्रबंधक / रायपुर के द्वारा दिए गए वाणिज्य संबंधित कार्यों को करने के लिए उत्तरदाई होगा।

3. प्वाइंट्स-मैन / पोर्टर :

वे निम्नलिखित ड्युटियों का निष्पादन करेंगे :-

- (ए) कोई भी असमान्य परिस्थितियों में जैसे सिगनल, प्वाइंट ब्लॉक उपकरण आदि में खराबी आने पर अथवा निलंबित किए जाने पर गाड़ियों का पायलट-इन अथवा आउट करना। प्वाइंटो/सिगनलों, गियरों के फेल होने की स्थिति में ट्रेनों के आगमन एवं प्रस्थान हेतु प्वाइंटो की सेटिंग, क्लैपिंग एवं पैडलॉकिंग करना।
- (बी) गाड़ी के चालक/गार्ड को लाईन क्लियर, पायलट मेमो, सतर्कता आदेश, ब्लॉक टिकट आदि दे कर उनसे उनके हस्ताक्षर के रूप में पावती लेना।
- (सी) पार्सल, लगेज, गुड्स एवं गार्ड बॉक्स को चढ़ाना एवं उतारना।
- (डी) वाहनों को जोड़ने और अलग करने से जुड़े सभी शंटिंग ऑपरेशन में भाग लेना और उन्हें गार्ड/एसएम की देखरेख में सुरक्षित करना।
- (ई) जब एवं जैसे आवश्यकता हो फॉग सिगनल मेन / गेटमैन के रूप में कार्य करना।
- (एफ) स्टेशन से गुजरने वाली गाड़ियों के चालक एवं गार्ड के साथ सही सिगनलों का आदान प्रदान करना।
- (जी) अग्निशामक बाल्टियों को रेत एवं पानी से भरना।
- (एच) हैंड सिगनल लैंपों एवं प्लेटफार्म को साफ करना, उनमें तेल भरना एवं।
- (आई) एस.एम कार्यालय तथा स्टेशन रूम में उपलब्ध फर्नीचर एवं उपकरणों की सफाई एवं धूल मुक्त करना।
- (जे) ट्रेन परिचालन एवं स्टेशन के कार्यों के अलावा और जो भी कार्य जो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा सौंपे गए हो।



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

4. सामान्य:

- (i) कर्मचारी जब ड्यूटी पर तैनात है तब हाथ सिगनलों का एक सेट लाल एवं हरी झंडियाँ और ट्राई कलर हाथ सिगनल लैम्प अनिवार्य उपकरण होंगे। जब तक ड्यूटी पर तैनात स्टेशन अधीक्षक को आवश्यकता नहीं या उसकी अनुमति के बगैर वह स्टेशन नहीं छोड़ेगा तथा सहायक नियम 4.42.02 (बी) एवं (सी) का अनुपालन करेगा।
- (ii) स्टेशन पर कार्य करने वाला कर्मचारी अप एवं डाउन लाइन क्लियर 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।



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

परिशिष्ट - "ई"

बालोद (बड़ी लाइन)

रायपुर मंडल

परिशिष्ट - 'ई'

आवश्यक उपकरण :

नीचे उन आवश्यक उपकरणों की सूची दी गई है, जिन्हें सदैव अच्छी और चालू हालत में तैयार रखा जाएगा:

क्र.सं.	उपकरण	मात्रा
1.	डेटोनेटर	10 नग केस में
2.	हाथ सिगनल लैम्प (तीन रंगों वाली)	3 नग
3.	हाथ सिगनल झंडियां	3 सेट
4.	संरक्षा जंजीर, तालों सहित	8 नग
5.	क्लैपर्स, तालों सहित	8 नग
6.	स्प्रिंग्स / वेजेस / आयरन स्किड	8 नग
7.	अग्नि बाल्टियां	4 नग
8.	अग्नि शामक	1 नग
9.	प्रथमोपचार पेटी (पूरे उपकरणों सहित)	1 नग
10.	स्ट्रेचर	1 नग
11.	पुश बटन रिमाइंडर कॉलर	6 नग
12.	मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली कालर	2 नग
13.	ब्लॉक उपकरण निलंबन कॉलर	2 नग
14.	पावर ब्लॉक कालर	2 नग


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



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

परिशिष्ट – “एफ”

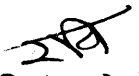
बालोद (बड़ी लाइन)

रायपुर मंडल

परिशिष्ट - 'एफ'

डी.के. स्टेशनों, हाल्टों, आईबीएच, आईबीएस एवं दूरस्थ साइडिंगों के संचलन हेतु नियम :

1. गुड्स साइडिंग 1 और 2:
गुड्स साइडिंग-1 CAL 386.50M (FB से DE) और गुड्स साइडिंग-2, CAL 358.4M (FB से DE) पहले लूप (लाइन नंबर 1) से टेक ऑफ करते हैं:
- (i) कंट्रोल प्वाइंट 51 संकेतों के माध्यम से ट्रेन की आवाजाही को नियंत्रित किया जाता है, आम तौर पर सफेद संकेत जारी रहेगा जो दर्शाता है कि यार्ड के अंत में साइडिंग प्वाइंट की सेटिंग नार्मल है। ईकेटी से कुंजी निकालने के लिए ग्रुप ट्रांस बटन के साथ संबंधित पुश बटन यानी कंट्रोल 51 (आवश्यक ट्रेन मूवमेंट के अनुसार) को दबाया जाना है और फिर पैनल पर एक चमकती रोशनी दिखाई देगी। ईकेटी बोर्ड में संबंधित पुश बटन को दबाया जाना है और संबंधित कुंजी को घड़ी के सुई की विपरीत दिशा में घुमाया जाता है और निकाला जाता है। चमकती रोशनी गायब हो जाएगी और उस साइडिंग प्वाइंट के लिए पैनल में कोई रोशनी नहीं होने का संकेत मिलेगा।
- (ii) वैगनों को साइडिंग में प्लेस समय या वैगनों को बाहर निकालते समय कुंजी-'ए' को एसएम के कार्यालय में उपलब्ध कराए गए ईकेटी से निकालना होगा और उसे प्वाइंट 'एक्स' पर दिए गए लॉक में डालना होगा। जहां कुंजी-'बी' को इसके विपरीत स्थिति पर रिलीज किया जाता है।
- (iii) इस प्रकार रिलीज किया गया कुंजी-'बी' को क्रॉसओवर के दूसरे छोर पर दिए गए लॉक में डाला जाता है ताकि प्वाइंट को अनलॉक किया जा सके और अंत में, प्वाइंट को ग्राउंड लीवर फ्रेम की मदद से उसके रिवर्स स्थिति में सेट किया जाता है ताकि गुड्स साइडिंग-1 या 2 से अंदर/बाहर आवाजाही को सक्षम किया जा सके। गुड्स साइडिंग नंबर-2 एचपी आवश्यकता के अनुसार संचालित होगी और ट्रेन के शंटिंग/प्लेसमेंट से पहले सभी प्वाइंटों को क्लैप और पैड लॉक किया जाएगा। गतिविधियां समाप्त होने के बाद, प्वाइंट को उसकी सामान्य स्थिति पर सेट करना होगा और कुंजी-'बी' को क्रॉसओवर के दुर्ग छोर पर दिए गए लॉक में वापस लाना होगा, जिससे उस प्वाइंट को लॉक करने के लिए कुंजी-'ए' क्रॉसओवर की नार्मल स्थिति से रिलीज किया जाएगा। इस प्रकार रिलीज किया गया कुंजी-'ए' को उसके ईकेटी में वापस लाया जाता है ताकि लाइन नंबर 1 पर और उससे सिगनलिंग मूवमेंट की अनुमति मिल सके।
- (iv) बरती जाने वाली सावधानियां:
मूवमेंट के लिए क्रॉसओवर को क्लैप और पैडलॉक करना पड़ता है।
टिप्पणी:
कुंजी-'ए' निकाले जाने के बाद लाइन नंबर 1 पर रिसेप्शन और प्रेषण के लिए सिगनलिंग गतिविधियां निष्क्रिय हो जाएंगी और कुंजी-'ए' को ईकेटी में डालने और ऑन ड्यूटी एसएम द्वारा सामान्यीकृत (रिलीज) करने तक निष्क्रिय रहेंगी।


(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर


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

2. दूसरे लूप (लाइन नंबर 3) से एक गुड्स साइडिंग (CAL 710.0 मीटर, DE से FM) और TMS साइडिंग (CAL 642.41 मीटर, DE से FM) है: कंट्रोल 52 संकेत आम तौर पर सफेद संकेत यह दर्शाते हुए जारी रहेगा कि यार्ड के अंत में साइडिंग प्वाइंट नार्मल स्थिति में है।

- (i) गुड्स साइडिंग/टीएम साइडिंग के लिए साइडिंग प्वाइंटों का संचालन:
ईकेटी से कुंजी निकालने के लिए संबंधित पुश बटन यानी कंट्रोल 52 (आवश्यक ट्रेन मूवमेंट के अनुसार) गुप ट्रांस बटन के साथ दबाया जाना है और फिर पैनल पर एक चमकती रोशनी दिखाई देगी। ईकेटी बोर्ड में संबंधित पुश बटन को दबाया जाना है और संबंधित कुंजी को घड़ी की सुई की विपरीत दिशा में घुमाया जाता है और निकाला जाता है। चमकती रोशनी गायब हो जाएगी और उस साइडिंग प्वाइंट के लिए पैनल में कोई रोशनी नहीं होने का संकेत मिलेगा।
- (ii) कार्य करना:
(ए) वैगनों को साइडिंग में प्लेस करने या वैगनों को बाहर निकालते समय कुंजी-'सी' को एसएम के कार्यालय में प्रदान किए गए ईकेटी से निकाला जाना है और उसे उस प्वाइंट पर दिए गए लॉक में डालना है जहां से कुंजी-'डी' रिलीज होगी।
(बी) इस प्रकार रिलीज किया गया कुंजी-'डी' को क्रॉसओवर के दूसरे छोर पर दिए गए लॉक में डाला जाता है ताकि प्वाइंट को अनलॉक किया जा सके और अंत में, प्वाइंट को ग्राउंड लीवर फ्रेम की मदद से उसके रिवर्स स्थिति में सेट किया जाता है ताकि गुड्स साइडिंग या टीएमएस साइडिंग में/से आवाजाही को सक्षम किया जा सके। गतिविधियां समाप्त होने के बाद, प्वाइंट को उसकी नार्मल स्थिति पर सेट करना होगा और कुंजी-'डी' को क्रॉसओवर के दल्ली राजहारा छोर पर दिए गए लॉक में वापस लाना होगा, जिससे उस प्वाइंट को लॉक करने के लिए कुंजी-'सी' क्रॉसओवर की नार्मल स्थिति से रिलीज किया जाएगा। इस प्रकार रिलीज किया गया कुंजी-'सी' को उसके ईकेटी में वापस लाया जाता है ताकि लाइन नंबर 3 पर और उससे सिगनलिंग मूवमेंट की अनुमति मिल सके।
(सी) बरती जाने वाली सावधानियां:
मूवमेंट के लिए क्रॉसओवर को रिवर्स स्थिति में क्लैप और पैडलॉक करना पड़ता है।
टिप्पणी:
कुंजी-'सी' निकाले जाने के बाद लाइन नंबर 3 पर रिसेप्शन और प्रेषण के लिए सिगनलिंग गतिविधियां निष्क्रिय हो जाएंगी और कुंजी-'सी' को ईकेटी में डालने और ऑन ड्यूटी एसएम द्वारा सामान्यीकृत (रिलीज) करने तक निष्क्रिय रहेंगी।

(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू. इंजीनियर/रायपुर

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

3. यहां एक टावर कार साइडिंग (CAL 90.47 m. DE से DS) है:

टावर कार साइडिंग जो दिल्ली राजहारा छोर पर पहली लूप लाइन नंबर 1 के विस्तार में बनाई गई है और एक डेड एंड पर समाप्त होती है। टावर कार साइडिंग को डीएस नंबर 43 द्वारा अलग (आईसोलेट) किया गया है। टावर कार साइडिंग के लिए सामान्य स्थिति को पटरी से उतारने के लिए सेट किया गया है और पहली लूप यानी लाइन नंबर 1 के पक्ष में सेट किया गया है। डीएस नंबर 43 मोटर संचालित प्वाइंट द्वारा संचालित है और स्टेशन के सिगनल के साथ इंटरलॉक किया गया है। CSL: 90.47 मीटर (DE से DS)।

पहली लूप लाइन नंबर 1 से टावर कार साइडिंग पर आवाजाही के लिए शंट सिगनल क्र SH-5 प्रदान किया गया है। पहली लूप लाइन नंबर 1 पर आवाजाही के लिए टावर कार साइडिंग पर एक शंट सिगनल क्र. SH-24 प्रदान किया गया है।



(रवि शंकर गोयल)
वरि.मं.सि.दू.इंजीनियर/रायपुर



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

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

NO: SDOM/R/SWR/BXA/

RAIPUR DIVISION**STATION WORKING RULE OF BALOD**

(B.G)

Date of issue: 29/12/23

Date of brought into force: _____

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 No.SI/R/BXA/21 with Alteration-'R1' based on PCSTE/SEC Railway and S.I.P. No. SI/R/BXA/21 with Alteration-'R1' is attached to these working rules 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):**

BALOD (Code BXA) is a standard-III (R) "B" class station with Central Panel interlocking. It is situated at Km. 929.0 from Howrah with adjacent stations LATABORE (LBO) at MXA end and KUSUMKASA (KYS) at DRZ end on MXA-DRZ Single line, electrified section. The Movement into and across this station is controlled by the SM/ASM on duty at the station through Central Operational cum indication panel.

2.2 Block Stations, IBH, IBS on either side and their distance and outlying sidings: The adjacent Block Stations are:

- a) LATABOR (Code LBO) - at a distance of 10.588 Km at the DURG end.
- b) KUSUMKASA (Code KYS) - at a distance of 17.239 Km. at the DRZ end.
- c) There is no IBS on either side of the Station.


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

2.3 (a) Block section limits on either side:

Sl. No.	Between Stations	The point from which the "Block Section" Commences	The point at which the "Block Section" ends
1.	BXA-LBO	Down Advance Starter Signal No. 28 of BXA.	Up advance Starter Signal No. 27 of LBO
2.	BXA-KYS	Up Advance Starter Signal No. 27 of BXA	Down Advance starter Signal No. 28 KYS.

2.4 Gradients:

a. LATADOR end:

Sl. No.	CH (FROM-TO) in meters	GRADIENT
1.	3796-1510	Level followed by raising 1 in 1000
2.	1510-0.00	1 in 1000 raising followed by raising 1 in 500 towards station.

b. KUSUMKASA end:

Sl. No.	CH (FROM-TO) in meters	GRADIENT
1.	3101-820	Level followed by falling 1 in 150.
2.	820-440	1 in 150 falling followed by Level
3.	440-0.00	Level followed by falling 1 in 500.

2.5 Layout:

- The Station yard is comprising of three running lines viz. 1st loop (Line No. 1), Main line (Line No. 2) & 2nd loop (Line No. 3).
- One sand hump taking off from line No. 3 at LBO end.
- One over run line (No stabling) from line No. 1 at KYS end.
- There are two Goods Siding-1 & 2 taking off from Line No. 1 at KYS end through Key controlled Point controlled by **Control-51**.
- There is TMS Siding taking off from Line No. 3 at KYS end through Key controlled Point controlled by **Control-52** and terminating into Dead end at LBO end.
- There is one Goods Siding taking off from TMS Siding through Hand Point and terminating into Dead end at LBO end.
- There is one Tower Car Siding taking off from Over Run Line with provision of D/S through Motor Operated Point No-43 interlocked with station yard at DRZ end.

(K. Rajini Devi) *[Signature]*
Dy CSTE/RE/SC

[Signature]
(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

2.5.1 Running Lines, Direction of Movement & Holding Capacity in CSR:

Sl. No.	Line No/Name of the Line	CSL in meters	Purpose of the Line
1.	1 st Loop (Line No.1)	818.52	For reception and dispatch of UP & DN trains from LBO & KYS.
2.	Main Line (Line No.2).	798.58	
3.	Second loop (Line No.3).	738.79	

2.5.2 Non-Running Lines and their Holding Capacity in CSR:

Sl. No.	Line No/Name of the Line	CAL in meters
1.	Goods siding No.1	386.50 (FB to DE)
2.	Goods siding No.2	358.40 (FB to DE)
3.	TMS Siding	642.41 (FB to DE)
4.	Goods Siding	710.0 (FB to DE)
5.	Tower Car Siding	90.47 (DS to DE)

2.5.3 Any Special features in the Lay Out:

There are no special features in the Lay Out which can be added to.

2.6 Level Crossings:

1. A 'A' Class Interlocked Manned Level Crossing No. **DD-50** at KM 929/11-12 (Old) (CH: 950.680) is traversing through railway track at Kusumkasa end of the yard. (Refer Appendix-A for the detailed working instructions of the SWR).
2. A 'B1' Class Interlocked manned Mid-Section level crossing No. **DD-48** is traversing through railway line at KM 927.645 (KM 927/6-7) between Balod and Lator stations. (Refer Appendix-A1 for the detailed working instructions of the SWR).

