

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

मुख्य प्रबंधक/सूचना प्रौद्योगिकी
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, रायपुर

कार्यालय
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
रायपुर दिनांक : 28.08.2025

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

सं. एस डी ओ एम/आर/स्टेशन संचालन नियम/गुदुम/

रायपुर मंडल

गुदुम का स्टेशन संचालन नियम (बड़ी लाइन)

जारी करने की तिथि...26.07.2024

लागू होने की तिथि.....

टिप्पणी :

स्टेशन संचालन नियम को सामान्य एवं सहायक नियमों 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/एसईसी रेलवे के एसआईपी सं. - एसआई/आर/गुदुम/15, वर्क सं. "सी" पर आधारित स्टेशन कार्यचालन नियम आरेख संख्या - एसआई/आर/गुदुम/15, वर्क सं. "सी" इन कार्यचालन नियमों के साथ संलग्न है जो स्टेशन यार्ड की सम्पूर्ण बनावट को प्रदर्शित करता है और सभी सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग विशेषताओं को प्रदर्शित करता है और यार्ड के ग्रेडिएंट और प्रत्येक लाइनों की धारण क्षमता, आसन्न स्टेशनों/केबिनो के नाम इत्यादि को इंगित करता है।

2. स्टेशन का विवरण :2.1 सामान्य (अवस्थिति) :

गुदुम (कोड: जी यू डी एम), केंद्रीकृत पैनल इंटरलॉकिंग, मानक- III आर युक्त 'बी' श्रेणी वाला स्टेशन है यह हावड़ा से किमी.972.163 पर स्थित है इसके निकटवर्ती स्टेशन दल्लीराजहरा (डीआरजेड) दुर्ग छोर पर 17.02 किमी की दूरी पर दल्लीराजहरा-रावघाट विद्युतीकृत सिंगल लाइन सेक्शन पर और भानुप्रतापपुर रावघाट छोर पर 16.63 किमी की दूरी दल्लीराजहरा-रावघाट नया गैर विद्युतीकृत (भानुप्रतापपुर-रावघाट विद्युतीकरण प्रगति पर) सिंगल लाइन सेक्शन पर है। इस स्टेशन के अंदर और इसे पार करके मूवमेंट को स्टेशन में झूटी पर तैनात एसएम/डिप्टीएसएस द्वारा सेंट्रल कंट्रोल कम इंडिकेशन पैनल (सीसीआईपी) के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। जीयूडीएम-डीआरजेड और जीयूडीएम-भानुप्रतापपुर ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन संचालन सामान्य नियमों के अध्याय VIII और अध्याय VIIX के नियम संख्या 8.01(ए) और (बी), 8.02(बी), 8.03(1)(ए), (बी) और सी(ii), 8.05(2) और (3) और 8.06(1) के अनुसार पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के तहत किया जाता है।

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

- निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन 17.02 कि.मी. की दूरी पर दल्लीराजहरा (कोड: डीआरजेड) है जोकि दुर्ग छोर पर अवस्थित है।
- निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन 16.63 कि.मी. की दूरी पर भानुप्रतापपुर (कोड: बीपीटीपी) है जोकि रावघाट छोर पर अवस्थित है।


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

- iii) दो ओवर रन लाइन।
- iv) एक स्टैबलिंग लाइन।
- v) इस स्टेशन में कोई आई बी एच या आई बी एस नहीं हैं।
- vi) एक हॉट एक्सल साइडिंग।

2.3 (ए) 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.	जी यू डी एम – डी आर जेड	गुदुम का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-28	दल्लीराजहरा का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-27
2.	जी यू डी एम – बी पी टी पी	गुदुम का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-27	भानुप्रतापपुर का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-28

(बी) स्टेशन सेक्शन:

स्टेशन सेक्शन गुदुम के डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-28 एवं अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-27 के मध्य स्थित है।

(सी) गुदुम और दल्ली राजहरा के मध्य सल्लहई टोला पैसेंजर हॉल्ट कि.मी.963.2 पर स्थित है।

2.4 ग्रेडिंग :

दल्लीराजहरा छोर पर:

1200 में 1 चढ़ाव है तत्पश्चात चैनेज:740.00 मीटर तक समतल है तत्पश्चात 240 में 1 ढलान है फिर चैनेज:818.00 मीटर से 1240.00 मीटर तक समतल है तत्पश्चात 150 में 1 ढलान है फिर चैनेज:1400.00 मीटर से 1760.00 मीटर तक समतल है तत्पश्चात 150 में 1 ढलान है फिर चैनेज:1900.00 मीटर से 2140.00 मीटर तक समतल है।

भानुप्रतापपुर छोर पर:

1200 में 1 ढलान है तत्पश्चात चैनेज:720.00 मीटर तक समतल है तत्पश्चात 200 (सी) में 1 चढ़ाव है फिर चैनेज:820.00 मीटर से 1200.00 मीटर तक समतल है तत्पश्चात 1000 में 1 चढ़ाव है फिर चैनेज:1360.00 मीटर से 1940.00 मीटर तक समतल है।

2.5 ले-आउट (विन्यास):

स्टेशन यार्ड में 3 (तीन) रनिंग लाइन शामिल है, सभी तीन लाइनें अप और डाउन ट्रेनों के रिसेप्शन और डिस्पैच के लिए हैं। केवल लाइन क्र. - 1 में पैसेंजर प्लैटफॉर्म है।

(ए) इसके अतिरिक्त निम्नलिखित साइडिंग उपलब्ध कराए गए हैं:

- (i) हॉट एक्सल साइडिंग यार्ड के डीआरजेड छोर पर लाइन नंबर 3 से निकल रही है, जो स्टेशन यार्ड को डीएस पॉइंट नंबर 34 द्वारा साइडिंग से अलग कर रही है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

- (ii) स्टेबलिंग लाइन यार्ड के डीआरजेड छोर पर लाइन नंबर 3 से निकल रही है, जो स्टेशन यार्ड को डीएस पॉइंट नंबर 33 द्वारा साइडिंग से अलग कर रही है।

(बी) निजी साइडिंग:

इस स्टेशन पर कोई निजी साइडिंग नहीं है।

2.5.1. रनिंग लाइनें, संचलन दिशा एवं धारण क्षमता :

विवरण	धारण क्षमता / सी.एस.एल.	संचलन दिशा
लाइन सं. 1 लूप लाइन सं. 1 (पैसेंजर लाइन)	750.15 मी. (स्टार्टर से स्टार्टर)	अप और डाउन ट्रेनों के रिसेप्शन एवं डिस्पैच हेतु।
लाइन सं. 2 मेन लाइन	746.75 मी. (स्टार्टर से स्टार्टर)	
लाइन सं. 3 लूप लाइन सं. 2	751.65 मी. (स्टार्टर से स्टार्टर)	

1.5.2. नॉन-रनिंग लाइनें तथा उनकी धारण क्षमता :

क्र. सं.	लाइन का विवरण	सी.एस.एल. (मीटर में)
1.	हॉट एक्सल साइडिंग	120 (शंट से डेड एंड)
2.	स्टेबलिंग लाइन	120 (शंट से डेड एंड)
3.	लाइन सं. 1 के विस्तार में ओवर रन लाइन (कोई स्टेबलिंग नहीं)	120 (पॉइंट से डेड एंड)
4.	लाइन सं. 3 के विस्तार में ओवर रन लाइन (कोई स्टेबलिंग नहीं)	120 (पॉइंट से डेड एंड)

2.5.3. ले-आउट में कोई उल्लेखनीय विशेषता:

इस स्टेशन पर लेआउट में कोई विशेष सुविधाएं नहीं हैं।

3. कार्यचालन प्रणाली एवं साधन :

- i) गुदुम और दल्लीराजहरा के बीच ट्रेनों को सामान्य नियमों के अध्याय VIII और XIV और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अध्याय V के अनुसार ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटरो के साथ यूएफएसबीआई टाइप के नॉन-कोऑपरेटिव ब्लॉक पैनल के माध्यम से पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के तहत संचालित किया जाता है। गुदुम-दल्लीराजहरा सेक्शन के लिए ब्लॉक पैनल के साथ यूएफएसबीआई को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थापित किया गया है जो इसके संचालन और इसकी चाबियों की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार है।
- ii) गुदुम और भानुप्रतापपुर के बीच ट्रेनों को सामान्य नियमों के अध्याय VIII और XIV और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अध्याय V के अनुसार ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटरो के साथ यूएफएसबीआई टाइप के नॉन-कोऑपरेटिव ब्लॉक पैनल के माध्यम से पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के तहत संचालित किया जाता है। गुदुम

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

भानुप्रतापपुर सेक्शन के लिए ब्लॉक पैनल के साथ यूएफएसबीआई को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थापित किया गया है, जो इसके संचालन और इसकी चाबियों की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार है।

4. सिगनल एवं इंटरलॉकिंग प्रणाली:

सामान्य नियम 3.07 (4), (5), (6), (7), 3.08 (4) (बी), 3.13 (6) (बी), 3.27 (ए) और 3.32 (2) के अनुसार मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट एलईडी सिगनल इस यार्ड के अंदर और बाहर ट्रेनों की मूवमेंट को नियंत्रित करने के लिए प्रदान किए गए हैं।

इस स्टेशन पर प्रत्येक दिशा में निम्नलिखित सिगनल लगाए गए हैं

ए) यार्ड के पूर्वी छोर में:

i) अप रिसेप्शन के लिए:

ए) अप डिस्टेंट सिगनल

बी) अप इनर डिस्टेंट सिगनल

सी) जंक्शन टाइप रूट इंडिकेटर के साथ अप होम सिगनल एस- 1, लाइन सं. 1, 2 एवं 3 में ट्रेनों को लेने हेतु।

डी) अप होम सिगनल एस- 1 के नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल।

ii) अप डिस्पैच के लिए:

ए) अप स्टार्टर सिगनल एस – 5, एस – 3 एवं एस – 7, क्रमशः लाइन सं. 1, 2 एवं 3 के लिए।

बी) अप एडवांस स्टार्टर सिगनल एस – 27

iii) डाउन रिसेप्शन के लिए:

ए) डाउन डिस्टेंट सिगनल

बी) डाउन इनर डिस्टेंट सिगनल

सी) जंक्शन टाइप रूट इंडिकेटर के साथ डाउन होम सिगनल एस- 2, लाइन सं. 1, 2 एवं 3 में ट्रेनों को लेने हेतु।

डी) डाउन होम सिगनल एस- 2 के नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल।

iv) डाउन डिस्पैच के लिए:

ए) डाउन स्टार्टर सिगनल एस – 6, एस – 4 एवं एस – 8, क्रमशः लाइन सं. 1, 2 एवं 3 के लिए।

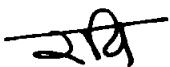
बी) डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल एस – 28

उपरोक्त के अलावा, यार्ड में शंट मूवमेंट को सुविधाजनक बनाने के लिए शंट सिगनल भी प्रदान किए जाते हैं

4.1 ट्रैक सर्किट:

स्टेशन यार्ड पूरी तरह से ट्रैक सर्किटयुक्त है। डीआरजेड और भानुप्रतापपुर छोर पर कॉलिंग ऑन सिगनल के संचालन के लिए होम सिगनल को एप्रोच ट्रैक सर्किट प्रदान किया गया है।

जैसे ही आगे का ट्रैक सर्किट ऑक्यूपाइ हो जाएगा, एडवांस स्टार्टर सिगनल स्वतः ही "ऑन" स्थिति में आ जाएगा।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

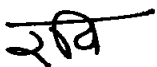
लाइन क्लियर है या ऑक्यूपाइड है इस स्थिति को दिखाने के लिए स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थापित पैनल बोर्ड पर दृश्य इंडिकेटर प्रदान किए जाते हैं जोकि निम्नानुसार है:

- i) कोई इंडिकेशन नहीं - लाइन क्लियर है।
- ii) जब रूट सेट के साथ सिगनल क्लियर हो जाता है और लॉक हो जाता है और जिस ट्रैक पर ट्रेन को गुजरना है उस पर ऑक्यूपाइड नहीं होता है तो पूरे रूट सेट में 'सफेद' रोशनी दिखाई जाती है। जैसे ही ट्रेन धीरे-धीरे आगे बढ़ती है, जो रोशनी सफेद दिखाई दे रही थी वह 'लाल' में बदल जाती है क्योंकि ट्रेन प्रत्येक ट्रैक पर ऑक्यूपाइड कर लेती है और अंत में 'कोई इंडिकेशन नहीं' दिखाती है जब पूरी ट्रेन निर्धारित रूट से गुजरती है और रूट उक्त ट्रेन के पीछे स्वचालित रूप से रिलीज हो जाता है।
- iii) लाल इंडिकेशन: लाइन ऑक्यूपाइड /असफल है।
ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में होम सिगनल /स्टार्टर/एडवांस स्टार्टर निष्क्रिय हो जाते हैं और सामान्य नियम 3.69, 3.70, 3.71 और उसके सहायक नियमों के अनुसार ट्रेन को होम सिगनल से पायलट इन किया जाएगा और स्टार्टर सिगनल से पायलट-आउट किया जाएगा।
हालाँकि, प्रतिस्थापन ट्रैक को छोड़कर किसी भी ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में ट्रेनों को डीआरजेड और भानुप्रतापपुर छोर से कॉलिंग-ऑन द्वारा प्रवेश दिया जा सकता है।
(कृपया कॉलिंग-ऑन सिगनल देने हेतु विस्तृत निर्देशों के लिए परिशिष्ट-'बी' देखें।)
किसी भी ट्रेन को पायलट इन करने से पहले ड्यूटी पर तैनात एसएम को भौतिक रूप से संतुष्ट होना चाहिए कि रिसेप्शन लाइन अवरोधों से मुक्त है और ट्रेन को रवाना करने से पहले उसे ड्यूटी पर तैनात अग्रिम स्टेशन और एससीआर से ट्रेन के पूर्ण आगमन के बारे में स्वयं को सुनिश्चित करना होगा।

4.1.1 एक्सल काउंटर:-

ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में संबंधित सिगनल निष्क्रिय हो जाएगा और ट्रेनों को कॉलिंग-ऑन सिगनल पर लिया जाएगा। यदि कॉलिंग-ऑन सिगनल कार्य नहीं करता है या विफल हो जाता है तो जीआर 3.69, 3.70, 3.71 और एसआर के अनुसार ट्रेनों को होम सिगनल से पायलट 'इन' और स्टार्टर सिगनल से पायलट 'आउट' किया जाएगा।

किसी भी ट्रेन को पायलट इन करने से पहले ड्यूटी पर तैनात एसएम को भौतिक रूप से संतुष्ट होना चाहिए कि रिसेप्शन लाइन अवरोधों से मुक्त है और ट्रेन को रवाना करने से पहले उसे ड्यूटी पर तैनात अग्रिम स्टेशन और एससीआर से ट्रेन के पूर्ण आगमन के बारे में स्वयं को सुनिश्चित करना होगा।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

4.1.2 जीयूडीएम-डीआरजेड और जीयूडीएम-भानुप्रतापपुर ब्लॉक सेक्शन को डिजिटल एक्सल काउंटर (बीपीएसी) के माध्यम से प्रमाणित किया जाता है ताकि यह पता लगाया जा सके कि ब्लॉक सेक्शन क्लियर है या नहीं। यह संबंधित ब्लॉक उपकरण के संचालन को भी नियंत्रित करता है।

4.1.3 जब भी कोई एक्सल काउंटर विफल हो जाता है तो डिजिटल एक्सल काउंटर (बीपीएसी) को रीसेट करना आवश्यक होता है।

(विस्तृत कार्य निर्देशों के लिए कृपया परिशिष्ट 'बी' देखें)।

4.1.4 इंटरलॉकिंग:

स्टेशन केंद्रीय पैनल के माध्यम से मानक IIआर पैनल इंटरलॉकिंग से सुसज्जित है। दोनों छोर पर पॉइंट और सिगनल, पैनल के माध्यम से सेट किए जाते हैं। नियंत्रण पैनल डेस्क टाइप 'डोमिनो' पैटर्न का है।

नियंत्रण और सूचक तत्वों को पैनल पर एक साथ समूहीकृत किया गया है और एक चित्र के माध्यम से प्रदर्शित भौगोलिक क्रम में विशिष्ट/संबंधित क्षेत्र के ट्रैक को दर्शाने वाली लाइनें स्थित हैं। पॉइंट और सिगनल बटन आरेखीय प्रतिनिधित्व के अनुसार निर्दिष्ट स्थान पर लगाए गए हैं।

गुदुम स्टेशन के कार्यचालन नियमों के परिशिष्ट बी में संचालन का विवरण समझाया गया है।

4.1.5 मोटर प्रचालित पॉइंट:

सभी पॉइंट मोटर चालित पॉइंट हैं; प्रत्येक पॉइंट पैनल बोर्ड पर पुश बटन के माध्यम से विद्युत रूप से संचालित होता है। बिजली की विफलता, ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में इसे मैनुअल रूप से संचालित किया जाएगा।

बिजली गुल होने की स्थिति में आपातकालीन संचालन के लिए सभी मोटर संचालित पॉइंटों को सीएच1 से सीएच6 आदि के तहत नियंत्रित श्रेणियां दी गई हैं।

क्रैंक हैंडल	नियंत्रित पॉइंट्स क्र.	लोकेशन
CH1	31A/B	पैनल कक्ष
CH2	32A/B	
CH3	33	
CH4	34	
CH5	41A/B	
CH6	42A/B	

(मैनुअल संचालन और आपातकालीन पॉइंट संचालन के लिए क्रैंक हैंडल के उपयोग पर विस्तृत निर्देशों के लिए परिशिष्ट 'बी' देखें)।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

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

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



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

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

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

- 2.2 परिचालन कर्मचारी के कर्तव्य - जब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरसे सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा चाबी की मांग की जाए:
- 2.2.1 रिले रूम चाबी रजिस्टर तथा लाल 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।
- 2.2.2 ए एस एम, रिले रूम केबिन बेसमेंट चाबी को सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के किसी भी गुप डी कर्मचारी को नहीं सौंपेगा।
- 3.0 रिले रूम बंद करने की प्रक्रिया:
- 3.1 सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी के कर्तव्य - कार्य समाप्ति के बाद संबंधित सिगनल मटेनर/पर्यवेक्षक
- 3.1.1 सर्वप्रथम रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे को भली-भांति बंद कर दोनों ताले लगाए जाएं।
- 3.1.2 इसके बाद परिचालन विभाग के ताले की चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशनमास्टर को लौटाई जाकर तथा रिले रूम की रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी।
- 3.1.3 मंडल नियंत्रण कार्यालय के सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/प्रधान कार्यालय को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाए।
- 3.2 परिचालन कर्मचारी के कर्तव्य - ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा परिचालन ताले को सौंपे जाने पर
- 3.2.1 सर्वप्रथम वह चाबी को अपनी अभिरक्षा में रखेगा तथा रिले रूम की रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि करेगा।
- 3.2.2 सेक्शन नियंत्रक को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाएगी जिसे वह अपने कंट्रोल चार्ट में दर्ज करेगा।
- 4.0 चार श्रेणियों में रिले रूम खोलने की प्रक्रिया, आवृत्ति एवं प्राधिकार नीचे संलग्न है-
- 4.1 रिले रूम के भीतर सिगनल एवं दूरसंचार गियर्स की विफलता अटेंड करने के लिए आवश्यक होने पर रिले रूम के भीतर विफलता अटेंड करने के लिए रिले रूम को खोलने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जाएं -



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

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

4.1.2 सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों के द्वारा :

(ए) यदि डिस्कनेक्शन की आवश्यकता हो तो सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा ड्यूटी पर तैनात ए एस एम को डिस्कनेक्शन मेमो दी जाएगी।

(बी) स्टेशन मास्टर की चाबी प्राप्त करने से पूर्व सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा विफलता मेमो की पावती देकर रिले रूम चाबी रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी।

4.2 रिले रूम का आवर्ती अनुरक्षण के लिए: सेक्शनल पर्यवेक्षक के मासिक निरीक्षण के दौरान अनुसूचित अनुरक्षण हेतु रिले रूम चाबी एक कैलेंडर माह में केवल एक बार ली जाएगी।

4.3 विशेष गतिविधियों एवं कार्यों के लिए रिले रूम का खोला जाना: क्रमशः पैरा 2 एवं 3 में वर्णित प्रक्रिया के अनुसार निम्नांकित विशेष गतिविधियों एवं कार्यों के लिए जब आवश्यकता हो तब रिले रूम को खोला एवं बंद किया जा सकता है।

4.3.1 विशेष गतिविधियां जैसे 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।

4.3.2 ट्रैक सर्किट का समंजन (एडजस्टमेंट) तथा मानसून एवं वर्षा ऋतु के समय आवश्यकता होने पर वोल्टेज मॉनिटरिंग के लिए।

4.3.3 सिगनल एवं दूरसंचार निर्माण/परियोजना/अर्धशासकीय द्वारा वांछित कार्य एवं ओपन लाइन कर्मचारियों द्वारा प्रिपरेटरी कार्य तथा कमीशनिंग के दौरान। इस प्रकार के प्रत्येक मामले में निर्माण कर्मचारी, ओपन लाइन के प्रभार के अधीन सिगनलिंग गियर्स पर कार्य करने हेतु एस ई सी आर के जे पी ओ सर्कुलर क्रं एस ई सी आर/ एस एंड टी/ जे पी ओ / आर आर / ए एल टी / 362, दिनांक 03.07.2023 द्वारा रिले रूम रिले रूम खोलने हेतु जारी दिशानिर्देशों का पालन करेंगे। जैसे कि निष्पादन एजेंसियों के कर्मचारी, गैर रेल्वे कर्मचारी को रिले रूम के अंदर प्रवेश एवं एस एंड टी कर्मचारियों के पर्यवेक्षण में कार्य करने हेतु।

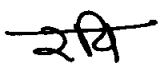
4.4 आपातकालीन परिस्थिति:

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

4.4.1.1 आपातकालीन परिस्थिति में जब सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी चाबी के साथ स्टेशन पर उपलब्ध हो :

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

(बी) मंडल नियंत्रण कार्यालय में सेक्शन इंजीनियर /सिगनल /प्रधान कार्यालय तथा सेक्शन नियंत्रक



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

को सूचना दी जाएगी।

- (सी) इस प्रकार आपातकालीन परिस्थियों में दूरसंचार माध्यमों की विफलता की स्थिति में ओपन लाइनसिगनल मेंटेनर /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।

4.4.1.2 जब सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी चाबी के साथ उपस्थित ना हो पाये ऑफ टाईम :मुख्यत) त कर्मचारी के परिस्थिति की गंभीरता के अनुसार उचया संबंधित समय पर स्टेशन पहुंचने की उम्मीद नहीं है।

- (ए) सेक्शन कंट्रोलर को आपातकालीन स्थिति की सूचना ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर दी जानी चाहिए एवं आपातकालीन चाबी की आवश्यकता हेतु बताया जाना चाहिए। जिसके पश्चात सेक्शन कंट्रोलर इसकी सूचना तुरंत ही सिनियर सेक्शन इंजीनियर / सिगनल नियंत्रण/मुख्यालय को देगा।

- (बी) ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर आपातकालीन चाबी बॉक्स का सील तोड़कर संबंधित चाबी को निकालेगा और प्रभावित रिले रूम को खोलेगा।

- (सी) दूरसंचार विफलता के दौरान “(बी)” में निर्देशित प्रक्रिया को स्टेशन मास्टर द्वारा अपनाया जायेगा तथा विफलता के ठीक हो जाने पर इसकी सूचना सेक्शन कंट्रोलर को दिया जायेगा।

- (डी) आपातकालीन एस एंड टी चाबी के प्रयोग को लाल स्याही से टी एस आर में दर्ज किया जायेगा और रिले रूम चाबी रजिस्टर में प्रविष्ट किया जायेगा।

4.4.2 चाबी के खो जाने/ कही और रख दिये जाने पर:

- (ए) सिगनल एवं दूरसंचार नियंत्रण के साथ साथ एस सी ओ आर को इसकी सूचना दी जाएगी।

- (बी) सामान्य स्थिति में क्रमशः अभिरक्षकों के पास उपलब्ध अतिरिक्त चाबी का प्रयोग किया जाएगा। आपातकालीन परिस्थियों में एस सी ओ आर के साथ साथ नियंत्रण को सूचित कर ताले को तोड़ा जासकेगा।

- (सी) नया ताला खरीदकर उपलब्ध कराया जाएगा।

4.5 अनधिकृत रूप से खोला जाना:यदि ड्यूटी पर तैनात ए एस एम को इस बात की जानकारी प्राप्त होती है कि अनधिकृत साधन से अथवा अनधिकृत व्यक्ति द्वारा अथवा किसी गुप ‘डी’ कर्मचारी द्वारा रिले रूम/केबिन बेसमेंट को खोला गया है,ऐसी स्थिति में ए एस एम द्वारा सिगनल प्रणाली को निलंबित कर दी जाएगी तथा सेक्शन नियंत्रक को तत्काल सूचना दी जाएगी।

5.0 रिले रूम को खोले जाने की सूचना एवं दस्तावेजीकरण:

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

5.2 मंडल मुख्यालय:मंडल नियंत्रण कार्यालय में सेक्शन इंजीनियर /सिगनल /प्रधान कार्यालय दैनिक विवरण तैयार करेगा तथा साथ ही वरि.मं.सि.एवं दू.इंजी./मं.सि.एवं दू.इंजी. तथा वरि.मं.परि.प्रबंधक/मं.परि.प्रबंधक के दैनंदिन आवधिक अवलोकनार्थ एक 30 (तीस) दिनों का रिपोर्ट भी संकलित करेगा।

5.3 सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर /सिगनल एवं डी टी आई

5.3.1 संबंधित सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर /सिगनल एवं डी टी आई अपने निरीक्षणों के दौरान


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

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.इंजीएवं वरि.मं.परि.प्रबंधक को संख्यायुक्त नियंत्रण संदेश भेजी जाएगी।

- 5.3.2 संबंधित सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर /सिगनल एवं डी टी आई अपने बीट के सभी स्टेशनों के रिले रूम को खोले जाने की मासिक रिपोर्ट क्रमशःमं.सि.दू.सं.इंजीएवं मं.परि.प्रबंधक को भेजेंगे। किसी प्रकार की अनियमितता पाए जाने पर स्टेशन से तत्काल वरि.मं.सि.दू.सं.इंजी एवं वरि.मं.परि.प्रबंधक को संख्यायुक्त नियंत्रण संदेश भेजी जाएगी।

रिले रूम/केबिन बेसमेंट में परिचालन और एस एंड टी ताला की डबल लॉकिंग प्रणाली होगी। दोनों ताले (परिचालनताला और एस एंड टी ताला) गोदरेज मेक के होंगे और रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे पर प्रदान किए जाएंगे। परिचालनताला की एक चाबी ड्यूटी पर एसएम की हिरासत में होगी और अतिरिक्त चाबी/चाबियां अनुभागीय डीटीआई की हिरासत में रखी जाएंगी। एस एंड टी ताले की एक चाबी संबंधित सिगनल मटेनर/पर्यवेक्षक की सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जाएगी और एस एंड टी ताला की अतिरिक्त चाबी/चाबियों को डिपो प्रभारी एसएसई/अनुभाग के सिगनल की सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जाएगा। इसके अतिरिक्त, चोरी संभावित रिले हट में ई-टाइप ताला भी लगाया जाना है। इस ताला की चाबी सिगनल मटेनर के पास होगी।

4.3 विद्युत आपूर्ति:

कलर लाइट सिगनल के लिए आईपीएस स्टेशन पर लगाया गया है, एसएम के कार्यालय में रखे गए चेंजओवर के माध्यम से एटी/सोलर/स्थानीय सप्लाई और जनरेटर सप्लाई को विस्तारित किया गया है। चेंजओवर को सामान्य रूप से स्थानीय सप्लाई पक्ष में रखा जाना चाहिए। बिजली आपूर्ति विफलता/पावर ब्लॉक के मामले में, एटी/ सीएलएस तक बिजली पहुंचाने के लिए चेंज ओवर स्विच को जनरेटर सप्लाई की तरफ सेट करना होगा।

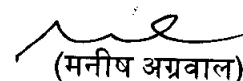
4.3.1 डीजी सेट का कार्यप्रणाली:

- (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 और स्टेशन भवन के डीजी कक्ष में उपलब्ध डीजी सेट के माध्यम से चार्ज होती है।
- (ii) एक घंटे से अधिक समय तक सीजी एसईबी आपूर्ति विफल होने पर ड्यूटी पर तैनात एसएम डीजी सेट की चाबी ऑन ड्यूटी पॉइंट्समैन को सौंप देगा, दो मिनट के बाद ऑन ड्यूटी पॉइंट्समैन चेंज ओवर स्विच को डीजी मोड संचालित करेगा ताकि डीजी सेट को संचालित किया जा सके।
- (iii) स्टेशन पर उपलब्ध कराया गया डीजी सेट लगातार दो घंटे से अधिक समय तक इंस्टालेशन का लोड नहीं ले सकता है।
- (iv) डीजी सेट आईपीएस की बैटरी को हर समय चार्ज रखने में मदद करेगा और उन्हें खराब होने से बचाएगा।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

- (v) सीजी एसईबी आपूर्ति के फिर से शुरू होने पर डीजी सेट का काम बंद कर दिया जाएगा और फिर ज्यूटी पर मौजूद पॉइंट्समैन सीजी एसईबी आपूर्ति पक्ष के सामान्य मोड में चेंज ओवर स्विच को संचालित करेगा।
- (vi) सीजी एसईबी आपूर्ति की विफलता और डीजी सेट के काम करने की अवधि का रिकॉर्ड एएसएम द्वारा इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए रजिस्टर में ठीक से बनाए रखा जाएगा। डीजी 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 मौजूद ऑन ज्यूटी पॉइंट्समैन द्वारा किया जाएगा।

5. दूरसंचार:

इस स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'बी' देखें।

6. ट्रेन संचलन पद्धति:

6.1 ट्रेन संचलन कर्मचारियों के कर्तव्य।

ट्रेन में कार्यरत ऑपरेटिंग स्टाफ के कर्तव्यों का विस्तार से उल्लेख परिशिष्ट-'डी' में किया गया है।

- i) स्टेशन से होकर जाने वाली गाड़ियों तथा पायलट की मूवमेंट को रायपुर में ज्यूटी पर तैनात सेक्शन (बीडीआर) कंट्रोलर के परामर्श साथ ही साथ ब्लॉक वर्किंग मैन्युअल, ऑपरेटिंग मैन्युअल और स्टेशन संचालन नियम के अनुसार किया जाएगा।
- ii) एस. एम. तथा ज्यूटी 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 ट्रेन सुविधाओं के सुचारु रूप से मूवमेंट के लिए जिम्मेदार होंगे।

6.1.1 प्रत्येक पाली में गाड़ी संचलन कर्मचारी:

निम्नलिखित कर्मचारी उपलब्ध कराए जाते हैं।

क्र. सँ.	स्टेशन पर प्रत्येक पाली में प्रतिनियुक्त कर्मचारियों का पदनाम	कर्मचारियों की संख्या
1.	स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर	1
2.	मुख्य स्टेशन मास्टर	1
3.	पॉइंट्समैन/पोर्टर	1

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

- ए) ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गाड़ियों के रिसेप्शन तथा डिस्पैच के लिए लाइनों का क्लीयर होना भौतिक रूप से तथा पैनल बोर्ड पर लगे हुए प्रत्येक लाइन के बर्थिंग ट्रैक के इंडिकेशन लैंप द्वारा सुनिश्चित करने हेतु पूर्णतः उत्तरदायी है। विफलता की स्थिति में, किसी गाड़ी को रिसेप्शन की अनुमति देने से पूर्व ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लाइन के दोनों छोरों पर फाउलिंग चिन्ह का क्लीयर होना भौतिक रूप से सुनिश्चित करेगा।

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

- बी) ट्रेक सर्किट की विफलता की स्थिति में रनिंग लाइन की भौतिक क्लियरेंस सुनिश्चित करना ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर/ सहायक स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत ज़िम्मेदारी है।

6.1.3 आश्वासन रजिस्टर में कर्मचारियों का आश्वासन:

स्टेशन पर नियुक्त तृतीय एवं चतुर्थ श्रेणी के ट्रेन पासिंग कर्मचारियों के लिए रजिस्टर उपलब्ध कराया गया है। रजिस्टर में तो प्रकार के फॉर्म संलग्न हैं। फॉर्म - ए तृतीय श्रेणी और फॉर्म - बी चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के लिए।

स्टेशन पर नियुक्त प्रत्येक नए ट्रेन पासिंग कर्मचारी या स्टेशन पर उपलब्ध लीवरिजर्व कर्मचारी या स्टेशन पर कार्यरत नियमित कर्मचारी जब भी 15 या उससे अधिक दिनों के लिए स्टेशन से अनुपस्थिति के पश्चात ड्यूटी में आते हैं तब वे स्टेशन संचालन नियम को पूरी तरह पढ़ेंगे तथा इस आशय हेतु बनाए गए आश्वासन रजिस्टर में आश्वासन देंगे।

6.2. लाइन क्लियर देने की शर्तें:

- i. गुदुम दल्ली राजहरा सेक्शन के लिए :दल्ली राजहरा से आने वाली ट्रेनों के लिए, डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर 28 तक लाइन क्लियर होनी चाहिए और भानुप्रतापपुर से आने वाली ट्रेनों के लिए अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर 27 तक लाइन क्लियर होनी चाहिए तथा दल्ली राजहरा की ओर भेजी जाने वाली डाउन ट्रेनों के लिए डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर 31 तक और आरवीएच रूट-II से आने वाली ट्रेनों के लिए दल्ली राजहरा के अप एडवांस स्टार्टर सिगनल तक लाइन क्लियर होना चाहिए। विस्तृत निर्देशों के लिए सामान्य नियम संख्या 8.01 (1) (ए) (सी), 8.01 (2)(बी) और 8.03(2) देखें।
- (ii) गुदुम -भानुप्रतापपुर सेक्शन के बीच: जीआर 8.03 (2) (ए), (बी), (सी) (ii) में निर्धारित शर्तों को भानुप्रतापपुर सेक्शन लाइन से ट्रेन प्राप्त करने के लिए लाइन क्लियर देने के लिए डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर 28 तक क्लियर होना चाहिए। इसी तरह, अप ट्रेन को भानुप्रतापपुर की ओर भेजने के लिए लाइन को भानुप्रतापपुर के डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल तक क्लियर होना चाहिए।

6.2.1. ट्रेनों को रिसीव या डिस्पैच करते समय देखी जाने वाली कोई विशेष स्थिति:

ट्रेन को रिसीव या डिस्पैच करते हेतु कोई विशेष शर्त नहीं है।

6.2.1.1. ब्लॉक लाइन के विरुद्ध पॉइंट्स सेट करना:

विस्तृत निर्देशों के लिए जीआर 3.38 तथा एसआर का संदर्भ लें।

6.2.1.2. अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी रिसीव करना:

बाधित लाइन पर ट्रेन के प्रवेश के लिए सामान्य नियम संख्या 5.09 एवं सहायक नियम 5.09.01 में निर्धारित प्रक्रिया पूरी की जानी चाहिए।

6.2.1.3. नॉन सिगनल लाइन पर गाड़ी का रिसेप्शन:

बिना सिगनल वाली लाइन पर ट्रेन के प्रवेश के लिए सामान्य नियम संख्या 5.10 और सहायक नियम 5.10.01 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

6.2.1.4. नॉन सिगनल लाइन से ट्रेन का डिस्पैच:

गैर-सिगनल वाली लाइन से ट्रेन को रवाना (डिस्पैच) करने के लिए सामान्य नियम 5.11 और सहायक नियम 5.11.01 में वर्णित प्रक्रिया को पूरा किया जाएगा।

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

6.2.1.5. कॉमन स्टार्टर सिगनल युक्त लाइन से ट्रेन का डिस्पैच:

इस स्टेशन पर कोई कॉमन स्टार्टर सिगनल 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 विशेष शर्तें नहीं हैं जिनका उल्लेख किया जाना चाहिए, सिवाय इसके कि अप/डाउन ट्रेनों के लिए लाइन क्लियर देने से पहले, एडवांस स्टार्टर तक लाइनें क्लियर होनी चाहिए।

6.2.1.7 यात्री ट्रेन का गुडस यार्ड में प्रवेश:

लाइन नंबर 2 और 3 पर यात्री ट्रेन के प्रवेश के लिए सहायक नियम 3.40.03 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए।

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

ट्रेनों का रिसेप्शन सामान्य नियम 3.36,3.38,3.40 (1)(बी), और सहायक नियम 3.36.04(ए), 3.38.01(बी)(आई), 3.38.01(सी)(सी)(1) और (जी), 3.40.02,3.40.03 में निर्धारित शर्तों और प्रक्रिया द्वारा नियंत्रित किया जाएगा। लाइन नंबर 1, 2 और 3 पर उपलब्ध कराये गये स्टार्टर्स से आगे पर्याप्त दूरी तक रिसेप्शन लाइन को क्लियर होना चाहिए।

6.3.1 सिगनलों को वापस सामान्य स्थिति में लाने हेतु ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का दायित्व:

स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि जीआर 3.36.2 (बी) के अनुसार ट्रेन के गुजरने के बाद सिगनल को वापस 'ऑन' कर दिया जाए।

6.4. ट्रेनों को एक साथ लेना गाड़ियों की क्रॉसिंग एवं प्रधानता:

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

1. दूसरे लूप (लाइन नंबर 3) पर एक डाउन ट्रेन और पहले लूप (लाइन नंबर 1) पर एक अप ट्रेन का एक साथ रिसेप्शन।
2. पहले लूप (लाइन नंबर 1) पर एक अप ट्रेन का रिसेप्शन, ओवररन लाइन (कोई स्टेबलिंग नहीं) के लिए रूट सेटिंग के साथ और लाइन नंबर 2 (मेन लाइन) या दूसरे लूप (लाइन नंबर 3) से दूसरी अप ट्रेन को डिस्पैच एक साथ किया जा सकता है।
3. पहले लूप (लाइन नंबर 1) पर एक डाउन ट्रेन का रिसेप्शन, ओवररन लाइन (कोई स्टेबलिंग नहीं) के लिए रूट सेटिंग के साथ और लाइन नंबर 2 (मेन लाइन) या दूसरे लूप (लाइन नंबर 3) से दूसरी डाउन ट्रेन को डिस्पैच एक साथ किया जा सकता है।

6.5. ट्रेनों का पूर्ण आगमन:

ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ट्रेन के अंतिम वाहन इंडिकेटर की जांच करके ट्रेन की पूर्णता को भौतिक रूप से सत्यापित करने के लिए जिम्मेदार है। जी.आर. का संदर्भ 4.16 और 4.17 लें और विस्तृत निर्देशों के लिए एसआर देखें।


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

6.6. गाड़ियों का डिस्पैच:

1. डाउन ट्रेनों का प्रेषण सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.39, 3.70, 8.01(ए) और सहायक नियम 3.36.01, 3.36.02, 3.36.03, 3.36.04(बी) (i) (ii), 3.42.01, 3.42.01, 3.42.02(ए) (IV), 3.42.04, 3.70.01 और 02 और स्टेशन के सामान्य और सहायक नियमों, ब्लॉक वर्किंग मैनुअल, ऑपरेटिंग मैनुअल और स्टेशन वर्किंग नियमों के अन्य प्रासंगिक प्रावधान के प्रावधानों द्वारा नियंत्रित होता है।
पायलट को साइडिंग पर भेजने के लिए परिशिष्ट-एफ देखें
2. गैर-सिगनल लाइन से गाड़ी खाना करने के लिए - लागू नहीं।

6.7. थ्रू रनिंग गाड़ियां:

- (i) मुख्य लाइन पर चलने वाली ट्रेनों के लिए, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को पूरा रूट निर्धारित करना होगा और उसकी मूवमेंट के पक्ष में लॉक करना होगा और एसआर 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 पीएम ट्रेन की स्थिति का निरीक्षण करेंगे और ट्रेन कर्मचारियों के साथ हैंड सिगनल का आदान-प्रदान करेंगे और जीआर 4.42(2) और एसआर 4.42.02 से 4.42.07 के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेंगे।
- (iii) ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि सभी गैर-पृथक शंटिंग बंद कर दी गई है और शंटिंग प्राधिकरण वापस ले लिया गया है।

6.8. विफलता की स्थिति में संचलन:

6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता:

