मध्य रेल पुणे मंडल

# कान्हेगाँव

## स्टेशन संचालन नियम सं.

## 133

## KANHEGAON

### STATION WORKING RULES नं.

### 133

## (हिंदी)

## अनुक्रमणिका

## (कान्हेगाँव स्टेशन)


| क्र. | मद | विषय | पृष्ठ संख्या |
|---|---|---|---|
| 1. | स्टेशन संचालन नियम सामान्य विवरण | 1. स्टेशन संचालन नियम आरेख।<br>2. स्टेशन का विवरण।<br>3. संचालन की प्रणाली और साधन।<br>4. सिगनल एवं अंतर्पाशत प्रणाली।<br>5. दूर संचार।<br>6. गाडियों का संचालन।<br>7. लाइनों को ब्लाक करना।<br>8. शंटिंग।<br>9. असामान्य परिस्थिति में कार्य।<br>10. दृश्यता परीक्षण बिंब।<br>11. स्टेशन पर आवश्यक संरक्षा उपकरण।<br>12. कोहरा छा जाने पर बुलाये जाने वाले नामित कोहरा सिगनल मैनों के नाम। | 1 से 31 |
| 2. | परिशिष्ट क | समपार फाटकों का संचालन: i)फाटक क्रमांक 62<br>ii) फाटक क्रमांक 63 | क।/1 से क।/13<br>क॥/1 से क॥/7 |
| 3. | परिशिष्ट 'ख'<br>और 'ख1' | सिगनल प्रणाली और अंतर्पाशन एवं स्टेशन की संचार व्यवस्था।<br>वीडीयू की कार्यप्रणाली | ख/1 से ख/23<br>ख ।/1 से ख ।/24 |
| 4. | परिशिष्ट ग | टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच) (एंटी कोलीजन डिवाइस) | ग/1 |
| 5. | परिशिष्ट घ | कर्मचारियों के कर्तव्य | घ/1 से घ/4 |
| 6. | परिशिष्ट ड़ | स्टेशन पर आवश्यक उपकरण | ड़/1 |
| 7. | परिशिष्ट च | डिके स्टेशन, हाल्ट स्टेशन, आयबीएस, आयबीएच और अउट लइन्ग सइडिंग के कार्य प्रणाली। | च/1 |
| 8. | परिशिष्ट छ | विद्युतीय क्षेत्र में गाडी संचालन के नियम | - |
| 9. | परिशिष्ट ज | स्टेशन का इतिहास | ज/1 से ज/3 |

**मध्य रेल** **पुणे मंडल**

**कान्हेगांव [(दोहरी लाईन / बी जी)]**

**स्टेशन संचालन नियम** **जारी करने की तिथि – 26.04.2024**
**संख्या 133 ( कोड – KNGN)** **लागू करने की तिथि –**

(दिनांक 22.05.2019 को जारी और लागू किए गए वर्तमान स्टेशन संचालन नियम संख्या 133 निरस्त हो जाएंगे तथा इनके स्थान पर निम्नलिखित संशोधित नियम प्रतिस्थापित होगे तथा **मंडल रेल प्रबंधक, पुणे** द्वारा अधिसूचित तिथि एवं समय से लागू किए जाएंगे)

**टिप्पणी** – इन स्टेशन संचालन नियमों को प्रचलित साधारण व सहायक नियम और ब्लॉक संचालन नियमावली के साथ पढा जाएगा। यह नियम उपर्युक्त पुस्तकों के किसी भी नियम का किसी भी प्रकार से उल्लंघन नहीं करते हैं।

1. **स्टेशन संचालन नियम आरेख :**

सिगनलिंग योजना संख्या सिग्नल इंटरलॉकिंग प्लान संख्या **5417/02 दिनांक 18.03.2024** पर आधारित संलग्न स्टेशन संचालन नियम आरेख संख्या **5417/02** सिगनलों की व्यवस्था, ढलानों और काँटों की सामान्य सेटिंग इत्यादि दर्शाता है।

2. **स्टेशन का विवरण :**

2.1 **सामान्य (स्थान) : ख श्रेणी जंक्शन** स्टेशन डबल लाइन सेक्शन पर **मानक – III**