3.0 System and means of working:

Trains between BALOD and adjacent block stations are working under Absolute Block System by means of UFSBI type non-cooperative block panel with BPAC in accordance with Chapter VIII and XIV of General rules and Chapter IV Part-II of Block Working Manual. UFSBI with block panel is installed in the office of the Station Master on duty at **BXA, KYS & LBO** who are responsible for their operation and custody of their keys.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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

Multi Aspect Colour Light **LED** Signals (MACLS) in accordance with GR No.3.07 (4), (5), (7), 3.27(a), 3.32(1) are provided to govern the movement of trains into and out of this station. The following signals are provided at this station in each direction.

In DN Direction:

- a) Distant
- b) Inner distant
- c) Home with lunar.
- d) Calling – 'ON' below Home Signal.
- e) Starter Signal.
- f) Advance Starter Signal.
- g) Independent position type Shunt Signal.
- h) Gate signal for the LC gate at km:927/6-7

In UP Direction:

- a) Distant signal for the LC gate at km:927/6-7
- b) Inner distant signal for the LC gate at km:927/6-7
- c) Gate signal for the LC gate at km:927/6-7
- d) Home with lunar.
- e) Calling – 'ON' below Home Signal.
- f) Starter Signal.
- g) Advance Starter Signal.
- h) Independent position type Shunt Signal.

(Details of Signaling and Interlocking given in Appendix-'B').

All points are to be operated from Central Panel in SM office by on duty SM except Goods Sidings Point taking off from Line No. 1 and PQRS Siding taking off from Line No. 3 at LBO end.

4.1 **Track circuits:**

Visual indications are provided on the panel board installed in the SM's office to show the conditions of the lines i.e. whether the line is clear or occupied as under:

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (i) No indication - line is clear.
- (ii) Red indication - line is occupied/failed.
- (iii) White/Amber indication - line is clear & route is set and locked.

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

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).

4.1.3 Interlocking:

The station is equipped with standard III (R) 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 BALOD station.

4.1.4 Motor operated points:

All points, except for Goods siding & TMS Siding points, are motor operated. Each point is operated electrically by means of push button on panel board. In the event of power failure or point zone track circuit failure each point shall be operated manually by Crank Handle.

All motor operated points have been classified & controlled in four categories under CH1, CH2, CH3 & CH4 for emergency operation.

Grouping of the Crank Handles are detailed as follow:

Crank Handle No.	Control Points	Location
CH1	31 A/B	In SM's Office at center
CH2	32 A/B	
CH3	41 A/B	
CH4	42 A/B	

(K. Rajni Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

CH5	43	
-----	----	--

4.1.5 **Axle counters:**

Digital Axle Counter arrangement is provided for last vehicle verification between:

BALOD-KUSUMKASA- Between UP Adv. Starter signal No. 27 of BALOD and DN Adv. Starter Signals No. 28 of KUSUMKASA.

BALOD- LATABOR - Between DN Adv. Starter signal No. 28 of BALOD and UP Adv. Starter signal No. 27 of LATABOR.

4.2 **Custody of Relay Room Key and 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 DTI. 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 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
			ESM /SE/ JE	SM on duty			ESM /SE/ JE	SM on duty	

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

4.1.5 Axle counters:

Digital Axle Counter arrangement is provided for last vehicle verification between:

BALOD-KUSUMKASA- Between UP Adv. Starter signal No. 27 of BALOD and DN Adv. Starter Signals No. 28 of KUSUMKASA.

BALOD- LATABOR - Between DN Adv. Starter signal No. 28 of BALOD and UP Adv. Starter signal No. 27 of LATABOR.

4.2 Custody of Relay Room Key and 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 DTI. 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 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	Signature of		Purpose
			ESM /SE/ JE	SM on duty			ESM /SE/ JE	SM on duty	

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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

BXA

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.

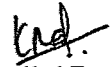
Sr. Section Engineer (Signal) and DTI of the respective section will check the station record of Relay Room opening during their inspections and cross it with data logger /counter reading. Discrepancy if any shall be immediately inquired into and advised to Sr.DSTE/Sr.DOM by the numbered control message 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 the Colour Light Signal is provided at the station to which AT, local Supply & DG set supply is extended through a changeover kept in the SM's office. The changeover needs to be kept normally in AT supply side. In case of the power supply failure, changeover switch has to be set on Local Supply side for extending the power to CLS. Once the AT supply is restored, SM on duty must set the changeover to AT side. Indication is provided in the SM's office in changeover panel to indicate the availability of the power supplies.

However, in the duration of failure of both AT and Local supply continues to be for a longer period (for more than one hour) and according to the


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

status of Indication Board of IPS kept in SM's Office, the DG set will be started by operating staff.

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 ASM. 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 point's man in each shift.

5. Telecommunication:

The details of the telecommunications that are provided at this cabin are mentioned at the end of Appendix-B of the SWR.

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, Block Working Manual, Operating Manual and Station Working Rules.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkrit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

BXA

- 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.

6.1. Duties of Train Working Staff :

(Duty list of the staff is given in Appendix-"D" of these Working Rules).

6.1.1 Train Working Staff in each Shift:

The following staffs are provided in each shift for train working:

Station Superintendent/SM	-	1 in the Station.
PMA/PMB	-	1 in the Station
Gate Man	-	1 in Gate Lodge

(Duty list of the staff is given in Appendix-"D" of these Working Rules).

6.1.2 Responsibility for Ascertaining Clearance of the line and Zones of the responsibility:

The Station Master on duty is fully responsible to ascertain the clearance of the line for reception and dispatch of trains both by physical verification and by checking the indication lamps for berthing track of each line provided on the panel board. 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.

6.2 Conditions for Granting Line Clear:

Conditions laid down in GR 8.03 (2) (a), (b), (c) (ii), shall be fulfilled before granting line clear for a train and line must be clear up to the Down Advanced Starter Signal No. 28 for up train and up to Up Advanced Starter Signal No. 27 in case of Down trains.

6.2.0 Reception of trains:

Reception of train shall be governed by GR No. 3.36, 3.39, 3.40 and SR 3.36.02 (a), 3.36.04 (a), 3.39.01, 3.40.01 to 3.40.02, 3.40.02 (a) (iv), 3.42.03 and other relevant provisions of G & SR, Block Working Manual, Operating Manual and SWR of the Station.

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

Nil

Knd..
(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

[Signature]
(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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 Reception of train from non-signaled line:

For admission of a train on a non-signaled line, the procedure laid down in General Rule No. 5.10 and Subsidiary Rule 5.10.01 shall be followed.

6.2.1.4 Dispatch of train from non-signaled line:

For dispatch of a train from a non-signaled line, the procedure detailed in General Rule 5.11 and Subsidiary Rules 5.11.01 shall be fulfilled.

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

There is no common starter signal at these cabins.

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

There are no other special conditions which are to be mentioned.

6.3 Conditions for taking of 'Approach Signals':

Reception of trains is governed by GR 3.36, 3.38, 3.40 and SR 3.36.01, 3.36.02(a), 3.35.04(a), 3.39.01(a), 3.40.01 to 03, 3.42.02(a) (iv), 3.42.03, 4.10, 4.11 and relevant provisions of General rules, Subsidiary rules, Block Working Manual and Station Working rules.

The conditions laid down in GR 3.40 and SR thereto shall be fulfilled before taking off Home Signal for reception of a train.

It is the responsibility of the Station Master on duty to do the physical verification and clear the relevant signals by pressing the concerned Signal and route buttons.

6.4 Simultaneous reception/dispatch, precedence & crossing of trains:

The signaling and interlocking arrangements permit the following simultaneous movements:

1. Simultaneous reception of a down train on 2nd loop (line No.3) with the route set to sand hump and dispatch of another DN train from line No. 2 (main line) or 1st loop (Line No. 1).
2. Simultaneous reception of a Up train on 1st loop (line No.1) with the


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

BXA

route set to over run line (No stabling) and dispatch of another Up train from line No. 2 (main line) or 2nd loop (Line No. 3).

3. Simultaneous reception of a Up train on 1st loop (line no.1) with the route set to over run line (No stabling) and reception at down train on 2nd loop (line No.3) with the route set to sand hump.

6.5 Complete arrival of trains:

The Station Master on duty at BALOD station is responsible to verify the complete arrival of the train by checking last vehicle indicator on the last vehicle of the train. If the train arrives incomplete without tail lamp or its authorized substitute, the Station Manager/DY. SM/SM/ASM on duty will take an action in accordance with GR 4.16, 4.17 and SR 4.17.01 (a), (b), (c), (e), 4.17. 02, (a), (c), (d).

6.6 Dispatch of trains:

Dispatch of train is governed by the provision of General Rule 3.36, 3.38, 3.42, 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(b), 3.42.02(a) (i), 3.42.03, 3.42.04, 3.70.01 & 02 and other relevant provisions of General and Subsidiary Rules, Block Working Manual and Working Rules of this station.

6.7 Through Running of Trains:

- (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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkrit Singh)
Sr. DOM/Raipur

BXA

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 work in accordance with GR 3.68, 3.69, 3.70, GR 3.71 and SRs thereto.

6.8.3 Emergency operation of points:

Emergency point operation shall be resorted to in case of failure of Points. 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. 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. Emergency operation registers the Veeder counter to 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.

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-authorised persons vide BWM para no. 2.10, 4.24 GR 14.03, 14.13, 14.14.

Knd

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

6.9 Provision for Working of Trolleys/Motor Trolleys/Material Trolleys:

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 Trolleys 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.
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).

7.0 Blocking of Line:

- 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).

8.0 Shunting:**8.1 General Precautions:**

Shunting operations at this station shall be carried out in accordance with GR 1.02(8) & (9), 5.13, 5.14, 5.16, 5.17, 5.18, 5.19, 5.20, 5.21, 8.05(2) & (3), 8.06, 8.13, 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.



(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC



(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

8.3 Prohibition of shunting, special features if any:

- (i) 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.
- (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.

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.

8.6 Shunting in the Siding taking off from Station Yard/Goods shed :

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

9.0 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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

(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 Operations of Points by Crank Handle:

The following procedure is to be adopted:

i) **Crank Handling of the Point:**

The Crank handle keys are normally locked in the respective EKT instrument connected with the Control panel with white/Red miniature light indications on the panel above the crank handle push button. The cranks 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 EKT 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 EKT concerned and turned. The flashing white indication appears again. Now group received 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 become blank after the normalization of the signal.

The crank handle key can be taken out only when the concerned signal on that particular route is in "ON" position.

The Crank Handles are grouped as follows:

CH. No.	Controlling Points	Location
CH1	31 A/B	In SM's office at center
CH2	32 A/B	
CH3	41 A/B	
CH4	42 A/B	
CH5	43	

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

ii) 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 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.

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.

Before initiating the Emergency point operation SM/ASM on duty must physically verify the Route is clear and free from obstruction.

(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 signal 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.

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

iv) The following S&T staff should be intimated to rectify the failure:

Sl. No.	Designation	Head Quarters
1.	SM-I	BXA
2.	SSE/S	DRZ
3.	SSE/S	DURG


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

9.1 Total Failure of Communication:

During total interruption/failure of electrical communication instrument between this station and adjacent stations the trains shall be worked in accordance with SR 6.02.04.

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 6.06 and SR thereto have to be adopted.

10. Visibility Test Object:

The lamps of Starter Signals S5 & S6 (Pertaining to Line No. 1, First loop line) at both ends will the VTO. The Station Master on duty is responsible to check the visibility from the centre of the Station Building. (Refer to GR 3.61 and SR thereto).

11. Essential Equipments at the Station:

Please refer Appendix-E of the SWR for details.

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 the 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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

BXA

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).

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:

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.

D. 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 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.
- vi) 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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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 whenever 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.

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 Relay Room/Cabin


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pufkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

BXA

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 SM:

Entry to be made in S&T failure register by SM 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.

By S&T Staff:

If Disconnection is required, Disconnection Memo to be given by S&T Staff to SM 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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

E. 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 meters 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.

F. 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:

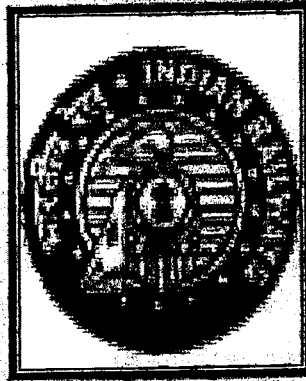
1. Non-insulated Trolleys, Motor Trolleys, Lorries etc. shall not be allowed to run except on line clear.
2. Speed over Single Cross Over & 1st loop (Line no.1) is raised to 30 kmph vide CRS/S.E Circle Kolkata's Sanction no.932. dtd:15.10.12.
3. While admitting a train on calling on signal, run through for that train is restricted as per CRS observation no.CRS/SECR/R/2381,dt.11.03.2022.
4. No load shall be stabled in non isolated lines without live locomotive is attached. Otherwise vehicle shall be secreted as per railway board letter no 2012/Safety(S&R) /19/1 dtd . 04.12.2018.
5. While setting overlap towards Main line, no line clear shall be given for reception of train from opposite direction. Otherwise, before lowering of home signal setting overlap towards main line for reception of train, SM must ensured that the train coming from opposite direction comes to a dead stop at the foot of the concerned Home Signal as per CRS observation no.CRS/SECR/R/2381, dt.11.03.2022.

CERTIFICATE:

"NOTHING IN THESE RULES SHALL BE READ AS CANCELLED, AMENDEDED, MODIFYED ANY OF THE GENERAL AND SUBSIDIARY RULES, BLOCK WORKING MANUAL OPERATING MANUAL. THESE STATION WORKING RULES CANCEL ALL PREVIOUS STATION WORKING RULES".


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur



South East Central Railway
RAIPUR DIVISION

GATE WORKING RULES

Level Crossing No.	DD-50
Km	929/11-12
Position	Open to Road Traffic

APPENDIX - 'A'.**WORKING INSTRUCTIONS FOR INTERLOCKED 'A' Class LEVEL CROSSING****GATE No. DD-50 AT KM 929/11-12 IN BXA YARD.****1. GENERAL:****1.1 DESCRIPTION OF THE LEVEL CROSSING GATE:**

Following details shall be maintained at all manned level crossing gates:

Sr. No.	DESCRIPTION OF THE LEVEL CROSSING GATE	Detailed Information
1.	Number of Level Crossing Gate	DD-50
2.	Engineering or Traffic Gate	Traffic
3.	Under control of Station Master/Permanent Way Inspector	PWI/BXA
4.	Location at Km.	929/11-12
5.	At Station	BXA
6.	In between stations	BXA Yard
7.	BG/MG/NG	BG.
8.	Single line/Double line/Multiple line	Single line
9.	Normal Position	Open to road traffic
10.	Interlocked/Non-interlocked	Interlocked
11.	Means of Interlocking:	Interlocked with Yard Signals.
12.	Provision of Gate Signal	Nil
13.	Signaling arrangements	Interlocked with Yard Signals.
14.	Means of Communication	Telephone with SM /BXA
15.	Width of level crossing gate	7.50 Mtr.
16.	Type of road (NG/SH/Others)	PWD Road.
17.	Name of Road	PWD Road.
18.	Metalled / Non-metalled	Metalled
19.	Approach road	YES
20.	Width of the road	7.50 Mtr
21.	Angle of road crossing (in case of the skew gates)	Nil
22.	Road gradient (if any) Level (i) North/East Side (ii) South/West side	1 in 200 1 in 200
23.	Road alignment (straight/curve) (i) North/East side (ii) South/West side	Straight Straight
24.	Provision of height gauges	Provided
25.	Type of Barriers	Motor Operated Lifting barriers with sliding barrier.
26.	Length of Check rails	9.50 Mtrs
27.	Road surface in between Level crossing gates	Level
28.	Length of Rumble strip/speed breakers	7.50 Mtr

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

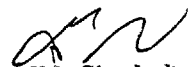
29	Road signs	Available
30	Speed breaker indication board	Available
31	TVU	80354 as on Sept'2021
32	Census next due on	Sept'2024
33	Demarcation for placement of Detonators	Provided
34	No. of Gatemen working	03 (Three)
35	Nearest Railway Medical Assistance	Dallirajhara (DRZ)
36	Nearest Private Medical Assistance available (if any)	BXA
37	List of equipment available	Yes

1.2 EQUIPMENT:

Sr. No.	Items	Quantity/Numbers
(1)	Hand Signal Lamp Tri Colour.	3
(2)	Hand Signal Flag Green.	1
(3)	Hand Signal Flag Red.	3
(4)	Banner Flag Red.	3
(5)	Posts for exhibiting red banner flag.	2
(6)	Spare chains with padlocks.	2
(7)	Detonators.	10 in case
(8)	Battery Operated Flashing LED H S Lamp	1
(9)	Gate lamps.	2
(10)	Tommy Bar	1
(11)	Mortar Pan.	1
(12)	Spade/Fowrah	1
(13)	Rammer	1
(14)	Pick Axe.	1
(15)	Tin case for flags.	1
(16)	Can for oil.	1
(17)	Water pot/Bucket.	1
(18)	Canister for Muster Roll.	1
(19)	Set of spare spectacles	1
(20)	Board demarcating protection of level crossing gate diagram in case of obstruction on gate.	1
(21)	Basket.	1
(22)	Whistle	1
(23)	Wall Clock.	1
(24)	Staves	2
(25)	Small chain with pad locks for locking the booms	2

1.3 RECORDS TO BE KEPT AT GATE LODGE:


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

In addition to the above equipment, following records shall also be kept at the gate lodge.