यदि ट्रैक सर्किट विफल हो जाता है या उससे संबंधित होम सिगनल निष्क्रिय हो जाता है, तो ट्रेन को कॉलिंग ऑन सिगनल पर रिसीव किया जा सकता है और यदि कॉलिंग ऑन सिगनल भी खराब हो जाता है, तो इसे विफल माना जा सकता है, और नामांकित रूट पर सभी पॉइंटों के सेटिंग, क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग के बाद, जीआर 3.69 और एसआर के अनुसार ट्रेन को होम सिगनल से पायलट इन किया जा सकता है। ट्रेन को जीआर 3.70 और उसके अनुसार एसआर के अनुसार स्टार्टर सिगनल से पायलट आउट किया जा सकता है और पायलट आउट करते समय ड्यूटी पर मौजूद एसएम को भौतिक रूप से

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

सत्यापित करना चाहिए कि ट्रेनों को भेजने के लिए रूट सही ढंग से सेट, क्लैप और पैडलॉक किया गया है और एडवांस स्टार्टर तक सभी बाधाओं से मुक्त और क्लियर 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 सिगनल पोस्ट के नीचे स्टॉप हैंड सिगनल को प्रदर्शित करने के लिए और दोषपूर्ण सिगनल के 90M बाहर डेटोनेटर लगाने के लिए नियुक्त किया जाएगा और ट्रेन का संचालन जीआर 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 और एसआर के अनुसार किया जायेगा।

6.8.3 पॉइंटों का आपातकालीन संचालन:

पॉइंट/पॉइंट कंट्रोलिंग ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में आपातकालीन पॉइंट ऑपरेशन का सहारा लिया जाएगा। यदि पॉइंट मुक्त है तो ऐसा ऑपरेशन संभव होगा। आपातकालीन पॉइंट संचालन के लिए, आपातकालीन पॉइंट संचालन बटन की सील को ऑन ड्यूटी एसएम द्वारा तोड़ा जाना चाहिए और आपातकालीन पॉइंट संचालन चाबी को घुमाया जाना चाहिए। आपातकालीन पॉइंट ऑपरेशन बटन को पहले संबंधित पॉइंट बटन के साथ संचालित किया जाना है, फिर पॉइंट बटन को दबाए रखते हुए आपातकालीन पॉइंट बटन को छोड़ देना है और पॉइंट को सामान्य या रिवर्स पर संचालित करने के लिए समूह नॉर्मल बटन या समूह रिवर्स पॉइंट बटन को दबाना है। वीडर काउंटर अगले उच्चतर नंबर को रिकॉर्ड करता है, जिसे ऐसे ऑपरेशन के लिए उचित टिप्पणियों के साथ एक अलग आपातकालीन पॉइंट ऑपरेशन रजिस्टर में दर्ज किया जाना है। यह कार्रवाई इस बात से संतुष्ट होने के बाद की जानी चाहिए कि कोई वाहन पॉइंट जोन पर खड़ी नहीं है।

आपातकालीन पॉइंट ऑपरेशन बटन को फिर से सील करना-

आपातकालीन पॉइंट ऑपरेशन बटन पर सीलिंग व्यवस्था प्रदान की गई है। पॉइंट ऑपरेशन की विफलता के बारे में एस एंड टी स्टाफ को सूचित किया जाना चाहिए और एस एंड टी स्टाफ (एसएसई, जेई, एसएम) द्वारा पुनः सीलिंग की जानी है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

टिप्पणी:

आपातकालीन पॉइंट संचालन शुरू करने से पहले ऑन ड्यूटी एसएम को भौतिक रूप से सत्यापित करना चाहिए कि पॉइंट जोन किसी भी बाधा से मुक्त है।

6.8.4 ब्लॉक उपकरणों की विफलता:

जब ब्लॉक उपकरण बीडब्ल्यूएम पैरा 4.43 में उल्लिखित अनुसार ठीक से काम करने में विफल रहता है, तो ड्यूटी पर तैनात एसएम तुरंत सभी संबंधित अधिकारियों और आसन्न स्टेशनों को सेक्शन कंट्रोलर 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। बीडब्ल्यूएम पैरा संख्या 2.10, 4.24 जीआर 14.03, 14.13, 14.14 के तहत अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपकरणों को खोलने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

6.9 ट्रॉलियों/मोटर ट्रॉलियों/सामग्री लॉरियों के संचालन के लिए प्रावधान:

1. वह सेक्शन जहां ट्रैक सर्किट के बदले एक्सल काउंटर लगाएँ गए हैं, ट्रॉली, मोटर ट्रॉली, लॉरी आदि जो इंसुलेटेड नहीं हैं, उन्हें ऑन लाइन क्लियर के अलावा चलने की अनुमति नहीं दी जाएगी।
2. मोटर ट्रॉली/टावर वैगन/सामग्री लॉरी के एक्सल काउंटर के सही ढंग से चालू होने की संभावना नहीं है। जब उन्हें एक्सल काउंटरों द्वारा विभाजित सेक्शन पर चलना होता है, तो पूरे सेक्शन को एक सेक्शन के रूप में माना जाएगा और आखिरी ट्रेन पूरी तरह पहुँचने के बाद अगली ट्रेन शुरू की जाएगी।
3. अन्य सभी मामलों में लाइट मोटर ट्रॉली का संचालन ब्लॉक सुरक्षा के बिना चलने पर सामान्य ट्रॉलियों के लिए निर्धारित नियमों के अनुरूप होगा और ब्लॉक सुरक्षा के तहत चलने या किसी अन्य लाइट मोटर ट्रॉली या मोटर ट्रॉली का अनुसरण करते समय मोटर ट्रॉलियों के लिए निर्धारित नियमों के अनुरूप होगा।

टिप्पणी:

(ऊपर उल्लिखित निर्देशों के अतिरिक्त विस्तृत निर्देश के लिए जीआर 15.18 से 15.27 और

एसआर देखें)।

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

7.0 लाइनों को अवरुद्ध होना:

- (ए) जब किसी भी स्थिर लोड, वैगन, वाहन या ट्रेन के कारण रनिंग लाइन अवरुद्ध हो तब अप एवं डाउन फेसिंग पॉइंट को ब्लॉक की गई लाइन के विरुद्ध सेट किया जाना चाहिए तथा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सहा.नि. 3.38.05 के अनुसार सावधानियां बरतनी चाहिए।
- (बी) रनिंग लाइन पर लूज वाहनों को सामान्य नियम 5.23 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार सुरक्षित करना चाहिए।
- (सी) किसी भी कारण से रनिंग लाइन के अवरुद्ध होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा संबंधित रूट पुश बटन /रिमाईंडर कॉलर आवश्यक रूप से एस आर 3.36.03 (बी) 5.04.01 के अनुसार रखा जाना चाहिए।

8.0 शंटिंग:**8.1 सामान्य सावधानियां:**

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

8.2 अप्रोचिंग ट्रेन के सम्मुख शंटिंग:

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

8.3 शंटिंग पर प्रतिबंध, विशेष तथ्य यदि कोई हो:

- (i) स्टेशन के दोनों छोर में स्थित होम सिगनल के बाहर में किसी भी प्रकार का शंटिंग गाडी के सम्मुख करना वर्जित है। सामान्य नियम 8.09 एवं सहायक नियम 8.09.01 का अवलोकन करें।
- (ii) लूज या हैंड शंटिंग निषिद्ध है।
- (iii) जब किसी लाइन जो आइसोलेट न हो, पर आती हुई ट्रेन के लिए सिगनल दिए गए हों तब जिन पॉइंटों से ट्रेन को गुजरना है उस ओर के पॉइंटों की ओर कोई शंटिंग न की जाए।

8.4 सिंगल लाइन पर शंटिंग:**स्टेशन सेक्शन के भीतर:**

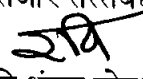
स्टेशन पर शंटिंग संचालन जीआर 8.10 और एसआर में निर्धारित निर्देशों और शर्तों के अनुसार किया जाएगा।

अंतिम स्टॉप सिगनल और विपरीत पहले स्टॉप सिगनल के बीच:

स्टेशन पर शंटिंग संचालन ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के 4.36 और 4.37 और जीआर 8.12 और एसआर में निर्धारित निर्देशों और शर्तों के अनुसार किया जाएगा।

विपरीत फर्स्ट स्टॉप सिगनल से बाहर:

स्टेशन पर शंटिंग संचालन बीडब्ल्यूएम के 4.38 और जीआर 8.13 में निर्धारित निर्देशों और एसआर तत्संबंधी शर्तों के अनुसार किया जाएगा।


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

सिंगल लाइन पर ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान:

स्टेशन पर शंटिंग संचालन जीआर 8.15 और एसआर में निर्धारित निर्देशों और शर्तों के अनुसार किया जाएगा।

8.5 डबल लाइन पर शंटिंग:

इस स्टेशन पर लागू नहीं है।

8.6 स्टेशन यार्ड/गुड्स यार्ड से टेक ऑफ होने वाली साइडिंग में शंटिंग:

विस्तृत प्रक्रिया के लिए इस एसडब्ल्यूआर के परिशिष्ट "एफ" को देखें।

9.0. असामान्य परिस्थितियाँ:

ए) असामान्य स्थिति की स्थिति में पालन किये जाने वाले नियम:

i) विद्युत संचार उपकरण में आंशिक रुकावट/विफलता के दौरान

विस्तृत प्रक्रिया के लिए सहायक नियम 6.02.06 को देखें।

ii) बाधित ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने का अधिकार यदि लाइन में रुकावट या दुर्घटना होती है:

विस्तृत प्रक्रिया के लिए सहायक नियम 6.02.05 को देखें।

iii) ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन विलंबित होने पर।

विस्तृत प्रक्रिया के लिए जीआर 6.04 और एसआर में निर्धारित निर्देशों को देखें।

iv) "ऑन" स्थिति में इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल की विफलता/पार करना:

इस स्टेशन पर लागू नहीं है।

v) एक्सल काउंटर ब्लॉक/बीपीएसी की विफलता:

विस्तृत निर्देशों के लिए एसडब्ल्यूआर के परिशिष्ट-बी देखें

vi) एमटीआरसी की विफलता:

लागू नहीं।

बी) क्रैंक हैंडल द्वारा पॉइंटों के आपातकालीन संचालन की प्रक्रिया:

निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी है:

i) पॉइंट की क्रैंक हैंडलिंग जब सिगनल संचालन के कारण रूट में कोई विशेष पॉइंट लॉक नहीं होता है:

क्रैंक हैंडल चाबियां सामान्यतः संबंधित ई.के.टी.उपकरण में लाकड रहती है जोकि कंट्रोल पैनल से जुड़ा हुआ होता है। जो सफेद/लाल रंग की छोटी लाईट इंडिकेटर 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



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

ट्रांस बटन को साथ-साथ तथा एक ही समय पर दबाना पड़ता है। सफेद इंडिकेटर चमकने लगता है जो यह दर्शाता है कि चाबी निकाली जा सकती है। पॉइंट 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 इंडिकेशन खाली हो जाता है।

पॉइंटों 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 रिसीव्ड बटन तथा संगत क्रैंक हैंडल बटन को दबाया जाता है। सफेद इंडिकेशनक स्थिर हो जाता है। जब सिगनल के द्वारा प्वाइंट को लॉक किया जाता है तब लाल इंडिकेशनक 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 रूट विशेष का सिगनल "ऑन" स्थिति में हो तथा सिगनल संचलन के कारण मार्ग में, संबंधित पॉइंट को लॉक नहीं किया गया है तथा चाबी का निकाला जाना, इन पॉइंट्स पर सिगनल कंट्रोलिंग मूवमेंट को निष्क्रिय बना देता है।

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

क्रैंक हैंडल	नियंत्रित पॉइंट्स क्र.	लोकेशन
CH1	31A/B	पैनल कक्ष
CH2	32A/B	
CH3	33	
CH4	34	
CH5	41A/B	
CH6	42A/B	

ii) पॉइंट की क्रैंक हैंडलिंग जब सिगनल संचलन के कारण मार्ग में कोई विशेष पॉइंट लॉक है:

जब किसी विशिष्ट पॉइंट जो रूट में सिगनल संचलन के कारण लॉक हो गया हो, का क्रैंक हैंडल द्वारा प्रचालन आवश्यक हो जाए तब पहले इसे आपात प्रचालन द्वारा रिलीज़ किया जाएगा तथा क्रैंक हैंडल को ऊपर (i) में वर्णित सामान्य प्रक्रिया के अनुसार निकाला जाएगा।

यदि आपातकालीन के प्रयोग के बाद भी रूट रिलीज न हो पाए तब लॉकड रूट पर पॉइंट का परिवर्तन आवश्यक है, तो पैनल में क्रैंक हैंडल का "आपातकालीन क्रैंक हैंडल रिलीज़" के लिए (ईएमसीएच) आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को डालकर और 'क्लॉक वाइज' दिशा में घुमाकर किया जा सकता है। क्रैंक हैंडल समूह चाबी के ट्रांसमिशन के लिए, पहले सिगनल को सिगनल रद्दीकरण बटन के साथ सामान्य किया जाना चाहिए तत्पश्चात पैनल की आपातकालीन क्रैंक हैंडल कुंजी को क्लॉकवाइज घुमाया जाएगा। इसे क्लॉकवाइज घुमाने पर ईकेटी चाबी के पास एक सफेद रोशनी चमकेगी। फिर एसएम चाबी के ट्रांसमिशन के लिए ट्रांस बटन के साथ प्रासंगिक सीएच-

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

बटन दबाएगा। उसके बाद सीएच बटन के पास एक लाल इंडिकेशन चमकने लगा। 120 सेकंड पूरा होने के बाद लाल इंडिकेशन बुझ जाएगा और पीला चमकने पर इंडिकेशन स्वचालित रूप से चालू हो जाएगा।

iii) पॉइंट के कंट्रोलिंग ट्रैक की विफलता की स्थिति में पॉइंट का आपातकालीन प्रचालन:

पहले ई.डब्ल्यू.एन. चाबी को प्रविष्ट करारकर घुमाया जाए। फिर ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन के साथ संबंधित 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 संबंधित प्वाइंट नार्मल या रिवर्स बटन को आवश्यकतानुसार दबाना और रिलीज करना चाहिए

ध्यान दें:

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।

(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 अनुरक्षण से संबंधित इंडिकेशन 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। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेंगे कि फेल्योर को अटेंड करने से पूर्व सिगनल अनुरक्षक को फेल्योर मेमो दिया जा चुका है।

(ii) सेक्शन कंट्रोलर को सूचित कर आवश्यक प्रविष्टियाँ 'सिगनल खराबी पंजिका' में भी दर्ज किया जाना चाहिए।

निम्नलिखित इंडिकेशन एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों को त्वरित कार्रवाई हेतु सूचना देना चाहिए

क्रमांक	पदनाम	मुख्यालय
1.	एस.एम.-I	दल्ली राजहरा
2.	एस.एस.ई./जे.ई.-सिग.	दल्ली राजहरा
3.	एस.एस.ई./सिग.	दल्ली राजहरा..

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

9.1. संपूर्ण संचार व्यवस्था का ठप्प हो जाना :

इस स्टेशन तथा उरकुरा/ आर व्ही एच के मध्य विद्युत संचार उपकरण की पूर्ण रुकावट/विफलता के दौरान, ट्रेनों का संचालन एसआर 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:

लागू नहीं।

9.3. बिना लाइन क्लीयर के आगे बढ़ने के अधिकार के तहत ट्रेन का प्रेषण या क्रिपल्ड ट्रेन के लिए जी एवं एस आर 6.02.05 और एसआर को वहां अपनाना होगा।**10. दृश्यता जांच वस्तु :**

उरकुरा छोर पर स्टार्टर सिग्नल नंबर एस -14 और आरवीएच छोर पर एस-19 के एलईडी लैंप को दृश्यता परीक्षण वस्तु के रूप में माना जाएगा और ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर दृश्यता की जांच करने के लिए अधिकृत है। विस्तृत निर्देशों के लिए जीआर 3.61 एवं एसआर और अन्य प्रासंगिक प्रावधान देखें।

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

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

12. कोहरा सिग्नलिंग :

- (i) धुंध भरे कोहरा युक्त मौसम के दौरान सामान्य नियम 3.61 एवं सहायक नियम 3.61.01 के अनुसार ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर एक कोहरा सिग्नल मैन को डेटोनेटरों के साथ भेजेगा।
- (ii) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, रेल पथ इंजीनियर द्वारा प्रतिनियुक्त किए गए दो प्रशिक्षित गैंगमैनों को भी इस हेतु उपयोग में ला सकता है।

ए. कोहरा के दौरान कार्य करने के लिए नामित कोहरा सिग्नल मैन का नाम :

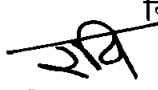
सम्पूर्ण प्रशिक्षित कोहरा मैन, जिन्हें कोहरायुक्त मौसम में कार्य करने के लिए नामित किया गया है, का नाम स्टेशन पर उपलब्ध कोहरा सिग्नल रजिस्टर में उल्लिखित रहता है। सहायक नियम 3.64.07(i) के अनुसार सभी प्रशिक्षित कर्मचारियों से वर्ष के अक्टूबर माह में इस आशय का आश्वासन रजिस्टर में लिया जाएगा।

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

- (1) इस रजिस्टर के निम्नलिखित भाग हैं -

भाग-I : समय - समय पर इस स्टेशन पर पदस्थ कोहरा सिग्नल 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।)


(रवि शंकर गोयल)


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

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।

(2) जैसे ही स्टेशन पर कोहरा सिगनलमैन के रूप में कार्य करने के लिए कर्मचारी को पदस्थ किया जाता है, स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि जिस कर्मचारी को पदस्थ किया गया है वह 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।

(3) स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित करेंगे 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 : डिविजनल ऑपरेटिंग मैनेजर उस स्टेशन क्षेत्र में, जहां कोहरा अधिक है, फॉग सिगनलमैन को राहत देने के लिए एक राहत बल की व्यवस्था करेगा, जब ऐसे कर्मचारी बीमारी या अधिकृत छुट्टी के कारण अनुपस्थित हों।

(डी) कोहरा सिगनलों की आपूर्ति तथा उपयोग विधि :

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

iii) प्रत्येक फॉग सिगनल पोस्ट पर एक फॉग सिगनलमैन भेजा जाएगा जो फर्स्ट स्टॉप सिगनल के पीछे (यानी बाहर) सभी स्टेशनों पर तय किया गया है।

iv) 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



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

दिशा में होगा, जिस ओर से आने वाली गाड़ी आ सकती है, अर्थात् पहला डेटोनेटर सबसे बाहरी सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर और दूसरा 10 मीटर की दूरी पर।

- 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/ सहायक स्टेशन मास्टर यह ख्याल रखेगा कि एक बार में किसी भी कोहरा सिगनलमैन को 3 (तीन) घंटे की अवधि से ज्यादा के लिए पदस्थ न किया जाए।
- 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।
- vi) 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 स्टॉप 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।

13. विशेष प्रतिबंध:

- 1) स्टेशन पर हैंड या फ्लाई या लूज शंटिंग पूर्णतः वर्जित है तथा स्टेशन पर शंटिंग संचलन के दौरान सा.नि. 5.20 तथा सहा.नि. 5.20.01 (बी) का अवश्य पालन किया जाए।
- 2) आती हुई गाड़ी की दिशा में एडवांस स्टार्टर सिगनल के परे शंटिंग प्रतिबंधित है।
- 3) यदि लूप लाइनों के अवरुद्ध होने के कारण एक साथ गाड़ी लेना संभव न हो तथा स्टेशन के दोनों छोर पर लाइन क्लियर दिया गया हो तब पहली गाड़ी लूप लाइन पर ओवर लैप को ओवर रन लाइन की ओर लगाकर लूप लाइन में प्रवेश कराया जाएगा।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

- 4) यदि लूप लाइनों के अवरुद्ध होने के कारण एक साथ गाड़ी लेना संभव न हो तथा स्टेशन के दोनों छोर पर लाइन क्लियर दिया गया हो और दोनों में से एक गाड़ी पैसेंजर ट्रेन है और दूसरी गाड़ी गुड्स ट्रेन है तो पहले यात्री ट्रेन को ओवर रन की तरफ ओवरलैप सेटकर प्लेटफार्म लाइन पर आगमन कराया जाएगा
- 5) कॉलिंग ऑन सिगनल पर किसी ट्रेन को प्रवेश देते समय, उस विशेष ट्रेन को रन थ्रू की अनुमति नहीं है। (सी आर एस के अवलोकन सं/CRS/SECR/R/2381 दिनांक 11.03.2022 के अनुसार)।
- 6) 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।
- 7) यदि किसी गाड़ी के आगमन के लिए ओवर लैप मेन लाइन की ओर सेट किया गया हो तो विपरीत दिशा में गाड़ी प्रचालन के लिए लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा या होम सिगनल के बाहर दोनों गाड़ी को रुकवा दिया गया है यह सुनिश्चित करने के बाद किसी एक गाड़ी का आगमन किया जाएगा। (सी आर एस के अवलोकन सं/CRS/SECR/R/2381 दिनांक 11.03.2022 के अनुसार)।
- 8) नॉन सिगनलिंग मूवमेंट के दौरान कार्यरत एस एम फाउलिंग के साथ ट्रैक सर्किट क्लियर होना प्रमाणित करेगा। (सी आर एस के अवलोकन सं/CRS/SECR/R/2381 दिनांक 11.03.2022 के अनुसार)।

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. दू. इंजीनियर/रायपुर

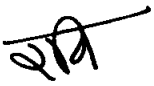


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

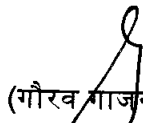
समपार फाटक संचालन नियम

-निरंक-



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(गौरव राजरानी)

मंडल इंजीनियर-II/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

परिशिष्ट 'बी'

इंटरलॉकिंग एवं सिगनल की व्यवस्था :

1. केंद्रीय पैनल:

यह स्टेशन मल्टी एस्पेक्ट कलर लाइट एलईडी सिगनल और सेंट्रल पैनल इंटरलॉकिंग के साथ प्रदान किया गया है। सभी पॉइंट और सिगनल स्टेशन पर उपलब्ध कंट्रोल पैनल से संचालित होते हैं। यह स्टेशन रिले इंटरलॉकिंग के माध्यम से स्टैंडर्ड-॥आर से इंटरलॉक किया गया है। सभी पॉइंट इलेक्ट्रिक पॉइंट मोटर के माध्यम से संचालित होते हैं। रंगीन प्रकाश एलईडी सिगनल और पॉइंटों की सेटिंग के पहलुओं को नियंत्रण सह संकेत पैनल पर प्रदर्शित किया जाता है। यार्ड को सतत ट्रैक सर्किट प्रदान किया गया है।

2. पैनल का सामान्य विवरण:

2.1 नियंत्रण पैनल डेस्क प्रकार "डोमिनोज़" पैटर्न का है। सभी नियंत्रण और संकेत देने वाले चीजों को पैनल पर एक साथ समूहीकृत किया गया है और संबंधित क्षेत्र में ट्रैक को दर्शाते हुए रेखाओं के आरेख पर भौगोलिक क्रम में स्थित किया गया है। सभी पॉइंट और सिगनल बटन आरेख पर पॉइंटों और सिगनलों के करीब स्थित हैं। इसके बावजूद, बड़े यार्ड के लिए भी पैनल का आयाम छोटा रखा जाता है ताकि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर बिना किसी कठिनाई के एक नज़र में पूरा आरेख देख सके और हर ऑपरेटिंग बटन आसान पहुंच के भीतर हो।

2.2 नियंत्रण पैनल 54 मिमीx34 मिमी के पृथक आयताकार पैनल अनुभाग (डोमिनोज़) से बना है। प्रत्येक पैनल अनुभाग में एक बेस प्लेट और एक कवर प्लेट होती है। किसी विशेष पैनल अनुभाग को आसानी से पहचानने और ढूंढने के लिए, कॉलम की पंक्तियों को ए 1, ए 2, बी 1, बी 2 आदि के रूप में क्रमांकित किया जाता है। एक पैनल अनुभाग कवर प्लेट फ़ील्ड की भौगोलिक स्थिति के आधार पर पॉइंटों और सिगनलों को दर्शाते हुए ट्रैक आरेख का एक संबंधित भाग दिखाती है, जैसे पॉइंटों की एक जोड़ी, सिगनल के साथ या बिना सिगनल के सादे ट्रैक की लंबाई इत्यादि। विभिन्न ट्रैक सर्किट अनुभागों को अलग करने के लिए विभिन्न रंगों का उपयोग किया जाता है।

2.3 सभी सामान्य बटन, जैसे आपातकालीन रद्दीकरण बटन, सामान्य पॉइंट बटन और आपातकालीन संचालन की गणना करने के लिए विभिन्न काउंटर, सिगनल रद्दीकरण बटन, सिगनल और पॉइंट विफलता पावती बटन, क्रैंक हैंडल बटन, आपातकालीन क्रैंक हैंडल रिलीज बटन और आपातकालीन पॉइंट संचालन बटन भौगोलिक क्रम के अनुसार पैनल पर उपलब्ध कराए गए हैं। पैनल की सतह का फीका ग्रे रंग अवांछित प्रतिबिंब को ऑपरेटर की आंखों तक पहुंचने से बचाता है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

2.4 विशेष लक्षण:

2.4.1 पैनल स्वचालित रूट सेटिंग प्रकार का है, यानी, रूट की सेटिंग और लॉकिंग और सिगनल को क्लियर करने के लिए प्रवेश (सिगनल) और निकास (रूट) बटन को एक साथ दबाने की आवश्यकता होगी। हालाँकि, पॉइंटों के पृथक संचालन की सुविधा भी उपलब्ध है।

- (i) ट्रेन के आगमन/डिस्पैच के बाद कॉलिंग ऑन और एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को छोड़कर, रूट स्वचालित रूप से रिलीज हो जाएगा।
- (ii) कॉलिंग ऑन और एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के मामले में, ट्रेनों के आगमन और डिस्पैच के बाद क्रमशः संबंधित सिगनल बटन और सिगनल कैंसिलेशन बटन दबाकर रूट रिलीज किया जाएगा।

3. ईडब्ल्यूएन पुश बटन, काला रंग लाल डॉट के साथ:

यह एक आपातकालीन पॉइंट संचालन पुश बटन है (सभी पॉइंट संचालन के लिए सामान्य), इसे हमेशा सील की सुरक्षा के तहत रखा जाता है और इसका उपयोग तब किया जाता है जब पॉइंट ज़ोन ट्रैक सर्किट विफलता की स्थिति के तहत पॉइंट की सेटिंग को बदलने या रूट को बदलने के लिए आवश्यक हो जाता है। इस पुश बटन के पूरक निम्न हैं:

(ए) स्टेशन मास्टर का EWN चाबी लॉक:

स्टेशन मास्टर की ईडब्ल्यूएन चाबी झूटी पर तैनात सहायक स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जाती है और जब ईडब्ल्यूएन पुश बटन का संचालन आवश्यक हो जाता है तो चाबी लगाना आवश्यक होता है।

(बी) EWN काउंटर:

यह एक विद्युत काउंटर है जो प्रत्येक आपातकालीन संचालन के लिए अगला उच्च नंबर दर्ज करता है। आपातकालीन पॉइंट संचालन शुरू करने से पहले झूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर को भौतिक रूप से सत्यापित करना होगा कि पॉइंट ज़ोन क्लियर और सभी बाधाओं से मुक्त है।

(सी) संचालन:

आपातकालीन पॉइंट संचालन शुरू करने से पहले झूटी पर मौजूद एसएम/एसएम को भौतिक रूप से सत्यापित करना होगा कि पॉइंट ज़ोन क्लियर और किसी भी रुकावट से मुक्त है। सबसे पहले EWN चाबी डालनी और घुमानी है। EWN पुश बटन सील को ऑन झूटी एसएम/पैनल द्वारा तोड़ा जाना है। फिर संबंधित पॉइंट बटन को EWN पुश बटन के साथ दबाना है। काउंटर अगले उच्चतर नंबर को पंजीकृत करेगा जिसे स्टेशन पर उपलब्ध कराए गए आपातकालीन पॉइंट संचालन रजिस्टर में दर्ज किया जाना है। EWN काउंटर के पास एक लघु लाइट दिखाई देगी जो यह पुष्टि करेगी कि यह आपातकालीन संचालन के लिए तैयार है। अब पॉइंट बटन को दबाए हुए स्थिति में रखते हुए, EWN पुश बटन को छोड़ देना है और संबंधित पॉइंट को नॉर्मल या रिवर्स बटन को आवश्यकतानुसार दबाकर छोड़ देना है।

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

(डी) आपातकालीन पॉइंट संचालन बटन को फिर से सील करना-

आपातकालीन पॉइंट संचालन बटन पर सीलिंग व्यवस्था प्रदान की गई है। पॉइंट संचालन की विफलता के बारे में एस एंड टी स्टाफ को सूचित किया जाना चाहिए और एस एंड टी स्टाफ (एसएसई, जेई, एसएम) द्वारा पुनः सीलिंग की जानी है।

4. EUUYN- आपातकालीन रूट रिलीज पुश बटन (सफेद रंग लाल डॉट के साथ):

यह पुश बटन अप और डाउन की दिशा के रूट को रिलीज करने के लिए पैनल पर प्रदान किया गया है। इस पुश बटन को आपातकालीन रूट रिलीज संचालन के लिए संबंधित सिगनल पुश बटन के साथ मिलकर संचालित किया जाना चाहिए। जब सामान्य रूट रिलीज संचालन विफल हो जाता है, तो आपातकालीन रूट रिलीज रद्दीकरण निम्नानुसार किया जाता है। जब रूट सेट और लॉक किया जाता है, तो पैनल पर दिये जाने वाले सिगनल के पास एक छोटी सफेद रोशनी दिखाई देती है, जो इस बात की पुष्टि करती है कि रूट सेट और लॉक है। ऐसी स्थिति में, निर्धारित रूट को रद्द करने के लिए आवश्यक परिचालन को रद्द करना होगा:

- i) संबंधित सिगनल बटन (GN) और सिगनल कैंसिलेशन बटन (EGGN) को एक साथ दबाया जाना है। इस संचालन को करने के बाद यदि संबंधित एप्रोच ट्रैक सर्किट, जहां भी प्रदान किया गया है, क्लियर है, तो रूट रद्दीकरण तुरंत किया जाएगा। यदि रूट रद्द नहीं किया गया तो उपरोक्त संचालन के अतिरिक्त निम्नलिखित कार्रवाई की जाएगी।
- ii) आपातकालीन रूट रिलीज बटन (EUUYN) और संबंधित सिगनल बटन को एक साथ दबाया जाना है। यदि एप्रोच ट्रैक पर ट्रेन खड़ी है या कोई एप्रोच ट्रैक सर्किट नहीं है, तो रूट रद्दीकरण पूर्व निर्धारित समय (120 सेकंड) की समाप्ति के बाद होगा।
सिगनल के पास सफेद पॉइंट वाली लाइट गिनती का समय बताने के लिए टिमटिमाने लगेगी। समय बीतने के बाद यह स्थिर हो जाएगी और रूट रद्द कर दिया जाएगा। रूट रद्द होने के बाद लाइट बुझ जाएगी।
- iii) अप और डाउन के रूट के लिए, EUUYN के नीचे पैनल पर रद्दीकरण संकेत दिए गए हैं, आपातकालीन संचालन को रिकॉर्ड करने के लिए सामान्य विद्युत काउंटर प्रदान किया गया है।
हालाँकि, रूट में ट्रैक सर्किट विफलता की स्थिति में आपातकालीन रूट रिलीज नहीं किया जा सकता है।

आपातकालीन रूट रिलीज रद्दीकरण संचालन विभिन्न परिस्थितियों में किया जाता है वह निम्न है:

(ए) रूट सेट है लेकिन किसी खराबी के कारण सिगनल क्लियर नहीं हुआ:


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

सिगनल को क्लियर करने के लिए सिगनल बटन और रूट बटन को दबाया और छोड़ा जाता है। जब रूट सेट और लॉक किया जाता है तो सिगनल जिसे क्लियर जाना है, के पास पैनल पर एक छोटी सफेद रोशनी रूट सेट और लॉक होने की पुष्टि के रूप में दिखाई देती है। यदि ऐसी स्थिति में सिगनल क्लियर होने में विफल रहता है, तो रूट रद्द करने की कार्रवाई का सहारा लेने से पहले सिगनल बटन और आपातकालीन सिगनल रद्दीकरण बटन को पहले एक साथ दबाया जाना चाहिए। निर्धारित रूट को रद्द करने के लिए, आपातकालीन रूट रिलीज पुश बटन को संबंधित GN-पुश बटन के साथ दबाना होगा और फिर छोड़ना होगा।

ऐसा करने के बाद, लघु सफेद रोशनी जो सिगनल के पास दिखाई देती थी, वह बुझ जाएगी और अप/डाउन रूट रिलीज संकेत चमकने लगेगा। दो मिनट के बाद दोनों संकेत बुझ जाएंगे, जिससे पता चलेगा कि पहले सेट अब रद्द कर दिया गया है और यह कार्रवाई अगले उच्च नंबर को दर्ज करके आपातकालीन रूट रिलीज काउंटर में दर्ज की गई है।

(बी) रूट सेट और सिगनल क्लियर, लेकिन मूवमेंट नहीं हुई:

सबसे पहले सिगनल (कॉलिंग ऑन सहित) या शंट सिगनल को पैनल पर सिगनल कैंसिलेशन पुश बटन EGGN को दबाकर वापस सामान्य स्थिति में लाना होगा, बाद का संचालन बिल्कुल वैसा ही है जैसा ऊपर पैरा 4 (ए) में रखा गया है। रूट कैंसिलेशन तुरंत नहीं होता है लेकिन इसमें 120 सेकंड लगते हैं। किसी भी असुरक्षित स्थिति से बचने के लिए इस देरी को शामिल किया गया है।

संचालन पूरा होने के बाद EUUYN बटन की सीलिंग व्यवस्था:

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

4.1 WWN और WWR सामान्य पुश बटन लाल पॉइंट के साथ काला रंग:

इन सामान्य पुश बटनों का उपयोग पॉइंटों के पृथक संचालन के लिए किया जाता है। जब ट्रैक को नियंत्रित करने वाले पॉइंट क्लियर हों, तो संबंधित पॉइंट को संचालित करने के लिए संबंधित पॉइंट बटन और सामान्य पॉइंट बटन को एक साथ दबाएं, नॉर्मल और रिवर्स सेटिंग्स के लिए क्रमशः WWN या WWR को संबंधित पॉइंट बटन (WN) के साथ दबाया जाता है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

5. लाल रंग का EGGN आपातकालीन पुश बटन सिगनल को "ऑन स्थिति" में लाने के लिए:

अत्यावश्यक परिस्थितियों में, जब किसी स्टॉप सिगनल या कॉलिंग ऑन सिगनल को संबंधित ट्रेन के गुजरने से पहले वापस 'ऑन' करना होता है, तो सिगनल पुश बटन और आपातकालीन सिगनल कैंसिलेशन बटन (EGGN) को एक साथ दबाया जाना चाहिए।

6. सिगनल विफलता पुश बटन, लाल रंग सफेद डॉट के साथ:

इस स्टेशन पर दिन और रात के समय रंगीन प्रकाश सिगनल विद्युत (एलईडी) से जलाए जाते हैं। जब कोई सिगनल एलईडी/करंट रेगुलेटर खराब हो जाता है (एलईडी चमक नहीं रही है), तो पैनल पर श्रव्य बजर बेल ध्वनि के साथ एक लघु लाल रोशनी दिखाई देती है जब सिगनल विफलता स्वीकार पुश बटन दबाया और छोड़ा जाता है, बजर ध्वनि रुक जाती है। लेकिन पैनल पर लाल बत्ती का संकेत तब तक बना रहता है जब तक कि एस एंड टी स्टाफ द्वारा दोषपूर्ण एलईडी/करंट रेगुलेटर को बदल नहीं दिया जाता।

7. बटन हेल्ड बजर को बंद करने वाला बटन सफेद रंग लाल डॉट के साथ:

जब 15 सेकंड से अधिक समय तक एक या अधिक ऑपरेटिंग बटन/बटन दबाए रहते हैं एक श्रव्य बजर बजता रहता है और दबाए गए बटन के ऊपर एक छोटा सफेद संकेत दिखाई देगा, जब तक कि सभी दबाए गए बटनों को उनकी सामान्य स्थिति में वापस करने के बाद गलती को ठीक नहीं किया जाता है और बटन दबे रहने के दौरान पैनल निष्क्रिय रहता है। पैनल पर एक छोटी सी लाल बत्ती दिखाई देती है साथ में बजर बेल की ध्वनि भी सुनाई देती है, जो बटन हेल्ड स्वीकार पुश बटन दबाया और छोड़ दिया जाता है तो बंद हो जाती है। लेकिन पैनल पर लाल बत्ती का संकेत तब तक बना रहता है, जब तक बटन को वापस सामान्य नहीं किया जाता। इसलिए, स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि कोई भी ऑपरेटिंग पुश बटन 15 सेकंड से अधिक समय तक न दबाया जाए।

8. बिजली आपूर्ति संकेत:

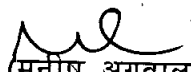
बिजली आपूर्ति की उपलब्धता स्टेशन मास्टर के कार्यालय में विद्युत विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए CLS पैनल पर इंगित की गई है।

9. क्रैंक हैंडल पुश बटन नीला रंग:

नीले रंग के ये पुश बटन नियंत्रण पैनल से काम करने में विफल होने पर क्रैंक हैंडल चाबी CH-1, CH-2 इत्यादि को मैनुअल रूप से संचालित करने के लिए पैनल पर प्रदान किए जाते हैं। आम तौर पर, क्रैंक हैंडल चाबी EKT में लॉक होती है और पैनल पर क्रैंक हैंडल पुश बटन के ऊपर दो संकेत सफेद और लाल दिए जाते हैं। आवश्यक क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने के लिए, जो पैनल से पॉइंट संचालन की विफलता


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

की स्थिति में EKT में लॉक है, इस पुश बटन को ग्रुप ट्रांस बटन के साथ दबाया और छोड़ा जाता है, उस दौरान पैनल पर एक सफेद लघु रोशनी चमकने लगेगी।

पैनल पर क्रैंक हैंडल पुश बटन के ऊपर यह सफेद प्रकाश संकेत संकेत देता है कि क्रैंक हैंडल को संबंधित EKT से बाहर निकाला जा सकता है।

एक क्रैंक हैंडल चाबी का उपयोग एक रूट क्षेत्र में स्थित पॉइंटों के समूह के लिए किया जाता है ताकि अर्थव्यवस्था, संचालन में लचीलापन और सीमित संख्या में EKT, पुश बटन आदि का उपयोग किया जा सके। लाल संकेत तब दिखाई देता है जब क्रैंक हैंडल को सिगनल मूवमेंट द्वारा लॉक किया जाता है।

10 (ए). आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी:

इस चाबी को इसके लिए बने स्लॉट में डालना होगा और 'क्लॉक वाइज' दिशा में घुमाना होगा जब एक विशेष CH समूह ट्रेन द्वारा पूरे निर्धारित रूट पर जाने के बाद भी लॉक हो जाता है और आपातकालीन रूट रिलीज करने के आवेदन के बाद भी रूट रिलीज नहीं किया जाता है और जब पॉइंट का परिवर्तन आवश्यक हो।

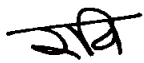
चाबी को 'क्लॉक वाइज' दिशा में डाला और घुमाया गया, जिस विशेष क्रैंक हैंडल को रिलीज करना है, उसे अब 'ग्रुप ट्रांस बटन' के साथ दबाया जाता है और फिर आवश्यक क्रैंक हैंडल को सामान्य तरीके से रिलीज किया जा सकता है जैसा कि ऊपर क्रम संख्या 9 में बताया गया है।

अगले उच्चतर नंबर को पंजीकृत करने के लिए एक वीडर काउंटर प्रदान किया जाता है जिसे इसके लिए बने रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए और क्रैंक हैंडल के ऐसे प्रत्येक आपातकालीन रिलीज के लिए एसएम के कार्यालय में रखा जाना चाहिए।

क्रैंक हैंडल ग्रुपिंग निम्नानुसार है:

क्रैंक हैंडल	नियंत्रित पॉइंट्स क्र.	लोकेशन/स्थान
CH1	31A/B	पैनल कक्ष
CH2	32A/B	
CH3	33	
CH4	34	
CH5	41A/B	
CH6	42A/B	

एक पॉइंट समूह के समूह चाबी को दूसरे समूह में नहीं डाला जा सकता क्योंकि प्रत्येक समूह का चाबी वार्ड अलग है। क्रैंक हैंडल चाबी का निष्कर्षण उस विशेष समूह के पॉइंटों का नियंत्रण पैनल से संचालन निष्क्रिय करता है। संबंधित पॉइंट को पैनल से तभी संचालित किया जा सकता है जब क्रैंक हैंडल चाबी को मूल स्थान पर वापस लाकर लगा दिया गया हो।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