कान्हेगाँव एक " **ख श्रेणी**" स्टेशन है जो डबल लाइन सेक्शन (DL) पर स्थित है और यह ब्रॉड गेज (B.G.) पर डबल डिस्टेंट (Double Distant) क्षेत्राधिकार में आता है। इस स्टेशन पर **मानक** -III इंटरलॉकिंग (Std. III Interlocking) प्रणाली उपलब्ध है। यह स्टेशन MACLS (Multi Aspect Colour Light Signalling) तथा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली से सुसज्जित है, जिसका संचालन वीडीयू (ड्यूल) के माध्यम से किया जाता है, जो स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल कक्ष) में स्थापित है। यह स्टेशन दौंड-मनमाड सेक्शन पर स्थित है, जो छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, मुंबई से **446.43 किलोमीटर** तथा पुणे से **254.84 किलोमीटर** की दूरी पर स्थित है। इस स्टेशन पर रेलवे विद्युतीकरण (OHE - Over Head Equipment) द्वारा ट्रेनों का संचालन किया जाता है। इस स्टेशन पर कोई केबिन नहीं हैं।

2.2. दोनों ओर पर ब्लॉक स्टेशन और उनकी दूरी निम्नानुसार है:

| क्र.सं. | दिशा | स्टेशन | दूरी |
|---|---|---|---|
| 1 | दौंड | पुणतांबा | 08.760 कि.मी. |
| 2 | मनमाड | कोपरगांव | 15.270 कि.मी. |

स्टेशन के दोनों ओर कोई घ श्रेणी का हाल्ट स्टेशन या ब्लॉक सेक्शन से आईबीएच या आईबीएस या ब्लॉक सेक्शन से निकलने वाली कोई आउटलेईंग साइडिंग नहीं है।



**(राजेश मीणा)**
**व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे**

**(डॉ. रामदास भिसे)**
**व,.म.परि.प्रबं.पुणे**

**2.3 स्टेशन के दोनों ओर पर ब्लॉक सेक्शन की सीमाएं :**

| दिशा | स्टेशनों के बीच | से | तक |
|---|---|---|---|
| अप | कान्हेगांव-पुणतांबा | कान्हेगांव के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल संख्या – एस - 21 | पुणतांबा के अप लाइन पर सब से बाहर का फेसिंग पॉइंट क्रमांक 119 ख |
| अप | कोपरगांव-कान्हेगांव | कोपरगांव का अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल क्रमांक एस - 21 | कान्हेगांव के अप लाइन पर सब से बाहर का फेसिंग पॉइंट क्रमांक 112 ख |
| डाउन | पुणतांबा-कान्हेगांव | पुणतांबा का डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल क्रमांक एस - 12 | कान्हेगांव के डाउन मेन लाइन पर बीएसएलबी |
| डाउन | कान्हेगांव-कोपरगांव | कान्हेगांव का डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल संख्या – एस - 8 | कोपरगांव के डाउन मेन लाइन पर बीएसएलबी |

**2.4 ढ़लान (उतार – चढ़ाव) :**

| दिशा | ढ़लान का विवरण |
|---|---|
| **अप** | स्टेशन के अप डिस्टेंट सिग्नल के पास पहुंचते समय किमी 449.850 तक 2000 में 1 की गिरती ढाल है, उसके बाद किमी 449.100 तक 700 में 1 की गिरती ढाल है, उसके बाद किमी 448.550 तक 382.750 में 1 की गिरती ढाल है, उसके बाद किमी 447.230 तक 350.40 में 1 की गिरती ढाल है, उसके बाद किमी 446.813 तक 157.5 में 1 की गिरती ढाल है, उसके बाद किमी 445.243 तक 1241.7 की गिरती ढाल है, उसके बाद किमी 444.125 तक 2040 में 1 की गिरती ढाल है, उसके बाद किमी 444.425 तक 1400 में 1 की गिरती ढाल है, इसके बाद 1413 में 1 की गिरती ढाल कान्हेगावं-पुणतांबा सेक्शन में लगातार है जैसा कि एस.डब्लू.आर.डी. में दिखाया गया है। |
| डाउन | स्टेशन के डाउन डिस्टेंट सिग्नल के पास पहुंचते समय किमी 442.440 तक 1315 में 1 की बढ़ती ढाल है, उसके बाद किमी 443.810 तक 1298.97 में 1 की बढ़ती ढाल है, उसके बाद किमी 445.243 तक 2040 में 1 की बढ़ती ढाल है, उसके बाद किमी 445.880 तक 1241.7 में 1 की बढ़ती ढाल है, उसके बाद किमी 446.665 तक 1239.5 में 1 की बढ़ती ढाल है, उसके बाद किमी 446.813 तक 1243.7 में 1 की बढ़ती ढाल है, उसके बाद किमी 447.230 तक 157.5 में 1 की बढ़ती ढाल है 448.450, तत्पश्चात 524.5 में 1 की बढ़ती ढाल किमी 449.360 तक, तत्पश्चात 1568 में 1 की बढ़ती ढाल किमी 449.390 तक, तत्पश्चात 285.7 में 1 की बढ़ती ढाल कान्हेगांव-कोपरगांव सेक्शन में लगातार है जैसा कि एस.डब्लू.आर.डी. में दिखाया गया है। |