1.	Gate working Instructions in Hindi / English.
2.	Gate working instructions in local vernacular language.
3.	Gate Man Rule Book in Local vernacular language.
4.	List for tools and books.
5.	Duty Roster.
6.	Certificate for working as gateman.
7.	Bio-data particulars of Gatemen, including date of passing vision test, Initial/ refresher course, safety camp, etc.
8.	Accident Register.
9.	Record of last census of road traffic at level crossing gate.
10.	Public Complaint Book.
11.	Inspection Book.
12.	Signal & Telecom Register.
13.	Handing over and taking over of charge Register.

1.4 **DUTIES OF GATE MAN:**

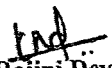
(A) **Time Synchronization:** After taking over the charge, the Gateman on duty shall synchronize the time with the SM/SS on duty at Balod (BXA).

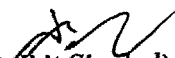
(B) **ALERTNESS:** The gateman shall be alert and be prepared to take immediate action, should danger be apprehended. Keys of the gate shall be in his personal custody.

2. **POSITION DURING PASSAGE OF TRAINS:** During passage of trains, gate man will stand in the manner indicated below:

- (i) Gateman will stand attentively in front of the gate-lodge facing the approaching train.
- (ii) In daytime, gateman shall hold red and green flags furled up on separate sticks in right and left hands respectively.
- (iii) In night time, gateman shall hold lighted hand signal lamp with white light facing the track.
- (iv) He shall keep the whistle slung around his neck with a cord.

3. **ROUTINE DUTIES OF GATEMAN:**


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (i) Gateman shall ensure that red banner flag is placed across the track whenever the gate is kept in open condition for passage of road vehicles only during emergencies or obstruction on the track.
- (ii) Gateman shall ensure that gate lamps are lighted and kept burning continuously from sunset to sunrise.
- (iii) Gateman shall perform his duties strictly according to the duty roster and shall not leave the gate unless reliever arrives and takes charge of it. However, if it is necessary to leave the gate in an emergency, he must close and lock the gates against road traffic, before leaving the gate.
- (iv) Except where otherwise prescribed under special Instructions, he shall observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains.
- (v) Gateman shall watch all passing trains and keep sharp look out for any unusual like hot axle, hanging chains, hanging battery, any vehicle/wagons/train/battery box on fire, shifted load, falling material like brake blocks, brake beams, safety bracket, vacuum cylinder or any other situation endangering safe running of trains.
- (vi) Gateman shall also be prepared to repeat any signal which Guard may give to driver on Walkie-Talkie or in any other way.
- (vii) If lifting barriers get damaged or becomes out of order, the gateman shall use the spare chain with disc and padlocks for securing the gate against road traffic.
- (viii) Gateman shall report to the nearest Station Master, Gang mate or Permanent Way Inspector any defect in his gate or apparatus pertaining to it, as soon as possible.
- (ix) Gateman shall wear badge and prescribed uniform while on duty at level crossing gate. Gateman shall ensure that he is having competency certificate in his possession while on duty.
- (x) Gateman shall work the gate as per Gate Working Instructions and remain well conversant with these instructions.
- (xi) Gateman shall ensure that equipment supplied at the gate is in good order and ready for immediate use.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

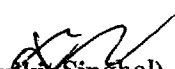
- (xii) Gateman shall see that the channel for the flange of the wheel is kept clear.
- (xiii) Gateman shall keep the road surface well watered and rammed in case of non metalled roads.
- (xiv) Gateman must be vigilant to see that inconvenience to road users due to closure of gates should be to the minimum possible extent.
- (xv) Gateman on electrified section shall watch that road vehicles/animals passing from gate are within the height loading gauge provided on either side of the level crossing gate.
- (xvi) Gateman shall prevent tress passing by persons or cattle to the maximum extent.
- (xvii) In the event of gate signal becoming defective the gateman shall maintain the signal in the "ON" position even by disconnecting the signal or the wire if necessary.
- (xviii) At the gate where signal have become defective, the gateman shall close and lock the lifting barrier leaf gates on sighting a train and hand signal or pilot the train for the defective signal. In such case he should inform the driver to report the defect at the next station.
- (xix) Loss/damage to height gauge shall be immediately reported to the SM on duty at BXA.
- (xx) If the OHE wire is dropped at the LC gate which may endanger the safe passage of road traffic, Gate man shall arrange to stop all road traffic passing through the gate until it is attended and ensured that gate is safe for passage of road traffic.

4. ACTION IN CASE OF UNUSUAL OCCURRENCE ON TRAIN:

In case gateman observes any thing unusual with a passing train, he shall take following action:

- (i) He shall take prompt action to warn the driver/guard of the passing train by showing red flag by day and red light by night.
- (ii) He shall simultaneously try to draw the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting and gesticulating, throwing ballast on the brake van or by any other means.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (iii) If driver/guard fails to take notice, gateman shall immediately inform the Station Master, on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.
- (iv) In case of train parting, gateman shall not show stop hand signal but shall show prescribed signal for train parting.
- (v) He shall endeavor to attract the attention of the Driver/Guard by whistling continuously, shouting, gesticulating and by raising both hands vertically above, quickly parting them and bringing them together in repeated Up and Down motion as high and as low as possible.
- (vi) In case the train does not stop, gateman shall immediately inform the Station Master, if connected on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.

5. ACTION IN AN EMERGENCY AT THE LEVEL CROSSING:

- (i) In case of an obstruction at the level crossing gate, gateman shall maintain the gate signals, if any, in the 'ON' position.
- (ii) Thereafter, if he is unable to remove the obstruction, gateman shall immediately advise the Station Master on duty over telephone, regarding the defects/obstructions at the gate, under exchange of private number.
- (iii) If there is no response from the Station Master after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

(a) The gateman shall protect the line as under: -

- (i) Gateman shall plant a red banner flag by day and a red light by night 5 meters away on posts duly provided for the purpose. He shall first protect the line in the direction from which a train is expected to arrive first.
- (ii) Then he will similarly plant the other red banner flag by day and red light by night on the other direction 5 meters away from the site of obstruction.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (iii) Gateman shall then proceed to protect the gate along with detonators and red flag by day and Flashing LED H S Lamp, red hand signal lamp by night.
- (iv) Gateman shall proceed exhibiting red hand signal flag by day and red hand signal lamp by night on the direction from which a train is expected to arrive first, to a point 600 meters and place one detonator on the line. Thereafter he shall proceed to a distance 1200 meters from the level crossing gate and place 3 detonators on the track 10 meters apart. Having thus protected the line he shall return to the level crossing gate picking up the intermediate detonator on his way back.
- (v) Thereafter, he shall proceed towards the other direction, showing red hand signal, similarly place detonators as described in para (iv) above and return to the site of obstruction, picking up the intermediate detonator on his way back.
- (vi) Having returned to the gate, he must then take steps to remove the obstruction and warn the driver of the approaching train.
- (vii) In case the gateman observes or hears a train approaching when he is still on his way to protect and before he reaches the stipulated distance to place detonators, he shall place detonators on the line at a distance as far away as he can go.
- (viii) Thereafter, he shall try to warn the driver and stop the approaching train by waving his red hand signal flag by day and Flashing LED H S Lamp/red hand signal lamp by night repeatedly.

(b) Other action to be taken by Gateman:

- (i) At night Gateman shall light two hand signal lamps and take action to exhibit red light and protect the lines as prescribed in sub para (a).
- (ii) If the gate is broken by a road vehicle, which is fouling the track, or if lifting barriers of the gate or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall take immediate action.
- (iii) He shall note down the particulars of the road vehicle i.e. Registration number of the vehicle, Name of the driver, owner and relay these details to the nearest SM or P. Way Inspector regarding


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkir Singh)
Sr. DOM/Raipur

the particulars and obstructions at the level crossing gate, through messenger or other means available.

5.1 Signals:

The LC gate is interlocked with individual Gate signal in Dn & Up direction.

5.2 Communications:

Telephonic communications with a parallel telephone to work as hot standby between Station Master at Balod and Gateman at Gate lodges of level crossing gate at KM 929/11-12 in BXA yard. The on duty gate man on duty will use both the hot standby phone once during his shift duty period for satisfactory working. If any problem is noticed in any telephone set. Gate man should continue to work through the other normal working telephone set and immediately inform SM on duty. SM shall communicate to the Telecom control & the Telecom maintenance staff about the faulty Telephone set.

6. Mode of Operation:

Following equipments are provided at Gate Lodge (BXA West end) for the operation of the LC Gate.

1. Operating Panel.
2. EKT-1 (Electromechanically Lock Free).

6.1 Description of the "Operating Panel":

A) The following buttons and indications are provided on the operating panel:

Sl. No.	Description	: Purpose/Colour
A)	Close button for closing the lifting barrier	: Red Colour
B)	Open button for opening the lifting barrier	: Green Colour
C)	LC Gate closed & lock indication	: Red appears when the gate is closed and locked against the road traffic.
D)	LC Gate Open indication	: Green appears when the gate is fully for road traffic.
E)	Power Indication	: Indicates the availability of 110V AC for Gate Motor Working.
F)	Rotary Switch	: 1. A Rotary switch is provided on gate panel which is kept normal for operation of L.C.Gate. 2. After closing the L.C.Gate the Rotary switch is turned to reverse to Release the slot to SM BXA. 3. In case of the emergency, this switch is turning to normal to raise back the signal.

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

B) EKT-1:

The purpose of the EKT-1 is mentioned below:

This is electromechanically free. In case when LC Gate operation is failed due to power failure or opening and closing the LC Gate through Power Panel is not possible by the on duty Gateman. Key-'L' is extracted from the EKT-1 after setting the Emergency Signal Switch to its Normal position so that the relevant gate controlled signals are at 'ON' the release of this key from EKT-1 which would allow manual operation of the barriers individually either to open or to close the LC Gate. It is also ensured that 'Extraction of Emergency Key-'L' would put back the signals to 'ON' position.

C) Hooters:

Two Hooters are provided for both North Side & South Side Booms which will start buzzing sooner the operation for opening or closing the LC Gate. In case of CLOSE operation this buzzer would stop when the gate is fully opened against road traffic and GREEN indication appears in the Power Panel.

D) Road Signals:

In addition to the above equipments provided at SM's room, Road Signals are provided which would display 'Yellow' aspect to the road users when the gate is in open condition and would show 'Red' when the gate is in Closed condition.

E) Flasher Units:

The red aspect would flash along with buzzing of the Hooters, during the operation of the LC Gate to draw the attention of the road users to indicate them that the LC Gate is in operation either for Closing or for Opening.

**6.2 Procedure to Close the LC Gate and transmit the slot to take off signals:
Duties of Gate man for closing the LC Gate:**

- On getting the advice from the Station Master on duty, the points man would now press the 'RED' colour push button provided on the Power Panel till such time the barriers are properly seated on the Rest posts and Boom locking indicator starts glowing on the power panel.
- He shall then rotate the Rotary switch to reverse provided in gate panel for transmitting the slot to take OFF relevant signals.

6.3 Procedure to Open the LC Gate:

Duties of Gate man for Opening the LC Gate:

- After complete passage of train in question, the Gateman/Pointsman will rotate the rotary switch to normal.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- SM on duty shall transmit the key to the Gateman on duty at gate lodge after receiving the permission.
- He shall now press the 'GREEN' colour push button provided on the Power cum Indication Panel till such time the gate is opened fully against the road traffic and the Gate open indicator starts glowing on the Power Panel.

6.4 Procedure to close the LC Gate and clearing the concerned signals:

The gateman after satisfying himself that the LC Gate is free of all obstructions and shall close the LC Gate, after getting the advice from the on duty SM at BXA, by pressing the 'Red' colour push button provided on the Power cum Indication panel for operation of the LC gate from the panel till such time the booms are properly seated on the lock posts and gate close indication appears in the panel. He shall then rotate the rotary switch to reverse provided in the gate panel for transmitting the slot to take off relevant signals.

6.5 Emergency Operation of the LC Gate:

If the barriers cannot be operated due to Failure of Power Operation or other reason and operation is not possible then the Gateman shall follow the following procedure:

i) Procedure for CLOSING the Gate:

- He shall rotate the rotary switch to normal.
- He shall extract Key-'L' from EKT-1 which is electromechanically free.
- He shall proceed to the lifting barriers with unlock keys & Crank Handle which is chained with Key-'L'.
- He then unlocks the Pedestal Cover, and inserts the Crank Handle in the groove meant for it and rotates in the Clockwise direction to close the gate till it rests properly in the rest post.
- Similarly, he shall proceed to another boom and does the similar operation.
- He shall insert Key-'L' in the EKT-1 and Gate Close indication appear in the Panel and the normal procedure has to be followed by the Gateman as explained in the Para: 6.2 above.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

ii) **Procedure for OPENING the Gate:**

- He shall rotate the Rotary switch to Normal.
- He shall extract Key-'L' from the EKT-1 which is electromechanically free.
- He shall proceed to the lifting barriers with weight, keys & Crank Handle.
- First of all he puts the weight in the slot meant for it in the Rest Post to unlock the boom.
- He then unlocks the Pedestal Cover and inserts the Crank Handle in the groove meant for it and rotates in the Anti-Clockwise direction to open the gate.
- Similarly, he shall proceed to another boom and does similar operation.
- Necessary entries have to be made in the Log Register for using Crank Handle provided separately with reasons and Date & time.

Note: After rectification, the Emergency key shall be replaced in the Emergency Key box and resealed by the S&T maintainer. Emergency operation of the Gate in case the gate is locked due to gate is not opened from the panel.

6.6 Emergency Operation of LC Gate for its opening in case the route is not released after passage of the train:

In case the route is not released after passage of the train, the SM on duty shall first apply Emergency Route Release and trans the Gate Key for opening of the LC Gate where after the normal procedure for opening the LC gate is followed as explained in the Para No.6.3.

If after application of Emergency Route Release (ERR) the route is failed to release, the SM on duty shall press Gate Button and Emergency Gate Button and on release of these buttons, the gate locked "Red" indication starts flashing and there is an increment of the number in veeder counter, which has to be entered in the emergency veeder counter with purpose. After a lapse of 120 seconds, the locked "Red" indication disappears, and the gate open "Yellow" indication appears. The station master shall transmit the control-57, now the gate man shall follow the procedure as explained in para 6.3.

7. Intimation to Gate Keeper:


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

- (i) Before taking off reception/departure signals Station Master shall inform to the gateman, the number, description and direction of the train.
- (ii) The gateman shall close the gate and transfer the key to the Station Master on duty.
- (iii) The reception/departure signals will then be taken 'OFF'.
- (iv) In order to ensure that road traffic is not held up for a long time, the Station Master must ensure that the train is ready for departure in all respects before he advise the gateman for closing the gate.
- (v) When a train has to be piloted to and from the station yard or any shunting movement is to be done, the staff deputed to pilot the train or to perform the shunting across the gate shall be personally responsible to ensure that the gate is closed against road traffic before allowing any movement across the gate.

8. Failure of Telephonic Communication:

When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted:

- (i) Station Master on duty shall send written advice to the gateman through the porter with full details of number, description and direction of the train.
- (ii) Gateman on receipt of such advice shall close the gate and transmit the key to the Station Master, which will enable them to take "OFF" reception/departure signals.
- (iii) When sufficient time is not available because of greater frequency of train service, Station Master will issue written authority to the train driver to pass the signal at "ON" position.
- (iv) In addition Station Master shall also issue a caution order advising the driver to whistle continuously and approach the gate cautiously.
- (v) The train driver shall be instructed to pass the gate cautiously, on being hand signaled by the gateman. If hand signal is not seen, driver should be prepared to stop short of the gate and ensure that gate is closed following GR 3.73 (2)(b).


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(P. K. Singh)
Sr. DOM/Raipur

- (vi) In case of an approaching train, the Station Master shall advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number that the telephone at the gate has failed.
- (vii) The Station Master at the dispatching end shall then issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.
- (viii) He should also advise S&T staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the defect at the earliest.
- (ix) Normal working will be resumed only after S&T staff rectifies the telephone and issue reconnection/fit memo for the same.

9. Failure of Lifting Barriers:

- (i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers, the gateman will immediately inform the Station Master on duty, under exchange of private number, and ensure that lifting barriers do not foul the track.
- (ii) He shall immediately fix red banner flag by day and red light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.
- (iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.
- (iv) After securing the gate against road traffic, he shall show green hand signal flag by day and green light by night to the driver of the approaching train.
- (v) Station Master on duty shall issue caution order to the driver of a departing train.
- (vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the Block Section from his end.
- (vii) He should also advise maintenance staff responsible for maintenance of the lifting barriers to rectify the same at the earliest.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur ✓

- (viii) Normal working will be resumed only after maintenance staffs rectify the lifting Barriers and issue reconnection/fit memo for the same.

