

मध्य रेलवे

निंबलक

पुणे मंडल

निंबलक स्टेशन
स्टेशन संचालन नियम संख्या 957
- कोड) (बीजी)NNB(

जारी करने की तिथि	21.11.2023
लागू होने की तिथि	01.03.2024
वैध तिथि तक	01.03.2029

टिप्पणी :

1. स्टेशनकार्य नियम संख्या और इसके सुधार 20.09.2012 दिनांक 957 परीपुनर्विधीकरण प्रमाण पत्र रद्द कर दिए , जाएंगे और दोहरीकरण व्यवस्था के साथ इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के प्रावधान के संबंध में तैयार निम्नलिखित संशोधित स्टेशन कार्य नियम अधिसूचित की जाने वाली तारीख और समय से लागू होंगे और प्रतिस्थापित होने तक लागू रहेंगे।
2. स्टेशन कार्य नियम को सामान्य और सहायक नियमों तथा ब्लॉक कार्य नियमावली के साथ पढ़ा जाना चाहिए। ये नियम किसी भी तरह से उपरोक्त पुस्तकों में दिए गए किसी भी नियम का स्थान नहीं लेते हैं।

1. :स्टेशन कार्य नियम आरेख

यार्ड पॉइंट्सग्रेडिएंट्स और स्टेशन की इंटरलॉकिंग व्यवस्था का पूरा लेआउट और मीटर में सभी व्यक्तिगत ,सिग्नल , लाइनोंकी वास्तविक होल्लिंग क्षमता और अन्य प्रासंगिक जानकारी एसआईपी संख्या /01/5409ए दिनांक के आधार पर स्टेशन वर्किंग रूल्स डायग्राम में दर्शाई गई है। इसकी एक प्रति स्टेशन वर्किंग रूल के 20.11.2023 साथ एसएम ऑफिस में रखी गई है।

2. :स्टेशन का विवरण

2.1 सामान्य:

निंबलक स्टेशन पुणे मंडल के दौंडमनमाड - विद्युतीकृत डबल लाइन सेक्शन पर अहमदनगर और विलद स्टेशनों के बीच मुंबई सीएसएमटी से दौंड होते हुए किलोमीटर श्रेणी के स्टेशन के 'बी' पर स्थित है। इस स्टेशन को 357.240 II-जो मानक ,रूप में वर्गीकृत किया गया हैसे जुड़ा हुआ है और विलद छोर पर डबल डिस्टेंस प्रावधानों के साथ मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नलिंग से सुसज्जित है और स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थापित विजुअल डिस्टे यूनिट पैनल के माध्यम (वीडीयू पीसी)

से संचालित इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम से लैस है। निंबलक और (रूट सेटिंग टाइप)विलद सेक्शन के बीच आखिरी वाहन के लिए दोहरी पहचान ब्लॉक प्रदान करने वाले एक्सल काउंटर के साथ ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट प्रदान किया गया है। इस स्टेशन पर निंबलक और विलद सेक्शन के बीच दोहरी लाइन तथा निंबलक और अहमदनगर सेक्शन के बीच एकल लाइन है।

इस स्टेशन पर कोई केबिन उपलब्ध नहीं है।

2.2 दोनों तरफ ब्लॉक स्टेशन आईबीएस और ,आईबीएच ,उनकी दूरी और बाहरी साइडिंग :

दोनों ओर के ब्लॉक स्टेशन और उनकी दूरियां निम्नलिखित हैं-

)ए - दौंड छोर (अहमदनगर .किमी 6.230-

(बी)मनमाड छोर -विलद .किमी 9.560-

स्टेशन के दोनों ओर से कोई भी आईबीएस और बाहरी ,आईबीएच ,हॉल्ट ,श्रेणी का स्टेशन 'डी'साइडिंग नहीं है।

2.3 स्टेशन के दोनों ओर विभिन्न दिशाओं में ब्लॉक सेक्शन सीमाएँ : व.अभि.दूर.एवं.मं.,पुणे

स्टेशनों के बीच	वह पॉइंट जहाँ से 'ब्लॉक सेक्शन' होता है शुरू	वह पॉइंट जहाँ समाप्त 'ब्लॉक सेक्शन' होता है
निंबलक और अहमदनगर	निंबलक स्टेशन का अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस21-	अहमदनगर स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस 8
निंबलक और विलद	निंबलक स्टेशन का डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस8	विलद स्टेशन पर डाउन मुख्य लाइन का सबसे बाहरी पॉइंट संख्या बी है 101
	विलद स्टेशन का अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस21	निंबलक स्टेशन पर अप मेन लाइन का सबसे बाहरी पॉइंट संख्या /111बी है।

2.3.1 स्टेशन अनुभाग:

अप दिशा : अप मेन लाइन पर सबसे बाहरी पॉइंट संख्या /111बी से
अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस 21

डाउन दिशा : अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस से 21 डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस 8

2.4 ढलान :

पुराने स्टेशन भवन की केंद्र रेखा को) 00.00किमी (357.240माना जाता है और पुराने स्टेशन भवन से बढ़ते क्रम में स्टेशन के दोनों ओर ढलान पोस्ट निम्नानुसार स्थित हैं:

ए (अप दिशा:

- अप गेट डिस्टैंट सिग्नल से एलसी गेट संख्या :किमी) 4060.000 :सीएच तक/के दूरस्थ सिग्नल से जीपी 30 ,बढ़ती हुई 1 में 109.9 ,(361.300
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक,बढ़ रहा है 1 में KM: 364.800), 112.739) 3560.000 :
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक,गिर रहा है 1 में KM: 360.175), 173.853) 2935.000 :
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक KM: 360.000), 1296.296) 2760.000 :में ,बढ़ रहा है 1
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक,गिर रहा है 1 में KM: 359.400), 4615.370) 2160.000 :
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक,बढ़ रहा है 1 में KM: 357.900), 1061.946) 660.000 :
- इस ढलान वाले पोस्ट से पुराने स्टेशन भवन के दूसरे छोर तक दौड़ जीपी :किमी) 240.000 :सीएच की ओर/ ,की बढ़त 1 में 600 ,(357.000
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक,गिर रहा है 1 में KM: 356.600), 467.766) 640.000 :
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक,बढ़ रहा है 1 में KM: 355.800), 549.073) 1440.000 :
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक,गिर रहा है 1 में KM: 355.400), 418.848) 1840.000 :
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक KM: 354.975), 2500) 2265.000 :में ,बढ़ रहा है 1
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक,गिर रहा है 1 में KM: 354.475), 729.927) 2765.000 :
- इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक,गिर रहा है 1 में KM: 353.550), 168.641) 3690.000 :
- इस ढलान पोस्ट से जीपी इसके आगे ट्रैक ,गिरावट 1 में 200.000 ,(353.100 :किमी) 4140.000 :सीएच तक/ अनुसरण करता है। गिरावट का 1 में 709.125

उपरोक्त ढलाने ऊपर की ओर दिशा में दर्शाई गई हैं तथा विपरीत दिशा में उलटी हैं।

बी (डाउन दिशा:

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

- i) दौंड छोर से जीपी, गिर रहा है 1 में 550 ग्रेड ,के दृष्टिकोण से (356.600 :किमी) 640.000 :सीएच/
- ii) इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक, बढ़ रहा है 1 में KM: 357.000), 467.766) 240.000 :
- iii) इस ढलान वाले पोस्ट से पुराने स्टेशन भवन के दूसरे छोर तक मनमाड जीपी :किमी) 960.000 :सीएच की ओर/ , गिर रहा है 1 में से 600 ,(358.200
- iv) इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक, रहा है बढ़ 1 में KM: 359.600), 1215.000) 1360.000 :
- v) इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक, बढ़ रहा है 1 में KM: 358.750), 600) 1510.000 :
- vi) इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक, गिर रहा है 1 में KM: 359.300), 165) 2060.000 :
- vii) इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक, बढ़ रहा है 1 में KM: 360.000), 4895.105) 2760.000 :
- viii) इस ग्रेडिअंट पोस्ट से जीपी सीएच/ तक, गिर रहा है 1 में KM: 360.175), 1296.296) 2935.000 :
- ix) इस ढलान पोस्ट से जीपी सीएच/ तक KM: 360.800), 173.853) 3560.000 :में, गिर रहा है 1
- x) इस ढलान पोस्ट से जीपी 1 में 103.538 आगे , गिर रहा है 1 में 112.739 ,(361.300 :किमी) 4060.000 :सीएच तक/ गिर रहा है।

उपरोक्त ग्रेडिअंट डाउन दिशा में दर्शाए गए हैं और वे विपरीत दिशा में रिवर्स हैं।

ढालों में सटीक परिवर्तन आरेख में दिखाए गए हैं तथा साइट पर उपलब्ध SWR ढलान पोस्टों द्वारा भी सीमांकित किए गए हैं।

2.5 लेआउट:

यार्ड का लेआउट संलग्न स्टेशन कार्य नियम आरेख में दर्शाया गया है। नया स्टेशन भवन पुराने स्टेशन भवन से दौंड छोर की ओर सीएच 300.000 :पर स्थित है।

स्टेशन पर अप मेन लाइन , डाउन मेन लाइन , अप लूप लाइन , डाउन लूप लाइन और ट्रैक मशीन साइडिंग उपलब्ध है।

सीएसआर और सीएसएल में उनकी धारण क्षमता नीचे में दी गई है। 2.5.2 और 2.5.1

डाउन लूप लाइन पर मीटर का हाई लेवल प्लेटफॉर्म 450 मीटर का हाई लेवल प्लेटफॉर्म और अप लूप लाइन पर 550 उपलब्ध कराया गया है। पुराने स्टेशन भवन से सीएच 45.000 :पर और नए स्टेशन भवन के बाईं ओर मनमाड छोर पर दोनों प्लेटफॉर्म के बीच फुट ओवर ब्रिज उपलब्ध कराया गया है।

डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस लिखा "डबल लाइन डबल डिस्टेंस टेरिटरी में प्रवेश" के बगल में बोर्ड पर 8 हुआ है। अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस "सिंगल लाइन सिंगल डिस्टेंस टेरिटरी में प्रवेश" बगल में बोर्ड पर के 21 लिखा हुआ है।

2.5.1 सीएसआर में रनिंग लाइन्स: मूवमेंट की दिशा और धारण क्षमता ,

संचलन की दिशा के अनुसार। (1) 4.06 .आर. सामान्य एवं सहायक नियम के जी :

क्र मां क।	रेखा	मूवमेंट की दिशा	धारण क्षमता (मीटर में)	
			(सीएसआर)	(सीएसएल)
1	अप मेन लाइन	अप ट्रेनों के स्वागत एवं प्रेषण के लिए।	844.000	832.000
2	डाउन मेन लाइन	डाउन ट्रेनों के स्वागत एवं प्रेषण के लिए।	754.400	742.400
3	अप लूप लाइन	अप ट्रेनों के स्वागत एवं प्रेषण के लिए।	844.000	832.000
4	डाउन लूप लाइन	डाउन ट्रेनों के स्वागत एवं प्रेषण के लिए।	754.400	742.400

2.5.2 नॉन रनिंग लाइनें और सीएसआर में उनकी क्षमता :

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण), पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र., पुणे

क्रमांक।	रेखा	मूवमेंट की दिशा	धारण क्षमता (मीटर में)	
			सीएसआ (र)	सीएसए ल
.1	ट्रेक मशीन साइडिंग	मनमाड छोर पर अप लूप लाइन से शुरू होने वाली ट्रेक मशीन साइडिंगस्टॉप बोर्ड से सुसज्जित तथा , द्वारा पृथक की गई डेड एंड पर समाप्त 109 डीएस होती है।	300.000	----

2.5.3 लेआउट में कोई विशेष सुविधा:

शून्य। लेआउट में कोई असामान्य विशेषताएं नहीं हैं जैसे कैच साइडिंग मानक-गैर ,टर्नआउट ,स्प्रिंग पॉइंट आदि , जिनका ट्रेनों के संचालन पर असर पड़ता हो।

डिजिटल एक्सल काउंटर्स को दौड़ छोर पर ब्रिज संख्या 1040.000 :सीएच 1/356 और मनमाड छोर पर ब्रिज संख्या 1060.000 :सीएच 1/358 के पुल भाग पर दोहरी पहचान के साथ प्रदान किया गया है ,अप निकट सिग्नल पुल के कारण पहले सम्मुख पॉइंट संख्या मीटर की दूरी पर स्थित है। 250 बी से 111

टिप्पणी:

जब दो या दो से अधिक ट्रेनों किसी दिशा से आ रही हों और जहां यार्ड ऐसी गतिविधियों के ,या प्रस्थान कर रही हों/ तो एक समय में एक से अधिक ट्रेन ,बीच अलगाव प्रदान करता है ों के लिए सिग्नल लेने के लिए पीसीओएम 'ऑफ' के तहत मंजूरी संख्या 3.47 संस्करण के जीआर 2020 जैसा कि जी एंड एसआर ,की मंजूरी लेनी होगी के अनुसार है। _____

विशेष नोट:

जी एंड एसआर (7) 3.07 संस्करण के जीआर 2020 के तहत निंबलक स्टेशन के अप डिस्टेंस सिग्नल के साथ एलसी नंबर के 30 अप गेट सिग्नल नंबर एस को संयोजित करने के लिए सिग्नल के संयोजन के लिए सीआरएस की विशेष 4 मंजूरी प्राप्त की जानी है।

2.6 समपार फाटक:

यह स्टेशन इंजीनियरिंग विभाग के अधीन एक लेवल क्रॉसिंग गेट के कार्य से संबंधित है।

इंजीनियरिंग इंटरलॉकड पर निंबलक और 360.167 किलोमीटर 30 गेट नंबर LC विलद स्टेशनों के बीच स्थित है। डिबीजनरात गेट मैन तैनात रहता है। गेट की सामान्य -एडीईएन से जारी अनुमोदित रोस्टर के अनुसार गेट पर दिन/ स्थिति सड़क यातायात के लिए खुली रहती है । गेट लॉज और एसएम कार्यालय निंबलक के बीच चुनिंदा कॉलिंग , टेलीफोन संचार प्रदान किया जाता है।

डाउन प्रस्थान सिग्नल नंबर S3 और डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर S8 चार पहलुओं के साथ प्रदान किए गए हैं। डाउन प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिग्नल का ग्रीन पहलू निंबलक-विलद ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट के डाउन गेट इनर डिस्टेंट सिग्नल और लाइन क्लियर पोजिशन द्वारा नियंत्रित किया जाता है और निंबलक के अप गेट सिग्नल सह अप डिस्टेंट सिग्नल का ग्रीन पहलू एलसी गेट क्लोज पोजिशन और निंबलक के अप इनर डिस्टेंट सिग्नल द्वारा ग्रीन और डबल येलो पहलू में नियंत्रित किया जाता है।

नोट: स्टेशन पर एसएवं गेटमैन के बीच संचार के लिए चयनात्मक कॉलिंग टेलीफोन की व्यवस्था है। .एम.

द्वारा .एम.जिस पर एस ,प्रेस बटन पर गेट नंबर अंकित होता है ,की सुविधा प्रदान की गई है "व्यक्तिगत कॉलिंग " संबंधित बटन दबाने पर संचार स्थापित हो जाता है।

जब निम्नलिखित व्यक्तिगत प्रेस बटन दबाया जाता है तो एसएम को रिंग बैक टोन मिलती है और संबंधित एलसी गेट , इसी तरह गेटमैन अपनी यूनिट पर कॉल बटन दबाकर एसएम को कॉल कर ,के साथ संचार स्थापित हो जाता है सकता है।

क्रमांक।	बटन नं.	एल.गेट नं .सी.	अनुभाग
----------	---------	----------------	--------

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

.1	) 30निबलक-विलद (	30	निबलक - विलद
----	------------------	----	--------------

फोन खराब होने पर अनुभाग के टीसीएमको तुरंत सूचित किया जाएगा। (दूरसंचार) जेई/

उपरोक्त समपारों के विस्तृत कार्य निर्देश परिशिष्ट में दिए गए हैं। इसकी एक प्रति ऊट्टी पर तैनात गेटमैन के - मार्गदर्शन के लिए संबंधित गेट पर रखी जानी चाहिए।

.3 :कार्य करने की प्रणाली और साधन

- 'ट्रेनेंपूर्ण ब्लॉक प्रणाली पर चलती हैं।'
- निबलक-अहमदनगर ब्लॉक सेक्शन के लिए डायोडो के सिंगल लाइन टोकनलेस ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट्स और (सहकारी)एसजीई ब्लॉक सेक्शन की स्थिति की निगरानी के ,तीन स्थिति वाली डबल लाइन , लिए दोहरी पहचान वाले ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर सहकारी लॉक और ब्लॉक -के साथ गैर (बीपीएसी) -उपकरण तथा निबलकविलद सेक्शनों के बीच ट्रेनों के संचालन के लिए एसएम कार्यालय में स्टेशन-से-ए गए हैं।स्टेशन टेलीफोन स्थापित कि
- निबलक-विलद के बीच इस स्टेशन पर एलवी सत्यापन के लिए दोहरी पहचान के साथ ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर जो ,प्रदान किए गए हैं (बीपीएसी)निम्नानुसार हैं- :
निबलक-विलद अनुभाग :निबलक स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस 8-के तुरंत आगे और डाउन मेन लाइन पर विलद स्टेशन के सबसे बाहरी फेसिंग पॉइंट नंबर बी के पास 101 डाउन निकट सिग्नल नंबर एस 2-के आगे पर्याप्त दूरी पर और विलद स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस 21-के तुरंत आगे और अप मेन लाइन पर निबलक स्टेशन के सबसे बाहरी सम्मुख पॉइंट संख्या बी के पास 111 अप निकट सिग्नल के आगे पर्याप्त दूरी पर।
- संबंधित अग्रिम प्रस्थान को उतारना आगे बढ़ने का " ट्रेनों को संबंधित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए , (14.08 जीआर) है "प्राधिकार।
- ऊट्टी पर तैनात स्टेशन मास्टर के अलावा कोई अन्य व्यक्ति ब्लॉक उपकरणों का संचालन नहीं करेगा। ब्लॉक उपकरणों की चाबी उसके कब्जे में रहेगी।

.4 सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग प्रणाली:

- स्टेशन को मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नलिंग के साथ स्टैंडर्ड , दी गई है इंटरलॉकिंग की सुविधा ॥ जिसमें अप दिशा पर डबल डिस्टेंस सिग्नल और डाउन दिशा पर सिंगल डिस्टेंस सिग्नल है। डिरेलिंग स्विच सहित सभी रनिंग लाइन पॉइंट मोटर संचालित पॉइंट हैं। सभी मुख्य सिग्नल , पोजिशन लाइट शंट सिग्नल , कॉलिंग ऑन सिग्नल और मोटर पॉइंट सीधे वीडियू पर माउस के माध्यम से (सेटिंग टाइप रूट) पैनल (EI) संचालित होते हैं। इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम हिताची) मेकमें सक्रिय और स्टैंडबाय सिस्टम के साथ (हॉट स्टैंडबाय सुविधा है। पॉइंट और सिग्नल के संचालन के लिए दोहरी वीडियू प्रदान की गई है।
किसी एक प्रणाली चेंजओवर स्विच जो कि चेंजओवर स्विच बॉक्स में , की स्थिति में की विफलता (वीडियू) को एसएम द्वारा संच , दिया गया है ालित करके दूसरे वीडियू को सक्रिय किया जाना चाहिए तथा इसके विपरीत इसे विफलता रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए तथा इसकी सूचना तुरंत अनुभाग के , चाहिए। जेई को दी जानी/एसई/एसएसई
- सिग्न , सभी पॉइंट्स इलेक्ट्रिक मोटर के माध्यम से विद्युत रूप से संचालित होते हैं। एस को माउस द्वारा संचालित करके वीडियू से संचालित किया जाता है। पॉइंट्स की सेटिंग और सिग्नल्स के पहलुओं को (PC) वीडियू पर प्रदर्शित किया गया है।

(ट्रेलगाड़ी की आवाजाही को नियंत्रित करने वाले पॉइंट्स और सिग्नल के संचालन के लिए स्टेशन यार्ड के ट्रैक लेआउट के योजनाबद्ध प्रतिनिधित्व को दर्शाते हुए ट्रैक मिनिंक डायग्राम के साथ दोहरी वीडियो प्रदान की जाती है। वीडियो पर पॉइंट्स की सेटिंग और सिग्नल पहलुओं के बारे में संकेत क्लियर/ट्रैक पर कब्जा ,रूट , दिए गए हैं।

- (d) सभी रनिंग लाइनों को संबंधित निकट सिग्नल से अग्रिम प्रस्थान सिग्नल तक ट्रैक सर्किट किया जाता है , जिसमें लूप लाइनों का बर्थिंग हिस्सालूप लाइनों से जुड़ने वाले पॉइंट और साइडिंग शामिल हैं। , मुख्य लाइनों , ट्रेनों के रिसेप्शन के लिए निकट सिग्नल को केवल तभी किया जा सकता है जब संबंधित लाइन खाली 'ऑफ' हो।
- (e) कॉलिंग ऑन सिग्नलों के कार्यकरण को सुविधाजनक बनाने के लिए अप एवं डाउन दोनों , निकट सिग्नलों के पीछे मीटर लंबाई का कॉलिंग ऑन ट्रैक सर्किट उपलब्ध कराया गया है। 65
कॉलिंग ऑन सिग्नल अप और डाउन निकट सिग्नल के नीचे दिए गए हैं। कॉलिंग ऑन सिग्नल को तब 'ऑफ' किया जा सकता है जब ऊपर कानिकट सिग्नल खराब हो या , या ट्रैक सर्किट का संबंधित हिस्सा गिरा हो , निकट सिग्नल को कब्जे वाली लाइन पर ट्रेन के /या किसी बाधित , करने की शर्तें पूरी न हुई हों 'ऑफ' रिसेप्शन के लिए यदि आवश्यक हो। ,
- (f) मनमाड छोर पर अप मेन लाइन पर डाउन स्टॉप बोर्ड लगाए गए हैं। दौंड छोर पर क्रमशः डाउन मेन लाइन और डाउन लूप लाइन पर अप शंट सिग्नल नंबर एसएच 18-और एसएच 19-लगाए गए हैं और अप लूप लाइन पर डाउन शंट सिग्नल नंबर एसएच 14-लगाया गया है ताकि ट्रेन के लोको पायलट को यह बताया जा सके कि लाइन को किस स्थान तक ब्लॉक हो सकता है।
- (g) जो एक ग्लास फ्रंटेड बॉक्स में , पैनल रूम में एक क्रेक हैंडल और की लॉक रिले उपलब्ध कराए गए हैं एसएम के पैडलॉक और ईएसएम की सील के साथ हैं ताकि साइट पर मोटर पॉइंट्स के मैनुअल संचालन , के लिए विफलता या रखरखाव के दौरान मोटर संचालित पॉइंट्स की सेटिंग की जा सके। बॉक्स की चाबी ड्यूटी पर मौजूद एसएम की हिरासत में रहेगी।
- (h) एक बार सेट किए गए रूट को मैनुअल रूप से रद्द नहीं किया जा , र पर आम तौर पर क्योंकि ट्रेन के गुजरने पर यह अपने आप रद्द हो जाता है। हालांकि अगर किसी कारण से पहले से सेट किए गए रूट को रद्द , तो , करना ज़रूरी हो जाए वीडियो ऑपरेटर को पहले माउस के ज़रिए सिग्नल को पर वापस लाना 'ON' पर क्लिक करना चाहिए। EUUYN चाहिए और फिर संबंधित सिग्नल और आपातकालीन रूट कैंसेलेशन
- (i) डिजिटल एक्सल काउंटर्स को दौंड छोर पर ब्रिज नंबर 1040.000 :सीएच 1/356 और अप मेन लाइन पर मनमाड छोर पर ब्रिज नंबर 1060.000 :सीएच 1/358 के पुल हिस्से पर दोहरी पहचान के साथ प्रदान किया गया है , अप निकट सिग्नल पुल के कारण पहले सामना करने वाले पॉइंट नंबर मीटर की 250 बी से 111 दूरी पर स्थित है।
- (j) ट्रैक मशीन साइडिंग का बर्थिंग भाग गैर ट्रैक सर्किटेड है। वीडियो की कार्यप्रणाली के विवरण के लिए कृपया संलग्न परिशिष्ट देखें। 'बी'

4.2

रिले रूम की चाबी की अभिरक्षा तथा स्टेशन मास्टर और एस एंड टी रखरखाव कर्मचारियों के बीच उसे सौंपने और लेने की प्रक्रिया:

- a) रिले रूम में डबल लॉक (अर्थात एक) की व्यवस्था की गई है (गोदराज लॉक) ऑपरेटिंग और अन्य एस एंड टी जिसमें तीन चाबियां हैं। (
- b) ऑपरेटिंग लॉक की पहली चाबी ड्यूटी पर मौजूद एसएम के पास चाबी बॉक्स में सुरक्षित रखी जाएगी। दूसरी चाबी सेक्शन के टीआई की हिरासत में रखी जाएगी।
- c) एस एंड टी लॉक की पहली चाबी स्टेशन सेक्शन के संबंधित सिग्नल मेंटे/नरसिग्नल सुपरवाइजर की सुरक्षित / सिग्नल की सुरक्षित अभिरक्षा में रखी /एगी। दूसरी चाबी सेक्शन के डिपो इंचार्ज एसएसई अभिरक्षा में रखी जा जाएगी।

- d) तीसरी चाबी पैनल रूम में एक ग्लास ,चेन में-एक चाबी (रिले रूम का एस एंड टी और ऑपरेटिंग लॉक) कवर बॉक्स में सीलबंद हालतमें रखा जाएगा। का लेबल "केवल आपातकालीन उपयोग" जिस पर , होगा।
- e) जब भी रिले रूम को खोला जाना होईएसएम ड्यूटी पर मौजूद एसएम से /(सिग्नल) जेई/एसई/तो एसएसई , रिले रूम की चाबी मांगेंगे। ड्यूटी पर मौजूद एसएम एससीओआर को सूचित करने के बाद ही ऑपरेटिंग चाबी सौंपेंगे और स्टेशन पर रखे गए रिले रूम की रजिस्टर में और टीएसआर में लाल स्याही से संबंधित प्रविष्टियां करेंगे।
- f) काम पूरा होने पर रिले रूम को बंद कर दिया जाएगा और संचालन कुंजी ड्यूटी पर मौजूद एसएम को सौंप , तथा स्टेशन पर रखे गए रिले रूम कुंजी रजिस्टर में संबंधि , दी जाएगी। प्रविष्टियां दर्ज की जाएंगी। ड्यूटी पर मौजूद एसएम सबसे पहले कुंजी को सुरक्षित रखेगा और रिले रूम कुंजी रजिस्टर में इसकी पावती देगा तथा टीएसआर में लाल स्याही से संबंधित प्रविष्टियों के साथ एससीओआर को सूचित करेगा।
- g) आगभूकंप आदि जैसी आपातकालीन स्थितियों ,बाढ़ , ं मेंजब एस एंड टी स्थापना की सुरक्षा के लिए रिले , 'केवल आपातकालीन उपयोग' तो एस एंड टी और संचालन कुंजियों को ,क्ष को खोलना आवश्यक होक चिह्नित सीलबंद ग्लास कवर बॉक्स में रखा जाना चाहिए और निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाना :चाहिए
1. ड्यूटी पर मौजूद एसएम सील तोड़कर तुरंत रिले रूम को आपातकालीन उद्देश्य के लिए खोल देगा , तो ,एसएसई सिग्नल उपलब्ध है/जेई/जैसा कि ऊपर बताया गया है। अगर ड्यूटी पर मौजूद ईएसएम एसएम आपातकालीन उद्देश्य के लिए रिले रूम की चाबियाँ सौंप देगा।
 2. कार्य पूरा होने पर एसएम चाबियाँ कांच के बक्से में रखेगा और संबंधित एस एंड टी अधिकारियों से उसे सील करवाएगा।
 3. इस संबंध में रिकार्ड निम्नलिखित प्रारूप में अलग रजिस्टर में रखा जाएगा:

रिले रूम खोलने के लिए सील तोड़ने की तिथिसमय/	रिले रूम का आधिकारिक उद्घाटन का नाम , चिह्न ,पदनाम	रिले रूम बंद होने की तिथिसमय/	रिले रूम के आधिकारिक समापन का नाम ,पदनाम , चिह्न	रिले रूम खोलने का उद्देश्य

4. रिले कक्ष के खुलने और बंद होने के संबंध में प्रविष्टि भी अनुभाग नियंत्रक की सलाह पर लाल स्याही से टीएसआरएसएम की डायरी में की जाएगी।/
- h) चाबी खो जाने गलत स्थान पर रख दिए जाने की/स्थिति में- सामान्य तौर पर संबंधित संरक्षकों के पास मौजूद अतिरिक्त चाबी का इस्तेमाल किया (एसएसई/टीआई) तो ,जाएगा। यदि संबंधित संरक्षकों के पास मौजूद चाबियाँ समय पर उपलब्ध नहीं कराई जा सकती हैं सामान्य प्रक्रिया का पालन करके आपातकालीन चाबियों का इस्तेमाल किया जा सकता है।
- i) संबंधित अधिकारियों द्वारा तीन चाबियों वाला नया ताला खरीदा जाएगा और उपलब्ध कराया जाएगा।

4.3 विद्युत आपूर्ति:-

4.3.1 स्वतः परिवर्तन पैनल:

इस स्टेशन पर ऑटो चेंजओवर पावर सप्लाई पैनल दिया गया है। सामान्य स्थिति में चयनकर्ता स्विच को ऑटो स्थिति में रखा जाता है और आउटगोइंग सप्लाई अप एटी फीडर से चुनी जाएगी। अप एटी की विफलता की स्थिति मेंचयन , स्वचालित रूप सेडाउन एटी फीडर पर चला जाएगा और दोनों ,एटी आपूर्ति में बाधा होने की स्थिति में चयन ,

स्वचालित रूप से स्थानीय बिजली आपूर्ति पर स्विच हो जाएगा और एटी आपूर्ति की बहाली के बाद सिस्टम स्वचालित रूप से एटी आपूर्ति पर बहाल हो जाएगा। एटी और स्थानीय बिजली आपूर्ति में बाधा होने की स्थिति में इंस्टॉलेशन, दो घंटे तक संकेत पैनल पर सिस्टम शटडाउन IPS तो, पर काम करेगा। यदि आपूर्ति अभी भी बहाल नहीं हुई है IPS संकेत आया और पैनल खाली हो जाएगा। एटी सिस्टम स्वचालित रूप से, स्थानीय बिजली आपूर्ति की बहाली के बाद/ एटी स्थानीय बिजली आपूर्ति पर स्विच हो जाएगा।/

स्थित IPS निगरानी पैनल निम्नलिखित संकेत दृश्य और श्रव्य अलार्म के साथ प्रदान किया गया है। दिए गए ACK है। बटन को दबाकर श्रव्य अलार्म को शांत किया जा सकता

1. जनरेटर चालू करें यह संकेत बताता है कि बिजली आपूर्ति, चूंकि कोई जनरेटर उपलब्ध नहीं कराया गया है : की विफलता की सूचना एससीओआरको (इलेक्ट्रिकल जनरल/इलेक्ट्रिक पावर सप्लाई) एसएसई, टीपीसी, दी जाएगी।
2. के समान। 1 उपरोक्त क्रमांक : आपातकालीन स्टार्ट जनरेटर
3. यह संकेत दिखाई देगा, एटी और स्थानीय विद्युत आपूर्ति की विफलता के दो घंटे बाद : सिस्टम शट डाउन और फिर पैनल खाली हो जाएगा।
4. यह आईपीएस में किसी खराबी का संकेत है। : एस एंड टी स्टाफ को बुलाएं

टिप्पणी:

1. बिजली आपूर्ति की उपलब्धता को पैनल रूम में ऑटो चेंजओवर पैनल पर दर्शाया (लोकल पावर सप्लाई, एटी) जाता है। उपलब्ध सभी बिजली आपूर्ति संकेतों को प्रतिदिन ड्यूटी पर मौजूद एसएमद्वारा सत्यापितपरीक्षण / किया जाना चाहिए।
2. ऑटोएसएम को इसे, ऑटो चेंजओवर पैनल पर एक श्रव्य बजर आया, चेंज ओवर की विफलता के मामले में- जो भी उपलब्ध हो।, करना चाहिए और फिर स्विच को मैनुअल रूप से आपूर्ति में बदलना चाहिए स्वीकार बिजली आपूर्ति की विफलता एससीओआर और टीपीसी को सूचित की जाएगी जो उपलब्ध बिजली आपूर्ति के, (पीएस) सत्यापन के बाद सुधार के लिए इलेक्ट्रिक को सूचित करेंगे। (जी)
3. जब भी कोई सिग्नल बंद हो जाए तो विद्युत आपूर्ति में परिवर्तन नहीं किया जाएगा।
4. ऑटो चेंज ओवर पैनल का रखरखाव इलेक्ट्रिक (पीएस) इलेक्ट्रिक (जी) द्वारा किया जाता है और चेंज ओवर पैनल में (को दी जानी चाहिए। (जी) इलेक्ट्रिक (पीएस) इलेक्ट्रिक, टीपीसी, दोष की सूचना एससीओआर

.5 दूरसंचार:

स्टेशन पर निम्नलिखित दूरसंचार सुविधाएं उपलब्ध हैं और उनके परिचालन पहलू निम्नानुसार हैं:

- a) ब्लॉक उपकरण.
- b) ब्लॉक टेलीफोन ब्लॉक उपकरणों से जुड़े होते हैं।
- c) स्टेशन से स्टेशन तक स्थायी टेलीफोन।
- d) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो टेलीफोन और बीएसएनएल टेलीफोन।
- e) नियंत्रण टेलीफोन.
- f) वीएचएफ सेट विशेष निर्देशों के तहत स्थापित किए जाते हैं लेकिन उन खंडों पर जहां यात्री रेलगाड़ियां चलती, संचार के, हैं एकमात्र साधन के रूप में नहीं।
- g) एसएम के कार्यालय में ट्रेक्शन पावर कंट्रोल और एस एंड टी टेस्ट रूम
- h) चयनात्मक कॉलिंग एसएम/निंबलक और एलसी गेट संख्या के गेटमैन के बीच टेलीफोनिक संचार। 30

.6 :ट्रेन संचालन प्रणाली**6.1 ट्रेन में कार्यरत कर्मचारियों के कर्तव्य:**

कर्मचारियों की ड्यूटी संलग्न परिशिष्ट में दी गई है। ड्यूटी रोस्टर डिवीजन द्वारा जारी रोस्टर के अनुसार होगा। 'डी' -शिफ्ट में कर्मचारियों की न्यूनतम आवश्यकता प्रत्येक

क्रमांक	पद का नाम	पदों की संख्या	टिप्पणी
.1	स्टेशन मास्टर	एक	स्टेशन पर
.2	पॉइंट्स मैन	एक	स्टेशन पर

6.1.2 लाइन और जिम्मेदारी के क्षेत्रों की मंजूरी सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी :

ड्यूटी पर मौजूद एसएम पैनल रूम में उपलब्ध कराए गए प्रबुद्ध विजुअल डिस्प्ले यूनिट पर प्रदर्शित (वीडीयू पीसी) संकेत से लाइनों की निकासी का पता लगाने के लिए जिम्मेदार होगा। संबंधित ट्रेक सर्किट की विफलता के मामले में , की निकासी का पता लगाना चाहिए। उसे यार्ड में भौतिक सत्यापन द्वारा लाइनों

6.1.3 आश्वासन रजिस्टर में कर्मचारियों का आश्वासन:

- साइ SWR प्रत्येक स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करना होगा कि उसके स्टेशन पर लागू की गई ट की स्थितियों के अनुसार सही है। किसी भी गलती की स्थिति में उसे तुरंत वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक के ध्यान में लाना होगा।
- वह देखेगा कि उसके स्टेशन पर कार्यरत ट्रेन पासिंग स्टाफ ने अनुदेशों को पूरी तरह से पढ़ और समझ लिया है तथा पावती रजिस्टर में अपने हस्ताक्षर प्राप्त कर लिए हैं।
- वह चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों को एस डब्ल्यू आर की विषय सूची क्षेत्रीय भाषा में समझाएगा।
- अलग पावती रजिस्टर बनाए जाने चाहिए तथा प्रत्येक -तृतीय एवं चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के लिए अलग कर्मचारी को कार्यलोड ग्रहण करने से पहले रजिस्टर में हस्ताक्षर के साथ पावती देनी चाहिए। अशिक्षित कर्मचारी अपना अंगूठा निशान लगा सकते हैं।
- दिनों तक 15 पश्चिम रेलवे में कोई परिवर्तन होता है या कर्मचारी ने उस स्टेशन पर लगातार-यदि दक्षिण तो नई पावती प्राप्त क ,काम नहीं किया है जानी चाहिए।

6.2 लाइन क्लियर देने की शर्तें:

पीछे के स्टेशन के लिए किसी गाड़ी को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित ,देने से पहले 'लाइन क्लियर' :करना होगा कि

- पिछली पूरी ट्रेन आ चुकी है;
- अप ट्रेन के पीछे सभी आवश्यक सिग्नल पुनः कर दिए गए ह 'ऑन'ैं तथा ;
- रेखा यहाँ तक स्पष्ट है
 - जीआर)(2)8.03सी के अनुसार डाउन दिशा में निंबलक स्टेशन के (ii)(अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस)(2)8.03 बशर्ते कि अहमदनगर से आने वाली ट्रेनों के लिए जीआर ,21-एमें (बी) और (उल्लिखित शर्तों का अनुपालन किया जाए।
 - जीआर)(1)8.03सी ,के अनुसार (ii)(अप मेन लाइन पर सबसे बाहरी पॉइंट संख्या बशर्ते ,बी111 किअप दिशा में विलद से आने वाली ट्रेनों के लिए जीआर)(1) 8.03एमें उल्लिखित (बी) और (शर्तों का अनुपालन किया जाए।

टिप्पणी:

- लाइन क्लियर देने से पहले ड्यूटी पर मौजूद एसएम , वीडियू इंडिकेशन से यह सुनिश्चित करेगा कि एप्रोच स्टॉप सिग्नल खाली नहीं हैं। यदि कोई भी एप्रोच सिग्नल खाली रहता है तो वह पीछे के स्टेशन के एसएम को लोको ,

पायलट को सावधानी आदेश जारी करने की सलाह देगा जिसमें उसे अपने स्टेशन पर मौजूदा स्थिति के बारे में , सलाह दी जाएगी कि वह एप्रोच करते समय सतर्क रहे। ड्यूटी पर मौजूद एसएम खराब सिग्नल के नीचे वर्दी में एक पॉइंट्स मैन को भी तैनात करेगा 4-3.68 जो आने वाली ट्रेन को खतरे का संकेत देगा। ट्रेन को एसआर , अनुसार प्राप्त किया जा सकता है।

- b) संबंधित ब्लॉक सेक्शन की स्थिति दिखाने के लिए निंबलक-विलद सेक्शन के बीच डुअल डिटेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर में संकेत दिए गए हैं। संबंधित ब्लॉक सेक्शन पर लाइन क्लियर प्राप्त करने देने से पहले ड्यूटी /) 'क्लियर' पर मौजूद एसएम द्वारा संबंधित एक्सल काउंटर इंडिकेशन बॉक्स पर ग्रीन लाइट (इंडिकेशन देखा जाएगा। एक्सल काउंटर इंडिकेशन) 'क्लियर' कम रीसेट बॉक्स - ग्रीन लाइट इंडिकेशन दिखाता है जब ब्लॉक () 'ऑक्यूपाइड' वाहनों से खाली होता है और/न ट्रेनों से खाली बत्ती इंडिकेशन तब दिखाता है जब ब्लॉक सेक्शन (व्यस्त होता है या उस सेक्शन से संबंधित एक्सल काउंटर विफल हो जाता है।
- c) जब भी निंबलक-विलद सेक्शन के बीच डुअल डिटेक्शन एक्सल काउंटर में से कोई एक विफल होता है तो , संबंधित सिस्टम अन्य यूनिट पर काम करना जारी रखेगा। विफल यूनिट स्वचालित रूप से रीसेट हो जाएगी। सिग्नल या ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट में कोई विफलता नहीं होगी। हालांकि ड्यूटी पर मौजूद एसएम को सुधार के लिए संबंधित एसएंडटी स्टाफ को लिखित संदेश देना होगा।
- d) जब भी दोनों एक्सल काउंटरों का पता लगाना विफल हो जाता है तो संबंधित बीपीएसी को रीसेट करने के लिए , परिशिष्ट बी में उल्लिखित प्रक्रिया को अपनाकर रीसेट किया जाएगा और पहली ट्रेन को टी3) 369/बीपर (समें सुधार के लिए जि , अधिकृत किया जाएगा और एस एंड टी विफलता रजिस्टर में एक प्रविष्टि की जाएगी संबंधित एस एंड टी कर्मचारियों को एक लिखित संदेश दिया जाएगा।
- e) यद्यपि दोहरी बीपीएसी उपलब्ध कराई गई है फिर भी जब भी कोई बीपीएसी , विफल हो जाती है तो आगे की , विफलताओं से बचने के लिए एस एंड टी स्टाफ को एक संदेश दिया जाना चाहिए।
- f) अप ट्रेन के लिए विलद को /एसएम , देने से पहले 'लाइन क्लियर' निंबलक को अप ट्रेन के आने के बारे में एलसी संख्या) 30 इंटरलॉक पर गेटमैन को सूचित करना होगा। (
- g) यदि एलसी गेट संख्या 4-सह अप गेट सिग्नल संख्या एस (निंबलक स्टेशन) के अप डिस्टैंट 30 को नहीं 'ऑफ' /तो ड्यूटी पर तैनात गेटमैन को एसएम , है किया जा सका या वह खराब निंबलक को सूचित करना होगा जो अप , ट्रेन के लिए लाइन क्लियर देने से पहले दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन अर्थात् एसएम आर आर आई को निजी नंबर / फिर ड्यूटी पर तैनात गेटमैन एसआर , प्रदान के तहत सतर्कता आदेश जारी करने की सलाह देगा-के आदान के अनुसार ट्रेन को पास करेगा। 1-16.06
- h) जब गेट सिग्नल इंटरलॉक माना जाएगा और एसआर-तो एलसी गेट को नॉन , स्थिति में विफल हो जाता है 'ऑफ' का पालन किया जाएगा। (बी) 2-16.03
- i) एसजीई लॉक एवं ब्लॉक उपकरणों पर ड्यूटी पर मौजूद एसएम , अस्वीकार के लिए सिग्नल के 'लाइन क्लियर है' में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए। 4.13 द्वारा ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा
- j) एसजीई ब्लॉक उपकरणों पर का संकेत 'बाधा खतरे' देने के लिए ड्यूटी पर मौजूद एसएम द्वारा ब्लॉक कार्य , त प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए। में निर्धारित 4.14 मैनुअल के पैरा

6.2.1 ट्रेन प्राप्त करने या भेजने के समय पालन की जाने वाली कोई विशेष शर्तें:

6.2.1.1 अवरुद्ध रेखा के विरुद्ध पॉइंटों की स्थापना:

जी एंड एसआर नियम पुस्तिका के एसआर 2-4.17 और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा 2-3.38 और 1-3.38)एके अनुसार। (ii) और (i) (

6.2.1.2 ब्लॉक लाइन पर ट्रेन का स्वागत जी एंड एस : आर नियम पुस्तिका के जीआर के अनुसार। 5.09

6.2.1.3 गैर सिग्नल वाली लाइन-पर गाड़ी का स्वागत : (5.10 .आर.जी)

जब कभी भी तो , सिग्नल वाली लाइन पर प्राप्त करना हो-यदि किसी गाड़ी को गैर , स्थिति में आपातकालीन , :को निम्नलिखित शर्तों को सुनिश्चित करना होगा .एम.ड्यूटी पर तैनात एस

- i) सही लाइन या गलत लाइन से आने वाली अप ट्रेन अर्थात ,डाउन मेन लाइन ,विलद से आने वाली और डाउन मेन लाइन या डाउन लूप लाइन पर प्राप्त करने के लिए लाइन को क्रमशः शंट सिग्नल , संख्या एसएच 18-या एसएच 19-तक क्लियर करना होगा। गाड़ी को खड़ा किया जाता है अर्थात ,विलद से अप गाड़ी को अप निकट सिग्नल संख्या एस 28-पर जो कि सही लाइन पर है या ,डाउन मेन लाइन पर अप निकट सिग्नल के समानांतर है और फिर उसे ,अर्थात गलत लाइन पर ,डाउन मेन लाइन या डाउन लूप लाइन में चलाया जाता है।
- ii) अहमदनगर से आने वाली डाउन ट्रेन को अप मेन लाइन या अप लूप लाइन पर प्राप्त करने के लिए , 14-लाइन को क्रमशः स्टॉप बोर्ड या शंट सिग्नल नंबर एसएचतक साफ करना होगा। ट्रेन को अहमदनगर से चलने वाली डाउन ट्रेन को डाउन निकट सिग्नल संख्या एस 2-सीओ/पर खड़ा किया जाता है और फिर उसे अप मेन लाइन या अप लूप लाइन में चलाया जाता है।
- iii) वे सभी पॉइंट जहां से ट्रेन को गुजरना है,क्लैम्प और पैडलॉक किए गए हैं ,सही ढंग से सेट ,
- iv) लोको पायलट को ड्यूटी पर तैनात प्वाइंट्स मैन के माध्यम से एक लिखित प्राधिकार भेजा जाता है , करेगा। 'इन-पायलट' जो संबंधित लाइन पर ट्रेन को

6.2.1.4 सिग्नल वाली लाइन से गाड़ी का प-गैररेषण:

जी एंड एस नियम पुस्तिका के जीआर के अनुसार। 1-5.11 और एसआर 5.11

6.2.1.6 जी एवं एसआर का संदर्भ देते हुए कोई अन्य विशेष शर्तों का उल्लेख किया जाना चाहिए :शून्य

6.3 (3.40 जीआर) :एप्रोच सिग्नल लेने की शर्तें 'ऑफ' ।

- (i) किसी गाड़ी के सीधे स्वागत के लिए निकट सिग्नल को ड्यूटी पर मौजूद एसएम को ,करने से पहले 'ऑफ' के अनुसार निम्नलिखित शर्तों 3.40 यह सुनिश्चित करना होगा कि सामान्य और सहायक नियमों के जीआर का अनुपालन किया गया है और अहमदनगर छोर पर पुल संख्या और 1/356 विलद छोर पर पुल संख्या पर 1/358 पुल भाग का एक्सल काउंटर क्रमशः डाउन और अप दिशा पर डिजिटल एक्सल काउंटर बॉक्स पर स्पष्ट संकेत दिखा रहा है।
- (ii) अप ट्रेन को अप मेन लाइन पर प्राप्त किया जाएगा।
अप मेन लाइन के लिए अप निकट सिग्नल संख्या एस 28-सीओ/को यूएम के लिए निर्धारित रूट पर सिग्नल संख्या एस 28-सीओ/पर वीडियू पर माउस के माध्यम से कमांड देकर हटाया जा सकता है और यह सुनिश्चित किया जा सकता है कि में 3 आइटम संख्या 'बी' के परिशिष्ट 'सिग्नल और रूट टेबल' ओवरलैप और ,उल्लिखित रूट आइसोलेशन में सभी प्रासंगिक पॉइंट अप मेन लाइन से जुड़ने के लिए आवश्यक स्थिति में सेट किए गए हैं और लाइन रूट में प्रासंगिक ट्रैक सर्किट के साथ अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस 21-तक स्पष्ट होनी चाहिए।
- (iii) अप ट्रेन को अप लूप लाइन पर प्राप्त किया जाएगा।
अप लूप लाइन के लिए अप निकट सिग्नल संख्या एस 28-सीओ/को यूएल निर्धारित रूट के लिए 2ओवी-28-सीओ/पर सिग्नल संख्या एसपर वीडियू पर माउस के माध्यम से कमांड देकर हटाया जा सकता है और यह सुनिश्चित करना होगा कि आइटम संख्या 'बी' के परिशिष्ट 'सिग्नल और रूट टेबल' ्या में उल्लिखित 3 ओवरलैप और आइसोलेशन में सभी प्रासंगिक ,रूट पॉइंट अप मेन लाइन से जुड़ने के लिए आवश्यक स्थिति में सेट किए गए हैं और लाइन रूट में प्रासंगिक ट्रैक सर्किट के साथ अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस 21-तक स्पष्ट होनी चाहिए।
a) एक अन्य अप ट्रेन को उसी दिशा में अप मेन लाइन से भेजा जा रहा है या
b) डाउन ट्रेन को डाउन मेन लाइन या डाउन लूप लाइन पर प्राप्त किया जाना है
ऐसे मामले में पर वीडियू पर दिया 28सीओ/के लिए निर्धारित मार्ग पर सिग्नल संख्या एस 1ओवी-1/यूएल , जाने वाला आदेश माउस सेट के माध्यम से सैंड हंप साइडिंग ओवरलैप से कनेक्ट किया जाना चाहिए और मार्ग में संबंधित ट्रैक सर्किट के साथ लाइन सैंड हंप तक स्पष्ट होनी चाहिए।

- (vi) डाउन ट्रेन को डाउन मेन लाइन पर प्राप्त किया जाएगा।
डाउन मेन लाइन के लिए डाउन निकट सिग्नल संख्या एस 2-सीओ/को डीएम के लिए निर्धारित रूट पर सिग्नल संख्या एस 2-सीओ/पर वीड्यू पर माउस के माध्यम से कमांड देकर हटाया जा सकता है और यह सुनिश्चित किया जा सकता है कि में उल्लिखित 3 आइटम संख्या 'बी' के परिशिष्ट 'सिग्नल और रूट टेबल' ओवरलैप और आइस ,रूटोलेशन में सभी प्रासंगिक पॉइंट डाउन मेन लाइन से जुड़ने के लिए आवश्यक स्थिति में सेट किए गए हैं और लाइन रूट में प्रासंगिक ट्रैक सर्किट के साथ डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस 8-तक स्पष्ट होनी चाहिए।
- (iv) डाउन ट्रेन को डाउन लूप लाइन पर प्राप्त किया जाएगा।
डाउन लूप लाइन के लिए डाउन निकट सिग्नल संख्या एस 2-सीओ/को यूएलनिर्धारित मार्ग के लिए 2ओवी-28-सीओ/पर सिग्नल संख्या एसपर वीड्यू पर माउस के माध्यम से कमांड देकर हटाया जा सकता है और यह सुनिश्चित किया जा सकता है कि मार्ग में सभी प्रासंगिक पॉइंट जैसा कि ,ओवरलैप और आइसोलेशन , ख किया गया हैमें उल्ले 3 मद संख्या 'बी' के परिशिष्ट 'सिग्नल और मार्ग तालिका'डाउन मुख्य लाइन से जुड़ने के लिए आवश्यक स्थिति में सेट किए गए हैं और लाइन मार्ग में प्रासंगिक ट्रैक सर्किट के साथ डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस 8-तक स्पष्ट होनी चाहिए सिवाय इसके कि जब एक अन्य ,डाउन ट्रेन को उसी दिशा में डाउन मुख्य लाइन से भेजा जा रहा हो ,ऐसे मामले मेंके लिए निर्धारित मार्ग 1ओवी-1/डीएल , पर वीड्यू पर दिया जाने वाला आदेश माउस सेट के माध्यम से डेड एंड 2सीओ/पर सिग्नल संख्या एस ओवरलैप के साथ समाप्त होने वाली मीटर साइडिंग से कनेक्ट होना चाहिए और मार्ग में संबंधित ट्रैक 120 मीटर साइडिंग तक लाइन स्पष्ट होनी चाहिए। 120 सर्किट के साथ डेड एंड तक

टिप्पणी:

- जब डाउन ट्रेन को डाउन मेन लाइन या डाउन लूप लाइन पर प्राप्त करना हो तो ,अप मेन लाइन पर प्राप्त होने वाली अप ट्रेन के रिसेप्शन के लिए सिग्नल को बशर्ते ,किया जा सकता है 'ऑफ'डाउन ट्रेन के लिए सिग्नल को किया 'ऑफ' स्थिति में बनाए रखा जाए। एक समय में केवल एक ट्रेन के रिसेप्शन के लिए सिग्नल को "ऑन" जाना चाहिए।
- जब माउस के माध्यम से किसी विशेष मार्ग के लिए सिग्नल शुरू किया जाता है तो मार्ग में आवश्यक ,पॉइंट , ओवरलैप और संबंधितपॉइंट जो आइसोलेशन उद्देश्य के लिए आवश्यक हैंस्वचालित रूप से सेट हो जाएंगे और , लॉक हो जाएंगे। यदि विशेष मार्ग पर कोईपॉइंट सेट नहीं हैतो इसे माउस के माध्यम से संचालित किया जाएगा , से सेट किया जाएगा। और व्यक्तिगत रूप
- जब निकट सिग्नल को (OV2) तो सामान्य रूप से मुख्य लाइन ,किया जाता है 'ऑफ'के लिए ओवरलैप सेट किया जाएगा। जब भी किसी ट्रेन को सिग्नल पर स्वीकार किया जाना हो और ट्रैक का सामान्य ओवरलैप हिस्सा किसी कारण से उपलब्ध न हो (OV1) रलैपतो ट्रेन को वैकल्पिक ओव ,के साथ प्राप्त किया जा सकता हैजहाँ भी , उपलब्ध हो।
- सिग्नल के आगे वैकल्पिक ओवरलैप की ऐसी सुविधा डाउन लूप और अप लूप लाइन पर क्रमशः दौंड छोर और मनमाड छोर पर सिग्नल संख्या एस 2-और एस 28-लेने के लिए प्रदान की गई है।
- जब भी वैकल्पिक ओवरलैप (OV1)के साथ ट्रेन को स्वीकार करने का अवसर आता है SM तो ड्यूटी पर मौजूद , (OV1) संबंधित लाइन में दिए गए रूट सेट पॉपअप मेनूविकल्प के साथ संबंधित सिग्नल पर माउस के माध्यम से चयन करेगा और क्लिक करेगा। कमांड देने पर ,निकट सिग्नल वैकल्पिक ओवरलैप के साथ बंद हो जाता है , उसके दूर के ,जिस लाइन पर ट्रेन को प्राप्त करने का इरादा हैपॉइंट स्वचालित रूप से सेट हो जाएंगे और संबंधित लाइन पर लॉक हो जाएंगे।
- अप/डाउन निकट सिग्नल को लाइनों के ,करने के लिए 'OFF'दूर के छोर पर दिए गए वैकल्पिक सिग्नल ओवरलैप नीचे दिखाए गए हैं। ड्यूटी पर मौजूद SMवीड्यू पर संबंधित सिग्नल के पॉपअप मेनू की मदद से आवश्यकतानुसार नीचे दिखाए गए ओवरलैप को विवेकपूर्ण तरीके से सेट करेगा।

क्रमांक	संकेत सं.	लाइन	वीडीयू (VDU) पर सिग्नल और मार्ग सुनिश्चित किया जाना चाहिए जिसमें , ओवरलैप दूर वाले छोर पर सेट हो
.1	एस 2	डाउन लूप लाइन	एस (2ओवी) 1/रूट बटन डीएल ,2-के साथ दूरवर्ती ,पॉइंट के लिए डाउन मेन लाइन पर सेट, एस (1ओवी) रूट बटन डीएल ,2-के साथ दूर के अंतिम ,पॉइंट के लिए 120 , मीटर साइडिंग ओवरलैप डेड एंड तक सेट किया गया है।
.2	एस28-	अप लूप लाइन	एस (2ओवी) 1/रूट बटन यूएल ,28-के साथ दूर के अंतिम ,पॉइंट के लिए अप मेन लाइन पर सेट। एस दूर के अंतिम ,के साथ (UL(OV1 रूट बटन ,28-पॉइंट के लिए सैंड हंप साइडिंग पर सेट।

ख (ट्रेनों के स्वागत की प्रक्रिया:

पीछे के स्टेशन से किसी गाड़ी के आने के लिए .एम.ड्यूटी पर तैनात एस ,होने पर सिग्नल प्राप्त 'लाइन क्लियर है') 6.3 बशर्ते कि लाइन ऊपर पैरा ,प्रदान करेगा 'लाइन क्लियर' प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट पर एमें (निर्दिष्ट दूरी तक क्लियर हो। किसी गाड़ी के स्वागत के लिए ड्यूटी पर तैनात एसएम एक खाली लाइन का चयन , डीयू पैनल के माध्यम से या व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा यह सुनिश्चित करेगा कि ओवरलैप सहित वही करेगा और वी प्रेषण सिग्नल को बंद करने से पहले संबंधित/लाइन साफ है और वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि स्वागत सिग्नल को लेने की शर्तें पूरी हो गई हैं के माउस के माध्यम से कमांड देगा और इच्छित फिर वह संबंधित सिग्नल पर क्लिक कर , लाइन के संबंधित सिग्नल के पॉपअप मेनू पर मार्ग का चयन करेगा और फिर उस पर क्लिक करेगा। यह कमांड देने मार्ग और ओवरलैप स्वचालित रूप से ,से पॉइंट सेट हो जाएंगे और वांछित स्थिति में लॉक हो जाएंगे और सिग्नल वह सत्यापित करेगा कि सही हो जाएगा। 'ऑफ' निकट सिग्नल और प्रस्थान सिग्नल वीड्यू के माध्यम से या भौतिक सत्यापन)प्रस्थान सिग्नल के लिए किए गए हैं। 'ऑफ' द्वारा (गाड़ी के आगमन पर व्यक्तिगत .एम.एस ,रूप से मिमिक वी ,स्थिति में आ गए हैं 'ऑन' किए गए सिग्नल 'ऑफ' पैनल से यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के स्वागत के लिए .यू.डी. को तदनुसार सूचित .एम.एस. कर देगा और ई 'ऑन' तो वह माउस के माध्यम से मैनुअल रूप से सिग्नल को ,यदि नहीं करेगा।

नोट :अप या डाउन निकट सिग्नल को बंद करने से पहले को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि SM ड्यूटी पर मौजूद , इसके लिए उसे दोहरी पहचान वाले डिजिटल एक्सल ,संबंधित दिशा का ब्रिज भाग किसी भी अवरोध से मुक्त है में दी गई है। B की विस्तृत कार्य प्रक्रिया परिशिष्ट DAC के दृश्य संकेत को देखना होगा। (DAC) काउंटर

6.3.1 सिग्नलों को :करने के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी 'चालू'

ड्यूटी पर मौजूद एसएम यह देखने के लिए जिम्मेदार है कि ट्रेन के लिए 'ऑन' किए गए सभी सिग्नल तुरंत 'ऑफ' ऑफ जी एंड एसआर के अनुसार ट्रेन उनसे 3.36 जीआर ,स्थिति में वापस आ जाएंगे जर चुकी है। यदि कोई विशेष सिग्नल ट्रेन के गुजरने से या वीड्यू पर माउस के माध्यम से मैनुअल संचालन से स्वचालित रूप से स्थिति में 'ऑन' को घटना की सूचना दें। ((सिग्नल) एसई/एसएसई) तो सेक्शन के सिग्नल इंस्पेक्टर ,नहीं जाता है

6.4 ट्रेन का समानांतर आगमन प्रस/थान: क्रॉसिंग और पूर्वता ,**क ((i) समानांतर आगमन:**

निम्नलिखित मामलों में ट्रेनों के समानांतर आगमन की अनुमति है:

सैंड हंप ओवरलैप के साथ अप लूप लाइन पर अप ट्रेन और डाउन मेन लाइन या डाउन लूप लाइन पर डाउन ट्रेन।

(ii) एक साथ प्राप्ति: प्रेषण/

एक ही (क)दिशा में दो रेलगाड़ियों के एक साथ आगमन और प्रस्थान की अनुमति निम्नलिखित मामलों में दी जाती है:

ट्रेनों का स्वागत	ट्रेनों का प्रेषण
अप लूप लाइन पर अप ट्रेन ओवी सैंड हंप साइडिंग , पर सेट।	अप मेन लाइन से अप ट्रेन।
डाउन लूप लाइन पर डाउन ट्रेनमीटर 120 ओवी को , साइडिंग ओवरलैप पर सेट किया गया है।	डाउन मेन लाइन से डाउन ट्रेन।

ख (ट्रेनों की क्रॉसिंग:

दोहरी लाइन सेक्शन पर स्थित स्टेशन होने के कारण यह लागू नहीं है।

ग (ट्रेनों को प्राथमिकता :

- यात्रियों को ले जाने वाली ,जहाँ तक संभव होतथा स्टेशन पर रुकने वाली ट्रेन को सामान्यतः प्लेटफॉर्म लाइन पर ही लिया जाना चाहिए। यदि किसी अन्य ट्रेन को जो यात्रियों को ले जाने ,वाली ट्रेन भी हैतो पहली ट्रेन को प्लेटफॉर्म लाइन पर तथा दूसरी ट्रेन ,प्राथमिकता देना आवश्यक हो , को अन्य खाली लाइन पर लिया जाना चाहिए।
- किसी महत्वपूर्ण ट्रेन को प्राथमिकता देने के लिए स्टेशन पर रोक दी जाने वाली मालगाड़ी को लूप लाइन पर लिया जाना चाहिए। यदि प्राथमिकता दी जाने वाली ट्रेन यात्री गाड़ी है और स्टेशन पर रुक रही है तो ऐसी स्थिति में मालगाड़ी को संबंधित ,मुख्य लाइनों पर लिया जाना चाहिए।

6.5 ट्रेनों का पूर्ण आगमन :

जब गाड़ी पूरी तरह से आ जाएगी और यहां उल्लिखित शर्तों का अनुपालन हो जाएगा .एम.तो ड्यूटी पर तैनात एस , 'ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन से बाहरसिग्नल देगा। '

) 4.16 बीडब्ल्यूएम)बी ट्रेन सेक्शन से बाहर' – (है- सिग्नल तब तक नहीं भेजा जाएगा जब तक कि ')

- गाड़ी निकट सिग्नल को पूर्ण रूप से पार कर चुकी है तथा विलद से आने वाली गाड़ियों के लिए सबसे बाहरी प्वाइंट संख्या बी के अन्दर या 111 अहमदनगर से आने वाली गाड़ियों के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एसअन्दर पहुंच चुकी है। के 21
 - एसने स्वयं को संतुष्ट कर लिया है कि गाड़ी पूरी तरह से तैयार होकर आ चुकी है या अंतिम गाड़ी पर .एम. आधारित चमकती टेल लैम्प जलती हुई स्थिति में है तथा उसने अपना स्टेशन पार कर लिया है। .डी.ई.एल
 - गाड़ी के प्रवेश के लिए कर दिया गया है। 'ऑन' किए गए सभी सिग्नलों को पुनः 'ऑफ'
- a) बीपीएसी के पास निंबलक-विलद ब्लॉक सेक्शन में दोहरी जांच व्यवस्था है एक इकाई के खराब होने की , स्थिति में बीपीएसी दूसरी इकाई पर काम करना जारी रखेगा। खराब इकाई अपने आप रीसेट हो जाएगी। बीपीएसी की दोनों दोहरी जांच इकाइयों के खराब होने की स्थिति में ड्यूटी पर मौजूद एसएम बीडब्ल्यूएम ,)4.16 और 14.07 पैराबीके अनुसार ट्रेन का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा। वह ट्रेन के पूर्ण 4.17 और (आगमन के प्रतीक के रूप में संबंधित आसन्न स्टेशन के ड्यूटी पर मौजूद एसएम के साथ निजी नंबर का आदान ,प्रदान करेगा। दोनों एसएम सिस्टम को रीसेट करेंगे। सिस्टम तैयारी रीसेट मोड में प्रवेश करता है- जब सिस्टम तैयारी रीसेट मोड में होता है तो पहली ट्रेन को स्टेशन से लाइन क्लियर के लिए पहले से प्राप्त 3) 369/निजी नंबर के समर्थन के साथ टीबीद्वारा भेजा जाएगा। (
- b) टीएसआर में सुसंगत प्रविष्टियाँ की जाएँगी। यदि पहली ट्रेन के निकलने पर सिस्टम सामान्य हो जाता है तो अगली ट्रेन को सिग्नल पर निपटाया जाएगा यदि तैयारी रीसेट मोड पर प्रवेश करने वाली पहली ट्रेन के , निकलने पर विफलता जारी रहती है तो उस सेक्शन का ब्लॉक कार्य स्थगित कर दिया जाएगा और उसके

बाद की ट्रेनों को जीआर के अनुसार निपटारा जाएगा और ब्लॉक 10.12, 4.20 और बीडब्ल्यूएम पैरा 14.13 (2) (1) 14.10 सेक्शन को जीआर और 4.16 और बीडब्ल्यूएम पैरा (3) बीके अनुसार बंद किया 4.17 और (जाएगा।

- c) ब्लॉक सेक्शन के निंबलक-विलद साइड पर ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर लगे हुए हैं और वे काम कर रहे हैं और संबंधित सेक्शन के ब्लॉक सेक्शन के क्लियरेंस का स्पष्ट संकेत है और साथ ही दिए गए संकेत के अनुसार विशेष सेक्शन की ट्रेन का पूरा आगमन भी है। यदि कोई ट्रेन उपरोक्त प्रावधान की पुष्टि किए बिना किसी स्टेशन से गुजरती है तो भी एसएम स्टेशन को पहले से ही ट्रेन को रोकने की सलाह देगा ताकि यह देखा जा सके कि दोष का निवारण हो गया है और उसे ऊपर बताए अनुसार पीछे के ब्लॉक सेक्शन को बंद करने से रोकने की आवश्यकता नहीं है और ऐसे मामलों में एसआर का पालन किया जाना और 4.17 जीआर, चाहिए।
- d) सेक्शन निंबलक-अहमदनगर के लिए जब किसी ट्रेन को किसी अन्य ट्रेन को प्राथमिकता देने या किसी, तो आने वाली ट्रेन का, अन्य ट्रेन को पार करने या किसी अन्य कारण से स्टेशन पर इंतजार करना पड़ता है ट्रेन मैनेजर यह सत्यापित करेगा कि उसकी ट्रेन पूरी तरह से आ गई है और ट्रेन का अंतिम वाहन फाउलिंग मार्क से स्पष्ट रूप से दूर खड़ा है। ट्रेन मैनेजर तब ड्यूटी पर मौजूद एसएम को दिन में हाथ और रात में सफेद रोशनी लहराते हुए त, यदि ऐसा नहीं होता है, सिग्नल दिखाएगा 'ऑल राइट' वह दिन में लाल झंडा और रात में लाल रोशनी दिखाकर ड्यूटी पर मौजूद एसएम के ध्यान में लाने का हर संभव प्रयास करेगा। आने वाली ट्रेन के ट्रेन मैनेजर से ड्यूटी पर मौजूद एसएम पीछे के स्टेशन, सिग्नल मिलने पर "ऑल राइट" सिग्नल देगा। "ट्रेन आउट ऑफ ब्लॉक सेक्शन" को
- e) किसी बाधा या किसी अन्य कारण से सिग्नल को देखने "ऑल राइट" ड्यूटी पर मौजूद एसएम ट्रेन मैनेजर के, तो वह आने वाली ट्रेन के ट्रेन मैनेजर के हस्ताक्षर प्राप्त करने के लिए एक यूनिफॉर्म में, की स्थिति में नहीं है के साथ पहले से ही तैनात कर देगा। ट्रेन मैनेजर (1410-टी) पॉइंट्स मैन को ट्रेन इंटेक्ट अराइवल रजिस्टर 'ऑफ' यह सत्यापित करने के बाद कि उसकी ट्रेन पूरी तरह से आ चुकी है और फाउलिंग मार्क से बिल्कुल, हैट्रेन इंटेक्ट अराइवल रजिस्टर पर हस्ताक्षर करेगा। आने वाली ट्रेन के ट्रेन मैनेजर से ट्रेन के पूरी तरह से " आने का समर्थन प्राप्त करने के बाद पॉइंट्स मैन ड्यूटी पर मौजूद एसएम के साथ सिग्नल का 'ऑल राइट' प्रदान करेगा।-आदान
- f) अन्य सभी मामलों में को व्यक्तिगत अवलोकन द्वारा स्वयं को संतुष्ट करना होगा .एम.ड्यूटी पर तैनात एस, ट्रेन आउट" कि ट्रेन आ चुकी है या गुजर चुकी है तथा ऑफ ब्लॉक सेक्शन सिग्नल देने से पहले अंतिम " वाहन पर एलईडी आधारित चमकती टेल लैंप पूरी तरह से जल चुकी है।
- g) उन सभी मामलों में जहां गाड़ी पूरी तरह से नहीं पहुंची है या फाउलिंग मार्क का उल्लंघन करते हुए खड़ी है, गाड़ी के प्रभारी ट्रेन मैनेजर की यह व्यक्तिगत जिम्मेदारी है कि वह पीछे खतरे का संकेत प्रदर्शित करे और बिना देरी किए ड्यूटी पर मौजूद एसके ध्यान में यह तथ्य लाए। .एम.
- h) जब भी किसी रनिंग लाइन को किसी स्थिर लोडवाहन या किसी ट्रेन द्वारा किसी अन्य ट्रेन को प्राथमिकता, तो पीछे के पॉ, देने के लिए ब्लॉक किया जाता है इंटर को तुरंत ब्लॉक की गई लाइन के
- i) सामने सेट कर देना चाहिए सिवाय इसके कि जब उस लाइन पर शॉटिंग या कोई अन्य मूवमेंट करने का, सिग्नल नहीं भेजेगा जब तक कि वह कंट्रोल पैनल के "ट्रेन आउट ऑफ सेक्शन" इरादा हो। एसएम तब तक माध्यम से पुष्टि न कर ले कि पॉइंट ब्लॉक की गई लाइन के सामने सेट हैं। यदि सभी रनिंग लाइनें ब्लॉक हो जाती हैं तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि ब्लॉक वर्किंग 'लाइन क्लियर' तो निम्नलिखित ट्रेनों को,) 2-4.17 मैनुअल के पैरा 4.17 में उल्लिखित वरीयता के क्रम में कब्जे वाली लाइन के लिए पीछे के पॉइंट (ii) (सेट नहीं किए जाते।

6.5.6 गुजरती ट्रेनों की रोशनी में एलईडी आधारित चमकती टेल लैंप के संबंध में एसएम की जिम्मेदारी:

स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके स्टेशन से गुजरने वाली प्रत्येक गाड़ी के अंतिम डिब्बे में जी एंड एसआर नियम के प्रावधानों के अनुसार 4.16 एलईडी आधारित चमकती टेल लैम्प लगी हो।

यदि कोई रेलगाड़ी बिना किसी संकेत के स्टेशन से गुजरती है कि वह पूरी हो गई है तो स्टेशन मास्टर को जीआर , में उल्लिखित नियम का पालन करना होगा। 1-4.17 और एसआर 4.17

6.6 रेलगाड़ियों का प्रेषण :

- (i) जब कोई ट्रेन रवाना होने के लिए तैयार होतो ड्यूटी पर मौजूद एसएम ड्यूटी पर मौजूद एससीओआर के , बशर्ते कि ,प्राप्त कर लेगा 'लाइन क्लियर' परामर्श से स्टेशन से पहले हीपिछली ट्रेन के लिए ट्रेन आउट ' एसएम यह सुनिश्चित करेगा कि ,दिया गया हो। इसके प्राप्त होने पर/सिग्नल प्राप्त 'ऑफ सेक्शन संबंधित प्रस्थान सिग्नल को बंद करने की शर्तें पूरी हो गई हैं और वह परिशिष्ट में दिए गए वीडियो पर संचालन 'बी' प्रक्रिया का पालन करके ट्रेन के प्रस्थान के लिए संबंधितप्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान सिग्नल को कर 'ऑफ' ल या भौतिक सत्यापन के माध्यम से सहीदेगा। वह यह भी सत्यापित करेगा कि वीडियो पैनप्रस्थान सिग्नल को बंद किया गया है।
- (ii) संबंधित लाइन के .एम.एस ,रेलगाड़ियों को रोकने के लिए सिग्नल को बंद करने के मामले मेंप्रस्थान सिग्नल को बंद कर देगा तथा यह सुनिश्चित करेगा कि सही प्रस्थान सिग्नल को बंद कर दिया गया है उसके बाद वह , अग्रिम प्रस्थान सिग्नल को बंद कर देगा।
- (iii) यह सत्यापित करने के बाद कि सही प्रस्थान सिग्नल ट्रेन के .एम.ड्यूटी पर तैनात एस ,कर दिए गए हैं 'ऑफ' 1-4.35 .आर.गार्ड को एसएवं क 2 े अनुसार ट्रेन शुरू करने के लिए अधिकृत करेगा।
- (iv) गाड़ी के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के बादपैनल पर संकेत से यह .यू.डी.वी .एम.ड्यूटी पर तैनात एस , स्थिति में आ गए हैं और फिर ब्लॉक कार्य मैनुअल के पैरा 'ऑन' किए गए सिग्नल 'ऑफ' सुनिश्चित करेगा कि के अ 4.15नुसार 'ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर रही है' निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को ब्लॉक उपकरणों पर , घंटी कोड देगा।

टिप्पणी:

- i) निबलक-विलद सेक्शन के ब्लॉक सेक्शन में किसी भी ट्रेन को प्रवेश देने से पहले ,.एम.ड्यूटी पर तैनात एस , आने वाली ट्रेन के बारे में पूरी जानकारी देते हुएके गेटमैन को सूचित करेगा। 30 एलसी गेट संख्या ,
- (ii) यदि कोई गाड़ी चलने से पहले सतर्कता आदेश .एम.ड्यूटी पर तैनात एसहोजारी करने के लिए जिम्मेदार (होगा।
- (iii) अर्थात) यदि अंतिम स्टॉप सिग्नलअग्रिम प्रस्थानस्थिति में नहीं 'चालू' गाड़ी के गुजरने पर स्वचालित रूप से (आता है तो ब्लॉक कार्य स्थगित कर दिया जाना चाहिए।

6.7 यहाँ से गुजरने वाली ट्रेनें:

- (i) जब किसी ट्रेन को स्टेशन से गुजरने की अनुमति देने का इरादा हो तो ड्यूटी पर मौजूद एसएम स्टेशन से , के गुजरने के लिए खाली लाइन का चयन करेगा और रन थ्रू ट्रेन ,प्राप्त करने के बाद 'लाइन क्लियर' पहले से व्यक्तिगत रूप से वीडियो पैनल से यह सुनिश्चित करेगा कि वह खाली है। उसके बाद वह निम्नलिखित क्रम में ट्रेन के गुजरने के लिए आवश्यक सिग्नल देगा -

(a)अग्रिम प्रस्थान (b) प्रस्थान (c)निकट सिग्नल .

- (ii) .एम.ड्यूटी पर तैनात एस ,सेक्शन में प्रवेश करने के बाद गाड़ी के ब्लॉकवीपैनल पर संकेत से यह .यू.डी. 4.15 हो गए हैं और फिर ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा "ऑन" किए गए सिग्नल "ऑफ" सुनिश्चित करेगा कि घंटी "प्रवेश कर रही गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में" निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशन को ब्लॉक उपकरणों पर ,के अनुसार कोड देगा।

नोट :

- (i) किसी रेलगाड़ी को सामान्यतः स्टेशन से संबंधित मुख्य लाइन सेही गुजरने की अनुमति दी जाती है।
- (ii) तो ,यदि मुख्य लाइन व्यस्त हैबिना रुके ट्रेन को अप लूप लाइन पर अप ट्रेन और डाउन लूप लाइन पर डाउन ट्रेन के माध्यम से गुजारा जा सकता हैबशर्ते कि मार्ग में प्वाइंट सही ढंग से सेट किए गए , 'ऑफ' हों और संबंधित सिग्नल को कर दिया गया हो।

6.8 असफलता की स्थिति में कार्य करना:

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

(i) :ट्रैक सर्किट की विफलता

किसी भी ट्रैक सर्किट भाग या और उस/पॉइंट को नियंत्रित करने वाले ट्रैक सर्किट के विफल होने की स्थिति में ड्यूटी पर मौजूद एसएम व्यक्तिगत रूप से यह सत्यापित ,जिस लाइन पर ट्रेन को प्राप्त किया जाना है , तकरेगा कि संबंधित ट्रैक सर्किट लाइन किसी भी ट्रेन या वाहन द्वारा कब्जा नहीं की गई है और संबंधि पॉइंट साफ हैं। फिर वह संबंधित पॉइंट बटन पर क्लिक करेगा और फिर पॉपअप मेनू में आपातकालीन पॉइंट सामान्य यदि ,विकल्प पर क्लिक करेगा 'रिवर्स/पॉइंट विफल ट्रैक में शामिल है। वीडियो पैनल पर पॉइंट सेटिंग स्थिर संकेत प्राप्त करने के बाद ड्यूटी पर मौजूद एसएम मार्ग को सेट और लॉक करेगा और इच्छित लाइन पर ट्रेन को प्राप्त करने के लिए सिग्नल लेगा। वह विफलता के बारे में ड्यूटी पर 'कॉलिंग ऑन' 'ऑफ' मौजूद ईएसएम को भी सलाह देगा।

(ii) पॉइंट की विफलता:

जब विद्युत चालित मोटर पॉइंट माउस ऑपरेशन का जवाब देने में विफल रहता है को SM तो ,सिग्नल और संबंधित पॉइंट को सामान्य करना चाहिए और उन्हें फिर से संचालित करने का प्रयास करना चाहिए। यदि दोष अभी भी बना हुआ है ,कर्मचारी उपलब्ध हैं S & T गियर के रखरखाव के लिए जिम्मेदार S & T और , जानी तो उन्हें तुरंत उपस्थित होने और दोष को ठीक करने की सलाह दी चाहिए। हालाँकि S & T जहाँ ऐसे , कारण का पता लगाने और दोष को ठीक करने के लिए पॉइंट्समैन को SM तो ,कर्मचारी उपलब्ध नहीं हैं को "सभी संबंधित" तो उसे तुरंत ,यदि वह कर सकता है। यदि वह ऐसा नहीं कर सकता है ,नियुक्त करेगा सूचित करना चाहिए।यदि कोई पॉइंट दोषपूर्ण है और उसे आवश्यक स्थिति में सेट किया गया है तो यह , यदि क्रैंक हैंडल को उसके सामान्य लॉक में बहाल कर ,क्रैंक हैंडल का उपयोग करके किया जा सकता है दिया जाता है और सिग्नल बंद होने के बाद बंद हो जाता है तो सामान्य गतिविधि की जा सकती है या मार्ग में पॉइंटों को वीडियो पर स्थिर पॉइंट संकेतों के साथ रूट सेटिंग द्वारा लॉक किया जाता है लेकिन सिग्नल बंद नहीं होता है) 4-3.51 एसआर) ऐसे मामलों में क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग की आवश्यकता नहीं होती है ,ए (1।(i)यदि सिग्नल को माउस के माध्यम से संचालित करने के बाद भी सिग्नल बंद नहीं होता है या मार्ग में पॉइंटों को लॉक करने के लिए मार्ग सेटिंग प्राप्त नहीं होती है) 1-3.68 तो एसआर ,डीके अनुसार (संकेत उपलब्ध 'आर' या 'एन' हालाँकि ,क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग की जानी चाहिए है और ट्रेनों को एसआर के अनुसार दोषपूर्ण सिग्नल से आगे सिग्नल दिया जाना 3 से 1-3.70 और एसआर 5-3.69 से एसआर 1-3.69) 4-3.51 एसआर) चाहिए।(ii) (

(iii) :सिग्नल की विफलता

जब कोई सिग्नल जो ,पॉइंटों का पता लगाता है तो ऐसे सिग्नल द्वारा पता ,दोषपूर्ण होता है ,लगाए गए सभी पॉइंटों को गैर सिवाय उन ,इंटरलॉक किया हुआ माना जाना चाहिए-पॉइंटों के जहाँ मार्ग में पॉइंट वीडियो पर स्थिर पॉइंट लॉक संकेतों के साथ मार्ग सेटिंग द्वारा लॉक किए गए हैं। एसएम व्यक्तिगत निरीक्षण द्वारा खुद को संतुष्ट करने के लिए जिम्मेदार होगा कि ऐसे पॉइंट जहाँ स्थिर लॉक संकेत उपलब्ध नहीं हैं किसी भी ,ट्रेन को उनके ऊपर से गुजरने के लिए अधिकृत करने से पहले सही ढंग से सेट और लॉक किए गए हैं) 1-3.68 इसके लिए ट्रेन के लोको पायलट को एसआरडीस्थिति 'ऑन' के अनुसार दोषपूर्ण सिग्नल को (i) (में पास करने के लिए एक प्राधिकरण टी3) 369/बीजारी करना होगा। वह विफलता के बारे में ड्यूटी (ईएसएम को भी सलाह देगा। यदि स्टैंडबाय व्यवस्था की विफलता सहित बिजली की विफलता के कारण प्रदान के -तो एसएम को तुरंत निजी नंबर और एससीओआर के आदान ,सिग्नल नहीं जलाया जा सकता है तहत एक संदेश जारी करके दोनों तरफ

(iv) :ब्लॉक उपकरण की विफलता

ब्लॉक उपकरणों के खराब होने की स्थिति में प्रदान के साथ टेलीफोन -एसएम को निजी नंबरों के आदान , 4.20 ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा ,द्वारा संबंधित स्टेशन को इस तथ्य की सूचना देनी चाहिए। इसके बाद

के 10.12 और अनुसार ब्लॉक उपकरण के साथ संलग्न ब्लॉक टेलीफोन पर प्राप्त किया 'लाइन क्लियर' जाना चाहिए।

संबंधित अग्रिम प्रस्थान सिग्नल को भी दोषपूर्ण माना जाना चाहिए और ट्रेन के लोको पायलट को फॉर्म नंबर टी3)369/बी पर एक प्राधिकरण जारी किया जाएगा ताकि जब तक दोष ठीक नहीं (हो जाता तब ,के सिग्नल को स्थिति में पास किया जा सके। वह विफलता के बारे में ड्यूटी पर मौजूद ईएसएम को भी सलाह 'ऑन' देगा।

(v) :एक्सल काउंटर की विफलता

इस स्टेशन पर क्रमशः दौड़ छोड़ और मनमाड छोड़ पर पुल हिस्से पर दोहरे पहचान डिजिटल एक्सल काउंटर एक्ससी प्रदान किए गए हैं। एक्सल काउंटर की कार्य प्रक्रिया नीचे पैरा 232 एक्ससी और 202 (vi), (vii)9 और में दी गई है। (viii)

(vi) एक्सल काउंटर ब्लॉक की विफलता:

नीचे पैरा (v)9 एवं बी 14.09 .एम.डब्लू.में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

(vii) क्षतिग्रस्त पॉइंटों पर कार्य करने की प्रक्रिया(2-SR3.77) :

ड्यूटी पर तैनात एस को क्षतिग्रस्त स्थानों की तुरंत जांच करनी चाहिए तथा दोष ठीक होने तक .एम.क्षतिग्रस्त ट्रैक पर किसी भी प्रकार की आवाजाही को रोकने के लिए कदम उठाने चाहिए।

(viii) :बाधित लाइनों पर ट्रेनों का स्वागत जी एंड एस नियम पुस्तिका के जीआर के अनुसार। 5.09

(ix) :लाइट इंजन आदि द्वारा लाइन पर कब्जे को न समझ पाना ,ट्रॉली

जब किसी लाइट इंजन या टावर वैगन सहित किसी अन्य लाइट स्वचालित वाहन को ट्रैक सर्किट- द्वारा नियंत्रित किसी पॉइंट या क्रॉस ओवर से गुजारा जाना होतो ड्यूटी पर तैनात एसएम को वीडियू पैनल पर , ट्रैक सर्किट को देखने के अतिरिक्त दृश्य सत्यापन के माध्यम से यह सुनिश्चित करना होगा कि डीजल इंजन आदि ने पिछले चाल के लिए निर्धारित पॉइंटों में हस्तक्षेप करने से पहले या प्रभावित लाइन पर किसी अन्य चाल की अनुमति देने से पहले संबंधित ट्रैक सर्किट को पार कर लिया है।

6.9 मोटर ट्रॉलियों:मटेरियल लॉरियों के संचालन के लिए प्रावधान/पुश ट्रॉलियों/

- (i) मोटर ट्रॉली 15.18 .आर.मटेरियल ट्रॉली आदि को जी/और उसके अंतर्गत एसके अनुसार चलाया .आर. प्रोटेक्शन के तहत चलाना चाहिए और उसे ट्रेन की तरह ही माना जाना जाएगा। मोटर ट्रॉली को ब्लॉक लेकिन ,चाहिए और सिग्नल दिया जाना चाहिए। लॉरी को ब्लॉक प्रोटेक्शन के बिना चलाया जा सकता है 1-15.18 .आर.रूल बुक के एस .एस.एंड.जीके आइटम नंबर) 15बीइसे ,में निर्धारित कुछ परिस्थितियों में (ब्लॉक प्रोटेक्शन के तहत चलाया जाना चाहिए। हमेशा
- (ii) इंसुलेटेड ट्रॉलियों द्वारा ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर के संचालन को रोकने के लिए स्पोक 6/4 केवल , ट्रॉलियों का उपयोग किया जाना चाहिए। जब मोटर ट्रॉलियों को निकटवर्ती स्टेशन पर जाने की आवश्यकता होती है ब्लॉक कार्य को निलंबित करते हुए आगे बढ़ने के लिए आवश्यक प्राधिकार तो उन्हें , ड्यूटी पर मौजूद एसएम बाद की ट्रेनों ,जारी किया जाएगा। मोटर ट्रॉली द्वारा सेक्शन को पार करने के बाद के लिए ब्लॉक कार्य फिर से शुरू करेगा।

तथापिके बाद एक्सल काउंटर स्पष्ट संकेत नहीं दिखाता यदि मोटर ट्रॉली के निकटवर्ती स्टेशन पर पहुंचने , तो निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार एक्सल काउंटर को पुनः सेट किया जाएगा और ट्रेन परिचालन बहाल ,है किया जाएगा।

6.10 ट्रैक मशीनों की कार्यप्रणाली : एसआर 4 ,3-4.65 और उसके अंतर्गत एसआर का पालन किया जाएगा।

6.11 टावर वैगन का कार्य : एसआर का पालन किया जाना है। 1-17.08

6.12 विद्युतीकृत खंड पर कार्य : कृपया एसडब्ल्यूआर के परिशिष्ट का संदर्भ लें। 'जी'

.7 लाइनों को ब्लॉक करना : (1-5.19 और एसआर 5.19 जीआर)

7.1 सामान्य निर्देश:

- (a) सामान्य परिस्थितियों में ,वाहनों को रनिंग लाइन पर खड़े रहने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। इसी तरह , सामान्य रूप से निषिद्ध है। ,अनलोड करना और उसे ब्लॉक करना/रनिंग लाइन पर ढीले वाहनों को लोड यदि ऐसा करना आवश्यक हो और जब भी वाहन या ट्रेनों को रनिंग लाइन पर खड़ा करके उसे ब्लॉक करना पड़े)2 ,1-5.23 और एसआर 5.23 और जीआर 1-5.19 तो ड्यूटी पर मौजूद एसएम को एसआर ,ए (बी) ,(में बताए अनुसार एहतियाती कदम उठाने चाहिए। 3 और
- (b) स्टैबलिंग करते समय स्टेशन पर खड़े सभी वाहनों/लोड को इ/ट्रेनों/स प्रकार रखा और सुरक्षित किया जाएगा कि वे किसी अन्य लाइन को बाधित न करें और न ही कर सकते हैं।
- (c) स्टैबलड लोड यदि किसी कारण से ,ट्रेन के वाहनों को एक साथ जोड़ा जाना चाहिए/स्टैबलड लोड को विभाजित करना पड़तो प्रत्येक ऐसे विभाजित भाग को सुरक्षा के उद्देश्य ,य से एक अलग लोड माना जाना चाहिए।
- (d) ट्रेन को/लोड/वाहनकम से कम दो जंजीरों से बांधा जाएगा तथा दोनों सिरों पर ताला लगाया जाएगा।
- (e) प्रत्येक को दोनों छोर पर सबसे बाहरी ,कम से कम चार लकड़ी के वेज का उपयोग किया जाना चाहिए जोड़ी पहियों के नीचे रखा जाना चाहिए।
- (f) तो ,ब्रेक पूरी तरह से कसे होने चाहिए। यदि कोचिंग वाहन स्थिर हैं वैगनों के हैंड 6 दोनों छोर से कम से कम एसएलआर में गार्ड के हैंड ब्रेक लगाए जाने चाहिए। हैंड ब्रेक गार्ड की व्यक्तिगत निगरानी में और गार्ड की अनुपस्थिति में ड्यूटी पर मौजूद एसएम द्वारा संचालित किए जाने चाहिए।
- (g) जब किसी ट्रेन या वाहन ,वाहनों को शंटिंग करते समय किसी चालू लाइन को बाधित करना आवश्यक हो/ ,और यदि किसी कारणवश किसी वाहन या वाहनों को चालू लाइन पर या उसे बाधित करते हुए छोड़ना पड़े तो शंटिंग कार्य के प्रभारी व्यक्ति को तुरंत इसकी सूचना ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को देनी चाहिए।
- (h) ड्यूटी पर तैनात एसएम को तुरंत ही खाली लाइन पर सभी आवश्यकपॉइंटओं को सेट करके बाधित वाहन के प्रवेश को रोकने के लिए कदम उठाने होंगे और एसआर/फाउल लाइन पर किसी भी ट्रेन/ कब्जे वाली लाइन के वीडो ,के अनुसार 1-3.38यू पर संबंधित रूट बटन पर ब्लॉकअनब्लॉक विकल्प का / अनब्लॉक ऑपरेशन के लिए विस्तृत प्रक्रिया के लिए /करना होगा। ब्लॉक 'ब्लॉक' संचालन करके लाइन को परिशिष्ट बी देखें।
- (i) जब लाइन अवरुद्ध हो तो उसे यथाशीघ्रखाली किया जाना चाहिए। टीएसआर औरया एसएम की डायरी में / अवरुद्ध है और लोड को सुरक्षित रखने के ____ एगी कि लाइन संख्यालाल स्याही से उपयुक्त टिप्पणी की जा के अनुसार बरती गई हैं। एसएम इस संबंध में स्थिर लोड रजिस्टर में 1-5.23 लिए सभी सावधानियां नियम आवश्यक प्रविष्टियां भी करेगा।जहां तक संभव होट्रेन को ऐसी लाइन पर खड़ा किया जाएगा /लोड/वाहनों , विशेषकर चलती लाइनों से अलग हो । ,अन्य लाइनों जो
- (j) यथासंभवविशेषकर चलने ,किया जाए जो अन्य लाइनों (स्टेबल) ट्रेन को ऐसे लाइन पर रोका/लोड/वाहनों , ह (आइसोलेटेड) से पृथक (रनिंग लाइनों) वाली लाइनोंो।

(k)किसी भी वाहनप्रदान के तहत अनुभाग -निजी नंबर के आदान एसएम ,ट्रेन के स्थिर होने के बाद/लोड/ ट्रेन को स्थिर करने और सुरक्षित करने के लिए सभी निर्धारित /लोड/नियंत्रक को सूचित करेगा कि वाहनों सावधानियां बरती गई हैं। अनुभाग नियंत्रक स्थिर लोड रजिस्टरमें इस संबंध में आवश्यक प्रविष्टियाँ करेगा।

- (l) स्टेबलड लोड को हटाते समय लकड़ी की कीलें सुरक्षा जंजीरें हटा दी जाएंगी तथा ,लोडट्रेन पर दबाव पड़ने / के बाद ही ब्रेक छोड़े जाएंगे।
- (m) प्रत्येक शिफ्ट में कार्यलोड संभालने के बादको यह सुनिश्चित करने के लिए पॉइंट्समैन की नियुक्ति .एम.एस , को .एम.तो एस ,सुरक्षा की गई है। यदि कोई विसंगति पाई जाती है करनी होगी कि स्थिर लोड की उचित सूचित किया जाएगा और उसे तुरंत ठीक करवाया जाएगा।
- (n) लोड की सुरक्षा का कार्य स/ट्रेन/वाहनों ्टेशन स्टाफ जैसे कि पॉइंट्स मैन या शंटिंग के लिए नियुक्त किसी अन्य स्टाफ द्वारेख में -या शंटिंग के प्रभारी व्यक्ति की व्यक्तिगत देख .एम.एस ड्यूटी पर तैनात गार्ड या , किया जाना चाहिए।
- (o) एसएच 14-से एसएच 17-के बीच का हिस्सा ,अप लूप लाइन पर मनमाड छोर पर डीएस पॉइंट नंबर 109 ,तकमनमाड छोर पर डाउन लूप लाइन से निकलने वाली ,मीटर साइडिंग 120दौड छोर पर डाउन मेन लाइन से निकलने वाली मीटर साइडिंग 120आइसोलेशन के लिए ट्रैप हैं। इनका इस्तेमाल लोडिंगस्टेबलिंग और शंटिंग के लिए नहीं कि ,अनलोडिंग ,या जाना चाहिए।

7.2 चलती लाइनों पर लोडवाहनों को स्थिर करते समय बरती जाने वाली/ सावधानियां :-

अप और डाउन मेन लाइन पर दौड छोर पर स्टेशन से दूर की बढ़ती 1 में 550ढलान है और डाउन मेन लाइन पर मनमाड छोर की ओर स्टेशन से दूर ,की गिरावट है 1 में 600ट्रेन से इंजनब्रेक वैन को अलग करने से पहले / निम्नलिखित सावधानियां बरतनी चाहिए।

- (i) हैंड ब्रेक लगाकर तथा वेजेज का प्रयोग करके सुरक्षित किया जाएगा। अलग खड़े वाहनों को-अलग
- (ii) यदि किसी भीलोड को अपरिहार्य परिस्थितियों में यार्ड में स्थिर रखा जाता है5.23 तो उसे जीआर , के प्रावधान के अनुसार सुरक्षित किया जाना चाहिए।
- (iii) ब्रेक /वह गार्ड को सलाह दे तथा यह सुनिश्चित करे कि इंजन की जिम्मेदारी है कि .एम.ड्यूटी पर तैनात एस वैन को गाड़ी से अलग करने से पहले इन निर्देशों का अनुपालन किया जाए।

7.3 वीडियू में ब्लॉक:अनब्लॉक विकल्प का उपयोग/

- i) जैसे ही चलती लाइन पर किसी रेलगाड़ी उसे बाधित कर ,वाहन या इंजन द्वारा कब्जा कर लिया जाता है , को माउस ऑपरेशन के .एम.तो ड्यूटी पर तैनात एस ,दिया जाता है या उसमें गड़बड़ी पैदा कर दी जाती है पैनल पर कब्जे .यू.डी.माध्यम से वीवाली लाइन के संबंधित रूट बटन और सिग्नल बटन पर लाइन को ब्लॉक कर देना चाहिए। ताकि अवरुद्ध लाइन पर किसी भी तरह के ऑपरेशन को रोका जा ,
- ii) लाइनों को ब्लॉक करने का कार्य निम्नानुसार किया जाएगा:

ए(	रनिंग लाइन अवरुद्ध है	-	संबंधित लाइन का मार्ग और सिग्नल
बी(	नॉन रनिंग लाइन ब्लॉक है	-	संबंधित पॉइंट
सी(	आगे ब्लॉक अनुभाग बाधित है	-	अग्रिम प्रस्थान अंतिम स्टॉप सिग्नल /
डी(	पावर ब्लॉक ट्रेफिक ब्लॉक /	-	संबंधित लाइन और पॉइंटों का रूट बटनजिसमें , यदि शामिल हो। ,क्रॉसओवर

वीडीयू पैनल पर विकल्प के माउस 'अनब्लॉक/ब्लॉक'संचालन की प्रक्रिया परिशिष्ट बी में निर्धारित की गई है।

- iii) लाइन को अनचाहिए। ब्लॉक करने का कार्य लाइन साफ होने के तुरंत बाद किया जाना-
- iv) यदि विद्युत इंजन या मल्टीपल यूनिट स्टॉक के किसी ऐसी सड़क पर आने की संभावना है जिस पर ओवरहेड लाइन कर्मचारी काम कर रहे हैं ,ा यदि विद्युत इंजन या मल्टीपल यूनिट स्टॉक के मरम्मत के तहत किसी लाइन को पार करने और इस प्रकार पेंटोग्राफ के माध्यम से इसे चालू करने की संभावना है , तो मरम्मत के तहत लाइन को नियंत्रित करने वाले मार्ग और सिग्नल कोवीडीयू पर लाइन को अवरुद्ध करके

संरक्षित किया जाएगा। ओवरहेड लाइन कर्मचारी स्टेशन मास्टर के माध्यम से रखरखाव कार्य के दौरान हर समय लाइन को अवरुद्ध करने के रूप में सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे।

7.4 वाहनों की सुरक्षा हेतु सावधानियां:

यार्ड में रनिंग लाइन्स पर:

इस स्टेशन पर खड़े सभी वाहनों को इस तरह से रखा और सुरक्षित किया जाना चाहिए कि वे किसी भी रनिंग लाइन को नुकसान न पहुँचाएँ। स्टेशन पर अलग किए गए सभी वाहनों को GR 5.23 रूल बुक के G&S और 2,1-SR 5.23 के अनुसार सुरक्षित किया जाना चाहिए। 3 और (a)

यार्ड में नॉन रनिंग लाइनों पर:

यार्ड में नॉन 2-5.23 लोड को स्थिर करने और सुरक्षित करने के लिए एसआर/ट्रेन/रनिंग लाइनों पर वाहन-बीके (अनुसार कार्य किया जाएगा।

7.5 लोकोमोटिव की सुरक्षा:

यदि लोकोमोटिव को लोड के साथ या बिना लोड के स्थिर रखना हो तो एसआर का पालन किया के प्रावधान 2-4.61 जाना चाहिए।

.8 शंटिंग:

8.1 सामान्य सावधानियाँ:

- i) ब्लॉक सेक्शन में पीछे की ओर अहमदनगर छोर की ओर किसी भी उद्देश्य के लिए शंटिंग या अवरोध की अनुमति नहीं है (2)2.11 जब तक कि यह साफ न हो और ब्लॉक बैक न हो। ब्लॉक बैक की प्रक्रिया ब्लॉक वर्किंग मैनुअल पैरा , (बी) (3) 2.11 और (डी)में निर्धारित है। (
- ii) ब्लॉक सेक्शन में पीछे) आगे/विलड छोरमें किसी भी (उद्देश्य के लिए शंटिंग या अवरोध की अनुमति नहीं हैजब तक , ,में निहित निर्देशों के अनुसार की जानी चाहिए BWM आगे अवरुद्ध न हो। शंटिंग/कि यह साफ न हो और पीछे स्थ 'लाइन क्लोज्ड' ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट को ,ब्लॉक फॉरवर्ड या ब्लॉक बैक ऑपरेशन पूरा होने के बाद ,हालांकििति में लाने से पहलेयह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि ब्लॉक सेक्शन अवरोध से मुक्त है। ब्लॉक बैक और ब्लॉक फॉरवर्ड के , (1)2.11 अल पैरालिए प्रक्रिया क्रमशः ब्लॉक वर्किंग मैनुऔर) 2.12एमें निर्धारित की गई है। (डी) से (
- iii) जब भी स्टेशन पर शंटिंग की जानी होतो ड्यूटी पर मौजूद एसएम को सभी ट्रेनों की शंटिंग के लिए फॉर्म टी 806- पर एक प्राधिकरण जारी करना होगाशंटिंग करने जिसमें शंटिंग संचालन का विवरण होगा। ट्रेन चालक दल सहित , वाले कर्मचारियों को स्पष्ट निर्देश दिए जाने चाहिए। इस फॉर्म पर ट्रेन मैनेजर और लोको पायलट के हस्ताक्षर होने चाहिए।
- iv) ड्यूटी पर तैनात एसप्रारम्भ में दिए गए निर्देशों में परिवर्तन नहीं करेगा तथा प्वाइंट आदि बदलने को अधिकृत .एम. जब तक कि वह स्वयं संतुष्ट न हो जाए कि शंटिंग कार्य पूरी तरह से बंद कर दिया गया है तथा शंटिंग ,नहीं करेगा करने वाले स्टाफ कोप्रस्तावित परिवर्तनों के बारे में सूचित नहीं कर दिया गया है।
- v) शंटिंग शुरू करने से पहले वायु दाब पर पूरा-लोड लेना चाहिए।
- vi) वैगनों को अलग करने से पहलेवेज आदि लगाकर सुरक्षित किया जाना ,हैंड ब्रेक ,लोड को रोक दिया जाना चाहिए , चाहिए और फिर अलग किया जाना चाहिए।
- vii) पर्याप्त संख्या में वाहनों के हैंड ब्रेक लगाए जाने चाहिए तथा इसके अतिरिक्त वेजेज का भी प्रयोग किया जाना चाहिए।
- viii) इंजन को लोड से जोड़ते समयमीटर पहले रोक देना चाहिए और फिर बिना किसी धक्का दिए लोड 20 से उसे लोड , पर चढ़ा देना चाहिए।
- ix) जब भी कोई चाल जिसे बिना संकेत वाली चाल के रूप में अधिकृत किया जाना हैतो मार्ग में मोटर चालित पटरी से , उतरने वाले स्विच सहितपॉइंटओं को उन ,चाहे वे सामने वाले हों या पीछे वाले ,पॉइंटओं पर चाल को अधिकृत करने से पहले क्लैप और पैडलॉक किया जाना चाहिए सिवाय उन ,पॉइंटओं के जहां मार्ग में पॉइंट पैनल पर स्थिर पॉइंट लॉक संकेत द्वारा इंगित मार्ग की सेटिंग द्वारा लॉक किए गए हैं। एसआर) 1-5.14ई।(

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

.8.2 आती हुई ट्रेन के सामने शंटिंग**अहमदनगर अंत(8.09 जीआर) :**

जब तो सबसे बाहरी ,प्रदान कर दिया गया हो 'लाइन क्लियर'पॉइंट के बाहर किसी भी प्रकार की बाधा की अनुमति नहीं दी जाएगी।

विलद अंत(8.05 जीआर) :

जब लाइन क्लियर दे दिया गया हो ,दी जाएगी तो स्टेशन सेक्शन के बाहर किसी भी प्रकार की बाधा की अनुमति नहीं , बशर्ते आवश्यक ,लेकिन स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग लगातार जारी रह सकती है सिग्नल रखे जाएं। 'ऑन'

8.3 शंटिंग का निषेध:विशेष विशेषताएं यदि कोई हों - सावधानियां/

अप और डाउन मेन लाइन पर दौड़ छोर पर स्टेशन से दूर जाने पर की शासकीय 1 में 550ढलान है तथा ,डाउन मेन लाइन पर मनमाड छोर की ओर स्टेशन से दूर जाने पर की शासकीय 1 में 600ढलान है इसलिए ,शंटिंग करते समय निम्नलिखित निषेधसावधानियों का पालन किया जाना चाहिए।/

- (क) हाथ और ढीली शंटिंग सख्त वर्जित है।
- (ख) लोड पूरी तरह से एयर ब्रेक पर होगा।
- (ग) अलगखड़े वाहनों को हैंड ब्रेक और वेजेज लगाकर सुरक्षित किया जाना चाहिए। अलग-
- (घ) स्टेशन से दूर तीव्र ढलान वाली लाइनों पर शंटिंग करते समय इंजन को ढलान की ओर अग्रसर होना , चाहिए।
- (ई) सभी शंटिंग ऑपरेशन ट्रेन के ट्रेन मैनेजर की व्यक्तिगत निगरानी में किए जाएंगे। ट्रेन मैनेजर की अनुपस्थिति में ड्यूटी पर मौजूद एसएम शंटिंग ऑपरेशन की देखरेख करेंगे।
- (च) इंजन को लोड पर लेते समयमीटर पहले रोक देना चाहिए और फिर धक्कों से बचने के 20 उसे लोड से , लिए लोड पर लेना चाहिए।
- (छ) ट्रेनों को अंतिम स्टॉप सिग्नल तक नहीं खींचा जाना चाहिए और न ही उन्हें तीव्र ढलान पर रोका जाना चाहिए ताकि पीछे आने वाली ट्रेन को आने की अनुमति देने के लिए रिसेप्शन लाइन को खाली किया जा सके।
- (ज) शंटिंग का कार्य जीआर तथा उसके अंतर्गत एसआर में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार 5.14 एवं जीआर 5.20 किया जाना चाहिए।
- (i) सामान्य नियम के अनुसार उन 5.16पॉइंटओं की ओर शंटिंग मूवमेंट की अनुमति नहीं दी जाएगी जहां से , आने वाली ट्रेन गुजरनी है।
- (जे) स्थिर लोड को हटाते समय लकड़ी की कीलेंट्रेन पर दबाव पड़ने के /सुरक्षा जंजीरें हटा दी जाएंगी तथा लोड , बाद ही हैंड ब्रेक छोड़े जाएंगे।

8.4 सिंगल लाइन पर शंटिंग) :अहमदनगर अंत(**स्टेशन सेक्शन के बाहर शंटिंग 8.12 जीआर)और एसआर :(1-8.12**

स्टेशन सेक्शन के बाहर शंटिंग तभी की जाएगी जब सेक्शन को वापस ब्लॉक कर दिया गया हो। संबंधित ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट से निकाली गई ऑक्यूपेशन कुंजी को शंटिंग इंस्ट्रूक्शन फॉर्म के साथ लोको पायलट को सौंप दिया (806-T) SM जाना चाहिए और ड्यूटी पर मौजूदद्वारा नियुक्त एक अधिकृत रेलवे कर्मचारी को ऑपरेशन का प्रभारी बनाया जाना चाहिए। ऑक्यूपेशन कुंजी को ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट में तभी वापस लाया जाएगाजब शंट मूव को स्टेशन सेक्शन के , अंदर लाया जाएगा।

नोट :ब्लॉक बैक) 3-2.11 के .एम.डब्लू.की विस्तृत प्रक्रिया बी 'एम (ें दी गई है।

8.4.1 स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग - :(8.10 .जीआर)

स्टेशन सेक्शन के अंदर अर्थात् अहमदनगर पर अप अग्रिम प्रस्थान संख्या एस 21-तक शंटिंग की जा सकती है , बशर्ते कि उस दिशा से कोई ट्रेन न आ रही हो तथा संबंधितनिकट सिग्नल को स्थिति में रखा गया हो। 'ऑन'

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

8.4.2 सिंगल लाइन पर ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान शंटिंग:**ब्लॉक बैक:**

ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान ,ड्यूटी पर मौजूद एसएम ,जब पीछे के ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग की जानी हो , पीछे के ,के अनुसार 10.12 बीडब्ल्यूएम के पैरास्टेशन के स्टेशन मास्टर से ब्लॉक टेलीफोन या संचार के अधिकृत माध्यमबशर्ते कि पीछे का ब्लॉक सेक्शन ,पर निजी नंबर द्वारा समर्थित अनुमति प्राप्त करेगा ,जैसा भी मामला हो , निकालकर शंट कुंजी सौंप देगा और ट्रेन के लोको पायलट को पीछे 'ऑक्कूपेशन कुंजी' खाली हो और वहे के स्टेशन से प्राप्त निजी नंबर के साथ टी 806/जारी करेगा। शंटिंग पूरी होने के बादट्रेन का लोको पायलट ड्यूटी पर मौजूद , एसएम को ऑक्कूपेशन कुंजी लौटा देगा और ड्यूटी पर मौजूद एसएम ऑक्कूपेशन कुंजी को उसके उचित स्थान पर लगा देगा और पीछे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ निजी नंबरों के आदानथ ब्लॉक बैक को प्रदान के सा-क्लियर कर दिया जाएगा।

8.5 डबल लाइन पर शंटिंग:**क (ब्लॉक बैक:**

जब भी अप मेन लाइन पर मनमाड छोर पर सबसे बाहरी फेसिंग प्वाइंट संख्या बी के बाहर शंटिंग की 111 (1)2.11 तो ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा ,जानी होके अनुसार लाइन को वापस ब्लॉक कर दिया जाना चाहिए।

ख (आगे ब्लॉक:

जब भी मनमाड छोर पर डाउन मेन लाइन पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एसके बाहर शंटिंग 8) 2.12 तो लाइन को ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा ,की जानी होएमें निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार (डी) से (आगे ब्लॉक किया जाना चाहिए।

ग (दूर जा रही ट्रेन का पीछा करते हुए शंटिंग:

जीब्लॉक सेक्शन में आगे ,के अनुसार (3)8.06 .आर. की ओर यात्रा कर रही ट्रेन के पीछे शंटिंग की अनुमति तब तक नहीं दी जाती हैजब तक कि रास्ता साफ न हो और आगे की ओर ब्लॉक न हो। ,

घ (आईबीएस तक शंटिंग : लागू नहीं।**ई (आईबीएस से परे शंटिंग : लागू नहीं।****च (डबल लाइन पर ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान शंटिंग:****ब्लॉक फॉरवर्ड :**

ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान तो ड्यूटी पर ,जब आगे ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग की जानी होती है , मौजूद एसएम BWM ,मामला हो जैसा भी ,ब्लॉक टेलीफोन या संचार के अधिकृत साधनों पर ,के पैरा 4.20 आगे के ब्लॉक सेक्शन को ,दूसरे छोर पर ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को निजी नंबर देकर ,के अनुसार बशर्ते कि आगे का ब्लॉक सेक्शन खाली हो और आगे के ,ब्लॉक फॉरवर्ड करेगास्टेशन से प्राप्त निजी नंबर

के साथ लोको पायलट को आगे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर ,गा। शंटिंग पूरी होने के बादजारी करे T/806 प्रदान के साथ ब्लॉक फॉरवर्ड को रद्द कर दिया जाएगा।-के साथ निजी नंबरों के आदान

ब्लॉक बैक :

ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरानजब पीछे क ,े ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग की जानी होती हैतो ड्यूटी , पीछे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर से ब्लॉक ,के अनुसार 4.20 बीडब्ल्यूएम के पैरा ,एसएम पर मौजूद निजी नंबर द्वारा समर्थित अनुमति प्राप्त ,जैसा भी मामला हो ,टेलीफोन या संचार के अधिकृत साधनों पर बशर्ते क ,करेगाि पीछे का ब्लॉक सेक्शन खाली हो और पीछे के स्टेशन से प्राप्त निजी नंबर के साथ लोको

पायलट को टी 806/जारी करेगा। शंटिंग के पूरा होने के बाद पीछे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ , प्रदान के साथ ब्लॉक बैक को मंजूरी दी जाएगी।-निजी नंबरों के आदान

8.6 स्टेशन यार्ड:गुड्स शेड से निकलने वाली साइडिंग में शंटिंग/

8.6.1 ट्रैक मशीन साइडिंग:

मीटर की 300.000सीएसआर वाला एक ट्रैक मशीन साइडिंग मनमाड छोर पर अप लूप लाइन से निकल रही है और डेड एंड पर समाप्त हो रही है। साइडिंग में प्रवेश को एसएच द्वारा 14अप लूप लाइन द्वारा नियंत्रित किया जाता है और ट्रैक मशीन साइडिंग से निकास को एसएच द्वारा नियंत्रित किया जाता है। साइडिंग को सामान्य रूप से 17 द्वारा 109 डीएस पॉइंट नंबरअप लूप लाइन से अलग किया जाता है।

टिप्पणी :

- शंटिंग का प्रभारी व्यक्ति सुरक्षित कार्य के लिए जिम्मेदार होता है तथा हैंड ब्रेकचेन और वेजेज लगाकर , के भीतर उचित रूप से सुरक्षित रखता है। वाहनों को डिरेलिंग स्विच
- इस स्टेशन पर प्रस्थान सिग्नल के नीचे कोई शंट सिग्नल नहीं दिया गया है। जब शंटिंग संचालन के उद्देश्य से प्रस्थान सिग्नल को किया जाता "ऑफ"हैतो शंटिंग ट्रेन के लोको पायलट को शंटिंग इंस्ट्रक्शन फॉर्म नंबर , खित रूप से सूचित किया जाना चाहिए कि संबंधितपर लि 806/टीप्रस्थान सिग्नल को केवल शंटिंग संचालन के उद्देश्य से किया गया है। "ऑफ"
- शंटिंग ऑपरेशन का प्रभारी व्यक्ति यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार है कि साइडिंग में शंटिंग गतिविधि सुरक्षित रूप से संचालित की जाए और साइडिंग में वाहनों को हैंड ब्रेकसेफ्टी चेन आदि लगाकर ,वेज , स्थिति में सेट किया (खुली) जिसे सामान्य ,विधिवत सुरक्षित रखा जाए और डिरेलिंग स्विच से दूर रखा जाए जाना चाहिए। साइडिंग में सभी अलग अलग वाहनों को-कपल्ड किया जाना चाहिए।

9 :असामान्य स्थितियाँ

a) असामान्य परिस्थितियों की स्थिति में पालन किये जाने वाले नियम- :

i) विद्युत संचार उपकरण के आंशिक व्यवधान:विफलता के दौरान/

विद्युत संचार उपकरण जैसे कि ब्लॉक टेलीफोन स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर ,टेलीफोनस्थिर टेलीफोन जैसे , विफलता के /टेलीफोन आदि में आंशिक रुकावट कंट्रोल ,कि रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल टेलीफोन किसी अन्य संचार साधन के बहाल होने तक ,वीएचएफ सेट को एकमात्र विकल्प के रूप में छोड़कर ,दौरान लाइन क्लियर के लिए इसका उपयोग किया जा सकता है। ड्यूटी पर मौजूद एसएम ड्यूटी पर मौजूद ईएसएम को सलाह देगा और ट्रेनों का संचालन बीडब्ल्यूएम पैरा के अनुसार किया जाएगा। 10.12

(ii) लाइन में बाधा या दुर्घटना आदि की स्थिति में कब्जे वाले ब्लॉक सेक्शन में कार्यवाही करने का प्राधिकारी:

जब भी ड्यूटी पर तैनात एसको .एम. किसी व्यस्त ब्लॉक सेक्शन में लाइट इंजनतो लाइन ,ट्रेन को भेजना हो/ वह बाधा के सही किलोमीटर का पता लगाएगा और फिर वह लोको ,बाधा या दुर्घटना की स्थिति में पायलट को प्राधिकार पत्र संख्या टीगति ,जिसमें बाधा का किलोमीटर ,पर एक प्राधिकार पत्र सौंपेगा 602 ए/ गे।जैसे विवरण हों (यदि आवश्यक हो) 511/प्रतिबंध तथा प्राधिकार पत्र संख्या टी

(iii) :ब्लॉक सेक्शन में विलंबित ट्रेनें

यदि यात्रियों को ले जाने वाली कोई ट्रेन मिनट के भीतर नहीं आ 10ती है या यदि मालगाड़ी पीछे के स्टेशन से अपने सामान्य चलने के समय के बाद तो ड्यूटी पर मौजूद एसएम तुरंत ,मिनट के भीतर नहीं आती है 20 ब्लॉक सेक्शन के किसी भी छोर पर ,नियंत्रक को इस तथ्य की सूचना देगा। इसके बाद पीछे के स्टेशन और ड्यूटी पर मौजूद एसएम तुरंत दोनों दिशाओं में आसन्न लाइन पर ब्लॉक सेक्शन में जाने वाली सभी ट्रेनों को रोक देगा और उपयुक्त सावधानी आदेश जारी करके ऐसी ट्रेनों के लोको पायलट और गार्ड को चेतावनी देगा और देरी से चलने वाली ट्रेन का पता और उसकी स्थिति का भी पता लगाएगा।

ड्यूटी पर तैनात एस.एम.ब्लॉक सेक्शन में एक रेलवे कर्मचारी को भेजने की व्यवस्था करेंगे ताकि वह ट्रेन, आवश्यक सहायता के बारे में भी, तथा दुर्घटना की स्थिति में, के स्थान के बारे में जानकारी प्राप्त कर सके जानकारी प्राप्त कर सके।

इसके अलावा और एसआर में निर्धारित प्रक्रिया 6.04 जीआर, का पालन किया जाएगा।

(iv) इंटरमीडिएट ब्लॉक स्टॉप सिग्नल का :गुजरना/स्थिति में विफल होना 'ऑन'

लागू नहीं.

(v) :विफलता बीपीएसी की/एक्सल काउंटर ब्लॉक

(ए) यदि निंबलक-विलद सेक्शन के बीच बीपीएसी में ट्रेन के पूरी तरह से आ जाने के बाद भी श्रव्य चेतावनी के साथ) 'ऑक्क्यूपाइड' लाल बत्ती तो ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट को, संकेत दिखाई देता है (बड़ी - जाएगा। इस उद्देश्य के लिए स्थिति में लाने के लिए कोई जबरदस्ती प्रयास नहीं किया 'लाइन बंद' दिए गए बटन को दबाकर बजर को स्वीकार किया जाएगा। एक्सल काउंटर को रीसेट करने और अगली ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में जाने की अनुमति देने के लिए कार्रवाई शुरू करने से पहले ड्यूटी , (1) 14.10 पर मौजूद एसएम को जीआरके प्रावधानों का पालन करना होगा।

(1) जब गाड़ी के आने से या अवरोध के कारण के दूर हो जाने से ब्लॉक सेक्शन साफ हो गया हो तो ब्लॉक स्टेशन द्वारा पहले से निर्धारित घंटी कोड संकेत देकर ब्लॉक सेक्शन , को बंद कर दिया जाएगा।

(2) ऐसा संकेत दिए जाने से पूर्वविशेष अनुदेशों के निर्धारित .एम.ड्यूटी पर तैनात एस , अनुसार स्वयं को संतुष्ट करेगा -

(क) गाड़ी पूरी तरह आ गई है और , या खंड पर अवरोध का कारण दूर हो गया है ,

(ख) कि जिस शर्त के तहत लाइन क्लियर दी जा सकती है उसका अनुपालन किया जाए।

एक बार जब गाड़ी का पूर्ण आगमन सत्यापित हो जाता है तब प्रक्रिया के तो निर्धारित , अनुसार प्रभावित खंड के दोनों सिरों पर एक्सल काउंटर को रीसेट करने की कार्रवाई शुरू की जा सकती है।

(बी) एक्सल काउंटरों की रीसेटिंग प्रक्रिया)निंबलक-विलद अनुभाग:(

बीपीएसी में दोहरी पहचान व्यवस्था है बीपीएसी दूसरी इकाई , एक इकाई के विफल होने की स्थिति में , पर काम करना जारी रखेगा। बीपीएसी की विफल इकाई स्वचालित रूप से रीसेट हो जाएगी। बीपीएसी की दोनों दोहरी पहचान इकाइयों के विफल होने की स्थिति में ड्यूटी पर मौजूद एसएम को ,) 4.16 और 14.07 बीडब्ल्यूएम पैराबीमन सुनिश्चित करना के अनुसार ट्रेन का पूर्ण आग 4.17 और (होगा। वह ट्रेन के पूर्ण आगमन के प्रतीक के रूप में बगल के स्टेशन के ड्यूटी पर मौजूद एसएम के साथ निजी नंबर का आदानप्रदान करेगा।-

दोनों एसएम सिस्टम को रीसेट करेंगे। सिस्टम प्रारंभिक रीसेट मोड में प्रवेश करता है जब सिस्टम , तो पहली ट्रेन को , मोड में होता है प्रारंभिक रीसेट स्टेशन से लाइन क्लियर के लिए पहले से प्राप्त निजी नंबर के समर्थन के साथ टी3) 369/बीद्वारा भेजा जाएगा। प्रासंगिक प्रविष्टियाँ टीएसआर में की (जाएंगी।

यदि पहली ट्रेन के निकलने पर प्रणाली सामान्य हो जाती है तो अगली ट्रेन को सिग्नल पर निकाला जाएगा यदि तैयारी , रीसेट मोड में प्रवेश करने वाली पहली ट्रेन के निकलने पर विफलता जारी रहती है तो उस सेक्शन का ब्लॉक कार्य स्थगित कर दिया जाएगा और बाद की ट्रेनों को जीआर और 14.13 (1) 14.10 क्शन को जीआरके अनुसार निकाला जाएगा और ब्लॉक से 10.12 , 4.20 बीडब्ल्यूएम पैरा (2) और (3) और बीडब्ल्यूएम पैरा) 4.16 बीके अनुसार बंद किया जाएगा। 4.17 और (

(vi) :एक्सल काउंटर उपकरणों का कार्य

- ट्रॉली दमन ट्रैक सर्किट के साथ दोहरी पहचान वाले एक्सल काउंटर अप निकट सिग्नल और अप बीपीएसी के आगे अप मेन लाइन पर सबसे बाहरी पॉइंट संख्या 111बी के पास और डाउन निकट सिग्नल और अप अग्रिम प्रस्थान के बीच मौजूद पुलों पर प्रदान किए गए हैं। डाउन निकट सिग्नल और अप अग्रिम प्रस्थान के बीच पुल पर एक्सटी प्रदान किया गया है और 202अप निकट सिग्नल और अप मेन लाइन पर सबसे बाहरी पॉइंट संख्या 111बी के बीच पुल पर एक्सटी प्रदान किया गया 232 है।
- ट्रैक पर वाहन के गुजरने पर दोहरे पहचान धुरा काउंटर का उपकरण धुरों के प्रवेश या [वाहनों के] निकास की गणना करता है।
- जब संबंधित पुल के पुल वाले हिस्से पर कोई वाहन नहीं होता है तो एक्सल काउंटर उपकरण दोहरी , पहचान पर और नियंत्रण पैनल पर संबंधित पुल वाले हिस्से पर संकेत दिखाएगा। जब "ट्रैक क्लियर" तो दोहरी पहचान , या उस पर कब्जा हो जाता है , दोहरी पहचान एक्सल काउंटर विफल हो जाता है संकेत दिखाएगा। "ट्रैक ऑक्यूपाइड" द्वारा संकेत पर लाल बत्ती और नियंत्रण पैनल पर लाल बत्ती
- दोनों दोहरी पहचान विफलता के मामले में एक्सल काउंटर उपकरण को पुनः सेट करने के लिए प्वाइंट संख्या बी और 111 डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल के पास संबंधित पुलों पर पुल के निकट स्थान पर लाइन सत्यापन बॉक्स उपलब्ध कराए गए हैं।
- लाइन सत्यापन बॉक्स और एक्सल काउंटर री सेटिंग-बॉक्स को एसएम के कुंजी लॉक के साथ प्रदान किया जाता है जिसकी चाबियाँ ड्यूटी पर मौजूद एसएम की निजी अभिरक्षा में होती हैं।
- अहमदनगर साइड की ओर किसी भी ट्रेन के लिए डिस्पैच सिग्नल लेने से पहले और रिसेप्शन "ऑफ" विलड से किसी भी अप ट्रेन के लिए रिसेप्शन सि "ऑफ" ग्नल लेने से पहले ड्यूटी पर मौजूद एसएम , इंडिकेशन को "क्लियर" इंडिकेशन और पैनल पर "क्लियर" को संबंधित एक्सल काउंटर इंडिकेटर पर देखना होगा।
- संबंधित पुल भाग के लिए एक्सल काउंटर उपकरण का प्रावधान अतिरिक्त के रूप में " गार्ड सुरक्षा" ताकि ड , कार्य करने के लिए है ड्यूटी पर मौजूद एसडिस्पैच /की ओर से ट्रेन के लिए रिसेप्शन .एम. संकेत दिखा रहा "व्यस्त" यदि पुल भाग , करने में किसी भी चूक को रोका जा सके "ऑफ" सिग्नल को हो।
- इसलिए यह आवश्यक है कि ड्यूटी पर तैनात एसडिस्पैच सिग्नल /गाड़ी के लिए रिसेप्शन किसी भी .एम. करने "ऑफ" को से पहले यह सुनिश्चित कर लें कि पुल वाले हिस्से पर लाइन का हिस्सा है। "क्लियर"
- पारंपरिक ट्रैक सर्किट ट्रैक सर्किट वाले हिस्से की पूरी लंबाई में लाइन पर अवरोध का पता लगाता है। - को अगर ट्रै (डिप लॉरी आदि/जैसे कि मटेरियल ट्रॉली) अवरोध , एक्सल काउंटर के मामले में उपकरण से गुजरे बिना ट्रैक पर रखा जाता है ड्यूटी पर मौजूद , तो उसका पता नहीं चलता। इसलिए , रिसेप्शन सिग्नल 'ऑफ' एसएम के लिए यह सुनिश्चित करना ज़रूरी है कि उस हिस्से पर ट्रेन के लिए इसके अलावा कंट्रोल पैनल पर एक , अवरोध से मुक्त हो लेने से पहले ट्रैक किसी भी एक्सल काउंटर इंडिकेटर और ट्रैक सर्किट का निरीक्षण भी करना चाहिए।

(vii) एक्सल काउंटर उपकरण की विफलता:

- एक्सल काउंटर उपकरण में दोहरी पहचान व्यवस्था प्रदान की गई है। यदि किसी एक इकाई में खराबी आती है तो ऑटो रीसेट सुविधा के कारण एक्सल काउंटर अन्य इकाई पर काम , करना जारी रखेगा। सिग्नल पर कोई खराबी नहीं होगी। हालांकि ड्यूटी पर मौजूद एसएम को संबंधित एसएंडटी स्टाफ को , सुधार के लिए लिखित संदेश देना होगा।
- जब दोहरी पहचान वाले एक्सल काउंटर उपकरण के दोनों डिटेक्शन पर कब्जा संकेत दिखाई (लाल) भले ही संबंधित पुल का , देता है हिस्सा किसी भी अवरोध से मुक्त और स्पष्ट हो तो यह इंगित करता है , कि एक्सल काउंटर उपकरण विफल हो गया है।
- जब दोहरी पहचान वाले एक्सल काउंटर उपकरण की दोनों इकाइयां नियंत्रण पैनल पर व्यस्त (लाल) AXT 202 संकेत दिखाते हुए ट्रैक संख्याया AXT 232 पर विफल हो जाती हैं तो संबंधित , निकट सिग्नल अर्थात के मामले में AXT 202 , डाउन निकट सिग्नल और जैसा भी मामला हो , अप निकट सिग्नल AXT 232 विफल हो जाएगा SM तब , अप भाग के भौतिक सत्यापन और एक्सल काउंटर को रीसेट करने के बाद को बंद कर देगा। 'कॉलिंग ऑन' इसी प्रकार AXT 202 के दोहरे डिटेक्शन पर दोनों डिटेक्शन यूनिट के फेल होने की स्थिति में अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल फेल हो जाएगा। ड्यूटी पर

- मौजूद प्राप्त करने के बाद आगे बढ़ने का अधिकार ANG न क्लियर यानी स्टेशन से पहले से लाइ SM जारी करेगा। (PLC)
- d) ऐसे मामले में ड्यूटी पर मौजूद एसएम, स्टेशन के ईएसएम को विफलता को दूर करने के लिए एक लिखित ज्ञापन भेजेगा। विफलता को में दर्ज किया जाना 'सिग्नल और दूरसंचार विफलता रजिस्टर' दोषपूर्ण एक्सल काउंटर की पुनः सेटिंग ड्यूटी पर मौजूद एसएम द्वारा अन्य एसएम या चाहिए। जैसा भी मामला हो।, पॉइंट्समैन के साथ मिलकर की जानी चाहिए
- e) ड्यूटी पर मौजूद एसएम को अन्य एसएम या पॉइंट्समैन के साथ मिलकर ब्रिज के हिस्से की भौतिक निकासी की पुष्टि करनी चाहिए और उसे सुनिश्चित करना चाहिए। यह सुनिश्चित करने के बाद कि यह साफ है और अवरोधों से मुक्त है ड्यूटी पर मौजूद एसएम और स्टेशन, पर मौजूद ऑफ ड्यूटी एसएम या पॉइंट्समैन को संबंधित ब्रिज के पास स्थापित लाइन वेरिफिकेशन बॉक्स में दिए गए पुश बटन और एसएम के कार्यालय में दिए गए एक्सल काउंटर रीसेटिंग बॉक्स में रीसेटिंग पुश बटन को एक साथ दबाना होगा। जब भी एक्सल काउंटर उपकरण को रीसेट करने के लिए रीसेटिंग पुश बटन को ऑपरेट किया जाता है तो इससे जुड़ा काउंटर अगला उच्च नंबर दिखाता है।,
- f) यदि एक्सल काउंटर और एक्सल काउंटर ट्रेक सर्किट संख्या AXT202 दोनों इकाइयों की विफलता के दौरान न तो कोई अन्य एसएम और न ही पॉइंट्समैन उपलब्ध है ऑन-तो ट्रेन को कॉलिंग, सिग्नल पर प्राप्त किया जा सकता है और यदि कॉलिंग तो ड्यूटी पर मौजूद, ऑन सिग्नल भी विफल हो जाता है- आवश्यक एसएम को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि मार्ग में पॉइंट सही ढंग से सेटक्लैप और, पैडलॉक किए गए हैं और ट्रेनों को तब तक चलाया जाना चाहिए जब तक कि दोषपूर्ण एक्सल काउंटर को संयुक्त रूप से ऊपर निर्धारित अनुसार रीसेट नहीं किया जाता है या ट्रेक सर्किट संख्या AXT 202 या AXT 232 को एस एंड टी विभाग द्वारा ठीक नहीं कर लिया जाता है।
- g) दोहरी पहचान वाले एक्सल काउंटर को रीसेट करने के बाद जो विफल हो गया है और कॉलिंग ऑन या अथॉरिटी पर पहली ट्रेन के गुजरने के बाद संकेत दिखाएगा। ट्रेन प्राप्त करने [हरा] "क्लियर" संकेतक, और ट्रेन के पूरी तरह से आने के बाद किया जा सकता है "ऑफ" के लिए रिसेप्शन सिग्नल को तब AXT 202 अगर एक्सल काउंटर या AXT 232 क्लियर दिखाता है। ड्यूटी पर मौजूद एसएम इस उद्देश्य के लिए प्रत्येक पुल हिस्से के लिए दिए गए रजिस्टर में हर रीसेटिंग ऑपरेशन के लिए एक प्रविष्टि - करेगा।
- h) यदि पुल भाग को नियंत्रित करने वाले एक्सल काउंटर उपकरण की इकाई में खराबी है और उसे पहली ट्रेन के लिए पुनः सेट नहीं किया जा सकता है या यदि उसे पहली, ट्रेन के लिए पुनः सेट किया जा सकता है तो दोनों ही मामलों में ड्यूटी पर मौजूद, लेकिन अगली ट्रेन के लिए पुनः सेट नहीं किया जा सकता है, एक्सल काउंटर उपकरण की खराबी के बारे में तुरंत संबंधित ईएसएम को सूचित करना एसएम को एम को भेजकर एक्सल /सिग/एम या एसएसई/सिग/तथा संदेश की प्रतिलिपि संबंधित एसई, चाहिए काउंटर उपकरण को ठीक करना चाहिए।
- i) विफलता संदेश प्राप्त होने पर ईएसएमगे और दोषपूर्ण एसएसई स्टेशन पर उपस्थित हों/एसई/जेई/ एक्सल काउंटर उपकरण के लिए निर्धारित प्रपत्र पर एक डिस्कनेक्शन मेमो देंगे। दोष ठीक होने के एसएसई ड्यूटी पर मौजूद एसएम को एक रीकनेक्शन मेमो देंगे जिसमें /एसई/जेई/ईएसएम, बाद बताया जाएगा कि दोष ठीक हो गया है। इस अवधि के दौरान खराब हो गया एक्सल काउंटर उपकरण, करके या "ऑफ" ऑन सिग्नल को-ट्रेनों का स्वागत या तो कॉलिंग, है और उसे सही किया गया है संबंधित पॉइंटों को सेट करके और क्लैपिंग करके किया जाना चाहिए ऑन सिग्नल भी -यदि कॉलिंग, प्राप्त करने के बाद विफल हो जाता है और ट्रेनों को भेजने के लिए स्टेशन से पहले से लाइन क्लियर अग्रिम प्रस्थान सिग्नल को चालू करने के लिए प्राधिकार जारी किया जाना चाहिए।
- j) यदि रखरखाव परीक्षण, आदि के उद्देश्य से ईएसएम सेटिंग बटन को -एसएसई द्वारा री/एसई/जेई/ तो काउंटर की रीडिंग रजिस्टर में दर्ज की जानी चाहिए और संबंधित, संचालित करना आवश्यक है

सेटिंग बटन के संचालन के टोकन के रूप में ड्यूटी पर मौजूद एसएम के -रखरखाव कर्मचारियों को री साथ संयुक्त रूप से हस्ताक्षर करना चाहिए। एक्सल काउंटर उपकरण के लिए रीसेटिंग काउंटर की - ड्यूटी पर हस्ताक्षर करते समय ट्रेन "ऑफ" और "ऑन" पर मौजूद एसएम द्वारा अंतिम रीडिंग ड्यूटी रजिस्टर में दर्ज की जानी चाहिए।

(viii) पुश ट्रॉली मटेरियल ट्रॉली का / डिप लॉरी / मोटर ट्रॉली /कार्य:

- ट्रॉलीट्रैक उपकरण मटेरियल ट्रॉली या डिप लॉरी के इंसुलेटेड एक्सल के एक्सल काउंटर/मोटर ट्रॉली/ के ऊपर से गुजरने पर डुअल डिटेक्शन एक्सल काउंटर उपकरण की किसी एक इकाई या दोनों इकाई में खराबी आ जाती है। यदि दोनों इकाईयाँ विफल हो जाती हैं तो ऊपर बताए अनुसार पुनः सेटिंग प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए।
- अनमटेरियल ट्रॉली या डिप लॉरी जैसे अनइंसुलेटेड एक्सल /मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉली - इंसुलेटेड ट्रॉलियाँ- के एक्सल काउंटर उपकरण के ऊपर से गुजरने के बाद एक्सल काउंटर द्वारा नियंत्रित रिसेप्शन सिग्नल फेल हो जाते हैं। इसके लिए रिसेप्शन सिग्नल को करने से पहले एक्सल काउंटर को फिर से "ऑफ" पुश /मोटर ट्रॉली/मटेरियल ट्रॉली/यह आवश्यक है कि डिप लॉरी ,यों मेंसेट करना होगा। इन परिस्थिति ट्रॉली को हमेशा ड्यूटी पर मौजूद एसएम से स्पष्ट मेमो के तहत विशेष अनुमति प्राप्त करने के बाद ही चलाया जाए। ड्यूटी पर मौजूद एसएम को एक्सल काउंटर को तभी फिर से सेट करना चाहिए जब ट्रॉली को ट्रैक से कर दिया गया हो और ट्रॉली के प्रभारी अधिकारी द्वारा लिखित रूप में इसकी "ऑफ" पुष्टि की गई हो।
- ट्रॉलियों के उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए एक्सल काउंटर डिटेक्शन यूनिट के पास एक्सल काउंटर ट्रैक उपकरण का स्थान दर्शाने वाला बोर्ड लगाया गया है।
- ट्रैक की निकासी को इंगित करने के लिए पारंपरिक ट्रैक सर्किट के स्थान पर इस हिस्से के प्रवेशनिकास पर ट्रॉली दमन ट्रैक सर्किट के बिना एक्सल काउंटर प्रदान किए गए हैं।/

(ix) एमटीआरसी की विफलता : लागू नहीं।

ख (क्रेक हैंडल द्वारा पॉइंट्स के आपातकालीन संचालन की प्रक्रिया:

- साइट पर मोटर पॉइंट्स के मैनुअल संचालन के लिए विफलता या रखरखाव के दौरान मोटर संचालित , पॉइंट्स की सेटिंग के लिए वीडियू पैनल रूम में क्रेक हैंडल प्रदान किया गया है । पॉइंट मशीन के फ्लैप को खोलने के लिए प्रत्येक पॉइंट ग्रुप के लिए अलग क्रेक हैंडल कुंजी प्रदान की गई है। क्रेक हैंडल कीज़ वीडियू पैनल रूम में क्रेक हैंडल की लॉक रिले बॉक्स में लॉक की जाती हैं। संबंधित क्रेक हैंडल समूह को संबंधित कुंजी लॉक रिले में लॉक करके रखने के लिए वीडियू पर अलग से एक स्थिर सफेद संकेत प्रदान किया जाता है।

जब क्रेक हैंडल की को छोड़ा जाना है संबंधित पॉइंट पॉपअप मेनू पर SM तो ड्यूटी पर मौजूद ,सीएच YN सफेद संकेत गायब हो जाएगा और ,पर क्लिक करेगा वीडियू पर लाल संकेत दिखाई देगा और एक लाल संकेत की लॉक रिले के पास दिखाई देगा। इसे देखने पर क्रेक हैंडल की लॉक SM ड्यूटी पर मौजूद , रिले से क्रेक हैंडल की को बाहर निकालेगा। क्रेक हैंडल की और क्रेक हैंडल को बाहर निकालने से पहले क्रेक हैंडल रजिस्टर में एक प्रविष्टि की जानी चाहिए। इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए ,

ड्यूटी पर मौजूद एसएम क्रेक हैंडल की की मदद से पॉइंट मशीन के फ्लैप को खोलेगा और पॉइंट को आवश्यक स्थिति में संचालित करेगा। पॉइंट का मैनुअल संचालन समाप्त होने के बाद कुंजी को की , ला जाएगा और घुमाया जाएगा। ड्यूटी पर मौजूद एसएम को संबंधित पॉइंट लॉक रिले में वापस डा ' पॉपअप मेनू पर सीएच 'YRN पर क्लिक करना होगा। वीडियू और की लॉक रिले में लाल संकेत गायब हो जाएगा और सफेद संकेत दिखाई देंगे जो दर्शाता है कि क ,क्रेक हैंडल कुंजी लॉक हो गई है। क्रेक

हैंडल कुंजी और क्रैंक हैंडल को की लॉक रिले में रखने के बाद क्रैंक हैंडल रजिस्टर में एक प्रविष्टि की , जानी चाहिए।

- iii) जिस लाइन पर रेलगाड़ी आनी है उस ,पॉइंट को नियंत्रित करने वाले ट्रैक सर्किट के फेल होने की स्थिति में ड्यूटी पर तैनात एसएम व्यक्तिगत रूप से यह सत्यापित करेगा कि संबंधित ट्रैक सर्किट वाला हिस्सा किसी रेलगाड़ी या वाहन द्वारा कब्जा में नहीं है संबंधित ,पॉइंट पॉपअप मेनू आपातकालीन "पॉइंट संचालन यह ,पर क्लिक करेगा (ईडब्ल्यूएन) विकल्प "पॉइंट सेट करेगा और फिर एसएम को इच्छित लाइन पर रेलगाड़ी प्राप्त करने के लिए सिग्नल लेने 'लिंग ऑनको' 'ऑफ' के लिए क्लिक करना होगा। वह ट्रैक सर्किट की विफलता के बारे में ड्यूटी पर तैनात ईएसएम को भी सलाह देगा। यदि ड्यूटी पर तैनात एसएम को वीडियो पैनल पर पॉइंट का स्थिर संकेत नहीं मिलता है , तो वह पॉइंट को क्लैप और पैडलॉक कर देगा और सिग्नल को ,3.39 जीआर} 'ऑन'जीआर और 3.77) 4-3.51 एसआरए {(ii) (पर पास करने के लिए रेलगाड़ी के लोको पायलट को टी3) 369/बीजारी (करेगा।

(ग) सिग्नल संचालन शुरू करने से पहले ट्रैक खाली होने का प्रमाणीकरण:

ट्रैक सर्किट की विफलता के दौरान कॉलिंग 'ऑफ' ऑन सिग्नल-करने से पहले जिस ट्रैक से ट्रेन गुजरेगी उसका मार्ग , द्वारा सत्यापित किया जाना चाहिए। .एम.और क्लियरेंस ड्यूटी पर मौजूद एस

(घ) पॉइंट्स:एक्सल काउंटर और इंटरलॉकिंग की विफलता की रिपोर्टिंग/ट्रैक सर्किट ,

- i) जब भी स्टेशन पर प्वाइंट ,अन्य इंटरलॉकिंग गियर में खराबी आती है एक्सल काउंटर या किसी/ट्रैक सर्किट , तो ड्यूटी पर मौजूद एसएम द्वारा ड्यूटी पर मौजूद ईएसएम को विफलता की सूचना ज्ञापन जारी करके देनी जिसमें विफलता की तारीख और समय के साथ विफल एसएंडटी गियर का ,चाहिए पूरा विवरण दिया जाना चाहिए।
- ii) यदि ईएसएम स्टेशन पर उपलब्ध नहीं है तो ड्यूटी पर मौजूद एसएम स्टेशन मास्टर को फोन पर विफलता , प्रदान के साथ उपलब्ध है और सेक्शन -जहां एसएंडटी स्टाफ निजी नंबरों के आदान ,की सूचना देगा कंट्रोलर और टेस्ट रूम को भी। संदेश प्राप्त करनेवाला स्टेशन मास्टर एसएंडटी स्टाफ को दो प्रतियों में मेमो जारी करेगा।
- iii) ड्यूटी पर मौजूद एसएम से स्वीकार करेगा तथा विफलता .एम.एस.ई ,से विफलता ज्ञापन प्राप्त होने पर .एम. I{1-(बी)1-3.51 .आर.एस} की प्रकृति का पता लगाएगा और उसे ठीक करेगा
- iv) यदि खराबी में लंबा समय लगने की संभावना है तो ईएसएम ड्यूटी पर मौजूद एसएम को डिस्कनेक्शन , 351/संख्या टीजारी करेगा ताकि ड्यूटी पर मौजूद एसएम खराबी ठीक होने तक ट्रेन के सुरक्षित मार्ग के ,)1-3.51 एसआर) लिए आवश्यक कदम उठा सके बी I{2-(
- v) ऐसे डिस्कनेक्शन मेमो प्राप्त होने पर ड्यूटी पर मौजूद एसएम प्रभावित ,पॉइंटों को आवश्यक स्थिति में सही ढंग से सेट करना सुनिश्चित करेगा और दोनों छोरों को क्लैप और पैडलॉक करेगा। ड्यूटी पर मौजूद एसएम किसी भी परिस्थिति में क्लैप को नहीं हटाएगा जब तक कि उसे एस ,एंडटी स्टाफ से मेमो प्राप्त न हो जाए।
- vi) एस एंड टी स्टाफ विफलता के सुधार के बाद और सामान्य कामकाज के लिए परीक्षण के बाद ही पुन : कनेक्शन ज्ञापन जारी करेगा।
- vii) विफलता संयोजन ज्ञापन और विफलता सुधार समय का विवरण संबंधित रजिस्ट्रों में उचित :पुन ,वियोजन , रूप से दर्ज किया जाना चाहिए स्थिति में पास करने के लिए जारी किए गए 'चालू' साथ ही सिग्नल को , 3) 369/टीबीजाना चाहिए। को भी दर्ज किया (
- viii) ड्यूटी पर तैनात एसएम स्टाफ से .टी.एंड.तब तक सामान्य कामकाज बहाल नहीं करेंगे जब तक उन्हें एस .एम. लिखित ज्ञापन प्राप्त नहीं हो जाता।
- ix) विफलता रजिस्टर में प्रविष्टियां अनुभाग नियंत्रक को संदेश के साथ की जानी चाहिए।

9.1 संचार की पूर्ण विफलता:

निंबलक और अहमदनगर या निंबलक और विलद स्टेशनों के बीच संचार में पूर्ण रुकावट की स्थिति में अर्थात् जब , वरीयता क्रम में बताए गए निम्नलिखित में से किसी भी माध्यम से प्राप्त नहीं किया जा सकता है। 'लाइन क्लियर'

- क (ब्लॉक उपकरण;ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर ,
- ख (ब्लॉक उपकरणों से जुड़ा टेलीफोन;
- ग (स्टेशन से स्टेशन तक स्थायी टेलीफोन;
- घ स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो फोन और बीएसएनएल फोन;
- ई नियंत्रण टेलीफोन;
- (च) विशेष निर्देशों के तहत वीएचएफ सेट संचार के ,लेकिन उन खंडों पर जहां यात्री रेलगाड़ियां चलती हैं , एकमात्र साधन के रूप में नहीं।

ट्रेनें निंबलक-विलद खंड के बीच एसआर में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार और 3-6.02निंबलक-अहमदनगर खंड के लिए एसआर 4-6.02के अनुसार चलेंगी।

9.2 दोहरी लाइन खंड पर अस्थायी एकल लाइन कार्य:

- i) जब कभी किसी रेलगाड़ी या ट्रैक में दुर्घटना या अन्य अवरोध के कारण निंबलक-विलद स्टेशनों के बीच दोहरी लाइन सेक्शन की किसी लाइन का उपयोग बाधित होता है तो जी एंड एस ,आर पुस्तिका के एसआर) 'अस्थायी एकल लाइन' के अनुसार अवरोध रहित लाइन पर 2 और 1-6.02टीएसएलकार्य शुरू किया (जाएगा।
- (ii) जब किसी ट्रेन को गलत लाइन पर स्टेशन पर आगे बढ़ना हो या अस्थायी सिंगल लाइन कार्य के दौरान गलत लाइन पर चल रही ट्रेन को प्राप्त करना हो तो ट्रे ,न के मार्ग पर सभी पॉइंटओं कोभले ही ट्रैक लॉकिंग की , जाना चाहिए ड्यूटी पर मौजूद एसएम की व्यक्तिगत निगरानी में क्लैप और पैडलॉक किया ,व्यवस्था हो सिवाय उनपॉइंटओं के जहां मार्ग में पॉइंट वीड्यू पर स्थिर पॉइंट लॉक संकेतों के साथ रूट सेटिंग द्वारा लॉक किए गए हों। ड्यूटी पर मौजूद एसएम को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि एसआर के 2 और 1-6.02 प्रावधानों का सख्ती से पालन किया जाए।

9.3 बिना लाइन क्लियर किए या अपंग ट्रेन की सहायता के लिए प्राधिकार के तहत ट्रेन को रवाना करना:

जब भी ड्यूटी पर तैनात एसको किसी व्यस्त ब् .एम.लॉक सेक्शन में क्षतिग्रस्त रेलगाड़ी की सहायता के लिए लाइट इंजनफिर वह लोको पायलट को तो उसे अवरोध का सही किलोमीटर सुनिश्चित करना होगा और ,एसआरटी भेजना हो/ गति प्रतिबंध और क्षतिग्रस् ,जिसमें अवरोध का किलोमीटर ,पर एक प्राधिकार पत्र सौपेगा 602 ए/फार्म संख्या टीत तथा सहायक रेलगाड़ी की निकासी के विवरण के साथ प्राधिकार पत्र संख्या टीहोगा। (यदि आवश्यक हो) 511/

.10 (3.61 रजीआ) :दृश्यता परीक्षण वस्तु

- क (इस स्टेशन पर अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल और डाउन मेन लाइन प्रस्थान सिग्नल को दृश्यता परीक्षण ऑब्जेक्ट के रूप में नामित किया गया है। जब कभी कोहरेधूल भरी आंधी या बारिश के कारण स्टेशन के , प्रत्येक तरफ स्टेशन मास्टर के कार्यालय के केंद्र सेअप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल दिखाई नहीं देता हैतो ड्यूटी , पर मौजूद स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करता है कि स्टेशन सिग्नल विलद साइड की ओर जल रहे हैं क्योंकि यह सेक्शन डबल डिस्टेंस क्षेत्र के अंतर्गत आता है और उसे तुरंत ट्रैक पर डेटोनेटर लगाने की कार्रवाई करनी चाहिए जैसा कि सामान्य और सहायक नियमों के जीआर में 3.61अहमदनगर छोर की ओर दर्शाया गया है।
- ख (ड्यूटी पर तैनात एसएम अपने विवेक सेऔर एसआर के तहत कार्रवाई कर 3.61 किसी भी समय जीआर , जब दृश्यता खराब मानी जाती है। ,सकता है

.11 :स्टेशन पर आवश्यक उपकरण संलग्न परिशिष्ट के अनुसार। 'ई'

.12 कोहरे के मामले में बुलाए जाने के लिएनामित कोहरा सिग्नलमैन)1-3.61 एसआर :डी:(

कोहरे या तूफानी मौसम में या धूल भरी आंधी में जब अपअग्रिम प्रस्थान सिग्नल एसएम कार्यालय से दिखाई न देतो , जो ,ड्यूटी पर तैनात एसएम को फॉग सिग्नल पोस्टों पर प्रशिक्षित फॉग सिग्नल मैनों को भेजना होगाडाउन निकट सिग्नल के पीछे गए हैं। मीटर की दूरी पर स्थापित किए 270

स्टेशन मास्टर को अपने सेक्शन के एसएसई पीवे से स्टेशन पर फॉग सिग्नल मैन के रूप में काम करने के लिए जिम्मेदार अधिकतम दो प्रशिक्षित गैंग मैन के नाम और ग्रेड पॉइंट मैन के नाम एकत्रित करने होंगे 'ए' या अधिक 2

और प्रारूप के अनुसार आवश्यक जानकारी भरनी होगी। इस स्टेशन पर फॉग सिग्नल मैन के रूप में काम करने वाले कर्मचारियों के नाम इस प्रकार हैं:-

क्रमांक।	कोहरासंकेतक का नाम-	पद का नाम	पता	टिप्पणी
.01				
.02				
.03				
.04				
.05				
.06				

(स्टेशन मास्टर)

नोटनामांकित किया जाएगा। केवल स्थायी कर्मचारियों को ही :

ड्यूटी पर तैनात एसअपने स्टेशन पर फॉग सिग्नल मैन के रूप में तैनात कर्मचारियों की पावती आश्वासन रजिस्टर .एम. में लेने के लिए जिम्मेदार है।

परिशिष्टों की सूची

क्रमांक।	परिशिष्ट	विवरण	टिप्पणी
1	परिशिष्ट 'ए'	लेवल क्रॉसिंग की कार्यप्रणाली।	
2	परिशिष्ट 'बी'	स्टेशन पर सिग्नलिंग प्रणाली इलेक्ट्रॉनिक , इंटरलॉकिंग और संचार व्यवस्था तथा वीडियो पैनल का संचालन।	
3	परिशिष्ट 'सी'	एंटी कोलिजन डिवाइस।(रक्षा कवच)	उपलब्ध नहीं कराया
4	परिशिष्ट 'डी'	ट्रेन पासिंग स्टाफ और प्रत्येक शिफ्ट में कर्मचारियों	

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

		के कर्तव्य।	
5	परिशिष्ट 'ई'	स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची।	
6	परिशिष्ट 'एफ'	आईबीएस और ,आईबीएच ,हाल्ट ,श्रेणी स्टेशन 'डी' बाहरी साइडिंग के कार्य के नियम।	लागू नहीं
7	परिशिष्ट 'जी'	विद्युतीकृत खंडों में रेलगाड़ियों के संचालन के नियम	विद्युतीकृत अनुभाग
8	परिशिष्ट 'एच'	स्टेशन का इतिहास	

परिशिष्ट ए'
लेवल क्रॉसिंग गेटों की कार्यप्रणाली
गेट कार्य निर्देश

इंजीनियरिंग इंटरलॉक एलसी गेट नंबर 30

) निंबलक स्टेशन और एल(पर आधारित 25.05.2023 दिनांक 01/5409 एसआईपी संख्या 30 जिंग नंबर '

1. एल:सामान्य स्थिति और नियंत्रण ,स्थान ,गेट का वर्ग .सी.

इंजीनियरिंग लेवल क्रॉसिंग गेट नंबर निंबलक और (क्लास 'सी') 30विलद स्टेशनों के बीच किलोमीटर पर 360.167 दोहरी लाइन पर स्थित है। यह गेट निंबलक नंबर एस के 4अप गेट सह अप डिस्टैंट सिग्नल और डाउन गेट सिग्नल नंबर एस ,के साथ इंटरलॉक किया गया है 2निंबलक के अप गेट सह अप डिस्टैंट सिग्नल नंबर एस 4का 'आस्पेक्ट' निंबलक स्टेशन के अप इनर डिस्टैंट के आस्पेक्ट और एलसी गेट नंबर की बंद स्थिति द्वारा नियंत्रित किया जाता 30 है और निंबलक स्टेशन के डाउन प्रस्थान सिग्नल नंबर और 3अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस आस्पेक्ट को 'ग्रीन' के 8 निंबलक-विलद ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट की लाइन क्लियर स्थिति और एलसी गेट नंबर के 30डाउन गेट इनर डिस्टैंट सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है विद्युत चालित लिफ्टिंग बैरियर के विफल होने की स्थिति में स्लाइडिंग बूम बैरियर का ,/है। एसएम 'खुली' तायात के लिए संचालन किया जाएगा। इस गेट की सामान्य स्थिति सड़क यानिंबलक और इस गेट के बीच एक चयनात्मक कॉलिंग टेलीफोन संचार प्रदान किया जाता है। एक दूसरे को कॉल करने के लिए एक लंबी रिंग दी जाएगी।

.2 :कर्मचारियों की संख्या और ड्यूटी घंटे

इस एल (कार्मिक) मंडल रेल प्रबंधक (एचओईआर के अनुसार) गेट पर दिन और रात .सी. ए/एसयूआर/कार्यालयडाउन/अहमदनगर द्वारा अनुमोदित और जारी रोस्टरों का पालन करते हुए कर्मचारी तैनात रहते हैं।

.3 :एलसी गेट उपकरण

सभी समपार फाटकों पर निम्नलिखित न्यूनतम सुरक्षा उपकरण उपलब्ध कराए जाएंगे:

क्र .सं.	विवरण	संख्या
.1	सीटी	1
.2	एलईडी आधारित चमकती हाथ संकेत लैंप	3
.3	हाथ संकेत झंडा (छड़ी पर लगा हुआ) हरा -	1
.4	हाथ संकेत झंडा (छड़ी पर लगा हुआ) लाल -	3
.5	जंजीर के साथ ताला	2
.6	टिन के डिब्बे में डेटोनेटर	10
.7	टॉमी बार	1
.8	पानी का बर्तन या बाल्टी	1
.9	मोर्टार पैन-	1
.10	बेलन	1
.11	पिकअप कुल्हाड़ी	1
.12	लाल झंडा या लाल बत्ती के प्रदर्शन के लिए उपयुक्त डंडे	2
.13	फ़ौराह	1
.14	बैनर झंडे	2
.15	दीवार घड़ी	1
.16	केयर्स रिफ्लेक्टर वाले स्टॉप बोर्ड	2
.17	साठीदार	2

उपरोक्त के अतिरिक्त निम्नलिखित रजिस्टर एवं पुस्तकें उपलब्ध होनी चाहिए तथा उन्हें अद्यतन रखा जाना ,चाहिए:

1. लेवल क्रॉसिंग गेट के कार्य निर्देश।
2. गेटमैन की नियम पुस्तिका.
3. एलसी गेट निरीक्षण पुस्तक.
4. ड्यूटी रोस्टर एवं गेट मैन योग्यता प्रमाण पत्र।

5. सार्वजनिक शिकायत पुस्तिका.
6. गेट रजिस्टर और प्राइवेट नंबर शीट।
7. टीवीयू सेंस रिकॉर्ड.

4. गेट की कार्य .सी.एलप्रणाली:

इस लेवल क्रॉसिंग गेट पर विद्युत चालित लिफ्टिंग बैरियर लगाए गए हैं। लिफ्टिंग बैरियर का संचालन गेट लॉज पर स्थापित नियंत्रण पैनल से स्विच S3 बटन नंबर/द्वारा नियंत्रित किया जाता है। प्रत्येक बैरियर को खोलने और बंद करने के लिए अलगअलग पुश बटन दिए गए हैं-सेकंड का डेड एप्रोच है। लिफ्टिंग बैरियर के बाहर 60 जिसमें , S3 बटन नंबर/स्विचद्वारा नियंत्रित जिनका उपयोग ,टाइप लॉक के साथ स्लाइडिंग बूम बैरियर भी दिए गए हैं 'E' र के विफल होने की स्थिति में किया जा सकता है।लिफ्टिंग बैरियर

4.1 गेट पर इंटरलॉकिंग व्यवस्था:

यह गेट दोहरी दूरी व्यवस्था के साथ मल्टीपल आस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नलिंग से सुसज्जित है।

डाउन दिशा में -डाउन गेट सिग्नल नंबर एस' 2जी ,मार्कर के साथ 'डाउन गेट इनर डिस्टेंट सिग्नल प्रदान किए जाते हैं। डाउन प्रस्थान सिग्नल नंबर एस और 3अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस पहलू 'ग्रीन' का 8निंबलक-विलद ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की लाइन क्लियर स्थिति और डाउन गेट इनर डिस्टेंट के पहलू द्वारा नियंत्रित किया जाता है। 'ग्रीन'डाउन प्रस्थान सिग्नल नंबर एस और 3अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस डबल येलो डिस्प्ले होता है जब 8डाउन गेट इनर डिस्टेंट पहलू प्रदर्शित करता है। 'येलो'

अप दिशा में -निंबलक का अप गेट डिस्टेंट सिग्नल ,अप गेट इनर डिस्टेंट ,अप गेट कम अप डिस्टेंट सिग्नल नंबर एस ,मार्कर के साथ 'जी' 4दिया गया है। अप गेट सिग्नल के पहलू को बंद और लॉक की स्थिति में एलसी गेट 'ग्रीन' द्वारा नियंत्रित किया जाता है और 30 नंबरअप गेट सिग्नल नंबर एस को मुख्य लाइन के लिए 4निंबलक स्टेशन के अप इनर डिस्टेंट के के साथ बंद कर दिया जाता है। पहलू 'डबल येलो' या 'ग्रीन'

निंबलक के अप गेट सिग्नल सह अप डिस्टेंट सिग्नल नंबर एस ,4निंबलक स्टेशन के अप इनर डिस्टेंट के के बंद और लॉक होने के बाद हटाए 30 पहलू के साथ सड़क यातायात के लिए एलसी गेट नंबर 'डबल येलो'/'येलो' करेगा। प्रदर्शित 'डबल येलो' जाने पर

अनुमोदित विशेष निर्देश:

जी एंड एसआर (7) 3.07 संस्करण के जीआर 2020के तहत निंबलक स्टेशन के अप डिस्टेंट सिग्नल के साथ एलसी नंबर के 30अप गेट सिग्नल नंबर एस को संयोजित करने के लिए सिग्नल के संयोजन के लिए सीआरएस की विशेष 4 मंजूरी प्राप्त की जानी है।

संकेतों के संयोजन के कारण विशेष स्थितियाँ:

1. यदि एलसी गेट संख्या 4-सह अप गेट सिग्नल संख्या एस (निंबलक स्टेशन) के अप डिस्टेंट 30को नहीं 'ऑफ' /तो झूटी पर तैनात गेटमैन को एसएम ,किया जा सका या वह खराब हैनिंबलक को सूचित करना होगाजो अप , आरआरआई को निजी नंबर /क्लीयर देने से पहले दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन अर्थात एसएम ट्रेन के लिए लाइन फिर झूटी पर तैनात गेटमैन एसआर ,प्रदान के तहत सतर्कता आदेश जारी करने की सलाह देगा-के आदान के अनुसार ट्रेन को पास करेगा। 1-16.06
2. गाड़ी का लोको पायलट तब तक सावधानीपूर्वक आगे बढ़ेगा जब तक कि निंबलक का अप इनर डिस्टेंट सिग्नल उसे दिखाई न दे उसके बाद वह ,निंबलक के अप इनर डिस्टेंट सिग्नल का अनुसरण करेगा।
3. जब गेट सिग्नल इंटरलॉक माना जाएगा और-तो एलसी गेट को नॉन ,स्थिति में विफल हो जाता है 'ऑफ' एसआर) 2-16.03बीका पालन किया जाएगा। (

4.1.1 अप और डाउन गेट सिग्नलों का विवरण नीचे दिया गया है:-

स्विच नं.	विवरण
एस 1	अतिरिक्त
एस 2	डाउन गेट सिग्नल
एस 3	गेट नियंत्रण
एस 4	अप गेट सह अप डिस्टेंट सिग्नल

4.1.2 साइट पर गेट सिग्नलिंग व्यवस्था का विवरण।

- .1 अप गेट डिस्टेंस ,अप गेट इनर डिस्टेंस ,डाउन गेट इनर डिस्टेंस सिग्नल मार्कर के साथ प्रदान किए जाते 'पी' मार्कर के साथ प्रदान किए जाते हैं। 'जी' हैं। गेट सिग्नल
- .2 जब गेट सड़क यातायात के लिए खुला होगा तो अप और डाउन गेट सिग्नल प्रदर्शित करेगा। "लाल"
- .3 जब गेट बंद होने के बाद अप गेट सिग्नल को बंद कर दिया जाता है और सड़क यातायात के लिए लॉक कर दिया जाता है तो वह मुख्य लाइन के लिए ,निंबलक के अप इनर डिस्टेंस द्वारा 'डबल यलो' या 'ग्रीन' पहलू प 'ग्रीन' प्रदर्शित करने पररदर्शित करेगा और लूप लाइन रिसेप्शन या के लिए 'यलो'निंबलक के अप इनर डिस्टेंस द्वारा प्रदर्शित करेगा। 'डबल यलो' प्रदर्शित करने पर 'डबल यलो'
- .4 जब अप गेट सिग्नल एस तब ,प्रदर्शित करेगा 'डबल येलो' या 'ग्रीन' (30 एलसी) 4-अप गेट इनर डिस्टेंस प्रदर्शि 'ग्रीन'त करेगा।
- .5 जब अप गेट इनर डिस्टेंस तो ,प्रदर्शित करेगा 'ग्रीन'अप गेट डिस्टेंस जब ,प्रदर्शित करेगा 'डबल यलो'अप गेट इनर डिस्टेंस प्रदर्शित करेगा। 'वन यलो'
- .6 जब अप निकट सिग्नल प्रदर्शित करेगा तो 'ग्रीन'निंबलक का अप आंतरिक डिस्टेंस प्रदर्शि 'ग्रीन'त करेगा और जब अप निकट सिग्नल प्रदर्शित 'डबल पीला' प्रदर्शित करेगा तो यह 'पीला या रूट के साथ पीला' करेगा और जबअप निकट सिग्नल चालू होगा तो यह प्रदर्शित करेगा। 'पीला'
- .7 डाउन गेट सिग्नल संख्या) 2एलसी (30गेट बंद होने और सड़क यातायात के लिए लॉक होने के बाद हटाए जाने पर ,प्रदर्शित करेगा 'ग्रीन'डाउन गेट इनर डिस्टेंस सिग्नल तब ग्रीन प्रदर्शित करेगा जब डाउन गेट सिग्नल संख्या एसग्रीन प्रदर्शित करेगा। 2
- .8निंबलक के डाउन प्रस्थान सिग्नल संख्या एस और 3अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस पहलू 'ग्रीन' का 8 विलद साइड ब्लॉक उपकरण की लाइन क्लियर स्थिति और एलसी गेट संख्या के ग्रीन पहलू 30डाउन गेट इनर डिस्टेंस द्वारा नियंत्रित किया जाता है। डाउन प्रस्थान और डाउन अग्रिम प्रस्थान दोनों विलद से लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद बंद होने पर प्रदर्शित करेंगे और 'डबल येलो'डाउन गेट इनर डिस्टेंस है। 'येलो' सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए गेट के दोनों ओर निम्नलिखित संकेत के साथ सड़क संकेत भी प्रदान किए गए हैं।

स्थिर सफेद	यह दर्शाता है कि गेट सड़क यातायात के लिए खुला है और सड़क उपयोगकर्ताओं को सावधानीपूर्वक एलगेट से गुजरने की अनुमति है। .सी.
स्थिर लाल	यह संकेत देता है कि फाटक सड़क यातायात के लिए बंद है और सड़क उपयोगकर्ताओं को ट्रेन गुजरने के लिए एलगेट से पहले ही रुकना है। .सी.
चमकती लाल	एल.सी. गेट का संचालन किया जा रहा है तथा सड़क उपयोगकर्ताओं को एल गेट से .सी. पहले ही रुकना होगा।

4.1.3 संकेत पैनल की मुख्य विशेषताएं.

नियंत्रण पैनल में निम्नलिखित कार्यात्मक स्विचसंकेत दिए गए हैं।/

- (i) के रूप में उभरा हुआ 'फ्लैशर' पैनल के बाएं निचले कोने पर एक स्थिर चमकता पीला प्रकाश संकेतयह , व्यवस्था काम कर रही है। दर्शाता है कि समय रिलीज संकेत
 - (ii) प्रत्येक मुख्य सिग्नल पहलू को एलईडी आधारित सिग्नल यूनिट के साथ प्रदान किया जाता है। यदि बड़ी तो पैनल पर संबंधित सिग्नल संके ,संख्या में एलईडी फ्यूज हो जाती हैंत पर चमकती हुई संकेत दिखाई देगी और साइट पर सिग्नल अगले प्रतिबंधात्मक पहलू को प्रदर्शित करेगाजो पैनल पर संबंधित सिग्नल संकेत पर , सिग्नल /स्थिर संकेत के साथ भी प्रदर्शित होगा। यदि लाल पहलू के बड़ी संख्या में एलईडी फ्यूज हो जाते हैं तो उस स्थ ,खाली हो जाता हैिति में पैनल पर संबंधित सिग्नल पर लाल चमकती हुई संकेत दिखाई देगी। यदि दूरस्थ सिग्नल के पीले पहलू के एलईडी की बड़ी संख्या फ्यूज हो जाती हैतो दूरस्थ सिग्नल रिक्त हो , जाएगा और पैनल पर संबंधित सिग्नल संकेत पर पीला चमकता हुआ दिखाई देगा।
- छूटी पर मौजूद गेटमैन इसे नोट करेगा और छूटी पर मौजूद एसजो सेक्शन के को सूचित करेगा .एम. -गेट को नॉन ,को इसे बदलने के लिए सलाह देगा। इस बीच ट्रेन के संचालन के लिए .ई.जे./एम.एस.ई इंटरलॉक माना जाएगा और संबंधित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

- (iii) **टाइम रिलीज़ इंडिकेटर 'N'** पर रखने के बाद और जब गेट कंट्रोल स्विच को "NO" गेट सिग्नल को वापस : तो एक चमकती ,स्थिति में घुमाकर गेट खोलने के लिए बूम को संचालित किया जाना होता है 'R' स्थिति से **सेकंड 60** हुई पीली रोशनी दिखाई देती है और तक रहती है और फिर स्थिर हो जाती है। स्थिर संकेत दिखाई देने के बादके बाहर दिए गए पुश बटन को लिफ्टिंग बैरियर खोलने के लिए दबाया जाना गेट लॉज , चाहिए।
- (iv) **गेट कंट्रोल पैनल की चाबी** इस कंट्रोल पैनल पर एक चाबी दी गई है। चाबी को चाबी के छेद में घुमाने से : गेटमैन कंट्रोल पैनल को संचालित कर सकेगा। अत्यधिक आपातकालीन स्थिति में यदि गेटमैन को ब्लॉक सेक्शन में सुरक्षा के लिए गेट लॉज छोड़ना पड़ता है तो वह ब्लॉक सेक्शन में जाने से पहले कंट्रोल पैनल से , चाबी निकाल लेगा। चाबी का उपयोग न होने पर गेटमैन की निजी हिरासत में रहेगी।
- (v) इंडिकेशन पैनल पर गेट बैरियर के खुलने और बंद होने के संकेत भी दिए गए हैं।
- (vi) संबंधित सिग्नल के पहलू को दोहराने वाला संकेत प्रदान किया गया है।
- (vii) इंडिकेशन पैनल पर एक रोड सिग्नल इंडिकेशन रेड लैंप दिया गया है। यह तब दिखाई देता है जब बैरियर बंद हो जाता है। लाल रोड सिग्नल लैंप के खराब होने की स्थिति में बंद हो जाएगा। रोड सिग्नल इंडिकेशन गा , एसएसई को खराबी के बारे में सूचित /जेई/जो तुरंत ईएसएम ,इसकी सूचना एसएम को दी जानी चाहिए करेगा।
- (viii) गेट को गेट सिग्नल 'जी' और दोनों दिशाओं में दूर के सिग्नल द्वारा संरक्षित (मार्कर के साथ प्रदान किया गया ' किया जाता है। गेटसिग्नल का सामान्य पहलू मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट ' होता है। गेट को 'ON' जिसमें दोनों दिशाओं में दूर और गेट सिग्नल शामिल हैं ,से सुसज्जित किया गया है 'सिग्नलिंग

4.2 बिजली आपूर्ति की व्यवस्था:

गेट लॉज पर ऑटो चेंजओवर पावर सप्लाई पैनल उपलब्ध है। रोटरी स्विच को हमेशा मोड में रखा जाना 'ऑटो' चाहिए।

लोड सामान्य रूप से एटी सप्लाई पर होगा। एटी सप्लाई में रुकावट की स्थिति में सिस्टम स्वचालित रूप से स्थानीय , एमएसईबी सप्लाई पर स्विच हो जाएगा और एटी सप्लाई की बहाली के बाद सिस्टम स्वचालित रूप से एटी सप्लाई पर बहाल हो जाएगा। एटी और स्थानीय एमएसईबी सप्लाई में रुकावट की स्थिति में ड्यूटी पर मौजूद गेट मैन को डीजी , चेंजओवर पावर -जो डीजी सप्लाई को ऑटो ,सेट शुरू करना होगा और चेंजओवर स्विच को ऑपरेट करना होगा सप्लाई पैनल तक बढ़ा देगा और लोड स्वचालित रूप से डीजी सप्लाई पर शिफ्ट हो जाएगा। एटीसईबी एमए/ एमएसईबी सप्लाई पर स्विच हो जाएगा।/सिस्टम स्वचालित रूप से एटी ,सप्लाई की बहाली के बाद

ऑटोड्यूटी पर मौजूद गेटमैन स्विच को मैनुअल रूप से आपू ,चेंज ओवर की विफलता के मामले में-र्ति में बदल देगा , मौजूद एसएम को दी जाएगी जो एससीओआर जो भी उपलब्ध हो। बिजली आपूर्ति की विफलता की सूचना ड्यूटी पर , (पीएस) जो उपलब्ध बिजली आपूर्ति के सत्यापन के बाद सुधार के लिए इलेक्ट्र , और टीपीसी को सूचित करेगा इलेक्ट्र को सूचित करेगा। (जी)

डीजी सेट की कार्यप्रणाली-

एक डीजी सेट प्रदान किया गया है और इसे तब तक चालू और चलाया जाना चाहिए जब तक एटीएमएसईबी आपूर्ति / एक चेंजओवर स्विच प्रदान किया जाता है ,एमएसईबी से डीजी सेट में बदलने के लिए/लगातार चालू न हो जाए। एटी और इसे संबंधित स्थिति में संचालित किया जाना चाहिए चेंज ओवर पैनल और आगे सिग्नलिंग लोड तक -यह ऑटो ; आपूर्ति का विस्तार करेगा।

डीजी सेट शुरू करने से पहले ड्यूटी पर तैनात गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि पर्याप्त डीजल तेल और इंजन तेल , उपलब्ध है और डीजी सेट के काम करने में कोई भौतिक बाधा नहीं है।

एटीएमएसईबी/ आपूर्ति पुनः शुरू होने पर डीजी का कार्य बंद हो जाएगा।

एटी और एमएसईबी आपूर्ति की विफलता और डीजी सेट के कार्य करने की अवधि का रिकार्ड इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध कराए गए रजिस्टर में उचित रूप से बनाए रखा जाएगा।

डीजी सेट की जांच प्रत्येक शिफ्ट में ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन द्वारा की जाएगी और यदि कोई खराबी पाई जाती है तो उसकी सूचना ड्यूटी पर मौजूद एसएम को दी जाएगी जो सेक्शन के डीजल मैकेनिक/डीजल चार्ज / एसएसई को सूचित करेगा। इस संबंध में उचित तरीके से रिकॉर्ड बनाए रखा जाएगा।/एसई/जेई/ईएसएम/मैन

नोट : जब कोई सिग्नल बंद हो जाए तो विद्युत आपूर्ति में परिवर्तन नहीं किया जाएगा।

4.3 एल:प्रक्रिया गेट खोलने की .सी.

- (i) ट्रेन के पूरी तरह से गुजर जाने के बाद और यह सुनिश्चित करने के बाद कि कोई भी ट्रेन दूसरी दिशा यानी अप या डाउन या दोनों से नहीं गुजर रही है 2-S) गेट मैन संबंधित गेट सिग्नल बटन ,या जैसा भी मामला 4-S स्थिति में वापस लाएगा और उन्हें छोड़ देगा। सड़क 'ON' बटन दबाकर सिग्नल को 'ERN' साथ-के साथ (हो S3 बटन नंबर/वह फिर बैरियर कंट्रोल स्विच ,यातायात के लिए गेट खोलने के लिएको) 'N'बंद 'R' से ()खुलास्थिति में बदल देगा। (
- (ii) S3 रोटरी स्विचको ,खुलना शुरू होगा सेकंड बाद ही गेट बूम सड़क यातायात के लिए 60 पर घुमाने के R जिसका संकेत इंडिकेशन पैनल पर टाइम रिलीज इंडिकेशन द्वारा दिया जाएगा और गेटमैन गेट लॉज के बाहर दिए गए पुश बटन को दबाएगा। ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन को इंडिकेशन पैनल पर खुले इंडिकेशन (R) रियर वास्तव में सड़क यातायात के को देखकर और गेट लॉज से बाहर आकर पुष्टि करनी चाहिए कि गेट बै लिए ऊपर उठा हुआ है।

4.4 एल:गेट बंद करने की प्रक्रिया .सी.

- (i) गेट नियंत्रण स्विच S3 बटन/की सामान्य स्थिति क्योंकि गेट की सामान्य स्थिति सड़क यातायात के ,होगी 'R'
- (ii) गुजरने के लिए सड़क यातायात के विरुद्ध गेट से अप या डाउन या दोनों ट्रेनों के .एम.ड्यूटी पर मौजूद एस ड्यूटी पर मौजूद गेट मैन ,बंद करने की सलाह मिलने परनियंत्रण पैनल पर दिए गए गेट कंट्रोल स्विच बटन/ S3को सामान्य करेगा। वह गेट की ओर बढ़ेगा और गेट लॉज के बाहर दिए गए पुश बटन को दबाकर सड़क यातायात के विरुद्ध गेट के दोनों बैरियर को बंद कर देगा।
- (iii) संकेत द 'बंद' गेट मैन गेट लॉज में वापस आएगा और संकेत पैनल परखाई देने के बादगेट सिग्नल को , 2-बंद करने के लिए संबंधित प्रस्थान बटन के साथ बटन एसया एस 4-दबाकर संबंधित दिशा के गेट सिग्नल को दूरस्थ ,रीक्षण करके यह सुनिश्चित करेगा कि संबंधित गेट सिग्नलकर देगा और संकेत पैनल पर नि 'बंद' सिग्नल और आंतरिक दूरस्थ सिग्नल सह ही ढंग से हो गए हैं। 'बंद'

.5 :सेक्शनों के बीच ट्रेनों के आवागमन के लिए निम्नलिखित निर्देशों का पालन किया जाना चाहिए

- (i) किसी भी ट्रेन को अप या डाउन दिशा से ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति देने से पहलेड्यूटी पर तैनात एसएम गेटमैन को आने वाली ट्रेन के बारे में सूचित करेगा तथा उसे ट्रेन नंबरदिशा आदि का पूरा , विवरण देगा।
- (ii) गा। वह सुनिश्चित करेगा कि समय रहते गेट बंद कर दिया ट्रेन आने की सूचना मिलने पर गेट मैन सतर्क रहे कर दिया 'ऑफ ' जाए और सड़क यातायात के लिए लॉक कर दिया जाए तथा संबंधित गेट सिग्नल कोजाए । जैसे ही ट्रेन गेट से पूरी तरह गुजर जाएगीगेट मैन सड़क यातायात के लिए गेट खोल देगा। ,
- (iii) गेटमैन को गेट बंद करने के लिए ,हो और गेट सिग्नल ठीक से काम कर रहे हों जब भी इंटरलॉकिंग प्रभावी ड्यूटी पर मौजूद एसएम को प्राइवेट नंबर जारी करने की आवश्यकता नहींहै। लेकिन जब गेट सिग्नल चालू

न हों या गेट इंटरलॉकिंग खराब हो या चेन वर्किंग शुरू हो जाएयातायात तो ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन सड़क , के खिलाफ गेट को बंद करने और लॉक करने के लिए ड्यूटी पर मौजूद एसएम को प्राइवेट नंबर जारी करेगा। ऐसे मामलों में ड्यूटी पर मौजूद एसएम इस संबंध में ट्रेन चालक दल को सावधानी आदेश जारी करेगा।

- (iv) गेट तब तक LC याता के लिए बंद किया गयास्टेशन से प्राप्त किसी रेलगाड़ी के आने की सूचना के बाद या जैसे रेलगाड़ी] नहीं खोला जाएगा जब तक कि पूरी रेलगाड़ी गेट से गुजर न जाए। अत्यधिक आपात स्थिति में का अलग होनाजब गेट मैन को रेलगाड़ी के गुजरने से पहले सड़क यातायात के [सेक्शन में दुर्घटना आदि , सुनिश्चित करने के बाद कि दोनों दिशाओं से कोई रेलगाड़ी नहीं आ रही है लिए गेट खोलना हो तो वह यह गेट सिग्नल को वापस चालू कर देगा। गेट मैन गेट खोलने से पहले स्टेशन को सूचित करेगा और यदि कोई हो तो उसका मार्गदर्शन लेगा। गेट मैन दोनों मुख्य लाइनों पर के साथ लैंप/मीटर लंबाई में लाल बैनर झंडा 5 वह हाथ ,गेट के दोनों ओर डंडे लगाएगा और फिर सड़क यातायात के लिए गेट खोल देगा। इसके अतिरिक्त के खतरे के संकेत के साथ गेट से पहले किसी भी आ रही रेलगाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहेगा।

.6 :गेट से ट्रेन पास करते समय गेटमैन की स्थिति .सी.एल

- (i) लेवल क्रॉसिंग गेट पर गेट मैन को दिन के समय अपने दाहिने और बाएं हाथ में लाल और हरे रंग का झंडा लेकर ट्रैक की ओर मुंह करके गेट लॉज की तरफध्यानपूर्वक खड़ा रहना चाहिए तथा रात के समय अपने हाथ के सिग्नल लैंप को ट्रैक की ओर इशारा करते हुए सफेद रोशनी के साथ पकड़ना चाहिए।
- (ii) ,चेन लटकना ,ताकि कोई असामान्य स्थिति जैसे हॉट एक्सल ,वह सभी गुजरती गाड़ियों पर नजर रखेगा लोड क ,वैगन में आग लगना/किसी वाहन ा स्थानांतरित होना आदि न देखे तथा खतरे का संकेत दिखाकर लोको पायलट और गार्ड को चेतावनी देने के लिए तुरंत कार्रवाई करेगा तथा स्टेशन मास्टर को भी गाड़ी रोकने की सलाह देगा।

.7 तो निम्नलिखित निर्देशों का पालन किया जा ,जब भी सड़क यातायात के लिए गेट खोला जाना होना चाहिए:

- (i) अप या डाउन या दोनों दिशाओं की ट्रेनों और पीछे आने वाले वाहन के गुजर जाने के बाद (यदि कोई हो) तो गेटमैन ऊपर बताई गई प्रक्रिया के अनुसार गेट ,यातायात के लिए फाटक खोलना हो जब भी सड़क खोलेगा।
- (ii) किसी अत्यधिक आपातकालीन स्थिति जैसे ट्रेन का अलग होना)के मामले में जब ट्रेन (सेक्शन में दुर्घटना , एलसी गेट के पास नहीं आ तो यदि कोई ट्रेन ,के गुजरने से पहले सड़क यातायात के लिए गेट खोलना हो कर देगा। गेटमैन गेट खोलने से पहले ड्यूटी पर मौजूद 'ऑन' तो गेटमैन गेट सिग्नल को वापस ,रही हो एसएम से मार्गदर्शन भी लेगा।

.8 :गेट टेलीफोन की विफलता

- (i) गेट सिग्नल चालू ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ,गेट टेलीफोन फेल होने की स्थिति में स्थिति में है और सिग्नल लाइट रात के समय चमकती रहे। उसे यह सुनिश्चित करने के लिए अच्छी तरह से निगरानी करनी होगी कि दोनों तरफ से कोई ट्रेन नहीं आ रही है। जब भी उसे गेट के पास कोई ट्रेन आती हुई दिखेऔर सड़क यातायात के लिए लॉक है और फिर तो उसे यह सुनिश्चित करना होगा कि गेट बंद है , वह यातायात की दिशा में ,गेट सिग्नल को बंद कर देना होगा । पहली ट्रेन के लोको पायलट के माध्यम से ड्यूटी पर मौजूद एसएम को सूचित करेगा कि गेट फोन काम नहीं कर रहा है।
- (ii) ड्यूटी पर तैनात ,उठाने में विफल रहने की स्थिति में गेट टेलीफोन के खराब होने या गेटमैन द्वारा टेलीफोन गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को आवश्यक सतर्कता आदेश जारी करेगा तथा दूसरी ओर के .एम.एस .एम.एस को भी संदेश जारी करेगा।

- (iii) - गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को निम्नलिखित सावधानी आदेश जारी करेगा .एम.एस
 - a) गेट सिग्नल, गेट से पहले ट्रेन को रोकें और खुलकर सीटी बजाएं/
 - b) एल, गेट को बंद करना सुनिश्चित करें .सी.
 - c) गेटमैन के गेट स्टॉप सिग्नल हाथ के सिग्नल का ध्यान/ रखें।

.9 : किसी दुर्घटना या लेवल क्रॉसिंग गेट पर किसी बाधा की स्थिति में कार्रवाई

प्रत्येक गेटमैन को लाइन पर कोई अवरोध दिखने पर उसे तुरन्त हटा देना चाहिए अथवा ऐसा करने में असमर्थ होने पर गेट सिग्नल को पुनः चालू कर देना चाहिए ।

क (आती हुई ट्रेन को रोकने के लिए स्टॉप हैंड सिग्नल दिखाएं और

ख (नियमानुसार अवरोध की सुरक्षा करेगा।

यदि गेटमैन अवरोध को हटाने में असमर्थ है तो उसे निम्नानुसार लाइन की सुरक्षा करनी होगी:-

यदि दोनों लाइनें अवरुद्ध हैं तो गेटमैन दिन में लाल बैनर झंडा और रात में या दिन के समय जब दृश्यत, स्पष्ट न हो, की मीटर की दूरी पर विधिवत रूप से लगी होगी जिस पर ट्रेन के पहले आने 5 जो उस लाइन पर, लाल बत्ती लगाएगा मीटर दूर दूसरी 5 उम्मीद है। फिर वह इसी तरह खतरे के हाथ के संकेत के साथ दूसरी बत्ती को अवरोध के स्थान से लाइन पर लगाएगा। फिर वह खतरे के हाथ के संकेत को दिखाते हुए उस लाइन पर जाएगा जिस पर ट्रेन के पहले, 600, आने की उम्मीद है मीटर की दूरी पर एक पॉइंट तक जाएगा और लाइन पर एक डेटोनेटर रखेगा। इसके बाद, 3 मीटर की दूरी पर 10 मीटर की दूरी पर जाएगा और लाइन पर लगभग 1200 वह लेवल क्रॉसिंग से कम से कम डेटोनेटर रखेगा। इस प्रकार उस लाइन की सुरक्षा करने के बाद वह वापस, जिस पर ट्रेन के पहले आने की उम्मीद है, मध्यवर्ती डेटोनेटर उठाकर लेवल क्रॉसिंग गेट पर वापस आएगा। फिर वह खतरे के हाथ के संकेत को जाते समय इसी तरह डेटोनेटर रखेगा और अब, दिखाते हुए दूसरी लाइन पर जाएगा जो अवरोध के स्थान पर वापस आएगा वापस जाते, होंगे। समय मध्यवर्ती डेटोनेटर उठाएगा। फिर उसे बाधा को हटाने के लिए कदम उठाए

.10 : गेट सिग्नल खराब हो जाएं तो अपनाई जाने वाली प्रक्रिया/इंटरलॉकिंग/जब गेट बैरियर क्षतिग्रस्त हो जाएं

10.1 जब लिफ्टिंग बैरियर क्षतिग्रस्त हो जाएं तो कार्य हेतु स्लाइडिंग बूम बैरियर का उपयोग किया जाना चाहिए:

मुख्य लिफ्टिंग बैरियर के किसी कारण से क्षतिग्रस्त होने और जुड़े हुए गेट सिग्नल के खराब होने की स्थिति में सिग्नल वाली ट्रेन की आवाजाही को बनाए रखने के लिए लिफ्टिंग बैरियर के बाहर स्लाइडिंग बूम बैरियर एक स्टैंडबाय व्यवस्था के रूप में प्रदान किए जाते हैं। ऊ्यूटी पर मौजूद एसएम से संपर्क करने के बाद गेट को बंद करने के लिए स्लाइडिंग बूम का इस्तेमाल किया जाना चाहिए।

स्लाइडिंग बूम बैरियर का संचालन:

- i. सामान्य परिस्थितियों में स्लाइडिंग बूम बैरियर को, पैडलॉक करके सड़क यातायात के लिए खुला रखा जाता है। कुंजी A1 और A2 को क्रमशः स्लाइडिंग बूम नंबर के सिरों पर ब्रेकेट के साथ वेल्डेड 2 बर और बूम नं 1 वे 3 के मीटिंग पोस्ट पर 2 लॉक और बूम नंबर E वे टाइप 2 के मीटिंग पोस्ट पर 1 किया जाता है। बूम नंबर लॉक E टाइप प्रदान किया जाता है।

स्लाइडिंग बूम को बंद करने की प्रक्रिया:

- ii. जब लिफ्टिंग बैरियर क्षतिग्रस्त हो जाते हैं ऊ्यूटी पर मौजूद एसएम से संपर्क करने के बाद स्लाइडिंग बूम तो, को इसकी सलाह देंगे। (साइन) जेई/जो संबंधित एसएसई, बैरियर को चालू किया जाता है
- iii. गेटमैन गेट पैनल पर गेट नियंत्रण स्विच को सामान्य स्थिति में लाएगा और फिर गेट लॉज में रखी चाबी से स्लाइडिंग बूम के पैडलॉक को खोलेगा तथा बूम नंबर को इस प्रकार खिसकाएगा कि बूम सड़क के पार हो जाए और मीटिंग पोस्ट पर लॉकिंग व्यवस्था पर टिका रहे।

- iv. बूम के सिरे को मीटिंग पोस्ट पर टिकाने के बाद A1 कुंजी ,को -2तरफ़ा टाइप लॉक में डाला जाएगा और E B टाइप लॉक से कुंजी E घुमाया जाएगा। इससेकुंजी बाहर आ जाएगी और बूम नंबर को भी मीटिंग पोस्ट पर 1 यांत्रिक रूप से लॉक कर दिया जाएगा।
पैडलॉक खोलने को खिसकाने और मीटिंग पोस्ट पर 2 बूम संख्या ,रखने के लिए इसी प्रकार की प्रक्रिया को दोहराया जाना है।
- v. बूम नंबर -3 के मीटिंग पोस्ट पर दिए गए 2 को बूम नंबर B और चाबी 2-A से निकाली गई चाबी 1वे टाइप E -3 को घुमाकर B और 2-A लॉक में डाला जाएगा और इन चाबियोंवे टाइप को निकाला C चाबी लॉक से दूसरी E जाएगा। इससे बूम नंबर भी मीटिंग पोस्ट पर यांत्रिक रूप से लॉक हो जाएगा। 2
- vi. बूम नंबर) KLR को फिर C से निकली हुई चाबी 2स्लाइडिंग बूममें डाला जाएगा और उसे घुमाया जाएगा। (में लॉक हो जाएगी। KLR स्लाइडिंग बूम C इससे चाबी
- vii. स्लाइडिंग बूम को बंद करने और केएलआर म (स्लाइडिंग बूम)े० कुंजी को लॉक करने और स्विच को 'सी' यह पैनल पर एक ,दिखाई देगा LXSBXCKR संकेत 'स्लाइडिंग बूम बंद' सामान्य करने के बाद गेट पैनल पर के गुजरने के लिए संबंधित गेट अतिरिक्त संकेत है। इस संकेत को देखने के बाद ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन ट्रेन सिग्नल को बंद कर देगा।
- viii. केएलआर गेटमैन को यह सुनिश्चित करना होगा कि गेट कंट्रोल रोटरी ,में चाबी डालने से पहले (स्लाइडिंग बूम) कर में है और रोड सिग्नल के लिए दिए गए रोटरी स्विच को रिवर्स स्थिति में घुमा (बंद स्थिति) स्थिति 'एन' स्विच रोड सिग्नल को सफ़ेद से लाल कर दिया जाएगा। इसके बाद ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन संबंधित सिग्नल को बंद कर देगा।

स्लाइडिंग बूम खोलने की प्रक्रिया:

- ix. ट्रेन के साथ ERN ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन ,तो उसके पूरी तरह से गुजर जाने के बाद ,साथ यदि कोई वाहन हो- सिग्नल बटन दबाकर सिग्नल को वापस कर देगा और गेट कंट्रोल स् और संबंधितविच को रिवर्स पोजिशन में बदल देगा। गेटमैन निकालेगा। C पर बटन दबाकर उसमें से कुंजी KLR
- x. चाबी टाइप लॉक में डाला जाएगा जो E तरीके के 3 के मीटिंग पोस्ट पर दिए गए 2 को स्लाइडिंग बूम नंबर C को अनलॉक करेगा। गेटमैन ब 2 को रिलीज़ करेगा और बूम नंबर B और चाबी 2-A चाबीूम नंबर को 2 स्लाइड करेगा और इसे सड़क यातायात के लिए खोल देगा।
- xi. बूम नंबर जिससे ,के मीटिंग पोस्ट में डाला जाएगा और घुमाया जाएगा 1 को बूम नंबर B से निकली हुई चाबी 2 -2 मीटिंग पोस्ट पर दिए गएवे टाइप अनलॉक हो 1 रिलीज़ हो जाएगी। इससे बूम नंबर 1-A लॉक से चाबी E जाएगा। गेटमैन बूम नंबर इसे सड़क यातायात के लिए खोलेगा और दूसरे छोर पर ताला ,को स्लाइड करेगा 1 लगाएगा।

10.2 खुली स्थिति में अवरोधक उठाने में विफलता:

गेट पर एक स्विच लगा होता है। यदि पावर ऑपरेटेड लिफ्टिंग बैरियर और स्लाइडिंग बूम बैरियर खुली अवस्था में खराब हो जाते हैंस्थिति में बनाए 'लाल' से 'सफ़ेद' जिससे वह सड़क संकेतों को ,तो गेटमैन स्विच को चालू कर देगा , रखने में

10.3 स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता:

(i) स्लाइडिंग बूम बैरियर क्षतिग्रस्त हैं:लिफ्टिंग बैरियर के साथ काम नहीं कर रहे हैं/

यदि ऊपर वर्णित दोनों की इंटरलॉकिंग व्यवस्था किसी (मुख्य लिफ्टिंग बैरियर और स्लाइडिंग बूम बैरियर) तो गेट की सुरक्षा करने वाले सिग्नल को दोषपूर्ण माना ,अन्य कारण से विफल या क्षतिग्रस्त हो जाती है स्थि 'चालू' त किया जाना चाहिए कि सिग्नल कोजाएगा और यह सुनिश्चिति में रखा जाए। जब तक

इंटरलॉकिंग बहाल नहीं हो जाती तब ,के सिग्नल को 2-16.03 नहीं किया जाना चाहिए। गेट को एसआर 'बंद')बीमें निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार काम करना चाहिए। (

गेटमैन लेवल क्रॉसिंग गेट पर सुरक्षा जंजीर लगाकर गेट को सुरक्षित करेगा और उस पर ताला लगाएगा। फिर वह निजी नंबर के समर्थन में ड्यूटी पर मौजूद एसको सूचित करेगा कि गेट बंद है और सड़क .एम. ड्यूटी पर ,सिग्नल की विफलता के दौरान/यातायात के लिए लॉक है। गेट की सुरक्षा करने वाले इंटरलॉकिंग तब तक किसी भी ट्रेन को सेक्शन में प्रवेश करने .एम.मौजूद एसकी अनुमति नहीं देगा जब तक कि गेटमैन से गेट के बंद होने और लॉक होने की पुष्टि निजी नंबर के साथ न कर ली जाए और जब तक स्लाइडिंग बूम या लिफ्टिंग बैरियर की मरम्मत न हो जाएपालन करते हुए तब तक संबंधित दोषपूर्ण सिग्नल के नियमों का , ट्रेनों को चलाया जाएगा।

(ii) स्लाइडिंग बूम बैरियर की मरम्मत की जाएगी:उन्हें उपयोग में लाया जाएगा ,

जैसे ही स्लाइडिंग बूम बैरियर की मरम्मत कर दी जाएगी उन्हें उपयोग में लाया जाएगा और ऊपर पैरा , बंद कर दिया जाएगा और ट्रेन की आवाजाही चैन का उपयोग ,के अनुसार संचालित किया जाएगा 10.1 उचित सिग्नल पर की जाएगीजब तक कि मुख्य लिफ्टिंग बैरियर सही न हो जाएं। ,

(iii) उपयोग में लाने के लिए मरम्मत किए गए लिफ्टिंग अवरोध:

जब मुख्य लिफ्टिंग बैरियरों की मरम्मत हो जाए तो उन्हें उपयोग में लाया जाए तथा स्लाइडिंग बूम बैरियरचैन का प्रयोग बंद कर दिया जाए तथा ट्रेनों का परिचालन उचित सिग्नल पर किया जाए।

.11 :विद्युत विफलता की स्थिति में गेट का संचालन

(i) यदि गेट सिग्नल बिजली की आपूर्ति की अनुपलब्धता या एलईडी सिग्नल इकाई के फ्यूज होने या किसी भी तो गेटमैन तुरंत गेट बंद कर देगा और ड्यूटी ,जाता है दोष के कारण खाली हो पर मौजूद एससे आने .एम. गेटमैन को सड़क यातायात के लिए ,वाली ट्रेन के बारे में पता लगाने के बाद ही गेट खोलेगा। ऐसी स्थिति में ग्ल लैंप को ट्रैक दिन के दौरान बैनर झंडा या रात के दौरान लाल बत्ती के साथ हाथ सि ,गेट खोलने से पहले मीटर की द 5 पर दोनों तरफ गेट सेूरी पर लगाना चाहिए। सिग्नल के खाली होने के दौरानगेट को नॉन , इंटरलॉक माना जाएगा। गेटमैन द्वारा ट्रेन के गुजरने के लिए सड़क यातायात के खिलाफ गेट को बंद करने जी नंबरों का रिकॉर्ड एक रजिस्टर में रखा के आश्वासन के रूप में निजी नंबर जारी किया जाएगा। नि जाएगा।

(ii) की चाबी से जुड़े क्रैंक हैंडल .आर.एल.तो गेटमैन के ,यदि पुश बटनों को चलाने से बैरियर बंद नहीं हो पाते हैं के नीचे ब्रेकेट पर रखा .आर.एल.जिसे के ,जिसमें स्टील की चैन लगी होगी ,के माध्यम से इसे बंद कर देगा रिले की चाबी गेटमैन के नियंत्रण .आर.एल.जाएगा। के में होगी।

तो गेटमैन ,जब भी किसी कारण से क्रैंक हैंडल का उपयोग करके गेट बूम संचालन की आवश्यकता होती है रिले को केवल तभी छोड़ सकता है जब यह सुनिश्चित हो जाए कि गेट सिग्नल KLR क्रैंक हैंडल से जंजीर वाले स्थिति में हैं। यदि सिग्नल पहले ही क्लियर हो चुके 'ऑन' हैं तो कुंजी को छोड़ने से पहले इसे वापस KLR कर देना चाहिए। 'ऑन'

इसके अलावाकेएलआर व्यवस्था को एसएंडटी विभाग द्वारा प्रदान की गई सीलिंग व्यवस्था के माध्यम से , यह यांत्रिक आपातकालीन रिलीज उस स्थिति को यांत्रिक रिलीज सिस्टम के साथ प्रदान किया गया है। संभालने के लिए प्रदान की गई है जब कुंजी और क्रैंक हैंडल विद्युत साधनों द्वारा जारी नहीं हो रहे हैं और गेट बूम को साइट पर संचालित करना है।

एक बार कुंजी छोड़ने के बादमें नहीं ले जाया जा स्थिति 'ऑफ' गेट सिग्नल को ,यांत्रिक माध्यम से भी , स्थि 'ऑफ' सकता है और न ही वेति में रह सकते हैंस्थिति में हों। 'ऑफ' यदि वे पहले से ही ,

हर बार सील टूटने पर एस एंड टी स्टाफ को केएलआर और इसकी यांत्रिक सीलिंग व्यवस्था को बहाल करने के लिए सूचित किया जाएगा। एस एंड टी स्टाफ द्वारा एक प्रविष्टि की जाएगी जिस पर एस एंड टी

स्टाफ और ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाएंगे। क्रैंक हैंडल के यांत्रिक रूप से निकलने का कारण भी रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा।

यदि बैरियर बंद करने के बाद भी गेट सिग्नल और 3.73 तो ट्रेनों को जीआर ,स्थिति में नहीं आते हैं 'ऑफ' एसआरएस में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार पास किया जाएगा और सभी संबंधितों को सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा।

- (iii) क्रैंक हैंडल द्वारा बैरियर खोलने से पहले गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ब्लॉक सेक्शन में गेट की ओर कोई ट्रेन नहीं आ रही है और गेट सिग्नल को पुनः चालू स्थिति में करदिया गया है।
- (iv) 'ऑन' न सिग्नल को पुनः तो गेटमैन ,यदि ब्लॉक सेक्शन के अंदर गाड़ी का प्रवेश सुनिश्चित नहीं हो पाता है **मिनट 2** क्रैंक हैंडल के माध्यम से बैरियर खोलने से पहले कम से कम ,स्थिति में लाने के बाद तक प्रतीक्षा करेगा।
- (v) सिग्नल खराब होने की स्थिति में गेटमैन खराब सिग्नल को रखेगा और गेट बंद करके लॉक करने के 'ऑन' को सूचित .एम.हाथ का इशारा दिखाएगा। वह ड्यूटी पर मौजूद एस बाद ही ट्रेन को पास करने के लिए को इसे ठीक करने के लिए सलाह दे। ड्यूटी पर (.जी.आई.एस) .ई.एस.एस./ई.जे./एम.एस.करेगा कि वह ई क .एम.मौजूद एसो तुरंत सेक्शन के ईको इसे ठीक करने के लिए सलाह देनी .ई.एस.एस./ई.जे./एम.एस. चाहिए।

.12 :के फ्लेंज के लिए चैनल पहियों

गेटमैन की जिम्मेदारी यह देखना है कि पहियों के फ्लेंज के लिए चैनल साफ रखा जाए।

.13 :गेट रजिस्टर का रखरखाव .सी.एल

- (i) सामान्य और असामान्य परिस्थितियों के दौरान स्टेशन और एलसी गेट पर गेट रजिस्टर बनाए रखा जाएगा। एस:रजिस्टर में नीचे बताए अनुसार गुजरने वाली ट्रेनों का विवरण बनाए रखेंगे और गेट मैन गेट .एम.

सामान्यतः:

स्टेशन मास्टर गेटमैन का एलसी गेट रजिस्टर /

दरवा ज़ा सं.	ट्रेन सं.	समय			
		एसएम ने गेटमैन को गेट बंद करने की सलाह दी	गेटमैन को स्टेशन से मिली सलाह	वास्तविक समय , सड़क यातायात के लिए गेट बंद	रेलगाड़ी द्वारा लेवल क्रॉसिंग से गुजरने का वास्तविक समय

- (ii) गेट स्टॉप सिग्नल की विफलता या गेट के इंटरलॉकिंग के दौरान एलसी गेट आदि को बंद करने के ,आश्वासन के रूप में गेटमैन द्वारा जारी किया गया ट्रेन नंबरगेटमैन और ड्यूटी समय दिशा आदि और प्राइवेट नंबर , :पर मौजूद एसएम द्वारा उनके गेट रजिस्टर में निम्नानुसार दर्ज किया जाएगा

असामान्य क्रम में:

स्टेशन मास्टर गेटमैन का एलसी गेट रजिस्टर /

दरवा ज़ा सं	ट्रेन सं.	गेट बंद करने के लिए एससे समय मांगा .एम. गया	गेट मैन द्वारा दिया गया समय एवं निजी नम्बर		वह समय जब ट्रेन एलगेट से .सी. गुजरी
			समय	निजी नं.	

.14 :विफलता रिपोर्ट

- 14.1 गेटमैन द्वारा कॉल रिसीव न करने को ट्रेन सिग्नल रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा तथा मामले की रिपोर्ट की जाएगी।
- 14.2 टेलीफोन की विफलता सहित गेट पर किसी भी विफलता के मामले में /एसएम, निंबलक अनुभाग के टीसीएम एसई/ को लिखित संदेश द्वारा तुरंत सूचित करेगा। (टेली)

.15 :गेटमैन के लिए सामान्य निर्देश

- i) उन्हें ड्यूटी पर काफी पहले आना चाहिए और उचित वर्दी पहनकर शांत अवस्था में आना चाहिए।
- ii) उसे अपने पूर्ववर्ती से उचित रूप से कार्यलोड ग्रहण करना चाहिए तथा ड्यूटी पूरी होने पर अपने रिलीवर को उचित रूप से कार्यलोड सौंपना चाहिए। वह बिना अनुमति के अपनी शिफ्ट ड्यूटी में बदलाव नहीं करेगा।
- iii) किसी अनधिकृत व्यक्ति को एलगेट संचालित करने की अनुमति न दें। .सी.
- iv) सड़क यातायात के लिए बंद किए गए एलजब तक कि रेलगाड़ी या उसके पीछे ,को तब तक न खोलें गेट .सी. गेट से न गुजर जाए। .सी.आने वाला कोई वाहन एल
- v) उसे यह सुनिश्चित करना होगा कि पहियों के फ्लेंज के लिए चैनल साफ़ हो।
- vi) गेटमैन सड़क की सतह पर पानी डालने और उसे समतल करने के लिए जिम्मेदार होता है।
- vii) यदि गेटमैन को पता चले कि गाड़ी अलग हो गई है तो वह लोको पायलट को हाथ से खतरे का संकेत नहीं , इशारे करके या अन्य ,बल्कि दिन में हरी झंडी तथा रात में सफेद बत्ती दिखाएगा तथा चिल्लाकर ,दिखाएगा तरीकों से लोको पायलट और गाड़ी के गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।
- viii) उन्हें गेट लॉज को बिना किसी व्यक्ति के नहीं छोड़ना चाहिएविशेषकर खुले में। ,
- ix) रिकॉर्ड और सुरक्षा उपकरणोंयुक्तियों का कार्यशील स्थिति में उचित रखरखाव सुनिश्चित करें।/
- x) किसी भी असामान्यवि/फलताको अवश्य दी जानी चाहिए। .एम.सार्वजनिक शिकायत की सूचना एस/
- xi) जहां तक संभव होगेट पर सड़क यातायात को एक बार में दस मिनट से अधिक नहीं रोका जाना .सी.एल इस , चाहिए।
- xii) गेट पर घड़ी लगी हुई है और इसका समय प्रतिदिन के साथ सिंक्रोनाइज़ किया जाता है। SM बजे 16.00 प्रत्येक दिन पर मौजूद इस गेट पर ड्यूटी पर मौजूद गेट मैन को सही समय बताएगा। ड्यूटी SM बजे 16.00 गेट मैन को स्टेशन घड़ी के साथ समय को तदनुसार सही करना चाहिए।
- xiii) एसक्योंकि कोई भी कॉल ,गेट से आने वाले टेलीफोन कॉल पर तुरंत ध्यान देना होगा .सी.को बिना चूके एल .एम. किसी आपातकालीन स्थिति की सूचना देने के लिए भी हो सकती है।
- xiv) यदि ओएचई तार एलतो ,जिससे सड़क यातायात का सुरक्षित मार्ग खतरे में पड़ सकता हो ,गिरे हों गेट पर .सी. जब तक कि यह सुनिश्चित न हो ,गेटमैन को गेट से गुजरने वाले सभी सड़क यातायात को तब तक रोकना होगा जाए किगेट सड़क यातायात के लिए सुरक्षित है।
- xv) यदि ऊंचाई मापने वाले उपकरणों की कोई हानिको .एम.हो तो इसकी सूचना तुरंत ड्यूटी पर तैनात एस क्षति/ दी जानी चाहिए।
- xvi) किसी भी ट्रेक्शन तार या लाइव उपकरण के के दायरे में न जाएं। (फीट 7 लगभग) मीटर 2
- xvii) लाइव ट्रेक्शन वायर के संपर्क में आए व्यक्ति को न छुएँ। ड्यूटी पर मौजूद को सूचित करके बिजली की SM के बाद ही शव को हटाएँ। आपूर्ति बंद करने
- xviii) पीड़ित को कृत्रिम श्वसन देना न भूलें।
- xix) मस्तूल से लटके या जमीन पर गिरे किसी भी कर्षण तार को न छुएं और किसी अन्य को उसे छूने न दें।

परिशिष्ट 'बी'

स्टेशन पर सिग्नलिंग प्रणाली:-व्यवस्था इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग और संचार ,

सिग्नलिंग और इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली (वीडीयू)

यह स्टेशन क्लास इंटरलॉकिंग से लैस है और ॥ जो मानक ,स्टेशन है 'बी'विलद छोर पर डबल डिस्टेंस सिग्नल के साथ दोनों दिशाओं में मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नल से लैस है जो स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थापित , वीडियू से संचालित होते हैं। इस स्टेशन पर (हिताची) (PC) (विजुअल डिस्प्ले यूनिट) वीडियू और 1 वीडियूनामक 2 दोहरीवीडीयू प्रणाली स्थापित है। वीडियू जब ,एक अतिरिक्त स्टैंडबाय व्यवस्था है 2 वीडियू निष्क्रिय हो। 1 वीडियू 1 सेवीडीयू के कार्यालय में एक चेंजओवर स्विच प्रदान किया गया है ताकि SM में बदलने के लिए 2 वीडियू में से किसी एक के विफल होने की स्थिति में संचालन जारी रखा जा सके।

डाउन दिशा में और अप दिशा में डाउन निकट सिग्नल के नीचे स्थिर सिग्नल जैसे डिस्टेंट ,निकट ,प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान और कॉलिंग ऑन सिग्नल दिए गए हैं।-अप दिशा में अप इनर डिस्टेंट ,निकट ,प्रस्थान और अग्रिम प्रस्थान और कॉलिंग ऑन सिग्नल दिए गए हैं।-निंबलक नंबर एस के 4अप एलसी गेट सह अप डिस्टेंट सिग्नल के पहलू को 'ग्रीन'निंबलक स्टेशन के अप इनर डिस्टेंट के पहलू द्वारा नियंत्रित किया जाता है और 'ग्रीन'डाउन प्रस्थान सिग्नल नंबर एस और 3अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस के 30पहलू को एलसी 'ग्रीन' के 8डाउन गेट इनर डिस्टेंट द्वारा शंटिंग मूवमेंट को नियंत्रित करने के लिए ग्राउंड टाइप शंट सिग्नल ,पर नियंत्रित किया जाता है। इसके अलावा 'ग्रीन' भी दिए गए हैं जैसा कि नीचे बताया गया है।

सभी पॉइंट और सिग्नल विजुअल डिस्प्ले यूनिट)वीडीयूके माध्यम से संचालित होते हैं। इस स्टेशन पर इलेक्ट्रॉनिक (की व्यवस्था है। इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग यूनिट के फेल होने की स्थिति में बजर (रूट सेटिंग टाइप) इंटरलॉकिंग एसीके फॉर सिस्ट' बजेगा। ड्यूटी पर मौजूद एसएम को बजर को म्यूट करने के लिए फेलियरकी बटन दबाकर इस ' एसई को सूचित करना चाहिए।/जेई/पुष्टि करनी चाहिए और स्टेशन के ईएसएम

सिग्नल की संख्या वीडियू पैनल पर दिए गए नंबरों से मेल खाती है। सिग्नल की सामान्य स्थिति नीचे दिए ,होती है 'ON' गए सिग्नल नंबर के लिए रूट नंबर और रूट का विवरण दिया गया है।

मार्ग सं.	मार्गों का विवरण
एस(1) 2-	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस 4-तक डाउन निकट ।
एस(2) 2-	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन निकट ,डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 3-तक।
सीओ(1) 2	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस 4-तक डाउन।'कॉलिंग ऑन'
सीओ(2) 2	डाउन मेन लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 3-तक डाउन।'कॉलिंग ऑन'
एस 3	डाउन मेन लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 8-तक डाउन प्रस्थान ।
एस4-	डाउन लूप लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 8-तक डाउन प्रस्थान ।
एस8-	डाउन मेन अग्रिम प्रस्थान
एसएच(1) 12-	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 4डाउन शंट।
एसएच(2) 12-	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 3डाउन शंट।
एसएच(3) 12-	अप एवं डाउन मेन लाइन से अप मेन लाइन के स्टॉप बोर्ड तक डाउन शंट।
एसएच(4) 12-	अप एवं डाउन मेन लाइन से अप लूप लाइन के शंट सिग्नल संख्या एसएच तक 14डाउन शंट।
एसएच14-	अप लूप लाइन से ट्रैक मशीन साइडिंग के स्टॉप बोर्ड तक डाउन शंट।
एसएच(1) 16-	डाउन मेन लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एसएचतक अप शंट। 15

एसएच(2) 16-	डाउन मेन लाइन से अप एवं डाउन लूप लाइन के सिग्नल संख्या एसएच तक 19अप शंट।
एसएच17-	ट्रैक मशीन साइडिंग से अप लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 22अप शंट।
एसएच 18	डाउन मेन लाइन से अप एवं डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 21अप शंट।
एसएच 19	डाउन लूप लाइन से अप एवं डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 21अप शंट।
एस 21	अप मेन अग्रिम प्रस्थान
एस 22	अप लूप लाइन से अप एवं डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 21-तक अप प्रस्थान ।
एस23-	अप मेन लाइन से अप और डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 21-तक अप प्रस्थान ।
एस(1) 28-	अप मेन लाइन से अप लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस 22-तक अप निकट ।
एस(2) 28-	अप मेन लाइन से अप मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 23-तक अप निकट ।
सीओ(1) 28-	अप मेन लाइन से अप लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस 22-तक अप ।'कॉलिंग ऑन'
सीओ(2) 28-	अप मेन लाइन से अप मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 23-तक अप ।'कॉलिंग ऑन'

टिप्पणी:

- (i) डाउन डिस्टेंट सिग्नल का पहलू जीआर (4) 3.07के अनुसार डाउन निकट सिग्नल के पहलू द्वारा स्वचालित रूप से नियंत्रित होता है और अप इनर डिस्टेंट सिग्नल के पहलू अप निकट सिग्नल के पहलू द्वारा स्वचालित रूप से नियंत्रित होते हैं ,अप गेट इनर डिस्टेंट सिग्नल का पहलू निंबलक के अप गेट सह अप डिस्टेंट सिग्नल नंबर एसके पहलू द् 4वारा स्वचालित रूप से नियंत्रित होता है और अप गेट डिस्टेंट सिग्नल का पहलू एलसी गेट के अप इनर डिस्टेंट सिग्नल द्वारा नियंत्रित होता है। इसी तरह ,डाउन गेट इनर डिस्टेंट सिग्नल का पहलू एसआर के अनुसार 1-3.07डाउन गेट सिग्नल नंबर एसद्वारा नियंत्रित होता है। 2
- (ii) डाउन दूर सिग्नल ,निंबलक के अप इनर दूर ,अप गेट इनर दूर और अप गेट दूर सिग्नल और डाउन गेट इनर दूर सिग्नल पर मार्कर प्रदान किए जाते हैं 'पी'जो दर्शाते हैं कि वे अनुमेय सिग्नल हैं।
- (iii) 21- अंतिम रोक सिग्नल संख्या एसऔर एस 8-को संबंधित ब्लॉक उपकरणों के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है और इन्हें तब तक बंद नहीं किया जा सकता जब तक कि आगे का ब्लॉक सेक्शन संबंधित ब्लॉक उपकरण पर का संकेत न दे दे। 'लाइन क्लियर है'
- (iv) 21- S अंतिम स्टॉप सिग्नल संख्या और ,8-Sएक बार ऑ होने के बाद स्वचालित रूप से 'ऑफ'नस्थिति में ' AXT202 जब ट्रेन का पहला वाहन क्रमशः ट्रैक सर्किट ,आ जाएगा T226को नियंत्रित करेगा।
- (v) निकट सिग्नल पर रूट इंडिकेटर लगाए गए हैं। निकट सिग्नल एक बार होने के बाद स्वचालित रूप 'ऑफ' पहला वाहन ट्रैक सर्किट को निय जब ट्रेन का ,हो जाएगा 'ऑन' सेंत्रित करने में लग जाएगा।
- (vi) अलग प्रदान किए जाते हैं और-अलग स्थानों पर अलग-ग्राउंड प्रकार की स्थिति प्रकाश शंट सिग्नल अलग ने पर होने पर क्षैतिज स्थिति में दो सफेद रोशनी प्रदर्शित करते हैं और झुकी हुई स्थिति में प्रदर्शित हो 'चालू' स्थि 'बंद' दो सफेद रोशनीति को दर्शाती हैं।
- (vii) डाउन प्रस्थान सिग्नल संख्या एस और 3अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एसको चार पहलुओं के साथ प्रदान 8 जब ,किया गया हैविलद से लाइन क्लियर प्राप्त की जाती है और हटा ली जाती है तो यह 'डबल येलो' का 30 प्रदर्शित करेगा यदि एलसी संख्याडाउन गेट इनर डिस्टेंट और यह ,प्रदर्शित करता है 'वन येलो' का 30 प्रदर्शित करेगा जब एलसी संख्या 'ग्रीन'डाउन गेट इनर डिस्टेंट प्रदर्शित करता है। 'ग्रीन'

.1 :ट्रैक सर्किट

अप मेन लाइन :अप निकट सिग्नल संख्या एस 28-के पीछे मीटर से लेकर 65डाउन निकट सिग्नल संख्या एसके 2 मीटर के 65 पीछेपॉइंट तक डाउन मेन लाइन :डाउन निकट सिग्नल नंबर एस 2-के पीछे मीटर से लेकर 65डाउन

अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस ,मीटर तक 65 से आगे 8अप लूप लाइन और डाउन लूप लाइन जिसमें दोनों छोर पर लूप लाइनों को जोड़ने वाले क्रॉस ओवर पॉइंट शामिल हैं। ट्रैक सर्किट की सीमाएं कंट्रोल पैनल और , स्टेशन वर्किंग रूल्स डायग्राम पर दिखाई गई हैं।

1.1 एक्सल काउंटर:

इस स्टेशन पर क्रमशः दौड़ छोर और मनमाड छोर पर पुल हिस्से पर दोहरे पहचान डिजिटल एक्सल काउंटर 202 vi),)9 एएक्सटी प्रदान किए गए हैं। एक्सल काउंटर की कार्य प्रक्रिया मुख्य एसडब्ल्यूआर में पैरा 232 एएक्सटी और (vii) और में दी गई है। (viii)

रनिंग लाइनों की किसी भी बर्थिंग पर कोई एक्सल काउंटर उपलब्ध नहीं है। हालाँकि ,निबलक-विलद के बीच इस स्टेशन पर एलवी सत्यापन के लिए दोहरी पहचान के साथ ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर उपलब्ध कराए गए (बीपीएसी) - :जो इस प्रकार हैं ,हैं

निबलक-विलद अनुभाग:

निबलक स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर एस 8-के तुरंत आगे और डाउन मेन लाइन पर विलद स्टेशन के सबसे बाहरी फेसिंग पॉइंट नंबर बी के पास 101 डाउन निकट सिग्नल नंबर एस 2-के आगे पर्याप्त दूरी पर और विलद स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस 21-के तुरंत आगे और अप मेन लाइन पर निबलक स्टेशन के सबसे बाहरी सम्मुख पॉइंट संख्या बी के पास 111 अप निकट सिग्नल के आगे पर्याप्त दूरी पर।

ब्लॉक सेक्शन से संबंधित ब्लॉक की निकासी के लिए दोहरे डिटेक्शन वाले ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर का उपयोग किया जाता है। एसएम के कार्यालय में एक एक्सल काउंटर इंडिकेशन ,रेस्ट बॉक्स उपलब्ध कराया गया है-कम-प्रत्येक ब्लॉक सेक्शन के लिए एक बॉक्स संबंधित ब्लॉक सेक्शन की निकासी को इंगित करने और दोनों दोहरे डिटेक्शन एक्सल काउंटर विफलताओं के मामले में रीसेट की सुविधा के लिए प्रदान किया गया है।

एक्सल काउंटर इंडिकेशन-: विशेषताओं का विवरण/सेट बॉक्स पर संकेतों-कम-

विशेषताएँ

रीसेट ऑपरेशन को अधिकृत करने के लिए .की कुंजी SM

एक्सल काउंटर को रीसेट करने के लिए रीसेट पुश बटन।

रीसेट ऑपरेशन रिकॉर्ड करने के लिए काउंटर.

संकेत

क्रमांक।	रंग और आकार एलईडी का	विवरण	टिप्पणी
.01	हरी बत्ती	स्पष्ट	संकेत दें कि ब्लॉक अनुभाग साफ़ है
.02	लाल बत्ती	व्यस्त/विफल/	बताएं कि ब्लॉक अनुभाग व्यस्त है/बीपीएसी विफल हो / गया है।
.03	लाल बत्ती	लाइन सत्यापन	सहयोग बटन दबाया जा रहा है इसका संकेत दें
.04	हरी बत्ती	प्रारंभिक रीसेट	यह इंगित करता है कि दोनों सिरों पर एक्सल काउंटर रीसेटिंग ऑपरेशन पूरा हो गया है।
.05	पीली रोशनी	पावर ऑन'	बिजली आपूर्ति की उपलब्धता बताएं

चाबियों की अभिरक्षा:

एक्सल काउंटर इंडिकेशन रीसेट बॉक्स की एसएम की चाबी एक अलग कांच के सामने वाले केस में रखी -कम-जाएगी और कांच के सामने वाले केस की चाबी ऊट्टी पर मौजूद एसएम की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।

बटन को रीसेट करें:

रीसेट बटन रीसेट बॉक्स में दिया गया है) 'विफल' ताकि जब भी एक्सल काउंटर ,लाल बत्तीतो ड्यूटी ,संकेत दिखाए (पर मौजूद एसएम यह सुनिश्चित करने के बाद कि ब्लॉक सेक्शन साफ है सामान्य स्थिति में रीसेट कर सके। उसे , रीसेट ऑपरेशन रिकॉर्ड करने के लिए काउंटर :

रीसेट बटन के प्रत्येक ऑपरेशन को एक डिजिटल काउंटर पर दर्ज किया जाएगा और उसे एक अलग रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा BWM 14.08 जिसमें ,में दिए गए प्रोफार्मा के अनुसार रीसेट बटन के ऑपरेशन से पहले और बाद की गतिविधि को दर्शाया जाएगा।

- 1.1.5 संबंधित ब्लॉक सेक्शन की स्थिति दिखाने के लिए निंबलक-विलद सेक्शन के बीच दोहरे पहचान डिजिटल एक्सल काउंटर में संकेत दिए गए हैं । संबंधित ब्लॉक सेक्शन पर लाइन क्लियर प्राप्त करने देने से पहले ड्यूटी पर/ मौजूद एसएम द्वारा संबंधित एक्सल काउंटर इंडिकेशन बॉक्स पर) 'क्लियर' ग्रीन लाइट इंडिकेशन देखा जाएगा। एक्सल () 'क्लियर' कम रीसेट बॉक्स - काउंटर इंडिकेशन ग्रीन लाइट इंडिकेशन तब दिखाता है जब ब्लॉक सेक्शन () 'ऑक्यूपाइड' वाहनों से खाली होता है और/ट्रेनों लाल बत्ती इंडिकेशन तब दिखाता है जब ब्लॉक सेक्शन व्यस्त होता है या उस सेक्शन से संबंधित एक्सल काउंटर विफल हो जाता है।

- 1.1.6 जब भी निंबलक-विलद सेक्शन के बीच दोहरी पहचान पर एक्सल काउंटर में से कोई एक विफल होता है तो सिस्टम , अन्य यूनिट पर काम करना जारी रखेगा। विफल यूनिट स्वचालित रूप से रीसेट हो जाएगी। सिग्नल या ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट में कोई विफलता नहीं होगी। हालाँकि ड्यूटी पर मौजूद एसएम को सुधार के लिए संबंधित एसएंडटी स्टाफ को लिखित संदेश देना होगा।

जब भी निंबलक-विलद सेक्शन पर दोनों एक्सल काउंटर फेल हो जाते हैं तो एसए ,ंडटी फेलियर रजिस्टर में एक प्रविष्टि करनी होती है और संबंधित एसएंडटी स्टाफ को सुधार के लिए लिखित संदेश देना होता है फिर उन्हें रीसेट ,) 9 करने के लिए पैरा 369/में उल्लिखित प्रक्रिया को अपनाकर रीसेट किया जाएगा और पहली ट्रेन को टी (वी) (3) बीपर अधिकृत किया (जाएगा। भले ही दोहरी बीपीएसी प्रदान की जाती है लेकिन जब भी कोई बीपीएसी फेल हो , तो आगे की विफलताओं से बचने के लिए एसएंडटी स्टाफ को एक संदेश देना होता है। , जाती है

.2 वीडियो का विवरण और संचालन

नीचे विवरण में दिए गए गियर और मार्गों के नाम और संख्याएं उदाहरण) आत्मक हैं (लेकिन विशिष्ट नहीं हैं , वीडियो का विवरण तथा , वास्तविक कार्यात्मकता , संचालन , वीडियो पैनल को संचालित करने के लिए नियंत्रक की विशेषताएं।

परिभाषाएं एवं संक्षिप्त शब्द:

वस्तु	विवरण
एलसीपी	स्थानीय नियंत्रण कक्ष
एनवीपी	गैरमहत्वपूर्ण पैनल-
जीयूआई	ग्राफिकल यूज़र इंटरफ़ेस
वीडीयू	दृश्य प्रदर्शन इकाई
एमपी	रखरखाव पैनल
एचएसबी	गर्म स्टैंडबाय
सीटीआरएल	कंप्यूटर कीबोर्ड में नियंत्रण कुंजी
ऑल्ट	कंप्यूटर कीबोर्ड में वैकल्पिक कुंजी
लघु उद्योग	ठोस अवस्था इंटरलॉकिंग
परिभाषाएं	
उपयोगकर्ता	ट्रेन को नियंत्रित करने और निगरानी करने के लिए स्टेशन का प्रभारी व्यक्ति
स्टेशन मास्टर/	स्टेशन के क्षेत्र में गतिविधियाँ.

लॉग इन करें	लॉगिन स्टेशन मास्टर द्वारा एलसीपी को संचालित करने के लिए कनेक्ट करने का कार्य है। आम तौर पर उपयोगकर्ता को कुछ क्रेडेंशियल दर्ज करने ,होते हैंजैसे उसका उपयोगकर्ता , नाम और पासवर्ड.सफलतापूर्वक लॉगिन करने के लिए ,
उपयोगकर्ता नाम	यह एक ऐसा नाम है जो कंप्यूटर सिस्टम पर किसी व्यक्ति की विशिष्ट पहचान करता है
पासवर्ड	गुप्त शब्द या वर्णों की स्ट्रिंग जिसका उपयोग प्रमाणीकरण के लिए साबित करने ,के लिए किया जाता है
नो	किसी संसाधन की पहचान या उस तक पहुंच प्राप्त करना

या NVP को LCPवीडीयू भी कहा जा सकता है।

वीडीयू पैनल संकेत और संचालन प्रक्रिया (विजुअल डिस्प्ले यूनिट)

वीडीयू नियंत्रण सह संकेत पैनल स्टेशन प्रबंधक के कार्यालय में स्थित है और यह स्टेशन कार्य नियम आरेख के अनुसार स्टेशन के संपूर्ण यार्ड लेआउट का योजनाबद्ध पुनरुत्पादन दर्शाता है। सभी पॉइंटट्रेन के रूट ,स्लॉट ,सिग्नल , बोर्ड पर क्लिक करके-वीडीयू पर माउस या कीनियंत्रित होते हैं। पूरा यार्ड लेआउट वीडियू पर दिखाया गया है , एक्सल काउंटर स्पष्ट रूप से पहचाने जाते हैं। सभी/जिसमें सभी ट्रैक सर्किटपॉइंटशंट सिग्नल भौगोलिक ,सिग्नल , रूप से वीडियू पर यार्ड लेआउट में दिखाए जाते हैं और संबंधित बटनों द्वारा नियंत्रित होते हैं। पॉइंटओं और सिग्नल संकेतों की सेटिंग और लॉकिंग वीडियू पर दी गई है। सभी पॉइंटबोर्ड पर क्लिक -सिग्नल और स्लॉट माउस या की , करके नियंत्रित होते हैं। बटन चिह्नों का विवरण एसडब्ल्यूआर आरेख में दिखाए अनुसार है।

संचालन को सुचारू रूप से करने के लिए उपयोगकर्ता के लिए वीडियू पर कई संकेत दिए गए हैं। वीडियू पर प्रदर्शित सभी संकेतों का विवरण पैरा में दिया गया है। 2वीडीयू पैनल को हार्ड की कुंजी द्वारा नियंत्रित किया जाता है SM SM ताकि ड्यूटी पर मौजूदवीडीयू संचालन को लॉक कर सके। वीडियू संचालन को लॉक करने के लिए एक कुंजी प्रदान की गई हैजिसे ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाता है। ड्यूटी पर मौजूद , स्टेशन मास्टर को अनधिकृत व्यक्ति कोवीडीयू संचालित करने की अनुमति नहीं देनी चाहिए और जब भी वह अपनी सीट से बाहर जाए तो उसे वीडियू को लॉक करना चाहिए। स्टेशन मास्टर कार्यालय में मुख्य वीडियू के साथ स्टैंड बाय वीडियू भी प्रदान किया जाता है और स्टेशन के सभी प्रकार के संचालन मुख्य वीडियू की तरह ही हो सकते हैं।

एम्बेडेड वीडियू सिस्टम में :द्वारा प्रारंभिक लॉगिन SM

नोट स्टेशन दो :वीडीयू द्वारा प्रदान किया जाता है। आम तौर पर दोनों वीडियू हमेशा चालू स्थिति में रहते हैं। यानी ऑनलाइन और स्टैंडबाय। यदि ऑनलाइन संचालनशील/वीडीयू किसी कारण से विफल हो जाता है तो स्टैंडबाय , वीडियू स्वचालित रूप से या मैनुअल बदलाव के बाद ऑनलाइन पूर्ण नियंत्रण ले लेगा।

एम्बेडेड वीडियू की असफल स्थिति में:

यदि हार्डवेयर पावर विफलता जैसे कुछ कारणों से दोनों वीडियू के पीसी बंद हो जाते हैं। सबसे पहले दोनों एम्बेडेड उसके बाद यार्ड लेआउट अपने आप खुल जाएगा। यदि यार्ड लेआउट नहीं खुलता है तो ,को एक साथ चालू करें CPU ट खोलने के लिएयार्ड लेआउटवीडीयू पर दिए गए पैनल लोगो पर क्लिक करें। ASTSवीडीयू पर ऑपरेशन से पहले , प्रमाणीकरण के लिए उपयोगकर्ता आईडी और पासवर्ड की आवश्यकता होती है।

सिस्टम पर ऑपरेशन करने के लिए प्रमाणीकरण कुंजियाँ

मास्टर एसएम कुंजी , वीडियू पैनल हार्ड एसएम लॉक और चाबी से सुसज्जित हैताक ,ि ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर वीडियू को लॉक कर सके ताकि कोई भी अनधिकृत व्यक्ति वीडियू तक न पहुंच सके। चाबी ड्यूटी पर मौजूद ,

स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत हिरासत में रखी जानी चाहिए। ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को जब भी अपनी सीट छोड़नी हो तो उसे वीडियू, को लॉक करना चाहिए।

मास्टर को SM कुंजी वाला एक अलग बॉक्स SMKEY, ESUYN वीडियू कंट्रोल पैनल के पास प्रदान किया जाता है जैसा कि चित्र 90 में बताया गया है। जब कुंजी को डाला जाता है और बॉक्स में रखे गए संबंधित लॉक में 1 घड़ी की दिशा में घुमाया जाता है जैसा कि नीचे दिए गए चित्र में दिखाया गया है तो, वीडियू सक्रिय हो जाता है और मास्टर SM संकेत के रूप में 'IN' कुंजी वीडियू पर एक हरा संकेत दिखाया जाएगा जैसा कि चित्र में बताया गया है। जब कुंजी 2 को बाहर निकाल लिया जाता है तो पूरा वीडियू निष्क्रिय हो जाता है और वीडियू से खतरे का संकेत देने के अलावा कोई भी ऑपरेशन नहीं किया जा सकता है। इस मामले में वीडियू पर लाल संकेत दिखाया जाएगा जैसा कि चित्र में 3 बताया गया है।

चित्र) 1 एसएम का ऑटो और ऑटो कुंजी(



चित्र ("इन" एसएम की कुंजी) 2.

चित्र("आउट" एसएम की कुंजी) 3.

एसकुंजी को कुंजी बॉक्स पर दिए गए लॉक हाउस में डालने और घुमाने के .एम.यदि एस - द्वारा अपेक्षित कार्रवाई .एम. स्टा .टी.एंड.तो एस ;दिखाई दे रहा है पर हरा संकेत नहीं .यू.डी.बाद वीफ को तुरंत सूचित करने की सलाह दी जाती है।

पीसी कुंजी (सॉफ्ट कुंजी)

सिस्टम की प्रामाणिकता को मजबूत करने के लिए वीडियू पर नामक पासवर्ड से सुरक्षित कुंजी भी दी गई है। PC Key बल्कि यह पासवर्ड से सुरक्षित सॉफ्ट कुंजी है। सिस्टम पर ,नहीं है कुंजी के विपरीत यह कोई भौतिक या हार्ड कुंजी SM स्थिति में 'IN' करने के लिए दोनों कुंजियों को (खतरे का संकेत देने के अलावा) कोई भी ऑपरेशन रखना आवश्यक है। स्टेशन मास्टर को वीडियू पैनल में दिखाई गई पॉपअप ,याँ क्लिक करें कुंजी पर बा PC कुंजी को सक्रिय करना होगा। PC चुनें जैसा कि नीचे चित्र में दिखाया गया है। "की इन" मेनू से नीचे चित्र में दिखाए अनुसार पॉपअप मेनू से चुनें। "की इन"



यह कुंजी इन और कुंजी आउट के लिए उपयोगकर्ता नाम और पासवर्ड पूछेगा। (जैसा कि नीचे दिखाया गया है)



यदि उपयोगकर्ता नाम और पासवर्ड अनधिकृत हैं तो जैसा कि नीचे चित्र में दिखाया गया) संदेश दिखाई देगा "अमान्य पासवर्ड"।(है

उपयोगकर्ता नाम और पासवर्ड प्रमाणित करने के बाद, संबंधित कमांड ईआई सिस्टम को भेज दिया जाएगा।

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

यदि ,SMवीडीयू में जैसा कि नीचे चित्र में दिखाया) का चयन करें "कुंजी आउटPC " तो ,चाहता है कुंजी को अक्षम करना PC की समान प्रक्रिया करें। "कुंजी इन" और (गया है



इससे सभी पॉप" ,अप मेनू बंद हो जाएंगे। फिर से सक्षम करने के लिए-की इनबताए अनुसार उपयोगकर्ता चुनें और ऊपर " नाम और पासवर्ड दें।

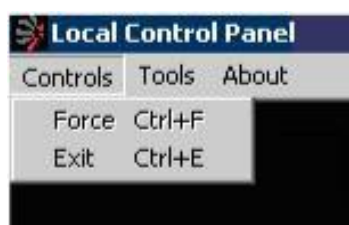
n case of green indication not appearing on VDU after SM Key -Action required by SM inserted & turned in lock house provided on key box; it is advised to inform S&T staff

डुअल वीडियू चेंजओवर (सॉफ्ट चेंजओवर)

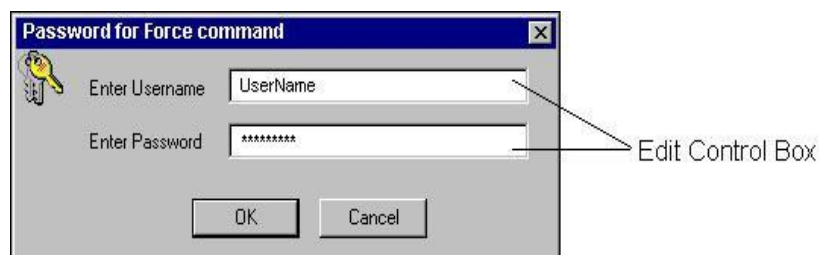
हालाँकि कुछ मामलों में जैसे माउस की विफलता ,डिस्प्ले हेंग होना ,वीडीयू के संचार पोर्ट की विफलता ,वीडीयू से वीडियू सिस्टम में बदलाव मैनुअल रूप से करना पड़ता है। इसके लिए प्रक्रिया नीचे दी गई है।

स्टैंडबाय सिस्टम को फोर्स कमांड का उपयोग करके ऑनलाइन मोड में लाया जा सकता है। उदाहरण के लिए यदि ऑनलाइन , वीडियू का मॉनिटर विफल हो जाता हैतो उपयोगकर्ता स्टैंडबाय वीडियू में फोर्स कमांड का उपयोग करके स्टैंडबाय सिस्टम को ऑनलाइन होने के लिए बाध्य कर सकता है।

नोटही सक्रिय होगा। ऑनलाइन सिस्टम में यह केवल निष्क्रिय स्थिति में रहेगा। फोर्स कमांड केवल स्टैंडबाय सिस्टम में : नीचे दिए गए चित्र में दिखाए अनुसारमुख्य व ,िंडो में मेनू के अंतर्गत फोर्स कमांड उपलब्ध है। "कंट्रोल"



स्टैंडबाय को ऑनलाइन करने के लिए प्रामाणिकता की आवश्यकता है।



(पासवर्ड संवाद बॉक्स)

उपयोगकर्ता को संबंधित संपादन नियंत्रण बॉक्स में नाम और पासवर्ड दर्ज करना होगा। जब क्लिक किया बटन पर 'रद्द करें' जाता है तो पासवर्ड चयन प्रक्रिया समाप्त हो जाती है और सिस्टम स्टैंडबाय मोड में वापस चला जाएगा। जब बटन पर 'ओके'

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

तो कॉन्फिगरेशन फ़ाइल में उपयोगकर्ता का नाम और पासवर्ड प्रविष्टियाँ सत्यापित की जाती हैं। यदि ,क्लिक किया जाता है तो नीचे दिखाए अनुसार एक चेतावनी संदेश प्रद ,या पासवर्ड दर्ज करता है उपयोगकर्ता गलत नामरहित होता है त्रुटिसंदर्भ स्रोत ! नहीं मिला।

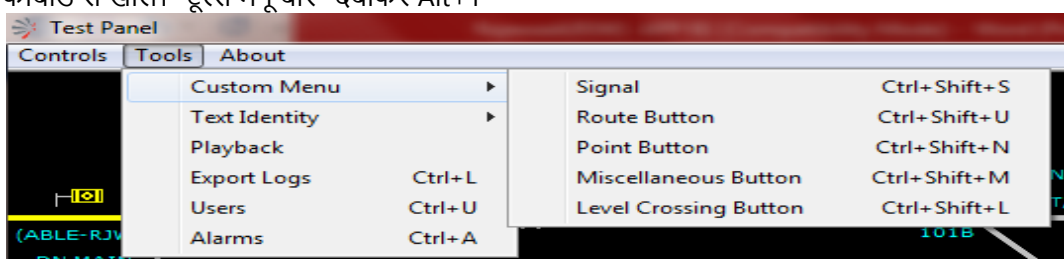


(चेतावनी संदेश)

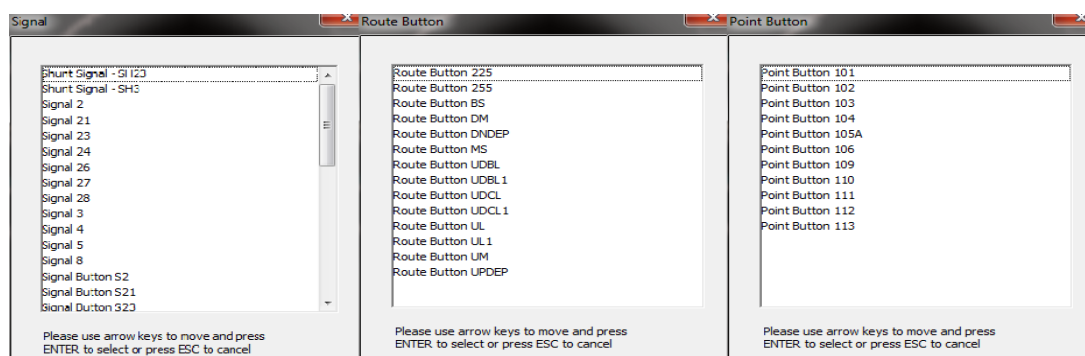
नोटसंकेत चालू है। CAPS LOCK उपयोगकर्ता नाम और पासवर्ड दर्ज करते समय सुनिश्चित करें कि :

कीबोर्ड से वीडियो संचालन:

वीपर आवश्यक कार्य कीबोर्ड का उपयोग करके भी किया जा .यू.डी.वी ,से जुड़े माउस के खराब होने की स्थिति में .यू.डी .गई है सकता है। इसके लिए प्रक्रिया नीचे दी कीबोर्ड से खोलें। "टूल्स मेनू बार" दबाकर Alt+T

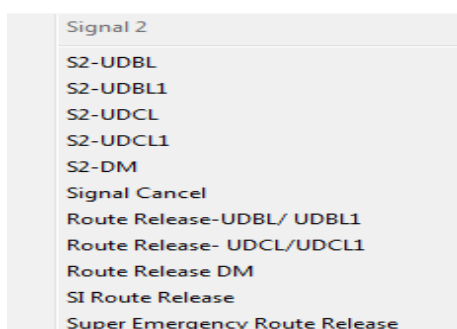


टूल्स मेनू के अंतर्गत कीबोर्ड दिशात्मक तीर कुंजी से "कस्टम मेनूचुनें। सभी गियर सूची कस्टम मेनू पॉपअप के अंतर्गत दिखाई " गई है। ड्यूटी पर एसएम तीर कुंजी से गियर का चयन करेंसंख्याओं के साथ विशेष गियर की कुंजी दबाएं और "एंटर" फिर , एक सूची खुल जाएगी।



आगे बढ़ने के लिए तीर कुंजियों का उपयोग करें और एक विशेष गियर नंबर का चयन करने के लिए दबाएं जिसे ऑन "एंटर" ड्यूटी एसएम द्वारा संचालित किया जा सकता है या रद्द करने के लिए ईएससी।

ड्यूटी एसएम द्वारा विशेष गियर नंबर का चयन करने के बाद गियर नंबर के पास एक पॉपअप मेनू खुलता है।



गियर पॉप अप मेनू खोलने के बाद तीर कुंजी से संबंधित कमांड का चयन करें फिर एंटर कुंजी दबाएं और कमांड के अनुसार , ऑपरेशन होगा।

नोटसएम गियर के संचालन के लिए कुंजियों के संयोजन का उपयोग करके शॉर्ट कट का भी उपयोग कर सकता है जैसा कि ए : ऊपर पॉप मेनू में दिखाया गया है।

ईआई प्रणाली की स्वास्थ्य निगरानी के लिए संकेत प्रदान किया गया।

वीडीयू का सिस्टम स्वस्थ संकेत

वीडीयू की स्वास्थ्य और संचार स्थिति तीन स्कॉलिंग संकेतों द्वारा दर्शाई जाती है जैसा कि चित्र में दिखाया गया है , वीडियू का सामना करते समय ट्रैक लेआउट विंडो के ऊपरी दाएँ कोने में। कंप्यूटर ऑपरेटिंग सिस्टम या ईथरनेट /में विफलता और [OS] /CPU स्विच और वीडियू हैंग के बीच सीरियल पोर्ट संचार संकेत स्कॉल करना बंद कर देगा।



एसएम द्वारा अपेक्षित कार्रवाई यदि त्रिरंगा एलईडी संकेत स्कॉल करना बंद कर देता है - तो वीडियू के काम न करने के बारे , दोहरी वीडियू " षकमें एसएंडटी कर्मचारियों को सूचित करने की सलाह दी जाती है और एसएम को इस दस्तावेज़ के शी के तहत वर्णित बल कमांड का उपयोग करके स्टैंडबाय वीडियू पर लोड लेना चाहिए। "ऑपरेशन

ईआई सिस्टम स्थिति

यह संकेत सिस्टम के संचालन मोड के बारे में जानकारी प्रदान करता (ऑफलाइन मोड) और स्टैंडबाय मोड (ऑनलाइन मोड) में यह क्रमशः स्थिर हरा और स्थिर पीला प्रदर्शित करेगा। है। ऑनलाइन मोड और स्टैंडबाय मोड

CARDFILE	C1	C2	C3
SYSTEM-A	●	●	●
SYSTEM-B	●	●	●

Green steady indication shown System is online & healthy

Yellow steady indication shown System is standby & Healthy

सिस्टम स्थिति के अनुसार एलईडी के सभी संभावित संयोजन इस प्रकार हैं - :

हरा चमकना सिस्टम रीबूट टाइमर संकेत -

CARDFILE	C1	C2	C3
SYSTEM-A	●	●	●

Green flashing timer indication will appear when if both systems are shut down due to some power supply reason & reboot

लाल चमक सिस्टम में त्रुटि के लिए -

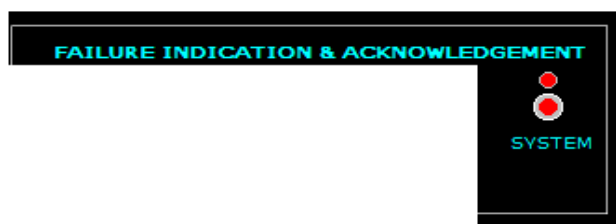
In case of Red flashing indication, it is advised to inform S&T -Action required by SM .aff immediately

CARDFILE	C1	C2	C3
SYSTEM-A	●	●	●
SYSTEM-B	●	●	●

Red flashing indication will appear when if any online/offline systems are shut down due to some reasons

सिस्टम विफलता स्वीकार करें

यदि कोई भी ऑनलाइन या ऑफलाइन सिस्टम विफल हो जाता है सिस्टम स्टेटस में संचार समस्या या किसी अन्य गंभीर EI तो , सिस्टम निर्माता के अनुसार सिस्टम विफलता बजर के साथ जैसा ,दिखाई देगी LED विफलता के कारण बजर के साथ लाल EI कि नीचे दिखाया गया है। इस विफलता को बजर बटन पर माउस क्लिक करके स्वीकार किया जा सकता है जो बजर को शांत कर देगा। दोष के सुधार तक लाल स्थिर एलईडी संकेत जलता रहेगा।



सिस्टम विफलता का कारण एक अलग विंडो में दिखाया जाएगा जिसका वर्णन इस दस्तावेज़ के पैरा में किया गया है। 2.4 एस.एम.द्वारा अपेक्षित कार्रवाईको बजर की सूचना देनी चाहिए तथा एसएंडटी .एम.एस ,बजर के साथ लाल संकेत मिलने पर -: करना चाहिए तथा विफलता को विफलता रजिस्टर में दर्ज करना चाहिए स्टाफ को सिस्टम की विफलता के बारे में तुरंत सूचित को सूचित करना चाहिए। .आर.ओ.सी.तथा एस

सिस्टम से संबंधित अन्य संकेत

ईआई सिस्टम उपकरण से संबंधित कुछ अन्य संकेत वीडियो पर दिखाई देते हैं। ये डीसीऑनलाइन ,पीएसयू/डीसी कनवर्टर- के बीच बेमेल हैं। सिस्टम और ऑफलाइन सिस्टम



Action required by SM/Dy.SM-In case of RED indication with buzzer, SM should acknowledge the buzzer and informs S&T staff for red flashing indication.

वीडियो संबंधित संकेत। (विजुअल डिस्प्ले यूनिट)

ईआई प्रणाली में वीडियो से संबंधित संकेत वीडियो पर दिखाए जाते हैं। ये वीडियो लिंक और वीडियो स्थिति , इस संकेत का विवरण नीचे दिया गया है

वीडियो स्थिति संकेत .

यदि वीडियो ऑनलाइन है तो हरा संकेत जलेगा यदि ,वीडियो स्टैंडबाय है तो पीला संकेत जलेगा और यदि वीडियो विफल हो जाता है तो लाल चमकता संकेत जलेगा

वीडियो B-ऑनलाइन (हरा स्थिर)

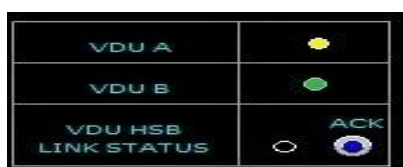
वीडियो।(लाल स्थिर) ए असफल-

n case of Red flashing indication, it is advised to inform S&T staff -Action required by SM: immediately

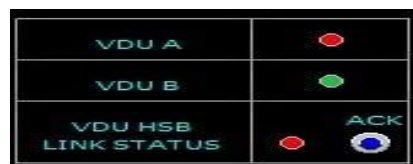
वीडीयू लिंक विफल .

ऑपरेशनल वीडियू में या तो वीडियू A-या वीडियू अगर यह लिंक स्थिति ठीक है तो ऑपरेशनल वीडियू पर पीला संकेत ,B-कि चित्र में दिखाया गया है। अगर अन्य वीडियू का लिंक विफल हो जाता है तो प्रदर्शित होगा जैसा लाल स्थिर संकेत जलेगा और

बजर के साथ वीडियूलिंक स्थिति होगी। HSB



गैर परिचालन-वीडीयू लिंक "ठीक है"

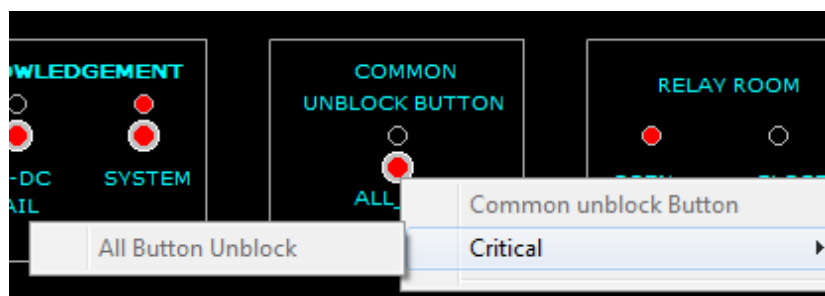


गैर"विफल" परिचालन लिंक-

n case of RED indication with buzzer, ASM -Action required by SM/Dy.SM: nforms S&T staff for standby VDU link should acknowledge the buzzer and

सामान्य अनब्लॉक बटन (सॉफ्ट स्टॉप कॉलर)

किसी भी कारण से स्वचालित सिस्टम बंद होनेसुरक्षा कारणों से सभी ,त्रुटि के होने की स्थिति में ईआई सिस्टम में किसी भी/ बटन स्वचालित रूप सेब्लॉक मोड स्टॉप पर चले जाते हैं। इसलिए सिस्टम को सामान्य रूप से काम करने के लिए वापस लाने के दौरानक करने के को एक साथ अनब्लॉ (सीएच आदि ,पॉइंट ,सिग्नल) बटनों को अनब्लॉक करना आवश्यक है। सभी बटन , लिए वीडियू पर एसएम को कॉमन अनब्लॉक बटन दिया जाता है। यदि कई बटन ब्लॉक हैं ,(कॉलर को रोकें)तो अनब्लॉकिंग कॉमन अनब्लॉक बटन या व्यक्तिगत सॉफ्ट बटन पर क्लिक करके की जा सकती है।



all button from After restoring EI failure SM Unblock -Action required by SM/Dy.SM: .this button

आपातकालीन कुंजी (EMKEY)

भौतिक आपातकालीन कुंजी इस कुंजी को डालने से एसएम को ;वीडीयू काउंटर बॉक्स पर प्रदान की गई है (ईएमकी) आपातकालीन संचालन करने के लिए अधिकृत किया जाता है जैसे

- उप मार्ग बैक लॉकिंग आदि को मुक्त करना ,का आपातकालीन रद्दीकरण या एप्रोच लॉकिंग पूर्ण मार्ग/ ईएस)यूवाईएन(
- आपातकालीन पॉइंट संचालन)ईडब्ल्यूएन(
- आपातकालीन ओवरलैप रिलीज)ओवाईएन(

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

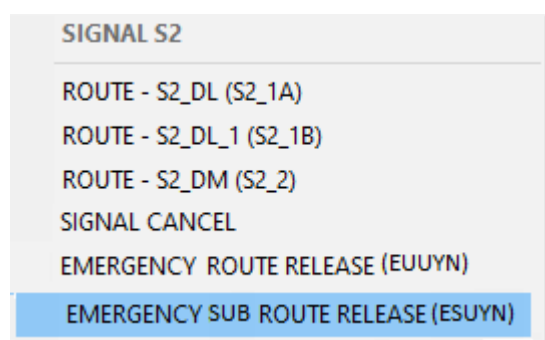
(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

टाइमर के साथ उप मार्ग/पूर्ण मार्ग का आपातकालीन रद्दीकरण) ईएसयूवाईएन(

आपातकालीन उप मार्ग रिलीज किसी दिए गए सिग्नल के मार्ग को जारी करने के लिए प्रदान किया जाता है जब क जब कोई (ट्रैक सर्किट बंद हो जाता है तो रूट रुक जाता है।

खके साथ रद्द नहीं किया जाता है। EUUYN ट्रेन गुजरने के बाद रूट रोक दिया जाता है और सामान्य रद्दीकरण के तहत (नोटद्वारा आपातकालीन कुंजी के सम्मिलन की सकारात्मक पुष्टि के (ईएम कुंजी) ये आपातकालीन ऑपरेशन एसएम : माध्यम से किए जाते हैं।

रूट रिलीज के लिए पूर्व शर्त यह है कि रूट सेट हो चुका हो और सिग्नल को वापस खतरे की स्थिति में डाल दिया गया हो। एसएम को व्यक्तिगत निरीक्षण द्वारा यह सत्यापित करना होगा कि संबंधित उप खंड मार्ग पर कोई ट्रेन या वाहन नहीं है। सत्यापन के बादफिर वांछित सिग्नल का चयन करेगा ,वह आपातकालीन कुंजी को डालेगा और चालू करेगा , स आदेशों की एक और उस पर दायीं माउस बटन दबाएगा। सिस्टम चित्र में दिखाए अनुसार नियंत्रण प्रतीक के पा सूची के साथ एक पॉपअप मेनू प्रदर्शित करेगा।



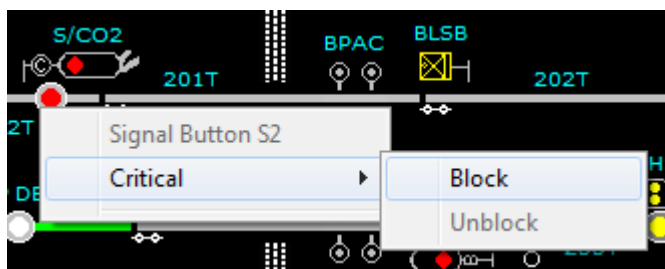
फिर वह इमरजेंसी रूट रिलीज ESUYN विकल्प का चयन करेगा और उस पर क्लिक करेगा। इसके लिए यूजर आईडी और पासवर्ड की आवश्यकता होती है पासवर्ड दर्ज करने के बाद रद्दीकरण शुरू हो जाएगा और टाइमर शुरू हो जाएगा। स्टेशन , सेकंड के समय विलंब के बाद रूट रिलीज हो 120 कुंजी को हटा देना चाहिए। EM मास्टर को अब जाएगा सेकंड के 120 रूट) , (कुंजी को हटाने के बाद ही रिलीज होगा EM बाद और केवलकार्वाई काउंटर में पंजीकृत होगी। 'NESUY'

एस:कुंजी के साथ रद्दीकरण के लिए एक रजिस्टर बनाए रखेगा 'ESUYN' निम्नलिखित प्रारूप में .एम.

में(	सीरीयल नम्बर।
(ii)	तिथि और समय।
(iii)	मार्ग रद्द किया जाएगा।
(4	कारणट्रेन संख्या का उल्लेख करें। ,
वी(	ड्यूटी पर तैनात एसहस्ताक्षर। के .एम.
(छठी)	समय मार्ग रद्द.
सात(	मार्ग रद्द होने के बाद काउंटर की रीडिंग। 'ESUYN'
आठ(	टिप्पणी।

बी सिग्नल अनब्लॉक करना।/पॉइंट बटन को लॉक/रूट/

यदि एसएम किसी विशेष सिग्नल या रूट या प्वाइंट बटन को ब्लॉक करना चाहता है/क्लिक तो वह संबंधित बटन पर बायाँ ,) 'क्रिटिकल' एक विकल्प ,करेगा/बटन कॉलर के रूप में पढ़ा जाना चाहिए/के साथ प्रदर्शित होगा। "बटन ब्लॉक" मेनू-उप (



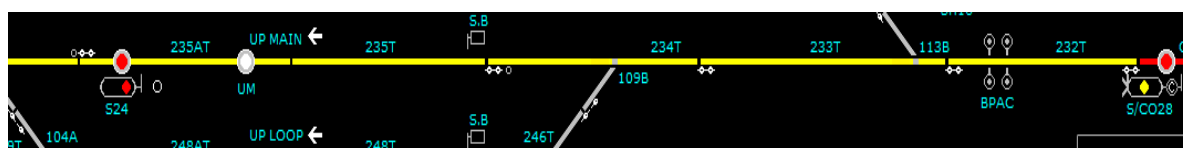
'नहीं' या 'हाँ' क्या आप" क्लिक करने पर एक पुष्टिकरण संवाद बॉक्स दिखाई देगा-के विकल्प के साथ बायाँ 'बटन ब्लॉक' चुनने पर संबंधित सिग्नल या रूट या पॉइंट बटन ब्लॉक हो जाएगा। 'हाँ' क्रिया करना चाहते हैं।/विकल्प के साथ प्र किसी बटन को अनलॉक करने के लिए/एक विकल्प ,ब्लॉक बटन पर बायाँ क्लिक करें ,्रिटिकल-डिस्प्ले होगा जिसमें सब ' क्या आप" के विकल्प के साथ बायाँ क्लिक करें एक पुष्टिकरण संवाद बॉक्स 'बटन अनब्लॉक' होगा। "बटन अनब्लॉक" मेन्यू दिखाई देगा। हाँ चुनने पर संबंधित बटन ब्लॉक हो जाएगा। "विकल्प के साथ प्रक्रिया करना चाहते हैं 'नहीं' या 'हाँ'

वीपर संकेत .यू.डी.

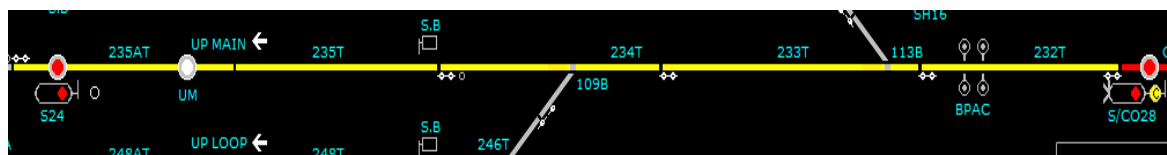
वीडीयू पैनल स्टेशन यार्ड का पूरा लेआउट दिखाता है/अलग भागों और नंबरों में -सर्किटेड सेक्शन अलग-ट्रैक जिसमें सभी , पहलू वीडियू पर स्पष्ट रूप से दिखाए जाते हैं। वीडियू 'ऑफ' और 'ऑन' कॉलिंग ऑन सिग्नल आदि के ,चिह्नित हैं। मुख्य सिग्नल कंट्रोल कम इंडिकेशन पैनल से संचालित पॉइंट के नॉर्मल और रिवर्स इंडिकेशन के साथलॉकिंग इंडिकेशन भी साथ उनके-रूट लॉकिंग आदि के सभी इंडिकेशन वीडियू पर किए गए विभिन्न बटन ऑपरेशन के अनुरूप ,दिखाए जाते हैं। रूट सेटिंग होंगे।

संकेत संकेत

वीडीयू पर सिग्नल बटन लाल रंग में दिखाया गया है और सभी सिग्नलों के पहलुओं को साइट पर इसकी स्थिति के अनुरूप वीडियू पर बदल दिया जाएगा।



चित्र :1मुख्य संकेत



चित्र :2कॉलिंग ऑन सिग्नल

मार्ग संकेत:

जब कीबोर्डतो अगले सिग्नल और ओवरलैप तक मार्ग को ,माउस के साथ सिग्नल के संचालन द्वारा मार्ग निर्धारित किया जाता है/ ,पीली रोशनी दिखाई देगी। जब मार्ग निर्धारित और लॉक हो जाता है कवर करने वाले ट्रैक सर्किट सेक्शन के हिस्से पर स्लिट में तो संबंधित मार्ग के पासएक गोलाकार सफेद रोशनी द्वारा इसका संकेत दिया जाएगा। इस ट्रैक सर्किट सेक्शन पर पीली रोशनी

द जब ट्रैक सर्किट सेक्शन खाली हो में बदल जाएगी जब इस पर कोई ट्रेन या वाहन होगा। ट्रेन के गुजरने के बा 'लाल रोशनी' तो पीली रोशनी फिर से दिखाई देगी और केवल तभी जाता है। बुझेगी जब मार्ग खाली हो जाएगा।

ओवरलैप हिस्से की पीली लाइट बर्थिंग ट्रैक सर्किट सेक्शन पर कब्जा करने के सेकंड बाद तथा सामने वाले छोर पर 120 120 अर्थात बर्थिंग ट्रैक सेक्शन पर ट्रेन के पूरी तरह से पहुंचने के ,ने के बाद बुझ जाएगी निर्धारित रूट सेक्शन के जारी हो सेकंड बाद।



चित्र S28 :1की रूट सेटिंग।

नोट सभी सिग्नलों के लिए रूट आरंभ और ओवरलैप लॉक का अलग संकेत :वीडीयू में नहीं दिखाया गया है।

ट्रैक सर्किट संकेत:

सभी ट्रैक सर्किट सेक्शन वीडियू पैनल पर खींचे गए नियंत्रित क्षेत्र के ट्रैक लेआउट पर अलग-अलग हिस्सों में चिह्नित हैं। आम - तो ओवरलैप सहित उस विशेष ,ट्रैक सर्किट संकेत नहीं जलाए जाते हैं। जब कोई रूट सेट और लॉक किया जाता है ,तौर पर ली लाइटें जल जाती हैं। इसके बारूट के सभी ट्रैक सेक्शन की पीदतो पीली लाइटें ,जब ट्रेन ट्रैक सेक्शन पर कब्जा कर लेती है , बुझ जाती हैं और उस विशेष ट्रैक पर ट्रेन या वाहन की मौजूदगी को इंगित करने के लिए लाल लाइटें जल जाती हैं। जब ट्रेन लाइटें बुझ जाती हैं और पीली लाइट तो लाल ,चलती है और उस ट्रैक सेक्शन को पार करती हैें फिर से जल जाती हैं। संबंधित रूट सेक्शन को छोड़ने पर पीली लाइट आखिरकार बुझ जाती है।

गियर संचालन

मुख्य सिग्नल का संचालन और सिग्नल का आह्वान। 'ऑन'

किसी गाड़ी के स्वागत या प्रस्थान के लिए किसी स्टॉप सिग्नल को बंद करने के लिए उस सिग्नल के आगे के रूट से लेकर अगले स्टॉप सिग्नल तक और उसके आगे ओवरलैप को सेट और लॉक करना आवश्यक है। यह माउस क्लिक और रिलीज करके किया जाता है। इससे रूट और ओवरलैप में आइसोलेशन पॉइंट सहित पॉइंट इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के माध्यम से आवश्यक स्थिति में एक साथ सेट और लॉक हो जाते हैं। यह सुनिश्चित करने के बाद कि सेटिंग और रूट लॉकिंग सही ढंग से हुई है , जहां आवश्यक ,संबंधित सिग्नल को ऑफ पहलू प्रदर्शित करने के लिए बनाया जाता है। इसके पहलू को होउसके आगे के , इस नियम के ,सिग्नल का विवरण जो संचालित किए जाने हैं ,सिग्नल के पहलू द्वारा नियंत्रित किया जाता है। रूट का विवरण तो इस ,लेकिन सिग्नल बंद होने का संकेत नहीं दिखाता है ,में दिए गए हैं। यदि मार्ग निर्धारित हो गया है 4 के पैरा 'बी' परिशिष्ट स्थिति में वीडियू पैनल पर सिग्नल आरंभ संकेत को रद्द करने के लिए इसे हर ऐसे मामले में) ऑपरेशन पर क्लिक करें EGBS अलग चिंता-तो अलग ,सिग्नल बंद होने का संकेत नहीं दिखाता है /। यदि मार्ग निर्धारित नहीं है(दोहराएँपॉइंटओं को मार्ग तालिका के अनुसार आवश्यक स्थिति में सेट किया जाना चाहिएमार्ग के लिए परिचालन तालिका के /और फिर चिंता रेखा , अनुसार तदनुसार क्लिक करें।

जब भी कॉलिंग क्लिक करें। यह -सिंबल पर बायाँ 'ऑन' तो संबंधित सिग्नल के कॉलिंग ,करना हो 'ऑफ' सिग्नल को 'ऑन' पॉप अप मेनू प्रदर्शित करेगा। पॉपअप मेन 'ऑन' कॉलिंगू से मेनू विकल्प चुनने के बाद। इससे 'कॉलिंग ऑन'वीडीयू पर सिग्नल के दाईं ओर चमकता हुआ सफ़ेद संकेत दिखाई देगा। कॉलिंग सेकंड के बाद साफ़ हो जाएगा जब 60 सिग्नल 'ऑन' वीडियू पर चमकता हुआ सफ़ेद संकेत स्थिर हो जाएगा और कॉलिंग सिग्नल के साफ़ होने पर गायब हो ज 'ऑन'ाएगा।

सिग्नल कमांड मेनू

सिग्नल पॉपअप मेनू तक पहुंचने के लिए उपयोगकर्ता को सिग्नल प्रतीक पर बायाँ क्लिक करना होगा और यह संबंधित सिग्नल , के लिए पॉपअप मेनू प्रदर्शित करेगा।

संबंधित सिग्नल के लिए सभी नियंत्रण आदेश सिग्नल संख्या को इंगित करने वाली हेडिंग लाइन के नीचे प्रदर्शित किए जाएंगे ।(क्षैतिज रेखा से अलग है और ग्रे रंग में प्रदर्शित है ,हेडिंग लाइन अक्षम है)

Signal 2	Signal CO2
S2-UDBL	CO2-UDBL
S2-UDBL1	CO2-UDCL
S2-UDCL	CO2-DM
S2-UDCL1	Signal Cancel
S2-DM	Route Release UDBL
Signal Cancel	Route Release UDCL
Route Release-UDBL/ UDBL1	Route Release DM
Route Release-UDCL/ UDCL1	Super Emergency Route Release
Route Release DM	SI Route Release
SI Route Release	
Super Emergency Route Release	

मुख्य सिग्नल और सिग्नल पर कॉलिंग पॉपअप मेनू

पॉपअप मेनू से मेनू विकल्प का चयन करने के बाद संबंधित कमांड ईआई सिस्टम को भेज दी जाएगी।

सिग्नल को :करना 'चालू'

सिग्नल को रद्द करने के लिए SM ,सिग्नल आइकन पर कर्सर को दबाए रखेगा और विकल्पों के साथ एक पॉपअप मेनू दिखाई देगा साइट पर ऑफ़ पहलू बुझाएँ और ऑन पहलू जलाएँ और साथ ही ,मेनू में सिग्नल कैंसल पर बायाँ क्लिक करें ,वीडीयू पर संबंधित संकेत दें। नीचे दिए गए पैरा के अनुसार इमरजेंसी रूट रिलीज़)ईएसयूवाईएन और इमरजेंसी सब रूट रिलीज़ ()ईडब्ल्यूवाईएनमें से किसी भी विकल्प को चुनकर रूट को रिलीज़ किया जा सकता है। (

मार्ग रद्द करना पहले से निर्धारित है:

सामान्य तौर पर रूट को रद्द करने की आवश्यकता नहीं होती है क्योंकि यह ट्रेन के पूरी तरह से गुजर जानेआने के बाद अपने / आप ही साफ हो जाता है। हालांकि अगर किसी कारण से पहले से तय रूट को रद्द करना जरूरी हो जाए तो ड्यूटी पर मौजूद चाल एसएम को सबसे पहले रूट पर मूवमेंट को नियंत्रित करने वाले सिग्नल को रद्द करना चाहिए और फिर रूट को रद्द करना शुरू करना चाहिए। रूट को रद्द करना या जारी करना हमेशा ही इमर्जेंसी कहलाता है जब इसे रद्द किया जाता है। रूट को तब रद्द किया जाता है जब ट्रेन ने एप्रोच ट्रैक पर कब्जा नहीं किया होतुरं ओवरलैप सहित रूट को ,रूट को रद्द करने ,त जारी किया जाएगा। हालांकि लेकिन सिग्नल के नीचे वीड्यू ,तो रूट को तुरंत रद्द नहीं किया जाएगा ,अगर एप्रोच ट्रैक सर्किट पर कब्जा है , पर एक एप्रोच इंडिकेशन दिखाई देगा। एप्रोच इंडिकेशन तब तक चमकता रहेगा जब तक (एक छोटी गोलाकार सफेद रोशनी) जा कि एप्रोच लॉकिंग कोरी करने के लिए निर्धारित समय अंतराल यानी सेकंड बीत न जाए। एप्रोच इंडिकेशन के स्थिर होने 120 के बाद ही ऊपर बताई गई प्रक्रिया को दोहराकर रूट को रद्द किया जाना चाहिए। हर बार जब रूट को इस तरह से रद्द किया काउंटर पर रिकॉर्ड किया जाएगा। (ईयूवाईएन) बटन तो इसे वीड्यू पर दिए गए इमरजेंसी रूट रिलीज़ ,जाता है

ओवरलैप सहित सिग्नल के रूट को रिलीज़ करने के लिए रूट " सिग्नल पर कर्सर को दबाए रखें और माउस को संबंधित , कमांड पर बायाँ क्लिक करें "रिलीज़

Signal CO28
CO28-UL
CO28-UM
CO28-UDCL
CO28-UDBL
Signal Cancel
Route Release UL
Route Release UM
Route Release UDCL
Route Release UDBL
Super Emergency Route Release
SI Route Release

To initiate route release command. The route will get release depending on the approach and back lock track status. After pressing command route releases for concern route with EUUYN counter increment

ओवरलैप रद्द करना:

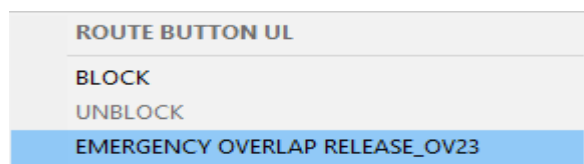
आम तौर पर ओवरलैप बर् सेकंड के बाद 120थिंग हिस्से पर ट्रेन के आने पर रिलीज़ हो जाता है। अगर यह रिलीज़ नहीं हो रहा है तो ड्यूटी पर मौजूद ओवरलैप के संबंधित रूट बटन के पास कर्सर रखकर ओवरलैप को रिलीज़ SM करता है और माउस के राइट क्लिक का उपयोग करके ओवरलैप रिलीज़ का चयन करता है। इसके लिए यूजर डी औआईर पासवर्ड प्रमाणीकरण की आवश्यकता होती है यूजर आईडी और पासवर्ड दर्ज करने के बाद ओवरलैप , काउंटर पर रिकॉर्ड किया जाएगा। OYN रिलीज़ हो जाता है और इसे

आपातकालीन ओवरलैप रिलीज ऑपरेशन:

ट्रेन के आने और बर्थिंग ट्रेक पर कब्जा करने के बाद, दो मिनट के निर्धारित समय अंतराल के बाद ओवरलैप अपने आप रिलीज हो जाता है। जब किसी कारण से ट्रेन के आने के बाद ओवरलैप अपने आप रिलीज नहीं होता है, तो इसका संकेत ओवरलैप वाले हिस्से के रोशन रहने से होगा और संबंधित OV पीले रंग में स्थिर संकेत देगा।

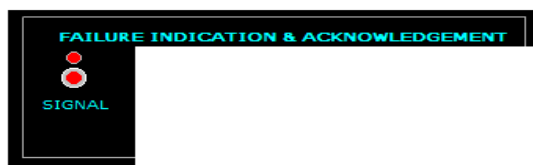
ऐसे मामलों में, EM कुंजी डालें और चालू करें

- रूट बटन पर बायाँ क्लिक करें.
- यह आपातकालीन ओवरलैप रिलीज विकल्प को इंगित करेगा, और कर्सर को ओवरलैप रिलीज विकल्प पर ले जाएगा।
- अब इमरजेंसी ओवरलैप रिलीज विकल्प पर बायाँ क्लिक करें, 120 सेकंड के समय विलंब के बाद ओवरलैप रिलीज होगा।
- ओवरलैप जारी होने के बाद EM कुंजी को हटा दिया जाना चाहिए।



सिग्नल विफलता संकेत:

साइट पर सिग्नल एलईडी की विफलता के कारण सिग्नल अगले प्रतिबंधात्मक पहलू पर वापस लौट जाता है और पैनल पर संकेत भी बदल जाता है जैसा कि सारणीबद्ध रूप में दिखाया गया है। जब कोई सिग्नल पहलू विफल होता है तो उस पहलू के लिए लाल स्थिर संकेत दिखाई देता है सिग्नल लैप का सामान्य संकेत गायब हो जाएगा और ,श्रव्य अलार्म घंटी बजना शुरू हो जाएगी , वीडियो पैनल पर विफलता की पावती पर श्रव्य पर माउस क्लिक करके ACK संकेत दिखाई देगा। सिग्नल फेल 'सिग्नल विफलता' संकेत तब तक जारी 'सिग्नल विफलता' स्थिर रहेगा और 'S' लेकिन लाल सिग्नल संकेत ,अलार्म को शांत किया जा सकता है रहेगा जब तक कि विफलता को ठीक नहीं कर लिया जाता।



In case of signal failure red steady indication in -SM: .Action required by SM/Dy signal Failure. It is

क्र.सं	एलईडी सिग्नल लैंप की विफलता से पहले स्टॉप सिग्नल का पहलू प्रदर्शित होता है।		लैंप विफलता का विवरण) एलईडी यूनिट विफल(	एलईडी सिग्नल के बाद प्रदर्शित पहलू लैंप विफलता.	
	सिग्नल द्वारा स्थल पर	सिग्नल प्रतीक द्वारा वीडियो पर		सिग्नल पर साइट	सिग्नल प्रतीक द्वारा वीडियो पर
.1	लाल	लाल	एलईडी यूनिट विफल	रिक्त) पीछे का सिग्नल वापस आ जाता है लाल पहलू पर वापस जाएं(	अलार्म के साथ लाल चमकती हुई।
.2	पीला	पीला	एलईडी यूनिट विफल	लाल	चमकता पीला स्थिर लाल के साथ.
.3	डबल पीला	डबल पीला	एक पीली इकाई विफल	पीला	एक पीला और दूसरा स्थिर चमकना पीला।
			दोनों इकाई विफल	लाल	चमकती डबल पीली रोशनी के साथ स्थिर लाल.
.4	हरा	हरा	एलईडी यूनिट विफल	डबल पीला	चमकता हरा रंग और स्थिर दोहरा पीला रंग।

पॉइंट संकेत और संचालन.

पॉइंट संकेत.

पॉइंट की स्थिति वीडियो पैनल पर पैनल पर पॉइंटों के पास प्रबुद्ध आयताकार स्लिट द्वारा इंगित की जाती है। एक पॉइंट की सामान्य सेटिंग सीधे मार्ग पर प्रबुद्ध स्लिट द्वारा और विपरीत सेटिंग अपसारी मार्ग पर प्रबुद्ध स्लिट द्वारा इंगित की जाती है।

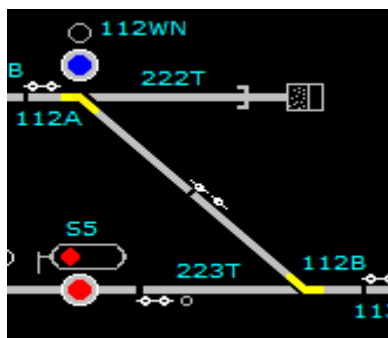
ये स्लिट्स स्थिर पीली रोशनी दिखाएँगी यदि पॉइंट ठीक से सेट किए गए हैं और पॉइंट को नियंत्रित करने वाले टैक सर्किट साफ़ हैं या पॉइंट को नियंत्रित करने वाले टैक सर्किट व्यस्त हैं या विफल हो गए हैं तो स्थिर लाल रोशनी दिखाएँगी। पॉइंट के ठीक से सेट न होने की स्थिति में स्थिर रोशनी चमकती रोशनी में बदल जाएगी। जब पॉइंट को एक स्थान से दूसरे स्थान पर संचालित किया जा रहा हो रोशनी भी थोड़े समय के लिए दिखाई देगी। स्टेशन मास्टर को इसे पॉइंट विफलता तो चमकती हुई , सेकंड से ज़्यादा समय तक जारी न रहे। 10 नहीं समझना चाहिए जब तक कि चमकती हुई रोशनी



(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

चित्र :1पॉइंट सामान्य स्थिति



चित्र :2पॉइंट विपरीत स्थिति

पॉइंट लॉकिंग संकेत:

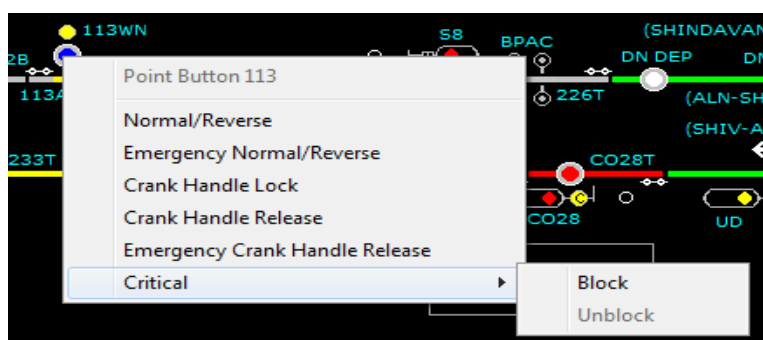
जब कोई विशेष पॉइंट किसी रूट से जुड़ा होता हैके पास गोल स्लिट में दी गई एक छोटी पीली 'पॉइंट पोजिशन' तो पैनल पर , तो ,रोशनी से यह संकेत मिलता है कि पॉइंट ऑपरेशन के लिए खाली नहीं हैं। जब यह लॉकिंग इंडिकेशन दिखाई देता हैस्टेशन मास्टर को संबंधित पॉइंट में हस्तक्षेप नहीं करना चाहिए।



चित्र :1पॉइंट सेट और लॉक स्थिति

पॉइंट का सामान्य संचालन:

अलग ,लिए पर सेट करने के 'नॉर्मल' से 'रिवर्स' या 'रिवर्स' से 'नॉर्मल' अलग पॉइंट ऑपरेशन के लिए पॉइंट को-वीडीयू पैनल पर संबंधित पॉइंट बटन पर क्लिक करेंबशर्ते पॉइंट किसी भी रूट से जुड़े न हों और पॉइंट को नियंत्रित करने वाला ट्रैक सर्किट , र/नॉर्मल' भी खाली हो।िवर्स विकल्पों के साथ एक मेनू 'रिवर्स/स्पेशल पॉइंट इमरजेंसी नॉर्मल' रिवर्स और/इमरजेंसी नॉर्मल , दिखाई देगा। पॉइंट के सामान्य संचालन का मतलब है कि पॉइंट को सामान्य परिस्थितियों में संचालित किया जाना है और पॉइंट किसी भी रूट में लॉक नहीं है। विकल्प को बाएं क्लिक करके चुना जाना चाहिए। सब मेन्यू में वीडियू पर नॉर्मलरिवर्स। इस / ट बदल जाएगा।तरह के क्लिक से साइट पर पॉइंट

**पॉइंट कमांड मेनू:**

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

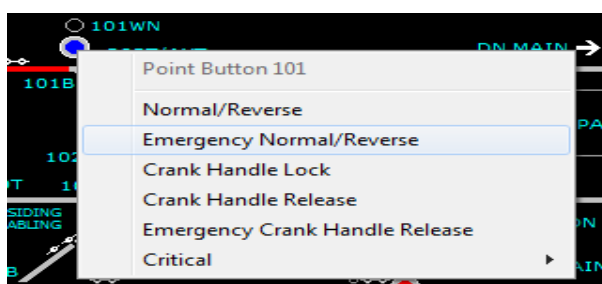
(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

पॉइंट पॉपअप मेनू तक पहुंचने के लिए उपयोगकर्ता को ,पॉइंट प्रतीक पर बायाँ क्लिक करना होगा और यह संबंधित पॉइंट के लिए पॉपअप मेनू प्रदर्शित करेगा।

मेनू कमांड	आदेश इस प्रकार पढ़ा जाएगा	समारोह
पॉइंट सं.	पॉइंट संख्या.	पॉइंट संख्या इंगित करता है
सामान्यरिवर्स/	सामान्यरिवर्स संचालन/	पॉइंट को सामान्यरिवर्स स्थिति पर सेट करें/
आपातकालीन सामान्यरिवर्स/	आपातकालीन संचालन (EBPU) (EWN) रिवर्स/सामान्य	पॉइंट के नीचे सामान्य रिवर्स स्थिति पर/पॉइंट सेट करें उपयोगकर्ता आईडी और पासवर्ड खुला भरें तो पॉइंट बदल जाएगा

आपातकालीन पॉइंट संचालन :- (ईडब्ल्यूएन/ईबीपीयू)

पॉइंट को नियंत्रित करने वाले ट्रैक सर्किट के फेल होने की स्थिति में ड्यूटी एसएम -तो ऑन ,यदि पॉइंट को संचालित करना है , पहले व्यक्तिगत रूप से सत्यापित करेगा कि मार्ग पर कोई गतिविधि शुरू नहीं हुई है और संबंधित ट्रैक सर्किट किसी भी ट्रेन या वाहन द्वारा कब्जा नहीं किया गया है यह सुनिश्चित करें कि पॉइंट को आपातकालीन स्थितियों में संचालित किया जाना है और , भी मार्ग के लिए लॉक नहीं है। पॉइंट ट्रैक विफलता के दौरान आपातकालीन पॉइंट संचालन के लिए केवल पॉइंट किसी अधिकृत स्टेशन मास्टर ही आईआई सिस्टम तक पहुंच सकता है। आपातकालीन पॉइंट संचालन के लिए कुंजी को डालना EM उपयोगकर्ता आईडी और ,संचालन का चयन करें पॉइंट पर राइट क्लिक करें और आपातकालीन पॉइंट ,और चालू करना होगा काउंटर वृद्धि के साथ संचालित होगा। ऑपरेशन पूरा होने EWN पॉइंट ,पासवर्ड दर्ज करें के बाद कुंजी को हटा दें। EM



Set Point to
Normal/
Reverse
under track
fail
condition.

पॉइंट विफलता संकेत:

पॉइंट विफलता की स्थिति में पैनल पर संबंधित .यू.डी.वी ,पॉइंट संकेत स्थिर प्रकाश से चमकती हुई रोशनी में बदल जाएगा और वी' पैनल पर बजर की ध्वनि के साथ .यू.डी.पॉइंट विफलता जिसे ,संकेत दिखाई देगा 'पॉइंट विफलता पर माउस क्लिक का उपयोग करके विफलता की स्वीकृति द्वारा शांत किया जा सकता है लेकिन लाल ,पॉइंट संकेत स्थिर रहेगा और 'पॉइंट विफलता ' संकेत तब तक जारी रहेगा जब तक विफलता ठीक नहीं हो जाती।



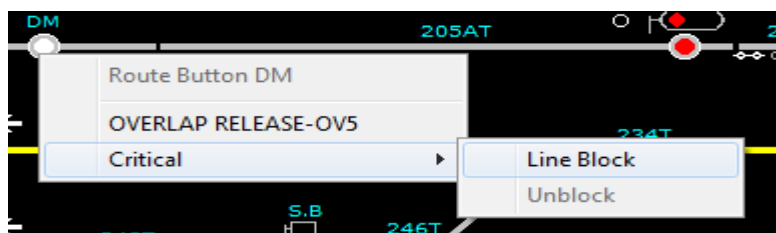
एस द्वारा अपेक्षित .एम.कार्रवाई स्टाफ को तुरंत सूचित .टी.एंड.पॉइंट फेल होने की स्थिति में पॉइंट फेल में लाल फ्लैशिंग। एस - जाती है। करने की सलाह दी

रूट बटन पॉप अप मेनू.

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

रूट पॉपअप मेनू तक पहुंचने के लिए उपयोगकर्ता को बर्थिंग ट्रैक पर रूट बटन प्रतीक पर बायाँ क्लिक करना होगा और यह , संबंधित रूट के लिए पॉपअप मेनू प्रदर्शित करेगा।



मेनू कमांड	आदेश इस प्रकार पढ़ा जाएगा	समारोह
रिमाइंडर कॉलर सक्षम/अक्षम करें/	रूट बटन ब्लॉक/अनब्लॉक/	ब्लॉक/अनब्लॉक बटन/

लेवल क्रॉसिंग गेट पर नियंत्रण :लागू नहीं।

काउंटर रीडिंग की रिकॉर्डिंग:-

इनमें से प्रत्येक ऑपरेशन के साथ निम्नलिखित काउंटर्स का संचालन प्रदान किया गया है - :

1	ईआरआरबी)ईयूवाईएन(	आपातकालीन मार्ग रिलीज).ईयूवाईजेड(
2	ईबीपीयू (ईडब्ल्यूएन)	आपातकालीन पॉइंट संचालन)ईडब्ल्यूएन(
3	ईसीएचवाईएन	आपातकालीन क्रैंक हैंडल रिलीज)ईसीएचवाईएन(
4	सीओजीजीएन	सिग्नल आरंभ पर कॉलिंग)सीओजीजीबीजेड(
5	ईएसयूवाईएन	आपातकालीन उप)मार्ग रिलीज-ईएसयूवाईजेड(
7	आररूम-	रिले रूम ओपन(जेड-रूम/आर) क्लोज काउंटर/

ड्यूटी पर मौजूद एसएम को ऐसे सभी ऑपरेशनों का उचित रिकॉर्ड रखना चाहिए। उपरोक्त प्रत्येक बटन के लिए अलग अलग-रजिस्टर या अलगकिया अलग हिस्सों में सामान्य रजिस्टर बनाए रखना चाहिए। हर बार जब बटन को इस तरह से संचालित-जिसमें स्पष्ट रूप से उन परिस्थितियों का उल्लेख किया जाना चाहिए ,जाता है तो काउंटर पर रीडिंग दर्ज की जानी चाहिए जिनके तहत आपातकालीन ऑपरेशन किया जाना था। ड्यूटी पर मौजूद एसएम को अपने रिलीवर को चार्ज सौंपने से पहले रों की अंतिम रीडिंग दर्ज करनी चाहिए। कार्यरजिस्ट्रों में सभी काउंट/संबंधित रजिस्टरलोड संभालने वाले एसएम को काउंटर्स पर रीडिंग के वास्तविक अवलोकन द्वारा यह सत्यापित करना चाहिए कि अंतिम रीडिंग सही ढंग से दर्ज की गई है और इसके लिए टोकन साइन इन करना चाहिए।

क्रैंक हैंडल इंटरलॉकिंग ऑफ पॉइंट क्रैंक हैंडल कीज़ की कस्टडी NX

विद्युत चालित पॉइंट मशीनों की क्रैंक हैंडल कुंजियाँ संबंधित सिग्नलों के साथ इंटरलॉक की जाती हैं। उन्हें निम्न प्रकार से NX :समूहीकृत किया गया है

सीएच नं1.	101/ए101बी	सीएच नं2 .	102/ए102बी
सीएच नं3 .	103/ए103बी	सीएच नं7 .	107/ए107बी
सीएच नं8 .	108/ए108बी	सीएच नं9 .	109
सीएच नं11 .	111/ए111बी		

इस स्टेशन पर खराबी या रखरखाव के दौरान मोटर संचालित पॉइंटओं की मैनुअल सेटिंग के लिए क्रैंक हैंडल प्रदान किया गया है। इस क्रैंक हैंडल को इस उद्देश्य के लिए विशेष रूप से प्रदान किए गए केस में रखा जाना चाहिए। इस केस को लॉक किया जाएगा और इसकी चाबियाँ ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर की निजी हिरासत में रखी जाएंगी।

क्रैंक हैंडल केस को लॉक करने के अलावा सेक्शन के जेईसील भी किया जाएगा। टेक्नीशियन द्वारा/(सिग्नल) एसएसई/

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

प्वाइंट समूहों के लिए अलगएनएक्स चाबियाँ स्टेशन मास्टर के कार .अलग वार्डों की एक नं-यालय में रखी जाती हैंजिसे आम , तौर पर बंद कर दिया जाता है और बॉक्स की चाबी ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर की हिरासत में रखी जाती है। इंटरलॉक कुंजियों को रखरखाव के उद्देश्य से या एसएंडटी स्टाफ या ट्रैफिक स्टाफ द्वारा विफलता/ट क्रैंक हैंडल कुंजीकिए गए प्वाइंट को दूर करने के लिए वीडियू कंट्रोल कम इंडिकेशन पैनल से छोड़ा जा सकता है। क्रैंक हैंडल कंट्रोल को साइट से और साइट पर छोड़ने और वापस लेने के उद्देश्य से सभी छह सीएच नियंत्रणों के लिए बटन वीडियू पैनल पर दिए गए हैं।

क्रैंक हैंडल का संचालन-;

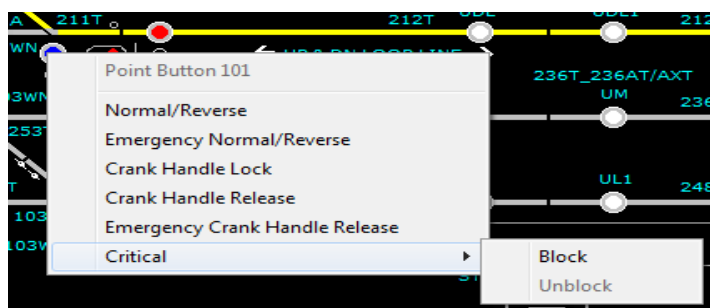
स्टेशन मास्टर वीडियू पर परिभाषित अनुसार क्रैंक हैंडल को छोड़नेके पास कर्सर 'पॉइंट बटन' लॉक करने के लिए संबंधित/ :अप मेनू दिखाई देगा-नीचे दिए अनुसार एक पॉप ;को दबाएगा

मेनू कमांड	आदेश इस प्रकार पढ़ा जाएगा	समारोह
पॉइंट बटन		सामान्यआपातकालीन संचालन/
क्रैंक हैंडल रिलीज ट्रांसमिट) (नियंत्रण	संचारित सीएच नियंत्रण	पॉइंटओं के मैनुअल संचालन की अनुमति देने के लिए क्रैंक हैंडल कुंजी नियंत्रण संचारित करना
क्रैंक हैंडल लॉक (रिसीव) (कंट्रोल	सीएच नियंत्रण प्राप्त करें	क्रैंक हैंडल कुंजी नियंत्रण वापस लेने या प्राप्त करने के लिए
आपातकालीन संचार नियंत्रण	आपातकालीन सीएच संचार नियंत्रण)ईसीएचवाईएन(	आपातकालीन क्रैंक हैंडल ऑपरेशन तब किया जा सकता है जब मार्ग लॉक हो। कमांड दबाने के बाद एक पॉप अप यूजर आईडी और पासवर्ड ओपन फिल होता हैसेकंड के समय विलंब 120 फिर , के बादईसीएचवाईएन के ऊपर एक पीला स्थिर संकेत दिखाया जाता है फिर ,सीएच संचारित होता है।

सामान्य संचालन के लिए क्रैंक हैंडल को छोड़ने के लिए को बाएं क्लिक किया जाएगा जो संबंधित 'क्रैंक हैंडल रिलीज' विकल्प , पॉइंट के लिए क्रैंक हैंडल की कुंजी को रिलीज़ करेगा। जब क्रैंक हैंडल रिलीज विकल्प के साथ नियंत्रण जारी किया जाता हैतो , नियंत्रण पर एक चमकता हुआ पीला संकेत दिखाएगा। 'क्रैंक हैंडल' यह संबंधित

जब जाती है तो चमकता हुआ पीला संकेत गायब हो ज रिले से चाबी निकाल ली KLCRाता है और संबंधित क्रैंक हैंडल नियंत्रण पर एक स्थिर लाल संकेत दिखाई देता है।

साइट पर काम पूरा होने के बाद जब क्रैंक हैंडल कुंजी को केएलसीआर रिले में बहाल किया जाता हैतो संबंधित पर एक , चमकता हुआ पीला संकेत दिखाई देगा



न 'क्रैंक हैंडल' नियंत्रण और स्थिर लाल संकेत गायब हो जाता है। स्टेशन मास्टर वीडियू पर संबंधित के पास कर्सर 'पॉइंट बटन' अप मेनू दिखाई देगा। संबंधित-एक पॉप ;रखेगापॉइंट के लिए क्रैंक हैंडल की कुंजी को पुनर्स्थापित करने के लिए हैंडल 'क्रैंक' विकल्प का चयन करें। क्रैंक हैंडल 'लॉकल नियंत्रण की वापसी की पुष्टि करते हुए एक स्थिर पीला संकेत दिखाई देगा।

एसएम द्वारा आवश्यक कार्रवाई जब भी वीडियू से स्लॉट संचारित किए बिना सीएच पीला संकेत स्वचालित रूप से चमकता - त करने की सलाह दी जाती है। एसएंडटी कर्मचारियों को तुरंत सूचि

हैंडल कंट्रोल रैंक के संबंध में नियंत्रण -:संकेत /

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

पैनल पर निम्नलिखित नियंत्रण और संकेत दिए गए हैं

.1	क्रैंक हैंडल नियंत्रण	क्रमशः कुंजी पर नियंत्रण छोड़ने या वापस लेने के लिए। NX
.2	पीली रोशनी	वीडीयू पर उपलब्ध है। सामान्य रूप से स्थिर और नियंत्रण छोड़ते ही चमकता है। जब कुंजी निकाली जाती है तो यह बुझ जाता है। जब कुंजी वापस डाली जाती है तो फिर से चमकता है। नियंत्रण वापस लेने पर पीला स्थिर संकेत जलता है।
.3	लाल बत्ती	वीडीयू पर क्रैंक हैंडल कंट्रोल के बगल में उपलब्ध है। सामान्य रूप से बुझ जाता है और कुंजी निकालने पर तुरंत जल NX रिले से KLCR कुंजी को फिर से डालने के बाद यह बुझ जाता है। NX उठता है।

क्रैंक हैंडल विफलता संकेत

क्रैंक विफलता की स्थिति में, वीडियू पैनल पर संबंधित क्रैंक संकेत स्थिर प्रकाश से चमकती हुई रोशनी में बदल जाएगा और वीडियू पैनल पर 'सीएच जिसे, संकेत बज्र की ध्वनि के साथ दिखाई देगा 'सीएच पर माउस क्लिक का उपयोग करके विफलता की पावती द्वारा शांत किया जा सकता है' लेकिन लाल चमकती रहेगी और, सीएचसंकेत तब तक जारी रहेगा जब तक कि ' विफलता ठीक नहीं हो जाती।



रखरखाव में क्रैंक हैंडल का संचालन।

जब कभी भी सामान्य रखरखाव और मरम्मत के लिए क्रैंक हैंडल का उपयोग करना आवश्यक हो जाए तो सिग्नल स्टाफ के, संबंधित पॉइंट के, जो तकनीशियन के पद से नीचे का न हो, किसी सदस्य को लिए आवश्यक क्रैंक हैंडल और इंटरलॉक्ड क्रैंक हैंडल कुंजी के शीर्ष पर पृष्ठांकन के साथ डिस्कनेक्शन मेमो जारी करना चाहिए और क्रैंक हैंडल बॉक्स का ताला खोलने के, लिए ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर से कुंजी प्राप्त करनी चाहिए।

इसके बाद सिग्नल स्टाफ द्वारा ड्यूटी पर मौजूद एसएम की मौजूदगी में क्रैंक हैंडल केस की सील तोड़ी जाएगी। क्रैंक हैंडल को हटाने से पहले ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को सूचित किया जाना चाहिए। ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि क्रैंक हैंडल कीज़ को रिलीज़ करने के लिए ज़रूरी पॉइंटरूट बटन स्टाफ़ को दिए जाएँ। इस उद्देश्य के / लिए दिए गए क्रैंक हैंडल रजिस्टर में स्टेशन मास्टर द्वारा एक प्रविष्टि की जानी चाहिए। रजिस्टर में निम्नलिखित कॉलम होंगे।

क्रमांक।	विवरण
.1	क्रम संख्या।
.2	उस व्यक्ति का नाम और पदनाम जिसे क्रैंक हैंडल का उपयोग करने की आवश्यकता है।
.3	क्रैंक हैंडल हटाने का समय और दिनांक।
.4	चाहे सामान्य रखरखाव के लिए हो या विफलता के लिए।
.5	डिस्कनेक्शन मेमो नंयदि दिया गया हो। .
.6	क्रैंक हैंडल हटाने वाले व्यक्ति के नाम के पहले अक्षर।

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

.7	स्टेशन मास्टर के आद्याक्षर.
.8	क्रैंक हैंडल की वापसी का समय और दिनांक।
.9	क्रैंक हैंडल के उपयोग का विवरण।
.10	पुनः कनेक्शन मेमो संख्यायदि कोई हो। ,
.11	क्रैंक हैंडल लौटाने वाले व्यक्ति के नाम के पहले अक्षर।
.12	प्रत्येक ट्रेन के सामने प्राइवेट नंबर देते हुए दोषपूर्णडिस्कनेक्टेड पॉइंट्स से ट्रेन को गुजारा गया।/
.13	स्टेशन मास्टर के आद्याक्षर.

जिस उद्देश्य के लिए क्रैंक हैंडल को बॉक्स से बाहर निकाला गया थाइसे बदल दिया जाएगा और ड्यूटी ,वह पूरा हो जाने पर , पर

मौजूद स्टेशन मास्टर की हिरासत में लॉक कर दिया जाएगा तथा जेईटेक्नीशियन द्वारा इसे सील कर दिया /(सिग्नल) एसई/ जाएगा। यदि प्वाइंट को क्रैंक हैंडल द्वारा सेट किया गया है तथा ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं पैडलॉक किया गया तथा पैडलॉक को अपनी निजी हिरासत में रखा गया है तथा यातायात को उस पर से ,हैगुजारा गया हैतो वह प्राइवेट नंबर के , स्थान पर क्रैंक हैंडल रजिस्टर के अंतिम कॉलम में इस आशय का उपयुक्त पृष्ठांकन करेगा।

ऐसे मामले में जब किसी पॉइंट के लिए डिस्कनेक्शन मेमो जारी किया जाता है ,लेकिन क्रैंक हैंडल की आवश्यकता नहीं होती है ,

तो डिस्कनेक्शन मेमो के शीर्ष पर का उल्लेख किया जाना चाहिए। सिग्नल और दूरसंचार क्रैंक हैंडल की आवश्यकता नहीं है' कर्मचारियों द्वारा डिस्कनेक्शन मेमो जारी करने और उन्हें क्रैंक हैंडल जारी करने से लेकर उनके द्वारा इसे वापस करने और पुनः कनेक्शन मेमो जारी करने तक की अवधि के दौरान। यदि ट्रेफिक को डिस्कनेक्ट किए गए पॉइंट से गुजरना हैतो नीचे दी , - :गई प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए

जब सिग्नल एवं दूरसंचार कर्मचारी डिस्कनेक्टेड दोषपूर्ण/पॉइंटों पर काम कर रहे होंतो यदि यातायात को उनके ऊपर से , तो स्टेशन मास्टर को सिग्नल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा निर्धारित ,गुजारा जाना होपॉइंट प्राप्त करना होगा।

ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर अपने साथ इस उद्देश्य के लिए खोले गए विशेष रजिस्टर को ले जाएगा जिसमें मूवमेंट की एक प्रविष्टि की जाएगी और उस प्रविष्टि के खिलाफ उस पॉइंट पर मौजूद सिग्नल और दूरसंचार कर्मचारियों के हस्ताक्षर लिए जाएंगे , ताकि यह आश्वासन मिल सके कि सिग्नल और दूरसंचार कर्मचारी मूवमेंट के लिए सहमत हैं। स्टेशन मास्टर भी उस प्रविष्टि के खिलाफ हस्ताक्षर करेंगे। आवश्यक मूवमेंट के लिए पॉइंट सेट किए जाने के बादस्टेशन मास्टर पॉइंट पर क्लैप और पैडलॉक , लगाएगा और पैडलॉक की चाबी अपने पास रखेगा और फिर मूवमेंट करने के लिए प्राधिकरण जारी करेगा। ट्रेफिक के गुजर जाने के बाद स्टेशन मास्टरक्लैम्प और पैडलॉक की चाबियाँ हटा दें और सिग्नलिंग स्टाफ को पॉइंट पर अपना काम जारी रखने की अनुमति दें।

जब भी पॉइंट विफलता के दौरान ट्रेफिक को पास करने के लिए क्रैंक हैंडल को हटाना और क्रैंक हैंडल की को निकालना आवश्यक हो जाता हैतो स्टेशन मास्टर रजिस्टर में प्रविष्टियाँ , करने के बाद ही ऐसा करेगा। वह तुरंत विद्युत सिग्नल मेंटेनर और ड्यूटी पर मौजूद एसई को विफलता की सूचना देगा और सिग्नल और दूरसंचार विफलता रजिस्टर में विफलता को दर्ज (सिग्नल) करेगा।

टिप्पणी:

- (i) यदि यार्ड में कोई प्वाइंट फेल हो गया हैतो ऐसे प्वाइंट पर रूट सेटिंग , किए जाने से पहलेड्यूटी पर मौजूद स्टेशन , मास्टर को पहले फेल प्वाइंट को एक या दो बार व्यक्तिगत रूप से संचालित करके यह पता लगाना चाहिए कि क्या

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

उन्हें किसी स्थिति में सही ढंग से सेट किया जा सकता है या नहीं या यह पता लगाना चाहिए कि प्वाइंट किस स्थिति में फेलहुए हैं। यदि प्वाइंट या प्वाइंट किसी भी स्थिति में सही ढंग से सेट नहीं किए जा सकते हैं तो स्टेशन मास्टर को , एसई/उन प्वाइंट से जुड़े रूट का उपयोग तब तक नहीं करना चाहिए जब तक कि ड्यूटी पर मौजूद जेई तकनीशियन द्वारा विफलता को ठीक नहीं कर दिया जाता है/(सिग्नल) और स्टेशन मास्टर द्वारा जेई एसई/ तकनीशियन से इस आशय का प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं कर लिया जाता है।/(सिग्नल)

- (ii) हालांकि तो ड्यूटी पर मौजूद , इस बीच अगर विफल हो चुके पॉइंट या पॉइंट्स पर मूवमेंट करना ज़रूरी पाया जाता है ,
- (iii) स्टेशन मास्टर पॉइंट या पॉइंट्स को सही तरीके से सेटडालॉक करेगा और फिर ट्रेन के ड्राइवर को ज़रूरी पै ,क्लैम्प , अधिकार देते हुए पॉइंट पर मूवमेंट की अनुमति देगा। लेकिन अगर पॉइंट या पॉइंट्स को सही तरीके से एक स्थिति में तो स्टेशन मास्टर उसे उस स्थिति में ,चाहे वह सामान्य हो या रिवर्स ,सेट किया जा सकता है सेट करेगा और उस रूट का इस्तेमाल करेगा जो उसने ट्रेन के गुजरने के ,जिसके लिए पॉइंट या पॉइंट्स को उसी स्थिति में रखना ज़रूरी है , लिए सेट की है।
- (iv) बिजली की विफलता या किसी अन्य कारण से जब मोटर संचालित किसी भी पॉइंट को पैनल से संचालित नहीं किया जा सकता है तो उस ,पॉइंट को दोषपूर्ण माना जाना चाहिए।
- (v) अंकों की विफलता का संकेत वीडियो पर बजर बजने से दिया जाएगा।

चरम आपातकालीन बाह्य नियंत्रण

यह नियंत्रण बाहरी रूप से एक कुंजी)ईईसीएच (KEY और स्व) पुनर्स्थापित करने वाले लाल रंग के पुश बटन-ईईसीएचके साथ (प्रदान किया जाता है। वीडियो EI/की विफलता के दौरान या किसी अन्य आपात स्थिति के तहत लाल बटन को दबाने और , सभी सिग्नल को खतरे में वापस लाने में सक्षम होता है। इस सुविधा को सक्रिय करने SM छोड़ने के साथ इस कुंजी को डालने से सभी सिग्नल तुरंत खतरे ,के बाद में चले जाएंगे और देरी के बाद सभी क्रैंक हैंडल कुंजी नियंत्रण जारी हो जाएंगे। सेकंड की 120

एक्सल काउंटर का कार्य:

कृपया संदर्भ ऊपर मुख्य एसडब्ल्यूआर में पैरा (vi), (vii)9 और I(viii)

सामान्य निर्देश:

पॉइंट और सिग्नल के अनधिकृत संचालन को रोकने के लिए वीडियो को स्टेशन मास्टर की कुंजी प्रदान की जाती है। आम तौर पर वीडियो के सभी बटन किसी भी समय संचालित होने के लिए तैयार रहते हैं की SM उन्हें SM जब तक कि ड्यूटी पर मौजूद , कुंजी के माध्यम से लॉक न कर दे।

नोट जब :वीडीयू लॉक हो जाता है तो पूरा ,वीडीयू निष्क्रिय हो जाता है और खतरे का संकेत देने के अलावा वीडियो से कोई भी काम नहीं किया जा सकता। ड्यूटी पर मौजूद को जब भी किसी कारण से SM वीडियो छोड़ना पड़े तो उसे चाबी अपने पास , रखनी चाहिए। पॉइंट और ड्यूटी पर मौजूद एसएम द्वारा ड्यूटी ,या सिग्नल की विफलता की स्थिति में/पर मौजूद ईएसएम को विफलता की सूचना दी जानी चाहिए। सभी विफलताओं को एसएंडटी विफलता रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा। जब सिग्नल जो पॉइंट्स का पता लगाता है) 1-3.68 तो एसआर नंबर ,जासूसी बन जाता है ,डीदेखें। जब भी ड्राइवर को सामने वाले पॉइंट्स की (सुरक्षा करते हुए प्रस्थान सिग्नल को पार करने के लिए टी3)369/बी3)369/तो ड्राइवर को टी ,प्राधिकरण दिया जाता है (बी (तब तक वह ,जब तक कि उसकी ट्रेन सामने वाले पॉइंट्स को पार न कर जाए ,प्राधिकरण पर एक पृष्ठांकन किया जाना चाहिए किलोमीटर प्रति घंटे की गति प्रतिबंध का पालन करे। 15

जब किसी हल्के डीजल चालित वाहन को ट्रैक सर्किट द्वारा नियंत्रित किसी-एसी इंजन या किसी अन्य हल्के स्व/पॉइंट या क्रॉस-व्यक्तिगत दृश्य ,तो ड्यूटी पर तैनात एसएम को नियंत्रण पैनल पर ट्रैक सर्किट को देखने के अतिरिक्त ,ओवर से गुजारा जाना हो सत्यापन के माध्यम से यह सुनिश्चित करना होगा कि हल्के डीजल चालित वाहन आदि ने पिछले चाल के -एसी इंजन या हल्के स्व/

लिए निर्धारितपॉइंटओं में हस्तक्षेप करने से पहले या पूर्वोक्त लाइनों पर किसी अन्य चाल की अनुमति देने से पहले संबंधित ट्रैक सर्किट को पार कर लिया है।

एक परिवर्तित गति समाप्त होने के बाद उसके मार्ग में आने वाले सभी ,पॉइंटओं को तुरंत सामान्य स्थिति में बहाल कर देना चाहिए।

.3 :सिग्नल और रूट टेबल

सिग्नलक्रमशः मुख्य या शंट रूट को इंगित 'SH' या 'S' नियंत्रण का विवरण नीचे दिया गया है। उपसर्ग ,उनके रूट , करता है। रूट नंबर में उपसर्ग दर्शाता है। 'कॉलिंग ऑन' सिग्नल रूट को 'CO'

सिग्नल सं.	मार्गों का विवरण	निर्धारित किये जाने वाले अंक	माउस राइट क्लिक बटन दबाएँ	
			संकेत	मार्ग
एस(1) 2-	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस 4-तक डाउन निकट ।	101/ए101बीआर102/ए102 ,बीआर , 111ए111/बीएन107 ,ए107/बीआर , 103ए103/बीएन या	एस 2	डीएल1/ या
		101/ए101बीआर102 ,ए102/बीआर , 107ए107/बीआर103 ,ए103/बीएन	एस 2	डेली
एस(2) 2-	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन निकट ,डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस-3तक।	101/ए101बीआर102 ,ए102/बीएन , 107/ए107बीएन111 ,ए111/बीएन , 103ए103/बीएन	एस 2	डीएम
सीओ(1) 2	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस 4-तक डाउन 'कॉलिंग ऑन'	101/ए101बीआर102 ,ए102/बीआर , 103ए103/बीएन	एस 2 + सीओजी जीएन	डेली
सीओ(2) 2	डाउन मेन लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 3-तक डाउनकॉलिंग ' ।'ऑन	101/ए101बीआर102 ,ए102/बीएन , 103ए103/बीएन	एस 2 + सीओजी जीएन	डीएम

एस 3	डाउन मेन लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 8-तक डाउन प्रस्थान ।	107/ए107बीएन , 111ए111/बीएन	एस3	225
एस4-	डाउन लूप लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 8-तक डाउन प्रस्थान ।	111/ए111बीएन , 107ए107/बीआर	एस 4	225
एस8-	डाउन मेन अग्रिम प्रस्थान	111/ए111बीएन	एस8	डाउन डीईपी
एसएच 12-(1)	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 4डाउन शंट।	101/ए101बीआर , 102ए102/बीआर , 103/ए103बीएन	एसएच12	डेली
एसएच 12-(2)	अप एवं डाउन मेन लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 3डाउन शंट।	101/ए101बीआर , 102ए102/बीएन , 103ए103/बीएन	एसएच12	डीएम
एसएच 12-(3)	अप एवं डाउन मेन लाइन से अप मेन लाइन के स्टॉप बोर्ड तक डाउन शंट।	101/ए101बीआर , 103/ए103बीएन	एसएच12	उम
एसएच 12-(4)	अप एवं डाउन मेन लाइन से अप लूप लाइन के शंट सिग्नल संख्या एसएच तक 14डाउन शंट।	101/ए101बीएन , 103ए103/बीआर	एसएच12	यूएल
एसएच14-	अप लूप लाइन से ट्रैक मशीन साइडिंग के स्टॉप बोर्ड तक डाउन शंट।	108/ए108बीएन109 ,आर	एसएच14	टीएमएस
एसएच 16-(1)	डाउन मेन लाइन से डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एसएच 15 तक अप शंट।	111/ए111बीएन , 107ए107/बीएन	एसएच16	डीएम
एसएच 16-(2)	डाउन मेन लाइन से अप एवं डाउन लूप लाइन के सिग्नल संख्या एसएच तक 19अप शंट।	111/ए111बीएन , 107ए107/बीआर	एसएच16	डेली
एसएच17-	ट्रैक मशीन साइडिंग से अप लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 22 अप शंट।	108/ए108बीएन109 ,आर	एसएच17	यूएल
एसएच 18	डाउन मेन लाइन से अप एवं डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 21अप शंट।	102/ए102बीएन , 101ए101/बीआर , 103ए103/बीएन	एसएच18	203
एसएच 19	डाउन लूप लाइन से अप एवं डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस तक 21अप शंट।	102/ए102बीआर , 101ए101/बीआर , 103ए103/बीएन	एसएच18	203
एस 21	अप मेन अग्रिम प्रस्थान	---	एस21	अप डीईपी
एस 22	अप लूप लाइन से अप एवं डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस-21तक अप प्रस्थान ।	101/ए101बीएन , 103ए103/बीआर	एस22	203
एस23-	अप मेन लाइन से अप और डाउन मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 21-तक अप प्रस्थान ।	101/ए101बीएन , 103ए103/बीएन	एस23	203

एस(1) 28-	अप मेन लाइन से अप लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस 22-तक अप निकट ।	111/ए111बीएन , 108/ए108बीआर , 101ए101/बीएन , 103ए103/बीआर109 ,एन या	एस28	यूएल1/ या
		111/ए111बीएन , 108ए108/बीआर , 103ए103/बीएन109 ,एन	एस28	यूएल
एस(2) 28-	अप मेन लाइन से अप मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 23-तक अप निकट ।	111/ए111बीएन , 108ए108/बीएन , 101ए101/बीएन , 103/ए103बीएन	एस28	उम
सीओ(1) 28-	अप मेन लाइन से अप लूप लाइन के सिग्नल संख्या एस 22-तक अप ।'कोलिंग ऑन'	111/ए111बीएन , 108ए108/बीआर109 ,एन	एस28 + सीओजी जीएन	यूएल
सीओ(2) 28-	अप मेन लाइन से अप मेन लाइन के सिग्नल संख्या एस 23-तक अप ।'कोलिंग ऑन'	111/ए111बीएन , 108ए108/बीएन	एस28 + सीओजी जीएन	उम

3.1 ब्लॉक उपकरण:

मनमाड अंत :निबलक - विलद स्टेशनों के बीच एसजीई डबल लाइन ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट्स और दौंड अंतअहमदनगर स्टेशनों के बीच डायोडो के सिंगल लाइन टोकनलेस ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट्स एसएम के - निबलक : हैं। ड्यूटी पर मौजूद एसएम इसके संचालन और चाबियों की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार कार्यालय में उपलब्ध कराए गए होंगे।

3.2 :लॉक और ब्लॉक कार्य

- (i) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर S8को स्थिति द्वारा नियंत्रित 'लाइन क्लियर' ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट की SGE -:किया जा सकता है जब 'ऑफ' किया जाता है। सिग्नल को केवल तभी

क (ब्लॉक स्टेशन ने ब्लॉक उपकरण पर अग्रिम रूप से लाइन क्लियर प्रदान कर दिया है।

(ख) ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट की सुई स्थिति में है। 'लाइन क्लियर'

ग (संबंधित सिग्नल पर क्लिक किया जाता है और माउस ऑपरेशन द्वारा वीडियो पर संबंधित सिग्नल के पॉपअप मेनू में रूट विकल्प का चयन किया जाता है और इन सिग्नलों को करने के लिए 'ऑफ' क्लिक किया जाता है।

(घ) जब कोई गाड़ी इन सिग्नलों से स्थिति में 'ऑन' चालित रूप सेस्थिति में गुजरती है तो वह स्व 'ऑफ' (ग) से (क) नहीं किया जा सकता जब तक कि ऊपर 'ऑफ' आ जाती है तथा इसे तब तक दोबारा तक बताई गई प्रक्रिया क्रम से पूरी नहीं हो जाती।

अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल नंबर S21को डायोडो ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट की स्थिति द्वारा नियंत्रित 'लाइन क्लियर' -:किया जा सकता है जब 'ऑफ' किया जाता है। सिग्नल को केवल तभी

क (ब्लॉक स्टेशन ने ब्लॉक उपकरण पर अग्रिम रूप से लाइन क्लियर प्रदान कर दिया है।

ख (ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट का ब्लॉक हैंडल स्थिति में बदल जाता है 'ट्रेन गोइंग टू'।

ग (संबंधित सिग्नल पर क्लिक किया जाता है और माउस ऑपरेशन द्वारा वीडियो पर संबंधित सिग्नल के पॉपअप मेनू में रूट विकल्प का चयन किया जाता है और इन सिग्नलों को करने के लिए 'ऑफ' क्लिक किया जाता है।

- (घ) जब कोई गाड़ी इन सिग्नलों से स्थिति में गुजरती है तो 'ऑफ' वह स्वचालित रूप से स्थिति में 'ऑन' (ग) से (क) नहीं किया जा सकता जब तक कि ऊपर 'ऑफ' आ जाती है तथा इसे तब तक दोबारा तक बताई गई प्रक्रिया क्रम से पूरी नहीं हो जाती।
- (ii) यदि अग्रिम प्रस्थान स्वचालित रूप से जब कोई ट्रे, स्थिति में वापस आने में विफल रहता है 'ऑन' न इससे आगे निकल जाती है स्थिति में वापस 'ऑन' तो ड्यूटी पर मौजूद एसएम को मैनुअल रूप से सिग्नल को , लाना होगा। अग्रिम प्रस्थान सिग्नल को दोषपूर्ण माना जाना चाहिए और फॉर्म टी3) 369/बी पर सिग्नल को (स्थिति में पास करने का अधिकार ट्रेन के लोको पायलट को तब 'ऑन' तक सौंप दिया जाएगा जब तक कि दोष को ठीक नहीं कर लिया जाता।
- iii) यदि संबंधित ब्लॉक उपकरण पर प्राप्त होने के बाद भी 'लाइन क्लियर' अग्रिम प्रस्थान , नहीं होता है 'ऑफ' तो सिग्नल और संबंधित ब्लॉक उपकरण को दोषपूर्ण माना जाएगा और डाउन ट्रेन के लोको पायलट को और पेपर लाइन क्लियर टिकट पर प्राधिकार दिया जाएगा कि वह सिग्नल को सही होने (बी3) 369/फॉर्म टी स्थिति में खराब सिग्नल को पास कर दे। 'ऑन' तक अप ट्रेन के लिए
- ब्लॉक उपकरणों की विफलता के मामले में प्रदान के -ड्यूटी पर मौजूद एसएम को निजी नंबरों के आदान , इस साथ टेलीफोन द्वारा तथ्य की सूचना निकटवर्ती स्टेशन को देनी चाहिए। इसके बाद ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा प्राप्त किया जाना चाहिए। 'लाइन क्लियर' के अनुसार ब्लॉक टेलीफोन पर 4.20 डाउन या अप अग्रिम प्रस्थान दोषपूर्ण माना जाएगा और , जैसा भी मामला हो , विलंब जाने वाली ट्रेन के लिए फॉर्म टी3) 369/बी और (अहमदनगर जाने वाली ट्रेन के लिए पेपर लाइन क्लियर टिकट सभी लोको पायलट को सुधार होने के सिग्नल को स्थिति में पास करने के लिए जारी किया जाएगा। 'ऑन'

.4 :सामान्य निर्देश

- .4.1 जब किसी हल्के डीजल इंजन या किसी अन्य हल्के स्व चालित वाहन को ट्रैक सर्किट द्वारा नियंत्रित किसी-पॉइंट या क्रॉस ओवर से गुजारा जाना होतो ड्यूटी पर तैनात एसएम को वीडियू पैनल पर ट्रैक सर्किटिंग को देखने के अलावा , दृश्य सत्यापन के माध्यम से यह सुनिश्चित करना होगा कि डीजल इंजन आदि ने संबंधित ट्रैक सर्किट को पार कर लिया है और पिछले चाल के लिए निर्धारित पॉइंटों में हस्तक्षेप करने से पहले या प्रभावित लाइनों पर किसी अन्य चाल की अनुमति देने से पहले अगले ट्रैक खंड में प्रवेश कर लिया है।
- .4.2 पॉइंट्स और या सिग्नल्स/के फेल होने की स्थिति में द्वारा सेक्शन के इलेक्ट्रिक सिग्नल मेंटेनर ड्यूटी पर मौजूद एसएम , को इसकी सूचना दी जानी चाहिए। सभी विफलताओं को एसएंडटी विफलता (एम/सिग) और संबंधित एसएसई रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए।
- .4.3 3) 369/प्रस्थान सिग्नलों के लिए टीबीज (ारी करते समय सामने वाले , पॉइंटों की सुरक्षा करते हुए , लोको पायलट को यह निर्देश देने का निर्देश दिया जाना चाहिए कि जब तक पूरी गाड़ी मार्ग में सामने वाले पॉइंटों को पार नहीं कर लेती किमी प्रति घंटे की गति सीमा का पालन करे। 15 तब तक वह ,
- .4.4 पॉइंट और सिग्नल के अनधिकृत संचालन को रोकने के लिए वीडियू पैनल को स्टेशन मास्टर की कुंजी प्रदान की जाती है। आम तौर पर , वीडियू पैनल के सभी आइकन किसी भी समय संचालित होने के लिए तैयार रहते हैं जब तक कि , SM ड्यूटी पर मौजूद वीडियू पैनल से की कुंजी निकालकर उन्हें लॉक न कर दे। SM
- नोट** जब :वीडियू पैनल लॉक हो जाता है पॉइंट को ऑपरेट करना या सिग्नल को क्लियर करना संभव नहीं होगा। तो , लेकिन क्लियर किए गए सिग्नल को संबंधित सिग्नल के पॉपअप मेनू में संबंधित सिग्नल और सिग्नल कैसल ऑप्शन पर पहलू पर बहाल किया जा सकता है। इसी तरह 'ऑन' क्लिक करके हगुजरने पहले से सेट किया गया रूट भी ट्रेन के , तो चाबी , को जब भी किसी कारण से पैनल छोड़ना पड़े SM के बाद अपने आप कैसल हो जाता है। ड्यूटी पर मौजूद अपने पास रखनी चाहिए।
- 4.5 प्रत्येक गतिविधि के पूरा होने के बाद , पॉइंट को उसकी सामान्य स्थिति में बहाल कर दिया जाना चाहिए या खाली लाइन पर सेट कर दिया जाना चाहिए।

- 4.6 यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि डिप लॉरीसे स्पष्ट मेमो .एम.पुश ट्रॉली को हमेशा एस/मोटर ट्रॉली/मटेरियल ट्रॉली/ ,कर दिया जाता है "ऑफ" । जब ट्रॉली को ट्रैक सेके तहत विशेष अनुमति प्राप्त करने के बाद ही चलाया जाए तो ऐसे हटाने की पुष्टि प्रभारी अधिकारी द्वारा ड्यूटी पर मौजूद एसको लिखित रूप में की जाएगी। .एम.
- 4.7 ट्रॉलियों के इंसुलेटेड एक्सल की गति से ट्रैक सर्किट की कार्यप्रणाली प्रभावित नहीं होगी।

5 :संचालन मोटर पॉइंट्स का मैनुअल

5.1 क्रैंक हैंडल की सुरक्षा और उपयोग:

इस स्टेशन पर क्रैंक हैंडल इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है। पॉइंट्स के मैनुअल संचालन के लिएएसएम के , लॉक कार्यालय में क्रैंक हैंडल कम की लॉक रिले बॉक्स के एक स्लॉट में एक क्रैंक हैंडल रखा जाता है। इस बॉक्स को किया जाएगा और इसकी चाबी ड्यूटी पर मौजूद एसएम की निजी हिरासत में रखी जाएगी और सेक्शन के ईएसएमजेई द्वारा सील की जाएगी।/

) 7सात क्रैंक हैंडल अर्थात (सीएच ,1सीएच ,2सीएच ,3सीएच ,7सीएच ,8सीएच और 9सीएचकीज़ से KLR को 11 में कीज़ को डा KLR अलग ग्लास फ्रंटेड बॉक्स में रखे गए-जंजीर से बांधा जाता है और अलगला जाता है। वीडियू और में लॉक रहती हैं और क्रैंक KLR कीज़ KLR संकेत दिए गए हैं। आम तौर पर 'FREE' और 'IN', 'OUT' बॉक्स में KLR) 'IN' हैंडलहरा) 'OUT' संकेत तो क्रैंक हैंडल ,की को निकाला जाता है KLR संकेत चमकता है। जब (लालमें बदल (जिससे संबंधित क्र ,जाता हैैंक हैंडल द्वारा नियंत्रित सिग्नल विफल हो जाते हैं।

क्रैंक हैंडल इंटरलॉकिंग के उद्देश्य से ,पॉइंटओं को निम्नलिखित समूहों में विभाजित किया गया है- :

सीएच नं1.	101/ए101बी	सीएच नं2 .	102/ए102बी
सीएच नं3 .	103/ए103बी	सीएच नं7 .	107/ए107बी
सीएच नं8 .	108/ए108बी	सीएच नं9 .	109
सीएच नं11 .	111/ए111बी		

प्रत्येक पॉइंट ग्रुप को संबंधित समूह की पॉइंट मशीनों के फ्लैप को खोलने के लिए अलगअलग कुंजी प्रदान की गई - तब तक क्रैंक हैंडल को पॉइंट मशीनो ,खोला जाता है है। जब तक फ्लैप को संबंधित कुंजी के माध्यम से नहीं में नहीं डाला जा सकता है। चाबियाँ आम तौर पर एसएम कार्यालय में एक क्रैंक हैंडल सह कुंजी लॉक रिले बॉक्स में रखे गए अलगउन्हें तो ,ओवरलैप में से कोई भी सेट है/अलग कुंजी लॉक रिले में लॉक की जाती हैं और यदि संबंधित रूट-रिलीज़ नहीं किया जा सकता है। क्रैंक हैंडल सह कुंजी लॉक रिले बॉक्स का आंतरिक दरवाज़ा एसएंडटी कर्मचारियों द्वारा सील किया जाएगा और इसका बाहरी दरवाज़ा एसएम द्वारा पैडलॉक करके रखा जाएगा।

6 :मोटर प्वाइंट खराब होने पर रेलगाड़ियों का गुजरना

- 6.1 जब विद्युत चालित मोटर प्वाइंट दोषपूर्ण हो या किसी कारणवश माउस संचालन द्वारा पूर्णतः संचालित न हो सकेतो , को संबंधित सिग्नल और प्वाइंट को सामान्य करना चाहिए तथा माउस के माध्यम से उन्हें पुनः संचालित करने .एम.एस का प्रयास करना चाहिए।
- 6.2 यदि दोष अभी भी बना हुआ हैऔर एस एंड टी गियर के रखरखाव के लिए जिम्मेद ,ार एस एंड टी कर्मचारी उपलब्ध हैंजहां ऐसे एस एंड टी ,तो उन्हें तुरंत उपस्थित होकर दोष को ठीक करने की सलाह दी जानी चाहिए। हालांकि , करने के लिए नियुक्त तो एसएम पॉइंट्समैन को कारण का पता लगाने और दोष को ठीक ,कर्मचारी उपलब्ध नहीं हैं यदि वह कर सकता है। ,करेगायदि वह ऐसा नहीं कर सकता हैको सूचित करना "सभी संबंधित" तो उसे तुरंत , चाहिए।
- 6.3 यदि कोई पॉइंट दोषपूर्ण है और उसे आवश्यक स्थिति में सेट किया गया हैतो यह क्रैंक हैंडल का उपयोग करके , हैंडल को उसके सामान्य लॉक में बहाल कर दिया जाता है और सिग्नल बंद होने के बाद यदि क्रैंक ,किया जा सकता है बंद हो जाता है तो सामान्य गतिविधि की जा सकती है या रूट मेंपॉइंटओं को वीडियू पर स्थिर पॉइंट संकेतों के साथ रूट सेटिंग द्वारा लॉक किया जाता है लेकिन सिग्नल बंद नहीं होता हैमलों में कोई क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग ऐसे मा , की आवश्यकतानहीं होती है) 4-3.51 एसआर)ए।((आई)

- 6.4 यदि माउस के माध्यम से सिग्नल संचालित करने के बाद भी सिग्नल बंद नहीं होता है या मार्ग में पॉइंटओं को लॉक करने के लिए मार्ग सेटिंग प्राप्त नहीं होती है) 1-3.68 तो एसआर ,डीके अनुसार क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग की जानी (और एस 5-3.69 से एसआर 1-3.69 संकेत उपलब्ध है और ट्रेनों को एसआर 'आर' या 'एन' हालांकि ,चाहिएआर) 4-3.51 एसआर) के अनुसार दोषपूर्ण सिग्नल से आगे सिग्नल दिया जाना चाहिए। 3 से 1-3.70ए।(ii) (

टिप्पणी:

क्रॉसओवर पॉइंट को 'बी' चिह्नित पॉइंट को सेट करने और फिर 'ए' पहले ,पर सेट करते समय 'रिवर्स' से 'नॉर्मल' चिह्नित दूसरे छोर को सेट करने का ध्यान रखा जाना चाहिए। इसी तरह ,छोर पर सेट करते समय 'नॉर्मल' से 'रिवर्स' , चिह्नित छोर को सेट किया जाना चाहिए। मोटर पॉइंट 'ए' फिर चिह्नित छोर को सेट किया जाना चाहिए और 'बी' पहले यह देखा जाना चाहिए कि पॉइंट मशीन और उससे जुड़ी रॉडिंग को कोई ,को मैनुअल रूप से सेट करते समय नुकसान न हो। यदि कोई नुकसान दिखाई देता हैतो ऐसे पॉइंट पर कोई हरकत किए बिना तुरंत एसएंडटी , इसकी सूचना दी जानी चाहिए। कर्मचारियों को

7 :जब पॉइंट और सिग्नल बंद हो जाएं तो ट्रेनों का गुजरना

जब भी पॉइंटविफलताओं या किसी ,रखरखाव) सिग्नल या इंटरलॉकिंग गियर को डिस्कनेक्ट करना आवश्यक हो , कार्य के प्रभारी व्यक्ति को तो ,जो ट्रेन की आवाजाही के सामान्य कामकाज को प्रभावित करता है (अन्य कारण से लिखित रूप में एसएम और संबंधित एसएंडटी अधिकारी को सूचित करना चाहिए। ऐसी सूचना प्राप्त होने पर संबंधित एसएंडटी अधिकारी निर्धारित फॉर्म मेमो जारी 'डिस्कनेक्शन' पर लिखित रूप में एसएम को (351/एसएंडटीटी) उचित कारण और संभावित अवधि बताई जाएगी। करेगा जिसमें ऐसे डिस्कनेक्शन का

कनेक्शन काटने की अनुमति देने से पहलेएसएम एससीओआर की अनुमति प्राप्त करेगा। ,

पॉइंट्ससिग्नल और इंटरलॉकिंग गियर्स क े डिस्कनेक्शन के दौरान ट्रेनों के संचालन की प्रक्रिया:

यदि क्रॉस ओवर के एक छोर पर-पॉइंटओं का वियोग किया जाता है तो भी दोनों छोर पर स्थित ,पॉइंटओं को वियोगित माना जाएगा। वियोग के दौरान।

- यदि ट्रेनों का परिचालन सीधी सड़क पर करना आवश्यक होओवर के दोन-तो क्रॉस ,ों सिरों को सीधी सड़क के लिए सेट(अर्थात अलगाव के लिए) क्लैम्प और पैडलॉक किया जाएगा ,
- यदि ट्रेनों का आवागमन क्रॉस ओवर पर होना आवश्यक होतो क्रॉस ओवर के दोनों सिरों को क्रॉस , (सीधी सड़क के लिए नहीं) क्लैम्प और पैडलॉक किया जाएगा ,आवागमन के लिए तदनुसार सेट
- ट्रेन को लोको पायलट को फार्म टी3) 369-बी 3.70 ,3.69 ,3.68 पर प्राधिकार जारी करके तथा जीआर (अंतर्गत एसआरएस के प्रासंगिक प्रावधानों का पालन करते हुए पास किया जाएगा। और उसके

कार्य पूरा होने के बादसंबंधित एस एंड टी अधिकारी एसएम को एक ज्ञापन देगा जिसमें कहा जाएगा ,ा कि 'पॉइंट के संबंध में कार्य पूरा हो गया है और ____क्रॉसओवर संख्या/पॉइंट परीक्षण के लिए तैयार है। ज्ञापन को " एसएम यह सुनिश्चित करेगा कि ,स्वीकार करने से पहलेअप पॉइंटओं पर मूवमेंट को नियंत्रित करने वाले सिग्नल य) स्थिति में हैं और पटरियां साफ हैं "चालू"ह सुनिश्चित करने के लिए है कि परीक्षण के दौरान कोई भी ट्रेन प्रभावित पॉइंट से न गुजरे।(

पॉइंट का सफलतापूर्वक परीक्षण हो जाने के बादज्ञापन "पुनः संयोजन" संबंधित एस एंड टी अधिकारी एसएम को , ,सिग्नल" जिसमें उल्लेख होगा कि ,जारी करेगापॉइंट और या सिग्नलिंग गियर आदि की जांच की गई है और अब/ पॉइंट"लिए सुरक्षित है। के संबंध में ट्रेन की आवाजाही के ____ क्रॉसओवर संख्या/

एस एंड टी) ज्ञापन "पुनः संयोजन"टीऔर उसके बाद ,को सूचित करेगा .आर.ओ.सी.एस .एम.प्राप्त होने पर एस (351/ मौजूदा अनुदेशों के अनुसार सामान्य ट्रेन परिचालन पुनः शुरू किया जाएगा।

7.1 अतिरिक्त सावधानी बरतें:

प्वाइंट ब्लॉक और अनब्लॉक सुविधा का उपयोग दोषपूर्णसिवाय ,डिस्कनेक्टेड प्वाइंट के लिए किया जाएगा/ -:निम्नलिखित परिस्थितियों के

- [ए] जब डिस्कनेक्टेड पॉइंट को फिर से कनेक्ट किया जाता है और इस आशय का एक रिकनेक्शन मेमो प्राप्त होता है या
- [ख] जब दोषपूर्ण पॉइंट को सही कर दिया गया हो और पुनः कनेक्शन स्थापन प्राप्त हो गया हो।
- [सी] जब साइट पर परिचालन स्टाफ एस को .एम.पॉइंटों पर आवागमन करने के लिए अधिकृत करता है और इसके प्रतीक के रूप में निजी नंबरों का आदानप्रदान करता है।-

.8 :विफल हो गया हो सिग्नल भी 'कॉलिंग ऑन' जब ,ट्रैक सर्किट की विफलता के दौरान ट्रेनों का संचालन

ड्यूटी पर मौजूद एसएम ट्रैक सर्किट की विफलता के बारे में जांच करेगा और बाद में पॉइंट्स मैन के साथ प्रभावित ट्रैक सर्किट की ओर बढ़ेगा। दोषपूर्ण ट्रैक सर्किट की निकासी की पुष्टि करने के बाद एसएम अपेक्षित मार्ग निर्धारित करेगा और लोको पायलट को दोषपूर्ण सिग्नल को 3)369/पर पास करने के लिए टी 'ऑन'बीबशर्त ,जारी करेगा (अपेक्षितपॉइंट निर्धारित हो और प्रबुद्ध आरेख पर लॉक किए गए संकेत उपलब्ध हों और प्रमाणित ट्रैक सर्किट के अलावा अन्य ट्रैक सर्किट स्पष्ट हों।

जिस मार्ग के लिए टी3)369/बीहै उसे तब तक रद्द नहीं किया जाना चाहिए जब तक ओवरलैप जारी किया गया (सिवाय उन ट्रेनों के मामले में जिन्हें पीए ,सहित पूरा मार्ग ट्रेन द्वारा साफ नहीं कर दिया जाताफ लाइनों पर रोके जाने की संभावना है उस स्थिति में पीछे के ,पॉइंटों को नियंत्रित करने वाले ट्रैक सर्किट के पूरी तरह से साफ होने के बाद मार्ग रद्द किया जा सकता है।

ट्रैक सर्किट की विफलता से प्रभावित होने वाली गतिविधि को क्रॉसओवर पर एक साथ नहीं किया जाना चाहिए। इन परिस्थितियों में एक साथ गतिविधि की अनुमति केवल सीधे मार्गों पर ही दी जाती है। जब भी इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीन द्वारा संचालित किसी पॉइंट पर कोई गैरड्यूटी ,चाहे वह सामने की ओर हो या पीछे की ओर ,संकेतित गतिविधि हुई है- पर मौजूद एसएम पॉइंट को सेट करने के उद्देश्य से सामान्यरिवर्स सेटिंग्स पर संचालित करेगा। एसएम द्वारा यह / पॉइंट पर आगे की ,स के बारे में संकेत सही ढंग से उपलब्ध हैरिवर्स सेटि/सुनिश्चित करने के बाद कि सामान्य गतिविधि की अनुमति दी जा सकती है।

नोट दोषपूर्ण/डिस्कनेक्टेड :-पॉइंटों के मामले मेंदू ,सरे छोर या छोरों की सेटिंगनहीं किया /जहां कार्य किया गया है , ड्यूटी पर मौजूद एसएम द्वारा की जाएगी। ,गया है

.9 :विद्युत आपूर्ति व्यवस्था

विस्तृत कार्य प्रक्रिया के लिए देखें। 4.3 के मुख्य भाग का पैरा SWR

.10 :चाबियों की अभिरक्षा

उपयोग में न होने पर ,निम्नलिखित चाबियाँ ड्यूटी पर मौजूद एसएम की निजी अभिरक्षा में रखी जानी चाहिए-

- (i) ब्लॉक उपकरणों की कुंजियाँ।
- (ii) एक्सल काउंटर इंडिकेशन रीसेट बॉक्स की कुंजियाँ – कम –
- (iii) वीड्यू कंट्रोल पैनल की लॉक अप कुंजी ।(एसएम की कुंजी)
- (iv) क्रैंक हैंडल सह कुंजी लॉक रिले बॉक्स की कुंजी।
- (v) रिले रूम पर ऑपरेटिंग लॉक की चाबी।
- (vi) विफलता के दौरान बंद किए गए प्वाइंटों के ताले की चाबियाँट्रेन के संचालन से संबंधित अन्य कोई भी तथा , चाबी।
- (vii) आइसोलेटर कुंजी.

.11 :सामान्य निर्देश

11.1 नियमों का संदर्भ-

जब 11.1.1 पॉइंटओं का पता लगाने वाला सिग्नल खराब हो जाए तो देखें। [d]1-SR 3.68

4.12 के पैरा 1-14.13 एसआर ,वर्किंग मैनुअल ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान ट्रेनों के संचालन के लिए ब्लॉक 11.1.2 का संदर्भ लें।

कर दिया जाएगा। 'ऑफ' शंटिंग संचालन के लिए स्टार्टिंग सिग्नल को 11.1.3 इस उद्देश्य के लिए लोको पायलट को शंटिंग मेमो जारी किया जाना चाहिए।

11.1.4 ड्यूटी पर तैनात एस को रुकी हुई ट्रेन को अगले स्टेशन पर जाने के लिए .एम.अग्रिम प्रस्थान को तब तक नहीं 'ऑफ' जब तक कि वह व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित न कर ले कि प्रस्थान करने वाली ट्रेन ,करना चाहिएरेन के लिए सही प्रस्थान सिग्नल को पहले कर दिया गया है। 'ऑफ'

11.2 किसी प्वाइंट की विफलता के समय और जब ऐसा प्वाइंट क्रैंक हैंडल द्वारा सेट किया गया होड्यूटी पर मौजूद , पैडलॉक की चाबियाँ अपने निजी अभिरक्षा म ,द्वारा स्वयं क्लैप और पैडलॉक किया गया हो .एम.एस. रखी गई हों और ट्रैफिक उस पर से गुजरा होमें उस आशय [xii] तो वह प्राइवेट नंबर के स्थान पर क्रैंक हैंडल रजिस्टर के कॉलम , का उपयुक्त समर्थन करेगा।

11.2.1 दोनों तरफ मोटरों के साथ क्रॉसओवर पॉइंट को ध्यान रखा जाना चाहिए ,पर सेट करते समय 'रिवर्स' से 'नॉर्मल'कि पहले ,चिह्नित दूसरे छोर को सेट किया जाए। इसी तरह [B] र बाद मेंचिह्नित छोर को सेट किया जाए और फि [A] चिह्नित छोर [A] चिह्नित छोर को सेट किया जाना चाहिए और फिर [B] पर सेट करते समय पहले 'नॉर्मल' से 'रिवर्स' को सेट किया जाना चाहिए।

11.3 रिले रूम की चाबी की अभिरक्षा तथा स्टेशन मास्टर और एस एंड टी रखरखाव कर्मचारियों के बीच इसे सौंपने और लेने की प्रक्रिया के लिए कृपया मुख्य एसडब्ल्यूआर के मद संख्या का संदर्भ लें। 4.2

टक्कर रोधी उपकरण
(रक्षा कवच)

उपलब्ध नहीं कराया।

परिचालन स्टाफ के कर्तव्य**.1 :स्टेशन मास्टर**

- (i) स्टेशन की सीमा के भीतर यातायात के संचालन तथा सामान्य एवं असामान्य कार्य स्थितियों में लागू कार्य प्रणाली के अंतर्गत ट्रेनों के संचालन के लिए निर्धारित सभी कर्तव्यों का निर्वहन करना।
- (ii) ब्ल ,नियम .एण्ड एस.जी.ऑक कार्य नियमावलीदुर्घटना नियमावली तथा स्टेशन कार्य नियमावली के अंतर्गत , निर्धारित सभी कर्तव्यों का निर्वहन करना।
- (iii) वह स्टेशन पर या स्टेशन की सीमाओं के भीतर अपने आदेशों के तहत स्थायी या अस्थायी रूप से कार्यरत स्टाफ के कई सदस्यों को सौंपे गए कर्तव्योंके कुशल निर्वहन के लिए जिम्मेदार होगा और ऐसे स्टाफ स्टेशन के कामकाज में उसके अधिकार और विवेक के अधीन होंगे।
- (iv) स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि उसके स्टेशन के सभी सिग्नल और पूरी मशीनरी ठीक से काम कर रही है और उसमें किसी भी प्रकार की खराबी होने पर वह तुरंत उचित प्राधिकारी को रिपोर्ट करेगा।
- (v) वह अपनी पारी में स्टेशन का सम्पूर्ण प्रभारी होता है तथा स्टेशन के सामान्य कामकाज के लिए जिम्मेदार होता है जो कि वर्तमान में लागू नियमों के अनुसार सख्ती से किया जाता है। ,
- (vi) वह ऑपरेटिंग पैनल पर काम करेगा और ट्रेनों के स्वागत और प्रेषण तथा अन्य शंट चालों के लिए मार्ग और सिग्नल के सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा। वह पैनल से व्यक्तिगत रूप से सत्यापन करेगा और मार्ग निर्धारित करने और सिग्नल लेने से पहले सिग्नलिंग सेक्शन लाइनों के स्पष्ट होने का व्यक्तिगत रूप से "ऑफ" निरीक्षणकरेगा।
- (vii) पायलट आउट मेमो और अन्य प्राधिकार तैयार ,वह गाड़ियों के संचालन के लिए आवश्यक सतर्कता आदेश करेगा और जारी करेगा।
- (viii) वह नियंत्रण टेलीफोन पर ध्यान देगा तथा एससीओआर के अनुदेशों के अनुसार वह रेलगाड़ियों की आवाजाही के लिए जिम्मेदार होगा।
- (ix) वह सामान्य पर्यवेक्षणरजिस्ट्रों और अन्य परिचालन दस्तावेजों के रखरखाव और /विभिन्न अभिलेखों , नकदी के रखरखाव आदि के लिए जिम्मेदार है। ,साथ दस्तावेजों की तैयारी-वाणिज्यिक कर्तव्यों के साथ
- (x) वह स्टेशन पर उपलब्ध ब्लॉक उपकरणों के संचालन के लिए जिम्मेदार है।
- (xi) वह ट्रेनों की देखरेख और जांच करेगा गार्ड और ,लोको पायलट के साथ सिग्नल का आदानप्रदान करेगा।-
- (xii) किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा आदेश दिए जाने पर कोई अन्य वैध कार्य करना जो उसके ऊपर प्राधिकार में रखा गया होलेकिन जो विशिष्ट रूप से कर्तव्य सूची में शामिल न हो। ,

.2 पॉइंट्समैन :

- (i) (समय पर साफ वर्दी में ड्यूटी पर उपस्थित होनापरिपत्रों आदि के ,बुलेटिनों ,समय पर राजपत्रों-समय , माध्यम से प्राप्त निर्देशों को स्वीकार करना तथाड्यूटी पर तैनात एस .एम.द्वारा ऐसा करने के लिए अधिकृत किए जाने तक स्टेशन परिसर को नहीं छोड़ना ।
- (ii) वह प्राधिकृत परिचालन स्टाफ के निर्देशों के तहत शंटिंग में भाग लेंगे।
- (iii) वह शंटिंग कार्यों के दौरान वैगनों के ब्रेक को बंद कर देगा।
- (iv) वह प्राधिकृत परिचालन स्टाफ के अनुदेशों के अनुसार वैगनों और इंजन को जोड़ेगा या अलग करेगा।
- (v) जब भी आवश्यक होगा वह गार्ड और लोको पायलट ,को सतर्कता आदेश और अन्य ट्रेन पासिंग प्राधिकार देगा ।
- (vi) वह खतरे की स्थिति में संकेत लोको पायलट को देने तथा आवश्यकता पड़ने पर ट्रेन या इंजन को चलाने का प्राधिकार लेगा।

- (vii) जब विशेष रूप से आदेश दिया जाएगा तो वहट्रेनों के आवागमन के दौरान प्वाइंटों पर क्लैप और पैडलॉक लगाएंगे।
- (viii) वहसभी सुरक्षा उपकरणों का रखरखाव करेगा तथा किसी भी प्रकार की खराबी पाए जाने पर ड्यूटी पर तैनात एसको सूचित करेगा। .एम.
- (ix) वह शॉटिंग परिचालन के दौरान तथा जब ट्रेनें स्टेशन से बाहर की ओर से गुजरेंगीतब हाथ के संकेतों का , प्रदान करेंगे।-आदान
- x) किसी ऐसे व्यक्ति द्वारा आदेश दिए जाने पर कोई अन्य वैध कार्य करनाजो उसके ऊपर प्राधिकार में रखा , लेकिन जो विशिष्ट रूप से कर्तव्य सूची में शामिल न हो। ,गया हो

टिप्पणी:

- (i) ऊपर वर्णित कर्तव्य संपूर्ण प्रकृति के नहीं हैं।
- (ii) ड्यूटी सूची के संबंध में अधिक जानकारी के लिए ऑपरेटिंग मैनुअल अध्याय संख्या का संदर्भ लिया जा 2 सकता है।

परिशिष्ट 'ई'

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

स्टेशन पर आवश्यक उपकरण

क्रमांक।	उपकरण	संख्या.
.1	झंडे लाल.	4
.2	झंडे हरे.	4
.3	एलईडी आधारित त्रिरंग हाथ संकेत लैंप।-	4
.4	लकड़ी के वेजेज	12
.5	सुरक्षा श्रृंखला के साथ ताला	4
.6	पैडलॉक के साथ क्लैम्प्स	12
.7	डेटोनेटर.	20
.8	आइसोलेटर संचालन के लिए हाथ के दस्ताने	सेट 1

परिशिष्ट 'एफ'

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

डीके स्टेशनों:आईबीएस और बाहरी साइडिंग के कार्य के नियम ,आईबीएच ,हॉल्टों ,

लागू नहीं.

परिशिष्ट 'जी'

विद्युतीकृत खंडों में रेलगाड़ियों के संचालन के नियम

(संदर्भ :ड्राइंग संख्या :DD/मनमाड-TWRD/NIMBLAK/01 (

NIMBLAKस्टेशन पर आवेदन करना

अनुलग्नक I, II, III, IV और Vसे 25केवी एसी इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन के लिए विशेष ट्रेक्शन कार्य निर्देश और स्टेशन कार्य नियम अरेख पर आधारित ट्रेक्शन कार्य नियम जो निंबलक स्टेशन पर लागू होते हैं ,विधिवत रूप से जारी किए गए हैं। इन निर्देशों को दोहरीकरण व्यवस्था के साथ 25केवी एसी ट्रेक्शन लाइन के चालू होने की तारीख से लागू किया जाना चाहिए।

अनुलग्नक I सामान्य अनुदेश जिसमें अनुपालन किए जाने वाले महत्वपूर्ण नियम शामिल हैं। :
अपने दैनिक कार्य में कर्मचारियों की सहायता करना।

अनुलग्नक II .एसी कर्षण क्षेत्र में काम करने वाले कर्मचारियों द्वारा बरती जाने वाली सुरक्षा सावधानियां :

अनुलग्नक III ,इसमें प्लेटफॉर्म लाइनों पर गाड़ियों में पानी डालने के नियम दिए गए हैं :जो कि आवश्यक नहीं है।
लागू है ,अतः संलग्न नहीं है।

अनुलग्नक IV :25 केवी एसी इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन के लिए विशेष ट्रेक्शन कार्य निर्देश विद्युत ट्रेनों में पावर ब्लॉक के दौरान तथा पावर ब्लॉक देने और रद्द करने के लिए स्विचिंग संचालन के अनुक्रम को देखा जा सकता है।

अनुलग्नक V पावर ब्लॉक के दौरान डेड सेक्शन की सुरक्षा और बरती जाने वाली सावधानियां :
विद्युत लोको की शंटिंग के दौरान देखा गया।

कृपया नोट करें और संबंधित स्टाफ को सूचित करें तथा सुनिश्चित करें कि व्यक्तिगत घोषणा पावती के तहत घोषणा रजिस्टर में दर्ज हो।

अनुलग्नक I -**सामान्य निर्देश****1. सामान्य एवं सहायक नियम।**

- a) विद्युतीकृत खंडों पर लागू नियम सामान्य नियमों के अध्याय-XVII में तथा विद्युत खंड के लिए उसके अंतर्गत बनाए गए सहायक नियमों में दिए गए हैं। ट्रेक्शन ओवर हेड उपकरण, विद्युत नियंत्रित इंजनों तथा सिग्नल एवं दूरसंचार प्रतिष्ठानों के संचालन एवं रखरखाव को नियंत्रित करने वाले सामान्य सिद्धांत ट्रेक्शन मैनुअल में दिए गए हैं। ये नियम पुस्तिकाएं प्रत्येक स्टेशन/यार्ड कार्यालय में रखी जाएंगी तथा ट्रेनों के सुरक्षित संचालन से संबंधित कर्मचारियों को जी.आर. एवं एस.आर. 1999 संस्करण अध्याय XVII से स्वयं को पूर्ण रूप से परिचित कर लेना चाहिए।
- b) स्टेशन/यार्ड कर्मचारियों द्वारा अपने दैनिक कार्य में पालन किए जाने वाले महत्वपूर्ण नियमों का संक्षिप्त संदर्भ इस अनुलग्नक में दिया गया है। हालाँकि ये उदाहरणात्मक हैं और संपूर्ण नहीं हैं।

2. सामान्य सुरक्षा सावधानियाँ.

- a) सभी कर्मचारियों को चेतावनी दी जाती है कि 25केवी ट्रेक्शन ओवर हेड उपकरण)ओएचई (के सक्रिय हिस्से के साथ संपर्क या उसके बहुत निकट पहुंचना)नियमानुसार स्क्रीन द्वारा संरक्षित न होने पर 2मीटर के भीतर खतरनाक है और () इससे सख्ती से बचना चाहिए।जीआर .17.05)।
- b) ओवरहेड लाइनों पर या किसी भी लाइव उपकरण के 2मीटर के भीतर के क्षेत्र में तब तक कोई काम नहीं किया जाएगा जब तक कि अधिकृत ट्रेक्शन स्टाफ से नियमित 'कार्य करने की अनुमति' प्राप्त न हो जाए और नियमों के अनुसार लाइन को डेड और अर्थ नहीं किया जाए।)जी.आर .17.04 और उसके तहत एस.आर .और ए.सी.टी.एम .वॉल्यूम.आई .पैरा 10422)। किसी भी ओवरहेड उपकरण या बॉन्डिंग को बाधित करने से पहले एस.आर .17.06-1 (2) (ए) (और एस.आर .17.06-1 (4) (ए) (के प्रावधान का अनुपालन किया जाएगा।

3. विद्युत कर्षण कार्य नियम आरेख.

- a) विद्युत कर्षण कार्य नियम विद्युत कर्षण के लिए सुसज्जित लाइनों को योजनाबद्ध रूप से इंगित करने वाला आरेख प्रदर्शित किया गया है। आरेख में विभिन्न विद्युत अनुभागों)सेक्टरों या उप-क्षेत्रों या प्रारंभिक अनुभागों(, नियंत्रण स्विचों)आइसोलेटर स्विचों या इंटरएर्स(, इंसुलेटेड ओवरलैप्स और सेक्शन इंसुलेटर को भी दिखाया गया है जहाँ ओवरहेड उपकरण विद्युत रूप से अलग होते हैं। विद्युत अनुभाग)उप-क्षेत्र या प्रारंभिक अनुभाग (की सीमाओं को विद्युत अनुभाग के लिए इंसुलेटेड ओवरलैप्स पर प्रासंगिक संरचनात्मक स्थानों द्वारा दर्शाया गया है। एसएम के कार्यालय में रखे गए सेक्शनिंग आरेख में प्रारंभिक अनुभागों को विभिन्न रंगों में दर्शाया गया है। इस आरेख की एक प्रति भी इस विशेष कर्षण कार्य निर्देश के साथ संलग्न है और उसी का हिस्सा होगी।
- b) विभिन्न स्विचों की सामान्य स्थिति आरेख पर दर्शाई गई है।

4. अनवायर्ड ट्रेक्स.

किसी भी परिस्थिति में ,पैन्टोग्राफ को ऊपर उठाए हुए किसी भी इलेक्ट्रिक इंजन को बिना तार वाले सेक्शन में नहीं ले जाना चाहिए। केबिन में सभी लीवर जो बिना तार वाली लाइनों तक पहुँच प्रदान करते हैं ,उन पर एक विशेष पहचान वाला पेंट मार्क होता है जो स्विचमैन/लीवर मैन को इलेक्ट्रिक लोको के लिए बिना तार वाली लाइनें सेट करने के खिलाफ चेतावनी देता है।

5. स्विच का संचालन.

- a) सभी स्विचिंग परिचालन ,ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर के निर्देशों के अनुसार किए जाएंगे ,स्थानीय ब्लॉकों के लिए स्विचिंग परिचालनों के संबंध में ,जिन्हें अधिकृत ट्रेक्शन स्टाफ द्वारा एसआर 17.04 (ii) और एसीटीएम वॉल्यूम II भाग I पैरा 20600 और 20601 के अनुसार ऊ्यूटी पर एसएम या स्टेशन मास्टर द्वारा स्थानीय ब्लॉक दिए जाने के बाद किया जा सकता है।

- b) आपातकालीन समय में ,अधिकृत और प्रशिक्षित स्टेशन कर्मचारी ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर SR17.03-4(2) (a) के निर्दिष्ट निर्देशों के तहत आइसोलेटर स्विच खोल सकते हैं। प्रत्येक स्टेशन मास्टर ,पॉइंट्स मैन को ओवरहेड उपकरण या उसके स्टेशन/केबिन के पास बिजली आपूर्ति के नियंत्रण के लिए प्रदान किए गए आइसोलेटर स्विच के स्थान के बारे में पूरी जानकारी होनी चाहिए और आपातकालीन स्थिति में उन्हें खोलने और बंद करने की सही विधि से परिचित होना चाहिए)ACTM वॉल्यूम II भाग I पैरा 20624 और पैरा 20970 संशोधित।(

6. स्विच हैंडल की स्थिति.

जब कोई स्विच बंद स्थिति में होता है तो स्विच का संचालन हैंडल शीर्ष स्थिति पर होता है।

7. स्विच की कुंजियों का स्थान.

विभिन्न आइसोलेटर स्विच के ताले की चाबियाँ ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर के कार्यालय में कांच के सामने वाले कवर वाले एक बॉक्स में रखी जाती हैं ,जो विधिवत रूप से उसकी हिरासत में ताला लगाकर रखा जाता है। एसआर 17.03-4 (1) (ए। स्टेशन मास्टर को स्टेशन की सीमा के भीतर स्विच पर लगे ताले की रोजाना जांच करनी चाहिए और ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर को किसी भी तरह की खराबी या कमी की रिपोर्ट देनी चाहिए। कांच के सामने वाले बॉक्स के टूटने की स्थिति में एसआर 17.03-4 (1) (बी (में निर्धारित प्रक्रिया का पालन करना होगा।

8. आइसोलेटर के संचालन की प्रक्रिया और सावधानी।

आइसोलेटर स्विच के संचालन की प्रक्रिया ACTM वॉल्यूम II भाग I पैरा 20600 और 20601 में दी गई है। आइसोलेटर स्विच केवल यह सुनिश्चित करने के बाद खोला जा सकता है-

- यदि आइसोलेटर स्विच मुख्य लाइन पर है ,लेकिन आइसोलेटर स्विच के दोनों छोर पर आसन्न इंटरपर्स खुले हुए हैं।
- यदि आइसोलेटर स्विच यार्ड लाइनों की आपूर्ति को नियंत्रित कर रहा है ,लेकिन आइसोलेटर स्विच द्वारा नियंत्रित प्राथमिक खंड विद्युत इंजनों के उभरे हुए पेंटोग्राफ से मुक्त है या संबंधित यार्ड लाइनों की आपूर्ति को नियंत्रित करने वाले इंटरपर्स खुले में हैं।

9. पावर ब्लॉक.

- पावर ब्लॉक प्राप्त करने की विस्तृत प्रक्रिया एसआर 17.04-1 (2) से)5) और एसीटीएम वॉल्यूम II भाग I पैरा 20611, 20612 और 20613 में दी गई है ,जिसका आपातकालीन स्थिति को छोड़कर सख्ती से पालन किया जाना चाहिए।
- किसी विशेष सेक्शन के लिए पावर ब्लॉक देने और रद्द करने के लिए स्विचिंग संचालन का क्रम अनुलग्नक-IV में दिया गया है। सभी कर्मचारियों द्वारा इनका सख्ती से पालन किया जाना चाहिए। बताए गए क्रम का पालन न करने पर खतरनाक परिणाम होने की संभावना है। जब किसी आइसोलेटर स्विच को ओवरहेड उपकरण पर काम करने वाले कर्मचारियों के लिए उसकी सामान्य स्थिति से बदला जाता है ,तो स्विच पर 'खतरा -कर्मचारी काम पर हैं 'चेतावनी के साथ एक खतरे का बोर्ड प्रदर्शित किया जाएगा। संबंधित सिग्नल नॉब/पॉइंट लीवर और इलेक्ट्रिक स्लाइड नॉब पर पावर ब्लॉक कॉलर के रूप में जाना जाने वाला लाल चेतावनी कॉलर लगाकर मृत सेक्शन की सुरक्षा प्राप्त की जाती है। प्रत्येक स्टेशन पर पर्याप्त संख्या में ऐसे कॉलर उपलब्ध कराए जाते हैं।

10. पावर ब्लॉक के समय सुरक्षा.

- सभी सेक्शन ,जिन पर पावर ब्लॉक दिया गया है ,को ब्लॉक एसआर 17.04-1(11)& (12) और एसीटीएम खंड II भाग I अध्याय 20621, 20622, 20623, 20624 और 20625 की अवधि के दौरान दोनों छोर से उठाए गए पेंटोग्राफ वाले इलेक्ट्रिक इंजनों के प्रवेश से संरक्षित किया जाएगा। यदि उस सेक्शन पर लोकोमोटिव है ,जिस पर पावर ब्लॉक दिया जाना है ,तो ऐसे लोकोमोटिव के चालक को ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर या अधिकृत ट्रेक्शन स्टाफ द्वारा पेंटोग्राफ को नीचे करने और अगले निर्देश तक इसे/उन्हें नहीं बढ़ाने के लिए एक ज्ञापन दिया जाएगा और एक पावती प्राप्त की जाएगी। ड्राइवर्स को पावर ब्लॉक रद्द होने तक पेंटोग्राफ को ऊपर उठाने के निर्देश नहीं दिए जाएंगे।

- b) विद्युत इंजन के साथ शंटिंग संचालन करने वाले स्टेशन मास्टर या स्टेशन स्टाफ को यह सुनिश्चित करना होगा कि किसी भी परिस्थिति में विद्युत इंजन विद्युत खंडों को सीमित करने वाले ट्रैक्शन संरचनाओं के पास न पहुंचे, जिन पर पावर ब्लॉक दिए गए हों। स्टेशन पर प्रत्येक विद्युत खंड की सीमाएं स्टेशन कार्य नियम आरेख में दर्शाई गई हैं।
- c) सिंगल लाइन वर्किंग शुरू करने से पहले ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर से यह सुनिश्चित करेगा कि डबल लाइन सेक्शन के मामले में उस मार्ग पर कोई पावर ब्लॉक नहीं है जिस पर सिंगल लाइन वर्किंग शुरू की जा रही है।

11. अनुभाग इंसुलेटर

यार्ड में अलग-अलग गिडों की अप और डाउन लाइनों और मुख्य व लूप लाइनों को अलग करने के लिए, अप और डाउन लाइनों को जोड़ने वाली क्रॉसओवर या मुख्य और लूप लाइनों या यार्ड के विभिन्न गिडों को जोड़ने वाले क्रॉसओवर/टर्नआउट में सेक्शन इंसुलेटर लगाए गए हैं ताकि जब एक लाइन/गिड विद्युत रूप से मृत हो जाए या उसमें कोई खराबी आ जाए तो दूसरी लाइन/गिड प्रभावित न हो। ऐसे सेक्शन इंसुलेटर के ऊपर उठाए गए पेंटोग्राफ वाले इलेक्ट्रिक इंजन की गति किसी भी अन्य गति प्रतिबंध के अधीन 50किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए। जब सेक्शन इंसुलेटर द्वारा अलग किए गए दो सेक्शनों में से एक मृत हो जाए, तो लाइव सेक्शन पर इलेक्ट्रिक इंजन का पेंटोग्राफ डेड सेक्शन के अंत को चिह्नित करने वाले सेक्शन इंसुलेटर की ओर 30फीट (10 मीटर) से अधिक नहीं बढ़ेगा।

12. ट्रैक्शन ओवर हेड उपकरण का टूटना

ओवर हेड उपकरण या बॉन्डिंग सहित किसी अन्य ट्रैक्शन उपकरण पर नोट किए गए या रिपोर्ट किए गए सभी ब्रेक डाउन या दोषों को तुरंत ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर एसआर 17.03-1 (2) और 17.03-3 (4) (ए (और) बी (और) एसीटीएम वॉल्यूम II भाग 1 पैरा 20605 और 20606 को रिपोर्ट किया जाना चाहिए। ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर द्वारा निर्देशित आवश्यक सावधानी आदेश संबंधित चालक को जारी किया जाना चाहिए, जिसमें सावधानी आदेश जारी करने के संबंध में मौजूदा नियमों का पालन किया जाना चाहिए।

13. संदेशों का पंजीकरण

ट्रैक्शन ओवरहेड उपकरण पर खराबी, स्विचों का संचालन, आउटडोर स्विचों की चाबियों की अभिरक्षा और ट्रैक्शन ओवरहेड उपकरण के संचालन और रखरखाव के संबंध में अन्य महत्वपूर्ण संचार से संबंधित सभी संदेशों को एक रजिस्टर में क्रमिक रूप से दर्ज किया जाएगा, जिसे प्रेषक और रिसीवर दोनों द्वारा क्रमिक रूप से क्रमांकित किया जाएगा, जिसमें संदेशों को भेजे जाने या प्राप्त किए जाने का समय दर्शाया जाएगा एसआर 17.04-1 (8), (11) (बी (और) 12) (बी (और) एसीटीएम वॉल्यूम II भाग 1 पैरा 20610)।

14. भाप या डीजल इंजन

ऐसे खंड में जहां केवल पावर ब्लॉक दिया गया है, विद्युत चालित वाहनों के अलावा अन्य यातायात की आवाजाही की अनुमति दी जा सकती है, सिवाय तब जब विशेष रूप से प्रतिबंधित किया गया हो और नियमों के अनुसार लाइन भी ब्लॉक कर दी गई हो। हालांकि, अनुमति प्राप्त यातायात को प्रदर्शित इंजीनियरिंग संकेतों का पालन करना होगा। विद्युत खंडों पर भाप या डीजल इंजनों की आवाजाही ACTM में दिए गए प्रतिबंधों के अधीन होगी। ऐसे भाप या डीजल इंजन या ऐसे इंजन द्वारा खींची गई रेलगाड़ी को उस स्टेशन/खंड से पहले वाले स्टेशन पर खड़ा किया जाएगा, जिस पर पावर ब्लॉक दिया गया है और इस स्टेशन का स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण करके स्वयं संतुष्ट होगा कि संबंधित लाइन पर कोई विद्युत चालित इंजन नहीं है। वह ऐसे इंजन या रेलगाड़ी के चालक को एक सावधानी आदेश भी देगा, जिसमें उसे आगे पावर ब्लॉक के बारे में चेतावनी दी जाएगी और उसे इंजीनियरिंग संकेतों पर नजर रखने और आवश्यकतानुसार किसी विशेष संकेत या किसी विशेष कर्षण संरचना पर रुकने का निर्देश दिया जाएगा।

कोई भी स्टेशन मास्टर पावर ब्लॉक के अंतर्गत आने वाले सेक्शन पर चलने वाली किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लियर या लोअर सिग्नल नहीं देगा, जब तक कि उसे पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से यह आश्वासन न मिल जाए कि सेक्शन पर ट्रेन में कोई इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव या निरीक्षण कार नहीं है, जिसका पेंटोग्राफ लगा हो और जिसे 'निजी नंबर' द्वारा समर्थित किया गया हो) ACTM खंड II भाग 1 पैरा 20627 देखें।

जब भी पैरा ACTM20626 (मृत खंड की ओर शंटिंग मूवमेंट (और इस पैरा के अनुसार मूवमेंट की अनुमति देने के लिए "लाल चेतावनी कॉलर" हटा दिया गया है ,तो इसे सिग्नल नियंत्रण नॉब पर वापस रखा जाएगा या मूवमेंट पूरा होने के तुरंत बाद वीडियो पर सिग्नल को फिर से ब्लॉक कर दिया जाएगा।

नोट :- इस नियम के प्रयोजन के लिए ,विद्युत लोकोमोटिव शब्द में 'मृत' अवस्था में ढोया गया विद्युत रोलिंग स्टॉक , वाहन या OHE निरीक्षण कार शामिल नहीं है ,जिसका पैनटोग्राफ हटा दिया गया हो या सुरक्षित रूप से नीचे रखा गया हो।

15. विद्युत लोकोमोटिव

विद्युत इंजनों द्वारा डबल हेडिंग या बैकिंग के मामले में ट्रेक्शन मैनुअल में शामिल प्रावधानों का अनुपालन किया जाना चाहिए तथा इसमें दर्शाई गई सावधानियों का अनुपालन वाहन के रूप में विद्युत इंजनों को भेजने या क्षतिग्रस्त विद्युत इंजनों को खींचने के मामले में किया जाना चाहिए)एसीटीएम वॉल्यूम III पैरा 30636 और 30637 देखें(

16. कार्यरत क्रेन

किसी भी स्टीम या हैंड क्रेन को ट्रेक्शन ओवर हेड उपकरण के समीप तब तक काम नहीं करना चाहिए जब तक कि ऐसा ओवरहेड उपकरण मृत और पृथ्वी से जुड़ा न हो।)एसआर 17.03-5 (5) (सी (और एसीटीएम वॉल्यूम I पैरा 10406)।

17. लैंप मैन

25 केवी लाइव कंडक्टर से कोई भी सीधा संपर्क या निकटता खतरनाक है। स्टेशन लैंप मैन को सिग्नल पोस्ट को हटाने या ठीक करने या साफ करने या स्टेशन लैंप को जलाने के लिए ऊपर चढ़ते समय कोई लंबी छड़ी नहीं रखनी चाहिए जो गलती से लाइव कंडक्टर को छू सकती है या उसके करीब आ सकती है। लैंप मैन को लाइव कंडक्टर के पास शरीर का कोई भी हिस्सा लाने के खिलाफ भी चेतावनी दी जानी चाहिए एसआर .17.03-8.

18. रोलिंग स्टॉक की छत पर काम करना

कोई भी व्यक्ति इंजन या टेंडर के ऊपर या इंजन या गाड़ी या वैगन की छत पर नहीं चढ़ेगा जब ये वाहन ओवरहेड उपकरण के नीचे स्थित हों ,सिवाय इसके कि जब अधिकृत ट्रेक्शन स्टाफ से नियमित 'कार्य करने की अनुमति' प्राप्त कर ली गई हो और ओवरहेड उपकरण मृत और पृथ्वी से जुड़ा हो)जीआर 17.05 (2), एसआर 17.05-1 (1) से)4) और एसीटीएम वॉल्यूम I पैरा 10409(1) और)2))।

19. ब्लॉक उपकरण या कोई अन्य सिग्नलिंग उपकरण

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को हमेशा ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट या किसी अन्य सिग्नलिंग उपकरण में किसी भी असामान्य कार्य के लिए निगरानी रखनी चाहिए जो ट्रेक्शन सिस्टम से प्रेरित वोल्टेज के कारण उत्पन्न हो सकता है। जब भी असामान्य कार्य के कोई संकेत दिखाई दें तो ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट या किसी अन्य सिग्नलिंग उपकरण को निलंबित कर दिया जाना चाहिए और निकटतम सिग्नल इंस्पेक्टर /इलेक्ट्रिक सिग्नल मटेनर से संपर्क करके उसका निरीक्षण और प्रमाणन किया जाना चाहिए। कैटेनरी /संपर्क तार के टूटने की स्थिति में ,स्टेशन मास्टर को किसी भी ट्रेन की आवाजाही की अनुमति देने से पहले तुरंत जांच करनी चाहिए कि क्या सभी ब्लॉक और मोर्स सिग्नलिंग उपकरण सामान्य रूप से काम कर रहे हैं)ACTM 10430 देखें।

20. दूरसंचार सर्किट

विद्युतीकृत खंडों पर दूरसंचार सुविधाओं का विवरण उपलब्ध है और उनका उपयोग तथा प्रेरित वोल्टेज के कारण असामान्य कार्य करने की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई ACTM खंड I पैरा 10429 से 10433 में दी गई है ;तथा आपातकालीन टेलीफोन को जोड़ने के लिए सॉकेट लगभग एक किलोमीटर के अंतराल पर प्रदान किए गए हैं तथा निकटतम सॉकेट की दिशा OHE मस्तूलों पर दर्शाई गई है।

21. आग

किसी भी विद्युत उपकरण पर या उसके आस-पास आग लगने के संबंध में SR.6.10-2, SR6.10-3 और ACTM खंड I पैरा 10602 और 10603 देखें।

22. विद्युत का झटका।

स्टेशन मास्टर और यार्ड मास्टर को स्टेशन/यार्ड कार्यालय में विद्युत झटका से पीड़ित व्यक्तियों के उपचार के संबंध में जारी निर्देशों को स्थायी रूप से प्रदर्शित करना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी समूह 'सी कर्मचारी इन निर्देशों' जीआर 17.05 (2) और एसआर)ए (से)डी (और एसीटीएम वॉल्यूम I पैरा 10508, 10509, 10510) से परिचित हैं।

23. इन नियमों में से कुछ भी एसी ट्रेक्शन मैनुअल में शामिल किसी भी सामान्य या सहायक नियम या निर्देश को संशोधित या प्रतिस्थापित नहीं करता है। इन कार्य नियमों को उपरोक्त नियम पुस्तकों और स्टेशनों के मौजूदा स्टेशन कार्य निर्देशों के पूरक के रूप में पढ़ा जाएगा।
24. इन कार्य नियमों या किसी भी अनुलग्नक में कोई भी संशोधन स्टेशन कार्य नियमों में सुधार ज्ञापन द्वारा अधिसूचित किया जाएगा। स्टेशन कार्य नियमों में सभी सुधार प्राप्त होने पर प्राप्तकर्ता की प्रतियों में तुरंत किए जाएंगे। सुधार ज्ञापन को क्रमिक रूप से क्रमांकित किया जाएगा और यह प्रत्येक कर्मचारी की जिम्मेदारी होगी जिसे कार्य नियमों की प्रतियां प्रदान की जाती हैं कि वे तुरंत गुम हुए सुधार ज्ञापन को बुलाएं। प्रत्येक पर्यवेक्षी कर्मचारी की जिम्मेदारी होगी कि वह सुधार ज्ञापन , की सामग्री को सभी संबंधित कर्मचारियों के ध्यान में लाए और उनकी पावती प्राप्त करे।
25. दूरसंचार और कर्षण विभागों के निरीक्षण कर्मचारियों को उन सभी पॉइंटओं पर नियमित जांच करनी चाहिए ,जहां ये विशेष कार्य निर्देश दिए गए हैं ,ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि ये नियम अद्यतन हैं और संबंधित कर्मचारी इन नियमों से पूरी तरह परिचित हैं और उनका पालन करते हैं।

अनुलग्नक -II

एसी ट्रैक्शन क्षेत्र में काम करने वाले रनिंग और ऑपरेटिंग स्टाफ के लिए सुरक्षा सावधानियां और आवश्यक निर्देश

सभी कर्मचारियों के लिए:

क्या करें

- 1) विद्युत कर्षण उपकरण या तारों में आग लगने की स्थिति में:-
 - i. ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को सूचित करें,
 - ii. यदि उपलब्ध हो तो विशेष अग्निशामक यंत्रों से आग बुझाएं,
 - iii. सुनिश्चित करें कि किसी भी परिस्थिति में पानी के जेट का उपयोग न किया जाए।
- 2) ट्रैक्शन तार या इलेक्ट्रिक इंजन में कोई भी असामान्य चीज दिखने पर ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर या निकटतम स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- 3) किसी आपात स्थिति में ,आपातकालीन टेलीफोन प्रणाली पर ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर से बात करें)आपातकालीन टेलीफोन को जोड़ने के लिए सॉकेट लगभग हर किलोमीटर के अंतराल पर प्रदान किए जाते हैं और निकटतम सॉकेट की दिशा HEOमास्ट पर इंगित की जाती है।

क्या न करें

- 1) किसी भी ट्रैक्शन तार या लाइव उपकरण के 2मीटर)लगभग 7फीट (के दायरे में न जाएं।
- 2) ट्रैक्शन तारों या किसी भी चालू उपकरण पर या उसके निकट तब तक काम न करें जब तक कि उन्हें निष्क्रिय न कर दिया जाए ,पृथ्वी से न जोड़ दिया जाए और काम करने के लिए शट डाउन नोटिस और परमिट प्राप्त न कर लिया जाए।
- 3) अनधिकृत व्यक्तियों को कोई भी उपकरण चलाने की अनुमति न दें ,भले ही वह उपकरण मृत करने के लिए ही क्यों न हो।
- 4) किसी भी अर्थिंग या बॉन्डिंग या ट्रैक्शन तार को परेशान न करें।
- 5) जब तक विशेष अनुमति न दी जाए ,किसी भी स्विचिंग स्टेशन या रिमोट कंट्रोल केंद्र में प्रवेश न करें।
- 6) लाइव ट्रैक्शन वायर के संपर्क में आए व्यक्ति को न छुएँ। बिजली की आपूर्ति बंद होने के बाद ही शव को बाहर निकालें।
- 7) पीड़ित को कृत्रिम श्वसन देना न भूलें।
- 8) मस्तूल से लटके या जमीन पर गिरे किसी भी कर्षण तार को न छुएं और किसी अन्य को उसे छूने न दें।

स्टेशन मास्टर के लिए

क्या करें

- 1) सुनिश्चित करें कि सभी कर्मचारी सुरक्षा सावधानियों से परिचित हों।
- 2) ट्रैक्शन तारों या किसी भी इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव में खराबी की सूचना तुरंत ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर को दें।
- 3) पर्याप्त संख्या में 'लाल चेतावनी कॉलर 'रखें जिन पर लिखा हो "वोल्टेज से सावधान रहें "तथा यह सुनिश्चित करें कि कर्मचारी इसका उपयोग समझें।
- 4) पॉइंट्स और सिग्नल नॉब्स और रूट बटन पर "सावधान रहें ,वोल्टेज न हो "लिखे हुए "लाल चेतावनी कॉलर "लगाना सुनिश्चित करें ,जो पावर ब्लॉक के अंतर्गत अनुभाग तक पहुंच प्रदान करते हैं।
- 5) आइसोलेटर स्विच संचालित करते समय स्टेशन कार्य निर्देशों में दी गई प्रक्रिया का पालन करें।
- 6) आइसोलेटर स्विच कुंजियों की सुरक्षित अभिरक्षा सुनिश्चित करें।
- 7) यदि किसी असामान्य कार्य के संकेत दिखाई दें तो ब्लॉक और सिग्नल का कार्य स्थगित कर दें। ट्रैक्शन तारों में किसी भी तरह की खराबी आने पर हमेशा ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट्स और सिग्नलिंग उपकरणों की जांच करें ,अपने पॉइंट्समैन/सिग्नलिंग

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

स्टाफ को निर्देश दें कि जब वह सिग्नल पोस्ट पर चढ़े तो वह कोई लंबी रॉड या वस्तु न ले जाए जो ट्रैक्शन तारों के 2मीटर)लगभग 7फीट (के खतरे वाले क्षेत्र में आने की संभावना हो।

8) कृपया सुनिश्चित करें कि ट्रेन के खाली डिब्बों के दरवाजे बंद हों।

क्या न करें

- 1) किसी भी विद्युत इंजन या उठे हुए पैंटोग्राफ वाली एकाधिक इकाइयों को "पावर ब्लॉक कार्य सीमा "बोर्ड से आगे या सेक्शन इंसुलेटर के पास पावर ब्लॉक के अंतर्गत किसी भी सेक्शन में जाने की अनुमति न दें।
- 2) किसी भी क्रेन को चालू ट्रैक्शन तारों के समीप काम करने की अनुमति न दें।
- 3) अपने कर्मचारियों को 2मीटर)लगभग 7फीट (के खतरे वाले क्षेत्र के भीतर लाइव ट्रैक्शन तारों के पास जाने की अनुमति न दें।
- 4) किसी भी बिना तार वाले खंड में उठे हुए पैंटोग्राफ वाले विद्युत इंजन को प्रवेश की अनुमति न दें।
- 5) यदि सिग्नलों की पर्याप्त दूरी के भीतर कोई पावर ब्लॉक है ,तो किसी भी इलेक्ट्रिक इंजन या ट्रेन के लिए सीधे सिग्नल प्राप्त करने हेतु सिग्नल बंद न करें।
- 6) कोच की छत पर बैठे यात्रियों के साथ ट्रेन को आगे बढ़ने की अनुमति न दें।

रनिंग स्टाफ के लिए

क्या करें

- 1) रोलिंग स्टॉक के पहियों को फिसलने से बचाएं।
- 2) इंजनों पर काम करते समय ट्रैक्शन तारों से 2मीटर की सुरक्षित दूरी बनाए रखें।
- 3) तेल और रेडियेटर जल को केवल विद्युतीकृत क्षेत्र के बाहर वाले लोको में ही भरें।
- 4) गार्ड तब तक गाड़ी को चलाने का संकेत नहीं देगा जब तक कि वह स्वयं संतुष्ट न हो जाए कि विशेष निर्देशों के अनुसार ही , यात्रियों के उपयोग के लिए न बने किसी डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर कोई व्यक्ति यात्रा नहीं कर रहा है। गार्ड , लोको पायलट या सहायक लोको पायलट ,यदि आवश्यक हो तो ,अनाधिकृत व्यक्तियों को डिब्बे या वाहन या वाहन की छत से हटाने के लिए राजकीय रेलवे पुलिस ,रेलवे सुरक्षा बल और स्टेशन स्टाफ की मदद लेंगे।

क्या न करें

- 1) अपने औजारों को ट्रैक्शन तारों की ओर न उठाएँ।)उपयोग के तुरंत बाद औजारों को उनकी संबंधित स्थिति में रखें।
- 2) उठे हुए पैंटोग्राफ वाले इलेक्ट्रिक इंजन को किसी भी बिना तार वाली लाइन ,पावर ब्लॉक की कार्य सीमा या पावर ब्लॉक के अंतर्गत सेक्शन के अंत में सेक्शन इंसुलेटर के पास न ले जाएं।
- 3) विद्युतीकृत ट्रैक पर चलते समय लम्बे डंडे या किसी अन्य चीज जैसी लम्बी वस्तु को इंजन के ऊपर न आने दें।
- 4) ट्रैक्शन तारों की ओर कोई जेट या स्प्रे न डालें)यदि आवश्यक हो तो पानी का जेट 2मीटर के सुरक्षा क्षेत्र के बाहर क्षैतिज रूप से इस्तेमाल किया जा सकता है।
- 5) ट्रैक्शन तारों के नीचे चलते समय चालक के वैक्यूम ब्रेक हैंडल को रिलीज स्थिति में न रखें।

याद रखने योग्य अन्य बातें

स्टेशनों और यार्डों में विद्युत इंजनों की आवाजाही

- 1) यदि गैर-विद्युतीकृत ट्रैक में हॉट एक्सल वैगन आदि को अलग करने के लिए शंटिंग की जानी है ,तो विद्युत लोको को बिना तार वाले सेक्शन में प्रवेश कराने के लिए विशेष सावधानी बरतनी चाहिए। एक सक्षम व्यक्ति व्यक्तिगत रूप से शंटिंग की निगरानी करेगा।

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

- 2) आपातकालीन सॉकेट)4' और 6' फीट ऊंचे काले और सफेद रंग से रंगे गए खंभों पर लगे (को पटरियों के किनारे और केबिनो के पास एक किलोमीटर की दूरी पर लगाया गया है। प्रत्येक ट्रेक्शन मास्ट पर और तीर द्वारा निकटतम आपातकालीन सॉकेट की दिशा स्पष्ट रूप से दर्शाई गई है। विद्युतीकृत खंडों पर काम करने वाले गाड़ों को इन आपातकालीन सॉकेट में प्लग किए गए नए पोर्टेबल टेलीफोन के उपयोग की विधि से खुद को परिचित करना चाहिए। ये सॉकेट ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर से जुड़े होते हैं।
- 3) सक्रिय OHEके 2मीटर)7 फीट (के भीतर जाना खतरनाक है)यह एक खतरे का क्षेत्र है।
- 4) पावर ब्लॉक का अर्थ है लाइन के किसी भाग को केवल विद्युत यातायात के लिए अवरुद्ध करना।
- 5) मस्तूल नींव के मस्तूल पर कोई भी सामग्री नहीं रखी जानी चाहिए।
- 6) जब रबर प्रकार के मोटर वाहन को खुले वैगन में ले जाया जाता है ,तो धातु के शरीर को तांबे के तार या गैल्वनाइज्ड लोहे के फ्लैट या स्टील वायर रस्सियों द्वारा दो स्वतंत्र ठोस कनेक्शन के माध्यम से वैगन बॉडी से जोड़ा जाएगा। यह बेहतर है कि वाहन को सुरक्षित करने के लिए इस्तेमाल की जाने वाली लैशिंग मैनिफेस्ट या अन्य कुंडल रस्सियों के बजाय धातु की रस्सियों की हो।
- 7) लोडिंग या अनलोडिंग पॉइंट पर सामान लोड या अनलोड होने के बाद कर्मचारियों को वैगन के दरवाजे ठीक से बंद करके सुरक्षित करने चाहिए। यार्ड में वैगन के दरवाजे बंद करने के लिए कर्मचारियों में से एक को तैनात किया जाना चाहिए। उसे यह देखना चाहिए कि कोई भी वैगन अपने दरवाजे खुले हुए न रखे। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि लकड़ी के लॉग , पाइप ,कंसाइनमेंट आदि से लदे वैगन ठीक से लोड और सुरक्षित हों। वैगन से कोई बाहर की ओर नहीं निकलना चाहिए।
- 8) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि लकड़ियाँ फिसलें नहीं या अपनी स्थिति से हटकर वैगन से बाहर न निकलें। लोड की गई बांस की छड़ें निर्दिष्ट सीमाओं से आगे खड़ी नहीं होनी चाहिए। बीएफआर की लैशिंग चेन या वर्टिकल गार्ड बार को हाथ से ढीला नहीं छोड़ा जाना चाहिए। उन्हें बांधा जाना चाहिए और मजबूती से सुरक्षित किया जाना चाहिए। जब वैगनों को तिरपाल से ढका जाता है ,तो यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि तिरपाल को हवा के कारण बिखरने और उड़ने से रोकने के लिए मजबूती से लगाया गया हो।
- 9) 25केवी एसी ट्रेक्शन उपकरण के संपर्क से उत्पन्न होने वाले विद्युत झटके के मामलों की सूचना तुरंत ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर को दी जाएगी।
- 10) ट्रेन में वाहनों के साथ चलने वाले खुले वैगन में वाहनों के अनुरक्षकों को ओएचई तार के प्रति सावधान रहने की चेतावनी दी जाएगी तथा उन्हें वाहन पर अनिच्छा से भी खड़ा नहीं होना चाहिए।
- 11) स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित रजिस्टर बनाए रखने चाहिए।
 - a) संदेश रजिस्टर जिसमें ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर के लिए आने वाले और जाने वाले संदेशों को अलग-अलग रिकॉर्ड किया जाता है।
 - b) इंटरप्स और आइसोलेटर के लिए अलग-अलग कुंजी रजिस्टर।
- 12) असामान्य घटनाएँ जैसे भारी बारिश ,बिजली और तूफान से विद्युत प्रतिष्ठानों पर असर पड़ता है। ऊछूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को ऐसी सभी मौसम स्थितियों के बारे में ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर को सूचित करना चाहिए।
- 13) ओवरहेड उपकरण पर कोई भी असामान्यता जैसे कि टूटे हुए संपर्क तार ब्रेकेट ,इंसुलेटर या लटकते हुए ड्रॉपर आदि की सूचना तुरंत आपातकालीन फोन पर या निकटतम स्टेशन मास्टर के माध्यम से ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर को दी जानी चाहिए।
- 14) एसएम को आइसोलेटिंग स्विच के संचालन का ज्ञान होना चाहिए और स्टेशन के कार्य निर्देशों)ACTM Vol-II भाग-I 20624 और 20970-4 और 5) के परामर्श से प्रत्येक स्विच द्वारा आपूर्ति को नियंत्रित करने वाली लाइनों का ज्ञान प्राप्त करना चाहिए। ऐसे किसी भी आइसोलेटिंग स्विच को संचालित करने से पहले उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

- a) सम्पूर्ण अनुभाग या ऊपरी उपकरण दिखाई देता है
 - b) इस खंड में कोई भी लोकोमोटिव या मोटर कोच या टावर कार नहीं है जिसमें ऊंचा पेंटोग्राफ हो।
 - c) इस खंड में कोई भी ऊपरी उपकरण ग्राउंड रेल ,वाहन या किसी अन्य इन्सुलेटेड वस्तु के संपर्क में नहीं है।
- 15) स्थानीय पावर ब्लॉक प्रदान करते समय ,एसएम/ईएफ)आरएस (ऐसे पावर ब्लॉक के बारे में सेक्शन नियंत्रक और ट्रैक्शन पावर नियंत्रक को भी सूचित करेगा तथा स्टेशन कार्य निर्देशों और एसीटीएम वॉल्यूम-II भाग-I पैरा 20619के अनुसार सभी सावधानियां बरतेगा।
- 16) मृत भाग को ACTMखंड-II भाग-I पैरा 20625में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार संरक्षित किया जाएगा।
- 17) एस.एम .को अपने स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों को उपरोक्त लाइनों के बारे में शिक्षित करना चाहिए तथा यह देखना चाहिए कि लोडिंग और अनलोडिंग के समय बॉन्डिंग क्षतिग्रस्त न हो।

अनुलग्नक III -

- प्लेटफार्म लाइनों पर गाड़ियों में पानी डालने के नियम लागू नहीं होते ,क्योंकि यह स्टेशन पानी डालने वाला स्टेशन नहीं है।

अनुलग्नक -IV**निंबलक स्टेशन पर लागू 25केवी एसी इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन के लिए विशेष ट्रेक्शन कार्य निर्देश**

ये निर्देश केवल इलेक्ट्रिक ट्रेनों पर लागू होते हैं और सेक्टर, सब सेक्टर या एलीमेंटी सेक्शन में प्रवेश करने वाली इलेक्ट्रिक ट्रेन / इलेक्ट्रिक लाइट इंजन / ईएमयू / इलेक्ट्रिक रोलिंग स्टॉक (के लिए आवश्यक सुरक्षा को इंगित करते हैं, जिसके ऊपर पावर ब्लॉक मौजूद है और पावर ब्लॉक देने और रद्द करने और पावर बहाल करने के लिए स्विचिंग ऑपरेशन का क्रम। ये निर्देश डीजल, डीजल इलेक्ट्रिक, स्टीम रोलिंग स्टॉक और टावर वैगन, मोटर ट्रॉली, ट्रॉली और लैडर ट्रॉली पर लागू नहीं होते हैं।

नोट : इन विशेष ट्रेक्शन कार्य निर्देशों को एसी ट्रेक्शन के मैनुअल के साथ सामान्य और सहायक नियमों के साथ पढ़ा जाएगा।

- 1) इन विशेष कर्षण कार्य निर्देशों को वर्तमान स्टेशन कार्य नियमों के साथ पढ़ा जाएगा।
- 2) इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव/ईएमयू की किसी भी असामान्य गतिविधि या ब्लॉक फॉरवर्ड या ब्लॉक बैक द्वारा शंट मूव के लिए, ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मैनेजर को इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन वर्किंग रूल डायग्राम और अपने स्टेशन के नियमों का संदर्भ लेना चाहिए और टीपीसी से परामर्श करना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उस सेक्शन को चालू करने की कोई संभावना नहीं है जहां पावर ब्लॉक दिया गया है। उन्हें फॉर्म टी/806 में या ड्राइवर को जारी किए गए लिखित ज्ञापन में, जैसा भी मामला हो, सीमित ओएचई मस्तूल की संरचना संख्या का विशेष रूप से उल्लेख करना चाहिए, जिसके लिए शंटिंग की अनुमति है।
- 3) किसी भी परिस्थिति में बिना तार वाली पटरियों की ओर जाने वाले पॉइंटों का उपयोग, उसके पेंटोग्राफ को ऊपर उठाकर विद्युत इंजन चलाने के लिए नहीं किया जाएगा।
- 4) विद्युत कर्षण कार्य नियम आरेख संख्या DD-मनमाड/TWRD/NIMBLAK/01 सिग्नलिंग योजना संख्या एसआईपी 5409/01/ए पर आधारित है।
- 5) किसी भी इंटरलॉक या आइसोलेटर को खोलने से पहले, जो किसी इंसुलेटेड ओवरलैप या सेक्शन इंसुलेटर को जोड़ता है, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि वहां कोई इलेक्ट्रिक रोलिंग स्टॉक न हो, जिसका पेंटोग्राफ सेक्शन इंसुलेटर पर इंसुलेटेड ओवरलैप के नीचे उठा हुआ हो या उसके नीचे आने की संभावना हो।
- 6) जब भी ब्लॉक सेक्शन को प्रभावित करने वाले पावर ब्लॉक के कारण ट्रेन के रिसेप्शन या डिस्पैच की अनुमति नहीं होती है, तो दोनों तरफ के स्टेशन मास्टर को ट्रेन सिग्नल रजिस्टर में लाल स्याही से इस आशय की प्रविष्टि करनी चाहिए और निजी नंबरों का आदान-प्रदान करना चाहिए। संबंधित स्टेशनों में ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट के संबंधित ऑपरेटिंग हैंडल और यदि आवश्यक हो तो सिग्नल नॉब पर "पावर ब्लॉक कैप" लगाए जाएंगे।

प्रयुक्त संक्षिप्ताक्षर

एफपी :फ्रीडिंग पोस्ट

एसपी :सेक्शनिंग और पैरेलेलिंग पोस्ट

एसएसपी :उप-खंड समानांतर पोस्ट

बीएम :मुख्य पर ब्रेकर

एसएम :मुख्य लाइन पर आइसोलेटर स्विच

एसएस :द्वितीयक लाइन पर आइसोलेटर स्विच

PTFE: पॉली टेट्रा फ्लूरो एथिलीन)न्यूट्रल सेक्शन टाइप(NO: सामान्य रूप से खुला

आइसोलेटर स्विच का संचालन निंबलक स्टेशन -

1. सभी आउटडोर स्विचों की डुप्लीकेट चाबियाँ, ड्यूटी पर मौजूद एसएम या स्विचों के पास सुविधाजनक रूप से तैनात सक्षम ओएचई अधिकारियों के पास, जैसा भी मामला हो, की देखरेख में विधिवत रूप से ताला लगे हुए कांच के सामने वाले चाबी बॉक्स में रखी जाएंगी। चाबियाँ केवल अधिकृत व्यक्तियों को माँगने पर जारी की जाएंगी, जिनके रसीद के लिए हस्ताक्षर इस उद्देश्य के लिए रखी गई पुस्तक में लिए जाएंगे। अधिकृत ओएचई अधिकारियों की सूची, जो ड्यूटी पर मौजूद एसएम से डुप्लीकेट चाबियाँ वापस ले सकते हैं, स्टेशन पर प्रदर्शित की जाती है /ट्रेक्शन डिस्ट्रीब्यूशन विभाग के अधिकारी द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित की जाती है। ये चाबियाँ एसएम द्वारा या टीपीसी से अनुमति प्राप्त करने के बाद ही अधिकृत अधिकारियों को सौंपी जाएंगी।

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

2. चाबी बॉक्स का शीशा टूटने की स्थिति में चाबी या चाबियाँ ड्यूटी पर मौजूद एसएम की सुरक्षित हिरासत में रखी जाएँगी जब तक कि शीशा बदला न जाए। ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर रिकॉर्ड रखेगा कि ऐसी चाबियाँ कहाँ रखी गई हैं ताकि किसी आपात स्थिति में वह संबंधित पक्षों को निर्देश दे सके।
3. किसी आपात स्थिति में एसएम निजी नंबरों के आदान-प्रदान के तहत ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर के विशिष्ट निर्देश के अनुसार आइसोलेटर स्विच संचालित करेगा। यदि ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर किसी आइसोलेटर स्विच को खोलना या बंद करना चाहता है, तो वह जूनियर इंजीनियर/टीआरडी या एसएम या किसी अधिकृत व्यक्ति से आवश्यक स्विचिंग ऑपरेशन करने के लिए कहेगा। संबंधित व्यक्ति आदेशों को पूरा करने के बाद स्विच को या तो "खुला" या "बंद" स्थिति में, जैसा भी मामला हो, लॉक करेगा और की गई कार्रवाई के बारे में ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर को सूचित करेगा। वह ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर से अगले आदेश प्राप्त होने तक चाबी नहीं छोड़ेगा। ऐसे प्रत्येक ऑपरेशन का रिकॉर्ड टीपीसी के साथ-साथ एसएम द्वारा पावर ब्लॉक रजिस्टर में लाल स्याही से रखा जाएगा।
4. आइसोलेटर स्विच के स्थान और पहचान नीचे दी गई है:

क्रम सं.	आइसोलेटर स्विच नं.	स्थानों	लाइन /सड़क
1.	एसएम/310	355/28	डाउन निकट सिग्नल एस/सीओ 2से परे अहमदनगर) (छोर।
2.	एसएस/355ई)एनओ(	निंबलक/1001	अप डाउन/क्रॉसओवर प्वाइंट संख्या 101ए/101बी.
3.	एसएस/355सी	निंबलक/1003	अप लूप लाइन अहमदनगर छोर.
4.	एसएम/355बी	357/40	डाउन लूप लाइन विलद छोर.
5.	एसएम/355डी	358/7	अप मेन लाइन विलद छोर.
6.	एसएम/355ए	358/18	डाउन मेन लाइन विलद छोर

टिप्पणी:

1. डाउन मुख्य लाइन विलद छोर के लिए लोकेशन संख्या 359/22 पर पीटीएफई न्यूट्रल सेक्शन ,यानी डाउन लाइन पर किमी 359/540 से किमी 359/549 तक 8डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस)से आगे (और
2. अप मेन लाइन विलद छोर के लिए लोकेशन संख्या 359/21 पर पीटीएफई न्यूट्रल सेक्शन ,अर्थात किलोमीटर 359/543 से किलोमीटर 359/552 तक(अप डिस्टेंट सिग्नल के निकट) अप मेन लाइन पर ,।

NIMBLAKपर लागू 25KV AC इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन के लिए विशेष निर्देश।

इन नियमों को स्टेशन कार्य नियमों और NIMBLAKके परिशिष्टों के साथ पढ़ा जाना चाहिए और दोहरीकरण व्यवस्था के साथ 25केवी एसी ट्रेक्शन चालू होने की तारीख से लागू किया जाना चाहिए। ये निर्देश केवल इलेक्ट्रिक ट्रेनों पर लागू होते हैं और इलेक्ट्रिक ट्रेन और इलेक्ट्रिक लाइट इंजन को सेक्टर ,सब-सेक्टर या एलिमेंटी सेक्शन में प्रवेश करने से रोकने के लिए आवश्यक सुरक्षा को इंगित करते हैं ,जिस पर पावर ब्लॉक मौजूद है। पावर ब्लॉक देने और रद्द करने के लिए स्विचिंग ऑपरेशन का क्रम।

विद्युतीकृत अनुभाग का विवरण	विद्युत रेलगाड़ी/ईएमयू/लोको के लाइट चालू या पेंटोग्राफ ऊपर उठाकर खड़े होने के संबंध में पावर ब्लॉक के दौरान उठाए जाने वाले कदम या सावधानियां		पावर ब्लॉक प्रदान करने के लिए स्विचिंग ऑपरेशन का अनुक्रम	बिजली बहाल करने के लिए स्विचिंग ऑपरेशन का अनुक्रम	टिप्पणी
	अनुदैर्घ्य	आड़ा			
)1(	)2(	)3(	)4(	)5(	)6(
1. क्षेत्र निंबलक/टीएसएस -सारोला/एसपी डाउन एवं अप)	1.निंबलक-एसआरएल सेक्शन के बीच कोई इलेक्ट्रिक ट्रेन नहीं चलेगी ।	शून्य	1. निंबलक/टीएसएस पर बीएम/287 और बीएम/288	1. बीएम/287 और बीएम/288 को निंबलक/टीएसएस पर बंद करें।	

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

(लाइन)	2. सभी सिग्नल को "चालू" स्थिति में रखा जाना चाहिए।		खोलें		
2) अप सब-सेक्टर निंबलक/टीएसएस - अहमदनगर/एसएसपी	1. किसी भी अप इलेक्ट्रिक ट्रेन को अहमदनगर की ओर जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। 2. अप प्रस्थान सिग्नल एस-21, एस-22 और एस-23 को चालू स्थिति में रखा जाना चाहिए। 3. किसी भी अप एवं डाउन ट्रेन के लिए अहमदनगर को लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 4. डाउन रिसेप्शन सिग्नल एस-सीओ-2 को चालू स्थिति में रखा जाना चाहिए।	क्रॉसओवर संख्या 101ए/101बी एवं 111ए/111बी को सामान्य रखा जाएगा।	1. NNB/TSS पर BM/286 खोलें। 2. ANG/SSP पर BM/283 खोलें।	1. ANG/SSP पर BM/283 को बंद करें। 2. BM/286 को NNB/TSS पर बंद करें।	
विद्युतीकृत अनुभाग का विवरण	विद्युत रेलगाड़ी/ईएमयू/लोको के लाइट चालू या पेटोग्राफ ऊपर उठाकर खड़े होने के संबंध में पावर ब्लॉक के दौरान उठाए जाने वाले कदम या सावधानियां		पावर ब्लॉक प्रदान करने के लिए स्विचिंग ऑपरेशन का अनुक्रम	बिजली बहाल करने के लिए स्विचिंग ऑपरेशन का अनुक्रम	टिप्पणी
	अनुदैर्घ्य	आड़ा			
)1(	)2(	)3(	)4(	)5(	)6(
2(ए) (प्राथमिक अनुभाग संख्या 28603, 28601 अप मेन लाइन	1. किसी भी अप इलेक्ट्रिक ट्रेन को अहमदनगर की ओर जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। 2. अप प्रस्थान सिग्नल एस-22, एस-23, एस-21 को चालू स्थिति में रखा जाना चाहिए। 3. विलड के लिए अप ट्रेन को लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा और अहमदनगर के लिए अप और डाउन ट्रेन को लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 4. डाउन और अप रिसेप्शन सिग्नल एस/सीओ-2 और एस/सीओ 28 को क्रमशः ऑन स्थिति में रखा जाना चाहिए।	क्रॉसओवर संख्या 101ए/101बी एवं 111ए/111बी को सामान्य रखा जाएगा।	1. NNB/TSS पर BM/286 खोलें। 2. ओपन आइसोलेटर संख्या SM/310, लोकेशन 356/34 पर।	1. लोकेशन 356/34 पर आइसोलेटर संख्या MS/310 को बंद करें। 2. BM/286 को NNB/TSS पर बंद करें।	1. अहमदनगर छोर की ओर किसी भी प्रकार की शंटिंग गतिविधि की अनुमति नहीं है। 2. पावर ब्लॉक के दौरान अप लूप लाइन भी पावर ब्लॉक के अधीन रहेगी।
2(बी) (प्राथमिक अनुभाग सं. X-355 सी. अप लूप लाइन और ट्रैक मशीन साइडिंग	1. सिग्नल संख्या एस-22 तक अप लूप लाइन पर कोई भी अप ट्रेन प्रवेश नहीं करेगी। 2. कोई भी अप ट्रेन अप लूप लाइन से अहमदनगर की ओर नहीं भेजी जाएगी। 3. अप प्रस्थान सिग्नल एस-22 को चालू स्थिति में रखा	1. पॉइंट संख्या 103A/103B एवं 108A/108B को सामान्य स्थिति में रखा जाए।	1. NNB/TSS पर BM/286 खोलें. 2. ओपन आइसोलेटर नं. एसएस/355 सी 3. BM/286 को NNB/TSS पर बंद करें।	1. NNB/TSS पर BM/286 खोलें। 2. क्लोज आइसोलेटर नं. एसएस/355सी 3. BM/286 को NNB/TSS पर बंद करें।	इस अवधि के दौरान ट्रैक मशीन साइडिंग भी पावर ब्लॉक के अधीन रहेगी।

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

	जाना चाहिए। 4. अप लूप लाइन के लिए अप रिसेप्शन सिग्नल संख्या एस/सीओ 28को चालू स्थिति में रखा जाएगा। 5. शंट सिग्नल संख्या एसएच 12को अप लूप लाइन के लिए चालू स्थिति में रखा जाएगा।				
3) डाउन उप-क्षेत्र निंबलक/टीएस एस -विलद /एसएसपी	1. किसी भी डाउन इलेक्ट्रिक ट्रेन को विलद की ओर जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। 2. डाउन प्रस्थान सिग्नल एस-3, एस-4 और एस-8 को चालू स्थिति में रखा जाना चाहिए।	शून्य	1. NNB/TSS पर BM/288 खोलें। 2. विलद /एसएसपी पर बीएम/289 खोलें।	1. VILAD/SSP पर BM/289 को बंद करें 2. BM/288 को NNB/TSS पर बंद करें।	
3(ए प्राथमिक अनुभाग संख्या 28504, 28502 डाउन मुख्य लाइन	1. किसी भी डाउन इलेक्ट्रिक ट्रेन को विलद की ओर जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। 2. डाउन प्रस्थान सिग्नल एस-3, एस-4 और एस-8 को चालू स्थिति में रखा जाना चाहिए। 3. किसी भी डाउन ट्रेन के लिए अहमदनगर को लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 4. डाउन रिसेप्शन सिग्नल एस-सीओ-2 को चालू स्थिति में रखा जाना चाहिए।	क्रॉसओवर संख्या 101ए/101बी एवं 111ए/111बी को सामान्य स्थिति में रखा जाएगा।	1. NNB/TSS पर BM/285 खोलें।	1. BM/285 को NNB/TSS पर बंद करें।	सुनिश्चित करें कि आइसोलेटर संख्या SS/355E खुली अवस्था में है

3(बी (प्राथमिक अनुभाग संख्या X-355B डाउन लूप लाइन	1. किसी भी डाउन ट्रेन को डाउन लूप लाइन पर प्रवेश देने के लिए अहमदनगर को लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2. डाउन लूप लाइन से अहमदनगर और विलद छोर की ओर शंटिंग मूवमेंट की अनुमति नहीं है। 3. डाउन लूप लाइन से कोई भी डाउन ट्रेन विलद की ओर नहीं भेजी जाएगी। 4. डाउन लूप लाइन के लिए सिग्नल संख्या एस/सीओ2, एसएच12, एसएच19, एस4, एसएच 16 और एस 8को चालू रखा जाएगा।	पॉइंट संख्या 102ए/102बी एवं 107ए/107बी को सामान्य रखा जाएगा।	1. NNB/TSS पर BM/285 खोलें। 2. ओपन आइसोलेटर नं . एसएस/355बी. 3. BM/285 को NNB/TSS पर बंद करें।	1. क्लोज आइसोलेटर नं . एसएस/355बी	.
4(ए (प्राथमिक अनुभाग क्रमांक 28502 डाउन लाइन	1. किसी भी डाउन इलेक्ट्रिक ट्रेन को विलद की ओर जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। 2. डाउन प्रस्थान सिग्नल एस-8 को चालू स्थिति में रखा जाना चाहिए।	शून्य	1. NNB/TSS पर BM/285 खोलें। 2. ओपन आइसोलेटर नं . एसएस/355ए. 3. BM/285 को NNB/TSS पर बंद करें।	1. क्लोज आइसोलेटर नं . एसएस/355ए	
4(बी (प्राथमिक अनुभाग संख्या 28604	1.किसी भी अप इलेक्ट्रिक ट्रेन को अहमदनगर की ओर जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी। 2.डाउन रिसेप्शन सिग्नल S-CO-2 को ONस्थिति में रखा जाना चाहिए	शून्य	1. NNB/TSS पर BM/286 खोलें। 2. ANG पर BM283 खोलें 2. निंबलक पर आइसोलेटर संख्या एसएम-310 खोलें। 3.निंबलक/टीएसएस पर बीएम/286 को बंद करें।	1. ANG पर BM/283 को बंद करें 2. निंबलक पर आइसोलेटर संख्या एसएम-310 को बंद करें।	

टिप्पणी :

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

- (i) विद्युत लोको की किसी भी असामान्य गतिविधि के लिए ,ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इस स्टेशन के "ट्रैक्शन वर्किंग रूल डायग्राम "का संदर्भ लेना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उस सेक्शन में बिजली आपूर्ति की कोई संभावना न हो ,जहां पावर ब्लॉक दिया गया है।
- (ii) बिना तार वाली पटरियों की ओर जाने वाले स्थानों का उपयोग किसी भी परिस्थिति में उठे हुए पैन्टोग्राफ वाले विद्युत इंजनों के परिचालन के लिए नहीं किया जाएगा।
- (iii) जब आपातकालीन क्रॉस ओवर के माध्यम से शंटिंग प्रतिबंधित नहीं है ,तो ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को ट्रेन

के कर्मचारियों के मार्गदर्शन के लिए शंटिंग आदेश में शंटिंग)जैसा भी मामला हो ,पीछे या आगे (की अनुमति देने से पहले ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर और सेक्शन कंट्रोलर से परामर्श करना होगा।

- (iv) अहमदनगर और विलद के एसएम को भी सूचित किया जाएगा जब निंबलक में बिजली ब्लॉक लगाया जाएगा ।
- (v) जब भी डाउन रोड पर एलीमेंट्री सेक्शन पर ब्लॉक दिया जाता है ,तो सीएलएस को आपूर्ति अप 'एटी 'द्वारा दी जाएगी। जब अप रोड पर एलीमेंट्री सेक्शन को पावर ब्लॉक दिया जाता है ,तो सीएलएस की आपूर्ति डाउन 'एटी ' द्वारा की जाएगी। ड्यूटी पर मौजूद एसएम को यह सुनिश्चित करना चाहिए। जब एलीमेंट्री सेक्शन/सब-सेक्टर सीएलएस को फीड कर रहा हो ,तो आपूर्ति पावर ब्लॉक के अंतर्गत हो ,तो एसएम को सीएलएस के लिए वैकल्पिक आपूर्ति सुनिश्चित करनी चाहिए।
- (vi) यदि स्टेशन की सीमा पावर ब्लॉक में शामिल है ,तो कोई भी इलेक्ट्रिक इंजन पावर ब्लॉक की कार्य सीमा को पार नहीं करेगा। बोर्ड और टीपीसी से परामर्श किया जाना चाहिए।

अनुलग्नक -V

मृत भाग की सुरक्षा

मृत भाग की सुरक्षा निम्नलिखित तरीकों से प्राप्त की जाती है:

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

क (सामान्य परिचालन दिशा में ,ट्रेनों की चाल को आम तौर पर सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है। संबंधित सिग्नल और संबंधित रूट बटन को नियंत्रित करने वाले सिग्नल नॉब पर पावर ब्लॉक कैप लगाकर सुरक्षा प्राप्त की जाती है।

ख (यदि पॉइंट और सिग्नल स्थानीय रूप से संचालित होते हैं ,तो उन्हें लॉक कर दिया जाना चाहिए और लीवर या लीवर फ्रेम को नियंत्रित करने वाली चाबी ड्यूटी पर मौजूद केबिन स्टेशन मास्टर के पास रखी जानी चाहिए। जब सिग्नल केबिन या लीवर फ्रेम को ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर या केबिन स्टेशन मास्टर द्वारा विद्युत रूप से नियंत्रित किया जाता है ,तो इलेक्ट्रिक स्लाइड इंस्ट्रूमेंट की संबंधित स्लाइड या इलेक्ट्रिक ट्रांसमीटर या इंटरलॉक की ,बॉक्स की संबंधित कुंजियों पर चेतावनी कैप लगाए जाएंगे।

ग (यह कार्रवाई केबिन स्टेशन मास्टर या ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन संचालन नियमों में निर्धारित प्रत्येक गतिविधि के संबंध में तथा उसके पूरा होने के बाद की जानी चाहिए। सेक्शन कंट्रोलर को पुष्टि दी जानी चाहिए ताकि वह टीपीसी द्वारा जारी किए जाने वाले पावर ब्लॉक के लिए सहमत हो सके।

घ (बड़े यार्ड में कई चेतावनी कैप की आवश्यकता हो सकती है। उप एस.एम .कार्यालय में पर्याप्त संख्या में चेतावनी कैप रखी जानी चाहिए। दी गई सटीक संख्या एस.डब्ल्यू.आर .में दर्शाई गई है।

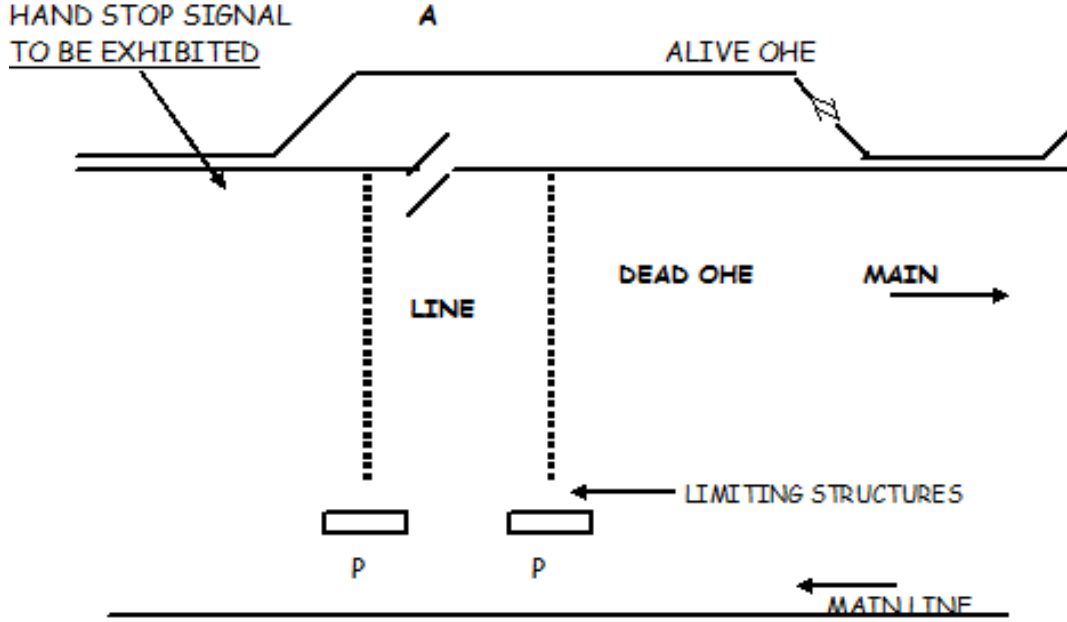
ई (एक बार सिग्नल नॉब पर चेतावनी कैप लगा दिए जाने के बाद उसे निजी नंबर के साथ संदेशों के आदान-प्रदान के बाद ही हटाया जाएगा।

मृत खंड की ओर शंटिंग मूवमेंट

- 1))क (ऐसे मामलों में जहां मृत अवस्था में विद्युत रेलगाड़ी के प्रवेश को नियंत्रित करने के लिए कोई संकेत मौजूद नहीं है सेक्शन में स्टेशन मास्टर को उस पॉइंट पर एक हैंड स्टॉप सिग्नल लगाने की व्यवस्था करनी चाहिए ,जहां तक इलेक्ट्रिक इंजन को आगे बढ़ने की अनुमति है।
- (b) यदि विद्युत इंजन के लिए मृत खंड की ओर शंटिंग संचालन करना आवश्यक हो ,तो संचालन की अनुमति देने के लिए

नॉब पर रखी लाल चेतावनी टोपी को हटाया जा सकता है ,बशर्ते कि ऊपर बताए अनुसार हाथ से रोकने का संकेत प्रदर्शित किया जाए और चालक को विशेष रूप से निर्देश दिया जाए कि वह इंजन को पॉइंट से आगे न ले जाए।

इस ऑपरेशन का एक उदाहरण चित्र में दिया गया है। जैसा कि नीचे दिखाया गया है।



डेड सेक्शन की सुरक्षा के पैरा के अनुसार सिग्नल को नियंत्रित करने वाले नॉब पर डेड सेक्शन को सुरक्षा देने के लिए लाल चेतावनी कैप लगाई जानी चाहिए। हालाँकि, अगर लूप लाइन पर पॉइंट 'ए' पर स्थित इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के साथ शंटिंग ऑपरेशन करना ज़रूरी है, तो टर्न आउट के ज़रिए मेन में जाने के लिए इसकी अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि शंटिंग मूवमेंट केवल ओवरलैप स्पेन से कम सीमित मस्टूल 'पी' तक ही किया जाए, जहाँ पॉइंट 'पी' से आगे सभी मूवमेंट को रोकने के लिए एक हैंड सिग्नल दिखाया जाना चाहिए।

- 2) इलेक्ट्रिक इंजनों के अलावा अन्य द्वारा ट्रेन या शंटिंग मूवमेंट, यानी भाप या डीजल इंजनों को डेड सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण द्वारा यह सुनिश्चित करे कि ट्रेन संरचना में इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव या ओएचई निरीक्षण कार या पेंटोग्राफ के साथ ईएमयू शामिल नहीं है। ऐसी गतिविधियों की अनुमति देने के लिए लाल चेतावनी कैप को हटाने की अनुमति दी जा सकती है।

स्टेशन का इतिहास

(i) स्टेशन का उद्घाटन:

अवधि 1953 :से पहले			
अनुभाग	दूरी	गेज	रेलवे
पुणे गंगापुर रोड -	.मी.कि 349.73	बीजी	महान लोडतीय प्रायद्वीप (जीआईपी)
दौंडमनमाड-	.मी.कि 236.61	बीजी	महान लोडतीय प्रायद्वीप (जीआईपी)
गंगापुर रोड वाडी -	.मी.कि 63.30	बीजी	निज़ाम स्टेट रेलवे
मिरजलातूर-कुर्दुवाडी-	.मी.कि 325.91	एनजी	बार्शी लाइट रेलवे (बीएलआर)
दौंडबारामती-	.मी.कि 43.70	एनजी	निजी
अवधि 1953 :के बाद			
वर्ष	विभाजन	क्षेत्र	अनुभाग
1953	सोलापुर	मध्य रेलवे	पुणे ,आरसी -दौंडमनमाड -
1954	सोलापुर	मध्य रेलवे	अनुभाग जोड़ा गया,(LUR(NG-KWV : केडब्ल्यूवी ,(एनजी)एमआरजे-दौंड(एनजी)बीआरएमटी-
1966	सोलापुर	दक्षिण मध्य रेलवे	अनुभाग हटाया गया-DD, DD-PA :मनमाड
1967	सोलापुर	दक्षिण मध्य रेलवे	अनुभाग जोड़ा गया PA-DD :
1977	सोलापुर	मध्य रेलवे	अनुभाग जोड़ा गया-DD :मनमाड अनुभाग हटाया गयाIRC-MR :
1978	सोलापुर	मध्य रेलवे	अनुभाग जोड़ा गयाWD-MR :
2001	सोलापुर	मध्य रेलवे	एनजी से बीजी में रूपांतरणपीवीआर-केडब्ल्यूवी :
2003	सोलापुर	मध्य रेलवे	अनुभाग जोड़ा गयाLTRR-LUR : खंड हटाया गया :दौंड ,पुणे-(बहिष्कृत)दौंड-(बहिष्कृत) ।(बीजी)बीआरएमटी
2004	सोलापुर	मध्य रेलवे	अनुभाग हटाया गया-ANK :मनमाड(बहिष्कृत)
2007	सोलापुर	मध्य रेलवे	एनजी से बीजी में रूपांतरणUMD-LUR :
2008	सोलापुर	मध्य रेलवे	एनजी से बीजी में रूपांतरणकेडब्ल्यूवी-यूएमडी :
2009	सोलापुर	मध्य रेलवे	अनुभाग जोड़ा गयाSNSI-PB :
2010	सोलापुर	मध्य रेलवे	एनजी से बीजी में रूपांतरणएमआरजे-पीवीआर :
2017	सोलापुर	मध्य रेलवे	कॉर्ड लाइन जोड़ी गई HG को जोड़ने वाली GDG
2017	सोलापुर	मध्य रेलवे	-ANGनारायणदोहो अनुभाग जोड़ा गया
2017	सोलापुर	मध्य रेलवे	केएलबीजीसुल्तानपुर खंड जोड़ा गया ताज-
2019	सोलापुर	मध्य रेलवे	नारायणदोहो सोलापुरवाडी खंड जोड़ा गया -
2019	सोलापुर	मध्य रेलवे	डौंड कॉर्ड लाइन जोड़ी गई
2021	सोलापुर	मध्य रेलवे	आईसीएफ फैक्ट्री लाइन के साथ हरंगुल नया स्टेशन जोड़ा गया
2021	सोलापुर	मध्य रेलवे	सोलापुरवाडी नया आष्टी खंड जोड़ा गया -

दोहरीकरण के दौरान परिवर्तित मौजूदा स्टेशनों:प्रस्तावित नए स्टेशनों का वर्गीकरण/

स्टेशन	मौजूदा वर्गीकरण	नया वर्गीकरण	रूपांतरण का वर्ष
बब्लाड	वर्ग 'बी'	वर्ग 'सी'	2019
हुन्सिहाद्वील	वर्ग 'बी'	वर्ग 'डी'	2020
पोप्लाज	वर्ग 'बी'	वर्ग 'डी'	2020
पोप्लाज	वर्ग 'डी'	वर्ग 'बी'	2021
हरंगुल	हॉल्ट स्टेशन	वर्ग 'बी'	2021

विद्युतीकृत अनुभाग चालू किया गया:

अनुभाग	पूरा होने का वर्ष	अनुभाग	पूरा होने का वर्ष
मनमाडएसएनएसआई-पीबी-	2014	एसवीजीडड-	2021
एससीवाडी-	2014	डडएचजी-	2021
पीबीएसआरएल-	2015	बीएलएनआईडब्लूएसबी - दोहरीकरण	2021
एसआरएल-केएसटीएच-दौंड	2016	केडब्ल्यूवीपीजेआर-	2021
दौंडबीजीवीएन-	2017	एचजीसुर-	2021
वाडीजीआर-	2018	सुरमो-	2022
केपीजीवाईएल दोहरीकरण - आरई	2019	पीजेआरओएसए-	2022
दौंड कॉर्ड लाइन	2019	केएसटीएच बीडब्ल्यूडी- दोहरीकरण आरई	2022
एमआरजेडीएलजीएन-	2020	केपीजीकेएनजीएन - दोहरीकरण आरई	2023
केएलबीजीएसवीजी और - टीजेएसपी-केएलबीजी	2020	पीबीबीएपी दोहरीकरण - आरई	2023
दोहरीकरण आरई ANK-YL	2020	ओएसएएलटीआरआर-	2023
केडब्ल्यूवीबीजीवीएन-	2020	बीएपीपीडीजीएन-	2023
केडब्ल्यूवीएमओ-	2021	एसआरएलएकेआर-	2023
डीएलजीएनकेडब्ल्यूवी-	2021	बीडब्ल्यूडीवीपीआर - दोहरीकरण आरई	2023

दोहरीकरण का कार्य प्रारंभ:

अनुभाग	पूरा होने का वर्ष	अनुभाग	पूरा होने का वर्ष
-WDएसडीबी	1970	बीओटी केयूआई - (द्वितीय चरण) (I चरण)	2020
एसडीबीजीआर-	1989	आईबीएस के साथ एचजीटी-विलद	2020
एचजीसुर-	1999	-YLएनके	2020
बीजीवीएन-दौंड	2002	केयूआईएसवीजी-	2020
सुरपीके-	2007	बीएलएनआईडब्लूएसबी-	2021
पीकेएमओ-	2008	डब्ल्यूबीबीजीवीएन-	2022
एचजीटीएलटी-	2016	केएसटीएचबीडब्ल्यूडी-	2022
एमओडब्लूकेए-	2017	केपीजीकेएनजीएन-	2023
टीएलटीएकेओआर-	2017	पीबीबीएपी-	2023
WDS-WKA	2018	बीएपीपीडीजीएन-	2023
) NGS-AKORचरण (I	2018	एसआरएलएकेआर-	2023
एनजीएस -(II चरण)बीओटी (I चरण)	2018	बीडब्ल्यूडीवीपीआर-	2023
डब्ल्यूडीएसबीएलएनआई-	2019		
केपीजीवाईएल-	2019		
केएलबीजीएसवीजी-	2019		

(ii) मुख्य विशेषता : शून्य

(iii) अनुवर्ती उन्नयन:

30. को इंजीनियरिंग एलसी सं 30.12.2002की इंटरलॉकिंग चालू की गई।
- में कमीशन MACLS सिग्नलिंग सिस्टम से TALQ को स्टेशन को पैनल इंटरलॉकिंग के साथ 25.12.2004 किया गया।

(एन.एच.माहेश्वरी)
व.मं.वि.अभि.(कर्षण),पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व.मं.परि.प्र.,पुणे

- c) गया। में परिवर्तित किया MACLS से TLAQ को LCNo.30 को 27.06.2005
- d) को एक्सल काउंटर के स्थान पर प्रथम लूप और द्वितीय लूप ट्रेक का सर्किट किया गया । 08.08.2008
- e) (STD II (R से इंटरलॉकिंग का वर्गीकरण बदलकर 16.02.2009कर दिया गया।
- f) निंबलक-अहमदनगर और निंबलक-विलद के बीच पोदनूर ब्लॉक उपकरण को डायडो ब्लॉक उपकरण में बदलने का कार्य क्रमशः को शुरू किया गया। 10.04.15 और 26.03.15
- g) दिनांक को नवीकरणीय ऊर्जा कार्य प्रारंभ किया गया। 15.10.15
- h) पर विद्युत चालित लिफ्टिंग बैरियर और स्लाइडिंग बूम बैरियर का 30 गेट संख्या .सी.को एल 07.01.19 प्रावधान चालू किया गया।
- i) पुल भाग एक्सल काउंटर AXT15/2और को चालू 29.03.2022 पर दोहरी पहचान का प्रावधान AXT20/8 किया गया।

(iv) :विशेष निर्देश

एक समय में एक से अधिक ट्रेनों के लिए जब दो या ,सिग्नल लेने के लिए पीसीओएम की मंजूरी लेनी होगी 'ऑफ' जहां यार्ड ,या प्रस्थान कर रही हों/अधिक ट्रेनों किसी दिशा से आ रही हों औरमंजूरी संख्या _____ के अनुसार ऐसी गतिविधियों के बीच अलगाव प्रदान करता है।

(v) :अनुमोदित विशेष निर्देश

जी एंड एसआर (7) 3.07 संस्करण के जीआर 2020के तहत निंबलक स्टेशन के अप डिस्टेंस सिग्नल के साथ एलसी नंबर के 30अप गेट सिग्नल नंबर एस को 4संयोजित करने के लिए सिग्नल के संयोजन के लिए सीआरएस की विशेष मंजूरी प्राप्त की जानी है।

(vi) शून्य :रेलवे बोर्ड द्वारा जारी माफी/सीआरएस

(vii) शून्य :स्टेशन से संबंधित कोई अन्य जानकारी

अंत

अनुक्रमणिका
निंबलक स्टेसंनि सं957 .

सीरियल नंबर	सामान	अंतर्वस्तु	पेज नंबर
.1	स्टेसंनि. जनरल	.1स्टेशन कार्य नियम आरेख. .2स्टेशन का विवरण. .3कार्य करने की प्रणाली एवं साधन। .4सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग की प्रणाली। .5दूरसंचार. .6ट्रेन संचालन की प्रणाली। .7लाइन अवरुद्ध होना. .8शंटिंग. .9असामान्य स्थितियाँ. .10दृश्यता परीक्षण वस्तु. .11स्टेशन पर आवश्यक उपकरण। .12फॉग सिग्नल पुरुषों को नामित किया गया कोहरे की स्थिति में बुलाया जाता है।	3 से 12
.2	परिशिष्ट 'ए'	एलगेट्स की कार्यप्रणाली .सी.	33 से 43
.3	परिशिष्ट 'बी'	स्टेशन पर सिग्नलिंग प्रणालीइलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग और , संचार व्यवस्था एवं वीडियू पैनल का संचालन।	44 से 75
.4	परिशिष्ट 'सी'	टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)	76
.5	परिशिष्ट 'डी'	ट्रेन पासिंग स्टाफ के कर्तव्य	77 और 78
.6	परिशिष्ट 'ई'	स्टेशन पर आवश्यक उपकरण	79
.7	परिशिष्ट 'एफ'	हॉल्टआईबीएस आदि के कार्यकरण के नियम। ,आईबीएच ,	80
.8	परिशिष्ट 'जी'	विद्युतीकृत खंडों में रेलगाड़ियों के संचालन के नियम	81 से 98
.9	परिशिष्ट 'एच'	स्टेशन का इतिहास	99 से 101