10(बी) रूट लॉक स्थिति में आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी का उपयोग:

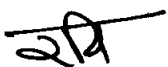
- (1) विफलता और अन्य बाधाओं के मामले में, रूट विफलता की स्थिति में आपातकालीन पॉइंट संचालन का सहारा लिया जाएगा और यह लॉक स्थिति में रहेगा। EMCH आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को पैनल में डाला और घुमाया जाना है। क्रैंक हैंडल समूह चाबी के प्रसारण के लिए, पहले सिगनल को सिगनल रद्दीकरण बटन के साथ सामान्य किया जाना चाहिए, इसके बाद, पैनल की आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को घड़ी की दिशा में घुमाया जाएगा। इसे घड़ी की दिशा में घुमाने पर EKT चाबी के पास एक सफेद रोशनी चमकेगी। फिर एसएम चाबी के प्रसारण के लिए ट्रांस बटन के साथ प्रासंगिक CH-बटन दबाएगा। तत्पश्चात CH बटन के पास एक लाल संकेत चमकने लगा। 120 सेकंड पूरा होने के बाद लाल संकेत बुझ जाएगा और फिर पीला चमकता संकेत स्वचालित रूप से चालू हो जाएगा। परिणामस्वरूप EKT बॉक्स में समूह चाबी संकेत दिखाई देगा, फिर EKT के नीचे लगे स्विच बटन को दबाकर EKT से समूह चाबी निकालें।

फिर पॉइंट की क्रैंकिंग के लिए अन्य गतिविधि उपरोक्त पैराग्राफ में बताई गई सामान्य प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी। सौंपे गए कार्य को पूरा करने और EKT में क्रैंक हैंडल चाबी की वापसी के बाद, ड्यूटी पर तैनात एसएम चाबी प्राप्त करने के लिए रिलीज बटन के साथ क्रैंक हैंडल बटन दबाएगा और आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को सामान्य स्थिति में कर देगा।

नोट: नियुक्त कर्मचारियों को ड्यूटी पर एसएम द्वारा सलाह दी जाएगी कि "EKT से क्रैंक हैंड ग्रुप चाबी को निकालने का प्रयास न करें जब तक कि CH बटन के पास पीला संकेत न दिखाई दे।

11. ट्रैक संकेतक:

प्रत्येक ट्रैक सर्किट लाइन को इंडिकेशन पैनल के उपर एक पृथक और अलग रंग दिया जाता है और ट्रैक सर्किट वाले हिस्से की पूरी लंबाई को रेक्टिलिनियर पारदर्शी फिल्टर के साथ प्रदान किया जाता है, जो किसी भी समय ट्रैक सर्किट लाइनों की स्थिति को इंगित करने के लिए पीछे से प्रकाशित होता है। आंदोलन (चाहे व्यस्त हो और मार्ग निर्धारित हो या ऑक्यूपाईड हो)। जब एक बार सिगनल रूट के लिए प्रवेश और निकास बटन दबाकर रूट निर्धारित किया जाता है, तो पूरे रूट पर ये स्लॉट एक सफेद रोशनी प्रदर्शित



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

करते हुए जलते हैं। जब ट्रैक पर ट्रेन खड़ी हो या विफल हो जाता है तो यह 'लाल' रोशनी दिखाएगा और जब ट्रैक क्लियर होता है और कोई सिगनल दिया नहीं होता है तो यह कोई रोशनी नहीं दिखाएगा।

पॉइंट का संकेत:

प्रत्येक पॉइंट पर पॉइंट स्थिति के लिए नॉर्मल और रिवर्स संकेत एक छोटी स्ट्रिप लाइट द्वारा दिखाए जाते हैं यानी रिवर्स सेटिंग के लिए तिरछे और नॉर्मल सेटिंग के लिए क्षैतिज रूप से।

12. स्टेशन मास्टर चाबी:

नियंत्रण पैनल पर स्टेशन मास्टर की चाबी दी गई है। जब चाबी को अंदर किया जाता है और घुमाया जाता है तो ताले और चाबी की व्यवस्था के ऊपर एक लघु सफेद प्रकाश संकेत प्रदर्शित होता है। यह सफेद रोशनी इंगित करती है कि पैनल संचालन के लिए तैयार है। जब चाबी निकाली जाती है तो लघु सफेद प्रकाश बुझ जाता है जो दर्शाता है कि पैनल निष्क्रिय है और अंतिम संचालित स्थिति में पॉइंटों और सिगनलों को छोड़ देता है। हालाँकि, किसी भी आपात स्थिति के लिए यदि चाबी बंद है और किसी सिगनल को बंद स्थिति में वापस सामान्य स्थिति में लाना है, तो संबंधित सिगनल बटन और आपातकालीन सिगनल कैंसिलेशन बटन को एक साथ दबाकर ऐसा किया जा सकता है।

13. रूट पुश बटन सफेद रंग:

ये पुश बटन वास्तविक रूट के बर्थिंग भाग और संबंधित रूट अनुभाग के बीच में रखे जाते हैं और आवश्यक रूट की सेटिंग और संबंधित सिगनल को क्लियर 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-साथ रूट पुश बटन को दबाया जाएगा।

रूट की सेटिंग को नियंत्रण पैनल पर लघु सफेद लैंप/एलईडी लैंप की एक श्रृंखला की रोशनी द्वारा प्रदर्शित किया जाता है। ट्रेन के गुजरने के दौरान रूट संकेत पैनल पर प्रदर्शित किए जाएंगे लघु लाल बत्ती द्वारा और ट्रेन के गुजरने के बाद स्वचालित रूट से रद्दीकरण हो जाएगा, जिससे संबंधित सिगनल के पास की सफेद बत्ती और पीली बत्ती बुझ जाएगी।

14. सिगनल पुश बटन लाल रंग:

आम तौर पर, ये पुश बटन पैनल आरेख पर संबंधित सिगनल के पास ट्रैक लाइन पर लंबवत रखे जाते हैं। सिगनल पुश बटन और सिगनल क्लियर करने के लिए संबंधित रूट बटन को एक साथ दबाना होगा।

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

(ए) विवरण:



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

- (i) सामान्य नियम 3.13 (5) (बी) के अनुसार होम सिगनल के नीचे रंगीन लाइट टाइप कॉलिंग ऑन सिगनल प्रदान किया गया है और यह एक सहायक सिगनल है, जिसकी 'ऑन' स्थिति में कोई स्वतंत्र एस्पेक्ट नहीं है।
- (ii) आम तौर पर, किसी ट्रेन के रिसेप्शन के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल को दिया जाएगा जब मेन स्टॉप सिगनल किसी भी कारण जैसे ट्रैक सर्किट की विफलता आदि या अवरुद्ध लाइन पर ट्रेन को स्वीकार करने में विफल हो जाता है। रिसेप्शन सिगनल के नीचे ट्रेन के खड़े होने के बाद कॉलिंग ऑन सिगनल को दिया जाएगा, बशर्ते सिगनल को देने की सभी शर्तें पूरी हों और स्टॉप सिगनल के पीछे ट्रैक '1AT एवं 2 AT' और बीपीएसी ट्रेन के द्वारा ऑक्ज्यूपाईड है। एक इलेक्ट्रिक काउंटर जो प्रदान किया गया है वह अगले उच्च संख्या को पंजीकृत करता है। सिगनल पर कॉलिंग शुरू करने के बाद, 120 सेकंड के बाद सिगनल पर कॉलिंग क्लियर हो जाती है। ऐसे प्रत्येक संचालन को ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर द्वारा टीएसआर और कॉलिंग ऑन सिगनल काउंटर रजिस्टर पर निर्धारित प्रारूप के साथ ऐसा करने का कारण दर्ज करना होगा।
- (iii) कॉलिंग-ऑन सिगनल रिसेप्शन सिगनल के उसी पोस्ट पर प्रदान किया गया है और सफेद एनामेल्ड डिस्क पर काले 'सी' मार्कर के साथ प्रदान किया गया है।
- (बी) कॉलिंग ऑन सिगनल का संकेत:
- (i) कॉलिंग ऑन सिगनल 'ऑन' स्थिति में 'नो लाइट' दिखाएगा।
- (ii) कॉलिंग ऑन सिगनल देने पर एक छोटी पीली रोशनी चालू हो जाती है यह लघु पीली रोशनी प्रदर्शित करता है और ड्राइवर को संकेत देता है कि उसकी ट्रेन रुकने के बाद उसे सावधानी के साथ अपनी ट्रेन आगे बढ़ानी चाहिए, भले ही इसके ऊपर का स्टॉप सिगनल 'ऑन' हो और ड्राइवर को संकेत देता है कि वह किसी भी रुकावट से बचने के लिए तैयार रहें।
- नोट: यह ड्यूटी पर तैनात एसएम की व्यक्तिगत जिम्मेदारी है, कि वह उस लाइन का भौतिक सत्यापन करेगा जिस पर ट्रेन को कॉलिंग-ऑन सिगनल पर रिसीव करना है।

16. शंट सिगनल (जीएन) बटन पीला रंग:

शंटिंग संचालन को सुविधाजनक बनाने के लिए दोनों छोर पर पोजिशन लाइट शंट सिगनल (स्वतंत्र) प्रदान किए जाते हैं। इसने ऑन स्थिति में क्षैतिज रूप से दो चंद्र सफेद रोशनी प्रदर्शित करेंगे और ऑफ स्थिति में दो चंद्र सफेद रोशनी, जो कि 45 डिग्री तक झुके हुए रहेंगे और स्टार्टर सिगनल के नीचे आश्रित शंट सिगनल ऑन स्थिति में कोई प्रकाश नहीं दिखायेंगे और ऑफ स्थिति में दो चंद्र सफेद रोशनी, जो कि 45 डिग्री तक झुके हुए रहेंगे।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

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

ये समूह बटन क्रेक हैंडल, साइडिंग पॉइंट इत्यादि जैसे विभिन्न नियंत्रणों को विस्तारित करने के लिए प्रदान किए जाते हैं। नियंत्रण चाबी निकालने के लिए ट्रांस बटन को संबंधित नियंत्रण बटन के साथ दबाया जाना चाहिए और सिस्टम को सामान्य करने के लिए, नियंत्रण चाबी को वापस डालकर रिलीज बटन को संबंधित नियंत्रण बटन के साथ दबाया जाना चाहिए।

18. ओवरलैप समय रिलीज:

नियंत्रण पैनल पर सफेद लघु प्रकाश संकेत के साथ ओवरलैप टाइमर प्रदान किए जाते हैं। सिगनल वाले रूट के लिए सेट किया गया कोई भी ओवरलैप ट्रेन के बर्थिंग ट्रैक पर आने और रुकने के बाद रिलीज किया जाएगा। यह सुनिश्चित करने के लिए कि ट्रेन बर्थिंग ट्रैक पर आकर रुकी है, ओवरलैप रिलीज के लिए 120 सेकंड का टाइम रिलीज प्रदान किया जाता है।

19. सिगनल और उनके संकेत:

- (ए) मैन्युअल रूप से संचालित, नियंत्रण पैनल के माध्यम से मल्टी-एस्पेक्ट रंगीन प्रकाश सिगनल सामान्य नियम और सहायक नियम संख्या 3.07(4), 3.08(40)(बी), 3.09, 3.10, 3.13(6)(बी), 3.14(9) और 3.27 के अनुसार स्टेशन के अंदर और बाहर ट्रेन को नियंत्रित करने हेतु प्रदान किए जाते हैं।
- (बी) निम्नलिखित कार्यों को छोड़कर ट्रेनों के रिसेप्शन और डिस्पैच के लिए स्वचालित रूट निर्धारण और रूट रद्दीकरण प्रदान किया जाता है:
- (i) रूट सेटिंग स्वचालित होने के बावजूद कॉलिंग ऑन सिगनल पर ट्रेन का रिसेप्शन; ट्रेन के पूरी तरह आने के बाद सिगनल रद्द किया जाएगा।

20. ट्रेनों के रिसेप्शन/डिस्पैच के दौरान पुश बटन के संचालन का क्रम:

20.1 होम सिगनल क्लियर करके अप ट्रेनों के रिसेप्शन के लिए:

क्र. सं.	मूवमेंट	पॉइंट की स्थिति	अन्य नियंत्रण	सिगनल बटन	रूट बटन
1	मेन लाइन सिगनल नंबर S1A (3-OV) से अप ट्रेन रिसीव करने के लिए।	31N, 32N, 42N, 41N	CH1, CH2, CH5, CH6	S1-GN	ML-UN
2	लूप लाइन नंबर-1 पर अप ट्रेन रिसीव करने के लिए सिगनल नंबर -1B, ओवर रन लाइन (5-OV1) के लिए सेट रूट।	31N, 32R, 33N, 41N	CH1, CH2, CH3, CH5,	S1-GN	LL1-UN

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

<u>3</u>	लूप लाइन नंबर-1 पर अप ट्रेन रिसीव करने के लिए सिगनल नंबर -1B, मेन लाइन (5-OV2) के लिए सेट रहे।	31N, 33N, 41R.	32R, 42N.	CH1, CH3, CH6.	CH2, CH5.	5OVN	27AT-UN
						उसके बाद	
						S1-GN	LL1-UN
<u>4</u>	लूप लाइन नंबर-2 पर अप ट्रेन रिसीव करने के लिए सिगनल नंबर -1C, मेन लाइन (7-OV1) के लिए सेट रहे।	31R, 34N,	32N, 42N.	CH1, CH4,	CH2, CH6.	S1-GN	LL2-UN
<u>5</u>	लूप लाइन नंबर-2 पर अप ट्रेन रिसीव करने के लिए सिगनल नंबर -1C, मेन लाइन (7-OV2) के लिए सेट रहे।	31R, 34N, 42R.	32N, 41N,	CH1, CH4, CH6.	CH2, CH5.	7OVN	27AT-UN
						उसके बाद	
						S1-GN	LL2-UN

20.2 कॉलिंग-ऑन सिगनल को क्लियर करके अप ट्रेनों के रिसेप्शन के लिए:

क्र. सं.	सूचक	पॉइंट की स्थिति	अन्य नियंत्रण	सिगनल बटन	रूट बटन
1	मेन लाइन पर अप ट्रेन कॉलिंग ऑन सिगनल नंबर - C1A से रिसीव करने के लिए।	31N, 32N.	CH1, CH2.	C1-GN	ML-UN
2	लूप लाइन नंबर-1 पर अप ट्रेन कॉलिंग ऑन सिगनल नंबर -C1B से रिसीव करने के लिए।	31N, 32R, 33N.	CH1, CH2, CH3.	C1-GN	LL1-UN
3	लूप लाइन नंबर-2 पर अप ट्रेन कॉलिंग ऑन सिगनल नंबर -C1C से रिसीव करने के लिए।	31R, 32N, 34N	CH1, CH2, CH4.	C1C-GN	LL2-UN

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

20.3 होम सिगनल क्लियर करके डाउन ट्रेनों के रिसेप्शन के लिए:

क्र. सं.	मूवमेंट	पॉइंट की स्थिति	अन्य नियंत्रण	सिगनल बटन	रूट बटन
1	मेन लाइन पर डाउन ट्रेन रिसीव करने के लिए सिगनल नंबर S2A (4-OV)	41N, 42N, 31N, 32N	CH1, CH2, CH5, CH6.	S2-GN	ML-UN
2	लूप लाइन नंबर-2 पर डाउन ट्रेन रिसीव करने के लिए सिगनल नंबर -2B, हॉट एक्सल साइडिंग लाइन (8-OV1) के लिए सेट रहे।	41N, 42R, 31N, 34N	CH1, CH4, CH5, CH6.	S2-GN	LL2-UN
3	लूप लाइन नंबर-2 पर डाउन ट्रेन रिसीव करने के लिए सिगनल नंबर -2B, मेन लाइन (8-OV2) के लिए सेट रहे।	41N, 42R, 31R, 34N, 32N	CH1, CH2, CH4, CH5, CH6.	8OVN	28AT-UN
				उसके बाद	
				S2-GN	LL2-UN
4	लूप लाइन नंबर-1 पर डाउन ट्रेन रिसीव करने के लिए सिगनल नंबर -2C, स्टेबलिंग लाइन (6-OV1) के लिए सेट रहे।	41R, 32N, 33N, 42N.	CH2, CH3, CH5, CH6.	S2-GN	LL1-UN
5	लूप लाइन नंबर-1 पर डाउन ट्रेन रिसीव करने के लिए सिगनल नंबर -2C, मेन लाइन (6-OV2) के लिए सेट रहे।	41R, 32R, 31N, 33N, 42N.	CH1, CH2, CH3, CH5, CH6.	6OVN	28AT-UN
				उसके बाद	
				S2-GN	LL1-UN

20.4 कॉलिंग-ऑन सिगनल को क्लियर करके डाउन ट्रेनों के रिसेप्शन के लिए:

क्र. सं.	मूवमेंट	पॉइंट की स्थिति	अन्य नियंत्रण	सिगनल बटन	रूट बटन
1	मेन लाइन पर डाउन ट्रेन कॉलिंग ऑन सिगनल नंबर - C2A से रिसीव करने के लिए।	41N, 42N	CH5, CH6.	C2-GN	ML-UN


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

2	लूप लाइन नंबर-2 पर डाउन ट्रेन कॉलिंग ऑन सिगनल नंबर -C2B से रिसीव करने के लिए।	<u>41N, 42R,</u> <u>34N.</u>	<u>CH4, CH5,</u> <u>CH6.</u>	<u>C2-GN</u>	<u>LL2-UN</u>
3	लूप लाइन नंबर-1 पर डाउन ट्रेन कॉलिंग ऑन सिगनल नंबर -C2C से रिसीव करने के लिए।	<u>41R, 33N,</u> <u>42N.</u>	<u>CH3, CH5,</u> <u>CH6.</u>	<u>C2-GN</u>	<u>LL1-UN</u>

20.5 डाउन ट्रेन को दल्लीराजहरा की ओर डिस्पैच करने के लिए:

क्र. सं.	मूवमेंट	पॉइंट की स्थिति	अन्य नियंत्रण	सिगनल बटन	रूट बटन
1	मेन लाइन सिगनल नंबर - S-4 से डाउन ट्रेन डिस्पैच करने के लिए।	31N, 32N.	CH-1, CH-2.	S4-GN	28AT-UN
2	लूप लाइन -1 सिगनल नंबर - S6 से डाउन ट्रेन डिस्पैच करने के लिए।	31N, 32R, 33N.	CH-1, CH-2 & CH-3.	S6-GN	28AT-UN
3	लूप लाइन -2 सिगनल नंबर - S8 से डाउन ट्रेन डिस्पैच करने के लिए।	31R, 32N, 34N.	CH-1, CH-2 & CH-4.	S8-GN	28AT-UN
4	दल्लीराजहरा की ओर डाउन ट्रेन डिस्पैच करने के लिए (S28)	-	-	28-GN	DD- UN

20.6 भानुप्रतापपुर की ओर अप ट्रेनों के डिस्पैच के लिए:

क्र. सं.	मूवमेंट	पॉइंट की स्थिति	अन्य नियंत्रण	सिगनल बटन	रूट बटन
1	मेन लाइन सिगनल नंबर - S-3 से अप ट्रेन डिस्पैच करने के लिए।	41N, 42N.	CH-5, CH-6.	S3-GN	27AT-UN

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

2	लूप लाइन -1 सिगनल नंबर - S5 से अप ट्रेन डिस्पैच करने के लिए।	41R, 42N.	CH5, CH6.	S5-GN	27AT-UN
3	लूप लाइन -2 सिगनल नंबर - S7 से अप ट्रेन डिस्पैच करने के लिए।	41N, 42R.	CH5, CH6.	S7-GN	27AT-UN
4	भानुप्रतापपुर की ओर अप ट्रेन डिस्पैच करने के लिए (S27)	-	-	27-GN	UD- UN

20.7 शंट मूवमेंट:

ट्रेन को विभिन्न लाइनों पर ले जाने के लिए अप और डाउन ट्रेन को वापस शंट करना।

क्र. सं.	मूवमेंट	पॉइंट की स्थिति	अन्य नियंत्रण	सिगनल बटन	रूट बटन
1	SH-23 के द्वारा हॉट एक्सल लाइन से लूप लाइन नंबर - 2 में शंट बैक के लिए।	31N, 34R.	CH1, CH4.	SH23-GN	LL2-UN
2	SH-8 के द्वारा लूप लाइन नंबर - 2 से हॉट एक्सल लाइन में शंट बैक के लिए।	31N, 34R.	CH1, CH4.	SH8-GN	HA-UN
3	SH-25A के द्वारा लूप लाइन नंबर - 3 (लूप लाइन नंबर - 2) में शंट बैक के लिए।	31R, 32N, 34N.	CH1, CH2 & CH4	SH25-GN	LL2-UN
4	SH-25B के द्वारा लाइन नंबर - 2 (मेन लाइन) में शंट बैक के लिए।	31N, 32N	CH2 & CH1	SH25-GN	ML-UN
5	SH-25C के द्वारा लाइन नंबर-1 में शंट बैक के लिए।	31N, 32R, 33N.	CH1, CH2 & CH3	SH25-GN	LL1-UN
6	SH-26A के द्वारा लूप लाइन नंबर - 3 (लूप लाइन नंबर - 2) में शंट बैक के लिए।	41N, 42R.	CH5, CH6.	SH26-GN	LL2-UN



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

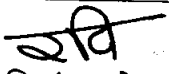
7	SH-26B के द्वारा लाइन नंबर - 2 (मेन लाइन) में शंट बैक के लिए।	41N, 42N.	CH5, CH6.	SH26-GN	ML-UN
8	SH-26C के द्वारा लाइन नंबर-1 में शंट बैक के लिए।	41R	CH5.	SH26-GN	LL1-UN

20.8 शंट मूवमेंट (स्टेबलिंग लाइन से):

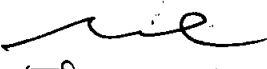
क्र. सं.	मूवमेंट	पॉइंट की स्थिति	अन्य नियंत्रण	सिगनल बटन	रूट बटन
1	SH-21 के द्वारा लूप लाइन नंबर -1 में शंट बैक के लिए।	32N, 33R.	CH2 & CH3	SH21-GN	LL1-UN
2	SH-6 के द्वारा लूप लाइन नंबर - 1 से स्टेबलिंग लाइन में शंट बैक के लिए।	32N, 33R.	CH2, CH3.	SH6-GN	SL-UN

21. सिगनल बटनों का विवरण एवं कार्य:

क्र. सं.	पुश बटन	कार्य
1.	S-1	अप ट्रेन को लाइन नंबर 1, 2 एवं 3 में रिसीव करने हेतु अप होम सिगनल S1 को टेक ऑफ करने के लिए
2.	C1	अप ट्रेन को लाइन नंबर 1, 2 एवं 3 में रिसीव करने हेतु कॉलिंग ऑन सिगनल को टेक ऑफ करने के लिए
3.	S-2	डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 1, 2 एवं 3 में रिसीव करने हेतु डाउन होम सिगनल S2 को टेक ऑफ करने के लिए
4.	C-2	डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 1, 2 एवं 3 में रिसीव करने हेतु कॉलिंग ऑन सिगनल को टेक ऑफ करने के लिए
5.	S-3	अप ट्रेन को लाइन नंबर 2 से भानुप्रतापपुर की ओर डिस्पैच करने हेतु।
6.	S-4	डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 2 से दल्लीराजहरा की ओर डिस्पैच करने हेतु।
7.	S-5	अप ट्रेन को लाइन नंबर 1 से भानुप्रतापपुर की ओर डिस्पैच करने हेतु।
8.	S-6	डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 1 से दल्लीराजहरा की ओर डिस्पैच करने हेतु।
9.	S-7	अप ट्रेन को लाइन नंबर 3 से भानुप्रतापपुर की ओर डिस्पैच करने हेतु।


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

10.	S-8	डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 3 से दल्लीराजहरा की ओर डिस्पैच करने हेतु।
11.	SH-6	डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 1 से स्टेबलिंग लाइन में शंट बैक करने हेतु।
12.	SH-8	डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 3 से हॉट एक्सल साइडिंग में शंट बैक करने हेतु।
13.	SH-21	ट्रेन को स्टेबलिंग लाइन से लाइन नंबर 1 में शंट बैक करने हेतु।
14.	SH-23	ट्रेन को हॉट एक्सल साइडिंग लाइन से लाइन नंबर 3 में शंट बैक करने हेतु।
15.	SH-25	अप ट्रेन को लाइन नंबर 1 या 2 या 3 में शंट बैक करने हेतु।
16.	SH-26	डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 1 या 2 या 3 में शंट बैक करने हेतु।
17.	S-27	गुदुम-भानुप्रतापपुर सेक्शन में एक अप ट्रेन को अनुमति देने के लिए।
18.	S-28	गुदुम- दल्लीराजहरा सेक्शन में एक डाउन ट्रेन को अनुमति देने के लिए।

22. रूट बटनों का विवरण एवं कार्य:

क्र. सं.	पुश बटन	कार्य
1	LL1-UN	दल्लीराजहरा या भानुप्रतापपुर छोर से आने वाली अप या डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 1 पर रिसीव करने या हॉट एक्सल साइडिंग से शंटिंग करने के लिए।
2	LL2-UN	दल्लीराजहरा या भानुप्रतापपुर छोर से आने वाली अप या डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 3 पर रिसीव करने या शंटिंग मूवमेंट के लिए।
3	ML-UN	दल्लीराजहरा या भानुप्रतापपुर छोर से आने वाली अप या डाउन ट्रेन को लाइन नंबर 2 पर रिसीव करने या शंटिंग मूवमेंट के लिए।
4	UD-UN	अप ट्रेन को भानुप्रतापपुर की ओर डिस्पैच करने हेतु।
5	DD-UN	डाउन ट्रेन को दल्लीराजहरा की ओर डिस्पैच करने हेतु।
6	SL-UN	स्टेबलिंग लाइन में शंट मूवमेंट के लिए।
7.	HA-UN	हॉट एक्सल साइडिंग लाइन में शंट मूवमेंट के लिए।

23. पॉइंट पुश बटनों का विवरण एवं कार्य:

क्र. सं.	पॉइंट बटन	कार्य
1	W-31	मेन लाइन और लूप लाइन नंबर 2 को जोड़ने वाला पहला फेसिंग क्रॉस ओवर पॉइंट।
2	W-32	मेन लाइन और लूप लाइन नंबर 1 को जोड़ने वाला क्रॉस ओवर पॉइंट।
3	W-33	स्टेबलिंग लाइन को जोड़ने वाला डी/एस पॉइंट
4.	W-34	हॉट एक्सल साइडिंग लाइन को जोड़ने वाला डी/एस पॉइंट



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

5.	W-41	भानुप्रतापपुर छोर में मेन लाइन और लूप लाइन नंबर 1 को जोड़ने वाला पहला फेसिंग क्रॉस ओवर पॉइंट।
6.	W-42	मेन लाइन और लूप लाइन नंबर 2 को जोड़ने वाला क्रॉस ओवर पॉइंट।

23.1 बटन, काउंटर, संकेत और बटन के कार्य का विवरण।

31WN	काले रंग का पुश बटन	क्रॉस ओवर पॉइंट संख्या: 31 को पृथक रूप से संचालित करने के लिए
32WN	काले रंग का पुश बटन	क्रॉस ओवर पॉइंट संख्या: 32 को पृथक रूप से संचालित करने के लिए
33WN	काले रंग का पुश बटन	पॉइंट संख्या: 33 को पृथक रूप से संचालित करने के लिए
34WN	काले रंग का पुश बटन	पॉइंट संख्या: 34 को पृथक रूप से संचालित करने के लिए
41WN	काले रंग का पुश बटन	क्रॉस ओवर पॉइंट संख्या: 41 को पृथक रूप से संचालित करने के लिए
42WN	काले रंग का पुश बटन	क्रॉस ओवर पॉइंट संख्या: 42 को पृथक रूप से संचालित करने के लिए
CH1	नीले रंग का पुश बटन	ग्रुप "ट्रांस" पुश बटन के साथ पॉइंट संख्या: 31A/B के क्रैंक हैंडल चाबी निकालने के लिए दबाएं।
CH2	नीले रंग का पुश बटन	ग्रुप "ट्रांस" पुश बटन के साथ पॉइंट संख्या: 32A/B, 43A/B के क्रैंक हैंडल चाबी निकालने के लिए दबाएं।
CH3	नीले रंग का पुश बटन	ग्रुप "ट्रांस" पुश बटन के साथ पॉइंट संख्या: 33 के क्रैंक हैंडल चाबी निकालने के लिए दबाएं।
CH4	नीले रंग का पुश बटन	ग्रुप "ट्रांस" पुश बटन के साथ पॉइंट संख्या: 34 के क्रैंक हैंडल चाबी निकालने के लिए दबाएं।
CH5	नीले रंग का पुश बटन	ग्रुप "ट्रांस" पुश बटन के साथ पॉइंट संख्या: 41A/B के क्रैंक हैंडल चाबी निकालने के लिए दबाएं।
CH6	नीले रंग का पुश बटन	ग्रुप "ट्रांस" पुश बटन के साथ पॉइंट संख्या: 42A/B के क्रैंक हैंडल चाबी निकालने के लिए दबाएं।
स्टेशन मास्टर चाबी		पैनल संचालन के लिए इस चाबी को डालना और दाईं ओर मोड़ना आवश्यक है। यह चाबी ज्यूटी पर तैनात एसएम की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।
स्टेशन मास्टर आपातकालीन पॉइंट चाबी		जब भी ट्रैक सर्किट विफलता की स्थिति में पॉइंट को संचालित करना हो तो इस चाबी को डालने और दाईं ओर मोड़ने की आवश्यकता होती है। यह चाबी ज्यूटी पर तैनात एसएम की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

स्टेशन मास्टर आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी		जब भी ट्रैक सर्किट विफलता की स्थिति में पॉइंट को संचालित करना हो तो इस चाबी को डालने और दाईं ओर मोड़ने की आवश्यकता होती है, जब पॉइंट को क्रैंक द्वारा चलाने पर पॉइंट में परिवर्तन की आवश्यकता होती है। यह चाबी ड्यूटी पर तैनात एसएम की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।
आपातकालीन पॉइंट संचालन पुश बटन	काला रंग लाल डॉट के साथ	संबंधित पॉइंट जोन ट्रैक सर्किट विफल होने पर इसे एसएम की आपातकालीन पॉइंट चाबी के साथ पॉइंट के आपातकालीन संचालन के लिए दबाया जाना चाहिए।
आपातकालीन पॉइंट संचालन काउंटर		यह पॉइंटों के आपातकालीन संचालन को पंजीकृत करता है।
आपातकालीन रूट रिलीज काउंटर		यह आपातकालीन रूट रिलीज को पंजीकृत करता है।
कॉलिंग ऑन काउंटर		यह कॉलिंग ऑन 'सिगनल संचालन को पंजीकृत करता है।
पॉइंट विफलता बजर		पॉइंट विफलता होने पर यह बजर संचालित होता है।
बटन फंसने का बजर		यह बटन तब चालू होता है जब कोई भी पुश बटन अटक जाता है।
सिगनल विफलता बजर		सिगनल विफलता होने पर यह बजर संचालित होता है।
पॉइंट नॉर्मल पुश बटन	काला रंग लाल डॉट के साथ	पॉइंटों के पृथक संचालन के लिए संबंधित बटन के साथ-साथ पॉइंटों की नॉर्मल सेटिंग शुरू करने के लिए इसे दबाया जाना चाहिए।
पॉइंट रिवर्स पुश बटन	काला रंग लाल डॉट के साथ	पॉइंटों के पृथक संचालन के लिए संबंधित बटन के साथ-साथ पॉइंटों की रिवर्स सेटिंग शुरू करने के लिए इसे दबाया जाना चाहिए।
आपातकालीन रूट रिलीज बटन	सफेद रंग लाल डॉट के साथ	आपातकालीन रूट रिलीज के लिए।
सिगनल रद्दीकरण पुश बटन (EGGN)	लाल रंग बटन	किसी सिगनल को रद्द करने के लिए, जो पहले ही टेक ऑफ किया जा चुका है, या कॉलिंग ऑन सिगनल एवं एडवांस स्टार्टर के मामले में ट्रेन के गुजरने के बाद रूट को रिलीज करने के लिए।
बटन हेल्ड बजर बंद करने का बटन	सफेद रंग बटन लाल डॉट के साथ	बटन के फंस जाने पर बजने वाले बजर को बंद करने के लिए बटन
ग्रुप ट्रांस बटन	सफेद रंग बटन काले डॉट के साथ	नियंत्रण को संबंधित क्रैंक हैंडल पर स्थानांतरित करने के लिए संबंधित बटन के साथ दबाया जाना चाहिए।
ग्रुप रिलीज बटन	सफेद रंग बटन काले डॉट के साथ	संबंधित पुश बटन के साथ संबंधित क्रैंक हैंडल से नियंत्रण रिलीज करने के लिए दबाया जाना चाहिए।
सिगनल लैम्प विफलता बजर बंद करने का बटन	लाल रंग बटन सफेद डॉट के साथ	सिगनल लैम्प विफलता बजर को स्वीकार करने के लिए दबाया जाना है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

पॉइंट विफलता बजर बंद करने का बटन	काला रंग बटन सफेद डॉट के साथ	पॉइंट विफलता बजर को स्वीकार करने के लिए दबाया जाना है
फ्लैशर का संकेत	फ्लैशर-1 और फ्लैशर-2 का दृश्य संकेत	

24. मोटर चालित पॉइंटों की विफलता और क्रैंक हैंडल का उपयोग।

- (ए) मोटर चालित पॉइंट की विफलता की स्थिति में, पॉइंट की सेटिंग के लिए ऑपरेटिंग मैनुअल नियम संख्या 20.06 में निहित निर्देशों का पालन किया जाना चाहिए।
- (बी) क्रैंक हैंडल की चाबियाँ आम तौर पर नियंत्रण पैनल से जुड़े संबंधित EKT उपकरण में क्रैंक हैंडल पुश बटन के ऊपर पैनल पर सफेद/लाल लघु प्रकाश संकेतों के साथ लॉक की जाती हैं। पैनल पर ग्रुप ट्रांस बटन के साथ नीले रंग का क्रैंक हैंडल पुश बटन एक साथ दबाया जाना है और उसी समय सफेद संकेत चमकने लगता है जो दर्शाता है कि चाबी निकाली जा सकती है। पॉइंट को मैनुअल रूप से संचालित करने के लिए क्रैंक हैंडल चाबी निकालने के लिए संबंधित क्रैंक हैंडल EKT के नीचे इकोनोमाइज़र पुश बटन को दबाया जाना चाहिए। जब पॉइंट पैनल से संचालित होने में विफल रहता है। जैसे ही चाबी निकाली जाती है, संकेत रिक्त हो जाता है। क्रैंक के पॉइंट्स को संभालने का काम पूरा होने के बाद चाबी को वापस लाया जाता है और संबंधित EKT में डाला जाता है और घुमाया जाता है। चमकता हुआ सफेद संकेत फिर से प्रकट होता है। अब सामान्य कामकाज बहाल करने के लिए ग्रुप रिलीज बटन और संबंधित क्रैंक हैंडल बटन को दबाया जाना है। सफेद संकेत स्थिर हो जाता है। जब पॉइंट सिगनल द्वारा लॉक किए जाते हैं तो लाल संकेत दिखाई देता है और सिगनल के सामान्य होने के बाद खाली हो जाता है।
- (सी) आपातकालीन क्रैंक हैंडल रिलीज़ चाबी:
- इस चाबी को इसके लिए बने स्लॉट में डालना होगा और क्लॉक वाइज 'दिशा में घुमाना होगा जब एक विशेष CH समूह ट्रेन द्वारा पूरे निर्धारित रूट पर जाने के बाद भी लॉक हो जाता है और आपातकालीन रूट रिलीज करने के आवेदन के बाद भी रूट रिलीज नहीं किया जाता है और जब पॉइंट का परिवर्तन आवश्यक हो।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

चाबी को फ्लॉक वाइज 'दिशा में डाला और घुमाया गया, जिस विशेष क्रैंक हैंडल को रिलीज किया जाना है, उसे अब थुप ट्रांस बटन' के साथ दबाया जाता है और फिर आवश्यक क्रैंक हैंडल को सामान्य तरीके से रिलीज किया जा सकता है जैसा कि ऊपर 10.0 में बताया गया है।

जिसे इसके लिए बने रजिस्टर में दर्ज करना होगा और क्रैंक हैंडल की ऐसी हर आपातकालीन रिलीज के लिए एसएम के कार्यालय में रखना होगा।

क्रैंक हैंडल चाबी को तभी बाहर निकाला जा सकता है जब उस विशेष रूट पर सभी संबंधित सिगनल "ऑन" स्थिति में हों और क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने से इन पॉइंटों पर गति को नियंत्रित करने वाले सिगनल भी निष्क्रिय हो जाते हैं।

क्रैंक हैंडल	नियंत्रित पॉइंट्स क्र.	लोकेशन
CH1	31A/B	पैनल कक्ष
CH2	32A/B	
CH3	33	
CH4	34	
CH5	41A/B	
CH6	42A/B	

24.1 इंटरलॉकिंग खराब होने पर सिगनल का संचालन:

(ए) रंगीन लाइट सिगनल की ऑफ 'स्थिति अंतिम संकेत है कि जिस रूट पर इसे लागू किया गया है, उसके लिए पॉइंट सही ढंग से सेट और लॉक किए गए हैं। आम तौर पर सिगनल पुश बटन दबाकर सिगनल को नहीं दिया जा सकता है, जब तक कि रूट के सभी संबंधित पॉइंट सही ढंग से सेट और लॉक न हो जाएं। यदि सिगनल देने पर विफल रहता है, तो ऐसी परिस्थितियों में संबंधित मार्ग पर पॉइंटों की सेटिंग, जिस पर यह लागू होता है, का निरीक्षण झूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर द्वारा किया जाना चाहिए, इससे पहले कि ट्रेन को ऐसे सिगनल को पार करने की अनुमति दी जाए, चाहे पैनल पर जो भी दर्शाया गया हो।

(बी) इंटरलॉकिंग के खराब होने की स्थिति में, जब किसी ट्रेन को आवश्यक सिगनल दिये बिना रिसीव किया जाता है या डिस्पैच किया जाता है, तो ओवरलैप सहित संबंधित मार्ग के फेसिंग पॉइंट और ट्रेलिंग पॉइंट को सहायक नियम 3.39.01 (सी) और 3.69.03 (बी) और (सी) के अनुसार क्लैंप और पैडलॉक किया जाना चाहिए।

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

25. इंटरलॉकिंग:

अप और डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर 27 और 28 को यूएफएसबीआई प्रकार के ब्लॉक पैनल के साथ इस तरह से इंटरलॉक किया गया है कि इसे तब तक नहीं दिया जा सकता जब तक कि एडवांस स्टेशन दल्लीराजहरा और भानुप्रतापपुर से प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित लाइन क्लियर प्राप्त न हो जाए।

26. ट्रैक सर्किट:

याई पूरी तरह से ट्रैक सर्किटयुक्त है। होम सिगनल नंबर 1A/B/C और 2A/B/C को इसके नीचे दिए गए कॉलिंग ऑन सिगनल के संचालन के लिए एक एप्रोच ट्रैक सर्किट प्रदान किया जाता है। जैसे ही आगे ट्रैक सर्किट पर ट्रेन के द्वारा ऑक्यूपाई हो जाता है, स्टार्टर सिगनल, एडवांस स्टार्टर सिगनल को ऑन 'स्थिति में चला जाता है।

लाइन की स्थिति, चाहे वह क्लियर हो या ऑक्यूपाई हो, निम्नानुसार दर्शाई गई है:-

लाइन क्लियर कोई संकेत नहीं.

लाइन व्यस्त/विफल लाल संकेत।

रूट सेट सफेद रोशनी.