10. Failure of Gate permission with the gate in the closed position, when Gate permission cannot be received for opening the gate:

- (i) If the permission cannot be receive from the SS/BXA, then Gate man must immediately inform the Station Master on duty on telephone, under exchange of private number.
- (ii) Emergency Key "L" is available at the gate lodge; Gate Man will take it out from the 'Red coloured Sealed Box' by breaking the seal and open the gate for road traffic. Extraction of this Key 'L' causes the entire gate controlled signals to throw back to 'ON'.
- (iii) The record of the date and time of breaking the sealed cover of Emergency Key Box shall be recorded and signed with reasons.
- (iv) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch of trains as prescribed for non-interlocked gates should be adopted.
- (v) Station Master on duty shall issue caution order to the driver of a departing train.
- (vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.
- (vii) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the key transmitter to repair the same at the earliest.
- (viii) Normal working will be resumed only after S&T staff repairs the key transmitter and issue reconnection/fit memo for the same.
- (ix) After rectification, the Emergency key shall be replaced in the Emergency Key Box and resealed by the S&T maintainer.

11. Failure of of the Gate permission with the gate in open condition:

- (i) If the gate permission cannot be transmitted to the SS/BXA, the Gate man must immediately inform the Station Master on duty on telephone, under exchange of private number.


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Rampur

- (ii) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch of trains as prescribed for non-interlocked gates, should be adopted.
- (iii) The Gate man shall secure the gate against road traffic by means of chains and padlocks and pass trains on hand signals,
- (iv) Station Master on duty shall issue a caution order to the driver of a departing train.
- (v) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.
- (vi) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the key transmitter to repair the same at the earliest.
- (vii) Normal working will be resumed only after S&T staff repairs the key transmitter and issue reconnection/fit memo for the same.
- (viii) After rectification, the Emergency Key shall be replaced in the Emergency Key Box and resealed by the S&T maintainer.

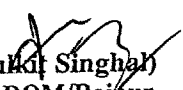
12. Defective Gate Signals:

LC Gate is interlocked with Yard Signals.

13. Obstruction at the Gate:

- (i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall immediately fix red banner flag by day and red lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.
- (ii) Immediately after this, the gateman shall advise the Station Master on duty, regarding defects/obstruction at the gate, under exchange of private number.
- (iii) Station Master on duty shall be advised to put the reception/departure signals back to 'ON' position, if taken 'OFF' for a train.
- (iv) If there is no response from the Station Master after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.
- (v) He shall then rush with detonators and red flag by day and Flashing LED H.S. Lamp, Red hand signal lamp by night in the direction of the


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of gateman under Item No. (5).

- (vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.
- (vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the driver, owner and relay these details to the Station Master who shall not start the train unless he has been ensured by the gateman that the road vehicle or the lifting barriers are not fouling the track.
- (viii) The Station Master shall also inform the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to dispatch any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstructions.
- (ix) After the track has been cleared of all obstructions the gateman shall inform the Stationmaster accordingly, under exchange of private number.
- (x) Station Master shall then issue a caution order to drivers of all trains to proceed cautiously, and pass the gate on green hand signal of the gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.
- (xi) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers to repair the same at the earliest.
- (xii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectifies the defective lifting barriers and issue reconnection/fit memo for the same.

14. Obstruction on the Track near level Crossing:-

If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by road vehicle or derailment which is visible to the gateman, the gateman and Station Master will adopt the procedure given under Item No. 13 above & if the obstruction fouls the level Crossing Gate, gateman must keep the gates closed against road traffic till the track is cleared of the obstruction.

15. SPECIAL RESTRICTIONS:-

The level crossing gates should not remain closed normally more than 10 minutes at a stretch. To ensure this, the Reception/Departure signals shall not be taken off earlier than 5 minutes before the train is expected to pass through the level crossing. The SM/ASM on duty at BALOD station will be responsible to ensure this.

16. The following indications are provided in the gate lodge:

These indications are provided in the gate lodge for information to the gate man about the position of the Electric boom, sliding barriers, road signal, emergency EKT, sliding barrier EKT, crank handle, SM permission

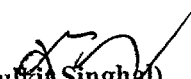

(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

received, position of rotary switch, Gateman key and gate closed and lock etc:

Sl. No.	Equipment	Indication
1	Gateman key IN	Yellow.
2	Rotary switch position Normal	Yellow.
3	SM Permission received	Green.
4	SM Permission received but Rotary switch not normalized.	Flashing Green
5	Boom -A Open	Yellow
6	Boom -A Close	Yellow
7	Boom -B Open	Yellow
8	Boom -B Close	Yellow
9	Crank handle-Boom-A IN	Yellow
10	Boom-A Lock	Red
11	Crank handle-Boom-B IN	Yellow
12	Boom-B Lock	Yellow
13	Emergency EKT-1 key IN	Red
14	Gate locked	
15	Sliding Barrier A & B Open(EKT-2)	Yellow.
16	Sliding Barrier 'A' locked(EKT-3)	Green
17	Sliding Barrier 'B' locked(EKT-4)	Green
18	Road signal(N) Open condition of gate	Yellow.
19	Road signal(N) closed condition of gate	Red.
20	Road signal (N&S) during operation of gate or when steady close /open indication does not appears.	Red flashing.
21	Road signal(S) Open condition of gate	Yellow.
22	Road signal(S) closed condition of gate	Red.
23	Boom light (This switch should be 'ON' in night and 'OFF' in the day time).	Red.
24	Power 'ON' in gate Operation panel	Yellow


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

Working Instructions for operation of Sliding Barriers provided for LC Gate No DD-50 in between BXA-KYS at KM: 929/11-12.

1. General:

The LC Gate No. DD-50 in between **BXA-KYS** at **KM: 929/11-12** is provided with Sliding Barriers. When lifting barrier/barriers becomes defective the corresponding sliding boom barrier is closed and locked against road traffic and remaining lifting barrier/barriers is/are closed & locked against road traffic operated from gate panel. This is the safest arrangement which not only ensures interlocking but also avoids Piloting 'IN' & 'OUT' of the trains. The signals can be cleared in usual manner after Closing & Locking the LC Gate against road traffic.

2. Equipments provided:

The following equipments are provided at LC No- DD-50 gate lodge in view of operation of Sliding Barriers.

Three EKTs viz. EKT-2, EKT-3 & EKT-4 in the LC No- DD-50 gate lodge are provided for operation of Sliding Barriers 'A' and 'B' respectively.

3. Purpose of the Equipments provided:

Equipment	Purpose
EKT-2	This EKT-2 is Electromechanically free. SBK- 'P' when extracted from this EKT-2, put backs the road signals to its 'ON' position and the red aspect would flash along with buzzing of the Hooters.
EKT-3	Key SBK-'Q' extracted from Sliding Barrier-'A', after its closing and locked against road traffic, is inserted and turned release slot to SM to take off concerned signals after the Rotary switch is turned to its 'Reverse Position' provided in the Gate Operation-cum-indication panel at LC No. DD-50 gate lodge.
EKT-4	Key-SBK 'R' extracted from Sliding Barrier-'B', after its closing and locked against road traffic, is inserted and turned release slot to SM to take off concerned signals after the Rotary switch is turned to its 'Reverse Position' provided in the Gate Operation-


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

	cum-indication panel at LC No . DD-50 gate lodge.
--	---

4. Sliding Barriers (A & B):

The 'A' & 'B' Sliding barriers normally rest on the rest posts and are in locked condition. 'A' & 'B' Side boom can be unlocked by Key-SBK-'P' extracted from EKT-2 is inserted in 'E' type lock provided in the sliding barrier-'A' or 'B' after inserting and turn to unlock for their operation to close against the road traffic.

5. Procedure for operation of Sliding Barriers:

5.1. To Close the LC Gate:

As explained above, the Sliding Barriers shall be used in case of the damage to the Electrically operated Lifting barriers or barriers become defective the corresponding sliding boom barriers is closed and locked against road traffic and remaining lifting barriers are closed and locked against road traffic from gate panel. The Gate man on duty shall:

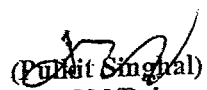
(i) To Close the LC Gate Barrier 'A':

- a) Extract the Key SBK 'P' from EKT-2 which is electromechanically free. The extraction of the Key -'P' from EKT-2 shall put back the road signals to 'ON' position.
- b) The Key-'P' thus extracted is inserted in the 'E' type lock provided on Sliding Barrier 'A' and turned to unlock the same.
- c) After unlocking, the Sliding Barrier 'A' is pulled across the road till locking end rests on the lock post.
- d) After Sliding Barrier 'A' is locked against the road traffic, Key-'Q' is extracted from the Lock Post.
- e) Key-'Q' thus extracted from Lock Post is now inserted and turned in EKT'-3.
OR
SBK-'P' may be extracted from the 'E' type lock when sliding barrier 'B' is required to be closed against road traffic.
- f) After closing the L.C gate, the rotary switch is turned to reverse to release slot to SM to take 'off' concerned signals.

(ii) To Close the LC Gate Barrier 'B':

- a) Extract the Key SBK 'P' from EKT-2 which is electromechanically free. The extraction of the Key -'P' from EKT-2 shall put back the road signals to 'ON' position.
- b) The Key-'P' thus extracted is inserted in the 'E' type lock provided on Sliding Barrier 'B' and turned to unlock the same.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Punit Singh)
Sr. DOM/Raipur

- c) After unlocking, the Sliding Barrier 'B' is pulled across the road till locking end rests on the lock post.
- d) After Sliding Barrier 'B' is locked against the road traffic, Key-'R' is extracted from the Lock Post.
- e) Key-'R' thus extracted from Lock Post is now inserted and turned in 'EKT'-4.

OR

- f) SBK-'P' may be extracted from the 'E' type lock when sliding barrier 'A' is required to be closed against road traffic.
- g) After closing the L.C gate, the rotary switch is turned to reverse to reverse to release slot to SM to take 'off' concerned signals.

5.2.(i) To Open the LC Gate Barrier 'A':

- a) After complete passage of the said trains for which level crossing has been closed the gate man shall turned rotary switch to normal. After receiving the permission for opening the gate. The gate man shall extract the Key SBK 'Q' from EKT-3 by pressing economizer press switch below it.
- b) The Key-'Q' thus extracted is inserted in the 'E' type lock provided on Sliding Barrier 'A' lock post and turned to unlock the same.
- c) After unlocking, the Sliding Barrier 'A' is pulled across the road till the road is clear & Sliding Barrier lock in its Normal Position.
- d) After Sliding Barrier 'A' is lock in its Normal Position Key-'P' is extracted.
- e) Key-'P' thus extracted from Lock Post is now inserted and turned in 'EKT'-2.

(ii) To Open the LC Gate Barrier 'B':

- a) After complete passage of the said trains for which level crossing has been closed the gate man shall turned rotary switch to normal. After receiving the permission for opening the gate. The gate man shall extract the Key SBK 'R' from EKT-4 by pressing economizer press switch below it.
- b) The Key-'R' thus extracted is inserted in the 'E' type lock provided on Sliding Barrier 'B' and turned to unlock the same.
- c) After unlocking, the Sliding Barrier 'B' is pulled across the road till the road is clear & Sliding Barrier lock in its Normal Position.
- d) After Sliding Barrier 'B' is in its Normal Position, Key-'P' is extracted.
- e) Key-'P' thus extracted from Lock Post is now inserted and turned in 'EKT'-2.

N.B:- It will be the responsibility of the gateman to ensure the key SBK-'P' is extracted out of pedestal only after locking its movement.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pullat Singh)
Sr. DOM/Raipur

Working Instructions for the 'B1' Class Mid Section Interlocked LC gate No.DD-48 at KM 927.645 (Km: 927/6-7). Motor Operated and sliding barrier provided between BXA-LBO.

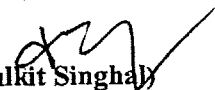
General:

DESCRIPTION OF THE LEVEL CROSSING GATE :

1	Number of Level Crossing Gate- <u>DD-48</u>
2	Engineering of Traffic Gate- <u>Engineering</u>
3	Under control of Station Master/PWI- <u>SSE/P.Way/BXA</u>
4	Location at KM- <u>KM 927.645 (Km: 927/6-7).</u>
5	At Station- <u>BXA</u>
6	In between Stations- <u>BXA-LBO</u>
7	BG/MG/NG- <u>BG.</u>
8	Single line/Double Line/Multiple Lines- <u>Single Line</u>
9	Normal Position- <u>Open to Road Traffic.</u>
10	Interlocked/Non-Interlocked- <u>Interlocked.</u>
11	Means of interlocking- <u>Interlocked with Signals.</u>
12	Provision of Gate signal at Kms. :- (i) <u>UP gate Signal (GS-1) .</u> (ii) <u>DN gate Signal (GS-2).</u>
13	Signaling arrangements- <u>MA CLS Signals.</u>
14	Means of communication. - <u>Telephone with BXA</u>
15	Width of level crossing gate- <u>5.50 Mtr</u>
16	Type of road (NH/SH/Others)- <u>Other</u>
17	Name of Road- <u>PWD</u>
18	Metaled / Non-Metaled- <u>Metalled.</u>
19	Approach road- <u>Metalled</u>
20	Width of the road- <u>3.50 Mtr</u>
21	Angle of road crossing (in case of the skew gates) - <u>Right Angle</u>
22	Road gradient (if any) (i) <u>LH North - 1 in 25</u> (ii) <u>RH South -1 in 25</u>
23	Road alignment (Straight/curve) (i) <u>North/East Side-Straight.</u> (ii) <u>South/West Side-Straight.</u>
24	Provision of height gauges- <u>Provided.</u>
25	Type of Barriers- <u>Motor Operated Lifting Barrier with sliding barrier.</u>
26	Length of Check rails- <u>7.50 Mtrs</u>
27	Road surface in between L-Xing gates- <u>Level</u>
28	Length of Rumble strip/speed breakers- <u>3.50 Mtr</u>
29	Road signs- <u>Available.</u>
30	Speed breaker indication board- <u>Available.</u>
31	TVU- <u>29512 as on Aug'21</u>
32	Census next due on - <u>Aug'24</u>
33	Demarcation for replacement of Detonators- <u>Provided.</u>
34	No. of Gatemen working- <u>02.</u>
35	Nearest Railway Medical Assistance- <u>Railway Hospital, DRZ</u>
36	Nearest Private Medical/Assistance available (if any)- <u>Govt. Hospital, BXA</u>
37	List of equipment available- <u>Yes.</u>


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

1.1 Equipments:

Sr. No.	Items	Quantity / Numbers
(1)	Hand Signal lamp Tri Colour	3
(2)	Hand Signal Flag Green	1
(3)	Hand Signal Flag Red	3
(4)	Banner Flag Red	3
(5)	Posts for exhibiting red banner flag	2
(6)	Spare chains with padlocks	2 with stop mark.
(7)	Detonators	10 in tin case.
(8)	Battery operated Flashing LED H S Lamp	1
(9)	Gate lamps	2
(10)	Tommy Bar	1
(11)	Mortar Pan	1
(12)	Spade / Fowrah	1
(13)	Rammer	1
(14)	Pick Axe	1
(15)	Tin case for flags	1
(16)	Can for oil	1
(17)	Water pot/Bucket	1
(18)	Canister for Muster Roll	1
(19)	Set of spare spectacles of gateman wearing glasses	1
(20)	Board demarcating protection of level crossing gate diagram in case of obstruction on gate	1
(21)	Basket	1
(22)	Whistle	1
(23)	Wall clock	1
(24)	Staves	2
(25)	Small chain with pad locks for locking the booms	2

1.2 RECORDS TO BE KEPT AT GATE LODGE:

In addition to the above equipment, following records shall also be kept at the gate lodge.

1.	Gate working Instructions in Hindi / English.
2.	Gate working instructions in local vernacular language.
3.	Gate Man Rule Book in Local vernacular language.
4.	List for tools and books.
5.	Duty Roster.

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

6.	Certificate for working as gateman.
7.	Bio-data particulars of Gatemen, including date of passing vision test, Initial/ refresher course, safety camp, etc.
8.	Accident Register.
9.	Record of last census of road traffic at level crossing gate.
10.	Public Complaint Book.
11.	Inspection Book.
12.	Signal & Telecom Register.
13.	Handing over and taking over are charge Register.

2.0 DUTIES OF GATE MAN:

2.1 ALERTNESS :

- (A) **Time Synchronization:** After taking over the charge, the Gateman on duty shall synchronize the time of the wall clock with SM/DY SM on duty at Balod (BXA).
- (B) **ALERTNESS:** The gateman shall be alert and be prepared to take immediate action, should danger be apprehended. Keys of the gate shall be in his personal custody.

2.2 POSITION DURING PASSAGE OF TRAINS:

During passage of trains, gate man will stand in the manner indicated below:

- (i) Gateman will stand attentively in front of the gate-lodge facing the approaching train.
- (ii) In daytime, gateman shall hold red and green flags furled up on separate sticks in right and left hands respectively.
- (iii) In night time, gateman shall hold lighted hand signal lamp with white light facing the track.
- (iv) He shall keep the whistle slung around his neck from a cord.
The gate man shall be alert and be prepared to take immediate action, should danger be apprehended. Keys of the gate shall be in his personal custody.