**2.5 आरेख :**

स्टेशन संचालन नियम आरेख संख्या **5417/02.** में दर्शाए अनुसार

2.5.1 **परिचालित लाइनें और उनकी धारण क्षमताः**

परिचालित लाइनों की धारण क्षमता निम्नानुसार हैः



**(राजेश मीणा)**
**व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे**

**(डॉ. रामदास भिसे)**
**व,.म.परि.प्रबं.पुणे**

| लाइन संख्या | सी.एस.आर मीटर में | सी.एस.एल मीटर में | प्लेटफार्म का प्रकार |
|---|---|---|---|
| अप और डाउन कॉमन लुप लाइन | 1140 | 1128 | हाई लेवल, 450X7.5 मी. |
| डाउन मेन लाइन | 1260 | 1248 | - |
| अप मेन लाइन | 1303 | 1291 | - |
| अप लुप लाइन | 1303 | 1291 | हाई लेवल, 450X10.3 मी. |

2.5.2 **अपरिचालित लाइनें और उनकी धारण क्षमता :**

| क्र. | लाइन क्रमांक | धारण क्षमता सी.एस.आर. मीटर में |
|---|---|---|
| 1. | पी.क्यू.आर.एस. लाइन क्रमांक 1 | 282 |
| 2. | पी.क्यू.आर.एस. लाइन क्रमांक 2 | 282 |
| 3. | पी.क्यू.आर.एस. लाइन क्रमांक 3 | 450 |
| 4. | दौंड छोर से अप और डाउन कॉमन लुप से शंटिंग नेक कम होल्डिंग लाइन जोड़ दी गई है | 400 |
| 5. | पी.क्यू.आर.एस. लाइन क्रमांक 1 और 2 (कोपरगांव छोर) से शंटिंग नेक ऑफ करें। | 60 |

**2.5.3 आरेख में कोई विशेषता**

2.5.3.1. **कैच साइडिंग :** लागू नहीं।

2.5.3.2 **स्लीप साइडिंग:** लागू नहीं।

**2.6 समपार फाटक :**

| फाटक संख्या तथा श्रेणी | विभाग | स्थान | फाटक की सामान्य स्थिति | इंटरलॉक्ड / नॉन-इंटरलॉक्ड | के साथ दूरसंचार व्यवस्था | बूम/पल्लों की व्यवस्था | कर्मचारी की तैनाती | परिशिष्ट |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 62 'SPL' | परिचालन | कि.मी. 446/8-9 | खुला | इंटरलॉक | स्टे.प्र. कान्हेगांव | लिफ्टिंग बैरियर्स | दिन तथा रात | ए-I |
| 63 'C' | इंजीनियरी | कान्हेगांव-कोपरगांव के बीच कि.मी. 449/7-8 | बंद | नॉन-इंटरलॉक | स्टे.प्र. कान्हेगांव | लिफ्टिंग बैरियर्स | दिन तथा रात | ए-II |

**टिप्पणी**:- फाटक संचालन के वर्तमान अनुदेश की विस्तृत जानकारी के लिए परि. क-1 से क-2 देखें।

**(राजेश मीणा)**
**व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे**

**(डॉ. रामदास भिसे)**
**व,.म.परि.प्रबं.पुणे**

## 3.0 कार्यसंचालन की कार्यप्रणाली और साधन :

3.1.1 कान्हेगांव तथा निकट स्टेशन अर्थात पुणतांबा और कोपरगांव के बीच संचालन की **पूर्ण ब्लॉक कार्यप्रणाली** लागू है।

3.1.2 गाड़ी संचलन और अंतिम वाहन सत्यापन के लिए **कान्हेगांव –पुणतांबा और कान्हेगांव-कोपरगांव** सेक्शनों के बीच ब्लॉक संचलन के लिए ड्यूयल डिटेक्शन के साथ बीपीएसी सहित एसजीई डबल लाइन ब्लॉक उपकरण की व्यवस्था की गई है। स्टेशन से स्टेशन संचार के लिए संबंधित ब्लॉक उपकरण के साथ ब्लॉक टेलीफोन की व्यवस्था की गई है।