27. ब्लॉक संचालन प्रणाली:**के मध्य ट्रेन:**

गुदुम और दल्लीराजहरा सेक्शन में ट्रेनें सामान्य नियमों के अध्याय-VIII और XIV और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अध्याय-III भाग-V के संदर्भ में बीपीएसी (सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर) के साथ यूएफएसबीआई प्रकार के ब्लॉक पैनल के माध्यम से एक्सोल्यूट ब्लॉक सिस्टम के तहत काम करती हैं। ब्लॉक उपकरण पैनल रूम में ड्यूटी पर मौजूद एसएम के प्रभार में स्थापित किए जाते हैं जो उनके संचालन और उनकी चाबियों की सुरक्षित अभिरक्षा के लिए जिम्मेदार होते हैं।

गुदुम और भानुप्रतापपुर सेक्शन पर ट्रेनें सामान्य नियमों के अध्याय-VIII और XIV और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अध्याय-III भाग-V के संदर्भ में बीपीएसी (सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर) के साथ यूएफएसबीआई प्रकार के ब्लॉक पैनल के माध्यम से पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के तहत काम करती हैं। ब्लॉक उपकरण पैनल रूम में ड्यूटी पर मौजूद एसएम के प्रभार में स्थापित किए जाते हैं जो उनके संचालन और उनकी चाबियों की सुरक्षित अभिरक्षा के लिए जिम्मेदार होते हैं।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

28.1 गुदुम - भानुप्रतापपुर और गुदुम - दल्लीराजहरा के मध्य यूएफएसबीआई का संचालन:**(i) ट्रेनों के रिसेप्शन और डिस्पैच के लिए:****(ए) गुदुम से दल्लीराजहरा स्टेशन की ओर ट्रेन डिस्पैच के लिए:**

एसएम को बेल बटन दबाकर दल्लीराजहरा स्टेशन को "कॉल अटेंशन" संकेत भेजना चाहिए। दल्लीराजहरा से प्रतिक्रिया प्राप्त करने के बाद, एसएम को निर्धारित बेल कोड के बाद लाइन क्लियर के लिए पूछना चाहिए। दल्लीराजहरा में उपस्थित एसएम निजी अंक समर्थित मौखिक लाइन क्लियर देता है। गुदुम में एसएम को बेल और "TGT" बटन तब तक दबाना चाहिए जब तक कि TGT एरोहेड संकेत हरा न हो जाए और लाइन क्लोज्ड संकेतक बंद न हो जाए। फिर एसएम एलएसएस (एस-28) को देता है। जब ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है, तो सेक्शन बजर बजने लगता है, टीजीटी एरोहेड संकेत लाल हो जाता है और "ACKN" जल उठता है। एसएम को "ACKN" दबाकर बजर को स्वीकार करना होगा, इसके साथ ही ACKN संकेतक बंद हो जाएगा।

(बी) गुदुम स्टेशन पर ट्रेन रिसेप्शन के लिए:-

गुदुम में एसएम को बेल बटन दबाकर कॉल अटेंशन संकेत को स्वीकार करना चाहिए और ब्लॉक फोन को अटेंड करना चाहिए। एसएम फिर ट्रेन के भूवर्णन के संबंध में जानकारी का आदान-प्रदान करता है और यूएफएसबीआई की लाइन क्लोज्ड स्थिति को सुनिश्चित करना चाहिए। गुदुम में एसएम द्वारा निजी अंक समर्थित मौखिक लाइन क्लियर प्रदान किया जाता है। लाइन क्लोज्ड संकेतक बंद हो जाता है और "TCF" एरोहेड संकेत हरा हो जाता है। जब ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है, तो बजर बजना शुरू हो जाता है और TCF एरोहेड इंडिकेशन लाल हो जाता है और यह "ACKN" इंडिकेटर जल उठता है। गुदुम में 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 ट्रेन को रिसीव करने के लिए रिसेप्शन सिगनल देता है।

(ii) एसएम 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 ट्रेन प्राप्त करने/भेजने वाले स्टेशन पर क्रमशः "लाइन क्लियर" प्रदान/प्राप्त नहीं किया जाता है। यह दिशात्मक एरोहेड के बीच एक गोलाकार संकेत के रूप में प्रदान किया गया है।

(बी) TCF संकेत (हरा): संकेत यह इंगित करने के लिए प्रदान किया जाता है कि पीछे के स्टेशन द्वारा "लाइन क्लियर" की अनुमति दी गई है। रिसीविंग स्टेशन पर ट्रेन के पहुंचने के बाद जब ब्लॉक सेक्शन क्लियर हो जाता है तो इंडिकेशन चमकता है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

लेकिन संबंधित सिगनल और उनके नियंत्रण किसी भी स्टेशन पर शंट रिलीज़ चाबी सामान्य या अनजाने में अंदर नहीं डाले गए हैं। 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 एरोहेड संकेत और TCF नामक एक आयताकार संकेत के रूप में प्रदान किया जाता है।

- (सी) **TGT संकेत (हरा):** यह इंगित करने के लिए संकेत दिया जाता है कि "लाइन क्लियर" प्राप्त हो गया है। ट्रेन के आगमन के बाद जब ब्लॉक सेक्शन क्लियर हो जाता है तो संकेत चमकता है, लेकिन संबंधित सिगनल और उनके नियंत्रण सामान्य नहीं होते हैं या किसी भी स्टेशन पर शंट रिलीज़ चाबी सामान्य या अनजाने में अंदर नहीं डाले गए हैं। 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 एरोहेड संकेत और TGT नामक एक आयताकार संकेत के रूप में प्रदान किया जाता है।
- (डी) **TOL संकेत (लाल):** संकेत यह इंगित करने के लिए दिया जाता है कि 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 TOL नाम के एरोहेड संकेत और आयताकार संकेतों के रूप में प्रदान किया जाता है।
- (ई) **CO-OP रद्द करें संकेत (पीला):** संकेत यह इंगित करने के लिए प्रदान किया जाता है कि "लाइन क्लियर" को रद्द करने के लिए दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन द्वारा सहयोग दिया गया है।
- (एफ) **रद्द करें संकेत (पीला):** संकेत यह इंगित करने के लिए चमकता है कि "लाइन क्लियर" को रद्द करना प्रगति पर है और 120 सेकंड तक चलेगा। उसके बाद लाइन क्लोज होने तक यह स्थिर रहता है।
- (जी) **SNK संकेत (पीला):** यह इंगित करने के लिए संकेत दिया जाता है कि सभी सिगनल और नियंत्रण चालू/सामान्य हैं। यह टीजीटी डायरेक्शनल एरोहेड के पास प्रदान किया गया है।
- (एच) **SNOEK संकेत (पीला):** संकेत यह इंगित करने के लिए प्रदान किया जाता है कि दूसरे छोर पर एडवांस स्टार्टर सिगनल और उसके नियंत्रण ऑन/सामान्य पर हैं, शंट रिलीज़ चाबी "आउट" स्थिति में है



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

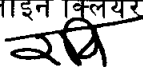


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

और "केएलआर" की शंट चाबी "इन" स्थिति में है। यह टीसीएफ डायरेक्शनल एरोहेड के पास प्रदान किया गया है।

- (आई) **LSS संकेत (लाल):** यह संकेत देने के लिए प्रदान किया जाता है कि एडवांस स्टार्टर सिगनल ऑन स्थिति में है। यह सिगनल के मोनोग्राम में उपलब्ध कराया गया है।
- (जे) **LSS संकेत (हरा):** यह इंडिकेशन यह दर्शाने के लिए दिया गया है कि एडवांस स्टार्टर सिगनल "ऑफ" स्थिति में है। यह सिगनल 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 अधिकृत संकेत (लाल):** यह संकेत 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 इंगित करने के लिए संकेत दिया गया है कि केएलआर की शंट चाबी "आउट" है या शंट रिलीज चाबी "इन" स्थिति में है। इसे टीजीटी एरोहेड के पास उपलब्ध कराया गया है।
- (एन) **SHK OUT संकेत (हरा):** संकेत यह बताने के लिए दिया गया है कि केएलआर की शंट चाबी "इन" है या शंट रिलीज चाबी "आउट" स्थिति में है। इसे टीजीटी एरोहेड के पास उपलब्ध कराया गया है।
- (ओ) **मक्स/ यूएफएसबीआई स्थिति ओके संकेत (हरा):** यह संकेत देने के लिए संकेत दिया गया है कि यूएफएसबीआई कार्यात्मक है।
- (पी) **मक्स/ यूएफएसबीआई स्थिति विफल संकेत (लाल):** यह संकेत देने के लिए प्रदान किया जाता है कि यूएफएसबीआई विफलता मोड में है।
- (क्यू) **संचार लिंक विफलता संकेत (पीला):** संचार लिंक विफलता को इंगित करने के लिए संकेत प्रदान किया जाता है।
- (iii) **ब्लॉक पैनल के पुश बटन और चाबियाँ:**
- (ए) **"बेल" बटन (काला):** यह कई कार्य करता है।
- (i) कॉल अटेंशन संचारित करना
- (ii) लाइन क्लियर प्राप्त करने के लिए ट्रेन गोइंग टू बटन के साथ।
- (iii) लाइन क्लियर रद्द करने के लिए कैंसिल बटन के साथ दबाना।


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

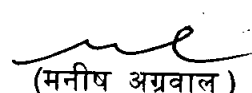
वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

- (बी) " TGT " बटन (लाल): पुश बटन "बेल" बटन के साथ दबाने पर "लाइन क्लियर" प्राप्त करने के लिए प्रदान किया जाता है।
- (सी) "ACKN" बटन (काला): ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के द्वारा अधिकृत होने / क्लियर होने के लिए ऑडियो विजुअल संकेत को स्वीकार करने के लिए पुश बटन प्रदान किया गया है।
- (डी) " CO-OP रद्द " बटन (हरा): भेजने वाले स्टेशन से प्राप्तकर्ता स्टेशन पर "लाइन क्लियर" को रद्द करने में सहयोग बढ़ाने के लिए पुश बटन प्रदान किया जाता है।
- (इ) "रद्द करें" बटन (पीला): "लाइन क्लियर" को रद्द करने के लिए "बेल" बटन के साथ दबाने हेतु पुश बटन प्रदान किया जाता है।
- (एफ) "स्टेशन मास्टर" चाबी: यह चाबी कॉल अटेंशन, "लाइन क्लियर" पूछताछ और "लाइन क्लियर" रद्दीकरण के प्रसारण को नियंत्रित करती है। जब यह चाबी निकाल ली जाती है तो ये ऑपरेशन संभव नहीं होते हैं।
- (जी) "शंट रिलीज" चाबी: यह चाबी "लाइन क्लियर" लेने और केएलआर से शंट चाबी निकालने को नियंत्रित करती है। जब इस चाबी को बाहर निकाला जाता है तो "लाइन क्लियर" को लेना संभव होता है लेकिन केएलआर से शंट चाबी को बाहर निकालना संभव नहीं होता है। "लाइन क्लियर" को रोकने के लिए या शंट चाबी को बाहर निकालने के लिए इस शंट रिलीज चाबी को लगाये हुए रखना होगा।
- (iv) काउंटर और बजर:
- (ए) काउंटर: काउंटर "लाइन क्लियर" रद्दीकरण की संख्या दर्ज करने के लिए प्रदान किया गया है।
- (बी) बजर: दूसरे छोर के एसएम द्वारा भेजे गए कॉल अटेंशन और ट्रेन के अधिकृत और क्लियरेंस को पंजीकृत करने के लिए ऑडियो अलार्म प्रदान किया जाता है।
- (v) ब्लॉक टेलीफोन
- यह ब्लॉक अनुभाग के दूसरे छोर पर एसएम के साथ संचार के लिए प्रदान किया गया है। अलग ब्लॉक अनुभाग 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 गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

(vii) ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक स्टेशन तक ट्रेनों को सिगनल देने 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, एसएम अपने ब्लॉक पैनल पर निम्नलिखित सुनिश्चित करेगा:

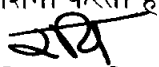
- i) लाइन बंद संकेत पीला और
- ii) लाइन मुक्त संकेत हरा और
- iii) SNK संकेत पीला और
- iv) SNOEK संकेत पीला और
- v) शंट चाबी संकेत हरा
- vi) मक्स / यूएफएसबीआई स्थिति पीला
- vii) संचार लिंक विफल संकेत बंद

सी) दूसरे छोर पर मौजूद स्टेशन अपनी सहमति देते समय अपने ब्लॉक पैनल पर निम्नलिखित सुनिश्चित करेगा;

- i) लाइन बंद संकेत पीला और
- ii) लाइन मुक्त संकेत हरा और
- iii) SNK संकेत पीला और
- iv) SNOEK संकेत पीला और
- v) शंट चाबी संकेत हरा
- vi) मक्स / यूएफएसबीआई स्थिति पीला
- vi) संचार लिंक विफल संकेत बंद।

डी) इसके बाद भेजने वाले स्टेशन का एसएम बेल और ट्रेन गोइंग टू बटन दबाता है।

ई) दिशात्मक एरोहेड, जाने वाली ट्रेन/आने वाली ट्रेन भेजने/प्राप्त करने वाले स्टेशन पर क्रमशः हरे रंग की रोशनी करती है।


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

- एफ) ट्रेन गोइंग टू का हरा संकेत मिलने पर भेजने वाले स्टेशन का एसएम बेल और ट्रेन गोइंग टू बटन रिलीज करता है।
- जी) भेजने वाला स्टेशन एसएम, अपने ब्लॉक पैनल पर लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद, एलएसएस को देकर ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में भेज सकता है। सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश पर, ट्रेन ऑन लाइन एरोहेड संकेत के पास दोनों स्टेशनों पर रोशनी करती है
ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रोम एरोहेड संकेत संबंधित स्टेशनों पर लाल हो जाती है। दोनों स्टेशनों पर ACKN बटन के पास ACKN संकेतक के साथ सेक्शन बजर बजता है। ACKN दबाने से बजर और ACKN संकेतक बंद हो जाएंगे।
- एच) ट्रेन को उचित रिसेप्शन सिगनल 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 डिस्पैच सिगनल और उनके नियंत्रण सामान्य नहीं हैं या केएलआर की शंट चाबी 'आउट' है, तो ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रोम संकेत क्रमशः भेजने / प्राप्त करने वाले स्टेशन पर हरे रंग की चमकती रहती है। यदि रिसेप्शन और डिस्पैच सिगनल और उनका नियंत्रण सामान्य है और केएलआर की शंट चाबी भेजने/प्राप्त करने वाले स्टेशन पर अंदर है, तो ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रोम बंद हो जाती है और लाइन बंद संकेतक पीला हो जाता है।

(viii) लाइन क्लियर "पूछताछ का इनकार

जब कोई ब्लॉक सेक्शन, 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 चाबी को निकाल लिया जाएगा और सुरक्षित हिरासत में रखा जाएगा।

यदि दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन "लाइन क्लियर" पूछताछ सिगनल 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 नया "लाइन क्लियर" पूछताछ सिगनल नहीं दिया जाता है और स्वीकार नहीं किया जाता है।

रुकावट दूर होने पर, केएलआर की शंट चाबी को डाला जाएगा और उसे "इन" स्थिति में घुमाया जाएगा और शंट रिलीज चाबी को बाहर निकाला जाएगा। एसएम तुरंत दूसरे छोर के एसएम को इस तथ्य के बारे में सूचित करेगा, ताकि वह एक नया लाइन क्लियर भेजने में सक्षम हो सके।

"लाइन क्लियर" रद्दीकरण की विधि



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

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

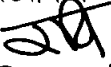
रद्दीकरण की विधि

भेजने वाला स्टेशन		लेने वाला स्टेशन	
1.	एलएसएस को वापस ऑन 'स्थिति में कर देता है, यदि पहले से ही दिया गया है, तो SNK को पीले रंग में सुनिश्चित करता है, अंतिम स्टेशन एसएम को निर्धारित बेल कोड के बाद टेलीफोन पर निजी अंक समर्थित रद्दीकरण के बारे में सलाह देता है।	2.	अनुरोध पर सहमति देता है, पीले पर SNK और पीले पर SNEOK सुनिश्चित करता है और निर्धारित बेल कोड के बाद टेलीफोन पर निजी अंक समर्थित सहमति देता है।
3.	दूसरी ओर से मौखिक सहमति के बाद एसएम, Co-OP रद्द करें बटन दबाता है और घंटी कोड प्राप्त होने पर छोड़ देता है।	4.	सहयोग के लिए प्रतीक्षा करता है, पीली रोशनी करता है और एसएम चाबी अंदर डालकर के साथ घंटी और रद्द बटन दबाता है। काउंटर वेतन वृद्धि रद्द करें. इंडिकेशन से आने वाली ट्रेन चमकती हरी हो जाती है। कैंसिल इंडिकेशन लाइट चमकती हुई पीली हो जाती है और 120 सेकंड तक चमकती रहती है।
5.	ट्रेन गोईंग टू ' का संकेत चमकता हुआ हरा हो जाता है।		
7.	ट्रेन गोईंग टू ' संकेत बंद हो जाता है 'लाइन क्लोज्ड संकेत रोशनी करता है।	6.	120 सेकंड की समाप्ति पर, संकेतक को रद्द करने के लिए संकेतक से ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम ' ट्रेन और रद्दीकरण संकेत बंद हो जाती है। 'लाइन बंद संकेत रोशनी करता है।

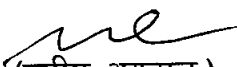
(ix) ब्लॉक बैक संचालन

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 ने केएलआर की शंट चाबी निकाल ली और सुरक्षित अभिरक्षा में रख ली। 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 दूसरे छोर पर स्टेशन के एसएम को अनुभाग स्पष्ट संदेश भेजा जाएगा, जो बदले में एक निजी नंबर द्वारा समर्थित इसे


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

स्वीकार करेगा। इसके बाद एसएम केएलआर की शंट चाबी डालेगा और 'आईएन' स्थिति में आ जाएगा और शंट रिलीज चाबी 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।

पीछे का स्टेशन	स्टेशन ब्लॉक बैक का इरादा रखता है
2. ब्लॉक पैनल प्रदर्शित करता है; "लाइन क्लोज - पीली।" लाइन मुक्त - हरा SNOEK - पीला शंट चाबी - हरा	1. ब्लॉक पैनल प्रदर्शित करता है; "लाइन क्लोज - पीली।" लाइन मुक्त - हरा SNOEK - पीला शंट चाबी - हरा
4. कॉल अटेंशन को स्वीकार करता है/टेलीफोन सिगनल को अटेंड करता है।	3. एसएम चाबी डालता है और घुमाता है, कॉल अटेंशन देता है/टेलीफोन सिगनल अटेंड करता है।
6. टेलीफोन अटेंड करता है.	5. टेलीफोन अटेंड करता है.
8. निजी नंबर द्वारा स्वीकार और सहमति देता है।	7. ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने का प्रयोजन सूचित करता है।
10. SNOEK बंद करता है।	9. केएलआर से शंट की आउट' लेता है और सुरक्षित अभिरक्षा में रखता है। ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने के लिए ट्रेन के ड्राइवर को आवश्यक प्राधिकार जारी करें। शंट चाबी संकेत लाल हो जाता है।
12. ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश पर, सेक्शन बजर बजने लगता है और ACKN इंडिकेशन जलने लगता है।	11. ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश पर, सेक्शन बजर बजने लगता है और ACKN इंडिकेशन जलने लगता है।
लाइन अधिकृत संकेत लाल हो जाता है। "लाइन क्लोज" संकेत बंद हो जाता है।	लाइन अधिकृत संकेत लाल हो जाता है। "लाइन क्लोज" संकेत बंद हो जाता है।
ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करता है। ACKN संकेत बंद हो जाता है।	ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करता है। ACKN संकेत बंद हो जाता है।
14. ब्लॉक अनुभाग के क्लियरेंस पर. सेक्शन बजर बजना शुरू हो जाता है और "लाइन क्लोज" संकेत जल उठता है। ACKN संकेत रोशनी करता है।	13. ब्लॉक अनुभाग के क्लियरेंस पर. सेक्शन बजर बजना शुरू हो जाता है और "लाइन क्लोज" संकेत जल उठता है। ACKN संकेत रोशनी करता है।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

	लाइन फ्री संकेतक हरा हो जाता है। " लाइन क्लोज" और संकेतक पीला हो जाता है।		लाइन फ्री संकेतक हरा हो जाता है। "लाइन क्लोज" और संकेतक पीला हो जाता है।
	ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करता है। ACKN संकेत बंद हो जाता है।		ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करता है। ACKN संकेत बंद हो जाता है।
16.	कॉल ध्यान स्वीकार करता है/टेलीफोन संकेत पर ध्यान देता है।	15.	शंटिंग के पूरा होने पर, एसएम किसी भी वाहन से मुक्त, विपरीत स्टार्टर (यदि कोई हो)/शंट सिगनल या स्टॉप बोर्ड/फाउलिंग मार्क और एफएसएस के बीच की लाइन का सत्यापन करता है। एसएम चाबी डालता है और घुमाता है, कॉल अटेंशन देता है/टेलीफोन सिगनल अटेंड करता है।
18.	टेलीफोन अटेंड करता है.	17.	टेलीफोन अटेंड करता है.
20.	एक निजी नंबर द्वारा समर्थित पावती।	19.	एक निजी नंबर द्वारा समर्थित शंटिंग पूरी होने की जानकारी जाती है।
22.	SNOEK पीली रोशनी जलने लगती है।	21.	KLR की शंट चाबी प्रविष्ट करता है और 'IV' में बदल जाता है। शंट चाबी संकेत हरा हो जाता है।

(x) ट्रेन की शंटिंग:

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

शंटिंग करते समय अंतिम स्टॉप सिगनल को "ऑन" रखना चाहिए।

अंतिम स्टॉप सिगनल तक ट्रेन की शंटिंग

केएलआर की शंट चाबी को निकालकर सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जाएगा। शंटिंग ट्रेन के ड्राइवर को एलएसएस तक शंटिंग करने का आदेश दिया जाएगा। शंटिंग के पूरा होने पर, स्टार्टर/शंट सिगनल/स्टॉप बोर्ड/फाउलिंग मार्क और एलएसएस के बीच की लाइन को किसी भी वाहन से मुक्त रूप से जांचा जाना चाहिए। केएलआर की शंट चाबी डाली जाएगी और "इन" स्थिति में घुमायी जाएगी।

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 और 8.10 के अनुपालन के बाद ही दी जाएगी।


(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

अंतिम स्टॉप सिगनल से आगे ट्रेन की शंटिंग:
शंटिंग ब्लॉक फॉरवर्ड के संरक्षण में ही की जाती है।

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

	एलएसएस की विफलता का कारण	की जाने वाली कार्रवाई
1.	जब लाइन क्लियर प्राप्त हो जाने पर भी इसे दिया नहीं जा सकता; या;	एलएसएस को विफल माना जाना चाहिए और विफलता की सूचना तुरंत सिगनल स्टाफ को दी जाएगी। लाइन क्लियर ब्लॉक पैनल पर प्राप्त किया जाएगा और रेलवे पर प्रचलित लाइन क्लियर टिकट/पेपर लाइन क्लियर ट्रेन के ड्राइवर को जारी किया जाएगा।
2.	जब इसे लाइन क्लियर प्राप्त किए बिना क्लियर किया जा सकता है; या;	एलएसएस को विफल माना जाना चाहिए और विफलता की सूचना सिगनल को दी जाएगी
3.	ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश पर यह सामान्य स्थिति में बहाल नहीं होता है	

(xii) ब्लॉक संचालन का निलंबन एवं की जाने वाली कार्रवाई:

	निलंबन का कारण	की जाने वाली कार्रवाई
1.	जब सेक्शन में मटेरियल लॉरी, रेल-कम-रोड वाहन, मोटर ट्रॉली, टाई-टैम्पिंग मशीन, रेल मोटर/बस या टावर वैगन (4 व्हीलर) चलाना हो।	ब्लॉक पैनल को निलंबित कर दिया जाएगा। इन वाहनों पर पेपर लाइन क्लियर पर काम किया जाएगा।
2.	मध्य सेक्शन में दुर्घटना होती है।	यदि ब्लॉक पैनल को इसके द्वारा नियंत्रित लाइन के निकट की किसी लाइन के उल्लंघनकारी होने की सूचना मिलती है, तो उसे तब तक निलंबित कर दिया जाएगा, जब तक कि उल्लंघन मौजूद हो। एलएसएस को निष्क्रिय एवं विफल माना जाएगा।
3.	जब ब्लॉक पैनल का कोई भी हिस्सा विधिवत स्वीकृत डिस्कनेक्शन नोटिस के तहत मरम्मत के लिए खोला या हटाया जाता है।	ब्लॉक पैनल को निलंबित कर दिया जाएगा। एलएसएस को निष्क्रिय एवं विफल माना जाएगा।
4.	जब स्टेशन का एलएसएस सिगनल स्टाफ द्वारा मरम्मत किया जा रहा है।	एलएसएस को निष्क्रिय एवं विफल माना जाएगा।
5.	ब्लॉक फॉरवर्ड के दौरान.	एलएसएस को निष्क्रिय एवं विफल माना जाएगा।

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

जब ब्लॉक पैनल और/या एलएसएस के निलंबन का कारण हटा दिया जाता है, तो एसएम, जैसा भी मामला हो, ब्लॉक पैनल/एलएसएस के सामान्य कामकाज को बहाल करेगा।

नोट: गुदुम - भानुप्रतापपुर अनुभाग के लिए उपरोक्त प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

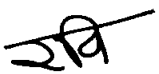
1. जब भी ब्लॉक पैनल को टीजीटी पर सेट करने या लाइन क्लोज करने में कोई कठिनाई आती है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ब्लॉक पैनल को विफल मानने से पहले SNK.SHK (इन) संकेतकों की उपलब्धता के बारे में दूसरे छोर के स्टेशन से सत्यापन करेगा।
2. यदि ब्लॉक पैनल ओएफसी/क्लाड मीडिया चेंज-ओवर में संचार विफलता दर्शाया गया है। स्वचालित ओएफसी/क्लाड मीडिया चेंज-ओवर स्वतः ही कार्य करता है।

29. स्टैंड बाय डिजिटल एक्सल काउंटर की रीसेटिंग प्रक्रिया:

ब्लॉक सेक्शन गुदुम-दल्लीराजहरा और गुदुम-भानुप्रतापपुर में, एलवीसीडी एक्सल काउंटर प्रदान किए गए हैं। भानुप्रतापपुर छोर या दल्लीराजहरा छोर से प्रत्येक ट्रेनों के आगमन के बाद, ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट को तब तक सामान्य नहीं किया जा सकता जब तक कि पीछे के ब्लॉक सेक्शन के लिए एलवीसीडी एक्सल काउंटर क्लियर न हो जाएं। इसी प्रकार, दल्लीराजहरा या भानुप्रतापपुर से ट्रेनों को भेजने के लिए, एलएसएस को तब तक दिया नहीं किया जा सकता जब तक कि एडवांस ब्लॉक सेक्शन के लिए एलवीसीडी एक्सल काउंटर क्लियर न हो। इसी प्रकार, दल्लीराजहरा या भानुप्रतापपुर में ट्रेन के पूर्ण आगमन के बाद, इस सेक्शन के लिए प्रदान की गई बीपीएसी की क्लियरेंस के बाद ही यूएफएसबीआई को सामान्य किया जा सकता है।

(i) गुदुम-दल्लीराजहरा के बीच एक्सल काउंटर सिस्टम को रीसेट करने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया:

किसी ट्रेन के रिसीविंग छोर स्टेशन पर पहुंचने के बाद या जब किसी ट्रेन ने ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं किया हो या कोई ब्लॉक फॉरवर्ड या ब्लॉक बैक पूरा होने के बाद, यदि बीपीएसी में से एक पैनल पर और रीसेट बॉक्स में लाल दिखाना जारी रखता है सिस्टम 'ए' या सिस्टम 'बी' स्वचालित रूप से सिस्टम को रीसेट कर देगा। वीडर काउंटर की वृद्धि को ट्रेन सिगनलिंग रजिस्टर के साथ-साथ वीडर काउंटर रजिस्टर में भी दर्ज किया जाना चाहिए। यदि दोनों सिस्टम विफल हो जाते हैं तो लेने वाले स्टेशन, स्टेशन मास्टर और भेजने वाले स्टेशन द्वारा मैनुअल रीसेट किया जाएगा, स्टेशन मास्टर एक्सल काउंटर को रीसेट करने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाएगा।



(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

- ❖ इस प्रयोजन के लिए एसएम/ गुदुम पहले यह सत्यापित करेगा कि ब्लॉक सेक्शन ट्रेनों से मुक्त है। यदि ट्रेन के आगमन के बाद विफलता हुई है, तो ड्यूटी पर तैनात एसएम को अंतिम ट्रेन के गार्ड (जीआर और एसआर प्रासंगिक पैरा के अनुसार) या ट्रेन के अंतिम वाहन टेल लैंप/बोर्ड का निरीक्षण करने से अक्षुण्ण प्राप्त करना होगा, ताकि वह सुनिश्चित कर सके कि ट्रेन बीपीएसी एक्सल काउंटर के रीसेट का सहारा लेने से पहले पूरी तरह से आ गया है। एसएम/ गुदुम एक्सल काउंटर की विफलता के बारे में अप लाइन सेक्शन के लिए ड्यूटी पर मौजूद एसएम/ दल्लीराजहरा को सूचित करेगा।
- ❖ गुदुम में ट्रेन के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करने के बाद, ड्यूटी पर एसएम/गुदुम अप ट्रेन के मामले में एसएम/ दल्लीराजहरा के साथ निजी नंबर का आदान-प्रदान करेगा। एसएम/जीयूडीएम रीसेट चाबी डालेगा और घुमाएगा और रीसेट बटन दबाएगा। इस ऑपरेशन से रीसेट सक्रिय हो जाएगा और रीसेट पैनल पर एक पीला संकेत दिखाई देगा और संबंधित वीडर काउंटर अगले उच्च संख्या में बदल जाएगा। दोनों एसएम द्वारा रीसेट बटन दबाने के बाद प्रारंभिक रीसेट संकेत गुदुम के साथ-साथ दल्लीराजहरा पर रीसेट बॉक्स पर दिखाई देगा। पीला संकेत मिलने पर, दोनों अंतिम स्टेशनों पर ड्यूटी पर तैनात एसएम रीसेट चाबी को सामान्य कर देगा।
- ❖ उपरोक्त रीसेट ऑपरेशन पूरा होने के बाद भी, बीपीएसी एक्सल काउंटर प्रारंभिक रीसेट मोड में क्लियर संकेत नहीं दिखाएगा। अगली ट्रेन को पीछे के स्टेशन से चलाया जाता है और इस संबंध में आवश्यक सावधानी आदेश पीछे के ड्यूटी पर तैनात एसएम द्वारा जारी किया जाना है। पहली ट्रेन के पूर्ण आगमन के बाद बीपीएसी एक्सल काउंटर क्लियर संकेत दिखाएगा।
- ❖ यदि रीसेट करने के बाद पहली ट्रेन के आगमन के बाद भी बीपीएसी एक्सल काउंटर लाल दिखाता रहता है, तो संबंधित एस एंड टी कर्मचारियों को सुधार के लिए सूचित किया जाना चाहिए।
- ❖ एसएम रजिस्टर में एक्सल काउंटर के रीसेट के कारण बदले गए उच्च संख्या को रिकॉर्ड करेगा और रीसेट के उद्देश्य का उल्लेख करते हुए ट्रेन रजिस्टर में भी दर्ज करेगा।
- ❖ इसी तरह का संचालन ड्यूटी पर मौजूद एसएम/दल्लीराजहरा द्वारा किया जाना है, जब दल्लीराजहरा में डाउन ट्रेन के आगमन के बाद विफलता हुई हो।

(ii) गुदुम-भानुप्रतापपुर के बीच एक्सल काउंटर सिस्टम को रीसेट करने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया:

- ❖ गुदुम -भानुप्रतापपुर सेक्शन के लिए ट्रेन के आगमन के बाद विफलता होने पर (i) में उल्लिखित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

नोट: यदि स्टेशन मास्टर किसी भी कारण से ट्रेन के पूर्ण आगमन की जांच करने में असमर्थ हैं। फिर एक्सल काउंटर को रीसेट करने के लिए रीसेटिंग प्रक्रिया का पालन करने से पहले, पहली ट्रेन को सावधानी आदेश के साथ "बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने का अधिकार" पर भेजा जाना चाहिए, जिसमें ड्राइवर को किसी भी बाधा से सावधान रहने के लिए सूचित किया जाए और दिन के समय गति को 15 किमी प्रति घंटे तक सीमित रखा जाए। रात के समय स्पष्ट दृश्यता और 8 किमी प्रति घंटे और दिन के समय

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

दृश्यता कम होने पर। जब यह ट्रेन पूरी तरह से रिसीविंग एंड स्टेशन पर पहुंच जाए, तो ऊपर बताई गई प्रक्रिया का पालन करते हुए एक्सल काउंटर को रीसेट किया जाए। इस संदर्भ में, ड्यूटी पर तैनात एसएम को एसआर 4.23.02 (एफ) और एसईएम में अन्य प्रासंगिक नियमों के अनुसार निर्धारित प्रक्रिया का भी पालन करना चाहिए।

डिजिटल एक्सल काउंटर रजिस्टर के लिए प्रपत्र

दिनांक एवं समय	अंतिम ट्रेन जिसने सेक्शन में प्रवेश किया	अगले स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नंबर ट्रेन के पूर्ण रूप से आगमन पर	रिसेटिंग प्रक्रिया करने के पहले /के बाद वीडर काउंटर	रिसेटिंग प्रक्रिया के तुरंत पश्चात सेक्शन में जाने वाली ट्रेन नंबर	टिप्पणी	ASM/SM/DYSS के हस्ताक्षर
----------------	--	--	---	--	---------	--------------------------

30.0 एसएम/एसएम के कार्यालय में आईपीएस निगरानी पैनल और आईपीएस निगरानी पैनल द्वारा बताए गए विभिन्न संकेतों के अनुसार एसएम/एसएम के कर्तव्य:

'लोकल सप्लाई' को आईपीएस कक्ष तक विस्तारित किया गया है जो आम तौर पर सिगनलिंग गियर की देखभाल करता है और यदि स्थानीय आपूर्ति उपलब्ध नहीं है तो आईपीएस सिस्टम की देखभाल करेगा। हालाँकि, यदि स्थानीय आपूर्ति की विफलता की अवधि लंबी अवधि (एक घंटे से अधिक) तक जारी रहती है और एसएम कार्यालय में रखे आईपीएस के स्टेटस इंडिकेशन बोर्ड के अनुसार, डीजी सेट ऑपरेटिंग स्टाफ द्वारा शुरू किया जाएगा।

यदि दोनों बिजली आपूर्ति की विफलता की अवधि लंबी अवधि (एक घंटे से अधिक) तक जारी रहती है और एसएम के कार्यालय में रखे गए आईपीएस के स्टेटस इंडिकेशन बोर्ड के अनुसार, ऑन ड्यूटी एसएम इलेक्ट्रिकल और एस एंड टी दोनों कर्मचारियों को यातायात में रुकावट से बचने के लिए बिजली आपूर्ति शीघ्र बहाल करने हेतु सूचित करेगा।

एक बार जब आईपीएस को एसी की आपूर्ति विफल हो जाती है, तो बैटरी डिस्चार्ज होने लगती है। 110V DC (2.0V/सेल) के सामान्य बैंक वोल्टेज को ध्यान में रखते हुए, लोड कनेक्टेड, पूरी तरह से चार्ज और 101.75V DC (कम रखरखाव के लिए 1.85V/सेल, VRLA के लिए 1.75V/सेल) को 100% डिस्चार्ज माना जाता है। इस अवधि के दौरान इसकी स्थिति की लगातार निगरानी की जाती है और इसे तीन चरणों में 'एसएम मॉनिटरिंग पैनल' को भेजा जाता है, जैसा कि नीचे बताया गया है:

जब बैटरी 100% डिस्चार्ज हो जाती है तो उसे सिस्टम से डिस्कनेक्ट कर दिया जाता है।

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

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

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

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

31(ए): आपातकालीन पॉइंट संचालन के लिए प्रारूप

दिनांक एवं संचालन का समय	पॉइंट नंबर	काउंटर नंबर		विफल ट्रेक सर्किट का नंबर	हस्ताक्षर
		संचालन से पहले	संचालन के बाद		ऑन ड्यूटी एस एम

31(बी): आपातकालीन पूर्ण रूट रद्दीकरण के लिए प्रारूप

दिनांक एवं संचालन का समय	रूट नंबर	काउंटर नंबर	रद्द किया गया रूट	रद्दीकरण का कारण	हस्ताक्षर
		संचालन से पहले	संचालन के बाद		ऑन ड्यूटी एस एम

31(सी): कॉलिंग ऑन सिगनल काउंटर रजिस्टर के लिए प्रारूप:

दिनांक एवं संचालन का समय	सिगनल नंबर	काउंटर नंबर		कॉलिंग ऑन सिगनल देने का कारण	हस्ताक्षर
		संचालन से पहले	संचालन के बाद		ऑन ड्यूटी एस एम

31(डी): आपातकालीन क्रैंक हैंडल के लिए प्रारूप:

दिनांक एवं संचालन का समय	काउंटर नंबर		रूट बाधित	क्रैंक हैंडल के उपयोग का कारण	हस्ताक्षर
	संचालन से पहले	संचालन के बाद			ऑन ड्यूटी एस एम

(रवि शंकर गोयल)

वरि. मं. सि. दू. इंजीनियर/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरि. मं. परि. प्रबंधक/रायपुर

32. (ए) हॉट एक्सल साइडिंग सीएसएल-120एम (एसएच से डी/ई) के कार्य निर्देश:

हॉट एक्सल साइडिंग यार्ड के दल्लीराजहरा छोर पर लूप लाइन-2 से प्रारंभ होती है। विरक्त वाहनों को साइडिंग के लिए/ साइडिंग से प्लेसमेंट के लिए SH-8 और निकालने के लिए SH-23 प्रदान किया गया है।

जिम्मेदारी:

प्लेसमेंट के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों को साइडिंग में रखे गए वैगनों की सुरक्षा सुनिश्चित करनी होगी। कर्मचारी साइडिंग में रखे वाहनों की सुरक्षा, सुरक्षा जंजीरों को बांधने और लोहे के स्किड्स को रखने के लिए भी जिम्मेदार होंगे। जिसके लिए पर्याप्त लोहे के स्किड, पैडलॉक के साथ सुरक्षा चेन आसानी से स्टेशन में उपलब्ध होनी चाहिए।

32. (बी) स्टेबलिंग लाइन सीएसएल-120 मीटर (एसएच से डी/ई) के कार्य निर्देश:

यार्ड के दल्लीराजहरा छोर पर लूप लाइन-1 से स्टेबलिंग लाइन प्रारंभ होती है। इस साइडिंग पर विरक्त वाहनों को लाने और ले जाने के लिए सिगनलिंग सुविधा प्रदान की गई है।

जिम्मेदारी:-

प्लेसमेंट के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों को साइडिंग में रखे गए वैगनों की सुरक्षा सुनिश्चित करनी होगी। कर्मचारी साइडिंग में रखे वाहनों की सुरक्षा, सुरक्षा जंजीरों को बांधने और लोहे के स्किड्स को रखने के लिए भी जिम्मेदार थे। जिसके लिए पर्याप्त लोहे के स्किड, पैडलॉक के साथ सुरक्षा चेन आसानी से स्टेशन में उपलब्ध होनी चाहिए।

33. गुदुम में निम्नलिखित दूरसंचार प्रदान किए जाते हैं:

- (i) एसएलबीपी से जुड़े टेलीफोन के माध्यम से निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों भानुप्रतापपुर के साथ टेलीफोनिक संचार।
- (ii) एसएलबीपी से जुड़े टेलीफोन के माध्यम से निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों दल्लीराजहरा के साथ टेलीफोनिक संचार।
- (iii) यह स्टेशन हॉट-स्टैंडबाय के रूप में काम करने के लिए एक समानांतर टेलीफोन के साथ एक टेलीफोन के माध्यम से दुर्ग - दल्लीराजहरा नियंत्रण सर्किट से जुड़ा हुआ है। ऑन ड्यूटी एसएम 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 देखी जाती है तो एसएम को अन्य सामान्य रूप से काम करने वाले टेलीफोन सेट के माध्यम से काम करना जारी रखना चाहिए और दोषपूर्ण टेलीफोन सेट के बारे में तुरंत दूरसंचार नियंत्रण और दूरसंचार रखरखाव स्टाफ को सूचित करना चाहिए।
- (iv) एस एंड टी कंट्रोल फोन।
- (v) इंजीनियरिंग नियंत्रण फोन।
- (vi) CUG फोन।
- (vii) गुदुम - दल्लीराजहरा और गुदुम - भानुप्रतापपुर के बीच हॉट लाइन कनेक्शन।
- (viii) चालक दल और निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन के साथ आपातकालीन संचार के लिए 25W वीएचएफ सेटा (दल्लीराजहरा और भानुप्रतापपुर)।

34. एसएम कक्ष में निम्नलिखित संकेत (फायर अलार्म) प्रदान किया गया है:

बजर के साथ फायर अलार्म इंडिकेशन दिया 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 एसएंडटी स्टाफ 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

परिशिष्ट-सी

टक्कर निरोधक उपकरण

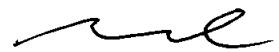
(रक्षा कवच)

-निरंक-



(रविशंकर गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(मनीष अग्रवाल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

परिशिष्ट – 'डी'**इस स्टेशन पर कर्मचारियों द्वारा निभाए जाने वाले कर्तव्य:****1. मुख्य स्टेशन प्रबंधक:**

इस स्टेशन पर मुख्य स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक स्टेशन के प्रभारी होंगे और दिन की पाली में काम करेंगे। स्टेशन पर तैनात मुख्य स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक सामान्य कर्तव्यों के अतिरिक्त आपातकालीन स्थिति में ट्रेन पासिंग ड्यूटी भी करेंगे। वह स्टेशन से सभी ट्रेनों के सुरक्षित और समय पर संचालन के संबंध में स्टेशन के सामान्य पर्यवेक्षण के लिए जिम्मेदार है। वह यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है:

सभी माल एवं कोचिंग ट्रेनों को समय पर शुरू करना।

(ए) मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में समय पर लोडिंग और अनलोडिंग।

(बी) रेलवे से संबंधित किसी भी प्रकार की शिकायतें प्राप्त करना।

(सी) स्टेशन यार्ड में मेल/एक्सप्रेस/पैसेंजर/माल गाड़ियों को अनावश्यक रूप से रोकना।

(डी) कार्य ट्रेनों द्वारा किए गए कार्यों की व्यक्तिगत रूप से निगरानी करना और स्टेशन से उनके प्रस्थान में तेजी लाना और इस प्रकार सभी टालने योग्य अवरोधों को समाप्त करना।

(ई) स्टेशन/यार्ड के भीतर ट्रेनों की समय पर मूवमेंट के लिए उचित समन्वय।

(एफ) सभी यात्री सुविधाओं को दुरुस्त रखा जाता है और जो भी कमी नजर आती है, उसे तत्काल सुधार के लिए स्टेशन अधीक्षक (पर्यवेक्षक) और संबंधित अधिकारियों के ध्यान में लाया जाता है।

(जी) सभी कोचिंग और मालगाड़ियों और उनकी स्टेबलिंग/वाशिंग लाइनों की शंटिंग/फॉर्मेशन/प्लेसमेंट की विवेकपूर्ण निगरानी की जानी चाहिए।

(एच) सभी वाणिज्यिक/परिचालन कर्मचारियों को पर्यवेक्षण/जांच करने के लिए बर्दी में रहना होगा और अपने कर्तव्यों का कुशलतापूर्वक निर्वहन करना होगा।

(आई) सभी विवादास्पद मामलों/विवादों को यदि स्वयं हल नहीं किया जा सकता है तो स्टेशन अधीक्षक (पर्यवेक्षक) की जानकारी में लाना।

(जे) स्टेशन प्लेटफार्म, वाशिंग एग्न और स्टेशन परिवेश की साफ-सफाई देखना।

(के) परिचालन कर्मचारियों के बीच आधिकारिक रिकॉर्ड की जांच करना, सुरक्षा मामलों, सुरक्षा बैठकों और परामर्श करना।

(एल) गार्ड और ड्राइवर की समय की पाबंदी देखना कि वे समय पर पहुंचे हैं या नहीं।



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (एम) यार्ड की स्थिति लेने के लिए, बाहर जाने वाली ट्रेनों का फॉर्मेशन। वह कर्मचारियों को आवंटित कार्य की प्रगति रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।
- (एन) मुख्य स्टेशन प्रबंधक का विशेष ध्यान सामान्य नियम 5.01 से 5.23 में आकर्षित किया गया है, जहां विस्तृत जानकारी दी गई है।

2. स्टेशन प्रबंधक/एसएम/एसएम:

वे सामान्य नियम 5.01(4) के तहत वर्तमान में लागू नियमों के अनुसार अपनी ज्यूटी की अवधि के दौरान ट्रेन गुजरने और सभी ट्रेनों को सुरक्षित और समय पर चलाने के लिए जिम्मेदार हैं। स्टेशन मास्टर प्रभारी के सहायक के रूप में वे पत्र द्वारा उन्हें दिए गए निर्देशों का पालन करेंगे जब तक कि दिए गए ऐसे निर्देश सामान्य नियमों, सहायक नियमों और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल, स्टेशन संचालन नियमों और समय-समय पर जारी परिपत्रों की भावना और भावना के विपरीत न हों। मुख्य स्टेशन प्रबंधक की अनुपस्थिति के दौरान मुख्य स्टेशन प्रबंधक के कर्तव्य उन पर आ जाते हैं और व्यवस्थाओं को प्रभावी बनाने में किसी विवाद या विवाद की स्थिति में वे मुख्य स्टेशन प्रबंधक से तत्काल सलाह लेंगे या ऐसे मामलों को कार्रवाई के लिए उनके संज्ञान में लाएंगे। जब सेवा की अत्यावश्यकताओं में ऐसा करने के लिए कहा जाता है तो वे अपनी कर्तव्य अवधि से परे काम करने के लिए जिम्मेदार होते हैं। वे पैनल पर स्विचों के सही संचालन के लिए जिम्मेदार हैं।

3. पॉइंट मैन/पोर्टर्स:

वे निम्नलिखित कर्तव्यों का पालन करेंगे।

- (ए) सिगनलों, पॉइंटों, ब्लॉक उपकरणों की विफलता या निलंबन या किसी अन्य असामान्य कामकाजी स्थिति के दौरान ट्रेनों को अंदर और बाहर पायलट करना।
- (बी) ट्रेनों के आगमन और प्रस्थान और शंटिंग संचालन के लिए पॉइंटों की क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग।
- (सी) लाइन क्लियर, पायलट मेमो, सावधानी आदेश, ब्लॉक टिकट आदि ड्राइवर को सौंपना और उनसे पावती प्राप्त करना।
- (डी) पार्सल, सामान, सामाग्री और गार्ड बॉक्स को लोड करना और उतारना।
- (ई) वे ट्रेन संचालन के समय आवश्यक सतर्कता बरतेंगे।
- (एफ) आवश्यकता पड़ने पर फॉग सिगनलमैन के रूप में कार्य करना।

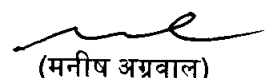


(मनीष अग्रवाल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (जी) स्टेशन से गुजरने वाली ट्रेनों के साथ सिगनल का आदान-प्रदान।
- (एच) स्टेशन की घंटी बजाना।
- (आई) आग की बाल्टियों में रेत/पानी भरना।
- (जे) हैंड सिगनल लैंप और प्लेटफार्मों आदि की सफाई, तेल भरना और रोशनी करना।
- (के) स्टेशन मास्टर के कार्यालय, स्टेशन पर उपलब्ध फर्नीचर और उपकरणों की सफाई/धूल झाड़ना।
- (एल) ट्रेन संचालन और स्टेशन के कामकाज के अलावा ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर द्वारा सौंपा गया कोई अन्य कार्य।
- (एम) उपरोक्त के अलावा, गुमटी सेल में पॉइंट मैन/पोर्टर साइडिंग में अंदर और बाहर की ओर जाएगा। वह गार्ड की सहायता करेगा, यदि गार्ड बॉक्स लोड नहीं होता है, तो वह इसे तुरंत करेगा। वह साइडिंग के अंदर और टर्मिनल लाइनों पर इंजन को जोड़ेगा और अलग भी करेगा।

4. सामान्य:

- (i) ड्यूटी के दौरान लाल और हरे झंडों का एक सेट और एक तिरंगे रंग का हैंड सिगनल लैंप कर्मचारियों के आवश्यक उपकरण का हिस्सा होगा। ड्यूटी पर उप स्टेशन मास्टर द्वारा अपेक्षित होने या उनकी अनुमति के अलावा वे स्टेशन नहीं छोड़ेंगे। वे जीआर 4.42.02 का अनुपालन करेंगे।
- (ii) इस स्टेशन पर काम करने वाले कर्मचारियों को अप और डाउन लाइन के स्पष्ट टिकटों के बीच अंतर करने में सक्षम होना चाहिए और गार्ड और एलपी को दिए गए अन्य ऑपरेशन फॉर्म और दस्तावेजों को भी पहचानने में सक्षम होना चाहिए। उन्हें यह भी पता होना चाहिए कि स्टेशन की घंटी कैसे और कब बजानी है और यात्री ट्रेन के आगमन पर स्टेशन का नाम कैसे पुकारना है।



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

परिशिष्ट - 'ई'**आवश्यक उपकरण :**

नीचे आवश्यक उपकरणों की सूची दी गई है जिन्हें अपने पास रखना होगा और इन उपकरणों को अच्छी कार्यशील स्थिति में रखा जाना चाहिए।

क्र.सं.	उपकरण	मात्रा
1.	डेटोनेटर	10 डिब्बे में
2.	हाथ सिगनल लैम्प (तीन रंगों वाली)	3 नग
3.	हाथ सिगनल झंडियां	3 सेट
4.	संरक्षा जंजीरे, तालों सहित	8 नग
5.	क्लैपर्स, तालों सहित	10 नग
6.	वेजेस / आयरन स्किड	16 नग
7.	अग्नि बाल्टियां	4 नग
8.	अग्नि शामक	1 नग
9.	प्रथमोपचार पेटी (पूरे उपकरणों सहित)	1 नग
10.	स्ट्रेचर	1 नग
11.	ब्लॉक रिमाइंडर/पुश बटन कॉलर	6 नग
12.	मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली कालर	2 नग
13.	ब्लॉक उपकरण निलंबन कॉलर	2 नग



(मनीष अग्रवाल)

वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

परिशिष्ट – 'एफ'

डी.के. स्टेशनों, हाल्टों, आईबीएच, आईबीएस एवं दूरस्थ साइडिंगों के संचलन हेतु नियम :
हॉट एक्सल साइडिंग सीएसएल-120एम (एसएच से डी/ई) के लिए कार्यचालन अनुदेश:

हॉट एक्सल साइडिंग यार्ड के दल्लीराजहरा छोर पर लूप लाइन-2 से प्रारंभ होती है। SH-8 प्लेसमेंट के लिए और SH-23 सिक वाहनों को ड्रान आउट हेतु इस साइडिंग से लाने और ले जाने के लिए प्रदान किया गया है।

जिम्मेदारी:-

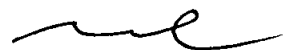
प्लेसमेंट के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों को साइडिंग में रखे गए वैगनों की सुरक्षा सुनिश्चित करनी होगी। कर्मचारी साइडिंग में रखे वाहनों की सुरक्षा, सुरक्षा जंजीरों को बांधने और लोहे के स्किड्स को लगाने के लिए भी जिम्मेदार थे। जिसके लिए पर्याप्त लोहे के स्किड, पैडलॉक के साथ सुरक्षा चेन आसानी से स्टेशन में उपलब्ध होनी चाहिए।

विशेष प्रतिबंध:

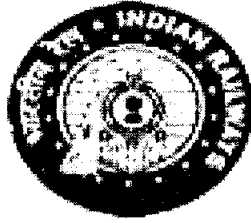
पूरी साइडिंग में गति 15 किमी प्रति घंटे तक सीमित है।



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



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



SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

STATION WORKING RULES

GUDUM (B.G.)

RAIPUR DIVISION

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY**NO: SDOM/R/SWR/GUDUM/****RAIPUR DIVISION****STATION WORKING RULE OF GUDUM (B.G)**Date of issue: 04.05.2023

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 (SWRD) No.SI/R/GUDM/15 with ALT-"B-1" is based on CSTE/ SEC Railway & S.I.P. No.SI/R/GUDM/15 with ALT-"B-1" is attached to these working rules. It shows the complete layout of the station yard, all signaling and interlocking features, the gradients and holding capacity of all individual lines, names of the adjacent stations etc.

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

GUDUM (Code GUDM) is a standard-IIR interlocked 'B' class station with Central Panel interlocking. It is situated at Km.972.163 from Howrah with adjacent station DALLIRAJHARA (DRZ) at a distance of 17.02 Km in DURG end on DALLIRAJHARA-ROWGHAT non electrified Single line section and BHANUPRATAPPUR at a distance of 16.63 Km. in Rowghat end of DRZ-ROW new non-electrified single line section. The Movement into and across this station is controlled by the SM/Dy.SS on duty at the station through Central Control cum Indication Panel (CCIP). Train operation in GUDM-DRZ and GUDM-Bhanupratappur block section is worked under Absolute Block system in terms of Rule no. 8.01(a) & (b), 8.02(b), 8.03(1)(a),(b) & c(ii), 8.05(2) & (3) and 8.06(1) of Chapter - VIII and Chapter - VIX of General rules.

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

- i) The adjacent block station is DALLIRAJHARA (DRZ) at a distance of 17.02 Km in DURG end.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

- ii) The adjacent block station is BHANUPRATAPPUR at a distance of 16.63 Km. at ROW end.
- iii) Two over run Line.
- iv) One Stabling Line.
- v) There are no IBH or IBS at this station.
- vi) One Hot axle Siding.

2.3 (a) Block Section Limits on either side of the Station on different directions:

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

(b) Station section:

The Station section lies in between down Advanced Starter Signal No. 28 & UP Advanced Starter Signal No. 27 of GUDM.

2.4 Gradients:

AT DRZ END:

The gradients at DRZ end are 1 in 1200 raising followed by LEVEL up to CH:740.00m , 1 in 240 falling followed by Level from CH: 818.00m up to CH:1240.00m, 1 in 150 falling followed by level from CH:1400.00m up to Ch:1760.00m, 1 in 150 falling followed by level from CH:1910.00m up to CH:2140.00m .

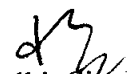
AT BHANUPRATAPPUR END:

The gradients at Bhanupratappur end are 1 in 1200 falling followed by LEVEL up to CH:720.00m, 1 in 200(C) raising followed by LEVEL from CH: 820.00m up to CH:1200.00m, 1 in 1000 raising followed by Level, from CH: 1360.00m up to CH: 1940.00m.

2.5 Lay Out:

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


(R.S.Goyal)


(Pulkit Singh)

A) In addition the following sidings are provided:

i) Hot axle siding is taking off from line No.3 at DRZ end of the yard isolating the Station Yard from Siding by DS Point No. 34.

(Refer to Appendix 'F' for detailed working of the above sidings)

ii) Stabling Line is taking off from line No.1 at DRZ end of the yard isolating the Station Yard from Siding by DS Point No. 33.

B) Private sidings:

There is no Private siding at this station.

2.5.1 Running Lines Direction of Movement and Holding Capacity:

Sl. No.	Line No/Name of the Line	CSL in meters	Purpose of the Line
1.	Line No. 1 Loop Line No.1 (Passenger Line)	~~756.14~~ 750.15 (STR to STR)	Signalled for reception & dispatch of UP & DN trains
2.	Line No. 2 Main Line	~~752.50~~ 746.75 (STR to STR)	
3.	Line No. 3 Loop Line No.2	~~756.14~~ 751.65 (STR to STR)	

2.5.2 Non-Running Lines and their capacity in :

Sl. No.	Line No/Name of the Line	CSL in meters
1.	Hot axle Siding	120 (SH to D/E)
2.	Stabling Line	120 (SH to D/E)
3.	Over Run Line in extension of Line No. 1. (No Stabling)	120 (PT to D/E)
4.	Over Run Line in extension of Line No. 3. (No Stabling)	120 (PT to D/E)

2.5.3 Any Special features in the Lay out:

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

3. System and means of working:

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


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

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

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

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

A) **At East end of the Yard:**

i) **For Up Reception:**

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

ii) **For Up Dispatch:-**

- a) UP starter Signal S-5 for Line No- 1, S-3 for Line No- 2 and S-7 for Line No-3 respectively.
- b) UP Adv. starter Signal S-27.

iii) **For Down Reception:**

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

iv) **For Down Dispatch:**

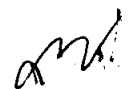
- a) Starter Signals S-6 for Line No- 1, S-4 for Line No- 2 and S-8 for Line No-3 respectively.
- b) Advance Starter Signal S-28.

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

4.1. Track Circuits:

The station yard is fully Track circuited. The Home Signal is provided with approach track circuits for operation of calling on signal at DRZ & Bhanupratappur end.


(R.S. Goyal)


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Rainur

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

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

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

- iii) Red indication: line is occupied/failed.

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

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

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

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

4.1.1 Axle Counter:-

In the event of failure of track circuits the concerned signal will become inoperative & trains shall be received on calling-on signal. If calling-on signal doesn't respond or fails trains will be piloted 'IN' for Home signal and piloted-'OUT' for starter signal as per GR 3.69, 3.70, 3.71 & SR thereto.

Before piloting 'IN' any train SM on duty must satisfy that the reception line is free from obstruction and before P/OUT the train he must ensure from the station in advance and SCR on duty about the complete arrival of previous train at the station in advance.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

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

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

4.1.4 Interlocking:

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

The controlling and indicative elements are grouped together on the panel and located in the geograophical 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 diagramatic representation. The details of operation have been explained in Appendix 'B' of working rules of GUDUM station.

4.1.5. Motor operated points:

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

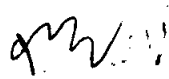
All motor operated points have been controlled categories under CH1 to CH6 etc. for emergency operation in the event of power failure.

Crank handle	Control points	Location
CH-1	31 A/B	Panel Room
CH-2	32 A/B	
CH-3	33	
CH-4	34	
CH-5	41A/B	
CH-6	42A/B	

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

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


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

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	Remarks
			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:

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.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

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

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

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

BY ASM:

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

BY S&T Staff:

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

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

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

✓ **Opening for Special Activities and Works:**

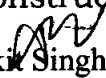
The relay Room can also be opened and closed by following the procedure as given in Para 2 and 3 respectively to carry out the activities as when required for-

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

Track circuit adjustments & Voltage monitoring during monsoon and 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


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr.DOM/Raipur

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 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.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

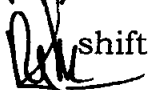
Sr. Section Engineer (Signal) and DTI of the respective section will send monthly report of opening of Relay Rooms of all stations in their beat to the DSTE and DOM respectively. Any discrepancy will be brought to the notice of Sr. DSTE and Sr.DOM by the numbered control message from the station immediately.

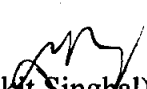
4.3 Power Supply:

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

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 then 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 points man in each


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

5. Telecommunications:

Refer to Appendix 'B'.

6. System of Train Working:

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

6.1 Duties of Train Working staff:

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

6.1.1 Trains working staff (in each shift):

The following staffs are provided:

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

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

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

6.1.3 Assurance of the staff in the Assurance Register:

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


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr.DOM/Raipur

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

6.2 Conditions for granting line clear :

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

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

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

6.2.1.1 Setting of points against block line:

Refer to GR 3.38 and SR thereto for detailed instructions.

6.2.1.2 Reception of train on blocked line:

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

6.2.1.3 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.

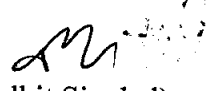
6.2.1.4 Dispatch of train from non-signaled line:

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:


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

There is no common starter signal at this Station.

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 except before granting line clear for an UP/DN Trains, lines should be clear up to advanced starter.

6.2.1.7 Admission of a Passenger Carrying train into Goods Yard:

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

6.3 Conditions for taking 'OFF' Approach Signals:

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

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

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

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

The signaling and interlocking arrangements permit the following simultaneous movements:

1. Simultaneous reception of a down train on 2nd loop (line No.3) and an up train on 1st loop (Line No. 1).
2. Simultaneous reception of an UP train on 1st loop (line No.1) with the route set to overrun 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 DN train on 1st loop (line No.1) with the route set to overrun line (No stabling) and dispatch of another DN train from line No. 2 (main line) or 2nd loop (Line No. 3).


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

6.5 Complete arrival of trains:

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

6.6 Dispatch of trains:

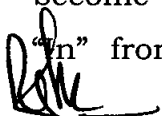
1. Dispatch of down trains is governed by the provisions of General Rule 3.36, 3.38, 3.39, 3.70, 8.01(a) and Subsidiary Rule 3.36.01, 3.36.02, 3.36.03, 3.36.04(b) (i) (ii), 3.42.01, 3.42.01, 3.42.02(a) (IV), 3.42.04, 3.70.01 and 02 and other relevant provisions of General and Subsidiary rules, Block Working Manual, operating Manual and station working rules of the station. For dispatch of pilot to the sidings refer to Appendix -'F'.
2. For dispatch of a train from non-signaled line – Not Applicable.

6.7 Trains Running through:

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

6.8 Working in case of Failures:**6.8.1 Failure of Track Circuits:**

If the track circuit fails, or controlling Home signal becomes inoperative, the train may be received on calling on signal. And if calling on signal also become defective then it may be treated as failed, and train may be piloted



(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

clamping and padlocking all the points on the nominated route. The train may be Piloted Out from starter signal as per GR 3.70 and SR thereto and while Piloting out the SM on duty should physically verify that the route is correctly set, clamped and padlocked for despatch of trains and is free and clear of all obstruction up to Advanced Starter.

6.8.2 Defective Signals:

When a Signal is defective in 'Off' condition, Station Master on duty shall immediately arrange to put back the signal to 'ON'. If the signal cannot be put back to 'On' even after exhaustive endeavour, the Green LED shall be so broken as to prevent the green light be emitted OR a competent railway servant in uniform shall be deputed to exhibit STOP hand signal at the foot of the stop signal post and to place a detonator 90M outside the defective signal and train shall 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/point controlling track circuits. Such operation shall be possible if point is free. For emergency point operation, seal of emergency point operation button must be broken by on duty SM and emergency point operation key must be turned. Emergency point operation button is to be operated first along with relevant point button then retaining the point button pressed, emergency point button is to be released and the Group Normal button or Group Reverse point button is to be pressed for operating the point to Normal or Reverse position. The Veeder counter record next higher number, which has to be recorded in a separate emergency point operation register with proper remarks for such operation. This operation must be done after satisfying that no vehicle is occupying the point zone.

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).


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

Note:

Before initiation of emergency point operation the on duty SM should physically verify that point zone is free from any obstruction.

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.

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

1. The section where axle counters are proved in lieu of track circuits, Trolleys, Motor Trolleys, Lorries etc. which are not insulated, shall not be allowed to run except on line clear.
2. Motor Trolleys/Tower Wagons/Material Lorries are not likely to actuate the Axle counter correctly. When they are to run over the section split by Axle Counters, the whole section to be treated as one and next train to be started after the last train has arrived complete.
3. In all other respects the working of a light Motor Trolley shall confirm to the rules laid down for ordinary trolleys while running without block protection and to those laid down for motor trolleys while running under block protection or following another light motor trolley or motor trolley.

Note:

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

7. Blocking of lines:

- a. When a running line is blocked by a stabled load, wagon, vehicle or train for any reason, the Up and down facing points shall be set against this line and precautions to be taken by Station Master on duty in accordance with Subsidiary Rule 3.38.05.
- b. Loose vehicles on running lines must be secured in accordance with General Rule 5.23 and Subsidiary Rule thereto.



(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

- c. Push Button reminder collars must be placed by Station Master on the concerned buttons and protect the obstructed running lines (Refer to SR 3.36.03(b) and 5.04.01 for detailed instructions).

8. Shunting:

8.1 General Precautions:

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

8.2 Shunting in face of approaching train:

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

8.3 Prohibition of Shunting, Special features if any:

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

8.4 Shunting on Single Line:

Within Station Section:

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

Between Last Stop Signal and Opposite First Stop Signal:

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

Beyond Opposite First Stop Signal:

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

During Failure of Block Instrument of Single Line:

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

8.5 Shunting on Double Line:

 Not applicable at this station.

(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkrit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

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

Refer Appendix-'F' for detailed working instructions.

9. Abnormal Conditions:

(a) The rules to be observed in the event of Abnormal Conditions:

(i) During Partial interruption/failure of Electrical Communication

Instrument:

Refer to SR 6.02.06 for detailed instructions.

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

Refer to SR 6.02.05.

(iii) Trains delayed in Block Section:

Refer GR 6.04 & SR thereto for detailed working instructions.

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

Not applicable for this station.

(v) Failure of Axle Counter Block/BPAC:

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

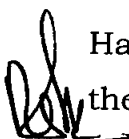
(vi) Failure of MTRC:

Not applicable.

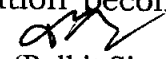
(b) Procedure for emergency operation of points by crank Handle: **The following procedure is to be adopted:**

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

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



(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

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.

The crank handle key can be taken out only when the concerned signal on that particular route is in "ON" position and the concerned point is not locked in the route due to a signal move and extraction of crank handle key makes also the signals controlling movement over these points inoperative.

The Crank Handles are grouped as follows:

Crank handle	Control points	Location
CH-1	31 A/B	Panel Room
CH-2	32 A/B	
CH-3	33	
CH-4	34	
CH-5	41A/B	
CH-6	42A/B	

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

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

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

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

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

The emergency release of the Crank Handle is recorded by next higher number in the Veeder counter provided and every such operation has to be recorded as why such operation is warranted in a register in the prescribed pro-forma kept with SM on duty.

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

First EWN key is to be inserted and turned. Then the concerned point button is to be pressed along with EWN push button. Counter will register next higher number. A miniature light will appear near EWN counter confirming that it is ready for emergency operation. Now keeping the point button in pressed condition EWN push button is to be released and the group normal or reverse button is to be pressed and released as required.

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

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



(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

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

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

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

- (i) In the event of the failure of Points, Track Circuits/Axle Counter and interlocking the Station Master on duty should inform concerned Signalling staff responsible for maintenance for attending the failures and only after the receipt of the written memo from the Signal Maintainer for rectification of the fault, SM/ASM on duty should restore the normal working.
- (ii) The necessary entries should be done in the "Signal Failure Register" with a message to the Section Controller.
- (iii) The following S&T staff should be intimated to rectify the failure:

Sl. No.	Designation	HQ	Telephone No.
1.	SM-I	DRZ	9752445731
2.	SSE/JE(Sig)	DRZ	9752877818
3.	SSE-Sig	BMV	9752877822

9.1 **Total Failure of Communication:**

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

9.2 **Temporary Single Line Working on Double Line Section:**

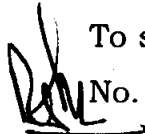
Not applicable at this station

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

GR 6.02.05 has to be adopted.

10. **Visibility test object:**

To serve as visibility test object Red lamp of Starter Signal No. 6 of Line No. 1 at DRZ end and Red lamp of Starter Signal No. 3 of Line No. 2 at


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

Bhanupratappur end of the yard are considered. Station Master on duty is authorized to check the visibility. Refer General Rule 3.61 and Subsidiary Rule 36.61.01 for detailed instructions.

11. Essential equipment at the station.

Refer to Appendix 'E'.

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

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

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

The names of the entire trained fog signalman who are required to work during Fog are mentioned in the Fog signal Register mentioned at the station. The assurance of all trained staff must be 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.

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.



(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur



(Pulkrit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

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

C. WORKING OF FOG SIGNALMAN:

- a) **Recruitment:** Fog Signalman shall be detailed for duty at stations being recruited partly from Station Traffic staff and partly from the Engineering Gang man and must not be substitute or casual labours but regular employee of the Railway.
- b) **Relief:** Sr.Divisional Operating Manager shall arrange for a relief force for Relieving Fog Signalman at station area in which Fogs are prevalent when such men are absent on account of sickness or authorized leave.

D. SUPPLY & METHOD OF USE:

- i) Each Fog Signalman shall be given 10/12 Detonators (Fog signals) or less as may be prescribed under special instructions. The Station Master shall ensure that fresh supplies of Fog Signals are sent out, as necessary to the men in replacement of those used.
- ii) One Fog Signalman shall be sent to each of the Fog Signal posts which are fixed at all stations in rear of (i.e. outside) the First stop signal.
- iii) Each Fog Signalman on reaching the Fog Signal post shall at once place two fog signals on the rails about 10 meters apart from each other. One being in the direction from which the incoming train would come i.e. at 270 mts .short of the First Stop signal and second 10 mts apart.
- iv) He shall then station himself 45 meters beyond the fog signal post.
- v) The Dy. SS/SM/ASM on duty shall see that Fog Signalman are not posted at the Fog Signal post for a period more than 3(three) hrs. at a stretch. Fog Signalman shall never leave his post unless relieved and will not sleep on duty. Fog Signalman when being relieved will wait for the sight approaching train and will then remove the exploded detonator.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
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 mts. outside it. The Railway servant shall replace the detonator every time it is passed over by a train. He shall not leave his post until relieved by a competent Railway Servant. Relief shall be arranged every 4 hours in such cases.

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. Hand or Fly or loose shunting is strictly prohibited at the station and the precaution laid down in General Rule 5.20 and Subsidiary Rule 5.20.01(b) must be taken during shunting operations of the station.
2. Shunting in face of an approaching train outside of the Advance Starter Signal is prohibited.
3. If simultaneous reception is restricted due to occupation of lines by train and line clear is granted simultaneously at both end of the station, the 1st train shall be admitted in loop line setting overlap towards over-run line.
4. If simultaneous reception is restricted due to occupation of lines by train and line clear is granted simultaneously at both end of the station and one of the two crossing trains is a passenger train and the other is a goods train, the passenger train shall be received first on the platform line setting overlap towards over run line.
5. 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.
6. 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.
7. 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 ensure that the train coming from opposite direction comes to a dead stop at the foot of the concerned Home signal (CRS observation No. CRS/SECR/R/2381 dt.11.03.2022.).
8. On duty SM should certify the clearance of track including fouling in case of non- signalling movement. (CRS observation No. CRS/SECR/R/2381 dt.11.03.2022.).

CERTIFICATE:

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


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pankit Singh)
Sr.DOM/Raipur

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX- 'A'

GUDUM (B.G.)

RAIPUR DIVISION

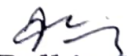
Gate Working Rule-Nil



(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/R



Manish Kumar Sharma
DEN/II/R



(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/R

APPENDIX 'B'**WORKING OF INTERLOCKING AND SIGNALS****1. Central panel:**

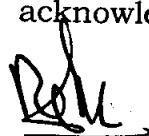
This station is provided multi aspect colour light LED signal & with central Panel Interlocking. All the points and Signals are operated from the Control Panel provided at the station. This station is interlocked to Standard-IIR by means of relay interlocking. All the points are operated by means of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

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 signals buttons are located close to the points and signals on the diagram. In spite of this, the dimension of the panel even for a larger yard, are kept small so that the Station Master on duty can see the whole of the diagram at a glance without difficulty and have every operating button within easy reach.

2.2 The control panel is made up of individual rectangular panel section (domino) of 54mmx34mm. Each panel section consists of a base plate and a cover plate. To identify and locate easily a particular panel section, the rows of the column are numbered as A1, A2, B1, B2 etc. A panel section cover plate shows a corresponding part of a track diagram depicting points and signals depending on the geographical Location in the field, such as a pair of points, a length of plain track with or without signal and so on. Different colours are used to distinguish different track circuit sections.

2.3 All the common buttons, such as emergency cancellation buttons, common point buttons and various counters to count emergency operations, signal cancellation button, signal and point failure acknowledgement buttons, crank handle buttons ,


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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

2.4 Special features:

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

(i) After arrival/departure of train's route will automatically get released, except for calling on and Advanced Starter Signals.

(ii) For calling on and advanced starter signal, route will be released by pressing concerned signal button and signal cancellation button after arrival and departure of trains respectively.

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 point zone track circuit failure condition. The complementary to this push button are

(a) Station Master's EWN key lock:

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

(b) EWN Counter:

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


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

(c) Operation:

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

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

(d) RESEALING EMERGENCY POINT OPERATION BUTTON-

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

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

This push button has been provided on the panel for releasing of routes of up and down direction. This push button has to be operated in conjunction with the concerned signal push button for emergency route release operation. When normal Route Release operation fails,

Emergency route release cancellation is performed as under. When route is set and locked, a miniature white light appears near the signal to be lowered on the panel as a confirmation that the route is set and locked. Under such situation, to cancel the set route the required operations to do a cancellation:

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


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkif Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- 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 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.



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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, SM).

4. I. 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.

5. 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.

6. Signal failure push button, red with white dot colour.

At this station, the colour light signals are electrically (LED) lit during the day and night time. When any signal LED/current regulator becomes defective (LED is not glowing), a miniature red light appears on the panel along with audible buzzer bell sound which stops when the signal failure

acknowledge push button is pressed and released,


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

but red light indication on the panel persists till the defective LED/current regulator is replaced by the S&T staff.

7. Button held muting white with red dot colour:-

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

8. Power supply indication:

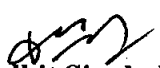
The availability of Power Supply is indicated at Mains provided by Electrical Department in the Station Master's office.

9. Crank handle Push button blue colour:

These push buttons blue in colour are provided on the panel for releasing the crank handle keys CH1, CH2 etc. for operating the points manually when they fail to work from the control panel. Normally, the crank handle key is locked in 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.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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.

10.(a)Emergency Crank Handle Key:

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

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

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

Crank Handle Grouping as under : -

Crank handle	Control points	Location
CH-1	31 A/B	Panel Room
CH-2	32 A/B	
CH-3	33	
CH-4	34	
CH-5	41A/B	
CH-6	42A/B	

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



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

10.(b) USE OF EMERGENCY CRANK HANDLE KEY IN ROUTE LOCK CONDITION.

- (i) In case of failure and other obstructions, Emergency point operation shall be resorted to in case of route failure and it remains in locked condition. EMCH emergency crank handle key is to be inserted and turned in the panel. For transmission of Crank handle group key, first signal should be put back with signal cancellation button after; the emergency crank handle key of the panel will be turned clockwise. After turning it clockwise a white light will glow near EKT key. Then SM will press relevant CH- button with Trans button for transmission of key. After that a red indication near CH button started flashing. After completion of 120 second the red indication will be extinguished and then yellow flashing indication will be started automatically. Consequently Group key indication in the EKT box will appear then extract the Group key from EKT by pressing switch button fitted below the EKT.

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

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

11. 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.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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

Point's indication:

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

12. Station Master's Key:

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

13. Route push button white colour:

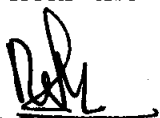
These push buttons are placed in the middle of the berthing portion of actual routes and concerning route section and used for setting of the required route and to clear the concerned signal. The route push button shall be pressed along with the operation of concerned signal/shunt signal/calling on signal 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/LED lamps. During passage of train the route indications will be exhibited on the panel

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

14. 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


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

and the concerned route button are to be pressed simultaneously for clearing the signal.

15. Calling on signal red with white dot colour:

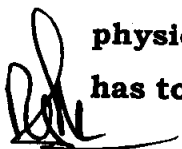
(A)Description:

- (i) Colour light type calling on signals has been provided below Home Signal in terms of General Rule 3.13 (5) (b) and is a subsidiary signal having no independent aspect in its 'ON' position.
- (ii) Normally, the calling on signal shall be taken off for reception of a train when main stop signal has failed to be taken off for any reason such as failure of track circuits etc. or for admitting a train on a blocked line. The Calling on signal will be taken off after the train has come to a stand at the foot of the reception signal provided all the conditions for taking off the signal is fulfilled and approach track '1AT and 2AT' in rear of the stop signal and BPAC is occupied by the said train. An electric counter which is provided registers next higher number. After initiating the calling on signal, the calling on signal is cleared after 120 seconds. Every such operation has to be recorded by the on duty Station Master along with the reason to do so on the TSR and the calling on signal counter register with prescribed format.
- (iii) The Calling-On Signal has been provided on the same post of reception signal and provided with a black 'C' marker on white enameled disc.

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



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

16. Shunt Signal (GN) Button Yellow in colour: -

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

17. Group Trans/Release button white with black dot colour:

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

18. Overlap time Release:

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

19. Signals and their indications:

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


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

20. Sequence of operation of push buttons during reception/dispatch of trains:

20.1. For reception of up trains by clearing Home Signal:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive an up train on Main Line Signal No. S1A (3-OV).	31N, 32N, 42N, 41N	CH1, CH2, CH5, CH6	S1-GN	ML-UN
2	To receive an up train on Loop Line No-1 Signal No -1B, Set to Over Run Line (5-OV1)	31N, 32R, 33N, 41N	CH1, CH2, CH3, CH5,	S1-GN	LL1-UN
3	To receive an up train on Loop Line No.1, Signal No-1B, Set to Main Line (5-OV2)	31N, 32R, 33N, 42N, 41R.	CH1, CH2, CH3, CH5, CH6.	5OVN	27AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S1-GN	LL1-UN
4	To receive an up train on Loop Line No.2, Signal No- 1C, Set to Main Line (7-OV1)	31R, 32N, 34N, 42N.	CH1, CH2, CH4, CH6.	S1-GN	LL2-UN
5	To receive an up train on Loop Line No.2, Signal No- 1C, Set to Main Line (7-OV2)	31R, 32N, 34N, 41N, 42R.	CH1, CH2, CH4, CH5, CH6.	7OVN	27AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S1-GN	LL2-UN

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

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive an up train on Main Line on Calling On Signal No. C1A	31N, 32N.	CH1, CH2.	C1-GN	ML-UN

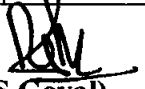

(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
2	To receive an up train on Loop Line No. 1, Calling On Signal no. C1B.	31N, 32R, 33N.	CH1, CH2, CH3.	C1-GN	LL1-UN
3	To receive an up train on Loop Line No.2, Signal No- C1C.	31R, 32N, 34N	CH1, CH2, CH4.	C1C-GN	LL2-UN

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

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive a DN train on Main Line, Signal No- 2A (4-OV)	41N, 42N, 31N, 32N	CH1, CH2, CH5, CH6.	S2-GN	ML-UN
2	To receive a DN train on Loop Line No- 2 by Signal No- 2B, Set to Hot Axle SDG Line (8-OV1)	41N, 42R, 31N, 34N	CH1, CH4, CH5, CH6.	S2-GN	LL2-UN
3	To receive a DN train on Loop Line No- 2 by Signal No- 2B, Set to Main Line (8-OV2)	41N, 42R, 31R, 34N, 32N	CH1, CH2, CH4, CH5, CH6.	8OVN	28AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S2-GN	LL2-UN
4	To receive a DN train on Loop Line No- 1 by Signal No- 2C, Set to Stabling Line (6-OV1)	41R, 32N, 33N, 42N.	CH2, CH3, CH5, CH6.	S2-GN	LL1-UN
5	To receive a DN train on Loop Line No-1 by Signal No- 2C, Set to Main Line (6-OV2)	41R, 32R, 31N, 33N, 42N.	CH1, CH2, CH3, CH5, CH6.	6OVN	28AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S2-GN	LL1-UN


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

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

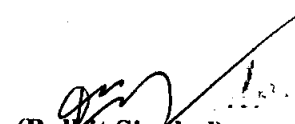
Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive an up train on Main Line on Calling On Signal No. C2A.	41N, 42N	CH5, CH6.	C2-GN	ML-UN
2	To receive an up train on Loop Line No -2 on Calling On Signal No. C2B.	41N, 42R, 34N.	CH4, CH5, CH6.	C2-GN	LL2-UN
3	To receive an up train on Loop Line No -1 on Calling On Signal No. C2C.	41R, 33N, 42N.	CH3, CH5, CH6.	C2-GN	LL1-UN

20.5 For dispatch of Down train towards Dallirajhara:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To dispatch a down train from Main Line signal No.S-4.	31N, 32N.	CH-1, CH-2.	S4-GN	28AT-UN
2	To dispatch a down train from Loop Line No-1, signal No.S-6.	31N, 32R, 33N.	CH-1, CH-2 & CH-3.	S6-GN	28AT-UN
3	To dispatch a down train from Loop Line No-2, signal No.S-8.	31R, 32N, 34N.	CH-1, CH-2 & CH-4.	S8-GN	28AT-UN
4	To dispatch a DN train towards Dallirajhara (S-28)	-	-	28-GN	DD- UN



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

20.6. For dispatch of a UP trains towards Bhanupratappur:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To dispatch a UP train from Main Line signal No.S-3.	41N, 42N.	CH-5, CH-6.	S3-GN	27AT-UN
2.	To dispatch a UP train from Line No. 1(S-5)	41R, 42N.	CH5, CH6.	S5-GN	27AT-UN
3.	To dispatch a UP train from Line No. 2(S-7)	41N, 42R.	CH5, CH6.	S7-GN	27AT-UN
4	To dispatch a UP train towards Bhanupratappur (S-27)	-	-	27-GN	UD- UN

20.7 Shunt Movements:

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

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To shunt back from Hot axle Line to Loop line No. 2 by SH-23.	31N, 34R.	CH1, CH4.	SH23-GN	LL2-UN
2.	To shunt back to Hot axle Line from Loop line No. 2, by SH-8.	31N, 34R.	CH1, CH4.	SH8-GN	HA-UN
3.	To shunt back on line No.-3(Loop Line-2) by SH-25A.	31R, 32N, 34N.	CH1, CH2 & CH4	SH25-GN	LL2-UN
4.	To shunt back on line No. 2(Main Line) by Sh-25B.	31N, 32N .	CH2 & CH1	SH25-GN	ML-UN
5.	To shunt back on line No.1 by SH-25C.	31N, 32R, 33N.	CH1, CH2 & CH3	SH25-GN	LL1-UN
6.	To shunt back on line No.-3(Loop Line-2) by SH-26A.	41N, 42R.	CH5, CH6.	SH26-GN	LL2-UN
7.	To shunt back on line No. 2(Main Line) by Sh-26B.	41N, 42N.	CH5, CH6.	SH26-GN	ML-UN
8	To shunt back on line No.1 by SH-26C.	41R	CH5.	SH26-GN	LL1-UN


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

20.8. Shunt Movements (From Stabling Line):

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To shunt back to Loop line No-1 by SH-21.	32N, 33R.	CH2 & CH3	SH21-GN	LL1-UN
2	To shunt back to Stabling Line from Loop line No. 1, by SH-6.	32N, 33R.	CH2, CH3.	SH6-GN	SL-UN

21. Description and Function of Signal buttons:-

Sl. No.	Push Button	Function
1.	S-1	To take off Up Home signal S1 for receiving an UP train On Line Nos. 1, 2 & 3
2.	C1	To take off Calling-On Signal for receiving an UP train on Line Nos. 1, 2 & 3.
3.	S-2	To take off Up Home signal S-2 for receiving an DN train On Line Nos. 1, 2 & 3
4.	C-2	To take off Calling-On Signal for receiving an DN train on Line Nos. 1, 2 & 3.
5.	S-3	To dispatch an UP train from line No.2 to Bhanupratappur
6.	S-4	To dispatch a DN train from line No.2 to DRZ.
7.	S-5	To dispatch an UP train from line No.1 to Bhanupratappur
8.	S-6	To dispatch a DN train from line No.1 to DRZ.
9.	S-7	To dispatch an UP train from line No.3 to Bhanupratappur
10.	S-8	To dispatch a DN train from line No.3 to DRZ.
11.	SH-6	To shunt back a DN train from Line No. 1 to stabling line.
12.	SH-8	To shunt back a DN train from Line No. 3 to hot axle siding.
13.	SH-21	To shunt back a train from stabling line to Line No. 1
14.	SH-23	To shunt back a train from hot axle siding line to Line No.3.
15.	SH-25	To shunt back a UP train in to Line No. 1 or 2 or 3.
16.	SH-26	To shunt back a DN train in to Line No. 1 or 2 or 3.
17.	S-27	To allow a UP train into the section of GUDM-Bhanupratappur.
18.	S-28	To allow a DN train into the section of GUDM-DRZ.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

22. DESCRIPTION AND FUNCTION OF ROUTE BUTTONS:

Sl. No.	Push Button	Function
1	LL1-UN	To receive an UP or down train on Line No. 1 coming from DRZ or Bhanupratappur end or shunting from the hot axle siding.
2	LL2-UN	To receive an UP or down train on Line No. 3 coming from DRZ or Bhanupratappur end or shunting movement.
3	ML-UN	To receive an UP or down train on Line No. 2 coming from DRZ or Bhanupratappur end or shunting movement.
4	UD-UN	To dispatch an UP train towards Bhanupratappur.
5	DD-UN	To dispatch an DN train towards DRZ.
6	SL-UN	For shunt movements in to stabling line.
7.	HA-UN	For shunt movements in to Hot axle siding line.