3.0 ROUTINE DUTIES OF GATEMAN:

- (i) Gateman shall ensure that red banner flag is placed across the track whenever the gate is kept in open condition for passage of road vehicles only during emergencies or obstruction on the track.
- (ii) Gateman shall ensure that gate lamps are lighted and kept burning continuously from sunset to sunrise.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (iii) Gateman shall perform his duties strictly according to the duty roster and shall not leave the gate unless reliever arrives and takes charge of it. However, if it is necessary to leave the gate in an emergency, he must close and lock the gates against road traffic, before leaving the gate.
- (iv) Except where otherwise prescribed under special Instructions, he shall observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains.
- (v) Gateman shall watch all passing trains and keep sharp look out for any unusual like hot axle, hanging chains, hanging battery, any vehicle/wagons/train/battery box on fire, shifted load, falling material like brake blocks, brake beams, safety bracket, vacuum cylinder or any other situation endangering safe running of trains.
- (vi) Gateman shall also be prepared to repeat any signal which Guard may give to driver on Walkie-Talkie or in any other way.
- (vii) If lifting barriers get damaged or becomes out of order, the gateman shall use the spare chain with disc and padlocks for securing the gate against road traffic.
- (viii) Gateman shall report to the nearest Station Master, Gang mate or Permanent Way Inspector any defect in his gate or apparatus pertaining to it, as soon as possible.
- (ix) Gateman shall wear badge and prescribed uniform while on duty at level crossing gate. Gateman shall ensure that he is having competency certificate in his possession while on duty.
- (x) Gateman shall work the gate as per Gate Working Instructions and remain well conversant with these instructions.
- (xi) Gateman shall ensure that equipment supplied at the gate is in good order and ready for immediate use.
- (xii) Gateman shall see that the channel for the flange of the wheel is kept clear.
- (xiii) Gateman shall keep the road surface well watered and rammed in case of non metalled roads.
- (xiv) Gateman must be vigilant to see that inconvenience to road users due to closure of gates should be to the minimum possible extent.
- (xv) Gateman on electrified section shall watch that road vehicles/animals passing from gate are within the height loading gauge provided on either side of the level crossing gate.
- (xvi) Gateman shall prevent tress passing by persons or cattle to the maximum extent.
- (xvii) In the event of gate signal becoming defective the gateman shall maintain the signal in the "ON" position even by disconnecting the signal or the wire if necessary.
- (xviii) At the gate where signal have become defective, the gateman shall close and lock the lifting barrier leaf gates on sighting a train and hand signal


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur


(Pankit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

or pilot the train for the defective signal. In such case he should inform the driver to report the defect at the next station.

- (xix) Loss/damage to height gauge shall be immediately reported to the SM on duty at BXA.
- (xx) If the OHE wire is dropped at the LC gate which may endanger the safe passage of road traffic, Gate man shall arrange to stop all road traffic passing through the gate until it is attended and ensured that gate is safe for passage of road traffic.

4.0 ACTION IN CASE OF UNUSUAL OCCURRENCE ON TRAIN:

In case gateman observes anything unusual with a passing train, he shall take following action:

- (i) He shall take prompt action to warn the driver/guard of the passing train by showing red flag by day and red light by night.
- (ii) He shall simultaneously try to draw the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting and gesticulating, throwing ballast on the brake van or by any other means.
- (iii) If driver/guard fails to take notice, gateman shall immediately inform the Station Master/BXA, on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.
- (iv) In case of train parting, gateman shall not show stop hand signal but shall show prescribed signal for train parting.
- (v) He shall endeavor to attract the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting, gesticulating and by raising both hands vertically above, quickly parting them and bringing them together in repeated Up and Down motion as high and as low as possible.
- (vi) In case the train does not stop, gateman shall immediately inform the Station Master/BXA, if connected on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.

05. ACTION IN AN EMERGENCY AT THE LEVEL CROSSING:

- (i) In case of an obstruction at the level crossing gate, Gate Man shall inform the on duty SM to maintain the concerned Signal in the 'ON' position.
- (ii) Thereafter, if he is unable to remove the obstruction, Gate Man shall immediately advise the Station Master on duty, if connected by telephone, regarding the defects/obstructions at the gate, under exchange of private number.
- (iii) If the gate is broken by a road vehicle in closed condition of the gate and if lifting barrier or any other part of it or the vehicle is fouling the track, arrangement shall be made in the gate lodge (to rotate the rotary switch to normal) so that the gate man should immediately put back

(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur

(Pankit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- the UP & DN signal to 'ON' position, in terms of GR para 16.07(a), if he is unable to remove the obstruction.
- (iv) If there is no response from the Station Master two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

The gateman shall protect the line as under:

(a) On single line section :

- (i) Gateman shall plant a red banner flag by day and a red light by night 5 meters away on posts duly provided for the purpose. He shall first protect the line in the direction from which a train is expected to arrive first.
- (ii) Then he will similarly plant the other red banner flag by day and red light by night on the other direction 5 meters away from the site of obstruction.
- (iii) Gateman shall then proceed to protect the gate along with detonators, and red flag by day and Flashing LED H S Lamp, red hand signal lamp by night.
- (iv) Gateman shall proceed exhibiting red hand signal flag by day and red hand signal lamp by night on the direction from which a train is expected to arrive first, to a point 600 meters and place one detonator on the line. Thereafter he shall proceed to distance 1200 meters from the level crossing gate and place 3 detonators on the track 10 meters apart. Having thus protected the line he shall return to the level crossing gate picking up the intermediate detonator on his way back.
- (v) Thereafter, he shall precede towards the other direction, showing red hand signal, similarly place detonators as described in para (IV) above and return to the site of obstruction, picking up the intermediate detonator on his way back.
- (vi) Having returned to the gate, he must then take steps to remove the obstruction and warn the driver of the approaching train.
- (vii) In case the gateman observes or hears a train approaching when he is still on his way to protect and before he reaches the stipulated distance to place detonators, he shall place detonators on the line at a distance as far away as he can go.
- (viii) Thereafter, he shall try to warn the driver and stop the approaching train by waving his red hand flag by day and flashing LED H.S. lamp/ red hand signal lamp by night repeatedly.

(b) Other action to be taken by Gateman:

- (i) At night Gateman shall light two hand signal lamps and take action to exhibit red light and protect the lines as prescribed in sub para (a).


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur


(Pullat Singh)
Sr. DOM/Raipur

- (ii) If the gate is broken by a road vehicle, which is fouling the track, or if lifting barriers of the gate or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall take immediate action.
- (iii) He shall note down the particulars of the road vehicle i.e. Registration number of the vehicle, Name of the driver, owner and relay these details to the nearest SM or P. Way Inspector regarding the particulars and obstructions at the level crossing gate, through messenger or other means available.

5.1. Signals:

The LC Gate is interlocked with gate signals.

5.2. Communications:

Telephonic communications with a parallel telephone to work as hot-standby between Station Master at Balod and Gateman at Gate lodges of level crossing gate at KM 927/6-7 between BXA and LBO. The on duty gate man on duty will use both the hot standby phone once during his shift duty period for satisfactory working. If any problem is noticed in any telephone set. Gate man should continue to work through the other normal working telephone set and immediately inform SM on duty. SM shall communicate to the Telecom Control & the Telecom maintenance staff about the faulty Telephone set.

6.0 Mode of operation and Working of Level Crossing Gates:

The level crossing gate shall be kept normally Opened to road traffic. Before granting or obtaining line clear SM on duty at BXA will inform the Gateman about the UP/DN train and expected time. The Gateman, if the Gate is not already closed against the Road traffic shall close the Gate.

The following arrangements are provided at LC gate goomty for operation of the level crossing gate.

- a) Panel for operation (Closing & Opening of lifting barriers) of the LC Gate.
- b) EKT (For Emergency Operation).
- c) Rotary switch
 1. A Rotary switch is provided on gate panel which is kept normal for opening of L.C. gate.
 2. After closing the L.C gate the Rotary switch is turned to reverse to take 'Off' relevant signals.
 3. The Rotary switch is turned to Normal to put back concerned signals to 'ON' in case of emergency.

ion of the Equipments provided at the Gate Lodge:

Sl. No	Description of the Equipment	Quantity	Purpose
1	Control Panel for operation of the LC Gate	1 No.	For Closing or opening of the gate booms of the LC Gate.

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur

(Purkhat Singh)
Sr. DOM/Raipur

6
.
1
D
e
s
c
r
i
p
t

2	Telephone	1 No.	The communication is set with DY. SS/BXA.
3	Description of the Panel for clearing the gate signal	1 No.	Miniature gate signal controlling panel is provided in the gate lodge for clearing the UP & DN gate signal by rotating the rotary switches.

A. Description of the L.C gate Operational Panel:-

The Power cum Indication Panel is used to operate the lifting barriers of the LC Gate for Opening & Closing barriers of the LC Gate.

The descriptions of various switch provided in the panel are as follow:-

Sl. No.	Panel part / Equipment	Purpose
1	'Red' Color Button	For closing the lifting barrier.
2	'Green' Color Button	For opening the lifting barrier.
3	'RED' Indication	LC Gate closed & locks indication.
4	'GREEN' Indication	LC Gate Open indication.
5	'YELLOW' Indication	Availability of 110V AC power supply for working of Electric Motor operated lifting barrier gates.

B: EKT-1:

The purpose of the 'EKT-1' is mentioned below:

Equipment	Purpose
EKT-1	This is electromechanically free kept in seals red box at gate lodge for manual operation of lifting barrier in case of emergency. In case when gate could not be operated from the operating panel for Opening or Closing of the LC Gate or there is power failure the LC Gate could not be operated through Power Panel. Key-"M" is extracted from the EKT-1. So that the relevant gate controlled signals are at 'ON'. The release of this key from EKT-1 which would allow manual operation of the barriers individually either to open or to close the LC Gate. It is also ensured that 'Extraction of Emergency Key-' M' would put back the signals to 'ON' position (Interlocking is archived electrically).

C) Hooters:

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Two Hooters are provided for both North Side & South Side Booms which will start buzzing sooner the operation for opening or closing the LC Gate. In case of CLOSE operation this buzzer would stop when the gate is fully open and closed against road traffic and indication appears in the Power Panel.

D) Road Signals:

In addition to the above equipments provided at the Gate Lodge, Road Signals are provided which would display 'Yellow' aspect to the road users when the gate is in open condition and would show 'Red' when the gate is in Closed condition.

E) Flasher Units:

The red aspect would flash along with buzzing of the Hooters, during the operation of the LC Gate to draw the attention of the road users to indicate them that the LC Gate is in operation either for Closing or for Opening.

6.2 . Station Master on duty at BXA should intimate the expected departure of the train and advise him to close the LC Gate.

Duties of Gate man for closing the LC Gate:

- On getting advice from the Station Master on duty, the Gate man would press the 'Red' colour push button provided on the Power Panel till such time the barriers are properly seated on the Rest posts and Boom locking indicator starts glowing on the operational panel.
- He shall then rotate the Rotary switch to reverse provided in gate panel to take OFF relevant signals..

6.3. Procedure to Open the LC Gate:

Duties of Gate man for Opening the LC Gate:

After complete passage of train in question the gate man shall.

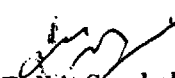
- Normalize the Gate signal Switch.
- Rotate the rotary switch to normal provided in the gate panel. Dead approach locking with time delay of 60 second is provided.
- He shall press the 'Green' colour push button provided on the Power cum Indication Panel till such time the gate is opened fully against the road traffic and the barrier open indicator starts glowing on the power panel.

6.4. Procedure to Close the LC Gate and clearing the concerned signals:

Gate Man after satisfying himself that the LC Gate is free of all obstructions and shall close the LC Gate, after getting the advice from the on duty DY. SS at BXA, by the operation of the L.C gate from the panel till such time the booms are properly seated on the lock posts and gate close


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Sahu)
DEN-II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

indication appears in the panel. He shall then rotate the Rotary switch to reverse, provided in gate panel to take OFF relevant signals (GS-1 or GS-2) gate home signals.

Description of the Panel:

Miniature gate signal controlling panel is provided in the Gate Lodge for clearing the UP and DN signals by rotating the switches. The UP and DN Gate Signals can be cleared only after the Gate is closed and rotary switch is turn to reverse provided in the Gate Lodge.

Sl.	Description	Purpose
A)	Rotary Switch GS-1	This switch provided in the panel is to be rotated in the "Anti-Clock Wise" direction for clearing the UP gate home signal.
B)	Rotary Switch G S-2	This switch provided in the panel is to be rotated in the "Clock Wise" direction for clearing the down gate home signal.

6.5. Emergency Operation of the LC Gate:

If the barriers can't be operated due to Failure of Power Operation or other reason, operation is not possible the gate man shall follow the following procedure:

i) Procedure for CLOSING the Gate:

- He shall extract Key-' M' from EKT-1 which is electromechanically free.
- He shall proceed to the lifting barriers with unlock keys & Crank Handle which is chained with Key-' M'.
- He then unlocks the Pedestal Cover, and inserts the Crank Handle in the groove meant for it and rotates in the Clockwise direction to close the gate till it rests properly in the rest post.
- Similarly, he shall proceed to another boom and does the similar operation.
- He shall insert Key-' M' in the EKT-1 and Gate Close indication appear in the Panel and the normal procedure has to be followed by the gate man as explained in the Para: 6.2 above.

ii) Procedure for OPENING the Gate:

- He shall extract Key-' M' from the EKT-1 which is electromechanically free. He shall proceed to the lifting barriers with weight, keys & Crank Handle.

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- First of all he puts the weight in the slot meant for it in the Rest Post to unlock the boom.
- He then unlocks the Pedestal Cover, and inserts the Crank Handle in the groove meant for it and rotates in the Anti-Clockwise direction to open the gate.
- Similarly, he shall proceed to another boom and does similar operation.
- Necessary entries have to be made in the LOG REGISTER for using CRANK HANDLE provided separately with reasons and Date & time.

Note- After rectification, the Emergency Key shall be replaced in the Emergency Key Box and resealed by the S&T maintainer.

6.6. Operation of Auto Changeover:

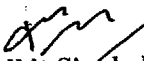
230V AC 50Hz single phase supply is provided in gate goomty for signaling purpose. The supplies available are **AT and local**. Indication through LED, of each supply is available on auto changeover panel. These indications need to be observed by gateman at least twice in his shift to ensure working of all the supplies.

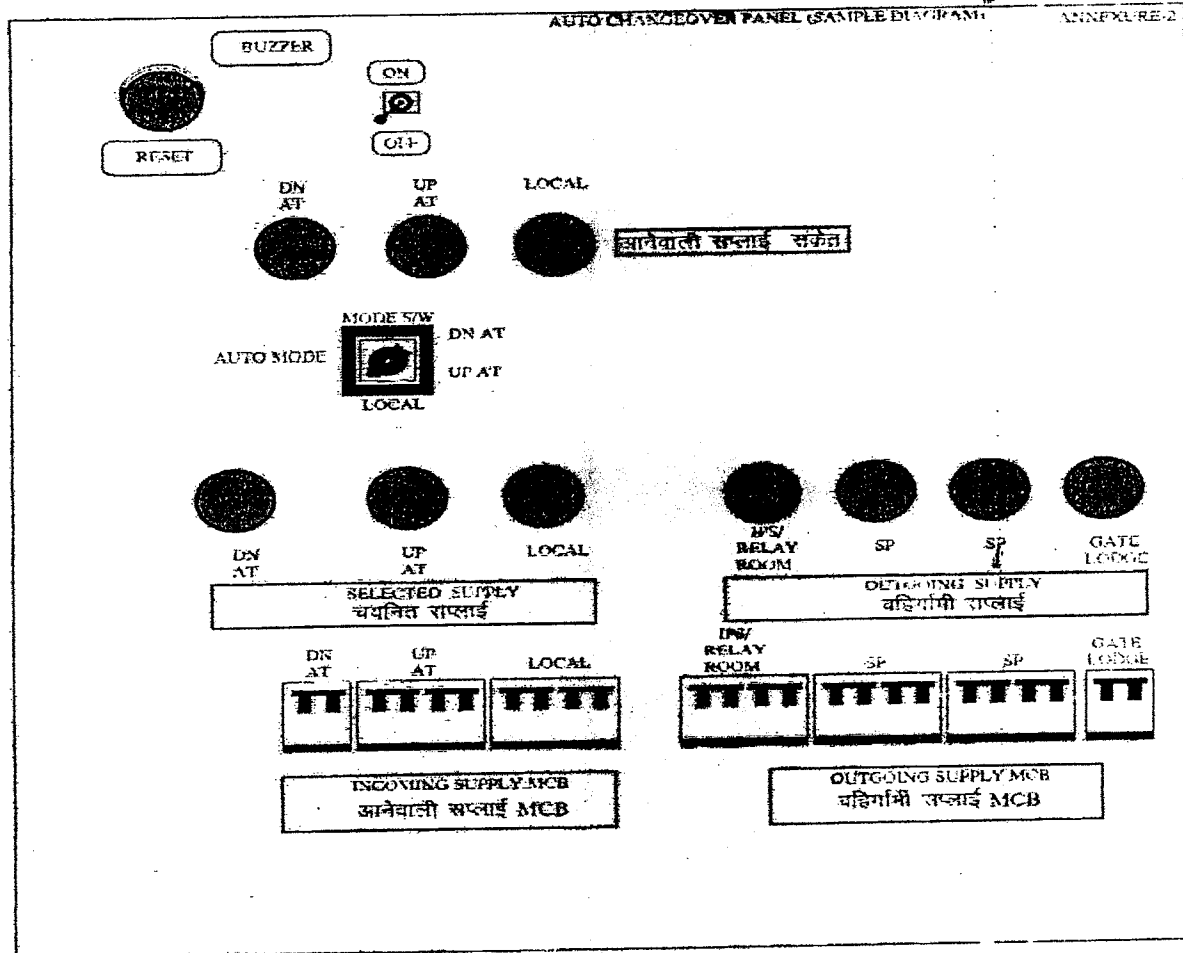
In the eventuality of any indication going blank, this indicates failure of input supply corresponding to that LED, on duty gateman should inform Dy SS/SM of the connected station, supported by private number, for onward message to TPC/Elect (TRD) & S&T staff. An audio alarm will also be generated during such exigencies.