3.1.3 कान्हेगांव स्टेशन के **डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल संख्या एस-8** और कोपरगांव स्टेशन के **डाउन निकट सिंगनल संख्या एस-2** के आगे पर्याप्त दूरी के बीच और कोपरगांव के **अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल संख्या एस-21** तथा कान्हेगावं स्टेशन के **अप निकट सिगनल संख्या एस-28** के आगे पर्याप्त दूरी के बीच ड्यूअल प्रूविंग और ऑटो रिसेट के साथ ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर्स लगाए गए हैं।

3.1.4 पुणतांबा स्टेशन के **डाउन अग्रीम प्रस्थान सिगनल संख्या एस- 12** तथा कान्हेगांव स्टेशन के **डाउन निकट सिगनल संख्या एस-2** के आगे पर्याप्त दूरी के बीच और कोपरगांव स्टेशन के **अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल संख्या एस-21** और कान्हेगांव स्टेशन के **अप निकट सिगनल संख्या एस – 28** के आगे पर्याप्त दूरी के बीच ड्यूअल प्रूविंग और ऑटो रिसेट के साथ ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर्स लगाए गए हैं।

3.1.5 **कान्हेगावं – कोपरगांव** तथा कान्हेगांव - पुणतांबा ब्लॉक सेक्शन के संबंध में ब्लॉक क्लियरंस के लिए ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटरों की व्यवस्था की गई है। संबंधित ब्लॉक सेक्शन के क्लियरंस को सूचित करने के लिए तथा एक्सल काउंटर खराबी के मामले में रिसेट की सुविधा के लिए ब्लॉक सेक्शन हेतु स्टे.मा., के कार्यालय में या जहां पर ब्लॉक उपकरणों को रखा जाता है वहां पर दो (प्रत्येक सेक्शन के लिए) एक्सल काऊंटर कम रिसेट बॉक्स मुहैया किए गए हैं।

3.1.6 कार्यरत स्टेमा/सस्टेमा. जिसके पास वैध बी.पी.सी. है, के अलावा अन्य दूसरा कोई व्यक्ति ब्लॉक उपकरणों तथा पैनल को प्रचालित नहीं करेगा। स्टे.मा./स.स्टे.मा.,कान्हेगांव, के पास ब्लॉक उपकरण/पैनल की चाबी रखी रहेगी।

## 3.2 लॉक और ब्लॉक कार्य संचालन के लिए अनुदेश :

3.2.1 एस.जी.ई. ब्लॉक उपकरण के **'लाइन क्लियर'** स्थिति द्वारा अप तथा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल नियंत्रित होता है। इन सिगनलों को तब तक **'ऑफ'** नहीं किया जा सकेगा, जब तक स्टेशन से पहले से प्राइवेट नंबर के आधार पर **लाइन क्लियर** प्राप्त नहीं किया जाता और एस.जी.ई. ब्लॉक उपकरण की सूई **लाइन क्लियर** की स्थिति में हो। एस.जी.ई. ब्लॉक उपकरण की सूई **लाइन क्लियर** स्थिति में आने के पश्चात संबंधित अग्रिम प्रस्थान सिगनल ऑफ किया जा सकता है। जब कोई गाड़ी इन सिगनलों को **'ऑफ'** स्थिति में पार करती है तब वे अपने आप **'ऑन'** स्थिति में आ जाएंगे और अगले स्टेशन से दुबारा **'लाइन क्लिअर'** प्राप्त करने तक तथा उपरोक्त बताई गई कार्यप्रणाली को अपनाये जाने तक **'ऑफ'** नहीं किये जा सकेंगे।

3.2.2 जब अग्रिम प्रस्थान सिगनल से गाड़ी गुजर जाने के पश्चात वह अपने आप **'ऑन'** स्थिति पर नहीं आता है, तब कार्यरत स्टे.मा./स.स्टे.मा. मैन्युअली सिगनल को **'ऑन'** स्थिति पर करेगा। अग्रिम प्रस्थान सिगनल को खराब समझा जाए और तुरंत प्रस्थान की जाने वाली गाड़ियों के चालकों को

**(राजेश मीणा)**
**व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे**

**(डॉ. रामदास भिसे)**
**व,.म.परि.प्रबं.पुणे**

खराब सिगनल **'ऑन'** स्थिति पर रहते हुए गुजरने के लिए अनुदेश के साथ **प्रस्थान प्राधिकार** के रूप में टी/369(3ख) जारी किया जाएगा।

3.2.3 यदि अगले स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर **लाइन क्लियर** प्राप्त करने के पश्चात अग्रिम प्रस्थान सिगनल **'ऑफ'** नहीं होता है तब सिगनल को खराब समझा जाए और रवाना की जाने वाली गाड़ियों के चालकों को खराब सिगनल **'ऑन'** स्थिति पर रहते हुए गुजरने के अनुदेश के साथ **प्रस्थान प्राधिकार** के रूप में टी/369(3ख) जारी किया जाएगा।

3.2.4 ब्लॉक उपकरणों की खराबी के मामले में कार्यरत स्टे.मा./स.स्टे.मा. संबंधित स्टेशन को टेलीफोन पर, प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत तथ्यों की जानकारी देगा। तत्पश्चात, ब्लॉसंनि के **पैरा 10.12** के अनुसार टेलीफोन पर **'लाइन क्लिअर'** प्राप्त करनी चाहिए। अग्रिम प्रस्थान सिगनल को भी खराब समझा जाए और गाड़ी के चालक को **'प्रस्थान के लिए प्राधिकार'** जारी किया जाए जिसमें खराब अग्रिम प्रस्थान सिगनल **'ऑन'** स्थिति पर रहते हुए गुजरने के अनुदेश लिखे जाए साथ में अगले स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नंबर (आंकडो तथा शब्दों में) को दर्ज किया जाएगा।

3.2.5 रिसीविंग एंड पर, यदि विफलता के कारण ब्लॉक उपकरण को ट्रेन की ऑन लाइन स्थिति से लाइन की बंद स्थिति में नहीं लाया जा सकता है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा प्राइवेट नंबर के आधार पर टेलीफोन पर पीछे के स्टेशन को इसकी सूचना देगा। उसके बाद ब्लॉक संचालन नियम के पैरा 4.20 के अनुसार टेलीफोन पर लाइन क्लियर प्राप्त किया जाएगा। ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान स्टे.मा. जाने वाली ट्रेन के लोको पायलट को आगे बढ़ने के लिए प्राधिकरण के रूप में टी/369(3ख) जारी करेगा।

3.2.6 जब अंतिम स्टॉप सिगनल या एस.जी.ई. ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की विफलता के कारण टी/369(3ख) जारी किया जाना है, तो स्टेशन से पहले से ही ट्रेन के लिए लाइन क्लियर के समर्थन में प्राप्त निजी नंबर को शब्द और अंक में लिखा जाना चाहिए। "स्टेशन से पहले से ही लाइन क्लियर प्राप्त कर ली गई है" का समर्थन प्राधिकरण में किया जाना चाहिए।

3.2.7 जब परिस्थितियाँ लाइन क्लियर करने जैसी नही होती है, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन के एस.एम. को सूचित कर देता है। (संदर्भ: ब्लॉक संचालन नियम 2008 का पैरा संख्या 4.13)।

टिप्पणी :-

(1) ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. जिसके पास वैध बीसीसी है, उसे ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट्स और वीडीयू पैनल परिचालित करने का अधिकार है। ड्यूटी पर रहते हुए उसके पास प्रमाण पत्र की प्रति अवश्य होनी चाहिए।

(2) क्लैंप और सेफ्टी चेन के पैडलॉक की चाबियाँ, ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट के डबल चाबी लॉक की स्टे.मा. की चाबी, जेनरेटर रूम की पैडलॉक की चाबी, रिले रूम के डबल चाबी लॉक की स्टे.मा. की चाबी, क्रैंक हैंडल के लिए बॉक्स की पैडलॉक की चाबियाँ और पॉइंट मशीन की चाबी आदि जब उपयोग में न हों तो उन्हें बॉक्स जिसके सामने कांच हो, में रखना चाहिए। बॉक्स की चाबी ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. की हिरासत में रहनी चाहिए। यह चाबी कार्यभार संभालने वाले स्टे.मा. को सौंप दी जाएगी।

(3) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल काम कर रहा हो या खराब हो, दोनों ही स्थिति में, कोपरगांव स्टेशन पर अप ट्रेन को भेजने से पहले, ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को समपार फाटक संख्या 62, 63 पर ड्यूटी पर मौजूद फाटकवाला को सड़क यातायात हेतु फाटक बंद करने और लॉक करने की सूचना देनी चाहिए और समपार फाटक संख्या 63 को बंद करने और लॉक करने के आश्वासन के रूप में प्राइवेट नंबर प्राप्त करना चाहिए।

**(राजेश मीणा)**
**व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे**

**(डॉ. रामदास भिसे)**
**व,.म.परि.प्रबं.पुणे**

**4. सिगनलिंग और इंटरलॉकिंग की प्रणाली :**

4.1.1 कान्हेगांव स्टेशन को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (मार्ग सेटिंग टाईप) मुहैया किए गए है, जिसे मानक **III** इंटरलॉकिंग है और बहुसंकेती रंगीन रोशनीवाली सिगनलों की व्यवस्था की गई है तथा मोटर प्रचालित कांटों से सुसज्जित है, जो पैनल रुम में लगाए गए वीडीयू पैनल से प्रचालित किए जाते हैं।

4.1.2 स्टेशन में गाड़ियों के संचलन को नियंत्रित करने वाले सिगनल और कांटों के प्रचालन के लिए एवं स्टेशन/यार्ड के पथ ले आउट की क्रमवार प्रस्तुति दर्शाने के लिए स्टेमा/सस्टेमा., के कार्यालय में प्रदीप्त वीडीयू लगाया गया है। वीडीयू पर मार्ग की सेटिंग, मार्ग का अवरूद्ध होना, स्लॉट का मुक्त होना और सिगनलों के संकेत दर्शाने वाले संकेतक लगाए गए हैं।

4.1.3 **अप निकट सिगनल** के पीछे 65 मीटर से **डाउन निकट सिगनल** के आगे 65 मीटर तक अप तथा डाउन मुख्य लाइन सह लूप लाइन रेलपथ परिपथित है। इसके अलावा अप मेन लाइन और डाउन मेन लाइन ड्यूअल डिटेक्शन ट्रैक सर्किट कन्वेन्शनल डीसी ट्रैक सर्किट सहित मुहैया किए गया है। गाडी लेने के लिए अप/डाउन मेन लाइन, अप/डाउन कॉमन लुप लाइन और अप लुप लाइन के लिए रिसेप्शन सिगनल ऑफ लिया जा सकता है केवल तब जब संबंधित लाइन में कोई बाधा न हो और आवश्यक दूरी तक क्लियर हो तथा संबंधित पॉइंट सीधे माउस/ वीडीयू पैनल से आवश्यक स्थिति में प्रचालित हो।

4.1.4 जब निकट सिगनल को '**ऑफ**' करने के लिए शर्ते पूरी नहीं की जा सकती है या जब मार्ग और पृथक में कांटें की खराबी को छोडकर अन्य किसी कारणवश निकट सिगनल खराब है या अवरोधित / बाधित लाइन पर किसी गाड़ी को लेने हेतु,यदि आवश्यक है, अप तथा निकट सिगनलों के नीचे **बुलावा सिगनलों** को लगाया गया है।

4.1.5 क्रैंक हैंडल और 'की लॉक रिले' वी.डी.यू. पैनल रूम में एक बॉक्स में जिसके आगे कांच हो, में स्टे.मा. के पैडलॉक और ई.एस.एम. की सील के साथ प्रदान किया गया है ताकि साइट पर मोटर पॉइंट्स के मैन्युअल संचालन के लिए, विफलता या रखरखाव के दौरान मोटर संचालित पॉइंट की सेटिंग की जा सके। बॉक्स की चाबी ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. की हिरासत में रहेगी।

**4.2 रिले कक्ष चाबी की अभिरक्षा और स्टे.मा., तथा सि.एवं दू.सं.,अनुरक्षण कर्मचारी के बीच उसे आदान-प्रदान करने की पद्धतिः-**

4.2.1 रिले कक्ष को दो तालों द्वारा तालित रखा जायेगा अर्थात एक ताला परिचालन विभाग का तथा दूसरा ताला सि.एवं दू.सं.विभाग का लगा होगा।

4.2.2 ऑपरेटिंग लॉक नाम से एक गोदरेज लॉक मुहैया किया जाए। ऑपरेटिंग लॉक की पहली चाबी ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. के पास चाबी बॉक्स में सुरक्षित रखी जाएगी। दूसरी चाबी सेक्शन के टीआई की हिरासत में रखी जाएगी।

4.2.3 इसी प्रकार एक अलग गोदरेज लॉक भी एस एंड टी लॉक के नाम से उपलब्ध कराया जाएगा। एस एंड टी लॉक की पहली चाबी स्टेशन/सेक्शन के संबंधित सिगनल मेंटेनर/सिगनल सुपरवाइजर की सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जाएगी। दूसरी चाबी सेक्शन के डिपो प्रभारी सी.से. इंजीनियर/सिगनल की सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जाएगी।