23. DESCRIPTION AND FUNCTION OF POINT PUSH BUTTON:-

Sl. No.	Point button	Function
1	W-31	First facing Cross Over Point connecting Main Line and Loop Line No.2 .
2	W-32	Cross Over Point Connecting to Main line and Loop Line No. 1.
3	W-33	D/S Point Connecting to Stabling Line.
4.	W-34	D/S Point Connecting to Hot axle siding.
5.	W-41	First facing Cross Over Point connecting Main Line and Loop Line No.1 towards Bhanupratappur end.
6.	W-42	Cross Over Point Connecting to Main line and Loop Line No. 2.

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

31WN	Black coloured push button	For operating the X-over Point no: 31 individually
32WN	Black coloured push button	For operating the X-over Point no: 32 individually
33WN	Black coloured push button	For operating the Point no: 33 individually
34WN	Black coloured push button	For operating the Point no: 34 individually
41WN	Black coloured push button	For operating the X-over Point no: 41 individually


 (R.S Goyal)
 Sr. DSTE/Raipur


 (Pulkrit Singhal)
 Sr. DOM/Raipur

42WN	Black coloured push button	For operating the X-over Point no: 42 individually
CH1	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 31A/B, along with group "TRANS" push button.
CH2	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 32A/B, 43A/B along with group "TRANS" push button.
CH3	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 33, along with group "TRANS" push button.
CH4	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 34 along with group "TRANS" push button
CH5	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 41A/B along with group "TRANS" push button
CH6	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 42A/B along with group "TRANS" push button.
SM's Key		This key is required to be inserted and turned to right for panel operation. This key shall be in the personal custody of SM on duty.
SM's Emergency Point Key		This key is required to be inserted and turned to right whenever the point is to operate in track circuit failure condition. This key shall be in the personal custody of SM on duty.
SM's Emergency Crank handle Key		This key is required to be inserted and turned to right whenever the point is to operate in track circuit failure condition. When alteration of point is required by crank handling the point. This key shall be in the personal custody of SM on duty.
Emergency Point operation push button	Black colour with Red dot	This is to be pressed for emergency operation of point in association with SM's emergency point key when concerned point zone track circuit has failed.
Emergency Point operation counters.		This registers the emergency operations of points.
Emergency route release counters.		This registers the emergency route release operation.
Calling ON Counter		This registers the 'Calling On' Signals operation.
Point failure buzzer		This buzzer operates when the point failure occurs
Button held buzzer		This button comes to operation when any of push buttons is stuck.
Signal failure buzzer		This comes to operation when signal failure occurs.



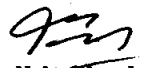
(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Point Normal push button	Black colour with Red dot	This is to be pressed to initiate Normal setting of points along with concerned button for individual operation of points
Point Reverse push button	Black colour with Red dot	This is to be pressed to initiate Reverse setting of points along with concerned button for individual operation of points
Emergency Route Release Button	White with Red dot	For Emergency Route Release
Signal Cancellation Push Button (EGGN)	Red colour button	For cancellation of a signal, which is already taken off, or to release, the route after passage of train in case of Co-ON signal, Adv starter.
Button Held Buzzer Muting Button	White colour button with Red dot	For muting the button held buzzer, which starts buzzing when a button is held up.
Group Trans Button	White colour button with Black dot	To be pressed for transferring the control to concerned Crank Handle along with concerned Button
Group Release Button	White colour button with Black dot	To be pressed for releasing the control from the concerned Crank Handle along with concerned Push Button
Signal Lamp Failure Buzzer Muting Button	Red colour with White dot	To be pressed for acknowledging Signal Lamp Failure Buzzer
Point Failure Buzzer Muting Button	Black colour with white dot	To be pressed for acknowledging Point Failure Buzzer
Indication of Flasher	The visual indication of Flasher-1 and Flasher-2	


 (R.S Goyal)
 Sr. DSTE/Raipur


 (Pulkit 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 crank handle push button Blue in colour along with group trans button on the panel are to be pressed simultaneously and at the same time the white indication starts flashing to indicate that key can be extracted. The economizer push button below the concerned Crank Handle EKT is to be pressed to extract the Crank handle key to operate the point manually. When the point fails to operate from the panel. As key is extracted the indication becomes blank. After completion of the crank handling its points the key is brought back and inserted into the EKT concerned and turned. The flashing white indication appears again. Now group release button and the concerned crank handle button are to be pressed to restore the normal working. The white indication becomes steady. When the points are locked by a signal the Red indication appears and becomes blank after the normalization of the signal.

(c) Emergency Crank Handle Release Key:

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

The Key inserted and turned in 'Clock Wise' direction the particular Crank Handle which has to be released is now pressed along with 'Group Trans Button' and then the required Crank Handle can be released in the usual manner as explained in 10.0 above.



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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

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

Crank handle	Control points	Location
CH-1	31 A/B	Panel Room
CH-2	32 A/B	
CH-3	33	
CH-4	34	
CH-5	41A/B	
CH-6	42A/B	

24.1 Working of signals when interlocking is defective:

- a) 'OFF' position of colour light signal is the final indication that the points are correctly set and locked for the route to which it applied Normally signal cannot be taken off by pressing a signal push button unless all the concerned points of the route are correctly set and locked.

If signal failed to be taken off, under such circumstances the setting of the points on the concerned route to which it applies must be inspected by Station Master on duty before a train is to be allowed to be piloted to pass such signal irrespective of what is indicated on the panel.

- b) In the event of interlocking going out of order when a train is admitted or dispatched without taking off the necessary signal, the facing points and trailing points of the concerned route including overlap must be clamped and padlocked as per Subsidiary Rule 3.39.01 (c) and 3.69.03 (b) and (c).

25. Interlocking :

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


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

26. Track Circuits:

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

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

27. System of Block working :**Trains between:**

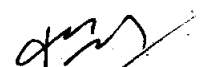
On section GUDUM & DRZ trains work under Absolute Block system by means of UFSBI type Block panel with BPAC (Single Section Digital Axle Counters) in terms of Chapter-VIII and XIV of General Rules and Chapter-IV Part-II of Block Working Manual. The block instruments are installed in Panel Room under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

On section GUDUM & Bhanupratappur 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 GUDUM- Bhanupratappur and GUDUM-DRZ:**(i) For reception and Dispatching trains:****(A) For Dispatching Train from GUDUM towards DRZ station:**

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


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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

(B) For Receiving Train at GUDUM station:-

SM at GUDUM 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 GUDUM. Line closed indicator turns OFF and "TCF" arrowhead indication lights up GREEN. When train enters in to the block section, buzzer starts ringing and TCF arrowhead indication turns RED with this "ACKN" indicator lights up. SM at GUDUM 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,


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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.
- 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"

(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

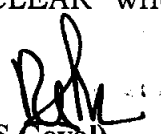
(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

position. It is provided near TCF directional arrowhead.

- i. **LSS Indication (Red):** The indication is provided to indicate that Advance starter signal is at "ON" condition. It is provided in monogram of signal.
- j. **LSS Indication (Green):** The indication is provided to indicate that Advance starter signal is at "OFF" condition. It is provided in monogram of signal.
- k. **LINE FREE Indication (Green):** The indication is provided to indicate that there is no train in the block section. It is provided near the TCF arrowhead.
- l. **LINE OCCUPIED Indication (Red):** The indication is provided to indicate that there is train in the block section or axle counter failure. It is provided near the TCF arrowhead.
- m. **SHK IN Indication (Red):** The indication is provided to indicate that Shunt Key of KLR is "OUT" or Shunt release key is in "IN" position. It is provided near the TGT arrowhead.
- n. **SHK OUT Indication (Green):** The indication is provided to indicate that Shunt Key of KLR is "IN" or Shunt release key is in "OUT" position. It is provided near the TGT arrowhead.
- o. **MUX / UFSBI Status OK Indication (Green):** The indication is provided to indicate that UFSBI is functional.
- p. **MUX / UFSBI Status Fail Indication (Red):** The indication is provided to indicate that UFSBI is in failure mode.
- q. **Communication Link Fail Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate communication link failure.

(iii) Push Buttons & Keys of block Panel:

- a. **"Bell" Button (Black):** It performs a number of functions.
 - i. Transmit call attention
 - ii. To receive Line Clear when Pressed with Train Going To Button.
 - iii. For cancellation of line clear when pressed with Cancel Button.
- b. **"Train Going To" Button (Red):** The Push button is provided to receive "LINE CLEAR" when pressed along with "Bell" button.
- c. **"ACKN" Button (Black):** The Push button is provided to acknowledge audio visual indication for occupation/clearance of the train in the block section.
- d. **"Cancel Co-op" Button (Green):** The Push button is provided to extend cooperation from sending station to cancel "LINE CLEAR" at receiving station.
- e. **"Cancel" Button (Yellow):** The Push button is provided to cancel the "LINE CLEAR" when pressed with "Bell" button.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

- 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.

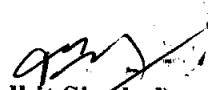
(vi) SINGLE SECTION DIGITAL AXLE COUNTER

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.
- b) Before a request for LINE CLEAR is sent to station at other end, SM shall ensure the following on its Block Panel:
 - i) LINE CLOSED indication YELLOW &
 - ii) LINE FREE indication GREEN &
 - iii) SNK indication YELLOW &
 - iv) SNOEK indication YELLOW &
 - v) SHUNT KEY indication GREEN
 - vi) Mux/UFSBI Status YELLOW
 - vii) communication Link Fail indication OFF
- c) The station at other end while granting his consent shall ensure the following on its Block Panel;
 - i) LINE CLOSED indication YELLOW &
 - ii) LINE FREE indication GREEN &
 - iii) SNK indication YELLOW &
 - iv) SNOEK indication YELLOW &
 - v) SHUNT KEY indication GREEN
 - vi) Mux/UFSBI Status YELLOW
 - vi) communication Link Fail indication OFF.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- 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 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.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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 CLOSE"D indication lights up.

(ix) Block Back Operation;-

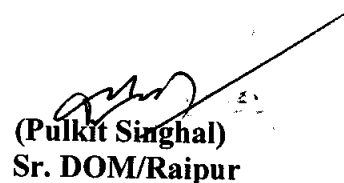
The SM, who intends to Block Back the line, shall inform the SM of station at other end on telephone for permission to Block Back, who will acknowledge the message and grant permission supported by a private number. SM takes SHUNT key of KLR OUT and keeps in safe custody. The SM will then issue necessary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

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.



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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.
	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.


 (R.S Goyal)
 Sr. DSTE/Raipur


 (Pulkat Singh)
 Sr. DOM/Raipur

	Station in rear		Station intending BLOCK BACK
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.

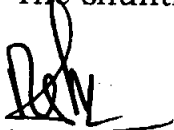
Shunting of Train up to Last Stop Signal

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.

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.



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

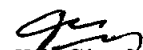
(xi) Failure Of Last Stop Signal & Action To Be Taken:

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, Railcum-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.
4. When LSS of the station has been taken by Signal staff for repairs.	LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.
5. During Block FORWARD.	LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.


 (R.S Goyal)
 Sr. DSTE/Raipur


 (Pulkit Singhal)
 Sr. DOM/Raipur

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 GUDM-Bhanupratappur section.

1. Whenever any difficulty is faced to set the block panel to TGT or line closed, the station Master on duty shall verify from the other end station about the availability of , SNK.SHK(IN) indicators before treating the block panel as failed.
2. In Case of communication failure indicated in the Block panel OFC/Quad Media change-over. Automatic OFC/Quad Media change-over takes care itself.

29. Resetting procedure of Stand by Digital Axle counter:

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

(i) Procedure to be followed for resetting the Axle Counter SYSTEM between GUDM- DRZ:

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. The increment of Veeder counter should be recorded in the train signalling register as well as Veeder counter register. If both the system will fail manual reset will done by receiving station, Station Master and sending station, Station Master shall adopt the following procedure for resetting the axle counter

- ❖ For this purpose SM/GUDM 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/ GUDM shall inform the failure of Axle Counter to on duty SM/DRZ for UP line section.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- ❖ After ensuring the complete arrival of train at GUDM, on duty SM/GUDM shall exchange private number with SM/DRZ in case of UP train. SM/GUDM 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 GUDM as well as DRZ. 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 DRZ while failure occurred after arrival a DN train at DRZ.

(ii) Procedure to be followed for resetting the Axle Counter SYSTEM between GUDUM- Bhanupratappur:

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

Note :

In case the Station Masters are unable to check the complete arrival of the train by any reason. Then before following the resetting procedure for resetting the axle counter, the first train should be sent on "Authority to proceed without line clear" with a caution order informing the driver to


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

look out for any obstruction and restricting the speed to 15 KMPH in day time with clear visibility and 8 KMPH at night time and when the visibility is poor during day time. After this train has completely arrived at the receiving end station, the Axle counter then be reset by following the procedure as indicated above. In this context, SM on duty should also follow the procedure laid down in accordance with the SR 4.23.02 (f) and other relevant rules in SEM.

PROFORMA FOR DIGITAL AXLE COUNTER REGISTER

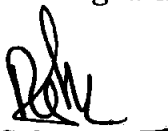
Date & Time	Train No Last entered the Section	PN received from Station ahead for complete arrival of the said train.	Veeder counter before/after resetting operation is completed.	Train No. entering Section immediately after the resetting operation	Remarks	Sign. of ASM/SM/DYSS
-------------	-----------------------------------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

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

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

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

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



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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 ASM/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/ASM on duty against various visual and audible indications is indicated below:

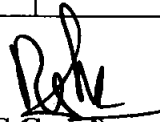
Sl. No.	Description	Indication given in the Panel	Action to be taken by on duty SM/ASM
1	50% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm	Calls for Start generator. Intimate concerned S&T staff responsible for maintenance.
2	60% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm	Calls for Emergency Start generator.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

31.A. Format for Emergency point operation:

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

31.B. Format for Emergency route release:

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


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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

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

31.D. Format for Emergency Crank handle:

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

32. (A) Working Instructions of Hot Axle Siding CSL-120m(SH to D/E):

Hot Axle Siding is taking off from Loop Line-2 at DRZ end of the yard. SH -8 is provided for placement and SH-23 is for drawn the sick vehicles to and from this siding.

RESPONSIBILITY:-

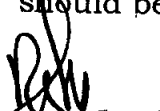
The staffs responsible for placement have to ensure safety of the wagons placed in the siding. The staffs were also responsible for securing of vehicles placed in the sidings, tying of safety chains & placing of iron skids. For which sufficient no. of iron skids, safety chains with padlocks should be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

32. (B) Working Instructions of Stabling Line CSL-120m(SH to D/E):

Stabling line is taking off from Loop Line-1 at DRZ end of the yard. Signaling facility is provided to place and draw the sick vehicles to and from this siding.

RESPONSIBILITY:-

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



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

33.0 The following telecommunications are provided at GUDUM:

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

34. The following Indication(Fire Alarm) 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.



(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur



(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX- 'C'

GUDUM (B.G.)

RAIPUR DIVISION

APPENDIX-'C'**ANTI-COLLISION DEVICE****-NIL-**
(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/R
(Pulkrit Singhal)
Sr.DOM/R

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX- 'D'

GUDUM (B.G.)

RAIPUR DIVISION

APPENDIX 'D'**Duties to be performed by the staff at this station:****1. Chief Station Manager:-**

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

Timely starting of all the goods and coaching trains.

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


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

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

2. **Station Manager/SM/ASM:**

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

3. **Points man/Porters.**

They shall perform the following duties.

- (a) Piloting trains IN and Out during the failure or Suspension of signals, points, block instruments or any other abnormal working condition.
- (b) Clamping and padlocking of points for reception and dispatch of trains and shunting operations.


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (c) Handing over line clear, pilot memos, caution orders, block tickets etc. to the Driver and obtaining their acknowledgements.
- (d) Loading & unloading parcels, Luggage, goods and Guards Boxes.
- (e) They will exercise necessary vigilance at the time of train movement.
- (f) Working as fog signalman as and when required.
- (g) Exchanging signals with trains passing through station.
- (h) Ringing the Station bell.
- (i) Filling fire Buckets with sand/water.
- (j) Cleaning, oiling and lighting of hand signal lamp and platforms etc.
- (k) Cleaning/ dusting of the Station Master's Office, furniture and equipment provided at the station.
- (l) Any other work entrusted to them by the on duty Station Master in addition to train operation and working of the station.
- (m) In addition to the above, point man/porter at the Goomty cell accompany the inward and outward into siding. He will assist the Guard, if Guards box is not loaded, He would do it quickly. He will also attach and detach the engine inside the siding and on the terminal lines.

(4) General:

- (i) A set of red and green flags and a tri-colour hand signal lamp will be a part of the essential equipment of the staff while on duty. They shall not leave the station except when required by the DY.SS on duty or with his permission. They shall comply with GR 4.42.02.
- (ii) Staff working at this station must be able to distinguish between Up and Down line clear tickets and also to recognize other operation forms and documents delivered to Guards & LPs. They must also know how and when to ring the station bell and to call out the station name on arrival of passengers carrying trains.


 (Pulkit Singhal)
 Sr. DOM/Raipur

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX- 'E'

GUDUM (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:

Sl. No	Description	Quantity
01.	Detonators.	10 in case.
02.	Hand signal lamps/Tri-colour	3 Nos.
03.	Hand signal flags	3 Sets.
04.	Hand signal lamp (Elect)	1 No.
05.	Safety Chains with padlocks.	08 Nos.
06.	Clamps with padlocks.	10 Nos.
07.	wedges/ iron skid	16 Nos.
08.	Fire buckets.	4 Nos.
09.	Fire extinguisher.	1 No.
10.	First Aid box (with full equipment)	1 No.
11.	Stretcher.	1 No.
12.	Block reminder/push button collar	6 Nos.
13.	Motor trolley/ push trolley collar	2 Nos.
14.	Block instruments suspension collar.	2 Nos.


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX- 'F'

GUDUM (B.G.)

RAIPUR DIVISION

APPENDIX-'F'**Rules for working of DK Stations, Halts, IBH, IBS and Outlying Sidings:****Working Instructions of Hot Axle Siding CSL-120m(SH to D/E):**

Hot Axle Siding is taking off from Loop Line-2 at DRZ end of the yard. SH -8 is provided for placement and SH-23 is for drawn the sick vehicles to and from this siding.

RESPONSIBILITY:-

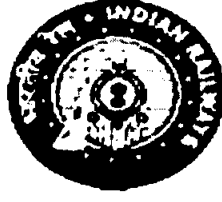
The staffs responsible for placement have to ensure safety of the wagons placed in the siding. The staffs were also responsible for securing of vehicles placed in the sidings, tying of safety chains & placing of iron skids. For which sufficient no. of iron skids, safety chains with padlocks should be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

Special Restrictions:

The speed is restricted to 15 KMPH throughout the siding.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur



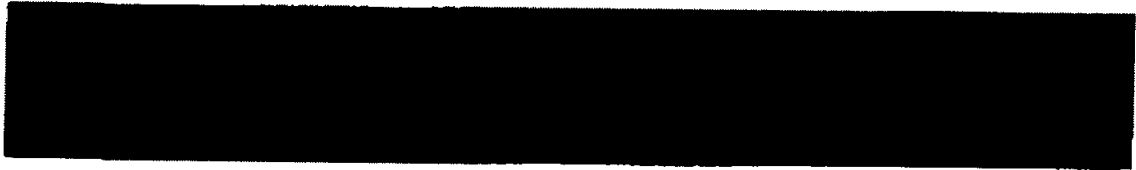
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

परिषिष्ट – 'जी'
APPENDIX - 'G'

गुदुम स्टेशन
GUDUM STATION

रायपुर संभाग



कर्मचारियों को चेतावनी

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

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


(अनिरुद्ध सप्रे)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण/ रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

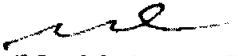
WARNING TO STAFF

(Refer General Rule 17.05 & its Subsidiary Rules)

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


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

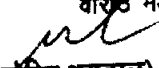

(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

परिशिष्ट-जी
25 के.डी.ए.सी. विद्युत कर्षण के लिए स्टेशन संचालन नियम
गुदम स्टेशन

- 1) प्रस्तावना
- i) परिशिष्ट 'जी' संक्षिप्त में महत्वपूर्ण नियम एवं अधिनियम की जानकारी देता है जिनके अनुसरण की जरूरत स्टेशन / यार्ड के स्टाफ को दिन-प्रतिदिन के कार्यों में पड़ती है।
ये नियम मार्गदर्शन के लिए हैं तथा संपूर्ण न समझे जाए।
- ii) नियमों की विस्तृत जानकारी निम्नलिखित कोड पुस्तिका से प्राप्त की जा सकती है:-
- (1) भारतीय रेलवे ओपन लाईन सामान्य नियम (1976) [संस्करण 2013]
इस पुस्तिका की अध्याय XVII विद्युतीकृत अनुभागों में लागू होने वाले नियमों की विस्तृत जानकारी देता है। यह अध्याय निम्नलिखित जानकारी देता है :-
- (अ) विद्युतीकृत क्षेत्र में प्रयुक्त होने वाले विभिन्न परिभाषाएं (सहा.नि.17.02)
(ब) पावर ब्लॉक के प्रकार (सहा.नि. 17.04.02)
(स) पावर ब्लॉक का निष्पादन (सहा.नि. 17.04.02, 17.04.04, 17.04.05, 17.04.06, 17.04.09)
(द) साईडिंग में पावर ब्लॉक का निष्पादन (सहा.नि.17.04.09)
(ए) आइसोलेटर चाबी की संरक्षा (सहा.नि. 17.04.13)
(फ) आइसोलेटरों का परिचालन (सहा.नि.17.04.15)
(ग) पावर ब्लॉक के दौरान सुरक्षा (सहा.नि.17.04.16)
(ह) विद्युतीकृत सेक्शन में अतिरिक्त नियम (सहा.नि.17.09.01)
इस नियम पुस्तिका को हर स्टेशन, केबिन और यार्ड कार्यालय में रखा जाए, ताकि सभी कार्यालयीन जो विद्युत रोलिंग स्टॉक के चालन से संबंधित हैं, यह सुनिश्चित करने में सक्षम रहें कि उनके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारी इन नियमों के पालन में सक्षम हैं (सहा.नि.17.01.01)
- (2) ए.सी. ट्रेक्शन नियमावली जिल्द-2, 1994, (भाग-1 एवं भाग-2)
यह पुस्तक मूल रूप से ऊपरी उपस्कर उपकरण एवं शक्ति-प्रदाय संस्थापनाओं के 'परिचालन एवं अनुरक्षण' तथा सामान्य सिद्धांतों को संचालित करती है।
यह पुस्तक निम्न पहलुओं पर संबंधित निर्देशन भी प्रदान करती है :-
- (अ) स्टेशनों के विद्युतीकृत अनुभागों के निरीक्षण मदों की जाँच सूची (अनुबंध 3.02)
(ब) पावर ब्लॉक के प्रकार (पैरा 20603- 20606)
(स) पावर ब्लॉक का निष्पादन (पैरा 20612)
(द) लोकल ब्लॉक का निष्पादन (पैरा 20619- 20623)
(ए) निष्क्रिय (डेड) सेक्शन की सुरक्षा (पैरा 20625- 20627)
(फ) चोरी निरोधक ऊर्जायन (अनुबंध A7.0)
(ग) माल डिब्बों के फ्लैप दरवाजे बंद करना और सुरक्षित करना (परिशिष्ट VIII पैरा 1)
(ह) विद्युतमय खण्डों पर असाधारण घटनाओं की स्थिति में संयुक्त कार्यविधि आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 5)
(इ) जानवर के गाड़ी के नीचे आ जाने पर संयुक्त कार्यविधि आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 6)
(ज) विद्युत 'आघात/झटका' की स्थिति में संयुक्त कार्यविधि आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 7)
- 2) अनुभागीय आरेख
- (स्टेशन संचालन नियम आरेख नं. TRD/R/SWRD/GUDM/YD/2024/1/Rev-2, दिनांक: 20.11.2024.)
इस अनुभागीय आरेख की एक प्रति परिशिष्ट "जी" के अनुबंध के रूप में संलग्न है और इसे ट्रेन के कार्यों में प्राधिकृत दस्तावेज के रूप में लिया जाए। यह अनुभागीय आरेख निम्नलिखित जानकारी देता है :-
- i) विभिन्न रेलवे लाईनें जो विद्युत कर्षण उपस्कर से युक्त हैं।
ii) विभिन्न विद्युतीय सेक्शन (सेक्टर, सब सेक्टर या एलीमेंट्री सेक्शन)
iii) विभिन्न नियंत्रक स्विच (आइसोलेटर स्विच या अवरोधक)
iv) जहाँ ऊपरी उपस्कर विद्युतीय रूप से पृथक हैं, वहाँ के असंवाहित अतिव्यापन एवं खण्ड विद्युत रोधक।


(अनिरुद्ध सारे)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत / रे.वि.नि.लि. / नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर

(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

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

1) INTRODUCTION

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

These are however, illustrative and not exhaustive.

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

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

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

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

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

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

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

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

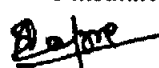
- (a) Checklist of inspection items at stations in electrified sections (Ann 3.02)
- (b) Types of Power blocks (Para 20603-20606)
- (c) Execution of Power block (Para 20612)
- (d) Execution of local block (Para 20619-20623)
- (e) Protection of dead section (Para 20625-20627)
- (f) Anti-theft energisation (Ann A7.0)
- (g) Closing of Flap doors of wagons (Appendix VIII, para 1)
- (h) JPO for unusual occurrence of Electrified section (Appendix VIII, para 5)
- (i) JPO for animal run-over (Appendix VIII, Para 6)
- (j) JPO in case of electric shocks (Appendix VIII, para7)

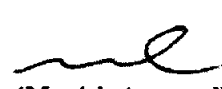
2) SECTIONING DIAGRAM

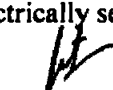
(Station Working Rule Diagram No. TRD/R/SWRD/GUDM/YD/2024/1/Rev-2, Dt.20.11.2024)

A copy of this sectioning diagram is enclosed herewith as annexure to Appendix "G" and shall be taken as an authorized document for use in train working. This sectioning diagram schematically indicates the following details:-

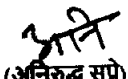
- i) Various railway lines equipped with electric traction
- ii) Various electrical sections (Sectors, sub-sectors or elementary sections)
- iii) Various controlling switches (isolators switches or interrupters)
- iv) The insulated overlaps & the section insulators, where the OHE is electrically segregated.

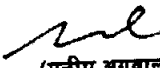

(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

- v) विद्युतीय खण्डों की सीमाओं (सब-सेक्टर या एलीमेंट्री सेक्शन) को असंवाहित अतिव्यापन के संबंधित संरचनात्मक स्थान-स्थिति द्वारा दर्शाए जाता है।
- vi) विभिन्न स्विचों की सामान्य स्थिति।
- vii) ओ.एच.ई. में लगे विद्युत उपस्कर।
- viii) रनिंग लाईनों के तारविहीन हिस्से।
- 3) आइसोलेटर स्विचों
विद्युतिकृत लाईनों के ओ.एच.ई. के अलग एलीमेंट्री सेक्शनों को पृथक करने के लिए स्टेशन सीमा में विभिन्न आइसोलेटर प्रदान किये गये हैं।
- i) आइसोलेटरों के चाबियों की स्थिति
विभिन्न आइसोलेटर स्विचों के तालों की चाबियाँ सहायक स्टेशन मास्टर के कार्यालय में कांच के ढक्कन लगी पेटी में रखी जाती है। (सहायक नियम 17.04.13)
स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर तालें या चाबी की किसी भी क्षति या खराबी की सूचना ओ.एच.ई. सेक्शन, एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई.(ओ.एच.ई.) एवं ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर(टीपीसी) को देंगे। (सहायक नियम 17.04.15(b))
- ii) स्विच हेन्डलों की स्थिति
जब कोई स्विच बंद स्थिति (क्लोज पोজীशन) में होता है, तो स्विच का ऑपरेटिंग हेन्डल ऊपर (टॉप पर) होता है और जब स्विच खुली स्थिति (ओपन पोজীशन) में होता है, तो स्विच का ऑपरेटिंग हेन्डल नीचे (बॉटम पर) होता है।
आइसोलेटर स्विच चाहे बंद स्थिति (क्लोज पोজীशन) में हो या खुली स्थिति (ओपन पोজীशन) में, उसमें ताला लगाया जाए (सहायक नियम 17.04.15-(b))
- iii) आइसोलेटर को खोलने और बंद करते समय सावधानी
आइसोलेटर को खोलते समय निम्नलिखित सावधानियों लेनी चाहिए (सहायक नियम 17.04.15 (c) व (e)) :-
1) जब लोड लिया जा रहा हो तब आइसोलेटर स्विचों को नहीं खोलना (ओपन) चाहिए। जब यह सुनिश्चित हो जाए कि किसी भी छोर में निकटवर्ती इंटरपटर खुला है, उसी दशा में आइसोलेटर स्विचों को ओपन करना चाहिए।
2) यदि आइसोलेटर स्विच यार्ड लाइनों की कर्षण सप्लाय को नियंत्रित कर रहे हों, तो इस आइसोलेटर द्वारा नियंत्रित एलीमेंट्री सेक्शन, उठे हुए पेंटोग्राफ वाले विद्युत इंजनों से मुक्त होना चाहिए अथवा जो अवरोधक (इंटरपटर) यार्ड लाइनों की सप्लाय को नियंत्रित कर रहे हों, वे खुली अवस्था में होंगे।
फिर भी यदि इंटरपटर बंद अवस्था (क्लोज पोজীशन) में हो तब भी आइसोलेटर को बंद (क्लोज) किया जा सकता है।
बशर्त उसे तेजी से एक झटके में बन्द किया जाए। (सहायक नियम 17.04.15(d))
- iv) आइसोलेटरों के परिचालन का प्राधिकार
सभी स्विचों का परिचालन कर्षण शक्ति नियंत्रक के निर्देशानुसार किया जाए।
मागने पर चाबियाँ केवल विद्युत कर्षण शाखा के अधिकृत व्यक्ति को दिया जाएगा एवं उसके हस्ताक्षर पावती के रूप में इसके लिए बनाए गए रजिस्टर में लिए जाएंगे। (सहायक नियम 17.04.13(a)).
आपातकालीन स्थिति में, विशिष्ट आइसोलेटर को कर्षण शक्ति नियंत्रक के निर्देशानुसार संचालित करने हेतु उचित प्रायोगिक प्रशिक्षण देने के बाद स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/पॉइंट्स मैन/पोर्टर को दक्षता प्रमाणपत्र दिया जाए। (एसीटीएम एडवांस सुधार पच्ची सं. 24 दिनांक 10.01.2013 एवं वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर का पत्र सं. टीआरडी/आर/ट-8/12-13/डीएस-8/एसीटीएम सुधार 24/672; दिनांक: 31.01.2013)
- 4) पावर ब्लॉक
- i) पावर ब्लॉक के प्रकार
तीन प्रकार के पावर ब्लॉक होते हैं (सहायक नियम 17.04.02), जिसके लिए अलग अलग प्रक्रिया सा.नि. एवं सहा.नि. तथा एसी कर्षण नियमावली के अनुसार अपनायी जाती है:-
- (1) लोकल पावर ब्लॉक: इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था अप्रधान लाईनों में की जाती है जैसे साईडिंग और यार्ड में (सहायक नियम 17.04.02 एवं एसी कर्षण नियमावली 20603)।
- (2) आपात पावर ब्लॉक: इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था आपात स्थिति में कर्षण पावर नियंत्रक के अनुदेश पर की जाती है (सहायक नियम 17.04.03 एवं एसी कर्षण नियमावली 20604-20608)।
- (3) पूर्व निर्धारित पावर ब्लॉक: इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था कर्षण वितरण अनुरक्षक के पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार या आवश्यकतानुसार की जाती है (सहायक नियम 17.04.04 एवं एसीटीएम 20611-20613)।


(अनिरुद्ध साने)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

- v) The limits of electrical section. (Sub- sector or elementary section) are indicated by the relevant structural locations of the insulated overlaps,
- vi) The normal position of various switches,
- vii) The electrical equipment connected to OHE,
- viii) Unwired portion of the running lines.

3) **ISOLATOR SWITCHES**

Various isolators are provided in the station limits for isolating different elementary sections of the OHE of the electrified lines.

i) **LOCATION OF KEYS OF ISOLATOR**

The keys for the padlocks of various isolator switches are kept in ASM's office in a box with a glass fronted cover (S.R.17.04.13).

Any loss or damage of a lock or key shall be reported by Station Master or the Cabin Assistant Station Master to the OHE section, SSE/SE/JE(OHE) and Traction Power controller(TPC). (SR.17.04.15(b))

ii) **POSITION OF SWITCH HANDLES**

When a switch is in the closed position, the operating handle of the switch is at the top. And, when a switch is in the open position, the operating handle of the switch is at the bottom. The isolator switch shall be kept locked in either open or closed position. (SR.17.04.15 (b))

iii) **PRECAUTION FOR OPENING AND CLOSING THE ISOLATORS:**

At the time of opening of the isolator following precautions shall be taken (SR.17.04.15(c) & (e)).

- (1) The isolator switch shall not be opened when carrying load. As such, the isolator switch may be opened only after ensuring that the adjacent interrupters at either end of the isolator switches have been opened.
- (2) In case the isolator switch is controlling traction supply to the yard lines, the elementary section controlled by the isolator switch should be free of raised pantograph of electric locomotives or the interrupters controlling the supply to the yard lines, in question, shall be in open condition. However the isolator can be closed even if the adjacent interrupters are closed, provided the closure is made swiftly in one motion. (SR.17.04.15 (d))

iv) **AUTHORITY FOR OPERATION OF ISOLATORS**

All switches operations shall be carried out in accordance with the instructions of the Traction power controller.

The keys shall be issued on demand only to the authorized person of the electrical traction branch and his signature as a token of receipt shall be obtained in the register maintained for the purpose.(SR.17.04.13(a)).

In emergent situations, Station Master /Assistant station master / Points men / Porter should be issued with competency certificates, after giving practical training, to enable them to operated specific isolator under instructions of Traction Power Controller (TPC). (ACTM Advanced Correction slip No. 24 dated 10.01.2013 & Sr.DEE/TRD/R's letter No. TRD/R/T-8/12-13/DS-8/ACTM correction 24/672; Dt.31.01.2013).

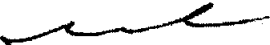
4) **POWER BLOCKS**

i) **TYPES OF POWER BLOCKS**

There are 3 types of power blocks (SR 17.04.02), for which separate procedures of executing are laid down in the GR & SR and ACTM :-

- (1) **Local Power Block:** This power block is arranged in the "secondary lines" i.e. sidings and yards.(SR 17.04.02 & ACTM 20603)
- (2) **Emergency Power Block:** This power block is arranged in emergent situations as per instructions of the Traction Power Controller (SR 17.04.03 & ACTM 20604 - 20608).
- (3) **Pre-arranged Power Block:** This power block is arranged as per pre- arranged program of maintenance staff of TRD or as per requirement (SR 17.04.04 & ACTM 20611 - 20613).


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


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

ii) पावर ब्लॉक का निष्पादन

पावर ब्लॉक प्राप्त करने की विस्तृत प्रक्रिया सहायक नियम 17.04.03, 17.04.04 एवं 17.04.05 और एसीटीएम पैरा 20608-20613 एवं एसीटीएम 20619 में दी गई है। जिनका पालन, आपात स्थिति को छोड़कर दृढ़ता से किया जाना चाहिए।

हर सेक्शन विशिष्ट में पावर ब्लॉक प्राप्त करने एवं निरस्त करते समय स्विचों के परिचालन के क्रम को अनुबंध में शामिल किया गया है। जिनका सभी कर्मचारी द्वारा कठोरता से पालन किया जाए। इस क्रम को अपनाने में कोई भी त्रुटि संभावित भयंकर परिणामों को दर्शाती है।

जब किसी आइसोलेटर स्वीच को उसके सामान्य स्थिति से बदला जाता है तब कर्मचारी को ऊपरी उपस्कर में कार्य करने की अनुमति देने से पहले स्वीच पर "खतरनाक - व्यक्ति कार्यरत है" का डेंजर बोर्ड प्रदर्शित होना चाहिए। प्रत्येक स्टेशन में ऐसे डेंजर बोर्ड पर्याप्त संख्या में दिए गए हैं।

iii) पावर ब्लॉक के समय सुरक्षा

जिन खण्डों पर पावर ब्लॉक स्वीकृत किया गया हो, ब्लॉक के दौरान उन एलिमेंट्री सेक्शनों में यह सावधानी बरती जाए की दोनों छोर से कोई भी विद्युत लोको पेंटोग्राफ उठा कर, इस समय में आने न दिया जाए (सहा.नि. 17.04.16 (a))। जिन स्टेशनों में पेनल/रुट रिले इंटरलॉकिंग लगाया गया हो उसके संबंधित पॉइंट और/अथवा सिग्नल

(संकेत) को संचालित करने वाले बटनों पर 'लाल' बटन कॉलर रखा जाये। यदि पॉइंट और सिग्नल (संकेत) स्थानीय (locally) रूप से संचालित होते हैं तो उन्हें ताला लगाकर ड्युटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाबी स्वयं की संरक्षा में रखना चाहिए।

जिस सेक्शन में पावर ब्लॉक दिया गया है यदि उस सेक्शन में कोई लोकोमोटिव/विद्युत मल्टीपल यूनिट ट्रेन हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसे लोकोमोटिव/विद्युत मल्टीपल यूनिट ट्रेनों के लोकोपायलट/मोटरमैन को पेंटोग्राफ को झुकाने तथा आगामी अनुदेश मिलने तक न उठाने के लिए एक मेमो दिया जाए तथा उसकी पावती ली जाए। पावर ब्लॉक के रद्द किये जाने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा लोकोपायलट/मोटरमैन को पेंटोग्राफ को उठाने के लिए एक मेमो दिया जाएगा [सहा.नि. 17.04.16(b)]।

विद्युत इंजनों के साथ शंटिंग परिचालन करने वाले स्टेशन मास्टर अथवा स्टेशन स्टाफ यह सुनिश्चित कर लेंगे कि जिस ट्रेक्शन स्ट्रक्चर लिमिटिंग इलेक्ट्रिकल खण्ड पर पावर ब्लॉक स्वीकृत किए गए हैं उसके नजदीक किसी भी परिस्थिति में कोई विद्युत इंजन न पहुंचे। प्रत्येक विद्युतीय खण्ड की सीमाओं को स्टेशन अनुभागीय आरेख में प्रदर्शित किया गया है।

इकहरी लाइन संचालन (सिंगल लाइन वर्किंग) शुरू करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर से यह सुनिश्चित कर लेंगे कि जिस लाइन पर सिंगल लाइन वर्किंग शुरू की जा रही है, उस रुट पर कोई भी पावर ब्लॉक नहीं है।

अनुबंध में दर्शाए गए संचालन के प्रतिबंध के अनुसार अनुलम्ब और अनुप्रस्थ सुरक्षा सुनिश्चित की जाए (एसीटीएम पैरा 20620-20627)।

iv) सेक्शन इन्सुलेटरों के निकट सुरक्षा

ओएचई में सेक्शन इन्सुलेटर निम्न के लिए प्रयोग किये जाते हैं:-

- अ) अप, मिडिल और डाउन रनिंग लाईनों के विद्युतरोधन में।
- ब) कभी कभी यार्ड में मिन्न ग्रीड के मेन और लूप लाईनों में।
- स) अप, मिडिल और डाउन लाईनों के संबंधित क्रॉस ओवर में।
- द) मेन और लूप लाईनों के संबंधित क्रॉस ओवर/टर्न आऊट में।
- ई) यार्ड में मिन्न ग्रीडों के संबंधित क्रॉस ओवर में।

इसका उद्देश्य, दोषयुक्त या जिनका अनुरक्षण किया जाना है, वैसी लाइन/ग्रीड को बिना दूसरी लाइन/ग्रीड को प्रभावित किये विद्युतीय रूप से निष्क्रिय करना है।

अगर कोई और गति प्रतिबंध न हो तो, ऐसे सेक्शन इन्सुलेटरों में उठे हुए पेंटोग्राफ के साथ विद्युत इंजन की गति 50 KMPH से ज्यादा न रखी जाए।

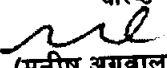
यदि सेक्शन इन्सुलेटर के द्वारा पृथक दो खण्डों में से कोई एक निष्क्रिय है, तो सक्रिय खण्ड के इंजन के पेंटोग्राफ को निष्क्रिय खण्ड के छोर के निशान के 30 फुट (10m) से आगे नहीं बढ़ने दिया जाए।


(अनिरुद्ध सेंगुप्ता)

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


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

ii) **EXECUTION OF POWER BLOCKS**

The detailed procedures for obtaining power blocks has been given in SR 17.04.03, 17.04.04 & 17.04.05 and ACTM para 20606-20613 & ACTM 20619, which must rigidly followed except in case of emergency.

The sequence of switching operations for granting and canceling the power block for particular section, are included in the Annexure. There shall be strictly followed by all staff. Failure to follow the sequence indicated is likely to lead to dangerous consequences.

When any isolator switch is changed from its normal position, then before giving permission to staff for work on overhead equipment, a danger board shall be exhibited on the switch with the caption "DANGER-MEN WORKING". An adequate number of such danger boards have been provided at each station.

iii) **PROTECTION AT THE TIME OF POWER BLOCK:**

All sections over which a power block has been granted shall be protected against entry of electric locomotives with pantograph raised from either end during the period of the block (S.R.17.04.16 (a)) At stations where panel/Route relay interlocking is provided 'RED' button collars shall be placed on the concerned switches operating points and/or signals. If the points and signals are locally operated then the same should be locked and the keys kept in personal custody of the Station Master on duty.

If there are locomotives/ Electric multiple unit train on the section over which the power block is to be given, the Loco pilot/Motorman of such locomotives/Electric multiple unit train shall be given a memo by the Station Master on duty to lower the pantograph and not raise until further instructions and acknowledgment shall be obtained. The Loco pilot/Motorman shall be given a memo by on duty Station Master to raise pantograph after the power block is cancelled. (SR 17.04.16 (b))

Station Master or Other staff conducting shunting operation with electric locomotives shall ensure, that under no circumstances, any Electric Locomotive approaches near the Traction Structure limiting the electrical section over which the power block have been granted. Limit of each electrical sections at a station are shown in the station-sectioning diagram.

Before introducing single working the Station Master on duty shall ensure from the traction power controller that there is no power block on the route on which single line working is being introduced.

The longitudinal and transverse protection shall be ensured as per the restrictions of the movement indicated in the annexure (ACTM para 20620-20627)

iv) **PROTECTION NEAR SECTION INSULATORS**

Section insulator on OHE is used for:-

- a. Insulating UP, MID and DN running lines
- b. sometimes main and loop lines on different grids in the yard
- c. the cross- overs connecting UP, MID and DN lines
- d. the cross-over/turn-out connecting Main and loop lines
- e. The crossovers connecting different grids of the yard.

Its purpose is to make the one line/ or grid, on which there is fault or maintenance is intended, electrically dead without effecting the other line/grid.

The speed of the electric locomotive with pantograph raised over such section insulators shall not exceed 50 KMPH subject to any other speed restriction which may be in force.

When one of the two sections separated by a section insulator is dead, the pantograph of the electric locomotive on the live section shall not proceed closer than 30 feet (10m) towards the section insulator marking the end of the dead section.


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


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

- v) पावर ब्लॉक में भाप या डीजल इंजनों का चालन जिस खण्ड में केवल पावर ब्लॉक स्वीकृत किया गया हो, उसमें विद्युत इंजनों द्वारा खींचे जाने वाले यातायात के अतिरिक्त अन्य आवागमन की अनुमति दी जा सकती है, जब तक कि विशेषतौर पर वर्जित न किया गया हो तथा नियमानुसार लाइनें भी अवरूद्ध न हो। फिर भी अनुमति दिए गए यातायात को प्रदर्शित किए जाने वाले इंजीनियरिंग सिगनलों का अनुपालन करना होगा।
- विद्युतीकृत खण्डों पर भाप या डीजल इंजनों का आवागमन ए.सी. कर्षण नियमावली में दिए गए प्रतिबंधों के अनुसार किया जाएगा। ऐसे भाप या डीजल इंजन या ऐसे इंजनों द्वारा खींची जाने वाली गाड़ियों को पावर ब्लॉक स्वीकृत किये गए स्टेशन में आगे बढ़ते समय खड़ी की जाए और इस स्टेशन के स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण करके स्वयं संतुष्टि कर लेंगे कि उस ट्रेन में कोई विद्युत इंजन नहीं है। वह आगे के पावर ब्लॉक की चेतावनी देते हुए, इंजीनियरिंग सिगनल तथा आवश्यकता के अनुरूप विशेष सिगनल या विशेष कर्षण संरचना पर रूकने का अनुदेश देते हुए एक "सतर्कता आदेश" भी उस ट्रेन या इंजन के चालक को जारी करेगा।
- कोई भी स्टेशन मास्टर पावर ब्लॉक के अंतर्गत किसी सेक्शन में किसी गाड़ी को चलने के लिए "लाइन क्लीयर" तब तक नहीं देगा या सिगनल को तब तक नहीं झुकाएगा, जब तक आगे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर से (प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित) यह आश्वासन न प्राप्त कर ले कि गाड़ी में कोई विद्युत इंजन नहीं है (ए.सी.कर्षण नियमावली 14/11 एवं 14/12)।
- 5) आवश्यक निर्देश
- i) तारविहीन ट्रैकों में संचलन
- पेन्टोग्राफ उठाए हुए विद्युत इंजनों को किसी भी परिस्थिति में एक अनवायर्ड सेक्शन में न लिया जाए।
- ii) संदेश रजिस्टर
- कर्षण ऊपरी उपस्कर, स्विचों के परिचालन, आउटडोर चाबियों के आधिपत्य तथा कर्षण ऊपरी उपस्कर, के परिचालन तथा अनुरक्षण संबंधी अन्य महत्वपूर्ण संचार साधनों की खराबी/गड़बड़ी संबंधी सभी संदेशों को भेजने वाले तथा प्राप्त करने वाले दोनों के द्वारा संदेश प्राप्त करने या आदान-प्रदान करने के समय के साथ रजिस्टर में क्रम संख्यानुसार अभिलेखित (रिकार्ड) किया जाए।
- संदेश अपरिवर्तनीय रूप से प्रेषक और प्राप्तकर्ता के प्राइवेट नंबर से मेल खाना चाहिए। प्राइवेट नंबर पुस्तिका को व्यवस्थित रखा जाए (ए.सी. कर्षण नियमावली 20609, सहा.नि. 17.04.05)।
- iii) भाप क्रेन की कार्य पद्धति
- कर्षण ऊपरी उपस्कर के सन्निकट कोई भाप क्रेन या ऊपरी उपस्कर क्रेन तब तक कार्य नहीं करना चाहिए, जब तक ऐसे ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय एवं भूयोजित न कर दिया जाए और अधिकृत ओएचई कर्मचारी उपस्थित रहे। यहाँ तक कि क्रेन कर्मचारी को क्रेन में न चढ़ने के लिए सचेत किया जाए (सहा.नि. 17.04.17, ए.सी.परि. नियमावली जिल्द 2, भाग 2 पैरा 11-2(k)।
- iv) लैम्प मेन की कार्य पद्धति
- 25 के.व्ही. लाइन कंडक्टर के अत्यन्त निकट कोई भी सीधा संपर्क खतरनाक है। स्टेशन लैम्पमेन स्टेशन लैम्प को निकालने या लगाने या साफ करने या जलाने के लिए सिग्नल पोस्ट पर चढ़ते समय विद्युतमय कंडक्टर के अत्यन्त निकट में आने वाले या संपर्क में आने वाले कोई लंबी वस्तु को नहीं ले जाएगा। लैम्प मेन को विद्युतमय कंडक्टर के निकट अपने शरीर के किसी भाग को न ले जाने के लिए चेतावनी दी जाए (सहायक नियम 3.49.02)।
- v) रोलिंग स्टॉक के छत पर कार्य
- किसी भी व्यक्ति को विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के नीचे खड़ी इंजनों के टैंडरों के या ढोने वाले वाहनों के छत के ऊपर नहीं चढ़ना चाहिए जब तक कि अधिकृत कर्षण कर्मचारी से नियमित 'कार्य करने की अनुमति' न प्राप्त कर ली गई हो तथा ऊपरी उपस्कर निष्क्रिय एवं भूयोजित न हो (सहायक नियम 17.05.02)।


(अनिरुद्ध सारे)

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


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

v) **MOVEMENT OF STEAM OR DIESEL ENGINES IN POWER BLOCK**

In a section where only power block has been granted movement of traffic other than electrically hauled, may be permitted except when specially prohibited and the lines are also blocked as per rules. The traffic allowed shall however have to observe the engineering signals exhibited.

Movement of steam or diesel locomotive on electrified sections shall be subject to the restrictions as given in A.C traction manual. Such steam or diesel engine or train hauled by such engines shall be brought to a stand at the station preceding the station/section at which power block is granted and the Station Master of this station shall satisfy himself by personal inspection that there is no electric locomotive in the train. He shall also give a "CAUTION ORDER" to the driver of such engine or train, warning him of the power block ahead and instructing him to watch for the engineering signal and stop at a particular signal or a particular traction structure as necessary.

No Station Master shall give "LINE CLEAR" or lower signals for a train to run over a section under power block unless he has received an assurance from the station master of the proceeding station that there is no electric locomotive on the train (Supported by private No. ACTM14/11 & 14/12).

5) **IMPORTANT INSTRUCTIONS**

i) **MOVEMENT ON UNWIRED TRACKS**

No electric locomotives with pantograph raised shall under any circumstances be taken to an unwired section.

ii) **REGISTER OF MESSEGES**

All messages relating to faults on over head equipment, operating switches, custody of keys of outdoor switches and other important communications in connections with the operation maintenance of traction over head equipment shall be recorded serially in a register by both the sender and receiver indicating the time at which the messages are received or exchanged.

The message shall invariably be accompanied by a private no. of sender and of receiver.

Private no. books shall be maintained (ACTM 20609, SR 17.04.05)

iii) **WORKING OF STEAM CRANES**

No steam crane or over head crane shall be worked adjacent to traction over head equipment, unless such overhead equipment is dead and earthed and authorized OHE staff is present. Even the crane staff shall be warned not to climb the crane. (Subsidiary Rule 17.04.17, ACTM Vol- II, Part- II, para 11-2 (k)).

iv) **WORKING OF LAMP MAN**

Any direct contact or close proximity to 25 KV line conductors is dangerous. The station lamp man climbing up the signal post for removing or fixing or cleaning or lightening the station lamp should not carry long article which may accidentally touch or come in close proximity to live conductors. The lamp man shall also be warned against bringing any part of body near live conductors (S.R.3.49.02).

V) **WORKING ON ROOF OF ROLLING STOCK**

No person shall climb on to the top of engines or tenders or on the roof of carriages or wagons, when those vehicles are located beneath overhead equipment except, when a regular "PERMIT TO WORK" has been obtained from authorized traction staff and the overhead equipment is dead and earthed (S.R.17.05.(2)).


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


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

6) आपात एवं विषम परिस्थितियों में कार्यवाही

i) कर्षण ऊपरी - उपस्कर का खराब होना

कर्षण ऊपरी-उपस्कर पर अथवा किसी अन्य कर्षण उपस्कर पर बॉन्डिंग सहित किसी भी टूट-फूट या खराबी की जानकारी मिलने पर इसकी सूचना तुरंत कर्षण शक्ति नियन्त्रक को दी जाए (सहायक नियम 17.03.02 तथा 17.03.03)। सतर्कता आदेश जारी करने संबंधी विद्यमान नियमों को अनुपालन करते हुए कर्षण शक्ति नियन्त्रक द्वारा यथा निर्देशित आवश्यक सतर्कता आदेश संबंधित ड्राइवों के लिए जारी किए जाएं।

ii) जानवर के गाड़ी के नीचे आ जाने पर

कोई भी रेलवे स्टाफ या ट्रेन दल द्वारा इस प्रकार की जानकारी प्राप्त होने पर उसे सुरक्षित स्थान तक हटाने के लिए तत्काल कार्यवाही की जानी चाहिए ताकि गुजरने वाली ट्रेनों के पेटोग्राफ और ओएचई को नुकसान पहुँचने के खतरे से बचा जा सके (ए.सी. कर्षण. नियमावली जिल्द 2, भाग 2 परिशिष्ट)।

iii) 25 केवी ओ एच ई प्रदाय से विद्युत आघात/झटका

स्टेशन मास्टर, स्टेशन/यार्ड कार्यालय में विद्युत आघात/झटके से पीड़ित व्यक्ति के उपचार संबंधी अनुदेश स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करेगा एवं यह सुनिश्चित कर लेगा कि समस्त तृतीय श्रेणी के कर्मचारी इन अनुदेशों की जानकारी रखते हैं। समीपस्थ रेलवे चिकित्सक को चिकित्सकीय परामर्श हेतु सूचित करें। यदि रेसुब/जीआरपी चौकी स्टेशन में स्थित हो तो उनके स्टाफ को दुर्घटना स्थल पहुँचने के लिए सूचित किया जाए। विद्युत आघात/झटके के आगे ऐसे मामले की रोकथाम के लिए कदम उठाएँ। (ए.सी. कर्षण नियमावली जिल्द-2, भाग-2 परिशिष्ट-VIII, पैरा-7)

iv) ब्लॉक उपकरण या कोई अन्य विद्युतीय सिग्नलिंग उपकरण में वोल्टेज प्रेरण

कार्यरत स्टेशन मास्टर सदैव ट्रेवशन सिस्टम में वोल्टेज उत्पन्न होने के कारण अन्य किसी सिग्नलिंग उपकरण या कार्यरत स्टेशन मास्टर सदैव ट्रेवशन सिस्टम में वोल्टेज उत्पन्न होने के कारण अन्य किसी सिग्नलिंग उपकरण या ब्लॉक उपकरण में किसी असामान्य संचालन पर नजर रखेगा। जब कभी कोई असामान्य संचालन का लक्षण हो तो ब्लॉक उपकरण या सिग्नलिंग उपकरण को निलंबित कर देना चाहिए एवं निकटवर्ती सिग्नल एवं दूर संचार अनुरक्षण निरीक्षक को इसकी जांच करने के बाद प्रमाणित करने के लिए संपर्क करेगा। स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के आवागमन की अनुमति देने से पहले जांच करेगा कि सभी ब्लॉक एवं मोर्स सिग्नलिंग उपस्कर सामान्य रूप से कार्य कर रहे हैं।

v) आग

किसी विद्युत उपस्कर के निकट आग से संबंधित जानकारी के लिए सहा.नि. 6.10.03 का अवलोकन करें।

7) संशोधन या अनूपूरक सुधार पर्वी

इन संचालन नियमों में या अनुलग्नकों में किए जाने वाले किसी भी, संशोधन को स्टेशन संचालन नियमों के संशोधन पर्वी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा। स्टेशन संचालन नियम में सभी संशोधनों को ग्राही प्रतियों में तत्काल कार्यान्वित किया जाएगा। संशोधित पर्वियों को क्रमानुसार नंबर दिया जाएगा एवं संचालन नियम प्रदान किए गए प्रत्येक कर्मचारी का यह उत्तरदायित्व होगा कि वह सुधार पर्वियों को जोड़े तथा इसकी जानकारी संबंधित कर्मचारियों को दी जाए एवं उनकी पावती ली जाए।

8) निरीक्षण कर्मचारी द्वारा लगातार निगरानी

जिन केन्द्रों पर विशेष संचालन नियमों की आपूर्ति की गई है उन सभी केन्द्रों की जांच परिचालन, दूर संचार तथा कर्षण विभाग के निरीक्षणकर्ता कर्मचारी नियमित रूप से चेक करेंगे ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि सभी संशोधित नियम अद्यतन हैं तथा संबंधित कर्मचारी उन नियमों से पूरी तरह परिचित हैं तथा उनका पालन करते हैं।

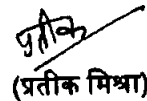
ये नियम 'सामान्य एवं सहायक नियम' या 'ए.सी. कर्षण नियमावली' का संशोधन या अधिक्रमण नहीं है। इन नियमों को पूर्वकथित नियम पुस्तिका और स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों के पूरक के रूप में पढ़ा जाये।

प्रयोग की गई पारिभाषिक शब्दावली: सा.नि.- सामान्य नियम, सहा.नि.- सहायक नियम, एफ पी - फीडिंग पोस्ट, एसपी - सेक्शनींग एंड पैरललिंग पोस्ट, टीएसएस - कर्षण सबस्टेशन, एसएसपी - सब सेक्शनिंग एंड पैरललिंग पोस्ट.

पारिभाषिक शब्दावली का प्रयोग '25 के.वी. ए.सी. विद्युत कर्षण के लिए सामान्य एवं सहायक नियम, अध्याय XVII तथा एसी कर्षण नियमावली जिल्द 2 (भाग-1 व 2)' से किया गया है।


(अनिरुद्ध सेंगुप्ता)

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


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

6) **ACTION IN EMERGENCY & SPECIAL CIRCUMSTANCES**

i) **BREAKDOWN OF TRACTION OVERHEAD EQUIPMENT**

All breakdowns or defects noted or reported on the Traction overhead equipment or any other traction equipment including bonding shall immediately be reported to the traction power controller (SR 17.03.02 & 17.03.03). Necessary caution order should be issued to the driver concerned as directed by the section power controller observing the existing rules regarding issue of caution orders.

ii) **ANIMAL RUN OVER**

Upon receipt of any such information from any of the railway staff or train crew, take immediate action to remove it to a safe distance to avoid risk of damage to pantographs of passing trains and OHE. (ACTM Vol- II, Part- II Appendix).

iii) **ELECTRIC SHOCKS WITH 25KV OHE SUPPLY**

The station masters shall exhibit prominently instructions issued regarding the treatment to persons suffering from electric shock in the station/yard office and shall ensure that all class III staff are familiar with these instructions. Inform nearest railway doctor for medical advise. Inform RPF/GRP staff, if post is available at station, to reach accident site. Take steps to prevent further case of electric shock. (ACTM Vol- II, Part- II Appendix- VIII, para- 7)

iv) **VOLTAGE INDUCTION IN BLOCK INSTRUMENTS OR ANY OTHER ELECTRICAL SIGNALLING EQUIPMENT**

The station master on duty must always watch for any unusual working in the block instruments or any other signaling equipment which may arise due to voltage induced from the traction system. The block instrument or the signaling equipment must be suspended whenever there are any signs of unusual working and the nearest signal and telecom maintenance inspector contacted to inspect and certify the same. In the event of break-of Morse signaling equipment are working normal before permitting any train movement.

v) **FIRE**

Regarding fire on adjacent to any electrical equipment refer SR 6.10.03

7) **AMENDMENT OR SUPPLEMENTARY CORRECTIONS SLIP**

Any amendment to these working rules or any of the annexure will be notified by a correction slip to the station working rules. All corrections to the station working rules shall be receipt be immediately be carried out in the recipients copies. The correction slips will be serially numbered and it will be the responsibility of each member of staff to whom working rules are supplied to call for the missing correction slips the contents thereof to the notice of all staff concerned and take their acknowledgement.

8) **CONTINUEOUS WATCH BY INSPECTING STAFF**

The inspecting staff of operating, telecommunication and traction departments shall make regular checks at all points to which these special working rules are supplied to ensure hat the rules are corrected up to date and staff concerned are fully conversant with the rules and abide by them.

Nothing in these rules amends or super cedes any general or subsidiary rules or instructions included in A.C traction manual. These rules shall be read as supplement to the aforesaid rule books and also to the existing station working rules of the station.

The terminology used is "GR – General rule", SR – Subsidiary rule, "FP – Feeding Post", SP- Sectioning & Paralleling Post", "TSS – Traction Sub- Station", "SSP –Sub- Sectioning & Paralleling Post

The terminology used is as given in the code books, namely, "GENERAL & SUBSIDIARY RULES FOR 25 KV A.C. ELECTRIC TRACTION, CHAPTER – XVII" & "AC TRACTION MANUAL VOL.-II (Part I & II).


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


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

समस्त कर्मचारियों के लिए निर्देश

01. ऐसा करें

अ 1/2 विद्युत कर्षण उपकरण अथवा तार में आग लगने पर

- कर्षण शक्ति नियन्त्रक को सूचित करें ।
- यदि उपलब्ध हो तो विशेष अग्निशामक से आग को बुझाएं ।
- सुनिश्चित करें कि किसी भी परिस्थिति में वाटर-जेट का प्रयोग न करें ।

ब) कर्षण तार अथवा विद्युत इंजन में घटित किसी भी प्रकार की आकस्मिक घटना

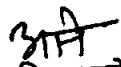
- घटना की जानकारी कर्षण शक्ति नियन्त्रक अथवा निकटतम स्टेशन मास्टर को दें ।

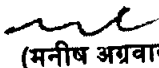
1 1/2 किसी भी प्रकार की आपात-घटना

- आपातकालीन टेलीफोन सिस्टम से कर्षण पावर कंट्रोलर से बात करें (लगभग प्रत्येक 1 कि.मी. के अंतराल पर आपातकालीन टेलीफोन लगाने के लिए सॉकेट की व्यवस्था है एवं ओ एच ई मास्ट पर निकटतम सॉकेट की दिशा इंगित है) ।

02. ऐसा न करें

- किसी कर्षण तार अथवा चालू उपकरण के 2 मीटर (लगभग 7 फीट) से कम दूरी पर न आएं।
- किसी कर्षण तार या चालू उपकरण पर या उसके निकट तब तक कार्य न करें जब तक कि उसे निष्क्रिय व भूयोजित न कर दिया जाए तथा किसी प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी से काम करने की अनुमति न मिल जाए ।
- किसी भी गैर प्राधिकृत व्यक्ति को किसी भी उपकरण को परिचालित करने की अनुमति न दी जाए भले ही यह उसे निष्क्रिय करने के लिए हो ।
- किसी भी "अर्थिंग, बॉन्डिंग" अथवा कर्षण तार के साथ छेड़-छाड़ न करें ।
- किसी स्वीचिंग स्टेशन अथवा रिमोट कंट्रोल सेंटर में तब तक प्रवेश न करें जब तक कि उसके लिए विशेष तौर पर अनुमति न मिल जाए तथा कोई प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी साथ में न जाए ।
- विद्युतकृत कर्षण तार से चिपके व्यक्ति को स्पर्श न करें ।
- विद्युत प्रदाय बंद करने के बाद ही विद्युतीकृत कर्षण तार से चिपके किसी लाश को हटायें ।
- पीड़ित व्यक्ति को कृत्रिम श्वसन देना न भूलें ।
- चूंकि रेल में रिटर्न करंट मौजूद हो सकता है, इसलिए इसका प्रयोग फुटपाथ की तरह बैठने या अन्य किसी काम के लिए नहीं करना चाहिए ।


(अनिरुद्ध सेंगुप्ता)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत / रे.वि.नि.लि. / नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर

(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

INSTRUCTION TO ALL STAFF

01. DO (s)

- a) In case of fire on electric traction equipment or wires
 - i. Inform traction power controller
 - ii. Extinguish fire by special extinguishers, if available
 - iii. Ensure no water jet is used any circumstances
- b) Any unusual on traction wires or electric locomotives
 - i. Inform traction power controller or nearest station master.
- c) In any emergency
 - i. Speak to traction power controller by emergency telephone system (Sockets for connecting emergency telephone are provided at intervals of approximately every 1 km & the direction to the nearest socket is also indicated on the OHE masts).

02. DON'T (s)

- i) Do not approach within a range of 2 meters (approximately 7 feet) of any traction wires or live equipment.
- ii) Do not Work on or near traction wires or any live equipment unless they earthed made dead, earthed and "PERMIT TO WORK" obtained from an authorized traction staff.
- iii) Do not Permit unauthorized persons to operate any equipment even if it be for making dead.
- iv) Do not Disturb any "Earthing, Bonding or traction wires"
- v) Do not Enter any switching station or remote control centers unless specially permitted and accompanied by an authorized traction staff.
- vi) Do not Touch a person in contact with live traction wire,
- vii) Remove any dead body, in contact with live wire, only after power supply has been switched off.
- viii) Do not Forget to give artificial respiration to the victim.
- ix) Do not use rail as footpath, a seat or for other purpose, since there can be presence of return current in the rails.


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


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

रनिंग स्टाफ के लिए के लिए निर्देश

01. ऐसा करें:-

- (अ) चक्के (पहिए) को फिसलने से बचाएं ।
- (ब) केवल विद्युतीकृत क्षेत्र के बाहर ही इंजन में कोयला या तेल भरें ।
- (स) इंजनों में काम करते समय कर्षण तार से 2 मीटर (7 फीट) की सुरक्षित दूरी बनाए रखें ।

02. ऐसा न करें

- (अ) कर्षण तार की ओर टूल्स को न उठाएं या ऊपर न करें (प्रयोग करने के तुरंत बाद टूल्स को यथा स्थान रखें)।
- (ब) इंजन में रेल-सतह से 4 मीटर से अधिक ऊँचाई पर कोयले का लदान न करें ।
- (स) ऊपर उठाए गए पेंटोग्राफ से किसी बिना तार वाले लाइन या पावर ब्लॉक की कार्य सीमा तक अथवा पावर ब्लॉक के तहत सेक्शन के अंतिम सिरे के सेक्शन इंसुलेटरों के निकट तक इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव न ले जाएं ।
- (द) जब कोई लोकोमोटिव (किसी भी प्रकार का) या इंजन कर्षण तार के नीचे हो तो किसी भी काम के लिए उस लोकोमोटिव या इंजन पर तब तक न चढ़ें जब तक कि पावर न कट जाए एवं "उस पर काम करने की अनुमति" न मिल जाए । (पानी भरने के लिए, इस कार्य हेतु लगाए गए विशेष उपकरण की सहायता से जमीन (ग्राउण्ड) से वाटर कॉलम का प्रयोग करें तथा विशेष उपकरण की सहायता से टैंक के कवर को खोला जाए)।
- (इ) जब इंजन विद्युतीकृत (इलेक्ट्रिफाइड) रेलपथ पर हो तब लंबी वस्तुएं जैसे - सबल (फिंज रॉड), बेलचा (शेंबल) या ऐसी अन्य कोई वस्तु को इंजन से बाहर ऊपर की ओर न निकालें ।
- (फ) किसी ट्रैक्शन मास्ट के ठीक सामने या किसी इंसुलेटर के नीचे या किसी पुल के नीचे चिमनी के साथ भाप इंजन को न रखें ।
- (ग) किसी जेट या स्प्रे के मुख को कर्षण तार की ओर न करें (यदि आवश्यक हो तो पानी के जेट का प्रयोग 2 मीटर (7 फीट) के सुरक्षित जोन के बाहर करें)।

1/4g) टर्न आउट के निकट अथवा ओवर ब्रिज के नीचे बायलर के अवशिष्टों को न फेंकें ।


(अनिरुद्ध सारे)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत / रें.वि.नि.लि. / नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

INSTRUCTIONS FOR RUNNING STAFF

01. DO(s)

- a) Avoid slipping of wheel.
- b) Load coal or oil in locos out side the electrified zone only
- c) Keep a safe distance of 2 meters (7 feet) from traction wires while working on the locomotives.

02. DON'T (S)

- a) Do not Lift or raise your tools towards traction wires (Keep the tools in their respective position immediately after use).
- b) Do not load coal on the engine tender to a height more than 4 meters above rail level.
- c) Do not take electric locomotive with raised pantograph to any unwired line, power block working limit / near the section insulators at the end of section under power block.
- d) Do not climb on the locomotive (of any type or on the engine tender for any purpose. under traction wires unless power is cut off and "PERMIT TO WORK" obtained. (For watering, uses the water column from the ground with the special device provided for this purpose and open the tank cover by the special device provided).
- e) Don't allow long articles like firing rod, shovel or any other thing to protrude above the engine while on electrified tracks.
- f) Don't place a steam locomotive with chimney directly opposite a traction mast or under any insulator or under bridge.
- g) Don't direct any jet or spray towards the traction wires (Jets or water, if necessary, may be used horizontally outside the safety zone of 2 meters (7ft).
- h) Do not throw the boiler residues near the turnouts or under over bridges.


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


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

स्टेशन मास्टर्स के लिए निर्देश

01. ऐसा करें:

- (अ) सुनिश्चित करें कि समस्त कर्मचारी संरक्षा सावधानियों से परिचित हैं।
- (ब) ऊपरी उपस्कर या विद्युत मल्टीपल यूनिट के किसी विद्युत लोकोमोटिव में खराबी की रिपोर्ट कर्षण शक्ति नियन्त्रक को तुरंत दें।
- (स) हमेशा अपने स्टेशन के विद्युत कर्षण आरेख का अनुसरण करें और सुनिश्चित करें कि पावर ब्लॉक प्राप्त सेक्शन को ऊर्जित करने की कोई शंका न रहे। सदैव सुनिश्चित करें कि, विद्युत कर्षण आरेख हमेशा नवीनतम रहे।
- (द) आइसोलेटर स्थितियों को परिचालित करते समय 25 के. वी. ए सी विद्युत कर्षण के लिए स्टेशन संचालन में दिए गए प्रक्रियाओं का अनुपालन करें।
- (ई) आइसोलेटर स्विच चाबियों की अभिरक्षा सुनिश्चित करें।
- (फ) यह सुनिश्चित करें कि पावर ब्लॉक के समय पावर कर्मचारी बैनर झंडियों द्वारा सभी दिशाओं से सेक्शन को सुरक्षित करते हैं।
- (ग) यदि किसी असामान्य संचालन की जानकारी हो, तो ब्लॉक एवं सिगनल निलंबित करें। ट्रैक्शन वायर में कोई ब्रेकडाउन होने पर ब्लॉक उपकरण एवं सिगनलिंग उपकरण की हमेशा जांच करें।
- (ह) लैम्प मैन को निर्देश दे कि वह कोई लंबी छड़ या वस्तु को ट्रैक्शन वायर के 2 मीटर (7 फीट) के भीतर न ले जाए।

02. ऐसा न करें

- (अ) पावर ब्लॉक के अंतर्गत किसी सेक्शन में "पावर ब्लॉक वर्किंग लिमिट" बोर्ड के बाहर या सेक्शन इन्सूलेटरों के पास किसी विद्युत इंजन या मल्टीपल यूनिट को उठे हुए पेंटोग्राफ के साथ जाने की अनुमति न दें।
- (ब) चालू ट्रैक्शन वायर के नजदीक किसी क्रेन को कार्य करने की अनुमति न दें।
- (स) अपने कर्मचारियों को 2 मीटर (7 फीट) के खतरनाक क्षेत्र के भीतर चालू ट्रैक्शन वायर तक जाने की अनुमति न दें।
- (द) किसी तारविहीन सेक्शन के लाईन और पॉइंट/या क्रॉसिंग में विद्युत इंजन को उठी हुई पेंटोग्राफ के साथ संचालन की अनुमति न दें।
- (ई) यदि सिगनलों के पर्याप्त दूरी के भीतर पावर ब्लॉक हो तो किसी गाड़ी या किसी विद्युत इंजन को सीधा लेने के लिए सिगनल न दें।


(अनिरुद्ध सेंगुप्ते)

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


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण/ रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/ रायपुर

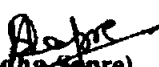
INSTRUCTIONS FOR STATION MASTERS

01. DO (s)

- a) Ensure all staff are conversant with safety precautions.
- b) Reports defects in traction wires or any electric locomotive or electric multiple unit promptly to the traction power controller.
- c) Always refer the Electric Traction Diagram of your station and ensure that there is no chance of energizing the section where power blocks have been granted. Always ensure that the electric traction diagram is up – to- date.
- d) Observe procedure given in station working rules for 25 KV AC traction while operating isolator switches.
- e) Ensure safe custody of isolator switch keys.
- f) Ensure that traction power staff protects sections from all directions by banner flags during power blocks.
- g) Suspend working of Block & Signal if signs of unusual working are noticed. Always check up block instruments and signaling equipment when any break down in traction wire occurs.
- h) Instruct your lamp man not to carry any long article likely to be brought within the Danger Zone 2m (7 feet) of the traction wires.

02. DON'T (s)

- a) Do not permit an electric locomotive or multiple unit with raised pantograph to approach any section under power block, beyond "POWER BLOCK WORKING LIMIT" boards or near section insulators.
- b) Do not permit any crane to work adjacent to live traction wires.
- c) Do not Permit your staff to come in the danger zone of 2 m(7 feet) of live traction wires.
- d) Do not permit movement of Electric Locomotive with raised pantograph on such lines and points and / or crossings leading to any unwired section.
- e) Do not take off signals for direct reception of any electric engine or train, if there is power block within adequate distance of the signals.


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


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R



SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY, RAIPUR
ISOLATOR SWITCH OPERATION के लिए निर्देश

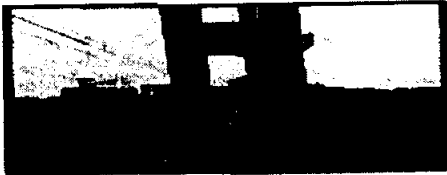
स्विच का संचालन

- सभी स्विचिंग ऑपरेशनों को ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर के निर्देशों के अनुसार किया जायगा, शिवाय लोकल ब्लॉक के स्विचिंग ऑपरेशन्स के, जिन्हें अधिकृत ट्रेक्शन स्टाफ द्वारा झूटी के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा लोकल ब्लॉक दिए जाने के बाद किया जा सकता है। जीआर 17.04 और ACTM Vol II भाग I पैरा 20600 और 20601 के अनुसार।
- आपातकालीन समय में, अधिकृत और प्रशिक्षित स्टेशन कर्मचारी ट्रेक्शन पावर कंट्रोल (TPC) के निर्दिष्ट निर्देशों के तहत आइसोलेटर स्विच खोल सकते हैं।
- प्रत्येक स्टेशन मास्टर्स, सहायक स्टेशन मास्टर्स, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर्स / स्विचमैन को अपने स्टेशन/केबिन में या उसके निकट ओवरहेड उपकरणों को बिजली की आपूर्ति के नियंत्रण के लिए प्रदान किये गए आइसोलेटर स्विच के स्थान के बारे में पूरी तरह से पता होगा। किसी आपातकालीन स्थिति में खोलने और बंद करने की सही विधि (ACTM VOL II भाग I पैरा 20624)

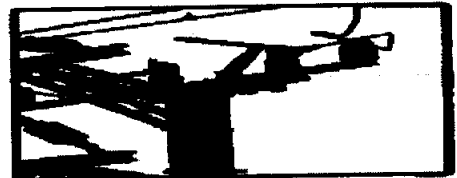
स्विच हैंडल की स्थिति

- जब एक आइसोलेटर (ISOLATOR) CLOSE स्थिति में होता है, तो आइसोलेटर का संचालन शीर्ष (TOP) पर होता है।
- जब एक आइसोलेटर ISOLATOR OPEN स्थिति में होता है, तो आइसोलेटर का संचालन नीचे (BOTTOM) पर होता है। प्रक्रियाएं और सावधानियां संचालन के ISOLATORS लिए आइसोलेटर स्विच के संचालन की प्रक्रिया SR17.02 (XVIII) में दी गई है, जिसका सख्ती से पालन किया जाना चाहिए। आइसोलेटर ISOLATOR स्विच केवल निम्नलिखित सुनिश्चित करने के बाद खोला जा सकता है—

- यदि आइसोलेटर ISOLATOR स्विच मेन लाइन पर है, तब आइसोलेटर स्विच के FEEDING छोर पर स्थित इंटरप्टर्स (INTERRUPTER) को खोला जाए
- संचालन स्विच करते समय हमेशा हाथ के दस्ताने और जूते का उपयोग करें।
- आर्कगठन से बचने के लिए स्विच को एक झटका में संचालित किया जाना चाहिए।



ISOLATOR IN CLOSED CONDITION (SUPPLY ON)



ISOLATOR IN OPEN CONDITION (SUPPLY OFF)

(अनिरुद्ध सप्रे)

(अनिरुद्ध सप्रे)

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

(प्रतीक मिश्रा)

(प्रतीक मिश्रा)

मंडल विद्युत अभियंता (ममन्वय) / कर्षण/ रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/ रायपुर



SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY , RAIPUR

INSTRUCTIONS FOR ISOLATOR SWITCH OPERATION

OPERATION OF SWITCHES.

- I. All switching operations shall be carried out in accordance with the Instructions of the Traction Power Controller (TPC) except in respect of switching operations for local blocks which may be carried out by authorized traction staff after they have been granted local blocks by the Station master on duty in accordance with GR 17.04 and ACTH VOL II Part I Para 20600 and 20601.
- II. In times of emergency, authorized and trained station staff may open isolator switches under specified Instructions of the Traction Power Controller (TPC).
- III. Every station masters, assistant station masters, cabin assistant station masters/ switchman shall be fully aware of the location of Isolator switches provided for the control of power supply to the overhead equipment at or near his station/cabin and shall be conversant with the correct method of opening and closing the same in an emergency (ACTM VOL II Part I Para 20624).

POSITION OF SWITCH HANDLES

1. When an Isolator is in CLOSED position, the operating handle of the Isolator is at the TOP.
2. When an Isolator is in OPEN position, the operating handle of the isolator is at the BOTTOM

Note: The operation handle of every Isolator switch shall always be kept locked either in the open or closed position. Any loss shall be reported Immediately to the OHE Section Chargeman, Chief Traction Foreman(OHE) and TPC.

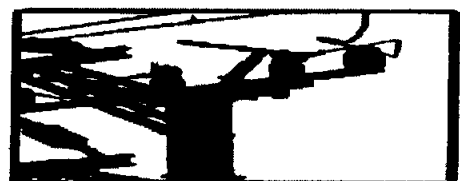
PROCEDURES AND PRECAUTIONS FOR OPERATING ISOLATORS.

The procedure for operation of Isolator switches has been given in SR17.02 (XVIII) which must be rigidly observed. Isolator switch may be opened only after ensuring.

1. If the isolator switch is on the main line that the adjacent Interrupters at the feeding end/ ends of the adjacent Interrupters at the feeding end/ ends of the isolator switch has/ have been opened.
2. Always use hand gloves and shoes while operating switches.
3. The switch must be operated in a jerk to avoid the arc formation.



ISOLATOR IN CLOSED CONDITION (SUPPLY ON)



ISOLATOR IN OPEN CONDITION (SUPPLY OFF)


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


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

PROTECTION OF DEAD SECTION

The protection of a dead section is achieved by the following means:

- 1 a) In the normal running direction movements of trains are generally controlled by Signals. Protection is obtained by placing a Power block cap on the signal knob controlling the concerned signals and relevant route buttons.
- b) If the points and signals are locally operated, they should be locked and the key, controlling the key, controlling the lever or lever frames should be kept with the Cabin Station master on duty. When the signal cabin of lever frames are controlled electrically by a Station Master or Cabin Station Master on duty, shall place the warning caps on the relevant slides of Electric slide instrument or on the relevant keys of Electric transmitters or interlocked keys, boxes as the case may be.
- c) This action must be taken care by Cabin Station Master or the Station Master on duty as case may be, in respect of each and every movement prescribed in the Station Working Rules and after completion, confirmation should be given to the Section Controller to enable him to agree for the power block to be issued by the TPC.
- d) In a large yard several warning cap may be required, sufficient number of warning cap should be kept in cabin. The exact number provided is indicated in the SWR.
- e) Once a warning cap is placed on the signal knob it shall not be removed except after exchange of messages with private number.

SHUNTING MOVEMENT TO WARDS DEAD SECTION

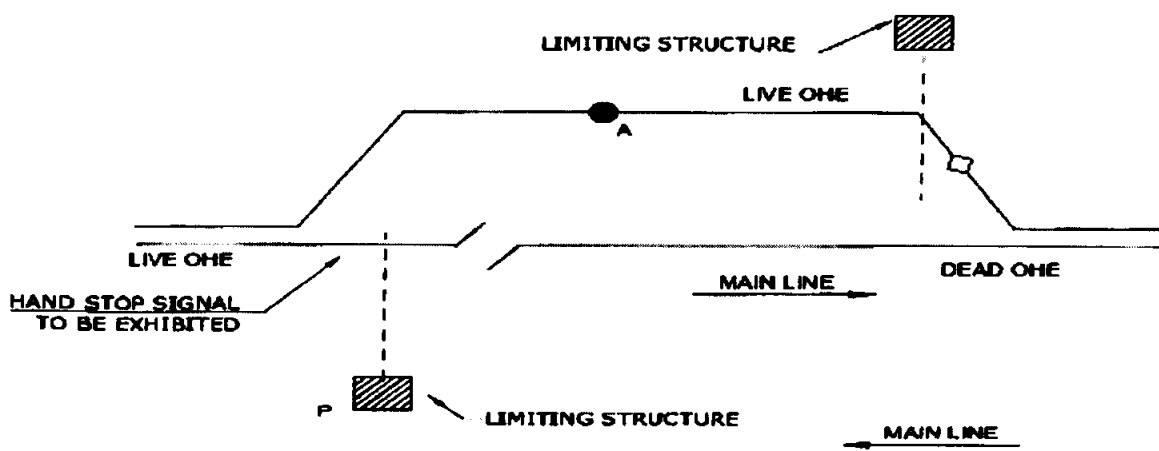
- 1 (a) in cases where no signal exists for controlling the entry of and electric train into the dead section the station master should be arrange a hand stop signal to be exhibited at the point upto which alone the electric locomotive is allowed to proceed.
- (b) If it is necessary for an electric locomotive to carry on shunting movement towards the dead section the red warning cap placed on knob may be removed to permit the movement provided that a hand stop signal is exhibited and driver is specifically) instructed not to move the loco beyond the point.


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


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

2) An example of the operation is given figure as shown below



As per Protection of Dead Section Para above the knobs controlling the signals should have red warning caps placed on them to give protection to the dead section. However, if it is essential to carry out a shunting operation with an electric locomotive situated at point 'A' on the loop line to move into the main though the turn out this may be permitted provided that the shunting movement is carried out only up to limiting mast 'P' short of the overlap span where a hand signal is to be exhibited to prevent all movement beyond the point 'P'.

- (3) Train or shunting movements by other than electric locomotives. I.e. by steam or diesel loco's may be permitted to enter the dead section. Provided that the Station Master ensures by personal inspection that the train formation does not include an electric locomotive or OHE Inspection Car or EMU with pantograph raised and after issuing necessary caution order. The Red warning Caps may be permitted to be removed to allow such movements.

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

(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

HANDLING OF ISOLATOR SWITCHES- GUDUM(GUDM)

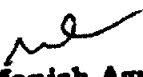
1. The Duplicate keys for all outdoor switches shall be kept in locked glass fronted key box duly padlocked under the custody of SM on duty or with Competent OHE officials concerned persons stationed conveniently near the switches as the case may be. The keys shall be issued on demand only to authorised persons whose signatures for receipt shall be obtained in a book maintained for the purpose. The list of authorised OHE Officials who can withdraw the duplicate keys from the SM on duty is displayed at station duly signed by an officer of the Traction Distribution Department. These keys shall be handed over to the authorised officials by the SM or only after obtaining the permission from TPC.
2. In the event of breakage of the glass of the key Box the key or keys shall be kept in safe custody of the SM on duty until the glass is replaced. The Traction power controller will keep a record where such keys are kept so that in an emergency, he will be able to direct the parties concerned.
3. In an emergency the SM shall operate isolator switches as per the specific direction of the Traction Power Controller under exchange of private numbers.
4. Should the traction Power controller wish to give any isolator switch opened or closed he shall as the Junior Engineer's/TRD or SM or any authorised person to carry out the required switching operation. The person concerned shall after carrying out the orders lock the switch either in "Open" or "Closed" position, as the case may be and inform the Traction Power Controller of the action taken. He shall not part with the key until receipt of further orders from the Traction Power Controller. A record of every such operations shall be maintained by TPC as well as by the SM in the power block register in RED ink.
5. Every Station manager or SM on duty shall be fully aware of the location of the isolator switches provided for the control of power supply to Over Head Equipment at the Station and shall be conversant with the correct method of opening and closing of the same in an emergency.

The locations and the Identification of the isolator switches at **GUDUM** station are given below:

S. No	Isolator Switch No	Location No	Line
1	SS-500	KM:- 969/8	HOT AXLE SIDING LINE, EAST END.
2	SS-501	KM:- 969/10A	LOOP LINE-1
3	SS-502	KM:- 969/12	GOODS LINE (LOOP LINE-2) EAST END.
4	SS-503	KM:- 970/3	GOODS LINE (LOOP LINE-2) WEST END.
5	SM-453	KM:- 970/12	MAIN LINE (UP&DN)


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


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

GUDUM STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for GUDUM STATION

Station Code: GUDM

Date of Issue:

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/GUDM/2024/01/REV-2, Dt.20.11.2024

Brought in Force:

(These rules to be read along with the Station Working Rules and Appendices of Gudum and will come into force the date of commissioning 25KV, AC traction. These rules apply only on Electric Traction/Traction/Train Engine or vehicles considered as such indicates the protection required to prevent from entering a Sector or Sub-Sector or Elementary Section(E/S) over which power block exists.)

SN.	Description of Electrified section	Longitudinal Protections	Transverse Protections	Steps/protections to be taken during Power block in respect of Electric trains for Locos Running Light./Standing with Raised Pantograph	Sequence of switching
A) SECTOR					
(1)	DRZ TSS to BPTP SP. (DRZ yard, Kunde siding, Rajhara siding, DRZ-TDOK Section including GUDM yard, BPTP yard, KETI yard, AAGH yard ,TDOK yard will be automatically dead).	1) Line clear shall not be permitted for any electric train is coming from BPTP. 2) All Reception departure signals shall be kept at danger.	NIL	1) Open BM-473 at DRZ/TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Open CB-201 at BPTP/SP.	1) Open BM-473 at DRZ/TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Open CB-201 at BPTP/SP.
B) SUB-SECTOR					
(1)	GUDM SSP to BPTP SP. (GUDM yard including all lines and BPTP yard including all line will be automatically dead).	1) Line clear shall not be permitted for any electric train is coming from DRZ. 2) All Reception departure signals shall be kept at danger.	NIL	1) Open BM-476 at GUDM SSP. 2) Ensure that SBM-476 is in open condition at GUDM SSP. 3) Open CB-201 at BPTP SP.	1) Close CB-201 at BPTP SP. 2) Close BM-476 at GUDM SSP.

NOTE: Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.



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



(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R



(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

GUDUM STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for GUDUM STATION

Brought in Force:

Station Code: GUDM

Date of Issue:

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/GUDM/2024/01/REV-2, Dt.20.11.2024

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/GUDM/2024/01/REV-2, Dated: 21.01.2024					
SN.		Description of Electrified section	Steps/protections to be taken during Power block in respect of Electric trains for Locos Running light./Standing with Raised Pantograph		Sequence of switching
			Longitudinal Protections	Transverse Protections	
Granting power block					
Canceling power block					
(C) ELEMENTARY SECTION					
(1)	E/S-47601 from GUDM SSP to SM-453 (GUDM yard including all lines and BPTP yard including all line will be automatically dead)	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into Main line from DRZ. 2) All concerned Reception & dispatch signal shall be kept at danger.	NIL	1) Open BM-476 at GUDM SSP. 2) Ensure that SBM-476 is in open condition at GUDM SSP. 3) Open SM-453 at GUDM West end.	1) Close SM-453 at GUDM West end. 2) Close BM-476 at GUDM SSP.
(2)	E/S-47602 from SM-453 to BPTP SP (GUDM-BPTP section and BPTP yard including all line will be automatically dead)	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into Main line from GUDM to BPTP. 2) All dispatch signals shall be kept at danger from GUDM to BPTP.	NIL	1) Open BM-476 at GUDM SSP. 2) Ensure that SBM-476 is in open condition at GUDM SSP. 3) Open SM-453 at GUDM West end. 4) Open CB-201 at BPTP SP. 5) Close BM-476 at GUDM SSP.	1) Open BM-476 at GUDM SSP 2) Close SM-453 at GUDM West end. 3) Close BM-476 at GUDM SSP. 4) Close CB-201 at BPTP SP.
(3)	E/S-X-501 Loop Line no.1 (line no.1)	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into Loop Line no.1. 2) All concerned Reception & dispatch signal shall be kept at danger.	1) Cross over point No. 32A&B at GUDM East end shall be set against entry of Electric Trains. 2) Cross over point No. 41A&B at GUDM West end shall be set against entry of Electric Trains. 3) Power Block caps shall be placed on them.	1) Open BM-476 at GUDM SSP. 2) Ensure that SBM-476 is in open condition at GUDM SSP. 3) Open SS-501 at GUDM East end. 4) Close BM-476 at GUDM SSP.	1) Open BM-476 at GUDM SSP 2) Close SS-501 at GUDM East end. 3) Close BM-476 at GUDM SSP.

NOTE: Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.


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


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

GUDUM STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for GUDUM STATION

Station Code: GUDM

Date of Issue:

Brought in Force:

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/GUDM/2024/01/REV-2, Dt.20.11.2024

SN.	Description of Electrified section	Steps/protections to be taken during Power block in respect of Electric trains for Locos Running light./Standing with Raised Pantograph		Sequence of switching	
		Longitudinal Protections	Transverse Protections	Granting power block	Canceling power block
(C) ELEMENTARY SECTION					
(4)	E/S- X-502 Loop Line no.2 (line no.3)	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into Loop Line no.2 (line no.3) 2) All concerned Reception & dispatch signal shall be kept at danger.	1) Cross over point No. 31A&B at GUDM East end shall be set against entry of Electric Trains. 2) Cross over point No. 42A&B at GUDM West end shall be set against entry of Electric Trains. 3) Power Block caps shall be placed on them.	1) Open BM-476 at GUDM SSP. 2) Ensure that SBM-476 is in open condition at GUDM SSP. 3) Open SS-502 at GUDM East end. 4) Open SS-503 at GUDM West end. 5) Close BM-476 at GUDM SSP	1) Open BM-476 at GUDM SSP 2) Close SS-503 at GUDM West end. 3) Close SS-502 at GUDM East end. 4) Close BM-476 at GUDM SSP.
* SS-502 is to be interlocked with SS-503* Isolator sequence to be followed as SS-502 to be opened first and then SS-503 to be opened Both the isolators are interlocked so that after opening SS-502, released key is to be inserted in SS-503 and then only opening of SS-503 to be done. For closing Close SS-503 first, then close SS-502.					
(5)	E/S-X-500 (Hot axle siding)	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into Hot axle siding line. 2) All concerned Reception & dispatch signal shall be kept at danger.	1) Cross over point No. 34 at GUDM East end shall be set against entry of Electric Trains. 2) Power Block caps shall be placed on them.	1) Open BM-476 at GUDM SSP. 2) Ensure that SBM-476 is in open condition at GUDM SSP. 3) Open SS-500 at GUDM East end. 4) Close BM-476 at GUDM SSP	1) Open BM-476 at GUDM SSP 2) Close SS-500 at GUDM East end. 3) Close BM-476 at GUDM SSP.

*** SS-502 is to be interlocked with SS-503***

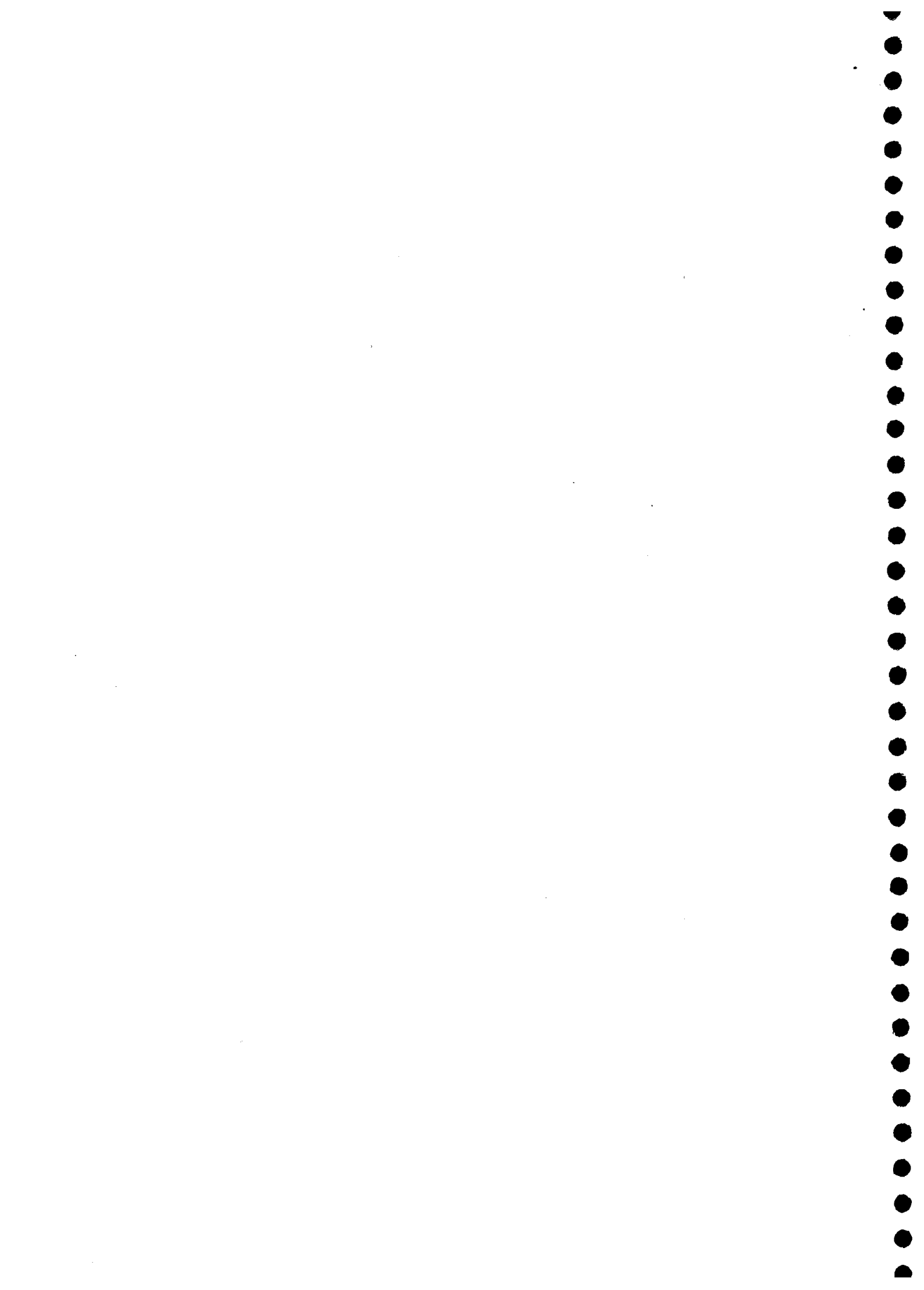
Isolator sequence to be followed as SS-502 to be opened first and then SS-503 to be opened Both the isolators are interlocked so that after opening SS-502, released key is to be inserted in SS-503 and then only opening of SS-503 to be done. For closing Close SS-503 first, then close SS-502.

NOTE: Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.


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


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R



गुडम स्टेशन

गुडम स्टेशन के लिए 25 KV AC ट्रैक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

स्टेशन कोड: GUDM

जारी होने की तिथि:

लागू करने की तिथि:

संदर्भ: इग सं. TRD/R/SWR/GUDM/2024/01/REV-2, दिनांक 20.11.2024

(इन नियमों को स्टेशन कार्य नियमों और गुडम के परिशिष्टों के साथ पढ़ा जाएगा और 25 केवी, एसी ट्रैक्शन के चालू होने की तारीख से लागू होंगे। ये नियम केवल इलेक्ट्रिक ट्रैक्शन / ट्रैक्शन / ट्रेन इंजन या ऐसे वाहनों पर लागू होते हैं, जो किसी सेक्टर या सब-सेक्टर या प्रारंभिक सेक्शन (ई / एस) में प्रवेश करने से रोकने के लिए आवश्यक सुरक्षा को इंगित करते हैं, जिस पर पावर ब्लॉक मौजूद है।)

सं. न.	विधुलीकृत अनुभाग का विवरण	अनुदेश	अनुप्रस्थ	पावर ब्लॉक प्रदान करना	पावर ब्लॉक रद्द करना
ए) सेक्टर					
(1)	DRZ TSS से BPTP SP. (DRZ यार्ड, कुंडे साइडिंग, राजहारा साइडिंग, DRZ-TDOK सेक्शन जिसमें GUDM यार्ड, BPTP यार्ड, KETI यार्ड, AAGH यार्ड, TDOK यार्ड शामिल हैं, स्वतः-डेड हो जाएगा)	1) BPTP से आने वाली किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) DRZ/TSS पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) BPTP/SP पर CB-201 खोलें।	1) DRZ/TSS पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) BPTP/SP पर CB-201 खोलें। 4)
बी) सब-सेक्टर					
(1)	GUDM SSP से BPTP SP (सभी लाइनों सहित GUDM यार्ड और सभी लाइनों सहित BPTP यार्ड स्वतः-डेड हो जाएगा)	1) DRZ से आने वाली किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) GUDM SSP पर BM-476 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBM-476 GUDM SSP पर खुली स्थिति में है। 3) BPTP एसपी पर CB-201 खोलें।	1) BPTP SP पर CB-201 को बंद करें। 2) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें।

नोट: इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है रेलिंग स्टॉक या टावर बैगन/कार आदि, जिसमें उठा हुआ पेंटोग्राफ हो, क्रियाशील हो या निष्क्रिय.

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विधुत/ रे.वि. नि. सी. नागपुर
(अतिरिक्त सांगे)

वरिष्ठ मंडल विधुत इंजीनियर/टी.आर.डी./रायपुर
(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ प्रभागीय परिचालन प्रबंधक/रायपुर
(मनीष अप्रवाल)

गुडुम स्टेशन

गुडुम स्टेशन के लिए 25 KV AC ट्रैक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

लागू करने की तिथि:

जारी होने की तिथि:

स्टेशन कोड: GUDM

संदर्भ: ड्रग सं. TRD/R/SWR/GUDM/2024/01/REV-2, दिनांक 20.11.2024

लोको रनिंग लाइट/उभरे हुए पेटोग्राफ के साथ खड़े होने वाली इलेक्ट्रिक ट्रेनों के संबंध में

सं. न.	विद्युतीकृत अनुभाग का विवरण	अनुदोष्य	अनुप्रस्थ	पावर ब्लॉक के दौरान उठाए जाने वाले कदम/सुरक्षा	पावर ब्लॉक प्रदान करना	स्विचिंग का क्रम	पावर ब्लॉक रद्द करना
(सी) एलिमेंट्री सेक्शन							
(1)	E/S-47601 GUDM SSP से SM-453 तक (GUDM यार्ड सहित सभी लाइनें और BPTP यार्ड सहित सभी लाइनें, स्वतः डेड हो जाएंगी)	1) DRZ से मुख्य लाइन में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों को डेन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं		1) GUDM SSP पर BM-476 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBM-476 GUDM SSP पर खुली स्थिति में है। 3) GUDM पश्चिमी छोर पर SM-453 खोलें।	1) GUDM पश्चिमी छोर पर SM-453 को बंद करें। 2) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें।	
(2)	E/S-47602 SM-453 से BPTP SP तक (GUDM-BPTP सेक्शन और BPTP यार्ड सहित सभी लाइनें स्वतः डेड हो जाएंगी)	1) GUDM से BPTP तक मुख्य लाइन में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी डिस्पैच सिगनलों को GUDM से BPTP तक डेन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं		1) GUDM SSP पर BM-476 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBM-476 GUDM SSP पर खुली स्थिति में है। 3) GUDM पश्चिमी छोर पर SM-453 खोलें। 4) BPTP SP पर CB-201 खोलें। 5) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें।	1) GUDM SSP पर BM-476 खोलें। 2) GUDM पश्चिमी छोर पर SM-453 को बंद करें। 3) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें। 4) BPTP SP पर CB-201 को बंद करें।	
(3)	E/S-X-501 लूप लाइन नं.1 (लाइन नं.1)	3) लूप लाइन संख्या 1 में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 1) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों को डेन्जर पर रखा जाएगा।	1) GUDM पूर्वी छोर पर क्रॉस ओवर प्वाइंट संख्या 32A&B को इलेक्ट्रिक ट्रेनों के प्रवेश विरुद्ध सेट किया जाएगा। 2) GUDM पश्चिमी छोर पर क्रॉस ओवर प्वाइंट संख्या 41A&B को इलेक्ट्रिक ट्रेनों के प्रवेश के विरुद्ध सेट किया जाएगा। 3) उन पर पावर ब्लॉक कैप लगाई जाएगी।	1) GUDM SSP पर BM-476 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBM-476 GUDM SSP पर खुली स्थिति में है। 3) GUDM पूर्वी छोर पर SS-501 खोलें। 4) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें।	1) GUDM SSP पर BM-476 खोलें। 2) GUDM पूर्वी छोर पर SS-501 को बंद करें। 3) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें।		

नोट: इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है रोलिंग स्टॉक या टावर बैगन/कार आदि, जिसमें उठा हुआ पेटोग्राफ हो, क्रियाशील हो या निष्क्रिय।

(अनिरुद्ध सोमो)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/ रे.वि. नि. सी. नागपुर

(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर/टी.आर.डी./रायपुर

(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ प्रभागीय परिचातन प्रबंधक/रायपुर

गुडूम स्टेशन

गुडूम स्टेशन के लिए 25 KV AC ट्रेक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

स्टेशन कोड: GUDM

जारी होने की तिथि:

लागू करने की तिथि:

संदर्भ: इग सं. TRD/R/SWR/GUDM/2024/01/REV-2, दिनांक 20.11.2024

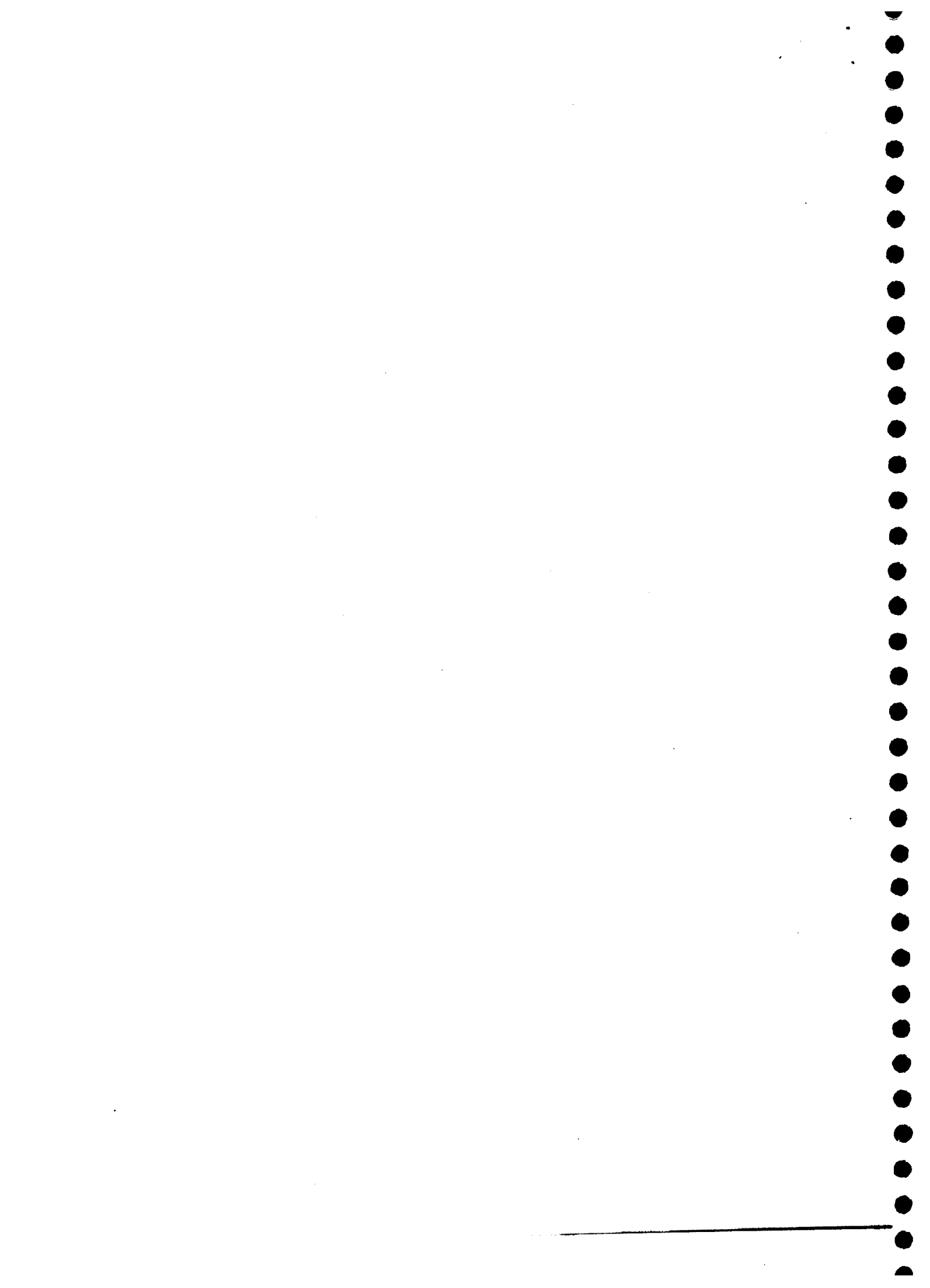
सं. न.	विधुतीकृत अनुभाग का विवरण	लोको रनिंग लाइट/उभरे हुए पेंटोग्राफ के साथ खड़े होने वाली इलेक्ट्रिक ट्रेनों के संबंध में पावर ब्लॉक के दौरान उठाए जाने वाले कदम/सुरक्षा	स्विचिंग का क्रम
(सी) एलिमेंट्री सेक्शन	अनुदैर्घ्य	अनुप्रस्थ	पावर ब्लॉक प्रदान करना
(4)	E/S-X-502 टूप लाइन नं.2 (लाइन क्र.3)	1) टूप लाइन संख्या 2 (लाइन संख्या 3) में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लिपर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों को डैचर पर रखा जाएगा।	1) GUDM पूर्वी छोर पर क्रॉस ओवर फाईट संख्या 31A&B को इलेक्ट्रिक ट्रेनों के प्रवेश के विरुद्ध सेट किया जाएगा। 2) GUDM पश्चिमी छोर पर क्रॉस ओवर फाईट संख्या 42A&B को इलेक्ट्रिक ट्रेनों के प्रवेश के विरुद्ध सेट किया जाएगा। 3) उन पर पावर ब्लॉक कैप लगाई जाएगी।
(5)	E/S-X-500 (हॉट एक्सल साइडिंग)	1) हॉट एक्सल साइडिंग लाइन में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लिपर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों को डैचर पर रखा जाएगा।	1) GUDM SSP पर BM-476 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBM-476 GUDM SSP पर खुली स्थिति में है। 3) GUDM पूर्वी छोर पर SS-502 खोलें। 4) GUDM पश्चिमी छोर पर SS-503 खोलें। 5) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें। *एसएस-502 को एसएस-503 के साथ इंटरलॉक किया जाना है* आइसोलेटर अनुक्रम का पालन इस प्रकार किया जाना चाहिए कि पहले SS-502 को खोला जाए और फिर SS-503 को खोला जाए। दोनों आइसोलेटर को इस प्रकार से इंटरलॉक किया जाता है कि SS-502 को खोलने के बाद, SS-503 में रिलीज की गई कुंजी डाली जाए और उसके बाद ही SS-503 को खोला जाए। बंद करने के लिए पहले SS-503 को बंद करें, फिर SS-502 को बंद करें। 1) GUDM SSP पर BM-476 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBM-476 GUDM SSP पर खुली स्थिति में है। 3) GUDM पूर्वी छोर पर SS-500 खोलें। 4) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें।

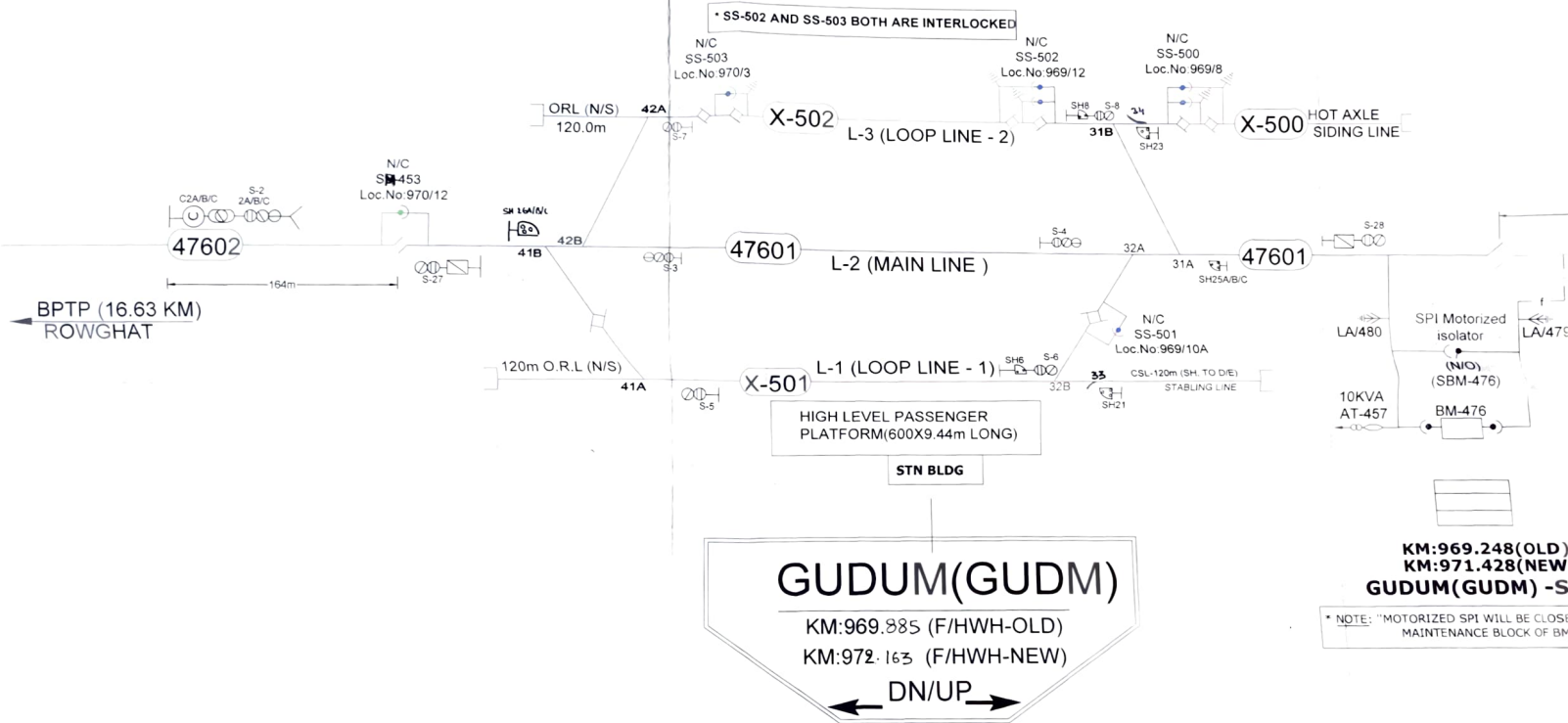
नोट: इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है रेलिंग स्टॉक या टावर बैगन/कार आदि, जिसमें उठा हुआ पेंटोग्राफ हो, क्रियाशील हो या निष्क्रिय।

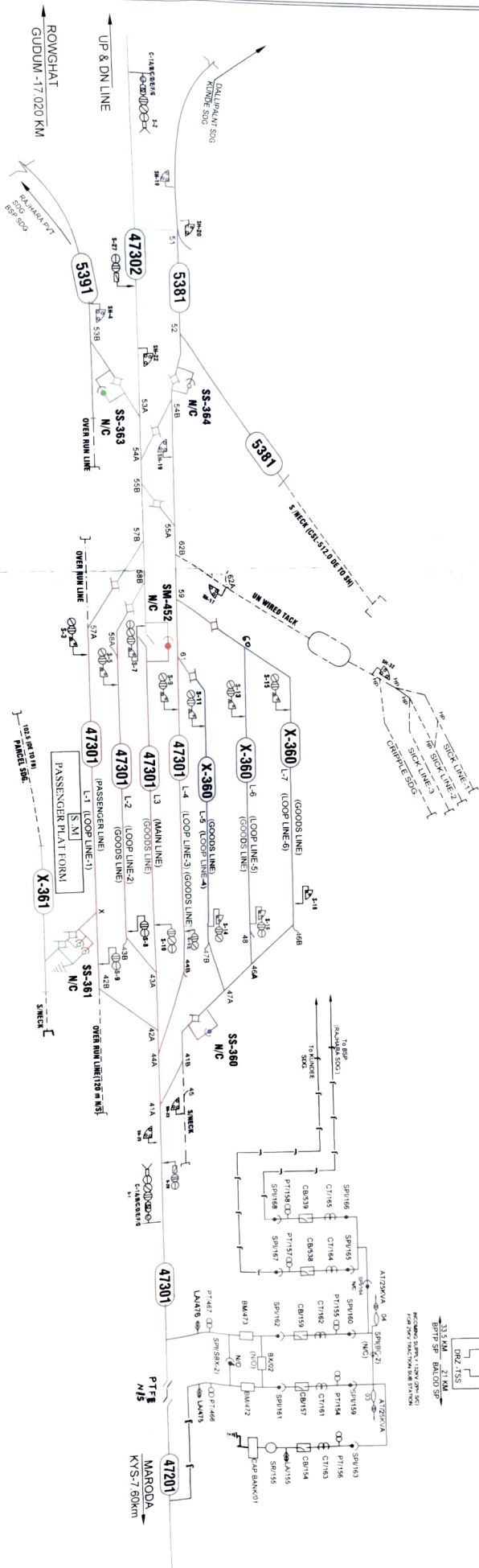
वरीह उप महाप्रबंधक/विधुत/ रे.वि. नि. सी. नागपुर
(अतिरुद्ध सगे)

वरीह मंडल विधुत इंजीनियर/टी.आर.डी./रायपुर
(प्रतीक मित्रा)

वरीह प्रभागीय परिवालन प्रबंधक/रायपुर
(मनीष अग्रवाल)







DALLIRAJHARA (DRZ)
 KM-952.855 (F/NNH)-OLD
 KM-955.143 (F/NNH)-NEW
 UP/DN

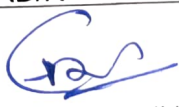
DESCRIPTION	SYMBOL	DESCRIPTION	SYMBOL
1. WIRED TRACK		11. SIGNAL POSITION	
2. UNWIRED TRACK		12. AUTOMATIC INTERRUPTOR NUMBER	
3. INTERRUPTOR NORMALLY CLOSED		13. SUB SECTIONING AND PARALLELING POST	
4. INTERRUPTOR NORMALLY OPEN		15. FEEDING POST	
5. SINGLE PALE (S/L) (55)		16. SECTIONING AND PARALLELING POST	
6. SECTION INSULATOR		17. BLOCK SECTIONING LIMIT BOARD	
7. TRAMWAY TYPE OHE		18. SIGN BOARD	
8. FEEDER WIRE		19. NEUTRAL SECTION (PTE TYPE)	
9. INSULATED OVERLAP			
10. ELEMENTARY SECTION NUMBER			

सेक्टर
 की.
 स्टे

STA
 FO
 SHO

S.N	
1	
2	
3	
4	
5	

ISOLATOR SWITCHING DETAILS IN GUDM STATION			
S.N	Isolator Switch No	KM/Location	Line
1	SM-453	970 /12	UP&DN MAIN LINE, WEST END
2	SS-503	970 /3	L-3(LOOP LINE -2), WEST END
3	SS-502	969/ 12	L-3(LOOP LINE -2), EAST END
4	SS-501	969/ 10A	L-1(LOOP LINE -1), EAST END
5	SS-500	969/ 8	L-3(LOOP LINE -2), EAST END

TITLE गुदुम स्टेशन के ओ.एच.ई. सेक्शनिंग को दर्शाते हुए 25 के. व्ही. ए.सी. विद्युत् कर्षण के लिए स्टेशन संचालन नियम आरेख STATION WORKING RULE DIAGRAM FOR 25 kV AC ELECTRIC TRACTION SHOWING THE SECTIONING OF OHE & SIGNAL POSITION OF GUDUM STATION		APPROVED BY S.E.C.RAILWAY																					
		 (Manish Agrawal) Sr.DOM/SECR/R  (Prateek Mishra) Sr.DEE/TRD/R  (S.MISTRY) CTPC/R  (S.K.Jamnik) SSE/TRD/BXA RVNL  (Anirudha Sapre) Sr.DGM/EL/RVNL/NGP  (K.Rajesh) Dy.MGR/EL/RVNL/R																					
REF:- I. PCEEs: ELECT(HQ)/R/DRZ-ROWGHAT/SD/SEC/47/2023. DRG.NO:-TRD/R/ SWR/GUDM/YD/2024 /1 /REV-2. Dt.20.11.2024 SIP REF:-																							
DIVISION - RAIPUR <table border="1"> <tr> <th>DATE</th> <th>MOD</th> <th>NAME</th> <th>SIGNATURE</th> <th>DATE</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>DRAWN & DESIGN</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>CKD.BY</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>REV-1</td> <td></td> <td>CKD.BY</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		DATE	MOD	NAME	SIGNATURE	DATE			DRAWN & DESIGN					CKD.BY			REV-1		CKD.BY			SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY, CLIENT:-  RAIL VIKAS NIGAM LIMITED (A GOVT. OF INDIA ENTERPRISE) SCALE :-NTS SUB-SCALE :-NTS IR	
DATE	MOD	NAME	SIGNATURE	DATE																			
		DRAWN & DESIGN																					
		CKD.BY																					
REV-1		CKD.BY																					