Indications (All two to be in lit condition)


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Singh)
DEN-II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur



On duty gateman will keep the auto changeover panel in auto mode. In case all two all two supplies are available and output supply fails to extend from auto changeover, on duty gateman will operate the auto changeover switch to manual mode and inform Dy SS/SM of the connected station, supported by private number, for onward message to TPC/Elect (TRD) & S&T staff. If still supply fails to extend, on duty gateman will operate the boom by crank handle (as mentioned in GWR para (6.5) till the time supply is restored.

7. Intimation to the gate man:

- (i) Before departure of train, Station Master of BXA shall advise the gateman through telephone connected at his end, the number, description, direction and expected time of passage of the train at the gate to close the gate, supported by a private number. The gateman shall also give his private number to SM/Cabin master.
- (ii) If telephone is connected to the station at receiving end, advice shall be given by the given by the Station Master of BXA to the Gateman which are interlocked over interlocked over telephone, supported by a private number, as soon as he receives he receives train entering section advice from the dispatching station. The gateman The gateman should also give his private number to the SM/ Cabin master.

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

The gateman should also give his private number to the SM/ Cabin master.

- (iv) If the actual running time of the train from either end of the section up to the LC Gate is less than 10 minutes, Station Master/ Cabin master will convey this advice to the gateman, which are interlocked, before obtaining/granting line clear supported by a private number. The gateman should also give this private number to Station Master/ Cabin master.
- (v) It should be the duty of the gateman to ensure that the gate is closed on time, so that there is no detention to the train or excessive detention to road traffic.
- (vi) The gateman at the concerned interlocked LC Gate shall record the Train number, line (UP/DN), direction (UP/DN), time of intimation/advice & private number given and received along with the time of the gate signal taken "OFF" for the said train in a register in the following proforma:-

Sl. No	Train No.	Line (UP/DN/ Mid)	Direction (UP/DN)	Time of Intimation/ Advice given by SM	Time of P. No. received from SM	Time of. No. given by Gateman	Gate signal taken 'OFF' time	Remarks
--------	-----------	-------------------	-------------------	--	---------------------------------	-------------------------------	------------------------------	---------

8.0 Failure of Telephonic Communication:

When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted:

- (i) Station Master on duty shall send written advice to the gateman through the porter with full details of number, description and direction of the train.
- (ii) Gateman on receipt of such advice shall close the gate and transmit the key to the Station Master, which will enable them to take "OFF" reception/departure signals.
- (iii) When sufficient time is not available because of greater frequency of train service, Station Master will issue written authority to the train driver to pass the signal at "ON" position.
- (iv) In addition Station Master shall also issue a caution order advising the driver to whistle continuously and approach the gate cautiously.
- (v) The train driver shall be instructed to pass the gate cautiously, on being hand signaled by the gateman. If hand signal is not seen, driver


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar)
DEN-II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

should be prepared to stop short of the gate and ensure that gate is closed following GR 3.73 (2)(b).

- (vi) In case of an approaching train, the Station Master shall advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number that the telephone at the gate has failed.
- (vii) The Station Master at the dispatching end shall then issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.
- (viii) He should also advise S&T staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the defect at the earliest.
- (ix) Normal working will be resumed only after S&T staff rectifies the telephone and issue reconnection/fit memo for the same.

9. Failure of lifting Barriers or leaf Gates:

- (i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers/leaf gates, the gateman will immediately inform the SM on duty under exchange of private number and ensure that lifting barriers or leaf do not foul the track.
- (ii) He shall immediately fix and banner flag by day and red light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.
- (iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.
- (iv) After securing the gate against road traffic, he shall show green hand signal flag by day and green light by night to the driver of the approaching train.
- (v) Station Master on duty shall issue caution order to the driver of a departing train.
- (vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.
- (vii) He should also advise maintenance staff responsible for maintenance of the lifting barriers/leaf gates to rectify the same at the earliest.
- (viii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

10. Failure of Gate with the gate in the closed position

- (i) If the gate cannot be open, the Gate man must immediately inform the Station Master on duty on telephone, under exchange of private number.
- (ii) Emergency Key "M" is available at the gate lodge, Gate Man will take it out from the 'Red coloured Sealed Box' by breaking the seal and open


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar)
DEN-II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- the gate for road traffic. Extraction of this Key 'M' causes all the gate controlled signals to throw back to 'ON'.
- (iii) The record of the date and time of breaking the sealed cover of Emergency Key Box shall be recorded and signed with reasons.
 - (iv) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch of trains as prescribed for non-interlocked gates should be adopted.
 - (v) Station Master on duty shall issue caution order to the driver of a departing train.
 - (vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.
 - (vii) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the key transmitter to repair the same at the earliest.
 - (viii) Normal working will be resumed only after S&T staff repairs the key transmitter and issue reconnection/fit memo for the same.
 - (ix) After rectification, the Emergency key shall be replaced in the Emergency Key Box and resealed by the S&T maintainer.

11. Failure of the Gate with the gate in open condition:

- (i) If the gate cannot be closed, the Gate man must immediately inform the Station Master on duty on telephone, under exchange of private number.
- (ii) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch of trains as prescribed for non-interlocked gates, should be adopted.
- (iii) The Gate man shall secure the gate against road traffic by means of chains and padlocks and pass trains on hand signals.
- (iv) Station Master on duty shall issue a caution order to the driver of a departing train.
- (v) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.
- (vi) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the key transmitter to repair the same at the earliest.
- (vii) Normal working will be resumed only after S&T staff repairs the key transmitter and issue reconnection/fit memo for the same.
- (viii) After rectification, the Emergency Key shall be replaced in the Emergency Key Box and resealed by the S&T maintainer.

12.0 Defective Gate Signals:

The gateman shall treat the gate signal as defective and must not take off them under the following circumstances:


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Singh)
DEN-II/Raipur

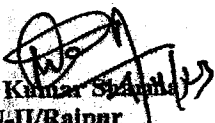

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (i) If gate signals can be taken 'OFF' without closing the gate, or
- (ii) The key can be extracted from the operating winch when the gate is in open condition, or
- (iii) If the gate or gate signal or distant signal becomes defective in 'OFF' position, the gateman will make all efforts to put it at 'ON' position even by cutting signal wires/breaking the green glass if necessary.
- (iv) The gateman will immediately advise the SM on duty, at BXA, under the exchange of private number, regarding defective gate signals.
- (v) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch as prescribed for non-interlocked gates should be adopted.
- (vi) He shall show green hand signal flag by day and green light by night to the passing train after closing the gate.
- (vii) Station Master on duty will issue a caution order to the driver of a departing train.
- (viii) He shall also advise the Station Master at dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.
- (ix) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the gate signal to repair the same at the earliest.
- (x) Normal working will be resumed only after S&T staff rectify the defective gate signal and issue reconnection/fit memo for the same.

13.0 Obstruction at the Gate:

- (i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall immediately fix red banner flag by day and red lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.
- (ii) Immediately after this, the gateman shall advise the Station Master on duty, regarding defects/obstruction at the gate, under exchange of private number.
- (iii) Station Master on duty shall be advised to put the reception/departure signals back to 'ON' position, if taken 'OFF' for a train.
- (iv) If there is no response from the Station Master after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.
- (v) He shall then rush with detonators and red flag by day and red hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of gateman under Item No. 5.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Singh)
DEN-II/Raipur


(Pankit Singh)
Sr. DOM/Raipur

- (vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.
- (vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the driver, owner and relay these details to the Station Master who shall not start the train unless he has been ensured by the gateman that the road vehicle or the lifting barriers are not fouling the track.
- (viii) The Station Master shall also inform the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to dispatch any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstructions.
- (ix) After the track has been cleared of all obstructions the gateman shall inform the Stationmaster accordingly, under exchange of private number.
- (X) Station Master shall then issue a caution order to drivers of all trains to proceed cautiously, and pass the gate on green hand signal of the gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.
- (XI) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and thereafter exhibit green hand signal if the gate is not obstructed.
- (XII) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers to repair the same at the earliest.
- (xiii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectifies the defective lifting barriers and issue reconnection/fit memo for the same.

14.0 Obstruction on the Track near level Crossing:

If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by road vehicle or derailment which is visible to the gateman, the gateman and Station Master will adopt the procedure given under Item No. 13 above. If the obstruction fouls the level Crossing Gate, gateman must keep the gates closed against road traffic till the track is cleared of the obstruction.

15.0 SPECIAL RESTRICTIONS:

The level crossing gates should not remain closed normally more than 10 minutes at a stretch. To ensure this, the departure signals shall not be taken off earlier than 10 minutes before the train is expected to pass through the level crossing. The DY. SS/ SM on duty at BXA will be responsible to ensure this.

16. The following indications are provided in the gate lodge:

These indications are provided in the gate lodge for information to the gate man about the position of the Electric boom, sliding barriers, road signal, emergency EKT, sliding barrier EKT, crank handle, SM permission received, position of rotary switch, Gateman key and gate closed and lock etc:

Sl. No.	Equipment	Indication
1	Gateman key IN	Yellow.

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

2	Rotary switch position Normal	Green.
3	Boom -A Open	Yellow
4	Boom -A Close	Yellow
5	Boom -B Open	Yellow
6	Boom -B Close	Yellow
7	Crank handle-Boom-A IN	Yellow
8	Boom-A Lock	Red
9	Crank handle-Boom-B IN	Yellow
10	Boom-B Lock	Red
11	Gate ready to operate	Green
12	Emergency EKT-1 key IN	Yellow
13	Gate locked	Red
14	Emergency operation not done	Yellow.
15	Sliding Barrier A & B Open(EKT-2)	Green.
16	Sliding Barrier 'A' Closed(EKT-3)	Yellow
17	Sliding Barrier 'B' Closed(EKT-4)	Green
18	Road signal(N) Open condition of gate	Yellow.
19	Road signal(N) closed condition of gate	Red.
20	Road signal (N&S) during operation of gate or when steady close /open indication does not appears.	Red flashing.
21	Road signal(S) Open condition of gate	Yellow.
22	Road signal(S) closed condition of gate	Red.
23	Boom light (This switch should be 'ON' in night and 'OFF' in the day time).	Red.
24	Power 'ON' in gate Operation panel	Yellow
25	Signal lamp failure Indication	Red

Working Instructions for operation of Sliding Barriers provided for LC Gate No DD-48 in between BXA-LBO at KM: 927.643 (Km: 927/6-7).

1. General:

The LC Gate No. DD-48 in between **BXA-LBO** at **KM: 927.643 (Km: 927/6-7)** is provided with Sliding Barriers. When lifting barrier/barriers becomes defective the corresponding sliding boom barrier is closed and locked against road traffic and remaining lifting barrier/barriers is/are closed & locked against road traffic operated from gate panel. This is the safest arrangement which not only ensures interlocking but also avoids Piloting 'IN' & 'OUT' of the trains. The signals can be cleared in usual manner after Closing & Locking the LC Gate against road traffic.

2. Equipments provided:

The following equipments are provided at LC No- DD-48 gate lodge in view of operation of Sliding Barriers.

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Three EKTs viz. EKT-2, EKT-3 & EKT-4 in the LC No- DD-48 gate lodge are provided for operation of Sliding Barriers 'A' and 'B' respectively.

3. **Purpose of the Equipments provided:**

Equip ment	Purpose
EKT-2	This EKT-2 is Electromechanically free. SBK- 'P' when extracted from this EKT-2, put backs the road signals to its 'ON' position and the red aspect would flash along with buzzing of the Hooters.
EKT-3	Key SBK-'Q' extracted from Sliding Barrier-'A', after its closing and locked against road traffic, is inserted and turned release slot to SM to take off concerned signals after the Rotary switch is turned to its 'Reverse Position' provided in the Gate Operation-cum-indication panel at LC No. DD-48 gate lodge.
EKT-4	Key-'R' extracted from Sliding Barrier-'B', after its closing and locked against road traffic, is inserted and turned release slot to SM to take off concerned signals after the Rotary switch is turned to its 'Reverse Position' provided in the Gate Operation-cum-indication panel at LC No . DD-48 gate lodge.

4. **Sliding Barriers (A & B):**

The 'A' & 'B' Sliding barriers normally rest on the rest posts and are in locked condition. 'A' & 'B' Side boom can be unlocked by Key-SBK-'P' extracted from EKT-2 is inserted in 'E' type lock provided in the sliding barrier-'A' or 'B' after inserting and turn to unlock for their operation to close against the road traffic.

5. **Procedure for operation of Sliding Barriers:**

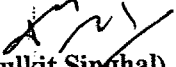
5.1. **To Close the LC Gate:**

As explained above, the Sliding Barriers shall be used in case of the damage to the Electrically operated Lifting barriers or barriers become defective the corresponding sliding boom barriers is closed and locked against road traffic and remaining lifting barriers are closed and locked against road traffic from gate panel. The Gate man on duty shall:

(i) **To Close the LC Gate Barrier 'A':**


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Shrivastava)
DEN-IV/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- a) Extract the Key SBK 'P' from EKT-2 which is electromechanically free. The extraction of the Key -'P' from EKT-2 shall put back the road signals to 'ON' position.
- b) The Key-'P' thus extracted is inserted in the 'E' type lock provided on Sliding Barrier 'A' and turned to unlock the same.
- c) After unlocking, the Sliding Barrier 'A' is pulled across the road till locking end rests on the lock post.
- d) After Sliding Barrier 'A' is locked against the road traffic, Key-'Q' is extracted from the Lock Post.
- e) Key-'Q' thus extracted from Lock Post is now inserted and turned in 'EKT'-3.
OR
SBK-'P' may be extracted from the 'E' type lock when sliding barrier 'B' is required to be closed against road traffic.
- f) After closing the L.C gate, the rotary switch is turned to reverse to take 'off' concerned signals.

(ii) To Close the LC Gate Barrier 'B':

- a) Extract the Key SBK 'P' from EKT-2 which is electromechanically free. The extraction of the Key -'P' from EKT-2 shall put back the road signals to 'ON' position.
- b) The Key-'P' thus extracted is inserted in the 'E' type lock provided on Sliding Barrier 'B' and turned to unlock the same.
- c) After unlocking, the Sliding Barrier 'B' is pulled across the road till locking end rests on the lock post.
- d) After Sliding Barrier 'B' is locked against the road traffic, Key-'R' is extracted from the Lock Post.
- e) Key-'R' thus extracted from Lock Post is now inserted and turned in 'EKT'-4.
OR
- f) SBK-'P' may be extracted from the 'E' type lock when sliding barrier 'A' is required to be closed against road traffic.
- g) After closing the L.C gate, the rotary switch is turned to reverse to take 'off' concerned signals.

5.2.(i) To Open the LC Gate Barrier 'A':

- a) After complete passage of the said trains for which level crossing has been closed the gate man shall normalize the relevant signal and rotary switch is turned to normal. Extract the Key SBK 'Q' from EKT-3 by pressing economizer press switch below it .


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

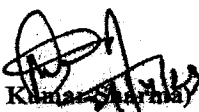
- b) The Key-'Q' thus extracted is inserted in the 'E' type lock provided on Sliding Barrier 'A' lock post and turned to unlock the same.
- c) After unlocking, the Sliding Barrier 'A' is pulled across the road till the road is clear & Sliding Barrier lock in its Normal Position.
- d) After Sliding Barrier 'A' is lock in its Normal Position Key-'P' is extracted.
- e) Key-'P' thus extracted from Lock Post is now inserted and turned in 'EKT'-2.

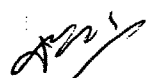
(ii) To Open the LC Gate Barrier 'B':

- a) After complete passage of the said trains for which level crossing has been closed the gate man shall normalize the relevant signals thumb switch and rotary switch is turned to normal. Extract the Key SBK 'R' from EKT-4 by pressing economizer press switch below it.
- b) The Key-'R' thus extracted is inserted in the 'E' type lock provided on Sliding Barrier 'B' and turned to unlock the same.
- c) After unlocking, the Sliding Barrier 'B' is pulled across the road till the road is clear & Sliding Barrier lock in its Normal Position.
- d) After Sliding Barrier 'B' is in its Normal Position, Key-'P' is extracted.
- e) Key-'P' thus extracted from Lock Post is now inserted and turned in 'EKT'-2.