4.2.4 रिले रूम चाबी रजिस्टर ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. द्वारा मैन्टेन किया जाएगा ताकि चाबी जारी करने और वापस करने का रिकॉर्ड रखा जा सके, साथ ही कारण भी बताया जा सके। रजिस्टर को निम्नलिखित कॉलम के साथ मैन्टेन रखा जाएगा:-



**(राजेश मीणा)**
**व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे**

**(डॉ. रामदास भिसे)**
**व,.म.परि.प्रबं.पुणे**

| दिनांक | समय | चाबी लेने का कारण | चाबी लेनेवाले सि. एवं दू. कर्मचारी का हस्ताक्षर | चाबी सुपूर्द करने वाले स्टे.मा.,का हस्ताक्षर | स्टे.मा. को चाबी वापस करने का दिनांक व समय | सिएवंदूसं कर्मचारी का हस्ताक्षर | स्टे मा का हस्ताक्षर |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | |

4.2.5 **आपातकाल में उपयोग के लिए रिले रुम की चाबियां :**

तीसरी चाबी (रिले कक्ष का एस एंड टी और परिचालन लॉक) एक चाबी के छल्ले में, पैनल कक्ष में एक कांच से ढके बॉक्स में, जिस पर "केवल आपातकालीन उपयोग" लिखा हो, सीलबंद अवस्था में रखा जाएगा। आग, बाढ़, भूकंप आदि जैसी आपातकालीन स्थितियों में, जब सिगनल एव दूरसंचार इन्स्टॉलेशन की सुरक्षा के लिए रिले कक्ष को खोलना आवश्यक हो, तो एस एंड टी और परिचालन दोनों चाबियों को "केवल आपातकालीन उपयोग" लिखा हुआ कांच से ढके बॉक्स में रखा जाएगा और उनका उपयोग किया जाएगा तथा निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा -

क) ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. सील तोड़ देगा और ऊपर बताए अनुसार आपातकालीन उद्देश्य के लिए तुरंत रिले रूम खोल देगा। यदि ड्यूटी पर तैनात ई.एस.एम./जे.ई./एस.एस.ई. सिगनल उपलब्ध है, तो स्टे.मा. आपातकालीन उद्देश्य के लिए रिले रूम की चाबियाँ सौंप देगा।

ख) कार्य पूरा होने पर स्टे.मा. चाबियाँ कांच के बक्से में रखेगा और संबंधित सिगनल एवं दूरसंचार अधिकारियों से उसे सील करवाएगा।

ग) इस संबंध में रिकार्ड निम्नलिखित प्रारूप में अलग रजिस्टर में रखा जाएगा -

| रिले रुम को खोलने के लिए सील तोड़ने का दिनांक /समय | रिले रुम को खोलने वाले कर्मचारी का नाम, पदनाम और हस्ताक्षर | रिले रुम बंद करने का दिनांक/समय | रिले रुम बंद करने वाले कर्मचारी का नाम, पदनाम, हस्ताक्षर | रिले रुम खोलने का कारण |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

घ) रिले कक्ष खुलने और बंद होने के संबंध में प्रविष्टि भी सेक्शन कंट्रोलर की सूचना से लाल स्याही से टी.एस.आर./ स्टे.मा. की डायरी में की जाएगी।

4.2.6 चाबी गुम होने/ न मिलने के बारे में –

सामान्य स्थिति में जिनके कब्जे (टी.एल./एस.एस.ई.) में उपलब्ध अतिरिक्त चाबी का इस्तेमाल किया जाएगा। यदि उनके पास मौजूद चाबियाँ समय पर उपलब्ध नहीं कराई जा सकती हैं, तो सामान्य प्रक्रिया का पालन करके आपातकालीन चाबियों का इस्तेमाल किया जा सकता है। संबंधित आधाकारिक द्वारा तीन चाबियों वाला नया ताला खरीदा और उपलब्ध कराया जाएगा।

**(राजेश मीणा)**
**व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे**

**(डॉ. रामदास भिसे)**
**व,.म.परि.प्रबं.पुणे**

4.2.7 ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. के पास उपलब्ध चाबी को सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारी को तब तक नहीं सौंपा जाएगा जब तक उसकी किसी विशिष्ट कारण के लिए आवश्यकता हो और रिले रूम की चाबी रजिस्टर में उचित प्रविष्टि के साथ और सिगनल एवं दूरसंचार अधिकारी अपने हस्ताक्षर न कर दे।

4.2.8 सिएवंदूसं कर्मचारी उचित **डिस्कनेक्शन मेमो** जारी किए बिना इंटरलॉकिंग के उपकरण/रिले के साथ छेडछाड नहीं करेगा।

## 4.3 विद्युत आपूर्ति :

4.3.1 इस स्टेशन पर ऑटो चेंजओवर पावर सप्लाई पैनल उपलब्ध कराया गया है जिसमें अप ए.टी./फीडर, डाउन ए.टी./फीडर और एम.एस.ई.बी. सप्लाई समाप्त हो जाती है। तीनों सप्लाई उपलब्धता को क्रमशः अप ए.टी., डाऊन ए.टी., एम.एस.ई.बी. (स्थानीय) के रूप में एल.ई.डी द्वारा दर्शाया जाएगा। इस स्टेशन पर

4.3.2 ऑटो चेंज ओवर पावर सप्लाई पैनल उपलब्ध कराया गया है जिसमें अप ए.टी./फीडर, डाऊन ए.टी./फीडर और एम.एस.ई.बी सप्लाई आ जाती है। तीनों सप्लाई उपलब्धता को क्रमशः अप ए.टी., डाऊन ए.टी., एम.एस.ई.बी. (स्थानीय) के रूप में एल.ई.डी. द्वारा दर्शाया जाएगा।
यदि कोई सप्लाई उपलब्ध नहीं है, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को कंट्रोलर/टी.पी.सी. को रिपोर्ट करना चाहिए। पावर पैनल पर रोटरी स्विच को 'ऑटो' मोड पर रखा जाएगा, यानी स्विच की स्थिति नंबर 4 और ओ/जी सप्लाई को अप ए.टी. फीडर से चुना जाएगा।

अप ए.टी. फीडर के फेल होने की स्थिति में, स्वचालित रूप से सिलेक्टर डाऊन ए.टी. फीडर पर चला जाएगा। यदि यह सप्लाई भी फेल हो जाती है तो स्वचालित रूप से सिलेक्टर एम.एस.ई.बी. सप्लाई (यदि उपलब्ध हो) पर चला जाएगा।

ऑटो मोड में किसी भी विफलता के मामले में ओ/जी एल.ई.डी. नहीं चमकेगी, ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. सिलेक्टर स्विच का उपयोग स्थिति नंबर 1 यानी अप ए.टी. पर करेगा। (स्विच को घड़ी की दिशाओं में घुमाकर ऑफ स्थिति यानी 0 स्थिति पर लाने के बाद स्थिति नंबर 1 (यानी अप ए.टी. सप्लाई) पर जाएं। यदि अप ए.टी. की आने वाली सप्लाई एलईडी चमक नहीं रही है, तो उसे सिलेक्टर स्विच को स्थिति नंबर 2 (यानी डाउन एटी) पर चुनना चाहिए, यदि यह भी उपलब्ध नहीं है, यानी आने वाली सप्लाई एल.ई.डी. डाऊन ए.टी. चमक नहीं रही है, तो उसे सिलेक्टर स्विच को स्थिति नंबर 2 से स्थिति नंबर 3 यानी एम.एस.ई.बी. (यदि उपलब्ध हो) पर घुमाना चाहिए।

ए.टी. सप्लाई आने के बाद ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. को सिलेक्टर स्विच को स्थिति संख्या 3 से स्थिति संख्या 1 तक केवल घड़ी की दिशाओं में घुमाना चाहिए (अर्थात स्थिति संख्या 3 से स्थिति संख्या 4, स्थिति संख्या 4 से स्थिति संख्या 0 और स्थिति संख्या 0 से स्थिति संख्या 1)।

**4.3.2.** बिजली सप्लाई की विफलता की सूचना एस.सी.ओ.आ.र और टी.पी.सी. को दी जाएगी**,** जो उपलब्ध बिजली सप्लाई के सत्यापन के बाद सुधार के लिए टी.पी.सी. और एसएंडटी कर्मचारियों को सूचित करेंगे। ए.टी. और स्थानीय एम.एस.ई.बी. सप्लाई दोनों की विफलता के दौरान**,** इन्स्टॉनेशन आई.पी.एस पर काम करना जारी रखेगा।



**(राजेश मीणा)**
**व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे**

**(डॉ. रामदास भिसे)**
**व,.म.परि.प्रबं.पुणे**