N.B:- It will be the responsibility of the gateman to ensure the key SBK-'P' is extracted out of pedestal only after locking its movement.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Manish Kumar Sharma)
DEN-II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX-'B'

BALOD (B.G.)

RAIPUR DIVISION.

APPENDIX-'B'**WORKING OF INTERLOCKING AND SIGNALS.****1. Central Panel:**

This Station is provided 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-III(R) by means of Relay Interlocking. All the Points are operated by means of Electric Point Motors. The Aspects of Colour Light Signals and setting of points are displayed on the Control Panel. The Yard is provided with continuous Track Circuit.

- 1.1 The SM/ASM on duty will personally operate this control panel's push buttons as and when required and he is responsible for correct operations and their keys.

2. 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 Signal 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 SM/DY SM 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 54mm-x 34 mm. Each panel section consists of a base plate and a cover plate. To identify and locate easily a particular panel section, the rows and 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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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, Siding Control Buttons, Crank Handle Buttons, Gate Control Buttons, Emergency Gate Release Button, Emergency Point Operation Button and Axle Counter reset key 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.

- a. After arrival/departure of trains route will automatically get released, except for Calling-on Signal.
- b. For Calling-on Signal, the route will be released by pressing concerned signal button and Signal cancellation button after arrival and departure of trains respectively.

3. 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 track circuit failure condition. The complementary to this push button are –

- a. **SM's EWN key lock:**


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

In this lock, SM's key which is kept in the personal custody of SM/Dy SM on duty and insertion of key is required when operation of EWN push button becomes necessary.

b. EWN counter:

It is an electrical counter that registers next higher number for each emergency operation.

Before initiating the Emergency point operation SM/ASM on duty must physically verify the Route is clear and free from obstruction.

(c) Operation:

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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pratik Singhal)
Sr. DOM/Raipur

In this lock, SM's key which is kept in the personal custody of SM/Dy SM on duty and insertion of key is required when operation of EWN push button becomes necessary.

b. EWN counter:

It is an electrical counter that registers next higher number for each emergency operation.

Before initiating the Emergency point operation SM/ASM on duty must physically verify the Route is clear and free from obstruction.

(c) Operation:

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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pratik Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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 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 cancelation 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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

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 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).

5. 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.

6. 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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

7. **GXYN Signal lamp failure push button, red with white dot colour:**
At this Station, Colour Light Signal (LED) have been installed; Signals are electrically lit during the day and night time.
When any Signal LED becomes defective, a miniature red light appears on the panel along with audible buzzer /bell sound, which stops when the GXYN push button is pressed and released, but red light indication on the panel persists till the defective LED is replaced by the S&T staff.
8. **Button held muting white with black dot colour:**
When one or more of the operating button/buttons remains/remains pressed in the down position 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 period of failure. So, it should be ensured by the Panel Station Master that no operating push button is pressed for more than 15 seconds.
9. **Group Trans /Release button white with black dot color:**
This group buttons are provided to extend controls for crank handles, and siding point. Trains button is to be pressed along with the concerned control button to extract the control key and the release control key to normalize the system.
10. **Power supply indication:**
Two white miniature lights indications are provided on the control panel to give visual indication about the availability of power supply.
- 10.1 The source of power supply-AT, C.G. S.E.B. (Local Supply) & DG Set:-
In case the AT & local power supply failure the instruction for operation of Diesel Generator set is as follow:-


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (i) Power to the signaling equipment of the station is supplied through IPS. The battery of IPS is charged through AT /C.G.S.E.B. Supply and the DG Set provided in the DG room of station building.
- (ii) On the failure of AT/CG SEB Supply for more than one hour SM on duty will hand over the key of DG set to on duty point's man to operate DG set. After two minutes on duty points man will operate the change over switch to the DG mode. Transfer the load of the DG set when necessity arise change over switch for DG set also to be operated in required condition.
- (iii) The DG set provided at the station can not take continuous 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 AT/ 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 AT/CG SEB Supply and duration of working of DG set shall be maintained properly in the Register provided for this purpose by ASM. 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 point's man in each shift.

Note: 100 liters Diesel will be supplied by the S&T department to ASM concerned at the time for utilization of DG set when ever normal CG SEB Supply fail record of consumption of diesel will be maintained by ASM and monitored by SSE (Sig). Whenever balances come down to 50 liters concerned SSE (Sig) will supply diesel stock immediately.

11. Crank handle Push button blue colour:

These push buttons are provided on the panel for releasing the crank handle keys CH1, CH2, CH3, CH4 etc. for operating the points manually


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

when they fail to work from the control panel. Normally the crank handle key is locked in EKT 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 EKT 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 EKT.

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 EKTs, push button etc. Red indication appears when crank handle is locked by a Signal move.

CRANK HANDLE	CONTROL POINTS	LOCATION
CH1	31A/B	In SM's Room at center
CH2	32A/B	
CH3	41A/B	
CH4	42A/B	
CH5	43	

12. 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/or failed it will show red light and when track is clear it will show no light.

13. Points indication:

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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

14. Station Master's Key:

The SM'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.

15. 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. The setting of the route is exhibited on the Control Panel by the lighting of a series of miniature white Lamps/LEDS. During passage of train the route indication 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.

16. 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 exit button are to be pressed simultaneously for clearing the Signal.

17. Shunt Signal Push Button Yellow Colour:

Normally these push buttons are placed perpendicular on the track line near the concerned Signal on the panel diagram. The Shunt Signal Push Button and the concerned exit button are to be pressed simultaneously for clearing the Shunt Signal.


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

18. Calling on Signal Red with White dot Colour:

(A) Description:

i) Colour Light type Calling-on Signals have been provided on UP & DN directions reception Signal posts in terms of GR 3.13(6)(b) and are Subsidiary Signals having no independent aspect in '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.,

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 in rear of the stop signal is occupied by the said train an electric counter to provide by one number. After initiating the Calling-on Signal circuit, the Calling-on Signal is cleared after 120 seconds and the electric counter. Every such operation has to be recorded by the on duty SM/DY SMalong with the reason to do so on the TSR & the Calling-on Signal counter register with prescribed format.

iii) They have been provided on the same post of reception Signals in UP & DN directions and provided with a black 'C' marker on white enameled disc.

(B) 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.

Note: Certification of clearance of Track before "Calling-ON" Signal operation is initiated:


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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.

19. Group Trans/Release Button White with Black dot Colour:

These group buttons are provided to extend various controls like Crank Handles, siding point, L.C. Gate, etc. Tran's 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.

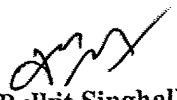
20. Over lap time release:

Overlap timers along with a white miniature light indication are provided on the control panel for east and west ends. 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 over lap.

21. Signals and their Indications:

- (a) Manually operated, through Control Panel Multi-aspect Colour Light Signals are provided in accordance with GR & SR Nos.3.07 (4), 3.08(4) (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 & dispatch of trains except for the following functions:
- i) Reception of train by Calling-on Signal through the route setting is automatic; the cancellation of Signals shall be done after the complete arrival of the train.
 - ii) The route setting as well as cancellation for UP Adv. Str. is also manual. The following Signals are provided.


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

(a) **For Down Direction:**

- (i) Distant signal.
- (ii) Inner Distant signal.
- (iii) Home signal with lunar.
- (iv) Calling on below home Signal.
- (v) Starter signal.
- (vi) Advance starter signal.
- (vii) Position type Shunt Signal.
- (viii) DN Gate signal GS-2 for the LC gate at km:927/6-7

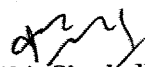
(b) **For Up Direction:**

- (i) Distant signal.
- (ii) Inner Distant Signal.
- (iii) Home signal with Lunar.
- (iv) Calling on below home signal
- (v) Starter signal.
- (vi) Advance starter signal.
- (vii) Position type Shunt Signal
- (viii) UP Gate signal GS-1 for the LC gate at km:927/6-7
- (ix) Inner distant signal for the LC gate at km:927/6-7
- (x) Distant signal for the LC gate at km:927/6-7

22. **Sequence of operation of push buttons during reception/dispatch of trains:**(a) **For reception of trains:**

Sr. No	Movement of trains.	Over lap Set to	Position of points siding crank handle and others control in route & Over laps.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
1	Up Train received on Main line (Line No.2) on signal No.S-1A with S3 No Light Protection	-	31N, 32N, 41N, 42N, CH1, CH2, CH-3, CH-4.	S-1 GN	ML - UN


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sr. No	Movement of trains.	Over lap Set to	Position of points siding crank handle and others control in route & Over laps.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
2	Up Train received on 1 st Loop line (Line No.1) on signal No.S-1B.(Set to Tower Car Siding)	Set to Tower Car Siding	31N, 41N, 32R, 51(X)N, CH5, CH-1, CH-2, CH-3, CONT-51 N. 43N	S1- GN	C L1-UN
3	Up Train received on 1 st Loop line (Line No.1) on signal No.S-1B(set to main line) .	Main Line	31N, 42N, 41R, 32R 51(X)N, CH5, CH-1, CH-2, CH-3, CH-4, CONT-51N. 43N.		
4	Up Train received on 2 nd Loop (Line No.3) on signal No.S-1C	-	31R, 42R, 41N, 32N, CH1, CH2, CH-3, CH-4, CONT-52N,	S1 -GN	CL2-UN
5	Up Train received on Main line (Line No.2) on Calling-on signal No.C-1A and clears after 120 seconds on occupation of 1AT.	-	31N, 32N, CH1, CH2.	C1 -GN	ML-UN
6	Up Train received on 1 st Loop (Line No.1) on Calling-on signal No.C-1B and clears after 120 seconds on occupation of 1AT.	-	31N, 32R, CH1, CH2. 51(X)N, CH5, CONT.-51N, 43N.	C1 -GN	CL1-UN
7	Up Train received on 2 nd Loop (Line No. 3) on Calling-on signal No.C-1C and clears after 120 seconds on occupation of 1AT.	-	31R, 32N, CH1, CH2.	C1 -GN	CL2-UN
8	DN Train received on Main line (Line No.2) on signal No.S2A with No Light Protection of S4 & controlled by LX-57.	-	41N, 42N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH3, CH4, LX-57 N.	S2-GN	ML-UN
9	DN Train received on 1 st Loop (Line No.1) on signal No. S2B and controlled by LX-57	Main Line	41R, 32R, 31N, 42N, 51(X)N, CH5, CH1, CH2, CH3, CH-4, CONT.-51N, 43N, LX-57 N	S2-GN	CL1-UN

Kad.
(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

Pulkit Singh
(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sr. No	Movement of trains.	Over lap Set to	Position of points siding crank handle and others control in route & Over laps.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
10	DN Train received on 1 st Loop (Line No.1) on signal No. S2B and controlled by LX-57	Over Run Line	41R, 51(X)N, 32N, CH2, CH3, CH4, Cont-51N & LX-57	S2-GN	CL1-UN
11	DN Train received Main line (Line No.2) on Calling-on signal No.C2A and clears after 120 seconds on occupation of 2AT and controlled by LX-57	-	41N, 42N, CH3, CH4, LX-57 N	C2-GN	ML-UN
12	DN Train received on 1 st Loop (Line No.1) on Calling-on signal No.C2B and clears after 120 seconds on occupation of 2AT	-	41R, 42N, CH3, CH4, CH5, CONT.-51N, 43N, LX-57 N	C2-GN	CL1-UN
13	Down Train received on 2 nd loop (line No.3) on calling-on signal No.C2C and clears after 120 seconds on occupation of 2AT and controlled by LX-57.	-	41N, 42R, CH3, CH4, 52(Y)N, CONT.-52N, LX-57 N	C2-GN	CL2-UN

(b)For dispatch of trains:

Sr. No	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & Over laps.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
14	To dispatch a train from Main line on Signal No. S- 3 with S27 No Light protection and controlled by LX-57	41N, 42N, CH3, CH4, LX-57 N	S3 - GN	27AT-UN
15.	To dispatch a train from 1 st Loop (line No. 1) on Signal No. S 5 and controlled by LX-57.	41R, 42N, CONT.-51N, 51(X)N, CH5, CH3, CH4, LX-57 N, 43N.	S5-GN	27AT-UN
16	To dispatch a train from 2 nd Loop (line No. 3) on Signal No .S-7 and controlled by LX-57.	41N, 42R, CH3, CH4. CONT.-52N, LX-57 N	S7 -GN	27AT-UN

Knd.
(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC

Pulkit Singhal
(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sr. No	Movement of trains.	Over lap Set to	Position of points siding crank handle and others control in route & Over laps.	Signal push button to be pressed & released.
17	To dispatch a train from Main line on Signal No. S-4 with S28 No Light Protection.	31N, 32N, CH1, CH2.	S4-GN	28AT-UN
18	To dispatch a train from 1 st loop (Line no. 1) on Signal No. S 6	32R, 31N, CH1, CH2, CONT.-51N, 51(X)N,	S6-GN	28AT-UN
19	To dispatch a train from 2 nd loop (Line No. 3) on Signal No. S 8.	31R, 32N, CH1, CH2.	S8-GN	28AT-UN
20	To dispatch a train to KUSUMKASA on Signal No. S 27 controlled by UFSBI and SSDAC.	UFSBI in TGT position, CONT.-52N,	S27-GN	UD-UN
21	To dispatch a train to LATABOR on Signal No.S28 controlled by UFSBI and SSDAC & released by GS2.	UFSBI in TGT position.	S28-GN	DD-UN

c) **Shunt Movements:**

Sr. No	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & Over laps.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
22	To shunt a train by taking off Shunt Signal No. SH-5 towards Tower Car Siding.	41N, 43R, CH3,CH5.	SH5-GN	TC SDG-UN
23	To shunt a train by taking off Shunt Signal No. SH-24 on line no-1	41N, 43R, CH3,CH5.	SH24-GN	CL1-UN
24	To shunt a train by taking off Shunt Signal No. 25 for route-'25A' on Line No. 1.	31N, 32R, CH1, CH2,CH5, 51(X)N, CONT.-51 N, 43N.	SH25-GN	CL1-UN
25	To shunt a train by taking off Shunt Signal No. 25 for route-'25B' on Line No. 2.	31N, 32N, CH1,CH2	SH25-GN	ML-UN
26	To shunt a train by taking off Shunt Signal No. 25 for route-'25C'	31R, 32N, CH1, CH2	SH25-GN	CL2-UN


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

	on Line No. 3.			
--	----------------	--	--	--

Sr. No	Movement of trains.	Over lap Set to	Position of points siding crank handle and others control in route & Over laps.	Signal push button to be pressed & released.
27	To shunt a train by taking off Shunt Signal No. 26 for route-'26A' on Line No. 1 and controlled by LX-57	41R, 42N, 43N, CH3, CH4, CH5. CONT.-51N, LX- 57N	SH26-GN	CL1-UN
28	To shunt a train by taking off Shunt Signal No. 26 for route-'26B' on Line No. 2 and controlled by LX-57	41N, 42N, CH3, CH4 LX- 57N	SH26-GN	ML-UN
29	To shunt a train by taking off Shunt Signal No. 26 for route-'26C' on Line No. 3 & controlled by LX-57	41N, 42R, CH3, CH4, 52(Y)N, CONT.-52 N, LX- 57N	SH26-GN	CL2-UN

23. SPECIAL INDICATIONS:

UP/DN Block Release Indications: After the complete arrival of a train White indication will be lit and persist till the block instrument concerned button pressed to Line Closed Position.

Block Section Indications:

Occupancy of a Block Section is indicated on the control panel as follow:-

- (i) Red light for occupation of the section.
- (ii) While light for clear of the section.

Last Vehicle Checking Device (LVCD) indications:

Digital Axle Counter is provided on Up & DN Block Section between BXA-KYS & BXA-LBO.

The following indications are provided in the panel.

- (a) Red illuminated LED to indicate occupied condition of the section.
- (b) White illuminated LED to indicate clear condition of the section.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

24. 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 EKT instrument connected with the Control panel with white/Red miniature light indications on the panel above the crank handle push button. The cranks handle push button Blue in colour along with group trans button on the panel are to be pressed simultaneously and at the same time.

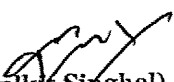
The white indication starts flashing to indicate that key can be extracted. The economizer push button below the concerned Crank Handle EKT is to be pressed to extract the Crank handle key to operate the point manually. As key is extracted the indication becomes blank. After completion of the crank handling its points the key is brought back and inserted into the EKT concerned and turned. The flashing white indication appears again. Now group received 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.

The crank handle key can be taken out only when the concerned signal on that particular route is in "ON" position.

The Crank Handle are grouped as follows:


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

CH. No.	Controlling Points	Location
CH1	31 A/B	In SM's office at center
CH2	32 A/B	
CH3	41 A/B	
CH4	42 A/B	
CH5	43	

ii) **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 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.

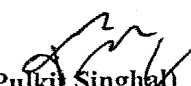
N.B.: Every such emergency operation i.e. breaking of seal of "EWN Push button", insertion of Station Master's key and then operation of concerned point push button etc., to be recorded in the register kept for this purpose at the station. It is the personal responsibility of SM on duty has to physically verify for the clearance of the track/Point zone on which emergency operation will be done.

25. **Working of signals when interlocking is defective:**

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 SM/DY SMon duty before a train is to be allowed to be piloted to pass such signal irrespective of what is indicated on the panel.

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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

trailing points of the concerned route including over lap must be clamped and padlocked as per SR 3.39.01 (c) and 3.69.03(b) and (c).

26. Interlocking:

- (a) The Down Adv. Starter Signals No.28 is interlocked with UFSBI In such a way that the same cannot be taken off unless line clear has been obtained from the advanced station LATABOR and with indication Train Going To Position.
- (b) The UP Adv. Starter Signal No.27 is interlocked with UFSBI In such a way that the same cannot be taken off unless line clear has been obtain from the advanced station KUSUMKASA with indication "Train Going To" position.

27. Track Circuits:

The Yard is fully Track Circuited. The DN/UP Home Signals are provided with approach Track Circuits for operation of Calling on Signal. The Starter Signals, Advanced Starter Signals are replaced to 'ON' position as soon as the track circuits ahead are occupied. The condition of the line whether it is clear or occupied is indicated as under:

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

28. System of Block working:

Trains between BALOD-KUSUMKASA & BALOD-LATABOR work under Absolute Block System by means of UFSBI.

Trains between:

On section Balod & Kusumkasa 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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Rinkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

The block Panel are installed in Panel Room under the charge of SM on duty who is responsible for their operation and safe custody of their keys.

On section Balod- Latabor 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 Balod- Kusumkasa and Balod- Latabor:

(i) For reception and Dispatching trains:

(A) For Dispatching Train from Balod towards Kusumkasa station:

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

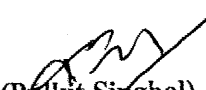
SM at **Balod** should press Bell and "TGT" button until TGT arrowhead indication lights up GREEN and Line Closed indicator turns OFF. Then SM takes Off LSS (S-27). When train enters into the block section, section buzzer starts ringing, TGT arrowhead indication turns RED and "ACKN" lights up. SM has to acknowledge the buzzer by pressing "ACKN", with that ACKN indicator turns OFF.

(B) For Receiving Train at Balod station:-

SM at **Balod** 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 **Kusumkasa**. 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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

at **Kusumkasa** should acknowledge the buzzer by pressing ACKN button. With this ACKN indicator turns OFF and SNOEK lights up yellow. SM then takes OFF reception signal to receive the train.

(ii) 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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(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.


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- q. **Communication Link Fail Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate communication link failure.

(iii) Push Buttons & Keys of block Panel:

- a. **"Bell" Button (Black):** It performs a number of functions.
- Transmit call attention
 - To receive Line Clear when Pressed with Train Going To Button.
 - 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.


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(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.

(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


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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.		
7	'TRAIN GOING TO' Indication turns off 'LINE CLOSE'D indication lights up.	6.	On expiry of 120 seconds, TRAIN COMING FROM Indication & cancel indication turns off. 'LINE CLOSED' indication lights up.

(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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pufkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

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.
	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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

	Station in rear		Station intending BLOCK BACK
	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

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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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:

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.
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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

4.	Cause of Suspension	Action to be taken
5.	When LSS of the station has been taken by Signal staff for repairs.	LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.
6.	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 the section BXA-LBO section and OFC/Quad media auto change-over for UFSBI has been provided which will change automatically when any one of the media become defective.

29. Digital Axle Counter interlocking with UFSBI:

Digital Axle Counters have been provided on UP & down Block Section between BALOD-KUSUMKASA and BALOD-LATABOR to work as Last Vehicle Check Device. These Axle Counters will control the Block Instrument of the respective section.

UP Adv Starter No.S27 of BALOD cannot be taken off, if Axle Counter of UP Block Section between BALOD-KUSUMKASA fails. Similarly down Advance Starter S28 of BALOD cannot be taken off if Axle Counter of BALOD -LATABOR fails. On the other end on arrival of a train to BALOD station, if the Axle counter continues to show occupied, the Block Instruments cannot indicate line closed position and the resetting of LVCD Axle Counter shall be resorted to.

30. RESETTING OF LVCD AXLE COUNTER (DIGITAL) in BALOD-KUSUMKASA & BALOD-LATABOR Section:

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 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

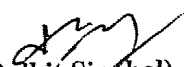

(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

receiving station, Station Master and sending station, Station Master shall adopt the following procedure for resetting the axle counter.

- ❖ For this purpose **SM/ BXA** 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/ BXA** shall inform the failure of Axle Counter to on duty SM/LBO for UP line section.
- ❖ After ensuring the complete arrival of train at **BXA** on duty **SM/ BXA** shall exchange private number with SM/LBO in case of UP train. **SM/ BXA** 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 veeder 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 **BXA** as well as LBO. 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 LBO while failure occurred after arrival a DN train at LBO.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (ii) Same Procedure to be followed for resetting the Axle Counter SYSTEM between BXA-LBO:

PROFORMA FOR RE-SET REGISTER

Date & Time	Train No Last entered the section	Veeder counter before/after resetting operation completed.	Train No. entering Section immediately after the resetting operation	Remarks	Sign. of AS. M/SM/DY.SS
1	2	3	4	5	6

Prior to resetting the Digital Axle Counters in either of the sections, the following to be noted:

- Observing the procedure laid down in GR 4.17 & SR thereto.
- Before closing the Block section, it shall be ensured that the train has arrived complete.

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

31.B. Format for Emergency Route Release Operation:

Sl. No.	Date & time of operation	Counter No. before operation	Counter No. after operation	Reason for cancellation	Signature of DY. SS

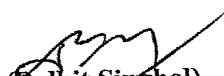
31.C. Format for Calling-On Signal Operation:

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

32. IPS monitoring Panel at SM's office and duties of SM against the various indications as indicated by the IPS monitoring Panel:

AT Supply ,Local Supply and DG set supply is extended to the IPS Room which normally takes care of signalling 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


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

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.

And, 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.

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 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 SM on duty against various visual and audible indications is indicated below:


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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.

33. TELECOMMUNICATIONS:

The following telecommunications are provided

1. Telephonic communications with the adjacent Block Stations by means of Telephones attached to the block instruments.
2. **Durg - Dallirajhara** Control circuit by means of a telephone, along with a parallel telephone to work as hot- standby. The on duty SM will use both the hot standby phone once during his shift duty period for satisfactory working. If any problem is noticed in any telephone set. SM should continue to work through the other normal working telephone set and immediately inform the Telecom Control & the Telecom maintenance staff about the faulty Telephone set.
3. Telecommunication with TPC.
4. CUG Phone.
5. One 25W VHF Set.
6. Telephonic communications with a parallel telephone to work as **hot- standby** between Station Master at Balod and Gateman at Gatelodges of level crossing gate at KM 929/11-12 between BXA and KYS. The on duty gate man on duty will use both the hot standby phone once during his shift duty period for satisfactory working. If any problem is noticed in any telephone set. Gate man


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

should continue to work through the other normal working telephone set and immediately inform SM on duty. SM shall communicate to the Telecom Control & the Telecom maintenance staff about the faulty Telephone set.

7. Telephonic communications with a parallel telephone to work as **hot- standby** between Station Master at Balod and Gateman at Gate-lodges of level crossing gate at KM 927/6-7 between BXA and LBO station. The on duty gate man on duty will use both the hot standby phone once during his shift duty period for satisfactory working. If any problem is noticed in any telephone set. Gate man should continue to work through the other normal working telephone set and immediately inform SM on duty. SM shall communicate to the Telecom Control & the Telecom maintenance staff about the faulty Telephone set.

34. 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.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX-'C'

BALOD (B.G.)

RAIPUR DIVISION.

Appendix-C

Anti-collision device (Raksha Kavach)

-NIL-


(K.Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/R

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX-'D'

BALOD (B.G.)

RAIPUR DIVISION.

APPENDIX-'D'**Duties to be performed by the staff at this station:****1. Station Superintendent/Station Manager:**

Station Superintendent/Station Manager, in addition to Safe working duties is responsible for the General Supervision of the station including level crossing in respect of safe and timely running of all trains to, from and through the station and for the supervision of both operational and commercial work of the station and particularly over the staff entrusted with safe working duties to ensure efficient discharge of the duties by all staff working under him. In addition to the normal duties performed as at present, the Station Superintendent/Station Master is responsible to ensure the following duties for better maintenance and efficient working of the station.

- (a) That staff employed under him carry their respective duties as prescribed to them and report irregularities to the competent authorities.
- (b) That the staffs are civil and helpful to all users of Railway.
- (c) That all accidents are promptly reported, attended to and comprehensive report with details i.e. sketch, statements of the staff involved, fixing responsibility, is sent within 48 hours of the occurrence to the DTI of the section.
- (d) That all rules prescribed in General and Subsidiary rules, Block Working Manual, Station Working Rules and other directives issued from time to time from competent authorities are followed by all concerned and that any irregularities in respect thereof are reported.
- (e) That all Transportation records are checked daily and analysis of late starts and detentions to passenger trains and fixing responsibility thereof.


(Pulkat Singh)
Sr.DOM/R

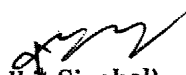
- (f) All equipments, apparatus and instruments including signals and interlocking gears and fittings are kept cleaned and oiled etc. and all failures are promptly reported to officials concerned for repairs.
- (g) All station earnings, periodical returns and statement etc. are sent in time by the staff responsible.
- (h) All station premises are kept clean and tidy.
- (i) All passenger amenities are kept up to the mark and any deficiencies noticed are brought to the notice of the officials concerned and maintain the action taken in this regard in a separate register maintained for this purpose.
- (j) The booking office, Parcel Office and the Catering units are properly functioning and any public complaints in respect thereof are attended to, the preliminary report of the public complaints are submitted to the Sr.DCM/Raipur in time.
- (k) Law and order and discipline in the station area is maintained with the help of GRP and RPF and that all staff appear on duty in proper uniforms.

Station Manager's attention is drawn to the General Rule 5.01 to 5.23 where details are indicated.

2. DY SM/SM:

They are responsible for trains passing during their period of duty in accordance with rules for time being in force vides GR5.01 and for safe and timely running of all trains including operation at panel. As an assistant to the Station Master, they will carry out the instructions given to them by the later unless such instructions are given contrary to the letter and spirit of General Rules & Subsidiary Rules, Block Working Manual, Station Working Rule and Circulars issued from time to time.

During the absence of Station Manager the duties of the Station Manager will devolve on them and in case of any controversy or

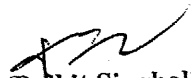

(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/R

dispute in giving effect to the arrangement of the station according to the Rules and instructions they will seek immediate advice of the Station Manager or bring such matter 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. In addition to safe working duties they will perform all commercial duties prescribed by Divl. Commercial Manager/Raipur.

(3) **Points-man/Porter:**

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. Setting, clamping and padlocking of points for reception and dispatch of trains in case of failure of Points/Signal, gears.
- (b) Handing over line clear, pilot memos, caution orders, block tickets etc. to the Driver/Guard and obtaining their acknowledgements.
- (c) Loading & unloading parcels, Luggage's, Goods and Guards Boxes.
- (d) Attending to all shunting operation involving attaching and detaching of vehicles and securing them under the Supervision of the Guard/SM.
- (e) Working as fog signalman/gateman as and when required is exigencies of services.
- (f) Exchanging all right signals with trains passing through station.
- (g) Filling fire Buckets with sand/water.
- (h) Cleaning of hand signal lamp and Lighting of platform lamps etc.
- (i) Cleaning/dusting off the SM's Office, furniture and equipment provided at the station room.


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/R

- (j) Any other work entrusted to them by the on duty SM in addition to train operation and working of the station.

(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.SM on duty or with his permission. They shall comply with GR 4.42.02 (b) & (c).
- (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. 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.


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/R

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX-'E'

BALOD (B.G.)

RAIPUR DIVISION.

APPENDIX - 'E'**ESSENTIAL EQUIPMENT:**

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

S.N.	List of Safety Equipments	Quantity
1.	Detonators	10 No. In Case.
2.	Hand signal lamp/Tri-colour	3 Nos.
3.	Hand signal flags	3 Sets.
4.	Safety Chains with padlocks	8 Nos.
5.	Clamps with padlocks	8 Nos.
6.	Sprags/wedges/iron skid	8 Nos.
7.	Fire buckets	4 Nos.
8.	Fire extinguisher	1 No.
9.	First Aid box (with full equipment)	1 No.
10.	Stretcher	1 No.
11.	Push button Reminder collars	6 Nos.
12.	Motor trolley/push trolley collar	2 Nos.
13.	Block instruments suspension collar	2 Nos.
14.	Power Block collar	2 Nos.


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/R

Appendix - F
Rules for working of DK Stations, Halts, IBH, IBS and Outlying Sidings:

1. GOODS SIDING 1 & 2:

Goods Siding-1-CAL 386.50M (FB to DE) & Goods Siding, CAL 358.4M (FB to DE) take off from 1st loop (line no.1):

- (i) The movement of train controlled through Control point 51 Indications Normally White indication will persist denoting that the Normal setting of the Siding Point at the end of the yard. Concerned push button i.e. Control 51 (as per the required train movement) along with group Trans button is to be pressed to extract key from EKT and then a flashing light will appear on panel. Concerned push button in the EKT board is to be pressed and concerned key is turned anti clock wise and extracted. The flashing light will disappear and indication becomes no light in the panel for that siding point.
- (ii) While placing the wagons into the siding or drawing out the wagons Key-'A' has to be extracted from the EKT provided in the SM's office and the same has to be inserted in the lock provided at the Point 'X' from where Key-'B' is released on its reverse position.
- (iii) The Key-'B' thus released is inserted in the lock provided at other end of the crossover so as to unlock the point and finally, the Point is set to its reverse position with the help of the ground lever frame provided at the site to enable the movements into/from the Goods Siding-1 or 2. Goods Siding No-2 HP will operate as per requirement & all the points will be clamped and pad lock before shunting/placement of train. After the movements are over, the point has to be set to its normal position and the Key-'B' is to be brought back to in the lock provided at DUG end of the crossover whereby the Key-'A' is released in the normal position of the crossover to lock the point. The Key-'A' thus released is brought back to its EKT so as to allow the Signalling Movements on and from Line No. 1.


 (K. Rajini Devi)
 Dy CSTE/RE/SC


 (Pulkit Singhal)
 Sr. DOM/Raipur

(iv) Precautions to be taken:

The crossover has to be clamped and padlocked for the movements.

Note:

The Signalling movements for reception and dispatch on Line No. 1 will be inoperative once the Key-'A' is extracted and remain so till the Key-'A' is inserted in its EKT and is normalized(released) by the on duty SM.

2. There is one Goods Siding (CAL 710.0 m. DE TO FM) & TMS siding

(CAL 642.41m, DE TO FM) from 2nd loop (line no. 3): Control 52 Indications Normally White indication will persist denoting that the Normal setting of the Siding Point at the end of the yard.

(i) OPERATION OF SIDING POINTS FOR GOODS SIDING /TM SIDING:

Concerned push button i.e. Control 52 (as per the required train movement) along with group Trans button is to be pressed to extract key from EKT and then a flashing light will appear on panel. Concerned push button in the EKT board is to be pressed and concerned key is turned anti clock wise and extracted. The flashing light will disappear and indication becomes no light in the panel for that siding point.

(ii) WORKING:

- (a) While placing the wagons into the siding or drawing out the wagons Key-'C' has to be extracted from the EKT provided in the SM's office and the same has to be inserted in the lock provided at the Point from where Key-'D' is released.
- (b) The Key-'D' thus released is inserted in the lock provided at other end of the crossover so as to unlock the point and finally, the Point is set to its reverse position with the help of the ground lever frame provided at the site to enable the movements into/from the Goods Siding or TMS siding. After the movements are over, the point has to be set to its normal position and the Key-'D' is to be brought back to in the lock provided at DRZ end of the crossover whereby the Key-'C'


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pufkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

App-'F'/BXA

is released in the normal position of the crossover to lock the point.
The Key-'C' thus released is brought back to its EKT so as to allow
the Signalling Movements on and from Line No.3.

(c) Precautions to be taken:

The crossover has to be clamped and padlocked for the movements
in its Reverse position.

Note:

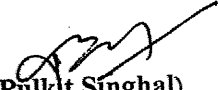
The Signalling movements for reception and dispatch on Line No. 3 will
be inoperative once the Key-'C' is extracted and remain so till the Key-
'C' is inserted in its EKT and is normalized (released) by the on duty
SM.

3. There is one Tower Car Siding (CAL 90.47 m. DE TO DS) :

Tower Car Siding which is laid in extension of 1ST LOOP line No.1 at DRZ
end and terminates into a dead end. The **Tower Car Siding** is isolated by DS
no 43. The normal position is set to derail for the **Tower Car Siding** and set
in favour of 1ST LOOP i.e. Line No.1. The DS no 43 worked by Motor Operated
point & interlocked with station's signals. CSL: 90.47m (DE TO DS).

For movement on **Tower Car Siding** from 1ST LOOP line No.1; Shunt signal
no-SH5 is provided. A shunt signal no-SH-24 is provided on **Tower Car
Siding** for movement on 1ST LOOP line No.1.


(K. Rajini Devi)
Dy CSTE/RE/SC


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur