उत्तर मध्य रेलवे
आगरा मंडल

स्टेशन संचालन नियम
स्टे.सं.नि. नं: आगरा/03

जारी करने की तिथि :-
लागू करने की तिथि :-

बिल्लोचपुरा स्टेशन

नोट:-स्टेशन संचालन नियम और 25KVAC कर्षण नियमों को समय-समय पर संशोधित साधारण एवं सहायक नियम पुस्तक, ब्लॉक संचालन नियमावली व दुर्घटना नियमावली के साथ पढ़ा जाना चाहिए। ये नियम किसी भी तरह से उपरोक्त नियमों के किसी भी नियम का अतिक्रमण नहीं करते हैं। इसकी एक प्रति हमेशा कार्यरत स्टे.मा. की अभिरक्षा में रहेंगी । स्टेशन संचालन नियम में शुद्धि पत्र संख्या-आगरा/स्टे.सं.नि./03/ए को समाहित कर लिया गया है।

1.0 स्टेशन संचालन नियम आरेख

सभी व्यक्तिगत अलग अलग लाइनों की धारण क्षमता एस.डब्लू आर डी संख्या–एस डब्लू आर डी . एनसीआर, आगरा .बिल्लोचपुरा, दिनांक: 11.05.2022 में दर्शाई गई है जो एसआईपी, एस.एस.पी एनसीआर आगरा बिल्लोचपुरा-1 दिनांक 04.10.2021बिल्लोचपुरा स्टेशन टी.डब्लू.आर.डी.आर.डी- संख्या आगरा/टीआरडी/टीडब्लूआर/बिल्लोचपुरा/01 दिनांक-14. 07.2022 पर आधारित है।

2.0 स्टेशन का विवरण

2.1 सामान्य (स्थिति)

बिल्लोचपुरा स्टेशन आगरा -दिल्ली डबल लाइन सेक्शन, ए रूट पर मुम्बई छत्रपति शिवाजी ट्रर्मिनल से 1348.625 किमी पर स्थित है। यह एक 'विशेष' श्रेणी, स्टेण्डर्ड IV का स्टेशन है जो कि मल्टीपल आस्पेक्ट कलर लाइट सिगनलिंग (MACLS) के साथ वितरित इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिग से सुसज्जित है और प्वाइंटों और सिगनलों का संचालन स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थित दोहरे वीडीयू के साथ होता है । सिगनलों और कॉटो का संचालन डयूल वीडीयू द्वारा होता है । राजा की मंडी –बिल्लोचपुरा और बिल्लोचपुरा-रूनकुत्ता के बीच ऑटोमैटिक ब्लाक पद्धति कार्यरत है ।

2.2 दोनों तरफ ब्लॉक स्टेशन, IBH, IBS और उनकी दूरी और बाहरी साइडिंग

i. ट्रेनों का संचालन बिल्लोचपुरा-राजा की मंडी के बीच अप और डाउन रोड पर संशोधित/स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग के आधार पर किया जाता है, हालांकि राजा की मंडी-झाँसीसिरे पर 01.45 किलोमीटर की दूरी पर है।

ii. ट्रैनों का संचालन बिल्लोचपुरा-रुनकता के बीच अप और डाउन रोड पर संशोधित/स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग के आधार पर किया जाता है, हालांकि रूनकता-दिल्ली सिरे पर -9.07 KMS की दूरी पर स्थित है।

iii. डी क्लास का स्टेशन - शून्य

iv. आईबीएच/आईबीएस – शून्य

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

2.3 डाउन मेन लाइन पर बिल्लोचपुरा-रुनकता के बीच स्वचालित ब्लॉक सेक्शन:

i) डाउन मेन लाइन पर डाउन सेमी ऑटोमैटिक मुख्य प्रस्थान सिगनल नं. एस -35 बिल्लोचपुरा से डाउन ऑटोमैटिक सिगनल ए-508 के आगे पर्याप्त दूरी तक ।

ii) डाउन मेन लाइन पर डाउन ऑटोमैटिक सिग्नल संख्या ए-508 और स्वचालित सिग्नल संख्या ए-510 के आगे पर्याप्त दूरी तक।

iii) डाउन मेन लाइन पर डाउन ऑटोमैटिक सिग्नल संख्या ए-510 और अर्ध स्वचालित सिग्नल संख्या ए-510 के आगे पर्याप्त दूरी तक।

iv) डाउन मेन लाइन पर –डाउन सेमी ऑटोमैटिक सिगनल संख्या ए-510 और ऑटोमैटिक सिगनल संख्या ए-514 के आगे के आगे पर्याप्त दूरी तक।

v) डाउन मेन लाइन पर डाउन ऑटोमैटिक गेट सिगनल नं. ए-514 और स्वचालित सिग्नल संख्या ए-516 से के आगे पर्याप्त दूरी तक।

vi) डाउन मेन लाइन पर डाउन ऑटोमैटिक सिग्नल नं ए-516 और और डाउन होम सिगनल नं. एस -01 रुनकता के आगे पर्याप्त दूरी तक।

2.3.1 अप लाइन पर रुनकता -बिल्लोचपुरा के बीच ब्लॉक सेक्शन :-

i) अप मेन लाइन पर अप मेन एडवॉस स्टॉटर सिगनल नं. एस.-36 रुनकता(सेमी ऑटोमैटिक) और अप ऑटोमैटिक सिग्नल नं. ए-511 के आगे पर्याप्त दूरी तक।

ii) अप ऑटोमैटिक सिगनल नंबर ए-511 और अप ऑटोमैटिक सिगनल नंबर ए-509 से आगे के आगे पर्याप्त दूरी तक।

iii) अप ऑटोमैटिक सिगनल नं. ए-509 और अर्ध स्वचालित सिगनल संख्या A-507 के आगे पर्याप्त दूरी तक।

iv) अप सेमी ऑटोमैटिक सिगनल संख्या A-507 और अप ऑटोमैटिक सिगनल संख्या A-505 के आगे के आगे पर्याप्त दूरी तक।

v) अप ऑटोमैटिक सिगनल नंबर A-505 और अप ऑटोमैटिक सिगनल नंबर A-503 के आगे के आगे पर्याप्त दूरी तक।

vi) अप ऑटोमैटिक सिगनल संख्या A-503 और अप ऑटोमैटिक सिगनल संख्या A-501 के आगे पर्याप्त दूरी तक ।

vii) अप ऑटोमैटिक सिगनल से ए-501 और बिल्लोचपुरा के अप होम सिगनल नंबर एस-2 (सेमी ऑटोमैटिक) के आगे पर्याप्त दूरी तक।

2.4 ग्रेडियेंट, यदि कोई हो

i) डाउन मेन लाइन पर किमी 1345.600 से 1347.00 तक 255 में 01 का गिरता हुआ ढलान आगे किमी 1347.600 तक 1935 में 01 का चढता हुआ ढलान आगे किमी 1348.100 तक 206 मे 01 का चढता हुआ ढलान आगे किमी 1348.800 तक 14000 में 1 का गिरता हुआ ढलान आगे किमी 1350.400 तक 702 मे 1 का चढता हुआ ढलान आगे किमी 1351.00तक 1305 में 01 का गिरता हुआ ढलान आगे रूनकुता की ओर 4545 में 01 का गिरता हुआ ढलान ।

ii) अप मेन लाइन पर किमी 1352.100 से किमी 1351.056 तक 23200 में 01 का चढता हुआ ढलान आगे किमी 1350.500 तक 1030 में 01 का चढता हुआ ढलान आगे किमी 1348.800 तक 680 में 01 का गिरता हुआ ढलान आगे, किमी 1348.040 तक 11692 में 01 का गिरता हुआ ढलान आगे किमी 1347.600 तक 192 में 1 का गिरता हुआ ढलान आगे किमी 1347.00 तक 1935 में 01 का गिरता हुआ ढलान आगे किमी 1345.600 तक 254 में 01 का चढता ढलान आगे आगरा कैंट सिरे की ओर 10500 में 01 का चढता हुआ ढलान ।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

2.5 ले आउट

इस स्टेशन पर चार लाइनें हैं और दो साइडिंग एडी साइडिंग और बैलास्ट साइडिंग हैं। जो क्रमश: दिल्ली व आगरा सिरे पर लूप लाइन से निकलती है ।

2.5.1 रनिंग लाइन, संचलन की दिशा और सीएसआर में धारण क्षमता

I.	अप मेन लाइन	732.70 मीटर
II.	अप लूप लाइन।	732.70 मीटर
III.	डाउन मेन लाइन।	762.85 मीटर
IV.	अप कॉमन लूप डाउन लाइन	702.95 मीटर

2.5.2 नॉन रनिंग लाइन्स और सीएसआर में उनकी क्षमता

I.	बलास्ट साइडिंग	300.00 मीटर
II.	एएंडडी साइडिंग	58.80 मीटर

2.5.3 लेआउट में कोई विशेष सुविधा - बिल्लोचपुरा पर एस-1 आरएचएस प्रदान किया है ।

2.6 लेवल क्रॉसिंग

समपार फाटक	501
सेक्शन/सिरा	दिल्ली सिरा
किलोमीटर	1348/10 (CH:410.50)
वर्गीकरण	स्पेशल ट्रैफिक
LB प्रदान किया गया	ईओएलबी स्लाइडिंग बूम के साथ
सामान्य स्थिति	ओपन
टेलीफोन	स्टे.मा./बिल्लोचपुरा
इंटरलाक्ड / गैर-इंटरलॉक	इंटरलाक्ड
..... द्वारा संचालित।	ऑपरेटिंग गेटमैन

नोट: विस्तृत कार्यप्रणाली के लिए परिशिष्ट 'ए' देखें।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

3.0 प्रणाली और काम करने के साधन

ए) रुनकता और बिल्लोचपुरा सेक्शन के बीच अप और डाउन मेन लाइन पर एएफटीसी के साथ 'ऑटोमैटिक ब्लॉक सिस्टम' और डिजिटल एक्सल काउंटर के साथ डुअल डिटेक्शन पर ट्रेनों का संचालन किया जाता है।

बी) राजा की मन्डी और बिल्लोचपुरा के बीच स्वचालित ब्लॉक सिस्टम पर।

3.1 स्टेशन

बिलोचपुरा स्टेशन एक 'विशेष ' श्रेणी का स्टैंडर्ड -IV का स्टेशन है ।

यह स्टेशन समय-समय पर संशोधित उत्तर मध्य रेलवे सामान्य और सहायक नियम पुस्तिका के नवीनतम प्वाइंट के अनुसार कार्य करता है।

3.2 ब्लॉक सेक्शन

अप और डाउन लाइन सेक्शन पर बिल्लोचपुरा-रुनकता के बीच ट्रेनों को स्वचालित ब्लॉक सिस्टम के तहत काम किया जाता है, जैसा कि सामान्य और सहायक नियम पुस्तिका के अध्याय IX में निर्धारित किया गया है। ट्रैक सर्किट द्वारा स्वचालित संकेतों को नियंत्रित किया जाता है।

अप और डाउन लाइन सेक्शन पर बिल्लोचपुरा-रुनकता के बीच ट्रेनों को एएफटीसी के साथ स्वचालित ब्लॉक सिस्टम के तहत काम किया जाता है जैसा कि सामान्य और सहायक नियम पुस्तिका के अध्यायIX में निर्धारित किया गया है। स्वचालित सिग्नल ट्रैक सर्किट द्वारा नियंत्रित होते हैं।

3.2.1 रुनकता की ओर स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन का विवरण :-

i. रुनकता -बिल्लोचपुरा सेक्शन के बीच अप मेन लाइन पर

रुनकता के अप सेमी ऑटोमैटिक एडवांस स्टार्टर सिग्नल नंबर-36 से पर्याप्त दूरी के साथ बिल्लोचपुरा के सेमी-ऑटोमैटिक होम सिग्नल नंबर एस-02 तक।

ii. बिल्लोचपुरा-रुनकता सेक्शन के बीच में डाउन मेन लाइन पर

पर्याप्त दूरी के साथ डाउन सेमी ऑटोमैटिक एडवांस स्टार्टर सिग्नल नंबर-35 बिल्लोचपुरा से डाउन सेमी ऑटोमैटिक होम सिग्नल नंबर-01 रूनकत्ता तक।

3.2.2 राजा की मंडी की ओर स्वचालित सिगनलिंग सेक्शन का विवरण

ए) बिल्लोचपुरा –राजा की मंडी सेक्शन के बीच अप मेन लाइन पर

बिल्लोचपुरा का अप सेमी ऑटोमेटिक एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-36 राजा की मंडी का अप सेमी ऑटोमैटिक स्टार्टर सिग्नल नंबर एस-3 से पर्याप्त दूरी के साथ ।

बी) बिल्लोचपुरा –राजा की मंडी सेक्शन के बीच में डाउन मेन लाइन पर

पर्याप्त दूरी के साथ डाउन अर्ध स्वचालित स्टार्टर सिग्नल संख्या एस -8 राजा की मंडी से डाउन होम सिग्नल संख्या एस-01 बिल्लोचपुरा के लिए।

4.0 सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग की प्रणाली

4.1.1 इंटरलॉकिंग का मानक

बिलोचपुरा स्टेशन एक 'विशेष ' श्रेणी का स्टैंडर्ड -IV का स्टेशन है । कार्यरत स्टे.मा.द्वारा सभी प्वाइंट और सिग्नल स्टे.मा. के कार्यालय में उपलब्ध कराए गए वीडीयू से संचालित किए जाते हैं। प्वाइंटों और संकेतों के बीच इंटरलॉकिंग विद्युत ईआई इंटरलॉकिंग से प्राप्त की जाती है।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(राकेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

4.1.2 सिग्नलिंग का प्रकार -

स्टेशन मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नल से लैस है और पॉइंट्स मोटर संचालित हैं और इंटरलॉक्ड क्रैंक हैंडल भी प्रदान किए गए हैं।

4.1.3 पैनल से सिग्नल/पॉइंट के संचालन की विधि

सामान्य और सहायक नियमों के अध्याय-III के अनुसार और ऑपरेशन चार्ट के अनुसार कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन मास्टर के कार्यालय में उपलब्ध कराए गए पैनल से सभी प्वाइंटों और संकेतों पर कार्य किया जाता है। इन नियमों काविवरण परि.'बी' में दिया गया है।

4.1.4 रनिंग लाइन पर ट्रैक सर्किट का प्रावधान

i) यार्ड को उचित संख्या में छोटे ट्रैक सर्किटों में बाटॉ गया है । जैसा कि एस.डब्लू.आर .डी में दिखाया गया है और वीडीयूमें दर्शाया गया है सभी ट्रैक सर्किटों का इंडिकेशन वीडीयू पर दर्शाया गया है ।

ii) अप और डाउन मुख्य लाइने अतिरेक में ट्रैक सर्किट है (डीसी ट्रैक सर्किटके समानन्तर MSDAC है)

iii) कॉमन लूप और अप लूप लाइन के फाउलिंग मार्क से फाउलिंग मार्क के मध्य एक्सल काउंटर (DUAL MSDAC) उपलब्ध कराया गया है ।

4.1.5 कॉलिंग-ऑन सिग्नल/'ए'/'एजी' मार्कर

दो कॉलिंग-ऑन सिगनल अर्थात अप मेन होम सिगनल नंबर-2 के नीचे नंबर सीओ-2 और डाउन होम सिगनल नंबर-एस-01 के नीचे सीओ प्रदान किए गए हैं।

अप मेन लाइन होम सिगनल एस-02 , अप मेन लाइन स्टार्टर सिगनल एस-10, अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल एस -36, डाउन मेन लाइन होम सिगनल एस -01, डाउन मेन लाइन स्टार्टरसिगनल एस -09, और डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल एस-35 पर ए मार्कर उपलब्ध है । यह सिगनल स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में काम करेगा जब ए मार्कर जलता है अन्यथा मैन्यूल स्टॉप सिगनल के रूप में ए मार्कर लाइट का संकेत वीडीयू पर उपलब्ध है, सिगनल एस -02 एवं एस -09 पर जलता हुआ एजी मार्कर उपलबध है ।

4.1.6 टर्मिनल स्टेशनों पर फिक्स्ड वॉर्नर, स्टॉप बोर्ड जैसी विशेष सिग्नलिंग विशेषताएं

- निल-

4.1.7 आपातकालीन क्रॉस-ओवर

यार्ड के अंत में क्रमशः राजा की मंडीऔर रुनकता पर दो आपातकालीन क्रॉसओवर नंबर 101 और 102 प्रदान किए जाते हैं।

4.1.8 स्थायी रूप से लॉक किए गए प्वाइंट

- निल -

4.1.9 मोटर संचालित प्वाइंट

सभी इंटरलॉक्ड प्वाइंट मोटर संचालित हैं।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

4.1.10 आपातकालीन/क्रैंक हैंडल कुंजियाँ और उनकी अभिरक्षा

क्रैंक हैंडल की चाबी को बिजली से बंद कर दिया जाता है और चाबी को स्टेशन पर स्टे.मा. रूम में रखा जाता है। संचालन का विवरण परिशिष्ठ बी में दिया गया है।

4.1.11 पॉइंट/ट्रैप पॉइंट/सिग्नल/ट्रैक के संकेत

सर्किट,पॉइंट्स, ट्रैप पॉइंट्स, सिग्नल और ट्रैक सर्कुलेट किए गए हिस्सों का संकेत भौगोलिक रूप से पैनल पर दर्शाया गया है।

4.1.10 ट्रैप:

(i) दिल्ली सिरे पर अप कॉमन डाउन लूप लाइन से निकलने वाला सैंड हंप डाउन मेन लाइन की सुरक्षा के लिए ट्रैप है।

(ii) आगरा सिरे पर अप लूप लाइन से निकलने वाला सैंड हंप अप मेन लाइन की सुरक्षा के लिए ट्रैप है :-

(iii) दिल्ली सिरे पर अप मेन लाइन की सुरक्षा के लिए डिरेलिंग स्विच नंबर 106 ट्रैप है।

(iv) आगरा सिरे पर डिरेलिंग स्विच नंबर 201अप कॉमन लूप डाउन लाइन की सुरक्षा के लिए ट्रैप है।

(v) दिल्ली सिरे पर डिरेलिंग स्विच नंबर 202 ए अप कॉमन लूप डाउन लाइन की सुरक्षा के लिए ट्रैप है।

नोट:सेंड हम्प्स,वाहनों की लोडिंग,अनलोडिंग और स्टेबलिंग के लिए इस्तेमाल नहीं किया जाना चाहिए।

4.1.13 <u>रूट सैटिंग के लिये वीडीयू पैनल का विवरण</u>

सभी कांटो तथा सिगनलों का संचालन स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगाये गये वी०डी०यू० पैनल द्वारा किया जाता है। कांटों और सिगनलों का संचालन वीडीयू पैनल पर दिये गये इंटरऐक्टिव डॉयलाग बाक्स द्वारा किया जाता है। कांटों और सिगनलों का अंतर्पाशन वी०डी०यू० पैनल से विद्युतीय संचालन (सॉलिड् स्टेट अंतर्पाशन) द्वारा सुनिश्चित किया जाता है। यार्ड का एक चमकदार डायग्राम वी०डी०यू० पैनल पर प्रदान किया गया है जिसमें कांटों और सिगनलों को उनकी भौगोलिक स्थिति अनुसार दर्शाया गया है। सामान्य संचालन जैसे रूट सैट करना और कांटों का संचालन आदि सिगनल/कांटा/ट्रैक मीनू द्वारा किया जाता है। आपातकाल संचालन वी०डी०यू० में दिये गये दो पास कमांड नियंत्रक द्वारा किया जाता है।

4.1.14 <u>स्टेशन मास्टर नियंत्रण</u> :–वी०डी०यू० पैनल पासवर्ड संरक्षित है। स्टेशन मास्टर द्वारा अपने यूज़र–आई०डी० और पासवर्ड का उपयोग कर इस पर लॉग–इन किया जाता है। वीडीयू पैनल पर स्टेशन मास्टर नियन्त्रण चाबी की व्यवस्था की गई है। जब कार्यरत स्टेशन मास्टर जो कि सभी संचालन करता है वीडीयू पैनल को थोड़े समय के लिए भी छोड़कर बाहर जाना पड़े तो इस चाबी को बाहर निकालकर अपनी अभिरक्षा में रखेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, स्टेशन मास्टर चाबी (हरे रंग की चाबी द्वारा प्रदर्शित) के पास क्लिक करेगा जिससे मीनू प्रदर्शित होगा। इसके बाद 'चाबी बाहर' पर क्लिक किया जायेगा। वीडीयू पैनल से चाबी के बाहर निकलने पर वीडीयू पैनल संचालन रहित हो जाता है। हालांकि चाबी निकालने से पहले सैट किये गये रूट व ऑफ किये गये सिगनल चाबी निकालने के बाद भी अपनी यथावत स्थिति में रहेंगे। जब वीडीयू पैनल की नियंत्रण चाबी बाहर हो तो सिगनलों को संबंधित बटनों के संचालन से वापस ऑन स्थिति में किया जा सकता है। वीडीयू पैनल को तालारहित करने के लिये स्टेशन मास्टर चाबी (लाल रंग की चाबी द्वारा प्रदर्शित) के पास क्लिक करेगा जिससे मीनू प्रदर्शित होगा। इसके बाद 'चाबी अंदर' पर क्लिक करने पर यूज़र पहचान डायलॉग बाक्स प्रदर्शित होगा जिसमें कार्यरत स्टेशन मास्टर अपना पासवर्ड डालेगा और ओके बटन को दबायेगा जिससे वीडीयू पैनल कार्यरत हो जायेगा।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(मनीश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

4.1.15 स्टेशन सीमा में स्थित गेटो का संचालन :– जब कभी डाउन/अप गाड़ी के लिए आगमन का प्रस्थान सिगनल ऑफ करेन की आवष्यकता होती है या गेट को पार करके षंटिंग कराने की आवष्यकता होती है, कार्यरत स्टेषन मास्टर फाटक सं.501 के गेटमैन को नम्बर,विवरण और दिषा का गेट से पास होने का समय बतायेगा। उपरोक्त सूचना मिलने पर गेटमैन समय से गेट बंद करेगा। गेट बंद होन का समय पैनल पर प्रदर्षित होगा। जब कभी समपार फाटक की ओर या समपार फाटक पार करके रेल संचालन के लिए समपार फाटक बंद करने की आवष्यकता हो तो कार्यरत गेटमैन सड़क यातायात क्लीयर होने के बार गेटमैन गेट संचालन पैनल पर कॉलर बटन दबाकर गेट बंद करेगा और संचालन पूर्ण होने पर तब कार्यरत गेटमैन, कार्यरत स्टेषन मास्टर को गेट बंद होने के बारे में सूचित करेगा। कार्यरत स्टेषन मास्टर VDU पर स्थिर LX Lock हो के प्रदर्षन पर उसे करेगा। अब स्टेषन मास्टर समपार फाटक के पर लॉक पर क्लिक करेगा और जब स्टेषन मास्टर समपार फाटक के सड़क यातायात के लिए बंद और लॉक होगा VDU पर स्थिर सफेद लाइट प्रदर्षित होगा और LX Lock text गायब हो जायेगा। गेट खोलने के लिए कार्यरत स्टे. मा. VDU पर ओपन ऑपषन पर क्लिक करेगा गेटमैन को फोन से सूचित करेगा। यह गेटमैन के गेट कंट्रोल पैनल पर प्रदर्षित होगा। पैनल पर गेट ओपन संकेत प्रदर्षित होने पर कार्यरत गेटमैन समपार फाटक को खोलने के लिए बटन का संचालन करेगा।

4.1.16 क्रैंक हैण्डिल द्वारा कॉटो को सैट करना :– जब वीडीयू के परिचालन से कांटा सेट न हो सके या मोटर मशीन से भी कांटा परिचालित न हो सके तब कांटा को क्रैंक हैन्डिल द्वारा सेट किया जायेगा। वी०डी०यू० पैनल से संबंधित व्यक्तिगत कांटा बटन के द्वारा जब कांटों को सैट न किया जा सके तो कार्यरत स्टेशन मास्टर कांटेवाले को क्रैंक हैन्डिल रिलीज करके, जिसे वी०डी०यू० पैनल से बिना विद्युतीय ताले के रिलीज करे बाहर नहीं निकाला जा सकता है, का प्रयोग करके व्यक्तिगत तौर पर कांटा सैट करायेगा। क्रैंक हैण्डल के प्रयोग का विस्तृत विवरण इन नियमों के परि० 'ख' में दिया गया है। यार्ड के विभिन्न कांटों के लिए क्रैंक हैण्डल ग्रुप इस प्रकार है

इन नियमों के ऐप-बी में क्रैंक हैंडल के उपयोग की विस्तृत कार्यप्रणाली दी गई है। प्वाइंट अर्थात के लिए विभिन्न क्रैंक हैंडल समूह हैं:

क्रैंक हैंडल नं	क्रैंक हैंडल द्वारा संचालित प्वाइंट/क्रॉस ओवर
सी.एच-01	क्रॉस ओवर नंवर 101ए/101बी
सी.एच-02	क्रॉस ओवर नंवर 102ए/102बी
सी.एच-03	क्रॉस ओवर नंवर 103ए /103बी
सी.एच-04	क्रॉस ओवर नंवर 104ए/104बी
सी.एच-05	क्रॉस ओवर नंवर 105ए/105बी
सी.एच-06	प्वाइंट नंम्बर .106बी और ट्रैप संख्या 106ए
सी.एच-07	ट्रैप नं – 201
सी.एच-08	प्वाइंट नंम्बर .202बी और ट्रैप संख्या 202ए

4.1.17 काउंटरर्स – इन नियमों के परिशिष्ट बी में दिये गये प्रोफार्मा पर डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा संबंधित काउंटर रजिस्टर में निम्नलिखित काउंटरों के संचालन को दर्ज किया जायेगा।

(ए) कॉलिग ऑन सिगनल काउंटर – कॉलिग ऑन सिगनल वीडीयू पर दिये गये है । यह काउंटर नियमों के परिशिष्ट बी में वर्णित किसी भी दिशा में कॉलिग ऑन सिगनल पर किये गये प्रत्येक रिसेप्शन पर काउंटिग बढायेगा।

(बी) आपातकालिन ओवरलैप रिलीज (जब पॉइंट जोन ट्रैक सर्किट फेल हो)- आपातकालिन औवरलैप की गणना के लिये यह काउंटर वीडीयू पर उपलब्ध कराया गया है। इन नियमों के परिशिष्ट बी में वर्णित संचालन द्वारा मार्ग जारी हाने पर यह गणना बढ जायेगी।

(सी) रूट रिलीज – यह काउंटर वीडीयू परगणना के संचालन के लिये प्रदान किया गया है सामान्य परिस्थितियों में रूट रिलीज (कोई ट्रेक सर्किट विफलता नही) यह काउंटर परिशिष्ट बी में दिये गये विवरण के अनुसार संचालन द्वारा मार्ग जारी किये जाने पर वृद्वि हागी

(डी) आपातकालिन रूट रिलीज –(ट्रैक सर्किट मार्ग में एक विफल् होने पर) - ट्रैक सर्किट विफल स्थिति में आपातकालिन मार्ग रिलीज की गणना के लिये यह काउंटरवीडीयू पर उपलब्ध कराया गया है। यह काउंटर कब बढेगा मार्ग इन नियमोंके परिशिष्ट बी में वर्णित संचालन द्वारा जारी किया गया है ।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

(ई) आपातकालिन खंड रिलीज – यह काउंटर वीडीयू पर इमरजेंसी सेक्शन रिलीज की गिनती के लिये उपलब्ध कराया गया है । यह काउंटर तब बढेगा जब खंड में संचालन किया जायेगा । इसका संम्पूर्ण विवरण परिशिष्ट बी में दिया गया है ।

(एफ) आपातकालिन प्वाइंट ऑपरेशन – यह काउंटर प्वाइंट के ऑपरेशन को दर्ज करने के लिये वीडीयू पर उपलब्ध कराया गया है ।आपातकालिन स्थिति में, जब प्वाइंट जोन ट्रैक सर्किट संचालन करने पर विफल हो जाता है, इन नियमों का विवरण परिशिष्ट बी में दिया गया है ।

(जी) एक्सल काउंटर रीसेट ऑपरेशन – इन नियमों के परिशिष्ट बी में विस्तृत रूप में एक्सल काउटर रिसेट आपरेशन दर्ज करने के लिये वीडीयू पर यह काउंटर प्रदान किया गया है ।

4.1.18 सिग्नलों का स्वत: प्रतिस्थापन- सिगनल के बाद ट्रेन के गुजरने से सभी स्टॉप सिगनल स्वचालित रूप से 'ऑन' में बदल जाते हैं।

4.1.19 सिगनल संकेत:-सभी सिगनलो के संकेत योजना बद्धरूप में सिगनलों के चिन्ह ले-आउट के अनुसार वीडीयू पैनल पर दिये हुये है। वीडीयू पैनल पर शंट सिगनलों के ऑन/ऑफ संकेत, सेमी ऑटो के "ए" मार्कर रूटो के रूट इंडीकेटर और कॉलिग ऑन सिगनलों के संकेत सफेद रंग में दिये गये है। सिगनल संकेतो के विस्तृत नियम परिशिष्ट 'ख' में दिये गये है।

4.1.20 ट्रैक संकेतक:-ट्रैक सर्किट यार्ड को सुविधानुसार छोटे-छोटे ट्रैक सर्किट क्षेत्र में बॉटा गया है जिसको स्टेशन संचालन नियम डायग्राम में दर्शाया गया है तथा इसी प्रकार इन सभी ट्रैक सर्किटो को वीडीयू पैनल पर प्रदर्शित किया गया हैं।

4.1.21 समपारों के सभी संकेतो, प्वांटो और नियंत्रण के संचालन के लिये हॉट स्टैण्डबाय मोड में एक अलग एलसीपी – वीडीयू प्रदान किया गया है। सभी प्वाइंट विधुत संचालित प्वाइंट है । जो संबंधित बर्थिंग और गंतव्य ट्रैक सर्किट विकल्प (एलसीपी–वीडीयू के माध्यम से EI स्टेशन के काम करने के लिये मैनुअल देखे) पर एक एक करके क्लिक कियेजाने पर आवश्यक मार्ग के लिये ऑटोमैटिक रूप से सेट हो जायेगा । सिगनल बंद होने के में विफल रहता है, तो दिये गये प्वाइंट /प्वाइंट ऑटोमैटिक रूप से विफल् हो जाते है, तो ये प्रत्येक प्वाइंट के अलग अलग संचालन द्वारानिर्धारित किये जायेगे ।यदि प्वाइंट अभी भी व्यक्तिगत रूप से सेट करने में विफल रहते है,तो इन्हें हाथ से क्रैकिग प्रक्रिया द्वारा वाछित स्थिति में सेट किया जा सकता है ।यदि आवश्यक सिगनल प्रत्येक प्वाइंट के अलग अलग संचालन या हाथ से क्रैकिग के बाद भी बंद नही हो पाता है, तो संबंधित सिगनल को खराब माना जायेगा और खराब सिगनल पर ट्रैनों को पार करनेके लिये कार्यवाही की जायेगी ।

4.1.22 माइक्रोलॉक सिस्टम संकेतक

1) वीडीयू स्क्रीन लेआउट पर,ओपीसी ठीक/संचार की स्थिति का प्रतिनिधित्व करने वाले विभिन्न रंगों में निम्नलिखित संकेत:
ओपीसी-ए/ओपीसी-बी हरा-ओपीसी-ए/ओपीसी-बी ठीक है और ओपीसी-ए/ओपीसी-बी में किया गया है
ओपीसी-ए/ओपीसी-बी पीला- ओपीसी-ए/ओपीसी-बी ठीक है लेकिन ओपीसी-ए/ओपीसी-बी में कुंजी नहीं की गई है
एस1/एस2- हरा सिस्टम-1/सिस्टम-2 से चैनल ऑनलाइन है
एस1/एस2 – लाल सिस्टम-1/सिस्टम-2 से चैनल विफल हो गया है

2) वीडीयू स्क्रीन लेआउट पर, अंतिम केबिन और आईबीएच के साथ एफआरएमसी संचार की स्थिति का प्रतिनिधित्व करने वाले विभिन्न रंगों में निम्नलिखित संकेत: -
एस1/एस2 'PRI' स्थिर पीला- सिस्टम-1/सिस्टम-2 का OFC के एक पथ के साथ FRMC संचार ठीक है
एस1/एस2'SEC' स्थिर पीला- OFC के अनावश्यक पथ के साथ सिस्टम-1 / सिस्टम-2 का FRMC संचार ठीक है
एस1/एस2'PRI' चमकता पीला- सिस्टम-1 / सिस्टम-2 का OFC के एक पथ के साथ FRMC संचार विफल हो गया है
एस1/एस2'SEC' चमकता पीला- OFC के अनावश्यक पथ के साथ सिस्टम-1 / सिस्टम-2 का FRMC संचार विफल हो गया है

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

3) वीडीयू स्क्रीन लेआउट पर, विभिन्न रंगों में निम्नलिखित संकेत इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग की स्थिति का प्रतिनिधित्व करते हैं:

'एलएफएल' ग्रीन- ईआई मेन और रिडंडेंट सिस्टम (यानी सिस्टम-1 और सिस्टम-2) दोनों ठीक हैं
'एलएफएल' फ्लैशिंग रेड- ईआई मेन या रिडंडेंट सिस्टम (यानी सिस्टम-1 या सिस्टम-2) घटक विफलता
एलएफएल और एचएफएल फलैशिंग रेड –ईआई मेन और रिडंडेंट (सिस्टम -1 और 2 क्योनेंट फेल)

4.2 **रिले रूम की चाबी की अभिरक्षा और स्टेशन मास्टर और एस एंड टी अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इसे सौंपने और लेने की प्रक्रिया**

रिले रूम को सामान्य रूप से डबल लॉक के साथ बंद रखा जाएगा। एक ट्रैफिक और एक एस एंड टी लॉक। जब भी, इसे रखरखाव, निरीक्षण या किसी अन्य कार्य के लिए खोलने की आवश्यकता होती है, एस एंड टी अधिकारी जो सिग्नल मेंटेनर के पद से कम नहीं होगा, ड्यूटी पर एस्टे.मा. से संपर्क करेगा और इस उद्देश्य के लिए बनाए गए रजिस्टर में प्रभाव की प्रविष्टि करेगा। सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि. 1403/3(6) के अनुसार चाबी उसके कब्जे में होने पर सिग.एवं दू.सं. अधिकारी की जिम्मेदारी। ड्यूटी पर मौजूद एस्टे.मा. यह सुनिश्चित करने के बाद कि रजिस्टर में हस्ताक्षर के साथ उचित प्रविष्टि की गई है, रजिस्टर में अपना आद्याक्षर भी करेंगे और फिर एस एंड टी कर्मचारियों को ट्रैफिक चाबी सौंप देंगे।

काम पूरा होने के बाद, एसएंडटी अधिकारी रिले रूम को डबल लॉक से बंद कर देगा और ड्यूटी पर सहा.स्टे.मा. को ट्रैफिक चाबी सौंप देगा और चाबी सौंपने के संबंध में अपने हस्ताक्षर के साथ रजिस्टर में प्रविष्टियां पूरी करेगा। चाभी लेने के बाद कार्यरत एस्टे.मा. रजिस्टर में अपना आद्याक्षर करेगा और चाभी को अपने निजी अभिरक्षा में सुरक्षित रखेगा। तत्पश्चात, स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा. सुनिश्चित करेंगे कि रिले रूम को ठीक से बंद कर दिया गया है और कॉलम संख्या -11 में अपना आद्याक्षर करेगा। इस संबंध में रिले कक्ष कुंजी रजिस्टर का प्रोफार्मा निम्नानुसार होगा:-

दिनांक	समय कुंजी सिग. निरी./सिग्नल अनु. को सौंपी गई		कारण	सिग.निरी./सिग. अनुरक्षक के हस्ताक्षर	कार्यरत स्टे.अधी./सहा.स्टे. मा. के हस्ताक्षर
1.	2.		3.	4.	5.
स्टे.अधी./सहा. स्टे.मा.को चाबी लौटाने का समय	कुल अवधि	प्रभावित ट्रेन और अवरोधन	सिग.निरी/सिग. मेंटेनर के हस्ताक्षर	कार्यरत स्टे.अधी./सहा.स्टे .मा. के हस्ताक्षर	डबल लॉक प्रदान करने के लिए स्टे.अधी./सहा.स्टे. मा. के हस्ताक्षर
6.	7.	8.	9.	10.	11.

नोट- (I) वीडीयू पैनल पर सेंट्रल रिले रूम का ओपन/क्लोज इंडिकेशन उपलब्ध है।

4.3 बिजली की आपूर्ति:-

(1) **ड्यूटी पर तैनात एस.एम./ए.एस.एम. द्वारा सामान्य बिजली आपूर्ति की विफलता के मामले में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया:** - इस स्टेशन पर तीन बिजली आपूर्ति उपलब्ध हैं, [1] अप एटी सप्लाई, [2] डाउन एटी आपूर्ति और [3] स्थानीय एसईबी। अप एटीऔर डाउन एटीबिजली आपूर्ति का मुख्य स्रोत होंगे और स्थानीय एसईबीआपूर्ति आपूर्ति का द्वितीयक स्रोत होगा, जबकि इन सभी आपूर्तियों की उपलब्धता का संकेत स्टेशन सहा.स्टे.मा.कक्ष में स्वचालित सह मैन्युअल परिवर्तन पैनल पर उपलब्ध कराया जाता है।

(ए) इस स्टेशन की सिग्नलिंग प्रणाली के लिए बिजली की आपूर्ति अप और डाउन मेन लाइन ओएचई आपूर्ति से जुड़े सहायक ट्रांसफार्मर के माध्यम से प्रदान की जाती है। प्रत्येक एटी के लिए बिजली की उपलब्धता रोशनी द्वारा ऑटो चेंज ओवर पैनल पर इंगित की जाती है, जो विशेष एटी आपूर्ति के लिए बिजली की उपलब्धता को इंगित करता है।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(सुरेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

(बी) आम तौर पर एक एटी सिग्नलिंग लोड से जुड़ा होता है जो ऑटो चेंजओवर पैनल पर एक प्रदीप्त संकेत द्वारा इंगित किया जाता है जब भी यह एटी आपूर्ति विफल हो जाती है तो सिग्नलिंग लोड स्वचालित रूप से दूसरे एटी पर स्विच हो जाएगा जो ऑटो चेंजओवर पैनल पर एक प्रदीप्त संकेत द्वारा इंगित किया जाता है। यदि बिजली की आपूर्ति विफल हो जाती है और स्वचालित परिवर्तन नहीं होता है, तो उपलब्ध आपूर्ति को सिग्नलिंग सिस्टम से जोड़ने के लिए स्टे.मा. मैन्युअल रूप से एस1/एस2 स्विच के माध्यम से आपूर्ति को बदल देगा। अप और डाउन एटी आपूर्ति का संकेत पैनल में प्रदान किया गया है और ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. ओएचई स्टाफ/टीपीसी और एसएसई/एसई/जेई-एसआईजी को सूचित करने के लिए कार्रवाई करेंगे, यदि कोई संकेत नहीं है। अप और डाउन एटी आपूर्ति की विफलता की स्थिति में पैनल में प्रदान की गई घंटी लगातार बजती रहेगी जिसे पैनल संयोग पर एटी आपूर्ति संकेत के पास दिए गए बटन को दबाकर बंद किया जा सकता है।

(सी) अप/डाउन एटी आपूर्ति की विफलता के मामले में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. चेंज ओवर स्विच को एसईबी आपूर्ति और उपलब्ध पर संचालित करेगा।

(डी) जब भी कैटेनरी आपूर्ति विफल हो जाती है तो ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. टीपीसी और संबंधित ओएचई कर्मचारियों और संबंधित एसएसई/जेई/एसई/सिग को सूचित करेंगे।

(ई) ड्यूटी पर स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर रखा जाएगा जिसमें कैटेनरी आपूर्ति की विफलता का समय, ओएचई अधिकारियों को टीपीसी पर सूचित करने का समय या अन्यथा आपूर्ति का समय, ईएसएम. /एसई/जेई को सलाह देने का समय, ओएचई स्टाफ का समय/ भाग लिया और सामान्य बहाल किया।

(एफ) जब सामान्य कैटेनरी आपूर्ति और स्टैंड बाय आपूर्ति दिखाई नहीं देती है, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. स्टेशन से सिग्नल संकेतों और या सिग्नल पहलुओं की जांच करेंगे। अगर स्टेशन पर कोई संकेत संकेत नहीं है और सिग्नल पर कोई प्रकाश नहीं है। ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. सिग्नल को खराब मानेंगे और जीआर: 3.68, 3.69, 3.70, 3.71, 3.75 और उसके तहत एसआर के अनुसार ट्रेनों को प्राप्त करने और/या भेजने की व्यवस्था करेंगे।

(2) <u>एस एंड टी उपकरणों के लिए बिजली आपूर्ति प्रणाली:</u>

एसएंडटी उपकरणों, सिग्नल, ट्रैक सर्किट, एक्सल काउंटर, पॉइंट, कंट्रोल पैनल आदि के लिए आवश्यक विभिन्न बिजली आपूर्ति की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उपकरण कक्ष में एक एकीकृत बिजली आपूर्ति प्रणाली (आईपीएस) प्रदान की जाती है।

यह बिजली आपूर्ति प्रणाली मुख्य आपूर्ति विफल होने पर भी सिग्नलिंग गियर की विफलता से बचने के लिए सिग्नलिंग प्रणाली को निर्बाध आपूर्ति सुनिश्चित करती है। मुख्य आपूर्ति के अभाव में सिस्टम की बिजली खिलाने की क्षमता बहुत सीमित है। स्टे.मा. के कक्ष में एक इंडिकेशन पैनल दिया गया है, जो बैटरी की सेहत और स्टे.मा. द्वारा की जाने वाली कार्रवाई को दर्शाता है। आईपीएस इंडिकेशन पैनल पर प्राप्त अलार्म के आधार पर, स्टे.मा. को तुरंत कार्रवाई करनी चाहिए और अनुभागीय सिग्नलिंग और इलेक्ट्रिकल कर्मचारियों को जल्द से जल्द सूचित करना चाहिए।

5.0 <u>दूरसंचार:</u>

ट्रेन संचालन के लिए दूरसंचार सुविधाएं निम्नानुसार हैं: -

1 स्टे.मा. के कार्यालय में एक नियंत्रण टेलीफोन प्रदान किया गया है।
2 स्टे.मा. कार्यालय में टीपीसी टेलीफोन प्रदान किया गया है।
3 स्टेशन मास्टर /बिल्लोचपुराऔर स्टेशन मास्टर /रूनकता के बीच ग्रूप टेलिफोन प्रदान किये गये है ।
4 स्टेशन मास्टर कार्यालय और गेट नंबर 501 के बीच टेलिफोन प्रदान किये गये है ।
5. स्टेशन मास्टर बिल्लोचपुरा /स्टेशन मास्टर राजा की मंडी के बीच मैगनेटो टेलिफोन प्रदान किये गये है ।
6 स्टे.मा. /वीडीयू और प्रत्येक क्रैंक हैंडल लोकेशन बॉक्स के साथ मेगनिटो टेलीफोन प्रदान किए गए हैं।
7 रेलवे ऑटो टेलीफोन।
8 बीएसएनएल टेलीफोन।
9 वीएचएफ सेट।
10 एमटीआरसी टेलीफोन।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

नोट: 25W वीएचएफसेट ट्रेन के लोको पायलट और गार्ड को असामान्य स्थिति के लिए सलाह देने के लिए उपयोग करने के लिए प्रदान किया जाता है और यदि आवश्यक हो तो ट्रेन को रोकने के लिए भी। ट्रेन के गार्ड/लोको पायलट या आसपास के स्टेशन द्वारा सेट किए गए वीएचएफ पर की गई किसी भी कॉल पर स्टे.मा. को तत्काल ध्यान देना चाहिए। इसे किसी भी हालत में 'ऑफ' नहीं करना चाहिए।

6.0 ट्रेन संचालन प्रणाली :

6.1 रेलगाड़ियों के कार्यरत कर्मचारियों की ड्यूटी

ट्रेन में कार्य करने वाले कर्मचारी डीआरएम कार्यालय द्वारा दी गई ड्यूटी सूची और ड्यूटी रोस्टर के अनुसार और उसके अनुरूप काम करेंगे। इन नियमों में ट्रेन वर्किंग स्टाफ की परिचालन ड्यूटी सूची परि.'डी' के रूप में संलग्न है।

6.1.1 प्रत्येक शिफ्ट में काम कर रहे कर्मचारियों को प्रशिक्षित करें।

i) स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. पैनल ऑपरेटर	1	रोस्टर के अनुसार
ii) पॉइंट मैन	2	रोस्टर के अनुसार
iii) गेटमैन	1	रोस्टर के अनुसार

नोट: स्टाफ के कर्तव्यों के लिए परिशिष्ट 'डी' देखें।

6.1.2 लाइन क्लियरेंस का उत्तरदायित्व और क्षेत्रों की निकासी सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी

i) इस स्टेशन पर 'लाइन एडमिशन बुक' लागू नहीं है।

ii) स्टेशन मास्टर/सहा.स्टे.मा. अन्यथा शारीरिक रूप से कार्य करते समय वीडीयू के माध्यम से सभी लाइनों की निकासी सुनिश्चित करने के लिए स्टेशन मास्टर जिम्मेदार है।

6.1.3 आश्वासन रजिस्टर में कर्मचारियों का आश्वासन

प्रत्येक ट्रेन गुजारने वाले कर्मचारी को स्टेशन पर नया तैनात किया गया है या स्टेशन पर रिजर्व स्टाफ छोड़ दिया गया है या नियमित कर्मचारी जो 15 दिनों से अधिक की अनुपस्थिति के बाद अपने कर्तव्यों को फिर से शुरू कर चुके हैं, उन्हें लागू स्टेशन कार्य नियमों के माध्यम से जाना चाहिए और निर्धारित आश्वासन रजिस्टर में आश्वासन देना चाहिए।

6.2 लाइन क्लीयर देने की शर्त

बिल्लोचपुरा- रुनकता के बीच लाइन क्लियर देने की शर्त

चूंकि इस स्टेशन और आसपास के रुनकता स्टेशन के बीच काम करने की प्रणाली स्वचालित ब्लॉक प्रणाली है, आने वाली ट्रेनों के लिए कोई लाइन क्लीयर नहीं दिया जाता है। ट्रेनों को पीछे के स्टेशन द्वारा संबंधित अंतिम स्टॉप सिग्नल को "ऑफ" करके स्थिति में स्वतंत्र रूप से भेजा जाता है। 'ऑफ' करने के लिए ऐसे संकेत समर्थ होते हैं।

बिल्लोचपुरा -राजा की मंडी के बीच लाइन क्लियर देने की शर्त

चूंकि इस स्टेशन और इसके समीप राजा की मंडी स्टेशन के बीच काम करने की प्रणाली स्वचालित ब्लॉक सिस्टम है, आने वाली ट्रेनों के लिए कोई लाइन क्लीयर नहीं दिया जाता है। ट्रेन को पीछे के स्टेशन द्वारा संबंधित अंतिम स्टॉप सिग्नल को "ऑफ" करके स्वतंत्र रूप से भेजा जाता है जब शर्तों के लिए "ऑफ" करने से ऐसे संकेत समर्थ होते हैं।

6.2.1 किसी ट्रेन को प्राप्त या रवाना करते समय देखी जाने वाली कोई विशेष शर्तें

ट्रेनों की बर्थिंग:-

i) यात्रियों को ले जाने वाली और स्टेशन पर रुकने वाली डाउन ट्रेन को आमतौर पर डाउन कॉमन लूप लाइन पर और यात्रियों को ले जाने वाली अप ट्रेन को अप लूप लाइन पर रिसीव किया जाना चाहिए। (दोनों प्लेटफार्म लाइन हैं)।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

ii) यदि यात्रियों को ले जाने वाली और स्टेशन पर रुकने वाली डाउन या अप ट्रेन यात्रियों को ले जाने वाली और स्टेशन पर रुकने वाली दूसरी डाउन या अप ट्रेन से आगे बढ़ती है, तो ऐसी पहली डाउन या अप ट्रेन को लूप लाइन पर और अगली ट्रेन को मेन लाइन पर प्राप्त किया जाना चाहिए। .

iii) स्टेशन पर रुकने वाली एक डाउन या अप मालगाड़ी को सामान्य लूप लाइन या अप लूप लाइन पर सामान्य रूप से प्राप्त किया जाना चाहिए, जब तक कि इन लाइनों पर कब्जा नहीं किया जाता है या यात्रियों को ले जाने वाली ट्रेन के प्रवेश के लिए आवश्यक नहीं है, इस मामले में डाउन माल जैसा भी मामला हो, ट्रेन को डाउन मेन लाइन पर और अप ट्रेन को अप मेन लाइन पर प्राप्त किया जाना चाहिए।

6.2.2 घिरी लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों की सेटिंग

जब एक रनिंग लाइन स्थिर लोड, वैगन, वाहन या किसी ट्रेन द्वारा अवरुद्ध हो जाती है जिसे पार करना है या किसी अन्य ट्रेन को प्राथमिकता देना है या स्टेशन पर ट्रेन के आगमन के तुरंत बाद, आदि, दोनों सिरे पर प्वाइंट ब्लॉक लाइन के विरुद्ध तुरंत सेट होना चाहिए, सिवाय इसके कि जब शंटिंग या किसी अन्य मूवमेंट को उस लाइन पर उस दिशा में तुरंत किया जाना आवश्यक हो।

6.2.3 ब्लॉक लाइन पर ट्रेन का आगमन

(i) बाधित लाइन पर गाड़ी के आगमन के मामले में, स्टेशन मास्टर-

क) जब भी संभव हो लोको पायलट को पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर के माध्यम से सूचित करें कि गाड़ी को एक बाधित लाइन पर प्राप्त किया जाना है।

ख) सुनिश्चित करें कि ट्रेन के आगमन को नियंत्रित करने वाले सिग्नल या सिग्नल को 'ऑफ' नहीं किया गया है,

और

ग) सुनिश्चित करें कि जिन प्वाइंटों पर ट्रेन को गुजरना है, वे सही ढंग से सेट हैं और सामने वाले प्वाइंटों को लॉक कर दिया गया है।

(ii) संबंधित स्टॉप सिगनल पर गाड़ी के खड़े होने के बाद, इसे बाधित लाइन पर प्राप्त किया जा सकता है -

क) लोको पायलट को कॉलिंग - ऑन सिगनल, जहां प्रदान किया गया हो, को 'ऑफ' करके 'ऑन' पर स्टॉप सिगनल पार करने के लिए प्राधिकृत करना, या

ख) लोको पायलट को सिग्नल पोस्ट टेलीफोन पर, जहां उपलब्ध हो, विशेष निर्देशों के अनुसार स्टॉप सिगनल को 'ऑन' पर पास करने के लिए प्राधिकृत करना, या

ग) लोको पायलट को संबंधित सिगनल या सिगनल को 'ऑन' पर पास करने के लिए प्राधिकृत करना सक्षम रेल सेवक द्वारा दिया जाने वाला लिखित अधिकार जो ऐसे सिगनल या सिगनल के बाद गाड़ी को चलाएगा।

(iii) ट्रेन को रिसेप्शन लाइन की ओर जाने वाले फेसिंग पॉइंट्स पर तब तक खड़ा किया जाएगा जब तक कि एक सक्षम रेल सेवक द्वारा हाथ से आगे बढ़ने का संकेत नहीं दिया जाता है।

(iv) लोको पायलट को यह इंगित करने के लिए कि गाड़ी को कहाँ खड़ा किया जाएगा, अवरोध प्वाइंट से कम से कम 45 मीटर की दूरी पर स्टॉप हैंड सिगनल प्रदर्शित किया जाएगा।

(v) लोको पायलट अपनी गाड़ी को अच्छी तरह से अपने नियंत्रण में रखेगा और किसी भी बाधा से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(सतीश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

6.2.4 बिना सिग्नल वाली लाइन पर ट्रेन का आगमन

सामा.एवं सहा.नि. के पैरा 5.10 के अनुसार प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

6.2.5 गैर-सिग्नल वाली लाइन से ट्रेन का प्रस्थान

सामा.एवं सहा.नि. पुस्तक के पैरा 5.11 के अनुसार प्रक्रिया अपनाई जाएगी

6.2.6 सामान्य स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से ट्रेन का प्रस्थान

-लागू नहीं-

6.2.7 कोई अन्य विशेष स्थिति

-शून्य-

6.3 एप्रोच सिग्नल को ऑफ करने की शर्तें:

ट्रेनों के आगमन के लिए स्टेशन मास्टर द्वारा होम सिगनल को 'ऑफ' करने से पहले निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जाना चाहिए:-

(i) अप मेन लाइन पर प्राप्त होने वाली अप ट्रेन:

दिल्ली सिरे पर प्वाइंट संख्या 102 और 106 को सामान्य और प्वाइंट संख्या 103 और 101 को झांसी सिरे पर सामान्य स्थिति में रहना चाहिए और समपार फाटक संख्या 501 सडक यातायात के लिये बंद और सा.एवं सहा.नि. के सा.नि.3.40 के अनुसार अपएडवांस्ड स्टार्टर नंबर एस-36 तक लाइन क्लियर होनी चाहिए।

(ii) अप लूप लाइन पर आने वाली ट्रेनें:

दिल्ली सिरे पर प्वाइंट संख्या 102 सामान्य और प्वाइंट संख्या 106 रिवर्स और झांसी सिरे पर प्वाइंट संख्या 101नार्मल और प्वाइंट -103 रिवर्स स्थिति में सेट किया जाना चाहिए और लाइन अप अग्रिम स्टार्टर नंबर एस-36 तक क्लियर होनी चाहिए। जब औवर लैप मेन लाइन से हो समपार फाटकसंख्या -501 सडक यातायात के लिये बंद होनी चाहियें ।

हालांकि अगर अप मेन लाइन से उसी दिशा में एक और अप ट्रेन भेजी जानी है, तो अप लूप लाइन के दूर सिरे पर लाइन को सैंड हंप से जोड़ने के लिए सेट किया जाना चाहिए और लाइन सैंड हंप तक क्लियर होनी चाहिए।

(iii) डाउन मेन लाइन पर ली जाने वाली डाउन ट्रेनें:

झाँसी सिरे पर प्वाइंट संख्या 101 और 105 को सामान्य स्थिति में सेट किया जाना चाहिए और प्वाइंट संख्या 102 और 104 को सामान्य स्थिति में रहना चाहिए और समपार फाटक संख्या -501 सडक यातायातके लिये बंद होना चाहिये लाइन सा.एवं सहा.नि. के सामा. नि.3.40 के अनुसार डाउन अग्रिम स्टार्टर संख्या एस-35 तक क्लियर होनी चाहिए।

(iv) कॉमन लूप लाइन पर आगमन वाली डाउन ट्रेनें:

झांसी सिरे पर प्वाइंट संख्या 105 और दिल्ली सिरे पर प्वाइंट संख्या 104 को रिवर्स स्थिति में सेट किया जाना चाहिये तथा प्वांइट संख्या 101, 102, 201, 202 नार्मल में सेट किया जाना चाहिए और समपार गेट संख्या 501 'सी' को सड़क यातायात के लिये बंद होना चाहिये और लाइन डाउन तक । एडवॉस स्टार्टर संख्या एस-35 हालांकि अगर दूसरी डाउन ट्रेन को उसी दिशा में डाउन मेन लाइन से भेजा जाना है, तो डाउन लूप लाइन के दूर सिरे पर लाइन को सैंड हंप से जोड़ने के लिए सेट किया जाना चाहिए और लाइन सैंड हंप तक क्लियर होनी चाहिए।

(v) कॉमन लूप लाइन पर आने वाली अप ट्रेनें:

प्वाइंट संख्या 104 और प्वाइंट संख्या 102 को रिवर्स स्थिति में सेट किया जाना चाहिए और 105, 202 को सामान्य स्थिति में रहना चाहिए और सामा.एवं सहा.नि. के सा.नि.3.40 के अनुसार खुली स्थिति में डी/एस संख्या 201 जीएफ 10 तक लाइन क्लियर होनी चाहिए। इसके बाद कार्यरत स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा. संबंधित स्टार्टर सिगनल को ऑफ कर देंगे। यह देखने के बाद कि सही स्टार्टर सिगनल बंद हो गया है, वे अप मुख्य प्रस्थान सिगनल संख्या एस-08 को ऑफ कर देंगे।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

6.3.1 सिग्नल को 'ऑन' करने के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी

ट्रेन के आगमन सिग्नल पूरी तरह से पार करने के तुरंत बाद, ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सामा.एवं सहा.नि. के सहा.नि-3.36 (2) के अनुसार ट्रेन के लिए 'ऑफ' किए गए सिग्नल को 'ऑन' स्थिति में बहाल कर दिया जाए।

6.4 एक साथ आगमन/प्रेषण, क्रॉसिंग और ट्रेन की अग्रता

स्टेशन डबल लाइन सेक्शन पर स्थित है जहां प्रत्येक लाइन पर अलग से किसी भी दिशा से ट्रेनों के आगमन की अनुमति है।

ट्रेनों का आगमन :

i) बिल्लोचपुरा पर कार्यरत स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. पीछे के स्टेशन से आने के लिए अप ट्रेन के लिए प्रस्थान संकेत प्राप्त होने पर ट्रेन के प्रवेश के लिए एक खाली लाइन का चयन करें और उपरोक्त पैरा संख्या 6.3(i) से (v) के अनुसार, जैसा भी मामला हो, चयनित लाइन के प्वाइंटों को सेट और लॉक करें। रूट सेट होने और सही ढंग से लॉक होने के बाद, स्टे.मा../सहा.स्टे.मा. चयनित लाइन पर ट्रेन के आगमन के लिए सही होम सिग्नल को 'ऑफ' करेंगे और वीडीयू पर संकेतों को सत्यापित करेंगे।

ii) ट्रेन के होम सिगनल को पूरी तरह से पार करने के तुरंत बाद, कार्यरत स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि. 3.36/2 के अनुसार ट्रेन के लिए 'ऑफ' किए गए सिगनल को 'ऑन' स्थिति में बहाल कर दिया जाए।

iii) पीछे से डाउन ट्रेन के लिए प्रस्थान सिगनल यानी राजा की मंडी से प्राप्त होने पर, कार्यरत स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. खाली लाइन पर गाड़ी के आगमन की व्यवस्था करेंगे।

6.5 ट्रेनों का पूर्ण आगमन-चूँकि आस-पास के स्टेशनों की ओर जाने वाली और आने वाली पटरियों को एक्सल काउंटरों के साथ ट्रैक सर्किट किया जाता है और संबंधित सिग्नलिंग सेक्शन की निकासी के बारे में दृश्य संकेत इल्युमिनेटेड डायग्राम पर विद्युत रूप से प्राप्त होते हैं, इसलिए ट्रेन का आगमन स्वचालित रूप से चेक किया जाता है,
हालांकि ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से ट्रेन के माध्यम से सुरक्षित रूट को देखेगा और टेल बोर्ड/टेल लैंप या इसके अन्य स्वीकृत विकल्प के प्रावधान का निरीक्षण करेगा, यदि कोई ट्रेन/वाहन ट्रैक सर्किट वाले हिस्से को खराब कर रहा है, तो सिग्नल ट्रैक की सुरक्षा क्लियर नहीं होगी। जब सर्किट/सर्किट विफल/विफल हो जाते हैं तो ट्रेन का पूर्ण आगमन सा.नि.4.17 और सामा.एवं सहा.नि. के सहा.नि. में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार प्राप्त किया जाएगा और सेक्शन पर आगे की आवाजाही की अनुमति पूर्ण आगमन के आश्वासन पर ही दी जाएगी। ट्रेन प्राप्त करने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को एक निजी नंबर द्वारा समर्थित किया जाता है।
नोट: स्टेशन पर डाउन या अप ट्रेन के आने के तुरंत बाद, सामा.एवं सहा.नि. बुक के सामा.नि.-3.38(2) के अनुसार ब्लॉक लाइन, स्टेबल लोड या कम महत्वपूर्ण लूप लाइन आदि के विरुद्ध पॉइंट सेट किए जाने चाहिए जबकि पिछले स्टेशन को 'ट्रेन आउट ऑफ सेक्शन' सिग्नल दे रहा है।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि.प्र./सा.एवं को./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं.अभि./सम./आगरा

6.6 (ए) ट्रेनों का प्रस्थान:

(i) <u>डाउन ट्रेनों का प्रेषण</u>:

रुनकता को डाउन ट्रेन के प्रेषण से पहले। कार्यरत स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा. व्यक्तिगत रूप से यह सत्यापित करेंगे कि ट्रेन अप से डाउन मेन लाइन से डाउन मुख्य प्रस्थान सिग्नल संख्या-एस-35 के ओवरलैप ट्रैक सर्किट सहित रूट के लिए लाइन क्लियर है।

इसके बाद कार्यरत स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा. संबंधित स्टार्टर सिगनल को आफ कर देंगे। यह देखने के बाद कि सही स्टार्टर सिगनल ऑफ हो गया है, वह फिर डाउन मुख्य प्रस्थान सिगनल संख्या एस-35 को आफ कर देंगे। इसके यदि इस सिगनल और सिगनल संख्या ए-508 के बीच का ट्रैक सर्किट सेक्शन इसके ओवरलैप और इसके ओवरलैप सहित ट्रेनों से मुक्त है और कम से कम इसके आस्पेक्ट को प्रदर्शित कर रहा है तो सिगनल संख्या एस-35 सावधानी प्रदर्शित करेगा। इस सिग्नल का अटेंशन देने वाला आस्पेक्ट (दो पीला) स्वचालित रूप से डाउन स्वचालित सिग्नल नं.ए-508 के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन में दिखाई देगा। क्लियर आस्पेक्ट स्वचालित रूप से अटेंशन या क्लियर संकेत संख्या ए-508 द्वारा नियंत्रित किया जाता है।

(ii) <u>अप ट्रेनों की रवानगी</u>:-

राजा की मंडी को अप ट्रेन के डिस्पैच से पहले कार्यरत स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा. व्यक्तिगत रूप से यह सत्यापित करेंगे कि ट्रेन के अप से अप मेन से अप मेन प्रस्थान सिगनल नंबर एस-36 सहित इसके ओवरलैप ट्रैक सर्किट के लिए लाइन क्लियर है।

इसके बाद कार्यरत स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा. संबंधित स्टार्टर सिगनल को ऑफ कर देंगे। यह देखने के बाद कि सही स्टार्टर सिगनल ऑफ हो गया है, वे अप मुख्य प्रस्थान सिगनल संख्या एस-36 को ऑफ कर देंगे।

इसके अतिरिक्त इस सिगनल पर इलैक्ट्रिक कंट्रोल राजा की मंडी स्टेशन से प्रदान किया गया है जो कि राजा की मंडी द्वारा रिलीज किया गया है।

i) जब कोई अप ट्रेन जाने के लिए तैयार होती है, तो सही रूट सेट और लॉक करने के बाद स्टे.मा../सहा.स्टे.मा. प्रस्थान सिग्नल को बंद कर देगा और राजा की मंडी से प्राप्त विद्युत नियंत्रण जो वीडीयू पर दर्शाया गया है।

ii) ट्रेन के पूरी तरह से गुजरने के बाद, 'ऑफ' किए गए सिगनल स्वचालित रूप से 'ऑन' स्थिति में चले जाएंगे और वीडीयू पर लाल संकेत बुझ जाएगा।

विशेष लेख:-

कॉमन लूप लाइन से राजा की मंडी की ओर अप ट्रेन भेजने से पहले, स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. बिल्लोचपुरा राजा की मंडी पर वीडीयू ऑपरेटर से निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत सुनिश्चित करते हैं कि सिग्नल नंबर एस-8 (राजा की मंडी) 'ऑन' और 'ए' मार्कर पर है लाइट तब तक 'ऑफ' है जब तक अप ट्रेन बिल्लोचपुरा के सिग्नल नंबर एस-36 से नहीं गुजरती।

ख) गैर-संकेत वाली लाइन से ट्रेन का प्रस्थान:

शून्य

6.7 सीधी गुजरने वाली ट्रेनें

i) एक ट्रेन को आमतौर पर केवल मेन लाइन पर ही स्टेशन से गुजरने की अनुमति दी जाती है।

ii) यदि अप और डाउन मेन लाइन घिरी है, तो अप और डाउन लूप लाइन पर बिना रुके अप और डाउन ट्रेन को 15 किमी प्रति घंटे की गति से पार किया जा सकता है, बशर्ते कि पॉइंट ठीक प्रकार से सेट एवं लॉक हैं।

iii) यदि कोई ट्रेन बिना टेल लैंप/टेल बोर्ड के स्टेशन से गुजरती है तो स्टेशन मास्टर को दिखाई नहीं देता है, तो अग्रिम में ब्लॉक वर्किंग मेंनुअल के पैरा संख्या-4.09 के अनुसार उसे पीछे के स्टेशन को 'ट्रेन आउट ऑफ सेक्शन' सिग्नल नहीं भेजना चाहिए, बल्कि 'बिना टेल लैंप/ट्रेल बोर्ड के पास हुई ट्रेन स्टेशन को भेजनी चाहिए।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

6.8 विफलता की स्थिति में कार्य करना

6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता

डीसीटीसी की विफलता के दौरान प्रदान किए गए रुनकता यार्ड में डीसी ट्रैक सर्किट (अप और डाउन लूप लाइनों को छोड़कर जहां दोहरी एमएसडीएसी प्रदान की जाती है) के समानांतर एक्सल काउंटर 2020 के एनसीआर जेपीओ नंबर 1 के जेपीओ के अनुसार काम करेगा, (जेपीओ नंबर टी/जनरल/जेपीओ अभिलेख/54/19 दिनांक 05.10.2020)

(i) उस डीसी ट्रैक सर्किट के समानांतर प्रदान किए गए डीसी ट्रैक सर्किट और एमएसडीएसी की विफलता के मामले में कार्यात्मक है, चिंता संकेत का आस्पेक्ट स्वचालित रूप से "एकल पीला" में बदल जाएगा। स्टे.मा. के कमरे में प्रदान किए गए ओपीसी/वीडीयू/इंडिकेशन पैनल पर ट्रैक सर्किट विफलता संकेत के आधार पर ट्रैक सर्किट विफलता का विवरण देते हुए स्टे.मा. एमटीआरसी/सीयूजी/लिखित मेमो पर अनुभाग नियंत्रक और संबंधित पी.वे और स्टेशन के एस एंड टी कर्मचारियों को सलाह देगा। सिस्टम संबंधित सिग्नल/सिग्नल को या तो ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) के पिक अप और फेलियर इंडिकेशन गायब होने या S&T स्टाफ द्वारा ठीक किए जाने के बाद बहाल करेगा।

(ii) यदि किसी ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) के समानांतर प्रदान किया गया MSDAC विफल हो जाता है और संबंधित ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) कार्यात्मक है, तो ऑन ड्यूटी स्टे.मा. अनुभाग नियंत्रक के साथ-साथ S&T के संबंधित रखरखाव कर्मचारियों को सलाह देगा। ऐसे मामलों में ट्रेनों को उचित सिगनल पर चलाया जाएगा।

(iii) इन विफलताओं को स्टेशन पर उपलब्ध सिग्नल विफलता रजिस्टर में भी दर्ज किया जाना चाहिए।

(iv) संबंधित ट्रैक हिस्से के एमएसडीएसी या ट्रैक सर्किट (एएफटीसी/डीसीटीसी) दोनों की विफलता के मामले में और जबकि एमएसडीएसी समानांतर ट्रैक सर्किट (एएफटीसी/डीसीटीसी) में प्रदान नहीं किया गया है, ट्रेनों को सिग्नल पर 'ऑफ' कॉल करके प्राप्त किया जाएगा और सिग्नल पर कॉल करते समय हटाया नहीं जा सकता है,सा. एवं सहा.नि.सं.3.68,3.69,3.70 और 3.71 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए। विफलता ज्ञापन जारी किया जाएगा।

ए (ii) एक्सल काउंटर (रुनकता यार्ड) की रीसेटिंग :

एक्सल काउंटरों के लिए दो प्रकार के रीसेट (प्रारंभिक-ऑटो और मैनुअल) उपलब्ध कराए गए हैं।

i) डुअल ट्रैक डिटेक्शन ट्रैक्स में अगर एक्सल काउंटर ही फेल हो जाता है और संबंधित डीसी ट्रैक सर्किट/अन्य एक्सल काउंटर ट्रैक क्लीयर दिखाता है, तो इसे ट्रैक सेक्शन के चारों ओर 'लाइट ग्रीन' बैकग्राउंड जोन के रूप में प्रदर्शित किया जाता है। सिस्टम स्टे.मा. के हस्तक्षेप के बिना एक्सल काउंटर रीसेट को अपने आप लागू करता है। यदि एक्सल काउंटर रीसेट करने के लिए तैयार है, तो ट्रैक सेक्शन के पास पीला 'आरए' संकेत दिखाई देता है। अगली ट्रेन के गुजरने के बाद, रीसेट सफल होने की स्थिति में, ट्रैक सेक्शन के आसपास का पीला 'आरए' संकेत और हल्का हरा बैकग्राउंड ज़ोन ट्रैक सेक्शन के पास गायब हो जाता है।

ii) यदि एक्सल काउंटर ऑटो रीसेटिंग द्वारा रीसेट करने में विफल रहता है, तो स्टेशन मास्टर द्वारा वीडीयू के माध्यम से मैन्युअल रूप से रीसेट करने की सुविधा प्रदान की जाती है। मैनुअल रीसेटिंग पावती के साथ प्रारंभिक रीसेट है। मैनुअल रीसेट लागू करने से पहले स्टे.मा. यह सुनिश्चित करेगा कि डीसी ट्रैक सर्किट द्वारा प्रदान की गई ट्रैक रिक्ति को देखते हुए रीसेट किया जा रहा सेक्शन वाहनों से मुक्त है।

iii) यदि डीसी ट्रैक सर्किट और एक्सल काउंटर या एक ही सेक्शन से संबंधित दोनों एक्सल काउंटर विफल हो गए हैं, तो एक्सल काउंटर को तब तक रीसेट करना संभव नहीं है जब तक कि डीसीटीसी (या एक्सल काउंटर) को ठीक नहीं किया गया हो। ऐसे मामले में ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. विफलता को ठीक करने के लिए एसएंडटी मेंटेनर को बुलाएगा।

वीडीयू से एक्सल काउंटर सेक्शन के मैनुअल रीसेट के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई गई है (पावती के साथ प्रारंभिक रीसेट)।

(i) स्टे.मा. पॉप-मेनू खोलने के लिए ट्रैक पर क्लिक करता है और एक्सल काउंटर रीसेट अनुरोध पर क्लिक करता है और इसे प्रसारित करता है। जब सिस्टम रीसेट कमांड को स्वीकार करता है, तो ट्रैक सेक्शन के पास पीला 'आरए' संकेत दिखाई देता है।

(के.जी मास्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

(ii) अगली ट्रेन के गुजरने के बाद, रीसेट सफल होने की स्थिति में, ट्रैक सेक्शन के चारों ओर पीला 'आरए' संकेत और हल्का हरा बैकग्राउंड ज़ोन ट्रैक सेक्शन के पास गायब हो जाता है।

(iii) यदि पीला 'आरए' संकेत और हल्का हरा गायब नहीं होता है, तो एसएंडटी मेंटेनर को विफलता में भाग लेने के लिए बुलाया जाएगा।

6.8.2 प्वाइंटों की विफलता

रूट सेटिंग पद्धति द्वारा प्वाइंटों के संचालन में विफल होने की स्थिति में, कार्यरत स्टेशन मास्टर अलग-अलग प्वाइंट्स को संचालित करेंगे। यदि व्यक्तिगत रूप से संचालन के बाद भी, प्वाइंट सेट करने में विफल रहते हैं, तो कार्यरत स्टे.मा. यह देखने के लिए कि क्या प्वाइंटों में कोई बाधा है, जो इसके संचालन को रोक रहा है, प्वाइंटमेंन को भेजेगा। यदि इस तरह की बाधा देखी जाती है, तो इसे तुरंत हटा दिया जाना चाहिए और सामान्य कामकाज फिर से शुरू करने से पहले व्यक्तिगत ऑपरेशन द्वारा प्वाइंटों का परीक्षण किया जाना चाहिए। हालांकि, यदि कोई बाधा नहीं मिलती है, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. क्रैंक हैंडल के उपयोग से मैन्युअल रूप से पॉइंट सेट करवाएगा। इन नियमों के परिशिष्ट 'बी' में क्रैंक हैंडल द्वारा प्वाइंटों की सेटिंग का विवरण दिया गया है।

सामा.एवं सहा.नि. बुक का 3.77सामा.नि. पर ध्यानआकर्षित किया जाता है।

6.8.3 सिग्नल की विफलता

निम्नलिखित में से किसी एक कारण से सिग्नल विफल हो सकते हैं:

i) कंट्रोलिंग ट्रैक सर्किट की विफलता ।

ii) आवश्यक स्थिति में सेट और लॉक होने के लिए पॉइंट/पॉइंट की विफलता ।

iii) रूट बंद संकेत रोशनी की विफलता ।

iv) सिग्नल लैम्प का खराब होना ।

v) जब ट्रैक सर्किट के परस्पर विरोधी संकेत हों ।

vi) जब वीडीयू पैनल में सिग्नल रिपीटिंग इंडिकेशन साइट पर सिग्नल के आस्पेक्ट से पुष्टि नहीं करता है ।

क) मुख्य सिगनल विफल होने पर अपनाई जाने वाली प्रक्रिया:

i) होम और स्टार्टर सिगनल की विफलता के मामले में, संबंधित ट्रेन के पाइलट को कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा कॉलिंग-ऑन सिगनल, 'ए' मार्कर को 'ऑफ' करके या जारी करके दोषपूर्ण होम सिगनल को पास करने के लिए अधिकृत किया जाएगा। खतरे वाले होम/स्टार्टर सिगनल पास करने का अधिकार टी/369(3बी), जैसा भी मामला हो। सा.एवं सहा.नि. बुक के पैरा 3.68 से 3.74, 3.77 और 9.10 की ओर ध्यान आकृष्ट किया जाता है।

ii) स्वचालित सिग्नल की विफलता के मामले में, सामा.एवं सहा.नि. के पैरा 9.10 में निर्धारित कार्रवाई की जाएगी।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

6.8.4 ब्लॉक यंत्रों की विफलता :-

(लागू नहीं)

6.8.5 एस.एस.आई. प्रणाली की विफलता:

सिस्टम विफलता विवरण पैरा 4.1.23 में पहले ही उल्लिखित है

किसी विशेष समय पर, "S1" या "S2" में से एक सिस्टम हरे रंग का होगा। यदि कोई सिस्टम पीला या लाल रंग दिखाता है, तो इसे क्योसन विफलता माना जाएगा और इसे तुरंत सुधारने के लिए एस एंड टी कर्मचारियों को सूचित किया जाएगा।

एसएसआई प्रणाली की विफलता के संबंध में एक अलग प्रणाली विफलता रजिस्टर रखा जाएगा। उक्त रजिस्टर के कॉलम निम्नानुसार होंगे:

क्र.सं.	दिनांक और समय प्रणाली विफल		दिनांक और समय प्रणाली में सुधार		विफलता की अवधि	जब स्टैंड बाय सिस्टम ऑन लाइन आता है	विफलता का कारण	ड्यूटी पर सहा.स्टे.मा. के हस्ताक्षर

(बी) ओपीसी विफलता:

सिस्टम विफलता विवरण पहले से ही पैरा 4.1.17 में उल्लिखित है।

6.8.6 एक्सल काउंटर की खराबी:-लूप लाइन पर डबल एक्सल काउंटर की विफलता के मामलें में, ट्रैन को ऑफ कालिग ऑन सिगनल देकर प्राप्त किया जायेगा । यदि कालिग ऑन सिगनल भी विफल हो जाता है तो ट्रैनों को लाइन के क्लीयरेंस के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद उपरोक्त उप पैरा6.8.1 के अनुसार रिसीव किया जायेगा ।

6.8.7 क्षतिग्रस्त प्वाइंटों पर काम करना

सामा.एवं सहा.नि. के सामा.नि. 3.77 पर ध्यानआकर्षित किया जाता है।

6.8.8 बाधित लाइनों पर ट्रेनों का आगमन

सामा.एवं सहा.नि. के सामा.नि. 5.09पर ध्यानआकर्षित किया जाता है। ।

6.8.9 गैर-सिग्नल वाली लाइनों पर ट्रेनों का आगमन

सामा.एवं सहा.नि. के सामा.नि. 5.10 पर ध्यानआकर्षित किया जाता है। ।

6.8.10 ट्रॉली या लाइट इंजन द्वारा लाइन के घिरे होने को पढ़ने में विफलता

ऐसी विफलताओं के मामले में, यदि कंट्रोलिंग ट्रैक सर्किट किसी भी कारण से ट्रॉली या लाइट इंजन के घिरे होने को दिखाने में विफल रहता है, तो कार्यरत स्टे.मा. दूसरी लाइन पर पॉइंट सेट करेगा और टीएसआर पर टिप्पणी का समर्थन करके घिरी हुई लाइन का विशेष ध्यानरखेगा। और इस संबंध में सिग्नल मेंटेनर को सूचित करेगा। सिगनल विफलता रजिस्टर में लाल स्याही से आवश्यक टिप्पणी की जाएगी।

6.9 ट्रॉलियों/मोटर ट्रॉली/मटेरियल लॉरियों के संचालन के लिए प्रावधान:-

नीचे दी गई कुछ सावधानियों का उल्लेख किया जाना चाहिए: -

i) जब किसी मोटर ट्रॉली को सेक्शन में आगे बढ़ने की अनुमति दी जाती है, तो संबंधित स्टेशन मास्टर अग्रिम में दूसरे स्टेशन मास्टर के साथ निजी नंबरों का आदान-प्रदान करेगा। किसी भी ट्रेन को मोटर ट्रॉली का पीछा करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि ट्रॉली अनुभाग को क्लियर नहीं करती है और स्टेशन अग्रिम में मोटर ट्रॉली के आगमन के प्रतीक के रूप में पीछे के स्टेशन के साथ निजी नंबरों का आदान-प्रदान करता है।

ii) मोटर ट्रॉली/मटेरियल लॉरी के एक्सल काउंटर को सही ढंग से सक्रिय करने की संभावना नहीं है। जब उन्हें एक्सल काउंटरों द्वारा अलग किए गए सेक्शन पर चलाया जाता है, तो पूरे सेक्शन को एक माना जाएगा और अगली ट्रेन को अंतिम ट्रेन के पूरी तरह से आने के बाद शुरू किया जाएगा।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

iii) अन्य सभी मामलों में एक लाइट मोटर ट्रॉली का काम सामान्य ट्रॉली के लिए निर्धारित नियमों के अनुरूप होगा, जबकि ब्लॉक सुरक्षा के बिना चल रहा है और मोटर ट्रॉली के लिए ब्लॉक सुरक्षा के तहत चल रहा है या किसी अन्य लाइट मोटर ट्रॉली या ट्राली का अनुसरण कर रहा है। ।

iv) यार्ड के ट्रैक सर्किट वाले हिस्से पर गैर-इन्सुलेटेड ट्रॉली/लॉरी सख्ती से प्रतिबंधित हैं।सा.एवं सहा.नि.के नियम के सहा.नि.15.18, 15.25, 15.26 और 15.27 पर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

6.9.1 ट्रैक अनुरक्षण मशीनों के कार्य करने का प्रावधान:
ट्रैक बिछाने या ट्रैक टैंपिंग या रखरखाव मशीनों पर केवल एस्टे.मा. की अनुमति और विशेषनिर्देशों के अनुसार काम किया जाएगा।
सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि.4.65 पर ध्यानआकर्षित किया जाता है।

7.0 लाइन को ब्लॉक करना: -घटनाओ के समान्य क्रम में सहा.नि.: 5.19 /1 (ए) के अनुसार वाहनो या इंजनों को रनिंग लाइन पर खडे होने की अनुमति नही दी जायेगी ।

i) जब भी आपातकालिन स्थिति में , किसी भी इंजन या इंजन को अकेले वाहनों या वाहनों से अलग करना आवययक हो जाता है, स्टेशन मास्टर द्वारा रनिंग लाइन के अवरोध और इस तरह की बाधा के समय के संबंध में ट्रैन सिगनल रजिस्टर में प्रविष्टियॉ की जायेगी । जब बाधा हटा दी जाती है , तो लाइन की निकासी का समय ट्रैन सिगनल रजिस्टरमें सहा.नि.: 5.19 /1 (ए) के अनुसार दर्ज किया जायेगा ।

ii) जब भी आपातस्थिति में किसी रनिंगलाइन पर इंजन के साथ या उसके बिना ट्रैन /वाहनों को खडा करना अपरिहार्य हो जाता है, तो सहा.नि.: 5.19 /1 (ए) (सी)(डी) और 5.23/2 से लिया जाना चाहिये

iii) कार्यभार सौपते समय राहत डायरी में रनिंग लाइनो के घिरा होने के संबंध में उपयुक्त् टिप्पणी की जायेगी और उप पर जाने वालेऔर आने वाले दोनो स्टेशन मास्टरों द्वारा हस्ताक्षर किये जायेगे ।

7.1 कार्यो को अवरूद्ध करना –
एलसीपी (वीडीयू) में निम्नलिखित कार्यो को अवरूद्ध करने का प्रावधान है

ए. सिगनल मेनू में व्यकित्गत सिगनल ब्लाक

बी. प्वाइंट मेनू में व्यकित्गत प्वाइंट ब्लाक

सी. ट्रैक मेनूमें व्यक्तिगत ट्रैक सर्किट ब्लाक

डिस्कनेक्शन के दौरान ट्रैक मेन्यू में व्यक्तिगत ट्रैक सर्किट ब्लाक /दुर्घटना या कोई असामान्य घटना या किसी फंक्शन को डिस्कनेक्शन करने की आवश्यकता होती है, तो डयूटी पर स्टेशन मास्टर वीडीयू में उपरोक्त विकल्पों का चयन करेगा । जैसे ही स्टेशन मास्टर फंक्शन पर क्लिक करेगा , एक फलैशिंग ब्लू संकेत फंक्शन के पास दिखाई देगा और स्टेशन मास्टरद्वारा ब्लाक कियेगये फंक्शन तक जारी रहेगा ।

नोट – फंक्शन को ब्लाक करना पूर्ण रूप से किया जायेगा जैसे कि होम सिगनल के नीचे कॉलिग ऑन या स्टार्टर सिगनलके नीचे शंट सिगनल को अलग से ब्लाक नही किया जा सकता है ।

7.2 स्टेशन सीमा के भीतर किसी भी कार्य के निष्पादन के दौरान जो किसी भी चलने वाले लाइन/लाइनों को बाधित या बाधित कर सकता है और असुरक्षित स्थिति पैदा करना है जौ ट्रेनों को चलानेके लिये असुरक्षित है, सहा.नियम में निर्धारित प्रक्रिया15.09/1(सी)

7.3 वाहनों की सुरक्षा – रनिंग लाइन और साइडिंग में खडे वाहनों को सुरक्षा जंजीरों से सुरक्षित किया जाना चाहिये जैसे कि सहा नियम में वर्णित है 5.19/1(d) और सहा नियम 5.23/2 ।

7.4 ब्लाक की गयी लाइनों के विरूद्ध प्वाइंटस की सेटिंग –
नियमों का पैरा 6.2.2 को देखे ।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

8.0 शंटिंग:-

8.1 शंटिंग के दौरान बरती जाने वाली सामान्य सावधानियां:

शंटिंग सामान्य और सहायक नियम 3.46, 3.52 से 3.56, 5.13, 5.14, 5.17 से 5.19, 5.21, 8.05, 8.14 और 8.15 द्वारा शासित होगा।

i) सभी शंटिंग ट्रेन के गार्ड/स्ट.मा./शंटिंग के प्रभारी व्यक्ति की व्यक्तिगत देखरेख में की जानी चाहिए।

ii) शंटिंग शुरू होने से पहले सभी शंटिंग ऑपरेशनों के लिए ट्रेन के गार्ड और ड्राइवर को टी-806 जारी किया जाना चाहिए।

iii) जब भी संभव हो संबंधित लाइन के शंटिंग संचालन न के लिए शंटिग सिगनल को आफ कर देना चाहिए।

iv) किसी ट्रेन द्वारा उपयोग की जाने वाली रनिंग लाइन से जुड़ी और खराब होने की संभावना वाली लाइनों पर सभी शंटिंग को सिग्नल बंद करने से पहले रास्ते से हटा दिया जाएगा। ट्रेन के प्रवेश के लिए और इस स्थिति को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा तब तक बनाए रखा जाएगा जब तक ट्रेन का संचलन पूरा/नियंत्रित या रद्द नहीं हो जाता

8.2 एप्रोचिंग ट्रेन के सामने शंटिंग:

(ए) ऐसे मामलों में स्टेशन सेक्शन के बाहर किसी भी तरह की बाधा की अनुमति नहीं दी जाएगी, लेकिन सामा.एवं सहा.नि. के सामा.नि.8.05(2) और सहा.नि.5.20/2 के अनुसार आवश्यक सिगनल ऑन पोजिशन पर रखते हुए स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग लगातार जारी रह सकती है।

(बी) जब किसी ट्रेन के आगमन के लिए सिग्नल ऑफ कर दिए जाते हैं, तो अन्य आसन्न लाइनों पर शंटिंग की अनुमति दी जाती है, बशर्ते शंटिंग मूवमेंट के लिए निर्धारित रूट ट्रेन के आगमन के लिए निर्धारित रूट का उल्लंघन नहीं करता हो। सामान्य एवं सहा.नि. के सामा.नि.8.05(3)

8.3 शंटिंग का निषेध, विशेष विशेषताएं यदि कोई हो:

(i) सभी ढीले शंटिंग प्रतिबंधित हैं।

(ii) मेन लाइन को खराब करने वाले हैंड शंटिंग दोनों सिरों पर प्रतिबंधित है।

(iii) रोलर बेयरिंग जैसे बीसीएक्स, बीओबी, बॉक्स इत्यादि से लगे वैगनों की हाथ से शंटिंग प्रतिबंधित है सिवाय उन साइडिंगों के जो रनिंग लाइन से अलग हैं।

(iv) अन्य स्टॉक G&SR के S.R.5.23/2 के अनुसार स्टेशन पर ढाल के बावजूद रोलर बेयरिंग स्टॉक S.R.5.23/1 के अनुसार सुरक्षित किया जाएगा और

नोट– जब भी हाथ से संचालित पॉइंटो पर शंटिग की जाये तो हाथ से संचालित पॉइट और अन्य साइडिंग को क्लैम्प और पैडलॉक किया जाना चाहियें ।

8.4 सिंगल लाइन पर शंटिंग:-

लागू नहीं

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग:-

8.5.1 ब्लॉक बैक/ब्लॉक फॉरवर्ड:-

i) ब्लॉक संचालन नियम के पैरा संख्या 6.02 के अनुसार लाइन को आगे ब्लॉक किया जाएगा। जब स्टेशन सेक्शन के बाहर डाउन रोड पर रुनकता की ओर शंटिंग की जानी हो तो पाइलट को टी-806 प्राधिकार जारी किया जाएगा।

ii) शंटिंग स्टेशन से दूर जाने वाली ट्रेन के पिछले हिस्से में की जा सकती है। जैसे ही सेक्शन क्लियरहो जाता है लाइन को आगे अवरुद्ध कर दिया जाएगा और पाइलट को टी-806 भी दिया जाएगा।

iii) सिगनल संख्या एस-36 से आगे अप लाइन पर शंटिंग के लिए, निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत शंटिंग शुरू करने से पहले स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. रुनकता को सूचित किया जाएगा। सामा.नि.5.20 में निर्धारित अन्य प्रावधानों का भी अनुपालन किया जाना चाहिए।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

8.5.2 होम सिगनल के बाहर शंटिंग:

(i) होम सिगनल के बाहर शंटिंग की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि ब्लॉ.सं.नि. के पैरा संख्या 6.01 के अनुसार लाइन को वापस ब्लॉक नहीं किया गया हो।

(ii) होम सिगनल के बाहर रुनकता की ओर शंटिंग की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि सामा.नि.9.13 के प्रावधानों का अनुपालन नहीं किया गया हो

8.5.3 पास आती ट्रेन के सामने शंटिंग करना:-

ऐसे मामलों में स्टेशन सेक्शन के बाहर किसी भी बाधा की अनुमति नहीं दी जाएगी, लेकिन सा.एवं सहा.नि.के सा.नि.8.05(2) और सहा.नि.5.20/2 के अनुसार आवश्यक सिगनल को ऑन स्थिति में रखते हुए स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग लगातार जारी रह सकती है।

8.5.4 साइड स्टेशन सेक्शन के राजा की मंडी/रुनकता की ओर शंटिंग:-

- लागू नहीं-

नोट: यदि आपातकालीन स्थिति में स्टेशन सेक्शन के बाहर राजा की मंडी/रुनकता की ओर शंटिंग करना आवश्यक है, तो स्टे.मा.राजा की मंडी/रुनकता से यह सुनिश्चित करने के बाद ही किया जा सकता है कि राजा की मंडी /बिल्लोचपुरा और बिल्लोचपुरा/रुनकता के बीच के सेक्शन में कोई ट्रेन नहीं है, जैसा भी मामला हो। यह निजी नंबर द्वारा समर्थित होगा।

8.6 साइडिंग में शंटिंग स्टेशन यार्ड/साइडिंग से 'ऑफ' करना

बैलास्ट और एएंडडी साइडिंग में शंटिंग ट्रेन के गार्ड/स्टे.मा./सहा.स्टे.मा./शंटिंग के प्रभारी व्यक्ति की व्यक्तिगत देखरेख में की जाएगी।

9.0 असामान्य परिस्थितियां:

क. असामान्य स्थितियों की स्थिति में पालन किए जाने वाले नियम

(i) आंशिक रुकावट/विद्युत संचार उपकरण की विफलता के दौरान

यदि सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि. 6.02/4 में उल्लिखित संचार के निर्दिष्ट माध्यमों से लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं किया जा सकता है, तो संचार के वैकल्पिक साधनों का वरीयता के अनुसार उपयोग किया जाएगा। लाइन क्लीयर प्राप्त करने/देने की विधि वही होगी जो सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि. 6.02 (4) में निर्धारित है। लाइन क्लियर की सलाह की निजी नंबर से पुष्टि की जाएगी।

जब ऊपर बताए गए साधनों के माध्यम से लाइन क्लीयर प्राप्त किया जाता है, तो पिछली तीन ट्रेनों के प्राइवेट नंबर वाली ट्रेन संख्या, जो ब्लॉक सेक्शन से गुजरी है, को दोहराया जाएगा और दोनों स्टेशनों द्वारा नियमानुसार जांच की जाएगी।

अन्य निर्धारित साधनों के माध्यम से लाइन क्लीयर प्राप्त करने/देने से पहले या ट्रेन के आने के बाद ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की विफलता के मामले में, कार्यरत स्टेशन मास्टर ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की खराबी और 'ट्रेन आउट ऑफ ब्लॉक' के बारे में दूसरे सिरे पर स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे। अनुभाग का संकेत उसके निजी नंबर द्वारा मौखिक रूप से समर्थित किया जाएगा। इसके अलावा, वह खराबी को सुधारने के लिए जिम्मेदार सिग.एवं दू.सं. अधिकारी को तुरंत सूचित करेगा।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

(ii) लाइन में बाधा या दुर्घटनाओं के मामले में कब्जे वाले ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने का अधिकार:

यदि ब्लॉक सेक्शन को भंग या दुर्घटना या किसी अन्य बाधा से बाधित किया जाता है, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर ड्यूटी पर सेक्शन कंट्रोलर और दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर के साथ स्थिति पर परामर्श करेगा। गाड़ी के सहायक पाइलट को टी/ए-602/टी/सी-910 जैसा भी मामला हो, जारी किया जाएगा और उसके तहत सामा.नि.6.05 और एसआर के अनुसार निर्देश का पालन किया जाएगा।

(iii) ब्लॉक सेक्शन में देरी से चलने वाली ट्रेनें:

यदि यात्री को ले जाने वाली ट्रेन 10 मिनट के भीतर नहीं आती है या यदि कोई मालगाड़ी पीछे के स्टेशन से अपने सामान्य चलने के समय की अनुमति देने के बाद 20 मिनट के भीतर नहीं आती है, तो अग्रिम स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरंत पीछे के स्टेशन को सूचित करेगा। और इसके बाद इस तथ्य का नियंत्रण डबल पर या कई लाइनों पर, ब्लॉक सेक्शन के किसी भी सिरे पर स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन में किसी भी दिशा में आसन्न लाइन या लाइनों पर सभी ट्रेन कार्यवाही को तुरंत रोक देंगे और उपयुक्त सावधानी आदेश जारी करके ऐसी ट्रेनों के चालकों और गार्डों को चेतावनी देंगे और साथ ही साथ विलंबित ट्रेन के ठिकाने और स्थिति का पता लगाएं।

(iv) ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट/ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर की विफलता
-6.8.4 के अनुसार-

(v) एमटीआरसी मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार की विफलता एजीसी-पीडब्ल्यूएल अनुभाग में लोको पायलटों और स्टेशन मास्टरों के साथ एमटीआरसी टेलीफोन सेट प्रदान किए जाते हैं।

बी क्रैंक हैंडल द्वारा प्वाइंटों के आपातकालीन संचालन के लिए प्रक्रिया:

(i) स्टेशन पर विभिन्न लाइनों पर मोटर संचालित प्वाइंटों के आपातकालीन क्रैंक हैंडल संचालन की विस्तृत प्रक्रिया परिशिष्ट 'बी' में उल्लिखित है।

(ii) इन नियमों के परि. 'बी' में प्वाइंट जोन ट्रैक सर्किट विफलता और आपातकालीन रूट रिलीज के साथ प्वाइंट के आपातकालीन संचालन की प्रक्रिया दी गई है। सामा.एवं सहा.नि. के सामा.नि.3.39 और सामा.नि.3.77 पर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

सी. ट्रैक सर्किट की विफलता के दौरान 'कॉलिंग-ऑन' सिगनल 'ऑफ' करने से पहले कॉलिंग-ऑन सिग्नल:- ऑपरेशन शुरू करने से पहले ट्रैक की निकासी का प्रमाणन व्यक्तिगत रूप से सत्यापित किया जाना चाहिए।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

डी. प्वाइंट्स, ट्रैक सर्किट और इंटरलॉकिंग की विफलता की सूचना देना

(i) यदि ट्रैक सर्किट, प्वाइंट, ब्लॉक उपकरण इत्यादि की विफलता के कारण कोई सिग्नल विफलता होती है, तो कार्यरत स्टे.मा. को लिखित रूप में सिग्नल अनुरक्षक को सूचित करना चाहिए और सिग्नल विफलता रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि करनी चाहिए।

(ii) उस स्टेशन पर जहां सिगनल मेंटेनर तैनात नहीं है, परीक्षण कक्ष को नियंत्रण के माध्यम से परीक्षण कक्ष को विफलता संदेश दिया जाना चाहिए। एसआर 3.68/6 (ए) पर ध्यानआकर्षित किया जाता है।आगमन पर, सिग्नल अनुरक्षक स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा, दोषपूर्ण गियर का निरीक्षण करेगा, डिस्कनेक्शन मीमो जारी करेगा (यदि आवश्यक हो) गलती को सुधारेगा और विफलता रजिस्टर में विफलता को प्रमाणित करेगा। {एसआर 3.68/6(बी)}।

स्टे.मा.और सिग्नल मेंटेनर द्वारा संयुक्त रूप से परीक्षण किए जाने के बाद ही सामान्य कामकाज फिर से बहाल होगा और लिखित फिट मीमो भी दिया जाएगा और ड्यूटी पर मौजूद सहा.स्टे.मा. सिग्नल विफलता रजिस्टर {सहा.नि.3.68/6 (सी)} में एक प्रविष्टि करेंगे।

इस अवधि के दौरान स्टेशन मास्टर द्वारा सामा.एवं सहा.नि. 3.68 से 3.72 और 3.77 के अनुसार ट्रेन की आवाजाही की जाएगी।

(iii) सेक्शन नियंत्रक को संदेश के साथ विफलता रजिस्टर में प्रविष्टियां की जानी हैं।

9.1 संचार की पूर्ण विफलता

डबल लाइन सेक्शन पर संचार की पूर्ण विफलता

डबल लाइन सेक्शन पर बिल्लोचपुरा-रुनकता या बिल्लोचपुरा-राजा की मंडी स्टेशनों के बीच होने वाली संचार की कुल रुकावट की स्थिति में, जब ट्रेन को वरीयता क्रम में बताए गए निम्नलिखित साधनों में से किसी एक द्वारा नहीं चलाया जा सकता है।

(i) ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर।

(ii) ब्लॉक टेलीफोन।

(iii) स्टेशन से स्टेशन फिक्स टेलीफोन, जहां भी उपलब्ध हो।

(iv) फिक्स्ड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो-फोन और बीएसएनएल फोन।

(v) कंट्रोल फोन।

(vi) वी.एच.एफ. सेट।

(vii) ट्रेन गुजरने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए:-

कार्यरत स्टेशन मास्टर, जिसके पास प्रभावित ब्लॉक सेक्शन से जाने के लिए ट्रेन है, ट्रेन को रोकेगा और गार्ड और लोको पायलट को स्थिति से अवगत कराएगा।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

i) कार्यरत स्टे.मा. प्रत्येक ट्रेन के पाइलट को टी/सी 602 देगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे:-

ए बिना लाइन क्लीयर के आगे बढ़ने के लिए एक प्राधिकार ।

बी अंतिम स्टॉप सिगनल, स्वचालित, अर्ध-स्वचालित, मैन्युअल रूप से संचालित और गेट सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए एक प्राधिकार।

सी क्लियर दृश्य के साथ सीधी दिशा में गति को 25 किमी प्रति घंटे और वक्र, बाधा, बारिश, कोहरे और किसी अन्य कारण से आगे का दृश्य क्लियर नहीं होने पर 10 किमी प्रति घंटे तक सीमित करने वाला सावधानी आदेश।

ii) रेलगाड़ियों को सा.नि. 9.10 और सा.एवं सहा.नि. के तहत तब तक चलाया जाएगा जब तक कि संचार का कोई एक साधन बहाल नहीं हो जाता।

9.2 **डबल लाइन सेक्शन पर काम कर रही अस्थायी सिंगल लाइन**

सा. एवंसहा.नि.का 9.10/3। सा.नि. पर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

i) जब भी किसी ट्रेन या ट्रैक या अन्य बाधा के कारण डबल लाइन सेक्शन पर किसी एक लाइन के उपयोग में बाधा आती है, तो ट्रेनों को अस्थायी रूप से सिंगल लाइन पर चलाया जाएगा, और लाइन क्लियर स्टेशन पर उपलब्ध कराए गए संचार के माध्यम से प्राप्त किया जाएगा।

ए ब्लॉक टेलीफोन पर

बी सिंगल लाइन ब्लॉक उपकरणों पर अस्थायी रूप से स्थापित किया जाना चाहिए, यदि व्यवधान पर्याप्त अवधि के लिए जारी रहने की संभावना है।

ii) सिंगल लाइन वर्किंग शुरू करने से पहले, ड्यूटी पर मौजूद एस्टे.मा. एसआर 9.10/3 के अनुसार कार्रवाई करेंगे।

iii) लोको पायलट को टी/डी 602 दिया जाएगा, जिसमें शामिल होगा:-

ए इस तरह के उपकरण स्थापित होने पर आगे बढ़ने या टोकन/टैबलेट के अधिकार के रूप में सिंगल लाइन 'पेपर लाइन क्लियर टिकट'।

बी जिस लाइन पर सिंगल लाइन कार्य शुरू किया गया है, बाधा का स्थान और रूट में गति प्रतिबंध का पालन किया जाना है, उसे दर्शाने वाला सावधानी आदेश।

सी अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए एक प्राधिकार ।

डी सा.एवं सहा.नि. के पैरा सहा.नि. 9.10/3 के अनुसार सामान्य कामकाज फिर से शुरू किया जाएगा।

टिप्पणी:

1. ट्रेनों के गलत दिशा में जाने की स्थिति में ट्रेनों को टी/511 पर और पायलटों को टी/509 पर पायलट किया जाएगा।
2. अग्रिम स्टेशन पर एप्रोच सिगनल को, जहां लागू हो, 'ऑफ' कर दिया जाएगा।
3. स्वचालित सिगनल क्षेत्र में गलत दिशा में चलने वाली सभी ट्रेनों की गति 25 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

4. सही दिशा में चलने वाली प्रत्येक पहली ट्रेन को छोड़कर, जिसके लिए गलत दिशा में चलने वाली ट्रेनों के लिए निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा, सही दिशा में चलने वाली बाद की ट्रेनों को स्वचालित सिग्नल संकेत पर एक दूसरे का अनुसरण करने की अनुमति दी जा सकती है, बशर्ते कि पीछे के स्टेशन ने स्टेशन को इस तथ्य के बारे में अग्रिम रूप से सूचित किया है कि वह विशेष ट्रेन/गाड़ियों को चलने की अनुमति दे रहा है और बाद में इसे/उन्हें प्राप्त करने के लिए तैयार होने का पता लगा लिया है। इस लेनदेन के लिए निजी नंबरों का आदान-प्रदान किया जाएगा।

9.3 अपंग रेलगाड़ी की सहायता के लिए बिना लाइन क्लियर आगे बढ़ने के लिए प्राधिकार के अधीन रेलगाड़ी का प्रेषण

जब भी विकलांग ट्रेन की सहायता के लिए या ब्लॉक सेक्शन में दुर्घटना स्थल पर राहत इंजन या राहत ट्रेन को भेजना होता है, स्टे.मा. ड्यूटी पर यह सुनिश्चित करने के बाद कि राहत ट्रेन/इंजन के प्रेषण के लिए रूट सही ढंग से सेट किया गया है जैसा कि पैनल से सुनिश्चित किया गया है, लोको पायलट को टी/ए 602 या टी/सी 910, जैसा भी मामला हो, सौंपेगा जिसमें ये शामिल होंगे:-

i) बिना लाइन क्लीयर के आगे बढ़ने के लिए प्राधिकार।

ii) जब वह गलत दिशा में चल रहा हो तो डबल लाइन को छोड़कर अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पार करने के लिए एक प्राधिकार।

iii) एक सतर्कता आदेश जिस पर यह कहा जाएगा:-

क) विकलांग ट्रेन/दुर्घटना स्थल का किलो मीटरेज।

ख) जिस स्टेशन पर अक्षम ट्रेन को ले जाया जाएगा।

ग) एक चेतावनी कि ट्रेन को पहले स्टॉप सिगनल पर या उसके सामने, जैसा भी मामला हो, उस स्टेशन पर खड़ा कर दिया जाएगा जिस स्टेशन पर उसे ले जाया जा रहा है और आगे या तो आगमन सिगनल को कम करके या लिखित प्राधिकार द्वारा निर्देशित किया जाएगा। स्टेशन मास्टर द्वारा जारी किया गया जैसा भी मामला हो।

10.0 दृश्यता परीक्षण वस्तु

क) इस स्टेशन पर अप और डाउन मेन लाइन स्टार्टिंग सिगनल संख्या एस-10, एस-09 को क्रमशः दृश्यता परीक्षण ऑब्जेक्ट के रूप में नामित किया गया है।

ख) जब भी कोहरा, धूल भरी आंधी या बारिश के कारण, स्टेशन मास्टर के कार्यालय के विपरीत से अप और या डाउन मेन लाइन के शुरुआती सिगनल दिखाई नहीं देते हैं, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि.:3.61/1 के अनुसार काम करेंगे और लाइन क्लियर तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि.: 8.03/1 के प्रावधान का अनुपालन नहीं किया जाता है यानी लाइन को स्टार्टर सिगनल तक क्लीयर होना चाहिए।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

11.0 स्टेशन पर आवश्यक उपकरण

इस स्टेशन पर प्रदान किए जाने वाले आवश्यक उपकरण इन नियमों से जुड़ा परि. 'ई'में सूचीबद्ध हैं।

10.0 कोहरे के मामले में बुलाए जाने के लिए नामित फॉग सिग्नलमेन

कार्यरत स्टे.मा.सामा.एवं सहा.नि. के सहा.नि.: 3.61/1 के अनुसार काम करेगा।

10.1 धुंध दृश्यता के दौरान संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग में ट्रेनों के संचालन के नियम: रुनकता-बिल्लोचपुरा स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग क्षेत्र:

विशेष निर्देश के तहत सेमी ऑटोमेटिक सिगनल नं. ए-510 को डाउन दिशा में संशोधित अर्ध-स्वचालित सिग्नल और स्वचालित सिग्नल संख्या के रूप में बनाया गया है। ए-507 को रुनकता-बिल्लोचपुरा सेक्शन के बीच अप दिशा में संशोधित अर्ध-स्वचालित सिग्नल के रूप में बनाया गया है।

रुनकता का एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल नंबर एस36 और सिगनल नं. बिल्लोचपुरास्टेशनों के एस 35 को मध्य-अनुभाग संशोधित अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल संख्या के साथ इंटरलॉक किया गया है। ए-507 और ए510 क्रमशः इस तरह से कि 'ए' मार्कर के साथ काम करते समय बुझ जाते है, रुनकता और बिल्लोचपुरा स्टेशनों के क्रमशः अग्रिम स्टार्टर सिगनल संख्या एस36 और एस35 केवल तभी 'ऑफ' आस्पेक्ट मानेंगे, जब लाइन मध्य से पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो। सेक्शन संशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिग्नल नंए507 और ए510 यानी ए507टी और 510टीक्रमशः; इसी तरह मिड-सेक्शन संशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिग्नल ए507 और ए510 स्वचालित रूप से 'ऑफ' आस्पेक्ट तभी मानेंगे जब लाइन पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो। बिल्लोचपुरा का ई2टी और रूनकुता का 1टी क्रमश:

1. मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल नंबर ए510 और ए507 को ट्रैक सर्किट के माध्यम से आगे के स्टेशन के सिगनल के साथ इंटरलॉक किया जाएगा और क्रमशः रुनकता और बिल्लोचपुरा के स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित किया जाएगा। सिग्नल सामान्य स्वचालित मोड या संशोधित अर्द्ध स्वचालित मोड में है या नहीं यह इंगित करने के लिए दोनों सिरों पर स्टेशन मास्टर को प्रासंगिक संकेत प्रदान किए जाते हैं।
2. सामान्य परिस्थितियों में, बिल्लोचपुरा-रुनकता सेक्शन के अप दिशा में ए507 और डाउन दिशा में ए 510 अर्ध-स्वचालित सिग्नल के 'ए' मार्कर के साथ स्वचालित मोड में काम करेंगे। असामान्य परिस्थितियों में, जैसे कोहरा, खराब मौसम खराब दृश्यता, जब अप दिशा में संशोधित प्रणाली शुरू की जानी है, तो स्टे.मा./रुनकता स्टेशन स्टे.मा./बिल्लोचपुरा से बात करेगा और निजी नंबरों का आदान-प्रदान करेगा,इसके बाद दोनों स्टे.मा. अपने फॉग सिग्नल स्विच पैनल पर अप मोडिफाइड पोजीशन में फॉग स्विच को ऑपरेट करेंगे। दोनों स्टेशन मास्टरों की इस कार्रवाई से सिगनल का 'ए' मार्कर बुझ जाएगा यानी रुनकता का अप एडवांस स्टार्टर एस36, बिल्लोचपुरा का अप होम सिगनल नंबर एस2 और अप सेमी ऑटोमेटिक सिग्नल का ए मार्कर मिड-सेक्शनमें ए507 और अप दिशा में नई संशोधित प्रणाली के तहत ट्रेनों का संचालन शुरू होगा।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

इसी प्रकार डाउन दिशा के लिए स्टे.मा./बिल्लोचपुरास्टे.मा./रुनकतासे बात करेगा और निजी नंबरों का आदान-प्रदान करेगा,इसके बाद दोनों स्टे.मा. अपने फॉग सिग्नल स्विच पैनल पर फॉग स्विच को डाउन संशोधित स्थिति में संचालित करेंगे। दोनों स्टेशन मास्टरों की इस कार्रवाई से सिगनल का 'ए' मार्कर बुझ जाएगा यानी बिल्लोचपुरा का डाउन एडवांस्ड स्टार्टर, रुनकता का डाउन होम सिगनल नंबर एस01 और डाउन सेमी ऑटोमेटिक सिग्नल नंबर का ए मार्कर मिड-सेक्शन में ए510 और डाउन दिशा में नई संशोधित प्रणाली के तहत ट्रेन का संचालन शुरू होगा। अर्ध-स्वचालित संशोधित मध्य सेक्शन के आस्पेक्ट का संकेत (अर्थात् ऑन/ऑफ आस्पेक्ट और 'ए' और 'एजी' मार्कर जलाया या बुझा हुआ) एडवांस्ड स्टार्टर या होम सिग्नल के आस्पेक्ट के साथ दोनों स्टेशनों (ट्रेन डिस्पैच और ट्रेन प्राप्त करना) के फॉग सिग्नल स्विच पैनल पर दर्शाया गया है।

3. इस तरह इस सिस्टम के आने के बाद इंटरलॉकिंग ऐसी होगी कि जब सिग्नल नं. ए510 और ए507 संशोधित अर्ध-स्वचालित सिग्नल 'ए' मार्कर के साथ बुझ गए, दो से अधिक ट्रेनें नहीं, इस संशोधित अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल के दोनों ओर,अप/डाउन में रुनकता और बिल्लोचपुरास्टेशनों के बीच सिग्नलिंग प्रणाली द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा जैसा भी मामला हो क्रमशः किसी भी समय प्वाइट पर दिशा। मध्य सेक्शन संशोधित अर्ध-स्वचालित सिग्नल संख्या A507 और A510 जब 'ऑफ़' आस्पेक्ट हरे या दोहरे पीले आदि को दर्शाता है,
जो इस सिग्नल और प्राप्त करने वाले स्टेशन के होम सिग्नल के बीच आस्पेक्टों और स्वचालित सिग्नल की संख्या के आधार पर होता है।

4 रुनकता और बिल्लोचपुरा के स्टेशन मास्टरों द्वारा एक साथ कार्रवाई करने के बाद निर्धारित समय पर इस प्रणाली को लागू करने और संशोधित प्रणाली के अनुसार ट्रेन संचालन शुरू करने के बाद, यह निर्धारित तरीके से स्वचालित रूप से काम करना जारी रखेगा और लेने की प्रक्रिया संबंधित स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों द्वारा प्रत्येक ट्रेन के लिए एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और मिड-सेक्शन संशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' करने की आवश्यकता नहीं है। हालांकि उन्नत स्टार्टर और होम सिगनल को मैन्युअल सिगनल के रूप में काम करने के लिए सुविधा मौजूद होगी, जब भी कंट्रोलिंग स्टेशन मास्टर द्वारा आवश्यक समझा जाएगा। हालांकि, संशोधित प्रणाली के लागू रहने के दौरान, होम सिगनल केवल मैनुअल मोड में काम करेगा।

5 पूर्व-निर्धारित समय पर सामान्य स्वचालित सिगनल प्रणाली को बहाल करने के लिए रुनकता और स्टेशनों के स्टेशन मास्टर निजी नंबरों के आदान-प्रदान के तहत एक-दूसरे से बात करेंगे और फॉग स्विच को ऑटो पोजीशन पर चलाकर सामान्य प्रणाली को फिर से चालू करेंगे जो मिड-सेक्शन संशोधित अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल पर 'ए' मार्कर को रोशनी की स्थिति में पुनर्स्थापित करें। होम सिगनल और उन्नत स्टार्टर सिगनल के 'ए' मार्कर की स्थिति स्थानीय स्थितियों के आधार पर नियंत्रक स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों द्वारा निर्धारित की जाती रहेगी।

6(i) संशोधित स्वचालित सिगनल चालू करते समय, संबंधित स्टेशन मास्टर मध्य सेक्शन संशोधित अर्ध-स्वचालित रोक सिगनल को नियंत्रित करता है, जहां तक संभव हो, यह अटेंशन रखना चाहिए कि इस सिगनल का आस्पेक्ट 'चालू' है जिससे बचने के लिए ट्रेन के लोको पायलट द्वारा अचानक ब्रेक लगाना। इसके अलावा, बदलाव शुरू करने से पहले उन्नत स्टार्टर सिग्नल और होम सिग्नल को सामान्य रूप से मैन्युअल मोड में रखा जाएगा।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

ii) सामान्य स्वचालित सिग्नलिंग से संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग में परिवर्तन के दौरान, ऐसा हो सकता है कि लोको पायलट को ऐसी स्थिति का सामना करना पड़ सकता है जब 'ए' मार्कर बुझ जाता है और बीच में आने पर मिड सेक्शन संशोधित सेमी ऑटोमैटिक रोक सिग्नल का आस्पेक्ट 'ऑन' में बदल जाता है। ऐसी स्थिति में लोको पायलट अपनी गाड़ी को रोक देगा और यदि यह सिगनल 5 मिनट के भीतर 'ऑफ' नहीं होता है, तो एमटीआरसी पर आगे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करें और निजी नंबर के साथ स्टेशन मास्टर का मौखिक अधिकार प्राप्त करने के बाद गति से आगे बढ़ें और अगले सिगनल के फुट तक अधिकतम10 किमी./घंटा से आगे बढेगा ।

7. सिगनल व्यवस्था में परिवर्तन होने पर भी लोको पायलट के लिए आटोमेटिक सिगनलिंग में ट्रेन गुजरने के सभी मौजूदा नियम/निर्देश लागू रहेंगे। इस प्रकार सेक्शन में सभी स्वचालित सिगनल सामान्य रूप से काम करेंगे और लोको पायलट इन सिगनल को पार करते समय मौजूदा सा.नि./सहा.नि. का पालन करेगा।

8. **सिगनल और फॉग स्विच की खराबी के दौरान कार्य प्रणाली :-**

क) **अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता:-**जब 'ए' मार्कर बुझ जाता है, और बिल्लोचपुरा का एडवॉस स्टार्टर एस-35 व रूनकुता का एडवॉस स्टार्टर एस-36 विफल हो जाते हैं, तो स्टे.मा. लोको पायलट को निजी नंबर के समर्थन के बिना लिखित प्राधिकार टी369 (3बी) जारी करेगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि पिछली पिछली ट्रेन मध्य सेक्शन संशोधित अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल और उससे आगे पर्याप्त दूरी पार कर चुकी है, सिगनल को 'ऑन' पर पास करने के लिए। यदि एडवॉस स्टार्टर सिगनल और मिड-सेक्शन संशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल के बीच सेक्शन की निकासी प्रेषण स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित नहीं की जा सकती है, तो वह प्राप्त करने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से बात करेगा और निजी नंबरों के आदान-प्रदान के बाद पुष्टि करेगा कि अंतिम यदि पिछली ट्रेन आगे के स्टेशन पर पूरी तरह से आ चुकी है, तो वह लोको पायलट को टी 369 (3बी) पर खराब एडवॉस स्टार्टर सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए अधिकृत करेगा। उपरोक्त दोनों मामलों में, लोको पायलट अगले स्वचालित सिगनल के फुट तक 10 किमी प्रति घंटे से अधिक की गति से आगे बढ़ेगा और उसके बाद सामा.नि. 9.02 और एसआर 3.61/2(ए) का पालन करते हुए इस सिगनल के आस्पेक्ट से निर्देशित होगा।

बी) **मध्य-सेक्शन संशोधित अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल की विफलता -:**

i) यदि मिड-सेक्शन संशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल संख्या ए507 और ए510 खराब हो जाता है और/या किसी भी कारण से 'ऑन' दिखता है,तो लोको पायलट एमटीआरसी पर आगे रिसीविंग स्टेशन के स्टे.मा.से संपर्क करेगा, और उसे इस के बारे में सूचित करेगा स्टे.मा. लोको पायलट को निजी नंबर के साथ तभी आगे बढ़ने के लिए अधिकृत करेगा जब पिछली ट्रेन उसके स्टेशन पर पूरी तरह से आ चुकी हो। लोको पायलट अगले स्वचालित सिगनल के फुट तक 10 किमी प्रति घंटे से अधिक की गति से आगे नहीं बढ़ेगा और उसके बाद अपनी कार्य डायरी में निजी नंबर दर्ज करने के बाद सामा.नि.9.02 और सहा.नि.3.61/2(ए) का अवलोकन करते हुए इस सिगनल के आस्पेक्ट से निर्देशित होगा। यदि एमटीआरसी उपलब्ध नहीं है या खराब है और लोको पायलट संबंधित स्टे.मा. से संपर्क करने में सक्षम नहीं है और सिगनल 'ऑन' स्थिति में रहता है, तो वह 5 मिनट तक प्रतीक्षा करेगा और यदि सिगनल 'ऑन' रहता है, तो उसके अनुसार आगे बढ़ेगा । सा.नि.9.03 और सहा.नि.3.61/2(ए) और वॉकी-टॉकी पर या लिखित मीमो द्वारा आगे के स्टेशन के स्टे.मा. को इसकी रिपोर्ट करें।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

ii) इस बात की जानकारी होने पर कि 'ए' मार्कर वाला मिड-सेक्शन संशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल ए507/ए510 बुझ गया है, बिल्लोचपुरा/रुनकता स्टेशन का स्टेशन मास्टर रुनकता /बिल्लोचपुरा स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसके बारे में सूचित करेगा जो ट्रेन भेजने से पहले, आगे के ब्लॉक स्टेशन तक के पूरे सेक्शन को एक ब्लॉक सेक्शन के रूप में मानेगा और बिल्लोचपुरा /रुनकता स्टेशन के स्टेशन मास्टर से निजी नंबरों के आदान-प्रदान के तहत 'लाइन क्लियर' प्राप्त करेगा, स्टेशन मास्टर रुनकता/बिल्लोचपुरा आखिरी पिछली ट्रेन के अपने स्टेशन पर पूरी तरह आने के बाद ही 'लाइन क्लियर' दें।

ब्लॉक सेक्शन में केवल एक ट्रेन को डिस्पैच करने की यह प्रणाली तब तक जारी रहेगी जब तक कि मिड सेक्शन संशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिग्नल को ठीक नहीं कर दिया जाता है।

रुनकता/बिल्लोचपुरा स्टे.मा. तब लोको पायलट को एक लिखित प्राधिकार टी/901(4) जारी करेगा कि वह खराब मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' पर बिना सिगनल पर रुके पार करे। ऐसे प्राधिकार पर एक पृष्ठांकन किया जाएगा कि अगले स्टेशन तक ब्लॉक सेक्शन के लिए 'लाइन क्लीयर' निजी नंबर के तहत प्राप्त किया गया है, जैसा कि मामला हो सकता है कि क्रमशः इस प्राधिकार पर उद्धृत किया जा सकता है। लोको पायलट सेक्शन में अन्य सभी स्वचालित संकेतों के संबंध में सामा.नि. 9.02 और सहा.नि. 3.61/2(ए) का पालन करते हुए आगे बढ़ेगा।

ग) होम सिगनल की विफलता:- यदि होम सिगनल खराब हो जाता है, तो प्राप्त करने वाले स्टेशन के स्टे.मा. कॉलिंग-ऑन सिगनल को 'ऑफ' करके या यदि कालिंग-ऑन भी खराब है, लिखित प्राधिकार टी/369(3बी) जारी करके गाड़ी को प्रवेश देंगे।

डी) <u>फॉग स्विच की विफलता</u>:- यदि फॉग स्विच के संचालन से, 'ए' और 'एजी' मार्कर मिडसेक्शन पर संशोधित अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिग्नल संख्या।रुनकता/बिल्लोचपुरासेक्शन का ए507/ए510 समाप्त नहीं होता है।फॉग सिग्नलिंग सिस्टम को क्रमशः अप/डाउन दिशा में बिल्लोचपुरा और रुनकता स्टेशनों के बीच विफल माना जाएगा, जैसा भी मामला हो। संबंधित स्टे.मा. इन सिग्नलों को मैनुअल मोड में बदलने के लिए पैनल पर उपलब्ध सुविधा के माध्यम से एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल और होम सिगनल के 'ए' मार्कर को बुझा देंगे। इसके अलावा, बिल्लोचपुरा और रुनकता स्टेशनों के बीच संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग प्रणाली शुरू होने और कुछ समय तक सफलतापूर्वक काम करने के बाद किसी भी कारण से किसी भी समय विफल हो सकती है। उपरोक्त दोनों मामलों में, प्रभावित सेक्शन के ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन के स्टे.मा.तब तक सेक्शन में ट्रेन नहीं भेजेंगे, जब तक कि अंतिम पूर्ववर्ती ट्रेन रिसीविंग स्टेशन पर पूरी तरह से नहीं आ जाती है, जिसकी पुष्टि प्राइवेट नंबर के लेन-देन द्वारा की जाएगी।

टिप्पणी:

(i) संबंधित लोको पायलटों और एलआई को शेड नोटिस के माध्यम से संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग प्रणाली की शुरुआत की संभावित अवधि के बारे में पहले ही सूचित कर दिया जाएगा, जो आमतौर पर 20 दिसंबर से 31 जनवरी और 20.00 बजे तक होगी जो 08.00 बजे तक कोहरे की व्यापकता के अनुसार स्थानांतरित हो सकता है। स्टेशन मास्टरों द्वारा स्टेशनों पर एक रजिस्टर रखा जाएगा, जिसमें उस समय को दर्ज किया जाएगा, जब संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग प्रणाली शुरू की गई और कब रद्द की गई। सिस्टम को जारी रखने या बंद करने का निर्णय डिवीजन के वरि.मं.परि.प्र.द्वारा लिया जाएगा और स्टेशन मास्टर और सेक्शन कंट्रोलर को नियंत्रण संदेश और लोको पायलट/गार्ड को पाइलट दल/गार्ड लॉबी के माध्यम से सूचित किया जाएगा।

(ii) संशोधित प्रणाली पूरे सेक्शन पलवल-आगरा कैंट के लिए समान रूप से शुरू और रद्द की जाएगी।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

9. क्लियर मौसम के दौरान, जब लोको पायलट मध्य सेक्शन के 'ए' मार्कर को संशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल बुझा हुआ पाता है और सिगनल का आस्पेक्ट 'ऑन' रहता है, तो वह अपनी ट्रेन को इस संशोधित अर्ध-स्वचालित स्टॉप सिगनल के नीचे रोक देगा। ऑटोमैटिक स्टॉप सिग्नल और एमटीआरसी पर आगे के स्टे.मा. से संपर्क करेगा और उन्हें इसके बारे में सूचित करेगा। स्टे.मा. , यह सुनिश्चित करने के बाद कि संशोधित सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉपसिगनल की प्रणाली काम नहीं कर रही है, लोको पायलट को एक निजी नंबर देगा जो इसे अपनी डायरी में दर्ज करेगा।

निजी नंबर प्राप्त करने के बाद लोको पायलट सामा.नि.9.02 के अनुसार आगे बढ़ेगा। यदि एमटीआरसी उपलब्ध नहीं है या खराब है और लोको पायलट संबंधित स्टे.मा. से संपर्क करने में सक्षम नहीं है और सिगनल 'ऑन' स्थिति में रहता है, तो वह 5 मिनट तक प्रतीक्षा करेगा और यदि सिगनल 'ऑन' रहता है तो 9.02 बजे सामा.नि. के अनुसार आगे बढ़ेगा और वॉकी-टॉकी पर या लिखित मीमो द्वारा आगे के स्टेशन के स्टे.मा. को इसकी सूचना दें। कार्यरत स्टेशन मास्टर सहा.नि.3.61/1 के अनुसार काम करेगा।

परिशिष्टों की सूची

परिशिष्ट 'ए' - समपार फाटकों की कार्यप्रणाली।

परिशिष्ट 'बी' - स्टेशन पर सिग्नलिंग प्रणाली और इंटरलॉकिंग और संचार व्यवस्था।

परिशिष्ट 'सी' - टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)

परिशिष्ट 'डी' - प्रत्येक शिफ्ट में ट्रेन पासिंग स्टाफ और स्टाफ के कर्तव्य।

परिशिष्ट 'ई' - स्टेशन पर उपलब्ध कराए जाने वाले आवश्यक उपकरणों की सूची।

परिशिष्ट 'एफ' - डीके स्टेशन, हाल्ट्स, आईबीएच, आईबीएस और आउटलाइंग साइडिंग्स के संचालन के लिए नियम।

परिशिष्ट 'जी - विद्युतीकृत सेक्शन में ट्रेनों के संचालन के लिए नियम

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(मनीश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

परिशिष्ट 'ए'

समपार फाटकों पर कार्य:

1. सामान्य:

1.1 समपार फाटकों का विवरण:

सं	विवरण	टिप्पणी
1.	समपार फाटकों की संख्या	501, वर्ग स्पेशल
2.	इंजीनियरिंग या ट्रैफिक गेट	ट्रैफ़िक
3.	स्टेशन मास्टर/सेक्शन इंजीनियर (पी-वे)	स्टे.मा./विल्लोचपुरा के नियंत्रण में
4.	किमी का स्थान	1348/12 (CH-410.50)
5.	स्टेशन पर	विल्लोचपुरा
6.	स्टेशन के बीच में	विल्लोचपुरा यार्ड
7.	बीजी/एमजी/एनजी	बीजी
8.	सिंगल/डबल/मिक्स्ड लाइन	डबल लाइन
9.	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	इंटरलॉक्ड/नॉन इंटरलॉक्ड	इंटरलॉक
11.	इंटरलॉकिंग का साधन	वीडीयू पैनल के साथ
12.	कि.मी. पर गेट सिगनल का प्रावधान	शून्य
13.	सिग्नलिंग व्यवस्था/सिगनल प्रणाली (i) अप लाइन (ii) डाउन लाइन	स्टेशनके स्टॉप सिगनल के साथ इंटरलॉक्ड - -
14.	संचार के साधन-टेलीफोन/घंटी आदि	स्टे.मा.विल्लोचपुरा से जुड़े टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई।	6.60 मी.
16.	सड़क का प्रकार (एनएच/एसएच/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	विल्लोचपुरा-टीपीनगर
18.	पक्की/कच्ची	पक्की
19.	एप्रोच रोड	पक्की
20.	सड़क की चौड़ाई	6.60 मीटर
21.	रोड क्रॉसिंग का कोण(स्क्यू गेट के मामले में)	90
22.	सड़क ढाल (यदि कोई हो) i) उत्तर/पूर्व की ओर ii) दक्षिण/पश्चिम की ओर	 150 में 1 150 में 1
23.	सड़क संरेखण (सीधा/वक्र) i) उत्तर/पूर्वकी ओर ii) दक्षिण/पश्चिम की ओर	 सीधा सीधा
24.	हाइट गेज का प्रावधान	हां
25.	अवरोध का प्रकार।	स्लाइडिंग बूम व्यवस्था के साथ पावर संचालित एलबी।
26.	चेक रेल की लंबाई	8.60 मीटर
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क की सतह	डामर
28.	रंबल स्ट्रिप/स्पीड बार्कर की लंबाई	6.60 मीटर
29.	रोड साइन	उपलब्ध
30.	स्पीड ब्रेकर इंडिकेशन बोर्ड	उपलब्ध
31.	टी.बी.यू.	155424 (जून 2021)
32.	अगली जनगणना होने वाली है	जून 2024
33.	डेटोनेटर लगाने के लिए सीमांकन	गेट से मानक दूरी
34.	कार्यरत गेटमैन की संख्या	03 (10 घंटे की पाली)
35.	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता	आगरा कैंट
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता	राजा की मंडी
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची। हाँ/नहीं	हाँ।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

(जी. विश्वनाथन)
मं.अभि/मुख्यालय/आगरा

(पी.पी. मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

1.2 उपकरण

क्रम	मद	संख्या
1.	हैंड सिग्नल लैम्प टॉर्च ट्राई कलर	3
2.	हैंड सिग्नल फ्लैग ग्रीन	1 स्टिक पर चढ़ा हुआ।
3.	हाथ सिगनल झंडा लाल	3 लाठी पर चढ़ा हुआ
4.	बैनर झंडा लाल	3
5.	लाल बैनर झंडा प्रदर्शित करने के लिए	2
6.	पैडलॉक के साथ अतिरिक्त चेन	2 स्टॉप मार्क के साथ
7.	डेटोनेटर	प्लास्टिक के डिब्बे में डेटोनेटर 10
8.	चमकता हुआ लाल हाथ का सिगनल	1
9.	गेट लैंप	
10.	टॉमी बार	1
11.	मोर्टार पैन	1
12.	कुदाल / फावड़ा	1
13.	हथौड़ा	1
14.	कुल्हाड़ी	1
15.	झंडों के लिए टिन का डिब्बा	1
16.	तेल के लिए कैन	
17.	पानी का बर्तन/बाल्टी	1
18.	मस्टर रोल के लिए कनस्तर	
19.	चश्मा पहने गेटमैन के अतिरिक्त चश्मे का सेट	1
20.	फाटक पर बाधा के मामले में समपार फाटक आरेख का सीमांकन संरक्षण बोर्ड	1
21.	टोकरी	1
22.	सीटी	1
23.	दीवार घड़ी	1
24.	छोटी जंजीर	2

नोट: (i) जहां एलईडी आधारित हैंड सिग्नल लैंप प्रदान किया गया है वहां फ्यूसी का उपयोग नहीं किया जा सकता है)।

(ii) आइटम नंबर। 11, 10, 13, 14, 16, 18, 20 और 21 को केबिन मास्टर, केबिन मैन/लीवर मैन द्वारा संचालित समपार गेट से हटा दिया जाएगा।

1.3 गेट लॉज पर रखे जाने वाले रिकॉर्ड :उपरोक्त उपकरणों के अलावा, गेट लॉज में निम्नलिखित रिकॉर्ड भी रखे जाने चाहिए:-

1हिंदी/अंग्रेजी में 1 गेट कार्य निर्देश।
2 गेटमैन रूल बुक हिंदी/अंग्रेजी में।
3 उपकरण और पुस्तकों के लिए सूची।
4 ड्यूटी रोस्टर।
5 गेटमैन के रूप में कार्य करने का प्रमाण पत्र।
6 गेटमैन का बायोडाटा विवरण,जिसमें दृष्टि परीक्षण पास करने की तिथि,प्रारंभिक/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम, सुरक्षा शिविर आदि शामिल हैं।
7 दुर्घटना रजिस्टर।
8 समपार फाटकों पर सड़क यातायात की पिछली गणना का अभिलेख।
9 सार्वजनिक शिकायत पुस्तिका।
10 निरीक्षण पुस्तक।
11इंटरलॉक्ड इंजीनियरिंग गेट के मामले में सिग.एवं दूर.रजिस्टर।

(के.जी गोस्वामी)	(जी. विश्वनाथन)	(योगेश मित्तल)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा	मं.अभि/मुख्यालय/आगरा	वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा

1.4 संचालन की पद्धति :
पैरा 1.7 देखें

1.5 गेटमैन के कर्तव्य:

1. सतर्कता: गेटमैन को सतर्क रहना चाहिए और खतरे की आशंका होने पर तुरंत कार्रवाई करने के लिए तैयार रहना चाहिए। गेट की चाबियां उसके निजी अभिरक्षा में रहेंगी।
2. ट्रेनों के गुजरने के दौरान स्थिति: ट्रेनों के गुजरने के दौरान, गेट मैन नीचे बताए गए तरीके से खड़ा होगा:

I. गेटमैन आने वाली ट्रेन की ओर गेट-लॉज के सामने ध्यानपूर्वक खड़ा होगा।

II. दिन के समय गेटमैन दाएँ और बाएँ हाथों में अलग-अलग डण्डों पर लाल और हरे झंडे लिए रहेगा।

III. रात के समय में, गेटमैन ट्रैक के सामने रोशनी वाला हाथ सिगनल लैंप रखेगा।

IV. वह अपने गले में लटकी हुई सीटी को डोरी से बाँध कर रखे।

3. गेटमैन की नियमित ड्यूटी:

I. गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि नॉन-इंटरलॉक्ड लेवल क्रॉसिंग पर जब भी फाटक को खुली स्थिति में रखा जाए और उस प्रकार के फाटक पर ट्रैक पर आपात स्थिति या बाधा के दौरान ट्रैक के पार लाल बैनर फ्लैग/लाल बत्ती लगाई जाए।

II. गेटमैन ड्यूटी रोस्टर के अनुसार सख्ती से अपने कर्तव्यों का पालन करेगा और जब तक रिलीवर नहीं आता है और गेट का प्रभार लेता है तब तक वह गेट नहीं छोड़ेगा। हालांकि, अगर किसी आपात स्थिति में गेट को छोड़ना जरूरी है, तो उसे गेट छोड़ने से पहले रॉड ट्रैफिक के खिलाफ गेट को बंद कर देना चाहिए। सिवाय जहां विशेष के तहत अन्यथा निर्धारित किया गया हो

III. विशेष निर्देशों के तहत अन्यथा निर्धारित होने के अलावा वह सभी गुजरने वाली ट्रैनों का निरीक्षण करेगा और ट्रैन की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिये आवश्यक कार्यवाही करने के लिये तैयार रहेगा ।

IV. गेटमैन सभी गुजरने वाली ट्रेनों पर नजर रखेगा और किसी भी असामान्य जैसे हॉट एक्सल, हैंगिंग चेन, हैंगिंग बैटरी, किसी भी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बॉक्स में आग, शिफ्ट लोड, गिरने वाली सामग्री जैसे ब्रेक ब्लॉक, ब्रेक बीम, पर पैनी नजर रखेगा। सुरक्षा ब्रैकेट, वैक्यूम सिलेंडर या कोई अन्य स्थिति जो ट्रेनों के सुरक्षित संचालन को खतरे में डालती है।

V. गार्ड लोको पायलट को वॉकी-टॉकी पर या किसी अन्य तरीके से संकेत देते समय गेट मैन किसी भी सिग्नल को दोहराने के लिए भी तैयार रहेगा।

VI. यदि विधुत लिफ्टिंग बैरियर क्षतिग्रस्त हो जाते हैं या खराब हो जाते हैं, तो गेटमैन स्लाइडिंग बूम बैरियर का उपयोग करेगा जो क्षतिग्रस्त हो जायेगा या खराब हो जायेगा गेटमैन सड़क यातायात के खिलाफ गेट को सुरक्षित करने के लिए डिस्क और पैडलॉक के साथ अतिरिक्त चेन का उपयोग करेगा।

VII. गेटमैन अपने गेट या उपकरण से संबंधित किसी भी खराबी के बारे में जितनी जल्दी हो सके निकटतम स्टेशन मास्टर, गैंग मेट या से.इंजी. (पी.वे) को रिपोर्ट करेगा।

VIII. उस गेट पर जिसका सिगनल खराब हो गया है, गेटमैन लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम को ट्रेन और हैंड सिगनल या खराब सिगनल के बाद ट्रेन को चलाने पर बंद कर देगा। ऐसे मामले में उसे लोको पायलट को अगले स्टेशन पर खराबी की सूचना देने के लिए सूचित करना चाहिए।

IX. समपार फाटक पर ड्यूटी के दौरान गेटमैन को बैज तथा निर्धारित वर्दी पहननी होगी।

X. गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के दौरान उसके पास सक्षमता प्रमाण पत्र है।

(के.जी गोस्वामी)	(जी. विश्वनाथन)	(योगेश मित्तल)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा	मं.अभि/मुख्यालय/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

XI. गेटमैन गेट संचालन निर्देशों के अनुसार गेट पर काम करेगा और इन निर्देशों से अच्छी तरह परिचित रहेगा।

XII. गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि गेट पर आपूर्ति किए गए उपकरण अच्छे कार्य क्रम में हैं और तत्काल उपयोग के लिए तैयार हैं।

XIII. गेटमैन यह देखेगा कि पहिए के फ्लेंज के लिए चैनल क्लियर रखा गया है।

XIV. गेटमैन को यह देखने के लिए सतर्क रहना चाहिए कि गेट बंद होने के कारण सड़क उपयोगकर्ताओं को होने वाली असुविधा न्यूनतम संभव सीमा तक होनी चाहिए।

XV. विद्युतीकृत सेक्शन पर गेट मैन यह देखेगा कि गेट से गुजरने वाले सड़क वाहन/जानवर समपार फाटक के दोनों ओर प्रदान किए गए ऊंचाई लोडिंग गेज के भीतर हैं।

XVI. गेटमैन अधिकतम सीमा तक व्यक्तियों या मवेशियों द्वारा आने वाले तनाव को रोकेगा।

4. ट्रेन में असामान्य घटना के मामले में कार्रवाई:

यदि गेटमैन किसी गुजरने वाली ट्रेन के साथ कुछ भी असामान्य देखता है, तो वह निम्नलिखित कार्रवाई करेगा:

I. वह गुजरने वाली ट्रेन के लोको पायलट/गार्ड को दिन में लाल झंडी और रात को लाल बत्ती दिखाकर चेतावनी देने के लिए त्वरित कार्रवाई करेगा।

II. ट्रेन पार्टिंग के मामले में, गेटमैन रूकने का लाल हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा, परन्तु ट्रेन पार्टिंग के लिये निर्धारित सिग्नल दिन में हरी झंडी और रात के दौरान सफेद बत्ती लम्ब रूप में उपर एवं नीचे करते हुये हिलायेगा ।

III. वह साथ-साथ लगातार सीटी बजाकर, हावभाव से चिल्लाकर और ब्रेक वैन पर गिट्टी फेंक कर या किसी अन्य तरीके से लोको पायलट/गार्ड का ध्यानआकर्षित करने का प्रयास करेगा।

IV. यदि लोको पायलट/गार्ड नोटिस लेने में विफल रहता है, तो गेटमैन तुरंत स्टेशन मास्टर/केबिन मास्टर को सूचित करेगा।यदि टेलीफोन पर जुड़ा है,तो निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत उचित कार्रवाई करने के लिए।

5. लेवल क्रॉसिंग पर आपात स्थिति में कार्रवाई:

I. समपार फाटक पर बाधा के मामले में, गेटमैन गेट सिगनल, यदि कोई हो, को 'ऑन' स्थिति में बनाए रखेगा।

II. तत्पश्चात्, यदि वह अवरोध को दूर करने में असमर्थ है तो गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को, यदि दूरभाष से जुड़ा है, गेट पर दोष/अवरोध के संबंध में प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अंतर्गत सूचित करेगा।

III. यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर की ओर से कोई प्रतिक्रिया नहीं होती है, तो वह पहले फाटक की सुरक्षा करेगा और फिर फोन पर सूचित करेगा।

IV. समपार फाटक पर किसी असमान्य घटना के दौरान किसी गाडी के लिये दिये हुये सिगनल ऑन करने हेतु समपार फाटक पर आपातकालीन स्विच दिया गया है। किसी असामान्य घटना के समय गेट मैन स्विच द्वारा सिगनलों को ऑन कर देगा।

ए) गेटमैन लाइन/गेट की निम्नानुसार सुरक्षा करेगा-

क) दोहरी लाइन सेक्शन पर:-

i) यदि दोनों लाइनें बाधित हैं तो गेटमैन दिन के समय लाल बैनर फ्लैग और रात में लाल बत्ती 5 मीटर की दूरी पर इस प्रयोजन के लिए विधिवत प्रदान की गई चौकियों पर लगाएगा। वह पहले उस लाइन की सुरक्षा करेगा जिस पर ट्रेन के पहले आने की उम्मीद है।

ii) तब वह इसी प्रकार दूसरी लाइन की रक्षा करेगा।

iii) इसके बाद गेटमैन डेटोनेटर, फ्लैशिंग हैण्ड सिगनल लैम्प और लाल झण्डी दिन के समय और रेड हैण्ड सिगनल लैम्प रात के समय गेट की सुरक्षा के लिए आगे बढ़ेगा।

(के.जी गोस्वामी)	(जी. विश्वनाथन)	(योगेश मित्तल)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा	मं.अभि/मुख्यालय/आगरा	वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा

iv) जिस लाइन पर ट्रेन के पहले आने की उम्मीद है, उस लाइन पर गेटमैन दिन के समय लाल झंडा और रात के समय लाल हाथ का सिगनल बत्ती दिखाते हुए बीजी पर 600 मीटर की दूरी पर आगे बढ़ेगा और लाइन पर एक डेटोनेटर लगाएगा। इसके बाद वह समपार फाटक से बीजी पर 1000 मीटर की दूरी तक आगे बढ़ेगा और ट्रैक पर 10 मीटर की दूरी पर 3 डेटोनेटर रखेगा। इस प्रकार लाइन की रक्षा करने के बाद वह समपार फाटक पर वापस लौटते हुए मध्यवर्ती पटाखा लेकर लौटेगा।

ख) गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्रवाई

I. रात के समय गेटमैन दो हैंड सिगनल लैम्प जलाएगा और ऊपर उप पैरा (क) में बताए अनुसार लाल बत्ती प्रदर्शित करने और लाइनों की सुरक्षा के लिए कार्रवाई करेगा।

II. यदि फाटक किसी सड़क वाहन द्वारा तोड़ा गया है, जो ट्रैक को दूषित कर रहा है, या यदि बैरियर/लीफ गेट या फाटक के किसी अन्य हिस्से को उठाने से ट्रैक खराब हो जाता है, या यदि गेट पर कोई अन्य बाधा है, तो गेटमैन तत्काल कार्रवाई करेगा।

III. वह सड़क वाहनों, वाहन संख्या, लोको पायलट और मालिक के नाम का विवरण नोट करेगा और इन विवरणों को निकटतम स्टेशन मास्टर या जेई/एसई/एसएसई/पीवे को रिले करेगा। संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध साधनों के माध्यम से समपार फाटकों पर अवरोधों के संबंध में रूट का विवरण रखेगा।

1.6 इंजीनियरिंग आइटम:

लेवल क्रॉसिंग पर दृश्यता आवश्यकताओं के लिए, लेवल क्रॉसिंग के एप्रोच रोड पर स्पीड ब्रेकर का प्रावधान और लेवल क्रॉसिंग पर ट्रैफिक की गणना भा.रे.स्था.वे.मे. (IRPWM)के पैरा 916,918,919 में वर्णित है।

(के.जी गोस्वामी)	(जी. विश्वनाथन)	(यशिका मित्तल)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा	मं.अभि/मुख्यालय/आगरा	वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा

समपार फाटक गेट नम्बर ए-1 (501) परि. का अनुबंध

समपार फाटक पर की गयी व्यवस्था एवं उपकरण निम्न प्रकार है -

1.1(ए) नियत्रंण पैनल- इन्डोर - इसमें निम्न संकेत दिये गये है-

- समपार फाटक खोलने के संकेत

(बी) अपातकालीन गेट सिगनल रोटरी स्विच-

- गेट प्रोटेक्टिंग सिगनल खतरे पर करने के लिये घडी के कॉटो की दिशा मे घुमाये
- एल.ई.डी (जलता हुआ लाल संकेत) सिगनल राइजिंग को सुनिश्चित करने के लिये।

(सी) विद्युतिय कुंजी लॉकिग उपकरण- निम्नलिखित व्यवस्था के साथ गेट लॉज पर उपलब्ध है।

- स्लाइडिंग बूम को बंद करने के बाद चाबी को लॉक करने के लिये विद्युत कुंजी लॉकिग उपकरण।
- स्लाइडिंग बूम खोलने के लिये चाभी को रिलीज करने के लिये पुश बटन

(डी) नियंत्रण पैनल आउटडोरः-एक आउटडोर कन्ट्रोल पैनल समपार फाटक पर एक उचित स्थान पर दिया गया है। जहां से आने वाली सड़क यातायात गेट मैन को साफ दिखाई पड़ती है। आउटडोर कन्ट्रोल पैनल पर निम्न संकेत व बटन होती हैं।

- तीन संकेतकों एक संकेत खुला, एक संकेत बन्द बैरियर की दशा तथा तीसरा संकेत गेट बन्द होने पर प्रकट होता है और तुरन्त ही कन्ट्रोल को गेट नियंत्रण बटन दबा कर स्थानान्तरण करने पर बुझ जाता है।
- तीन पुश बटनों एक वैरियर को बन्द करने के लिए, एक खोलने के लिये तथा तीसरा बटन गेट को बन्द करने के बाद और यह सुनिश्चित करने के बाद कि गेट सड़क वाहन से साफ है गेट कन्ट्रोल को स्थान्तरित करने के लिए प्रयोग की जायेगी।
- बैरियर के मोटर परिचालन के लिए विद्युत उपलब्धता के लिए संकेत।
- गेट बंद करने के बाद गेट का कंट्रोल स्टेशन मास्टर को वापस करने के लिये बटन दबाये ।

1.2 गेट सड़क यातायात सिगनल :-

समपार फाटक के प्रत्येक तरफ उचित स्थल पर सड़क उपयोगकर्त्ता के लिए ट्यूबलर पोस्ट पर सड़क यातायात सिगनल लगाये गये है जो आने वाले सड़क यातायात को क्लियर दिखाई दे। सड़क यातायात सिगनल-निम्न दशाएं दर्शाते हैं।

- स्थिर-लाल संकेतसड़क वैरियर को 'बन्द' की दशा में संकेत करने के लिए
- स्थिर पीला संकेत सड़क वैरियर को 'खुला' की दशा में संकेत करने के लिए
- यह संकेत करने के लिये पीला संकेत चमकता है कि अवरोध खोलने जाने की प्रक्रिया में है। आपातकालीन गेट के मामले में मैन इंडोर पैनल पर प्रदान की गयी नार्मल स्थिति से सडक सिगनल को रिवर्स स्थिति में बदलकर सडक यातायात सिगनल को लाल संकेत पर रखेगा।

1.3 हूटर्स :-

यह वैरियर पेडेस्टल के पास एक पोस्ट पर लगा है और सड़क यातायात सिगनल के साथ-साथ सड़क वाहन उपयोगकर्त्ता को संकेत करने के लिए कार्य करता है जब समपार फाटक वैरियर बन्द होने के प्रक्रिया में रहता है। जब वैरियर बन्द हो जाता है तो इस हूटर की आवाज बन्द हो जाती है।

1.4 विद्युत चालित बूम वैरियर :-

बूम वैरियर जो प्रयोग किया जायेगा वह माडल ई.एल.बी.-206 बूम वैरियर मैकेनिज्म के साथ वैरियर पेडेस्टल होगा। वैरियर स्टाप बोड, बूम लाइट बाक्स और डै काउन्टर वेट के साथ फिट है। जब यह बन्द होता है तो प्रत्येक बूम वैरियर बूम वैरियर सपोर्ट पर रेस्ट करता है और बूम सोलेनाइड लाकिंग पद्धति के साथ तालित स्थिति मे रहता है।

(के.जी गोस्वामी)	(जी. विश्वनाथन)	(सतीश मित्तल)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा	मं.अभि/मुख्यालय/आगरा	वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा

1.5 स्लाइडिंग बूम बैरियर-

लेवल क्रॉसिग गेट को लिफिटंग बैरियर के प्रत्येक तरफ एक अतिरिक्त स्लाइडिंग बूम प्रदान किया गया है । प्रत्येक स्लाइडिंग बूम अपनी तरफ मौजुदा लिफिटंग बैरियर के समानांतर होगा और सामान्य रूप से इस तरह की स्थिति में होगा कि बूम का पूरा शरीर सडक से दूर पडा हो यानी स्लाइडिंग बूम का कोई भी हिस्सा सामान्य रूप से सडक की और जाने वाली सडक पर प्रोजेक्ट नही करेगा। समपार फाटक पर स्लाइडिंग बूम का उपयोग आपात स्थिति में किया जाता है जब लिफिटंग बैरियर क्षतिग्रस्त हो जाते है या किसी कारण से बंद नही किया जा सकता है। ये आम तौर पर इसके पोस्ट पर पैडलॉक के साथ बंद होते है। ताले के अंदर की चाबियॉ बूम स्टैण्ड पर दी गयी है।

2.0 विद्युत चालित समपार फाटक बन्द करने एवं खोलने की विधि :-

(ए) समपार फाटक की सामान्य दशा सड़क यातायात के लिए 'खुला' है। जब तक की समपार फाटक की ओर कोई गाड़ी का आगमन /प्रस्थान कराया जाना है तो ड्यूटी का स्टे0मा0 समपार फाटक संख्या 501 श्रेणी 'स्पेशल.' के गेटमैन को गाड़ी नम्बर, विवरण दिशा एंव समपार से पास होने का अनुमानित समय की सूचना देगा।
सडक यातायात पास हो जाने के बाद और यह सुनिशिचत करने के बाद की सडक यातायात दोनो बूमो के मध्य साफ है यह समपार फाटक को बंद करेगा । गेटमैन गेट को सडक यातायात के लिये बंद करने हेतु आउटडोर कंट्रोल पैनल पर पुश बटन दबायेगा ।

लोअर होना प्रारम्भ हो जायेगा और जब बैरियर 5° डिग्री वर्टिकल है तो सड़क यातायात सिगनल जो पीला सकेत दे रहा था लाल में परिवर्तित हो जायेगा। हूटर बजना प्रारम्भ कर देगा, 'बैरियर खुला' संकेत आउट डोर कन्ट्रोल पैनल पर चमकना बन्द हो जायेगा। बूम को पूरी तरह से लोअर के बाद तीसरा संकेत स्थिर 'पीला' गेटमैन को बताने के लिए और पुष्टि के लिए कि समपार सड़क यातायात और दूसरे सभी रूकावट से अवश्य साफ है। यह सुनिश्चित करने के बाद कि समपार सभी प्रकार की रूकवटों से साफ है गेटमैन गेट को लाक करने के लिए आउट डोर कन्ट्रोल पैनल की तीसरी पुश बटन को दबायेगा। बैरियर स्वतः बूम मीटिंग पोस्ट पर दिये विघुत लाक द्वारा पाशित हो जायेगा और तीसरा संकेत तुरंत लुप्त हो जायेगा। अब वह यह सुनिश्चित करेगा कि ट्रैक और बैरियर के मध्य कोई वाहन या अवरोध नही है तब वह स्टेशन मास्टर को आवश्यक सिगनल ऑफ करने हेतु गेट ऑपरेटिंग पैनल पर एसीके बटन दबाकर कंट्रोल ट्रॉसफर करेगा । इसके पश्चात् गेट सिगनल आफ संकेत प्रदर्शित करेगा। बैरियर बन्द संकेत आउट डोर कन्ट्रोल पैनल पर प्रदीप्त हो जायेगा। सड़क सिगनल स्थिर लाल सकेत देगा और चेतावनी हूटर बजना बन्द हो जायेगा।

(बी) ट्रेन के आने/गुजरने के बाद, ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. वीडीयू द्वारा अपना नियंत्रण मुक्त कर देगा और गेटमैन को गेट खोलने के लिए गेट पर एक दृश्य 'फ्री इंडिकेशन' भी प्रदर्शित किया जाएगा, फ्री इंडिकेशन देखने पर गेट आदमी सड़क यातायात के पारित होने के लिए गेट खोल देगा।

(सी) पैनल पर रिलीज संकेत देखने के बाद, वह फिर बाहरी नियंत्रण पैनल पर जाएगा और "ओपन" पुश बटन को संचालित करेगा। बूम बैरियर ऊपर जाने लगते हैं और जब बैरियर क्षैतिज से 2° होते हैं तो रोड सिग्नल चमकता हुआ पीला दिखाई देता है। बैरियर 'बंद' और 'खुला' दोनों संकेत चमकने लगते हैं। जब बैरियर लंबवत से 5° पर होते हैं, तो सड़क सिग्नल स्थिर पीला प्रदर्शित करते हैं। बैरियर खुला स्थिर संकेत प्रदर्शित होता है।

(के.जी गोस्वामी)	(जी. विश्वनाथन)	(यतीश मित्तल)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा	मं.अभि/मुख्यालय/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

3(ए) स्लाइडिंग बूम द्वारा समपार फाटक को बन्द करने की कार्यप्रणाली :-

समपार फाटक के प्रत्येक सिरे पर विद्युत द्वारा संचालित लिफ्टिग बैरियर के साथ एक अतिरिक्त स्लाइडिंग बूम की व्यवस्था की गई है। स्लाइडिंग बूम सामान्य स्थिति में सड़क पर कोई अवरोध नही करता है स्लाइडिंग बूम का प्रयोग समपार फाटक के लिफ्टिंग बैरियर टूट जाने या किसी भी कारण से समपार फाटक बन्द इंडीकेशन का संकेत न मिलने पर आपताकाल में किया जाता है। यह सामान्य अवस्था में अपने पोस्ट पर पैडलॉक से तालित रहता है और चाबियां स्टैण्ड के बूम में लगी रहती हैं तथा प्रत्येक स्लाइडिंग बूम में स्टॉप बोर्ड भी लगा होता है।

निम्न अवस्था में स्लाइडिंग बूम लगाने के आवश्यकता होती है :-

1. जब लिफ्टिंग बैरियर समपार फाटक खोलते या बन्द करते समय टूट गया हो और गेट खुलीअवस्था में हो।
2. जब कभी गेट खोलते या बन्द करते समय टूट जाये और गेट खुली अवस्था में हो तो गेट मैन ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा तथा स्टेशन मास्टर लिफ्टिग बैरियर की मरम्मत या बदली कराने के लिये एस एण्ड टी स्टाफ को सूचित करेगा।
3. जब किसी भी कारण से समपार बन्द इंडीकेशन फेल हो जाये।

गेटमैन कंट्रोलिंग स्टेशन के ड्यूटी पर एस्टे.मा. से विशिष्ट निर्देश प्राप्त करने के बाद स्लाइडिंग बूम को बंद कर सड़क यातायात को प्रतिबंधित करेगा. इस प्रक्रिया के दौरान वह इंडोर पैनल पर प्रदान की गई 'नॉर्मल' स्थिति से रोड सिग्नल स्विच को 'रिवर्स' स्थिति में बदलकर सड़क यातायात सिग्नल को "लाल" आस्पेक्ट में डाल देगा, फिर वह साइड "ए" के स्लाइडिंग बूम को खींचकर स्लाइड करेगा। उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए खड़े होने के लिए बंद स्थिति को संभालें। वह बूम स्टैंड लॉक में 'X' अंकित जंजीर वाली चाबी डालेगा और उसे लॉक करेगा; 'Y' चिन्हित एक कुंजी जारी की जाएगी, उसके बाद वह दूसरी तरफ 'B' पर जाएगा और उसके बूम स्टैंड तक स्लाइडिंग बूम की स्थिति को बंद करने के लिए हैंडल खींचकर, 'X' चिह्नित जंजीर कुंजी को सम्मिलित करेगा बूम स्टैंड लॉक और लॉक करें। 'Y' चिन्हित लॉक में 'Y' कुंजी भी डालें और 'B' साइड के बूम लॉक स्टैंड में क्लॉकवाइज घुमाएँ। दोनों चाबियों को 'बी' साइड में लॉक करने के बाद तीसरी की 'जेड' रिलीज होगी। गेटमैन चाबी लेगा, इसे गेट लॉज में लगे टी-2 लॉक/केएलसीआर में लगाएगा और घुमाएगा। एक लाल एलईडी जलती है और एक बजर ऑपरेटिंग पैनल पर बजता है क्योंकि विद्युत रूप से संचालित लिफ्टिंग बैरियर गेट के बंद होने के बाद अब गेटमैन यह सुनिश्चित करने के बाद एक बटन दबाता है कि स्लाइडिंग बूम के बीच कोई वाहन/बाधा नहीं है।

गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि स्लाइडिंग बूम ठीक से लॉक हो और गेट मैन खींचे गए प्रत्येक स्लाइडिंग बूम पर स्टॉप बोर्ड को ठीक करेगा। आपातकालीन गेट के मामले में मैन गेट गोम्टी दीवार पर एक चमकदार बॉक्स में प्रदान किए गए रोटरी स्विच को चालू करके गेट सुरक्षा संकेतों को ऊपर उठाएगा।

(बी) स्लाइडिंग बूम खोलने का तरीका:

स्लाइडिंग बूम बैरियर खोलने के लिए, ट्रेन/ट्रेनों के गुजरने के बाद, गेटमैन को सड़क यातायात को साफ करने के लिए स्लाइडिंग बूम बैरियर खोलने के लिए स्टेशन पर ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. से विशिष्ट अनुमति/स्लॉट प्राप्त होगा। स्टे.मा. से अनुमति प्राप्त कर गेटमैन टी-2 लॉक/केएलसीआर से 'जेड' कुंजी निकालकर 'जेड' लॉक के स्लाइडिंग बूम में लगाएगा और सड़क यातायात को साफ करने के लिए स्लाइडिंग बूम को बंद करने के विपरीत क्रम में प्रक्रिया अपनाएगा।

4.0 गेटमैन को सूचना :

i) प्रस्थान/आगमन सिगनल को ऑफ करने से पूर्व स्टेशन मास्टर उस छोर के फाटक वाले को टेलीफोन द्वारा गाड़ी संचालन के विशय में जो कि समपार फाटक की ओर चलने वाली हो, के सम्बन्ध में पूर्ण जानकारी देगा।

(के.जी गोस्वामी)	(जी. विश्वनाथन)	(योगेश मित्तल)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा	मं.अभि/मुख्यालय/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

ii) गेटमैन, गेट पैनल पर संकेत को देखेगा,गेट बन्द करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लाइन पर या बैरियरों के बीच कोई वाहन या कोई अवरोध नही है उसके बाद वह गेट संचालन पैनल पर लगे एकनॉलेज बटन दबाकर पैनल स्टेशन मास्टर को कंन्ट्रोल ट्रासफर करेगा

iii) तब आगमन/प्रस्थान सिगनल ऑफ किये जायेंगे।

iv) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के क्रम में कि सड़क यातयात अधिक समय तक रूका न रहे, गेटमैन को गेट बन्द करने के लिए सूचित करने से पूर्व अवश्य सुनिश्चित करेगें कि गाड़ी प्रस्थान हेतु सब प्रकार से तैयार है।

v) जब किसी गाड़ी का स्टेशन यार्ड की ओर से पायलट अथवा शंटिंग संचलन किया जाना है तो समपार के आर-पार पायलट करने अथवा शंटिंग करने के लिए प्रति नियुक्त कर्मचारी समपार फाटक के आर-पार किसी संचालन को अनुमत करने पूर्व यह सुनिश्चित करने के लिए कि गेट सड़क यातायात के लिए बन्द है, व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी हैं।

5.0 टेलीफोन संचार की विफलता:

जब टेलीफोन संचार विफल हो जाता है या 2 या 3 प्रयासों के बावजूद गेटमैन से कोई प्रतिक्रिया नहीं मिलती है, तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए।

(i) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को लगातार सीटी बजाने और फाटक के पास आने पर सावधानी से आगे बढ़ने की सलाह देग

(ii) यदि गेट सिगनल 'ऑन' है तो उसे गेट सिगनल से पहले रुकना चाहिए और जीआर 3.73 और 9.15(बी) के तहत निर्धारित प्रक्रिया का पालन करना चाहिए।

(iii) आने वाली ट्रेन के मामले में, स्टेशन मास्टर निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत प्रेषण छोर पर स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि गेट पर टेलीफोन विफल हो गया है।

(iv) डिस्पैचिंग छोर का स्टेशन मास्टर तब लोको पायलट को उसकी ओर से ऑटोमेटिक ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन भेजने से पहले सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(v) स्टेशन मास्टर को यह भी सलाह देनी चाहिए कि एसएंडटी स्टाफ टेलीफोन के रखरखाव के लिए जिम्मेदार हो ताकि इसे जल्द से जल्द ठीक किया जा सके।

(vi) एसएंडटी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन को ठीक करने और उसके लिए पुनः कनेक्शन/फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य कामकाज फिर से शुरू किया जाएगा।

6.0 लिफ्टिंग बैरियर के विद्युत संचालन की विफलता:

यदि बैरियर बिजली की विफलता या किसी अन्य कारण से निष्क्रिय हैं, तो गेट को क्रैंक हैंडल का उपयोग करके संचालित किया जा सकता है। गेट पर क्रैंक हैंडल को सीलबंद और लॉक ग्लास फ्रंट बॉक्स में रखा जाता है। क्रैंक हैंडल द्वारा संचालन के लिए गेटमैन बॉक्स की सील तोड़ देगा और बॉक्स को अनलॉक करने के बाद क्रैंक हैंडल को बाहर निकाल देगा। बूम पैडस्टल पर प्रदान किए गए क्रैंक हैंडल छेद में क्रैंक हैंडल डाला जाएगा और बाधाओं को संचालित करेगा।

क्रैंक हैंडल बॉक्स की सील तोड़ने के बाद, गेटमैन को स्टेशन मास्टर को सूचित करना चाहिए, जो एस एंड टी कर्मचारियों को खराबी को ठीक करने और बॉक्स को फिर से सील करने के लिए सूचित करेगा।

क्रैंक हैंडल के उपयोग की तारीख और समय का रिकॉर्ड दर्ज किया जाएगा और कारणों सहित हस्ताक्षर किए जाएंगे।

यदि गेटमैन क्रैंक हैंडल का उपयोग करके गेट को बंद करने में विफल रहता है तो उपरोक्त पैरा संख्या 3 के अनुसार स्लाइडिंग बूम संचालित करेगा।

6.1 यदि गेटमैन उपरोक्त कार्यों के बावजूद गेट को बंद करने में विफल रहता है, तो वह जंजीरों और पैडलॉक के माध्यम से सड़क यातायात के विरुद्ध गेट को सुरक्षित करेगा और हाथ के सिगनल पर ट्रेनों को पास करेगा।

(के.जी स्वामी)	(जी. विश्वनाथन)	([illegible] मित्तल)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा	मं.अभि/मुख्यालय/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

7.0 **गेट पर बाधा:**

(i) यदि फाटक किसी सड़क वाहन द्वारा टूटा हुआ है जो ट्रैक को दूषित कर रहा है, या यदि लिफ्टिंग बैरियर या फाटक के किसी अन्य भाग से ट्रैक खराब हो जाता है, या यदि फाटक पर कोई अन्य बाधा है, तो गेटमैन तुरंत लाल रंग ठीक कर देगा इस उद्देश्य के लिए गेट के दोनों सिरों पर प्रदान की गई चौकियों पर दिन में लाल बैनर फ्लैग और रात में लाल बत्ती लगायेगा ।

(ii) इसके तुरंत बाद गेटमैन ड्यूटी पर तैनात एस.एम. को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत गेट पर खराबी/बाधाओं के संबंध में सूचित करेगा।

(iii) ड्यूटी पर मौजूद सहा.स्टे.मा. को सलाह दी जाएगी कि यदि किसी ट्रेन के लिए "ऑफ" किया जाता है तो रिसेप्शन/डिपार्चर सिगनल को वापस 'ऑन' स्थिति में रखें।

(iv) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद ड्यूटी पर तैनात एस.एम. की ओर से कोई प्रतिक्रिया नहीं होती है, तो वह पहले गेट की सुरक्षा करेगा और फिर फोन पर सूचित करेगा।

(v) वह सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, मालिक का नाम लिखेगा और इन विवरणों को स्टेशन मास्टर को भेजेगा जो ट्रेन को तब तक शुरू नहीं करेगा जब तक कि उसे गेटमैन द्वारा यह आश्वासन नहीं दिया जाता है कि सड़क वाहन या लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को खराब नहीं कर रहे हैं।

(vi) ट्रैक को सभी अवरोधों से मुक्त करने के बाद, गेटमैन निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत तदनुसार ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(vii) स्टेशन मास्टर तब सभी गाड़ियों के चालकों को सावधानी से आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा, और गेटमैन के ग्रीन हैंड सिग्नल पर रिसेप्शन/प्रस्थान सिग्नल को 'ऑन' स्थिति में पास करेगा, यदि फाटक टूटा हुआ है, लेकिन साफ है कोई रुकावट। गेटमैन निर्धारित तरीके से स्लाइडिंग बूम को बंद करेगा।

(viii) यदि स्लाइडिंग बूम भी खराब है तो गेटमैन सुरक्षा जंजीरों और पैडलॉक के माध्यम से सड़क यातायात के खिलाफ गेट को सुरक्षित करेगा और उसके बाद गेट को बाधित नहीं होने पर ग्रीन हैंड सिग्नल प्रदर्शित करेगा।

(ix) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर के रख-रखाव के लिए जिम्मेदार अनुरक्षण कर्मचारियों को यथाशीघ्र मरम्मत करने की सलाह देगा।

(x) रखरखाव कर्मचारियों द्वारा दोषपूर्ण लिफ्टिंग बैरियर को ठीक करने और उसी के लिए पुनः कनेक्शन/फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य कामकाज फिर से शुरू किया जाएगा।

8.0 **लेवल क्रॉसिंग के पास ट्रैक पर बाधा:**

यदि किसी पेड़ के गिरने, सड़क पर वाहन के खराब होने या पटरी से उतर जाने के कारण पटरी पर कोई रेल फ्रैक्चर या रुकावट है, जो गेटमैन को दिखाई देता है, तो गेटमैन और एस्टे.मा. उपरोक्त मद संख्या 8 के तहत दी गई प्रक्रिया को अपनाएंगे। यदि बाधा समपार फाटक को बाधित करती है, तो गेटमैन को सड़क यातायात के विरुद्ध फाटकों को तब तक बंद रखना चाहिए जब तक कि अवरोध हट न जाए।

9.0 **आपातकालीन स्थिति में गेट रोड सिगनल को खतरे में डालना:**

किसी भी असामान्य स्थिति (उदाहरण के लिए टूटा हुआ गेट) के मामले में तत्काल आवश्यकता सड़क उपयोगकर्ता को चेतावनी देने की है, पहला कार्य गेटमैन को सड़क सिग्नल को "ऑन" करने के लिए करना चाहिए। ऐसा करने के लिए, गेटमैन को सड़क सिगनल के स्विच को 'सामान्य' स्थिति से 'रिवर्स' स्थिति में चालू करना होगा। रोड सिगनल 'ऑन' हो जाएगा। बाधा हटाने के बाद; गेट का सामान्य कामकाज फिर से शुरू हो जाएगा। साथ ही, यह सब घटना संबंधित स्टेशन को सूचित किया जाएगा।

(के.जी गोस्वामी)	(जी. विश्वनाथन)	(योगेश मित्तल)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा	मं.अभि/मुख्यालय/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

परिशिष्ट 'बी'

बिल्लोचपुरा स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों के लिए परिशिष्ट 'बी'

ऑपरेटिंग वीडीयू के साथ पॉइंट्स, सिग्नल और इंटरलॉकिंग का काम करना

बिल्लोचपुरा (कोड- बिल्लोचपुरा) उत्तर मध्य रेलवे के आगरा मंडल में आगरा (एजीसी) - मथुरा (एमटीजे) डबल लाइन विद्युतीकृत खंड पर एक "विशेष" श्रेणी का स्टेशन है। सीएसटीएम से 1348.625 कि.मी. पर स्थित है।

स्टेशन बिल्लोचपुरा मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट इलेक्ट्रिफाइड सिग्नलिंग से लैस है, जो जीआर अध्याय III और IV और एसआर के अनुसार के मानक IV आर का बी.जी. खंड है।

स्टेशन को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम के साथ विजुअल डिस्प्ले यूनिट (वीडीयू) वर्क स्टेशन प्रदान किया गया है। स्टेशन पर स्टेशन मास्टर के कमरे में वीडीयू उपलब्ध कराया जाता है। पॉइंट और सिग्नल के संचालन के लिए स्टे.मा. रूम में एक स्टैंडबाय वीडीयू (काम करने की स्थिति) भी प्रदान की जाती है। यह मुख्य वीडीयू आरेख के लिए अतिरिक्त व्यवस्था के रूप में काम करेगा।

1.0 **सिग्नलिंग प्रणाली का विवरण:**

यह स्टेशन मानक IV आर से इंटरलॉक किया गया है और ' विशेष ' वर्ग के कामकाज के अनुरूप मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नल प्रदान किया गया है। स्टेशन यार्ड में प्वाइंटओं और संकेतों के संचालन और अन्य गतिविधियों के लिए स्टे.मा. कार्यालय में वीडीयू प्रदान किया जाता है। प्वाइंटओं और संकेतों की सामान्य स्थिति को स्टे.सं.नि.आरेख में दिखाया गया है।

1.1 ट्रैक सर्किट

अप मेन लाइन -सीओ2टी,2टी/2बीएक्सटी,102बीटी/102बीएक्सटी,106टी/106एक्सटी, (03बीटी,03एटी)/03एक्सटी1,103बीटी/103बीएक्सटी,101बीटी/101बीएक्सटी,(10/10टी/16टी)(10/10/16 एक्सटी), 7टी (राजा की मंडी)

अप लूप लाइन- 04एक्सटी/04एक्स टी1, 103एटी/103एएक्सटी

डाउन मेन लाइन- सी01टी,2टी/2एक्सटी,101एटी/101एएक्सटी,105बीटी/105बीएक्सटी, (02बीटी,02एटी)/02एक्सटी1,104बीटी/104बीएक्सटी,102एटी/102एएक्सटी,(9/11टी)/(9/11 एक्सटी), 35टी

कॉमन लूप लाइन-105एटी/105एएक्सटी, 01एक्सटी/01एक्सटी1, 202टी/202एक्सटी, 104एटी/104एएक्सटी

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

2.0 सिग्नलिंग गियरो का विवरणः-

(क) सिग्नलिंग गियरो का विस्तृत विवरण निम्न हैः-

सिगनल वीडीयू द्वारा नियंत्रित हैः-		
(ए) मुख्य सिगनल	सिगनल नंबर	विवरण
अप होम सिगनल	एस 02	4 आस्पेटक्ट के साथ दो डायवर्जीग रूट
अप मेन लाइन स्टार्टर सिगनल (एल-3)	एस-10	4 आस्पेटक्ट
अप लूप लाइन स्टार्टर सिगनल(एल-4)	एस-10	2 आस्पेटक्ट
अप कॉमन लूप लाइन स्टार्टर सिगनल (एल-1)	एस-16	2 ऑस्पेक्ट
अप अग्रिम प्रस्थान	एस-36	4 आस्पेटक्ट
डाउन होम सिगनल	एस-01	4 आस्पेटक्ट के साथ एक डायवर्जीग रूट
डाउन मेन लाइन स्टार्टर सिगनल (एल-2)	एस-09	4 आस्पेटक्ट
डाउन लूप लाइन स्टार्टर सिगनल (एल-1)	एस-11	2 आस्पेटक्ट
डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल	एस-35	4 आस्पेटक्ट

(ख) सहायक सिगनलों का विवरणः-

सहायक सिगनल		
सी01	डाउन कॉलिंग ऑन सिगनल (डाउन लूप लाइन और डाउन मेन लाइन के लिए)	डाउन होम सिगनल एस-01 के नीचे
सी02	अप कॉलिंग ऑन सिगनल (अप लूप लाइन और मेन लाइन के लिए)	अप लाइन होम सिगनल एस-02 के नीचे
एसएच.-41	अप मुख्य लाइन पर डाउन शंट सिगनल अप मेन लाइन स्टॉप बोर्ड शंटिग के लिए या अप लूप लाइन पर डाउन लूप लाइन में एस.11 तक शंटिंग के या डाउन मेन लाइन में सिगनल तक एस.09 शंटिंग के लिए	स्वतंत्र
एसएच.-42	डाउन मुख्य लाइन पर अप शंट सिगनल डाउन मेन लाइन पर शंट एस एच-54 तक शंटिग के लिए या डाउन लूप लाइन पर एस16 तक शंटिंग के लिए या ए एंड डी एसडीजी साइडिंग में शंटिंग के लिए	स्वतंत्र
एसएच.-43	डाउन लूप लाइन पर एस.11 तक शंटिग के लिये बलास्ट साईडिंग पर डाउन शंट सिगनल	स्वतंत्र

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

एसएच.-53	साइडिंग में लगा डाउन शंट सिगनल डाउन मेन लाइन के एस.35 तक शंटिंग के लिए	स्वतंत्र
एसएच.-54	डाउन मुख्य लाइन पर अप शंट सिगनल अप मुख्य लाइन पर शंट एस-35 तक शंटिग के लिए	स्वतंत्र
एसएच-56	अप मुख्य लाइन पर एस35 तक या बैलास्ट एसडीजी तक शंटिग के लिये अप स्टार्टर एस -16 के नीचे कॉमन लूप पर अप शंट सिगनल	आश्रित

3.0 सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग की व्यवस्था :-

बिल्लोचपुरा एक 'विशेष' श्रेणी का स्टेशन है जो मानक-IV आर के लिए इंटरलॉक किया गया है। स्टेशन मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नल से लैस है और पॉइंट्स मोटर संचालित हैं और इंटरलॉक्ड क्रैंक हैंडल भी प्रदान किए गए हैं। सभी प्वाइंटओं और संकेतों को स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन मास्टर के कार्यालय में प्रदान किए गए वीडीयू से संचालित किया जा सकता है। वीडीयू स्क्रीन पर दिखाई देने वाले इंटरएक्टिव डायलॉग बॉक्स के माध्यम से पॉइंट और सिग्नल संचालित होते हैं। वीडीयू के संचालन के साथ प्वाइंटओं और संकेतों के बीच इंटरलॉकिंग इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्राप्त की जाती है। वीडीयू स्क्रीन पर प्वाइंटओं और संकेतों की ग्राफिकल स्थिति दिखाते हुए वीडीयू द्वारा नियंत्रित यार्ड का एक प्रबुद्ध आरेख दिखाई देता है। रूट सेटिंग और पॉइंट ऑपरेशन जैसे सामान्य ऑपरेशन सिग्नल/पॉइंट/ट्रैक मेन्यू में विकल्पों का चयन करके किया जाता है। वीडीयू द्वारा प्रदान किए गए दो पास कमांड नियंत्रणों के माध्यम से आपातकालीन रिलीज़ कमांड हैं।

स्टेशन मास्टर कंसोल वीडीयू जिसमें एक हाई रेजोल्यूशन कलर मॉनिटर, कीबोर्ड और पॉइंटिंग डिवाइस (माउस) वाला कंप्यूटर शामिल है। वीडीयू पर स्टेशन के ट्रैक मिमिक आरेख प्रदर्शित करने और मेनू के माध्यम से सभी कार्यों तक पहुंचने के लिए सॉफ्टवेयर प्रदान किया जाता है। जब कोई फ़ंक्शन चुना जाता है, तो सही कमांड (रूट अनुरोध, प्वाइंट सामान्य या रिवर्स अनुरोध इत्यादि) दर्ज करने के लिए प्रासंगिक जानकारी के साथ एक उपयुक्त गाइड प्रारूप प्रदर्शित किया जाएगा।

एक स्टैंडबाय ओपीसी [वीडीयू] स्टैंडबाय मोड में उचित रूप से तारित किया गया है, इस उद्देश्य से अधिक आपातकालीन परिवर्तन के लिए प्रदान किया गया है। यदि पहले ओपीसी में खराबी आती है, तो बिना किसी देरी के तुरंत दूसरे ओपीसी में स्वत: परिवर्तन हो जाता है।

ओपीसी [वीडीयू] संचालन के विस्तृत विवरण के लिए इस एसडब्ल्यूआर के ओपीसी-वीडीयू के माध्यम से एसएसआई स्टेशन के कामकाज के लिए मैनुअल देखें।

4.0 वीडीयू संकेत

स्टे.मा. के वीडीयू की स्क्रीन पर स्टेशन आरेख में निम्नलिखित संकेत दिए गए हैं

4.1 मुख्य सिगनल संकेत

ए) "स्टॉप" पर सेट नियंत्रित मुख्य सिग्नल के लिए लाल संकेत प्रदर्शित किया जाएगा।

बी) "सावधानी" पर सेट नियंत्रित मुख्य संकेतों के लिए पीला संकेत प्रदर्शित किया जाएगा।

सी) "ध्यान" पर सेट नियंत्रित मुख्य संकेतों के लिए डबल पीला संकेत प्रदर्शित किया जाएगा।

डी) "आगे बढ़ें" पर सेट नियंत्रित मुख्य सिग्नल के लिए हरा संकेत प्रदर्शित किया जाएगा।

ई) नियंत्रित मुख्य सिग्नल के लिए पीला संकेत और एक पीला स्लिट संकेत "मार्ग संकेतक के साथ सावधानी" पर प्रदर्शित किया जाएगा

एफ) सभी होम सिगनल के नीचे 'कॉलिंग-ऑन' सिगनल दिए गए हैं। नियंत्रण वीडीयू पर उस सिग्नल के लाल बत्ती संकेत के नीचे एक गोलाकार पीली रोशनी द्वारा इंगित 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल की निकासी।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

4.2 शंट सिग्नल संकेत

ए) "स्टॉप" पर सेट ग्राउंड शंट सिग्नल के लिए क्षैतिज सफेद संकेत प्रदर्शित किया जाएगा। सफेद वृत्त मुक्त मार्ग का संकेत देगा।

ख) "आगे बढ़ें" पर सेट शंट सिगनल के लिए सफेद इंडिकेशन प्रदर्शित किया जाएगा, पीले इंडिकेशन के साथ सफेद सर्कल इंगित करेगा कि रूट लॉक है।

4.3 ट्रैक संकेत

ए) जब दोनों ट्रैक सर्किट और एमएसडीएसीट्रैक खाली हैं और विफल नहीं हुए हैं तो उन्हें धूसर रंग से दर्शाया जाएगा

बी) जब ट्रैक सर्किट और एमएसडीएसी ट्रैक दोनों भरे हुए हैं या विफल हैं तो लाल रंग से इंगित किया जाएगा।

सी) जब डीसी ट्रैक सर्किट विफल हो जाते हैं और धुरा काउंटर क्लियर है तो गुलाबी रंग से संकेत दिया जाएगा

डी) जब डीसी ट्रैक सर्किट क्लियर हो और एक्सल काउंटर विफल हो तो उसे हल्के हरे रंग से दर्शाया जाएगा

ई) जब रूट सेट किया जाता है, तो ट्रैक सेक्शन को पीले रंग से दर्शाया जाएगा।

4.4 प्वाइंट संकेत

ए) सीधे ट्रैक पर पीली पट्टी यह इंगित करने के लिए कि प्वाइंट सामान्य स्थिति में सेट है। जब प्वाइंट'सामान्य' स्थिति में नहीं पाया जाता है, और प्वाइंट के संचालन के दौरान भी संकेत चमकता रहता है।

बी) झुके हुए ट्रैक पर पीली पट्टी यह इंगित करने के लिए कि प्वाइंट विपरीत स्थिति में सेट है। जब प्वाइंट'रिवर्स' स्थिति में नहीं पाया जाता है, और प्वाइंट के संचालन के दौरान भी संकेत चमकता रहता है।

सी) क्रॉसओवर के प्रत्येक प्वाइंट पर पृष्ठभूमि पीले रंग का आयत यह इंगित करने के लिए कि क्रॉस-ओवर मार्ग की सेटिंग द्वारा लॉक किया गया है। मार्ग सेटिंग के संचालन के दौरान संकेत चमकता रहता है।

डी) क्रॉस-ओवर के प्रत्येक प्वाइंट पर पृष्ठभूमि गहरे पीले रंग का आयत यह इंगित करने के लिए कि रूट कॉल के लिए प्वाइंट'मुक्त नहीं' हैं। इसका मतलब यह है कि क्रॉस-ओवर एक के अलावा अन्य स्थिति में सेट होने के लिए उपलब्ध नहीं है, जिसमें यह वर्तमान में रूट सेटिंग विधि द्वारा सेट किया गया है। हालाँकि, व्यक्तिगत ऑपरेशन द्वारा प्वाइंटओं को दूसरी तरफ सेट किया जा सकता है। मामले में, मार्ग को उसी स्थिति में प्वाइंट की आवश्यकता के लिए सेट किया गया है, जिसमें यह गहरे पीले रंग के आयत दिखा रहा है, संचालन संभव होगा।

(ई) जब प्वाइंट के लिए कैंन्क हैंडिल पर नियंत्रण को रिलीज किया जाता है, तो प्वाइंट लेग के समीप "हरे कलर में" "की डेट्" पाठ वाला फ्लैश होने वाला सीयान कलर का प्वाइंट लेग दिखाई पड़ता है। इसके बाद टक्स्ट (पाठ) गायब हो जाएगा तथा सीयान कलर वाले प्वाइंट के बैक ग्राउन्ड में मैजेन्टा कलर का बैक ग्राउन्ड दिखाई पड़ेगा जो क्रेंक हैंडिल का सूचक होगा और प्रयोग के लिए चाभी को निकाल लिया जाएगा।

(एफ) नीले रंग का आयताकार कांटो पर यह संकेत करता है कि कांटे अवरुद्ध है और संचालित नहीं किया जा सकता है।

4.5 रूट संकेत:

बिल्लोचपुरा यार्ड का कुल ट्रैक लेआउट होम से एडवांस स्टार्टर सिगनल तक अप और डाउन दिशाओं में ट्रैक सर्कुलेट किया गया है। वीडीयू पर दिखाई देने वाली ट्रैक आरेख स्क्रीन में प्रदर्शित ट्रैक सर्किट को ज़ोन में विभाजित किया गया है। आम तौर पर, जब कोई रूट सेट या लॉक नहीं किया जाता है, ट्रैक सर्किट ग्रे रंग प्रदर्शित करते हैं। जब वीडीयू पर एक सिग्नल को 'ऑफ' करने का आदेश दिया जाता है, तो मार्ग पर नियंत्रण ट्रैक सर्किट पीले रंग को चमकता हुआ प्रदर्शित करता है। पॉइंट सेट और लॉक होने की पुष्टि के बाद, गेट बंद और लॉक हो गया और ओवरलैप सेट हो गया, पीला पूरे रूट पर स्थिर पीला रंग स्थिर दिखाई देता है। स्थिर पीले संकेतों के प्रकट होने का अर्थ है कि मार्ग सिगनल के लिए निर्धारित है और उसके जारी होने तक बंद रखा जाता है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

4.6 रूट रिलीज:- किसी आवाजाही के लिए मार्ग संकेत दिखाई देने पर, अलगाव के लिए सहित मार्ग के सभी प्वाइंट लॉक हो जाते हैं और संचालित नहीं किए जा सकते। जैसे ही ट्रेन मार्ग पर चलती है, प्रत्येक ट्रैक सर्किट का पीला मार्ग संकेत ट्रेन द्वारा कब्जे के साथ लाल हो जाता है। जैसे ही ट्रेन आगे बढ़ती है और पीछे के ट्रैक सर्किट को साफ करती है, खाली ट्रैक सर्किट के लाल संकेत वापस पीले रंग में बदल जाते हैं। संचालन के पूरा होने पर ट्रेन के पिछले हिस्से में ये पीले मार्ग संकेत गायब हो जाएंगे और ग्रे रंग का हो जाएगा, जिससे यह संकेत मिलता है कि मार्ग जारी कर दिया गया है और मार्ग के प्वाइंट अब अगले मूवमेंट के लिए बदलने के लिए स्वतंत्र हैं।

बर्थिंग ट्रैक में आने के 100 सेकंड बाद ओवरलैप मार्ग जारी किया जाएगा और ओवरलैप ट्रैक के पीले रंग के गायब होने से ओवरलैप मार्ग की रिहाई का संकेत मिलता है। संबंधित स्टार्टर सिग्नल के पास एक चमकता हुआ "OV" सामान्य या आपातकालीन ओवरलैप रिलीज के दौरान समय की देरी की प्रगति को इंगित करता है।

4.7 प्वाइंट या सिग्नल एलईडी विफलता संकेत:- एक प्वाइंट विफलता या सिग्नल एलईडी की विफलता की स्थिति में, नियंत्रण वीडीयू पर संबंधित प्वाइंट या सिग्नल संकेत स्थिर प्रकाश से एक चमकती रोशनी में बदल जाएगा।

किसी भी सिगनल के मामले में, यदि केवल 'हरा' संकेत चमक रहा है, तो इसका मतलब यह होगा कि संबंधित स्टॉप सिगनल की हरी एलईडी और डिस्टेंट सिगनल (यदि उपलब्ध हो) के मामले में ऑफ एस्पेक्ट एलईडी फ्यूज हो गया है, लेकिन सिगनल प्रदर्शित हो रहा है एक 'ऑफ' आस्पेक्ट । लेकिन अगर वीडीयू पर हरे रंग का फ्लैशिंग संकेत भी स्थिर लाल संकेत के साथ है, तो इसका मतलब यह होगा कि सिग्नल के ऑफ-आस्पेक्ट एलईडी फ्यूज हो गए हैं और सिग्नल 'ऑन' आस्पेक्ट प्रदर्शित कर रहा है।

सिग्नल के लाल एलईडी की विफलता वीडीयू पैनल पर एक चमकती लाल संकेत द्वारा इंगित की जाएगी। सिग्नल के लाल एलईडी की विफलता की स्थिति में, वीडीयू पर चमकता लाल संकेत भी एक श्रव्य अलार्म के साथ होता है। इस तरह के अलार्म को सुनने और फ्लैशिंग संकेत को देखने पर, ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. को सिग्नल/प्वाइंट एसीके पर क्लिक करना चाहिए। बजर को शांत करने के लिए बटन दिया गया है। इस बटन को क्लिक करने से श्रव्य अलार्म बंद हो जाएगा और संबंधित विफलता संकेत, जैसा भी मामला हो, वीडीयू पर दिखाई देता रहेगा जो विफलता को ठीक होने तक बना रहेगा।

श्रव्य अलार्म सुनने और होम सिगनल के लाल एलईडी के फ्यूज होने या अप और डाउन दोनों लाइनों के दूर के सिगनल के ब्लैंक होने पर, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तुरंत संबंधित स्टेशन मास्टर को पिछले स्टेशन के चालक को सावधानी आदेश जारी करने की सलाह देंगे। पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी के चालक को सावधान होने और ब्लेंक (खाली) सिगनल को देखने के लिए अविलम्ब सतर्कता आदेश जारी करने हेतु सूचित करेगा। वह सिगनल अनुरक्षक द्वारा फ्यूज सिगनल लैम्प के बदलने के लिए भी सूचित करेगा।

4.8 क्रैंक हैंडल संकेत:- वीडीयू में क्रैंक हैंडल के प्रत्येक क्षेत्र के पास क्रैंक हैंडल के लिए संकेत दिए गए हैं। वीडीयू पर एक हरे रंग की स्थिर रोशनी दिखाई देती है जो बताती है कि संबंधित क्षेत्र का क्रैंक हैंडल 'लॉक' स्थिति में है। वीडीयू पर एक लाल स्थिर प्रकाश दिखाई देता है जो इस स्थिति को बताता है कि संबंधित क्षेत्र का क्रैंक हैंडल 'रिलीज़' स्थिति में है।

4.9 विद्युत आपूर्ति संकेत- निम्नलिखित विद्युत आपूर्ति की व्यवस्था की गई है-

1. अप ए टी
2. डाउन ए टी
3. स्थानीय अप एसईबी

स्टेशन मास्टर कक्ष मे वी डी यू पैनल पर स्वचलित व हस्त चलित विद्युत आपूर्ति चेंज ओवर लगाया गया है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा

4.10 बोबिंग/फ्लिकरिंग सिगनल :

जब सिगनल लगातार संकेत मे परिवर्तन करे तो इसे टिमटिमाना कहते है तथा ऐसी स्थिति मे सिगनल का प्रतिबन्धित संकेत का पालन किया जाएगा। सामान्य नियम 3.68 , 3.69, 3.70, 9.10 व सहायक नियम की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है।सिगनल के लगातार संकेत मे परिवर्तन होने की सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर इसे सकेंत विफलता पुस्तिका में दर्ज करेगा व इसकी सूचना संकेत अनुरक्षक को देगा । इस तरह की विफलता को सेक्शन नियन्त्रक को भी बतायेगा जो चार्ट पर रिकार्ड करेगे तथा कार्यवाही करेगे

5.0 वी डी यू से संचालन

5.1 विद्युत द्वारा कांटो/क्रॉस ओवर का संचालन

रनिंग लाइन पर गाड़ियों के सिगनल द्वारा संचालन के लिये और कांटो की नार्मल और रिर्वस सैटिंग के लिये कांटो पर विद्युत चालित मशीन लगाई गयी है।

निम्नलिखित कांटो को स्टे.मा. के वी डी यू से संचालित किया जाता है :-

क्रमांक	प्वाइंट संख्या	क्रेंक हेंडिल
1.	प्वाइंट संख्या 101ए/बी	सी.एच.-01
2.	प्वाइंट संख्या 102ए/बी	सी.एच.-02
3.	प्वाइंट संख्या 103ए/बी	सी.एच.-03
4.	प्वाइंट संख्या 104ए/बी	सी.एच.-04
5.	प्वाइंट संख्या 105ए /बी	सी.एच.-05
6.	प्वाइंट संख्या 106ए /बी	सी.एच.-06
7.	प्वाइंट संख्या 201(डीएस)	सी.एच.-07
8.	प्वाइंट संख्या 202ए(डीएस) 202/बी	सी.एच.-08

वीडीयू स्क्रीन पर दिखाई देने वाले स्टेशन आरेख में प्वाइंटों को विद्युत रूप से संचालित के रूप में प्रदर्शित किया गया है।

5.2 प्वाइंट का व्यक्तिगत संचालन:

पॉइंट क्रॉस ओवर पर बायाँ-क्लिक करें, जिसे संचालित किया जाना है, पॉप-अप मेनू प्रकट होता है। मेनू पर पॉइंट ऑपरेशन पर बायाँ-क्लिक करें, जिस पर एक सब-मेन्यू दिखाई देता है जो कमांड ट्रांसमिट करेगा। प्वाइंट उल्टी स्थिति में चला जाएगा और प्वाइंट्स की गति के दौरान, प्वाइंट इंडिकेशन फ्लैश करेगा। आयताकार गहरे पीले रंग का बॉक्स-स्थिर पीले रंग के संकेत के साथ तब दिखाई देगा जब प्वाइंट सेट और लॉक हो जाएंगे।

5.3 क्रैंक हैंडल:

जब प्वाइंट वीडीयू से विद्युत रूप से संचालित करने में विफल होते हैं, तो मैन्युअल रूप से प्वाइंटों के संचालन के लिए क्रैंक हैंडल प्रदान किए जाते हैं। इस उद्देश्य के लिए, एस्टे.मा. कक्ष में क्रैंक हैंडल बॉक्स में नियंत्रण कुंजी, केएलसीआर प्रदान की गई हैं। केएलसीआरकुंजी लॉक है लेकिन वीडीयू ('क्रैंक रिलीज़' प्वाइंट मेनू और ट्रांसमिट के क्रैंक हैंडल उप मेनू पर एक कमांड के माध्यम से जारी की जा सकती है)। क्रेंक हैंडल कुंजी नियंत्रण को जारी करने की प्रक्रिया शुरू होने के कारण प्वॉइंट्स को हरे रंग के चमकती सीएच इंडिकेशन "आईएन" द्वारा प्रदर्शित किया जाता है और पॉइन्ट्स मैन द्वारा क्रैंक हैंडल को निकालने के बाद वीडीयू पर "सीएच-आउट" इंडिकेशन पर स्थिर लाल इंडिकेशन दिखाई देगा। चाभी। इस प्रकार जारी की गई कुंजी का उपयोग क्रैंक हैंडल के सम्मिलन के लिए प्वाइंट मशीन में प्रवेश को अनलॉक करने के लिए किया जाता है। इसके बाद हैंडल को पॉइंट मशीन में डाला जा सकता है और पॉइंट को वांछित स्थिति में क्रैंक किया जा सकता है।

नियंत्रण कुंजियाँ, केएलसीआरको इस तरह से कॉन्फ़िगर किया गया है कि क्रैंक हैंडल को केवल मिलान प्वाइंटों को खोलने के लिए अनलॉक किया जा सके, जबकि क्रैंक हैंडल को मैन्युअल ऑपरेशन के लिए किसी भी पॉइंट मशीन में डाला जा सकता है।

सिग्नल और संबंधित मार्ग, जो प्रत्येक क्रैंक हैंडल नियंत्रण के बाद अपने वीडीयू पर स्टे.मा.द्वारा जारी किए जाने के बाद विफल रहेंगे, जब तक कि प्वाइंट वीडीयू पर दिखाई देने वाले प्रासंगिक संकेतों के साथ ठीक से सेट नहीं हो जाते हैं, और क्रैंक हैंडल नियंत्रण के सामान्य होने तक भी:

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

क्रैंक हैंडल द्वारा प्वाइंटों के आपातकालीन संचालन की प्रक्रिया:

क्रैंक हैंडल की अभिरक्षा और उपयोग

विफलता या रखरखाव के दौरान मोटर संचालित प्वाइंटों की मैन्युअल सेटिंग के लिए स्टे.मा. कार्यालय में इस स्टेशन पर क्रैंक हैंडल प्रदान किए गए हैं। इसके लिए इन्हें स्टे.मा. ऑफिस में अलग-अलग बॉक्स में रखा जाता है। इन बक्सों को बंद कर दिया जाएगा और चाभी ड्यूटी पर तैनात एस.एम. की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जाएगी।

नोट: - इन समूहों के लिए स्टे.मा. के कार्यालय में कुंजी विद्युत रूप से प्रेषित की जाती है।

स्टेशन के स्टे.मा. इच्छानुसार क्रैंक हैंडल नियंत्रण का चयन करें और माउस के माध्यम से प्वाइंट क्रॉस-ओवर पर राइट क्लिक करें और वीडीयू ग्रीन लाइट कलर इंडिकेशन डिस्प्ले फ्लैशिंग इंडिकेशन पर क्रैंक हैंडल रिलीज विकल्प का चयन करें और उसी समय इच्छा प्वाइंट केएलसीआर के पास पीले रंग का संकेत, क्रैंक हैंडल इंडिकेशन बटन और कुंजी दबाने के बाद सीएच बॉक्स से चाबी निकालने के बाद फ्लैश करना चालू करें।

उसी बॉक्स में KLCR कुंजी रिटर्न कुंजी के माध्यम से पॉइंट ऑपरेशन के बाद और 'टर्न की' सामान्य कारण से पीले गायब हो जाते हैं और वीडीयू पर लाल फ्लैशिंग संकेत दिखाई देते हैं, वीडीयू पर लाल फ्लैशिंग स्टे.मा. को दिखाई देने के बाद माउस के माध्यम से क्लिक करें और विकल्प 'क्रैंक हैंडल लॉक' का चयन करें। क्रैंक हैंडल की इंडिकेशन टर्न ग्रीन स्टडी इंडिकेशन और रेड इंडिकेशन गायब हो गया। अब संकेत आंदोलन के उद्देश्य के लिए तैयार प्वाइंट।

क्रैंक हैंडल कुंजी पर एक बार नियंत्रण जारी हो जाने के बाद, संबंधित संकेतों को 'क्लियर' नहीं किया जा सकता है।

नियंत्रण जारी करने के बाद, यदि क्रैंक हैंडल कुंजी नहीं निकाली जाती है, तो वीडीयू से नियंत्रण वापस लिया जा सकता है। प्रासंगिक क्रैंक हैंडल कुंजी पर नियंत्रण वापस आने के बाद प्वाइंट पर गति को नियंत्रित करने वाले सिग्नल को साफ़ किया जा सकता है।

जब तक संबंधित क्रैंक हैंडल कुंजी को पॉइंट मशीन पर लॉक में नहीं डाला जाता है और एपर्चर को खोलने के लिए संचालित नहीं किया जाता है, तब तक पॉइंट मशीन में क्रैंक हैंडल नहीं डाला जा सकता है।

क्रैंक हैंडल का उपयोग:

जब भी, सामान्य रखरखाव और मरम्मत के लिए क्रैंक हैंडल का उपयोग करना आवश्यक हो जाता है, तो एसएंडटी स्टाफ का एक सदस्य जो ईएसएम. के रैंक से कम नहीं होगा, संबंधित प्वाइंटों के लिए आवश्यक शीर्ष 'क्रैंक हैंडल' पर एक पृष्ठांकन के साथ एक डिस्कनेक्शन मेमो जारी करेगा और प्राप्त करेगा। ताला खोलने के लिए स्टे.मा. से चाबी ली। क्रैंक हैंडल को हटाने से पहले, इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए क्रैंक हैंडल रजिस्टर में एक प्रविष्टि की जाएगी। रजिस्टर में निम्नलिखित कॉलम होंगे:-

क्रमिक संख्या।

उन व्यक्तियों का नाम और पदनाम जिन्हें क्रैंक हैंडल का उपयोग करने की आवश्यकता है।

क्रैंक हैंडल को हटाने का समय और तारीख।

चाहे सामान्य रखरखाव या विफलता के लिए।

डिसकनेक्शन मेमो नंबर, यदि दिया गया हो।

क्रैंक हैंडल को हटाने वाले व्यक्ति के आद्याक्षर।

ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. के आद्याक्षर।

क्रैंक हैंडल की वापसी का समय और तारीख।

क्रैंक हैंडल से बने उपयोग का विवरण।

रीकनेक्शन मेमो नंबर, यदि दिया गया हो।

क्रैंक हैंडल वापस करने वाले व्यक्ति के आद्याक्षर।

प्रत्येक ट्रेन के आगे प्राइवेट नंबर देते हुए डिस्कनेक्टेड/डिफेक्टिव प्वाइंट्स के ऊपर से ट्रेनें गुजरीं।

ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. के आद्याक्षर।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

जिस उद्देश्य के लिए क्रैंक हैंडल लिया गया था, उसके पूरा होने के बाद, उसे एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा बक्सों में बदल दिया जाएगा। उसके बाद क्रैंक हैंडल बॉक्स को ऊपर क्लॉज (1) में दिए गए अनुसार लॉक और सील कर दिया जाएगा। क्रैंक हैंडल रजिस्टर में आवश्यक विवरण संबंधित प्रविष्टि के सामने पोस्ट किया जाएगा और एस एंड टी कर्मचारियों और ड्यूटी पर स्टे.मा. द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे।

नोट: यदि एक प्वाइंट के लिए डिस्कनेक्शन मेमो जारी किया जाता है, लेकिन क्रैंक हैंडल की आवश्यकता नहीं है, तो डिस्कनेक्शन मेमो के शीर्ष पर क्रैंक हैंडल की आवश्यकता नहीं होने का समर्थन किया जाना चाहिए।

एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा डिस्कनेक्शन मेमो जारी करने और उन्हें क्रैंक हैंडल जारी करने से लेकर उनके द्वारा वापसी के समय तक और रीकनेक्शन मेमो जारी करने की अवधि के दौरान, यदि डिस्कनेक्ट किए गए प्वाइंट पर ट्रैफिक पास करना है, तो उप में विस्तृत प्रक्रिया -पैरा 7.0 परिशिष्ट "बी" से पालन किया जाएगा।

जब भी प्वाइंट फेल्योर के दौरान ट्रैफिक को पास करने के लिए क्रैंक हैंडल को हटाना जरूरी हो जाता है, ड्यूटी पर तैनात डिप्टी एसएस/स्टे.मा. रजिस्टर में प्रासंगिक प्रविष्टियां करने के बाद ही ऐसा करेंगे। वह तुरंत ड्यूटी पर तैनात ईएसएम. को विफलता के बारे में सूचित करेगा और एस एंड टी विफलता रजिस्टर में विफलता दर्ज करेगा।

5.4 आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन

आपातकालीन प्वाइंट संचालन का संचालन सामान्य प्वाइंट संचालन के समान है सिवाय इस मामले में पहले स्टे.मा. को "आपातकालीन प्वाइंट संचालन अनुरोध" भेजना होगा। संकेत मिलने के बाद स्टे.मा. इमरजेंसी प्वाइंट ऑपरेशन कमांड को फील्ड में भेजेंगे।

नोट: कंट्रोलिंग ट्रैक सर्किट के फेल होने की स्थिति में, यदि पॉइंट्स को संचालित करना है, तो ड्यूटी पर मौजूद एस.एम. पहले व्यक्तिगत रूप से सत्यापित करेंगे कि संबंधित ट्रैक सर्किट किसी ट्रेन द्वारा कब्जा नहीं किया गया है और किसी भी रूट में लॉक नहीं है और फिर संबंधित प्वाइंट पर एक साथ आपातकालीन प्वाइंट संचालन (EWN) के साथ प्वाइंट को रिवर्स से सामान्य या सामान्य से रिवर्स करने के लिए जैसा भी मामला हो और जारी करने के लिए क्लिक करें। हर बार एक प्वाइंट इस प्रकार संचालित होता है, यह ईडब्ल्यूएन काउंटर पर दर्ज किया जाएगा।सभी कांटे स्टेशन आरेख व वी डी यू स्क्रीन पर दर्शाये गये है।

5.5 मुख्य सिग्नलों का संचालन:

मुख्य सिगनल को नीचे करने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाती है:-

वांछित मार्ग के साथ सिग्नल को टेक-ऑफ करने के लिए स्टे.मा./एस्टे.मा. को वीडीयू पर संबंधित सिग्नल पर माउस पॉइंटर को ट्रैक करने की आवश्यकता होती है, माउस पर बाएं बटन पर क्लिक करने के बाद एक पॉपअप मेनू संलग्नक में दिए गए चित्र संख्या annexure बी के अनुसार दिखाई देगा।

सिगनल का रूट सेट करने के लिए, सिगनल के संभावित रूट पर क्लिक करें, ऐसा करने के बाद रूट इनीशिएटेड येलो इंडिकेशन दिखाई देगा और सभी संबंधित पॉइंट नॉर्मल/रिवर्स सेट इंडिकेशन आवश्यक स्थिति में उपलब्ध नहीं होने पर फ्लैश करना शुरू कर देंगे। रूट आवश्यक स्थिति में प्वाइंट सेट करने के बाद (फ्लैशिंग इंडिकेशन स्थिर रहेगा) सिग्नल के रिप्लेसमेंट ट्रैक से रूट के ओवरलैप के अंतिम ट्रैक तक एक पूरा पीला रूट सेट इंडिकेशन दिखाई देगा, साथ ही पॉइंट लॉक हो जाएंगे (एक प्वाइंट लॉक) पीला स्थिर संकेत प्वाइंट के पास दिखाई देगा) से सुनिश्चित किया जा सकता है। अंत में, सिग्नल के पास एक रूट लॉक येलो स्टेडी इंडिकेशन दिखाई देगा। सिग्नल अब टेक-ऑफ हो जाएगा। जब ट्रेन ट्रैक सर्किट पर कब्जा कर लेगी तो पीला मार्ग सेट संकेत लाल हो जाएगा।

(~~मनीष~~ मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सें. अभि./सम./आगरा

5.6 'कॉलिंग ऑन' सिग्नल का संचालन:

ट्रैक सर्किट की विफलता के दौरान सभी घरेलू सिग्नलों के नीचे दिए गए कॉलिंग 'ऑन' सिग्नल को आफ किया जा सकता है, बशर्ते मार्ग में आवश्यक प्वाइंटओं को आवश्यक स्थिति में सेट किया गया हो और आइसोलेशन प्वाइंटओं को आवश्यक स्थिति में सेट किया गया हो। 'कॉलिंग-ऑन' सिगनल को क्लियर करने के लिए, सिगनल पर कॉल करने के लिए सभी ऑपरेशन मुख्य सिगनल के समान हैं, लेकिन रूट सेट करने से गाडी कालिग ऑन ट्रैक घेर कर खडी हो जायेगी ।

'कॉलिंग-ऑन' सिगनल, एक बार साफ हो जाने के बाद ट्रेन के गुजरने के बाद अपने आप 'ऑन' स्थिति में आ जाएगा। COGGN काउंटर पर 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल की प्रत्येक समाशोधन दर्ज की जाएगी। ट्रेन के गुजरने के बाद सिगनल स्वत: ही अपनी ऑन पोजीशन में आ जायेगा ।

5.7 शंट सिगनल का संचालन:

शंटिंग संचलन के मामले में, मार्ग में संबंधित प्वाइंट आवश्यक स्थिति में स्वचालित रूप से सेट और लॉक हो जाएगा शंट सिगनल के लिए सिगनल रूट सेट करने और रद्द करने के लिए वही प्रक्रिया अपनाई जाएगी जैसा कि सेक्शन मेन सिगनल ऑपरेशन में बताया गया है।

6.0 ट्रैक सर्किट

पूरा यार्ड एक्सल काउंटर के साथ समानांतर में पारंपरिक डीसी ट्रैक सर्किट द्वारा ट्रैक किया गया है, जो डाउन लूप लाइन और अप लूप लाइन (DUAL एमएसडीएसी) की अपेक्षा करता है, जिसमें डुअल एक्सल काउंटर है।

7.0 विद्युत संचालित प्वाइंटओं पर गैर-संकेतित मूव :-

विद्युतीय रूप से संचालित प्वाइंटओं पर गैर-संकेतित संचलन की अनुमति केवल व्यक्तिगत सत्यापन के बाद दी जानी चाहिए कि G&SR के SR: 3.68/1 के अनुसार। संबंधित प्वाइंट सही ढंग से सेट, क्लैम्प्ड और पैडलॉक किए गए हैं:

जब भी किसी इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीन द्वारा संचालित प्वाइंट पर कोई गैर-संकेतित मूवमेंट होती है, चाहे वह सामने की दिशा में हो या पीछे की दिशा में, स्टे.मा. द्वारा यह सुनिश्चित करने के बाद कि 'सामान्य' और 'रिवर्स' सेटिंग के बारे में संकेत सही ढंग से उपलब्ध हैं, ड्यूटी पॉइंट्स के परीक्षण के उद्देश्य के लिए पॉइंट्स को सामान्य और रिवर्स सेटिंग्स पर संचालित करेगी।

8.0 सिग्नल को 'ऑन' पर बहाल करना और रूट और ओवरलैप को रद्द करना:

क] सिग्नल को 'ऑन' करना। किसी आपात स्थिति के दौरान या किसी अन्य कारण से जब भी सिगनल को 'ऑन' स्थिति में लाने की आवश्यकता होती है, तो यह सिगनल पॉप-अप मेनू में संबंधित सिगनल रद्द विकल्प पर क्लिक करके किया जा सकता है।

बी] मार्ग रद्द करना पहले से ही निर्धारित है:

आमतौर पर एक बार सेट किए गए रूट को रद्द करने की आवश्यकता नहीं होती है क्योंकि पूरे रूट पर ट्रेन के गुजरने से वह अपने आप रद्द हो जाता है और रूट लाइट के बुझने से वीडीयू पर इसका संकेत मिलता है। हालांकि, किसी भी कारण से पहले से निर्धारित मार्ग को रद्द करना आवश्यक हो जाने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को पहले ऊपर बताए अनुसार मार्ग पर आवाजाही को नियंत्रित करने वाले सिग्नल को 'ऑन' पर बहाल करना चाहिए। इसके बाद ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. संबंधित सिग्नल पर क्लिक करेगा और इमरजेंसी रूट रिलीज (EUUYN) पर क्लिक करेगा। यह ओवरलैप सहित मार्ग को मुक्त कर देगा, बशर्ते किसी ट्रेन ने एप्रोच ट्रैक सर्किट पर कब्जा नहीं किया हो।

हालांकि, अगर एप्रोच ट्रैक सर्किट घिरा हुआ है, तो रूट लॉक फ्लैशिंग इंडिकेशन सिग्नल के पीछे (एक छोटा गोलाकार पीला प्रकाश) दिखाई देगा। रूट लॉक इंडिकेशन निर्धारित समय अंतराल के लिए बना रहेगा यानी एप्रोच लॉकिंग को जारी करने के लिए 100 सेकंड से कम नहीं होगा और इस प्रकार रूट को रद्द कर दिया जाएगा और इसे काउंटर बॉक्स पर दिए गए इमरजेंसी रूट रिलीज (EUUYN) काउंटर पर दर्ज किया जाएगा। हालांकि, एडवॉस स्टार्टर सिग्नल के मामले में, आपातकालीन सिग्नल रद्दीकरण (ईआरएन) के माध्यम से सिग्नल को 'ऑन' स्थिति में बहाल करने पर मार्ग रद्द हो जाएगा

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

टिप्पणी:-

i] यदि, वीडीयू पर रूट लॉक संकेत उपकरण की विफलता के कारण निर्धारित समय अंतराल के समाप्त होने से ठीक पहले बुझ जाता है, यानी 100 सेकंड से कम नहीं, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को दो मिनट तक इंतजार करना चाहिए और फिर सामान्य तरीके से मार्ग को रद्द कर देना चाहिए। इसके अलावा, स्टे.मा. को तुरंत सिग्नल मेंटेनर को विफलता की रिपोर्ट करनी चाहिए और इसे एस एंड टी विफलता रजिस्टर में रिकॉर्ड करना चाहिए।

ii] एक या एक से अधिक ट्रैक सर्किट के खराब होने की स्थिति में, दोषपूर्ण ट्रैक सर्किट द्वारा कवर किया गया विशेष रूट सेक्शन या तो ट्रेन के गुजरने या आपातकालीन रूट रिलीज के संचालन से रद्द नहीं होगा। ऐसे मामलों में, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत अवलोकन द्वारा सत्यापित करने के बाद कि दोषपूर्ण ट्रैक सर्किट किसी ट्रेन या वाहन द्वारा कब्जा नहीं किया गया है, रद्द किए जाने वाले मार्ग का विवरण देते हुए ड्यूटी पर मौजूद सिग्नल मेंटेनर को लिखित रूप से सूचित करेगा। इसके बाद ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा.वीडीयू पैनल पर इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए इमरजेंसी रूट सेक्शन रिलीज़ (EUYN) को संचालित करेगा और फिर विशेष रूट सेक्शन को रिलीज़ करेगा। इस तरह के मार्ग को "आपातकालीन मार्ग प्वाइंट पर पीले प्वाइंट पर प्वाइंट को नियंत्रित करने वाले मार्ग के लिए, (ख) उस संकेत द्वारा नियंत्रित मार्ग के लिए संकेत" पर क्लिक करके रद्द कर दिया जाएगा

iii] ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. और ड्यूटी पर मौजूद सिग्नल मेंटेनर वीडीयू पर दिए गए सिग्नल मेंटेनर के इमरजेंसी रूट सेक्शन रिलीज (ईयूवाईएन) के साथ रीडिंग और रूट कैंसिलेशन के अन्य विवरणों को रिकॉर्ड करने के लिए एक रजिस्टर बनाए रखेंगे।

8.1 वीडीयू पर स्टेशन मास्टर का नियंत्रण:

जब ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. को वर्क-स्टेशन छोड़ना पड़ता है तो उसकी अनुपस्थिति में अनधिकृत संचालन को रोकने के लिए उसे 'लॉग ऑफ' करना चाहिए।

8.2 काउंटर:

मुख्य और स्टैंडबाय ओपीसी के लिए अलग-अलग रजिस्टर बनाए रखने की जरूरत है क्योंकि दोनों ओपीसी ने काउंटर रीडिंग प्रदान की है।

i) कॉलिग ऑन सिगनल काउंटर :

आपातकालीन रिलीज ऑपरेशन किए जाने पर काउंटरों पर कॉल करना भौतिक काउंटर बॉक्स दिखाई देगा। यह काउंटर किसी भी दिशा में सिगनल पर कॉल करने पर किए गए हर रिसेप्शन पर गिनती बढ़ाएगा। यह ऑपरेशन सिस्टम द्वारा एक काउंटर पर और स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा, जो उसके द्वारा बनाए रखा जाएगा। रजिस्टर में की जाने वाली प्रविष्टियों का विवरण नीचे दिया गया है:

क्रम सं	तारीख	सिगनल	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बाद में		

ii) रूट रिलीज काउंटर:

यह काउंटर रूट रिलीज ऑपरेशंस की गिनती के लिए 'फिजिकल काउंटर' बॉक्स में दिखाई देता है। सामान्य ऑपरेशन (नो ट्रैक सर्किट विफलता) के रूप में मार्ग जारी होने पर यह काउंटर बढ़ जाएगा। यह ऑपरेशन सिस्टम द्वारा एक काउंटर पर और स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा, जो उसके द्वारा बनाए रखा जाएगा। रजिस्टर में की जाने वाली प्रविष्टियों का विवरण नीचे दिया गया है:

क्रम सं	तारीख	सिगनल	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बाद में		

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

iii) आपातकालीन रूट रिलीज काउंटर:

यह काउंटर "भौतिक काउंटर" बॉक्स में आपातकालीन रूट रिलीज ऑपरेशंस (समय की देरी के साथ रूट रिलीज) की गणना के लिए दिखाई देता है। राहत अभियान के रूप में मार्ग जारी होने पर यह काउंटर बढ़ जाएगा। यह ऑपरेशन सिस्टम द्वारा एक काउंटर पर और स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा, जो उसके द्वारा बनाए रखा जाएगा। रजिस्टर में की जाने वाली प्रविष्टियों का विवरण नीचे दिया गया है:

क्रम सं	तारीख	सिगनल	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बाद में		

iv) आपातकालीन खंड रिलीज काउंटर:

यह काउंटर 'भौतिक काउंटर' बॉक्स में आपातकालीन खंड रिलीज संचालन (समय की देरी के साथ खंड रिलीज) की गणना के लिए प्रकट होता है। राहत अभियान के रूप में खंड जारी होने पर यह काउंटर बढ़ जाएगा। यह ऑपरेशन सिस्टम द्वारा एक काउंटर पर और स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा, जो उसके द्वारा बनाए रखा जाएगा। रजिस्टर में की जाने वाली प्रविष्टियों का विवरण नीचे दिया गया है:

क्रम सं	तारीख	सिगनल	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बाद में		

vी) आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन काउंटर:

यह काउंटर 'भौतिक काउंटर' बॉक्स में प्वाइंटओं को संचालित करते समय दिखाई देता है जब नियंत्रण ट्रैक सर्किट विफल हो जाता है और प्वाइंट मार्ग में बंद नहीं होता है। यह ऑपरेशन सिस्टम द्वारा एक काउंटर पर और स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा, जो उसके द्वारा बनाए रखा जाएगा। रजिस्टर का विवरण नीचे दिया गया है:

क्रम सं	तारीख	सिगनल	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बाद में		

vi) आपातकालीन ओवरलैप रिलीज ऑपरेशन काउंटर:

यह काउंटर 'भौतिक काउंटर' बॉक्स में इमरजेंसी ओवरलैप रिलीज़ ऑपरेशंस की गिनती के लिए दिखाई देता है, जब पॉइंट ज़ोन ट्रैक किसी रूट में विफल हो जाता है। यह ऑपरेशन सिस्टम द्वारा एक काउंटर पर और स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा, जो उसके द्वारा बनाए रखा जाएगा। रजिस्टर का विवरण नीचे दिया गया है:

क्रम सं	तारीख	सिगनल	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बाद में		

vii क्रैंक हैंडल रिलीज ऑपरेशन काउंटर:

यह काउंटर 'भौतिक काउंटर' बॉक्स में दिखाई देता है जब एक क्रैंक हैंडल रिलीज ऑपरेशन किया जाता है। यह ऑपरेशन सिस्टम द्वारा एक काउंटर पर और स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा, जो उसके द्वारा बनाए रखा जाएगा।

क्रम सं	तारीख	सिगनल ओवरलैप	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बाद में		

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

viii) डुअल डिटेक्शन ट्रैक के लिए एक्सल काउंटर रीसेट ऑपरेशन काउंटर: (बिल्लोचपुरा यार्ड के लिए)

रिसेटिंग काउंटर फिजिकल काउंटर बॉक्स में उपलब्ध होते हैं और डिस्टर्ब एक्सल काउंटर ट्रैक सेक्शन को रीसेट करते समय गिनते हैं। काउंटर रीडिंग को स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में नीचे दिए गए प्रारूप में दर्ज किया जाता है:

क्रम सं	विफलता का समय और तारीख	विफलता के कारण	समय रीसेट का ऑप.	काउंटर सं.		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				रीसेट से पहले	रीसेट के बाद		

उपरोक्त सभी ऑपरेशन सिस्टम में लॉग इन हैं।

ix) एक्सल काउंटर रीसेट ऑपरेशन काउंटर: (ऑटो सेक्शन के लिए) (बिल्लोचपुरा –रूनकता)

रीसेटिंग काउंटर 'एक्सल काउंटर रीसेट बॉक्स' में उपलब्ध होते हैं और डिस्टर्ब्ड एक्सल काउंटर ट्रैक सेक्शन को रीसेट करते समय गिनते हैं। काउंटर रीडिंग को स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में नीचे दिए गए प्रारूप में दर्ज किया जाता है:

क्रम सं	विफलता का समय और तारीख	विफलता के कारण	समय रीसेट का ऑप.	काउंटर सं.		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				रीसेट से पहले	रीसेट के बाद		

x) धुंधला/संशोधित ऑटो सिग्नल ऑपरेशन काउंटर: (ऑटो सेक्शन के लिए)

काउंटर अलग बॉक्स में उपलब्ध हैं और जब ऑटो सिग्नल ऑपरेशन परिवर्तित / संशोधित / धूमिल सिग्नल में परिवर्तित हो जाता है तो गिनती होती है। काउंटर रीडिंग को स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में नीचे दिए गए प्रारूप में दर्ज किया जाता है:

क्रम सं	विफलता का समय और तारीख	विफलता के कारण	समय रीसेट का ऑप.	काउंटर सं.		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				परेशन से पहले	ऑपरेशन के बाद		

8.3 रन थ्रू रेलगाड़ियाँ :

मेन लाइन होम सिगनल रूट से होकर ट्रेन चलाने के लिए स्टेडी रूट सेट किया जा सकता है। लूप लाइन से चलने वाली किसी गतिविधि के लिए, होम सिग्नल रूट और लूप लाइन स्टार्टर रूट सेट किया जा सकता है। इसी तरह, सेक्शन की स्थिति के आधार पर दोनों सिग्नल को क्लियर किया जा सकता है।

8.4 संकेतों और प्वाइंटओं की विफलता:

सिगनल/प्वाइंट के काम करने में किसी भी तरह की खराबी की सूचना सेक्शनल सिगनल मेंटेनर/जूनियर सिगनल इंजीनियर को कंट्रोल टेलीफोन पर दी जानी चाहिए और उसके बाद एक कन्फर्मेशन मैसेज दिया जाना चाहिए, जिसे सीनियर सेक्शन इंजीनियर (सिग्नल) को कॉपी करना चाहिए।जब गाड़ी के संचलन को प्रभावित करने वाले किसी सिगनल गियर को मरम्मत/समायोजन/डिस्कनेक्शन के लिए लिया जाना है, तो स्टे.मा. की पूर्व सहमति प्राप्त की जानी चाहिए और ऐसी अनुमति में अनावश्यक रूप से देरी नहीं की जानी चाहिए और जब संकेत दोषपूर्ण हों तो जीआर के 3.68, 3.69, 3.76 और एसआर के अनुपालन के लिए स्टे.मा. भी जिम्मेदार है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

8.5 कार्यों को अवरुद्ध करना:

स्टे.मा. को एसएसआई सिस्टम में ट्रैक, पॉइंट्स और सिग्नल जैसे अवरुद्ध कार्यों को याद दिलाने की सुविधा प्रदान की जाती है। ब्लॉक करने की प्रक्रिया का विवरण नीचे दिया गया है।

क्रम	कार्य	प्रक्रिया
1.	रूट	1. ब्लॉक किए जाने के लिए आवश्यक ट्रैक की लंबाई पर राइट-क्लिक करें। ट्रैक मेनू स्क्रीन पर दिखाई देगा। 2. मेनू पर 'ट्रैक ब्लॉक' पर बायाँ-क्लिक करें और फिर उप-मेनू पर 'ब्लॉक' पर बायाँ-क्लिक करें और संचारित करें। 3. स्क्रीन पर एक फॉर्म दिखाई देगा जिसे स्टे.मा. द्वारा भरा जाएगा। 'YES' चिह्नित बॉक्स पर क्लिक किया जाएगा 4. ट्रैक की लंबाई नीले रंग में बदल जाएगी, यह दर्शाता है कि ट्रैक ब्लॉक कर दिया गया है। 5. जब अनब्लॉक करने की आवश्यकता होती है, तो पहले स्टे.मा.को ट्रैक मेनू से अनब्लॉक अनुरोध भेजना होता है। पावती प्राप्त करने के बाद स्टे.मा. ट्रैक मेनू से 'ट्रैक अनब्लॉक' भेजेगा।
2.	प्वाइंट	1. ब्लॉक किए जाने वाले प्वाइंट पर क्लिक करें। स्क्रीन पर प्वाइंट मेन्यू दिखाई देगा। 2. मेनू पर 'ब्लॉक' पर बायाँ-क्लिक करें और फिर उप-मेनू पर 'ब्लॉक' पर बायाँ-क्लिक करें और 'ट्रांसमिट' करें। 3. स्क्रीन पर एक फॉर्म दिखाई देगा जिसे स्टे.मा. द्वारा भरा जाएगा। 'ओके' चिह्नित बॉक्स पर क्लिक किया जाएगा। 4. प्वाइंट "बी" प्रतीक को गुलाबी ऑन पॉइंट बटन के साथ प्रदर्शित करेगा, यह दर्शाता है कि प्वाइंट को अवरुद्ध कर दिया गया है। 5. जब अनब्लॉक करना आवश्यक हो, तो पहले स्टे.मा. को प्वाइंट मेन्यू से अनब्लॉक अनुरोध भेजना होगा। पावती प्राप्त करने के बाद स्टे.मा. पॉइंट्स मेनू से 'प्वाइंट अनब्लॉक' भेजेगा।
क्रम	कार्य	प्रक्रिया
1.	सिगनल	1. ब्लॉक किए जाने के लिए आवश्यक सिग्नल पर राइट-क्लिक करें। सिग्नल मेनू स्क्रीन पर दिखाई देगा। 2. मेनू पर 'सिग्नल ब्लॉक' पर बायाँ-क्लिक करें और फिर उप-मेनू पर 'ब्लॉक' पर बायाँ-क्लिक करें और संचारित करें। 3. स्क्रीन पर एक फॉर्म दिखाई देगा जिसे स्टे.मा. द्वारा भरा जाएगा। 'ओके' चिह्नित बॉक्स पर क्लिक किया जाएगा। 4. सिग्नल का आस्पेक्ट नीला हो जाएगा और तब तक नीला रहेगा जब तक सिग्नल अनब्लॉक नहीं हो जाता। 5. जब अनब्लॉक करने की आवश्यकता होती है, तो पहले स्टे.मा.को सिग्नल मेनू से अनब्लॉक अनुरोध भेजना होता है। पावती प्राप्त करने के बाद स्टे.मा. सिग्नल मेनू से 'अनब्लॉक सिग्नल' भेजेगा।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

1.4 स्टे.मा. द्वारा किए गए सभी ब्लॉकिंग और अनब्लॉकिंग ऑपरेशनों को पूर्वगामी पैरा में विस्तृत रूप से रजिस्टरों में दर्ज किया जाएगा।

1.5 पॉइंट्स का अवरोधन:

पॉइंट्स को ब्लॉक करना पारंपरिक पैनल पर पॉइंट स्विच/नॉब्स पर 'पॉइंट कॉलर' रखने के समान है। इस सुविधा का उपयोग पॉइंट्स को वांछित स्थिति में विद्युत रूप से लॉक करने के लिए किया जाता है ताकि पॉइंट रूट सेटिंग ऑपरेशन या व्यक्तिगत ऑपरेशन के माध्यम से संचालित न हो।

उदाहरण: जब एक मालगाड़ी मुख्य लाइन के बगल वाली लूप लाइन पर खड़ी होती है, तो लूप लाइन को मुख्य लाइन से जोड़ने वाले प्वाइंट को सामान्य रूप से अवरुद्ध किया जा सकता है ताकि मालगाड़ी को मुख्य लाइन पर लुढ़कने से बचाया जा सके।

जब कोई प्वाइंट अवरुद्ध हो जाता है:

(i) प्वाइंट को वीडीयू से संचालित करना संभव नहीं है।

(ii) क्रैंक हैंडल को छोड़ना संभव नहीं है।

(iii) अवरुद्ध प्वाइंट पर पढ़ने वाले संकेतों को साफ करना संभव है।

8.5.1 अनब्लॉकिंग:

सामूहिक अनब्लॉकिंग स्टेशन मास्टर द्वारा सभी सिग्नलिंग गियर को एक साथ अनब्लॉक करने की सुविधा प्रदान की जाती है। सामूहिक अनब्लॉकिंग के लिए, स्टे.मा.को नीचे बताए गए चरणों का पालन करना होगा:

(i) स्टेशन के नाम पर राइट क्लिक करें। एक मेनू दिखाई देगा।

(ii) सामूहिक अनब्लॉक अनुरोध पर बायाँ-क्लिक करें।

(iii) पावती प्राप्त करने के बाद, एक बार फिर स्टेशन के नाम पर राइट क्लिक करें। मेनू फिर से दिखाई देगा।

(iv) प्रक्रिया को निष्पादित करने के लिए सामूहिक अनब्लॉक पर बायाँ-क्लिक करें।

8.6 पॉइंट अवरोध:पॉइंट कंट्रोलिंग ट्रैक सर्किट पर ट्रैक ब्लॉकिंग लागू करके पॉइंट पर किसी भी सिग्नल मूवमेंट को बाधित करना संभव है। यह आवश्यकता प्वाइंट से संबंधित प्वाइंट मशीन, ट्रैक रेल या ओवरहेड लाइन उपकरण के डिस्कनेक्शन के दौरान सामने आती है।

पॉइंट ज़ोन पर ट्रैक ब्लॉक के मामले में:

(i) वीडीयू से प्वाइंट को विद्युत रूप से संचालित करना संभव है।

(ii) क्रैंक हैंडल को छोड़ना संभव है।

(iii) किसी भी सिगनल (शंट, मेन, कॉलिंग ऑन आदि) को पॉइंट के ऊपर से नॉर्मल या रिवर्स में क्लियर करना संभव नहीं है।

नोट 1. सहायक सिगनल जैसे 'कॉलिंग-ऑन' और शंट सिगनल के साथ संयुक्त मुख्य सिगनल के मामले में, कार्य को पूरी तरह से ब्लॉक किया जाएगा जैसे होम सिगनल के नीचे कॉल करना या स्टार्टर सिगनल के नीचे शंट सिगनल, जिसे अलग से ब्लॉक नहीं किया जा सकता है।

8.7 ट्रैक सर्किट और उनके संकेत:

(i) साइडिंग लाइनों के बर्थिंग भागों को छोड़कर स्टेशन यार्ड में होम सिगनल से संबंधित उन्नत स्टार्टर सिगनल तक अप और डाउन दोनों दिशाओं में निरंतर ट्रैक सर्किटिंग प्रदान की जाती है।

(ii) पूरे स्टेशन यार्ड में डीसी ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर लगाए गए हैं।

(iii) वीडीयू पर ट्रैक सर्किट के संकेत दिखाए गए हैं। ट्रैक परिपथित क्षेत्र को उप-ट्रैक सर्किट के उपयुक्त आकार में विभाजित किया गया है जैसा कि कार्य नियम आरेख में दिखाया गया है और वीडीयू स्क्रीन पर भी सीमांकित है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

8.8 एक्सल काउंटर संकेत:

पूरे बिल्लोचपुरा स्टेशन यार्ड में ड्यूल ट्रैक डिटेक्शन ट्रैक यानी डीसी ट्रैक सर्किट के समानांतर एक्सल काउंटर (डाउन लूप लाइन और अप लूप लाइन को छोड़कर, जिसमें डुअल एक्सल काउंटर है) प्रदान किया गया है।

(i) यदि एक्सल काउंटर केवल विफल रहता है और संबंधित ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर समानांतर में ट्रैक को क्लियर दिखाता है, तो इसे ट्रैक सेक्शन के चारों ओर हल्के हरे रंग के रूप में प्रदर्शित किया जाता है। सिस्टम स्टे.मा. के हस्तक्षेप के बिना एक्सल काउंटर रीसेट को अपने आप लागू करता है और ट्रैक के पास पीला 'आरए' संकेत दिखाई देता है

(ii) यह 'लाल' दिखाता है जब यह दोनों व्यवस्थाओं के साथ व्यस्त या विफल रहता है।

9.0 सामान्य निर्देश:

क] जब एक हल्के डीजल इंजन या किसी अन्य हल्के स्व-चालित वाहन को ट्रैक सर्किट द्वारा नियंत्रित एक प्वाइंट या क्रॉस ओवर से गुजरना होता है, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को नियंत्रण वीडीयू पर ट्रैक सर्किटिंग देखने के अलावा, सुनिश्चित करना चाहिए दृश्य सत्यापन कि डीजल इंजन आदि ने संबंधित ट्रैक सर्किट को मंजूरी दे दी है और पिछली चाल के लिए निर्धारित प्वाइंट में हस्तक्षेप करने से पहले या प्रभावित लाइनों पर किसी अन्य चाल की अनुमति देने से पहले अगले ट्रैक सेक्शन में प्रवेश कर लिया है।

ख] पॉइंट और/या सिगनल के विफल होने की स्थिति में, ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर द्वारा विफलता की सूचना ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन के सिगनल मेंटेनर और एसएसई (सिग.) को दी जानी चाहिए।

ग] खराब सिगनल को 'ऑन' पोजीशन में पास करने के लिए अथॉरिटी जारी करते समय, फेसिंग प्वाइंट्स की रक्षा करते हुए, ड्राइवर्स को 15 किमी प्रति घंटे की गति प्रतिबंध का पालन करने का निर्देश देते हुए उस पर एंडोर्समेंट किया जाना चाहिए, जब तक कि पूरे ट्रेन ने रूट में फेसिंग पॉइंट्स को साफ नहीं कर दिया हो।

घ] वीडीयू पैनल को पॉइंट और सिग्नल के अनधिकृत संचालन को रोकने के लिए स्टेशन मास्टर की चाबी प्रदान की जाती है। आम तौर पर, के सभी बटननियंत्रण वीडीयू पैनल किसी भी समय संचालित होने के लिए तैयार हैं जब तक कि ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. उन्हें स्टे.मा. की कुंजी के माध्यम से लॉक न कर दे।

ई] प्रत्येक मूवमेंट के पूरा होने के बाद, प्वाइंट को उनकी सामान्य स्थिति में बहाल किया जाना चाहिए।

नोट:जब नियंत्रण वीडीयू लॉक हो जाता है, तो प्वाइंट को संचालित करना या सिग्नल को क्लियर करना संभव नहीं होगा। लेकिन संबंधित सिग्नल और ईआरएन पर क्लिक करके एक क्लियर सिग्नल को 'ऑन' आस्पेक्ट पर रखा जा सकता है। इसी तरह पहले से तय रूट भी ट्रेन के गुजरने के बाद अपने आप कैंसिल हो जाता है। ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. को जब भी किसी कारणवश वीडीयू छोड़ना पड़े तो चाभी को अपने निजी अभिरक्षा में रखना होगा।

9.1 यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि डिप लॉरी/मटेरियल ट्रॉली/मोटर ट्रॉली/पुश ट्रॉलियों को क्लियर मेमो के तहत ड्यूटी पर एस.एम. की विशिष्ट अनुमति प्राप्त करने के बाद अनिवार्य रूप से काम किया जाता है। जब ट्रॉली को ट्रैक से 'ऑफ' हटा दिया गया है, तो इस तरह के हटाने की पुष्टि प्रभारी अधिकारी द्वारा लिखित रूप से ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को की जाएगी।

9.2 ट्रॉलियों के इंसुलेटेड एक्सल के हिलने से ट्रैक सर्किट की कार्यप्रणाली प्रभावित नहीं होगी।

9.3 <u>अतिरिक्त सावधानियाँ जिनका पालन किया जाना चाहिए</u>:-

बटन कॉलर कमांड को दोषपूर्ण/डिस्कनेक्ट किए गए प्वाइंट और संबंधित रूट बटन पर रखा जाएगा। निम्नलिखित परिस्थितियों को छोड़कर बटन कॉलर कमांड को हटा दिया जाना चाहिए: -

क) जब डिस्कनेक्ट किए गए प्वाइंट को फिर से जोड़ा जाता है और इस आशय का पुनः कनेक्शन ज्ञापन प्राप्त होता है या,

ख) जब दोषपूर्ण प्वाइंट को सही कर दिया गया हो और सलाह प्राप्त हो गई हो या,

ग) जब स्टे.मा./एस्टे.मा. ने व्यक्तिगत रूप से प्वाइंट्स की सही सेटिंग क्लैम्पिंग और पैड लॉकिंग सुनिश्चित करने के बाद कोई कदम उठाया हो और चाबियां उनकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में हों या,

घ) जब विशेष ड्यूटी गार्ड स्टे.मा. को एक निजी नंबर द्वारा समर्थित प्वाइंट पर मूवमेंट करने के लिए अधिकृत करता है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

10.0 विफलता के दौरान ट्रेनों का संचालन:

(ए) मोटर प्वाइंट खराब होने पर ट्रेनों का गुजरना :

i) जब विद्युतीय रूप से संचालित मोटर प्वाइंट ऑपरेशन करने पर एक स्थिति से दूसरी स्थिति के लिये नही लगता है, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. पहले पॉइंट को अंतिम संचालित स्थिति पर फिर से सेट करेगा और प्वाइंट मैन को यह पता लगाने के लिए नियुक्त करेगा कि क्रॉस ओवर के दोनों सिरों पर टंग और स्टॉक के बीच कोई बाधा तो नहीं है।

ii) प्वाइंट मैन प्वाइंट पर पहुंचने पर स्टॉक के बीच किसी भी बाधा की तलाश करेगा और प्वाइंट के दोनों सिरों पर रेल स्विच करेगा, यदि कोई मिले तो उसे हटा देगा और प्वाइंट सेट करने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. को एक ठीक संकेत प्रदर्शित करेगा। यदि रुकावट पाई जाती है, तो पॉइंट मैन हाथ से खतरे का संकेत प्रदर्शित करेगा।

iii) प्वाइंट मैन से ऑल राइट सिग्नल प्राप्त होने पर, ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. प्वाइंट्स को आवश्यक स्थिति पर सेट कर देगा। यदि प्वाइंट अभी भी सेट होने में विफल रहता है या प्वाइंट मैन से हैंड डेंजर सिग्नल प्राप्त होने पर, ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. क्रैंक हैंडल और संबंधित क्रैंक हैंडल कुंजी को हटा देगा, नियंत्रण वीडीयू को लॉक करने और बनाए रखने के बाद दोषपूर्ण प्वाइंट की साइट पर आगे बढ़ें। चाबी उनकी निजी अभिरक्षा में है। दोषपूर्ण प्वाइंट पर पहुंचने पर, वह प्वाइंट को आवश्यक स्थिति में मैन्युअल रूप से सेट करेगा (क्रॉस ओवर पॉइंट के मामले में दोनों सिरों), क्लैंप और पैडलॉक करें और वीडीयू कक्ष में वापस आएंगे और वीडीयू को अनलॉक करेंगे। वह वीडीयू पर प्वाइंट संचालित करेगा, ताकि वीडीयू पर प्वाइंट संकेत साइट पर उस प्वाइंट के अनुरूप हो और फिर चाल को अधिकृत करे।

नोट: क्रॉसओवर प्वाइंट को 'सामान्य' से 'रिवर्स' पर सेट करते समय इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि पहले 'ए' चिह्नित किया जाए और फिर दूसरे सिरे को 'बी' के रूप में सेट किया जाए। इसी प्रकार, 'रिवर्स' से 'नॉर्मल' पर सेट करते समय अंत में 'बी' सेट किया जाना चाहिए और अंत में 'ए' चिह्नित किया जाना चाहिए। यदि प्वाइंट को मैन्युअल रूप से सेट करने के बाद और प्रासंगिक 'एन' या 'आर' संकेत वीडीयू पैनल पर उपलब्ध है और चाल के लिए आवश्यक संकेत को साफ किया जा सकता है, तो प्वाइंटों की क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग आवश्यक नहीं है, बशर्ते कि कोई नुकसान न हो मशीन और रॉडिंग जुड़ा हुआ है। यदि सिगनल मेंटेनर उपलब्ध है, तो वह पॉइंट्स की मैन्युअल सेटिंग में स्टे.मा. की सहायता करेगा।

(बी) पॉइंट्स के डिस्कनेक्ट होने पर ट्रेनों का गुजरना:

i) चूँकि एस एंड टी कर्मचारी डिस्कनेक्टेड/दोषपूर्ण प्वाइंटों पर ध्यान दे रहे हैं और ट्रैफिक को उनके ऊपर से गुजरना है तोड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. निर्धारित प्वाइंट प्राप्त करने के उद्देश्य से एस एंड टी स्टाफ द्वारा एस.आर. के नियम 3.51/1.अनुसार कार्य कराएगा।

ii) वह इस प्रयोजन के लिए रखे गए एक विशेष रजिस्टर को अपने साथ ले जाएगा जिसमें मूवमेंट की प्रविष्टि की जाएगी और उस प्रविष्टि के सामने एसएंडटी स्टाफ के हस्ताक्षर प्राप्त किए जाएंगे जो इस मूवमेंट के लिए आश्वासन के रूप में होंगे कि एसएंडटी स्टाफ सहमत हो गया है। । स्टे.मा. भी प्रविष्टि के विरुद्ध हस्ताक्षर करेंगे। अपेक्षित मूवमेंट के लिए प्वाइंट निर्धारित किए जाने के बाद, स्टे.मा.प्वाइंटों को जकड़ेगा और ताला लगाएगा, और चाबियां अपने पास रखेगा और आगे कदम उठाने के लिए स्टेशन पर वापस आ जाएगा। ट्रैफिक के गुजरने के बाद, स्टे.मा.प्वाइंटों पर अपना काम जारी रखने के लिए एस एंड टी स्टाफ को पैडलॉक की चाबियां लौटा देंगे।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा

सी) ट्रैक सर्किट की विफलता के दौरान ट्रेनों का संचालन जब 'कॉलिंग ऑन' सिग्नल भी विफल हो गया हो :-

i] ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. ट्रैक सर्किट की विफलता के बारे में जांच करेंगे और बाद में पॉइंट्स मैन के साथ प्रभावित ट्रैक सर्किट की ओर बढ़ेंगे। दोषपूर्ण ट्रैक सर्किट की निकासी की पुष्टि करने के बाद स्टे.मा. अपेक्षित रूट सेट करेगा, सिग्नल बटन पर कमांड रिमाइंडर कॉलर और फिर चालक को 'ऑन' पर दोषपूर्ण सिग्नल पास करने के लिए 'टी/369(3बी)' जारी करेगा, बशर्ते आवश्यक हो प्वाइंट सेट है और लॉक संकेत प्रबुद्ध आरेख पर उपलब्ध हैं और ट्रैक सर्किट प्रमाणित ट्रैक सर्किट के अलावा अन्य क्लियर हैं।

जिस रूट के लिए टी/369(3बी) जारी किया गया है, उसे तब तक रद्द नहीं किया जाना चाहिए, जब तक कि ओवरलेप सहित पूरे रूट को ट्रेन द्वारा साफ नहीं कर दिया जाता है, सिवाय उन ट्रेनों के मामले में, जिन्हें प्लेटफॉर्म लाइनों पर रोके जाने की संभावना है, जिस स्थिति में मार्ग हो सकता है। पूर्ण आगमन के बाद रद्द कर दिया गया, पीछे के प्वाइंटों को नियंत्रित करने वाले ट्रैक सर्किट को हटा दिया गया।

ii] क्रॉसओवर पर ट्रैक सर्किट विफलता से प्रभावित संचलन एक साथ नहीं किया जाना चाहिए। इन परिस्थितियों में केवल सीधे मार्गों पर एक साथ चलने की अनुमति है।

iii] जब भी इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीन द्वारा संचालित प्वाइंट पर कोई गैर-संकेतिक कार्य करना, या तो सामने या पीछे की दिशा में होती है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्वाइंट को सेट करने के उद्देश्य से प्वाइंट को सामान्य/रिवर्स सेटिंग में संचालित करेगा। स्टे.मा. द्वारा यह सुनिश्चित करने के बाद कि सामान्य/रिवर्स सेटिंग्स के बारे में संकेत सही ढंग से उपलब्ध है, प्वाइंट पर आगे की गतिविधियों की अनुमति दी जा सकती है।

नोट: डिस्कनेक्टेड/दोषपूर्ण प्वाइंटों के मामले में, दूसरे छोर या सिरों की सेटिंग जहां काम किया जाता है/नहीं किया जाता है, ड्यूटी पर कार्यरत स्टे.मा. द्वारा किया जाएगा।

डी) एक्सल काउंटर की विफलता और इसकी रीसेटिंग:

एमएसडीएसी/डीसीटीसी की विफलता के दौरान प्रदान किए गए बिल्लोचपुरा यार्ड में डीसीट्रैक सर्किट के समानांतर मल्टी सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर 2020 के उ.म.रे.जेपीओ नंबर1,जेपीओनं.टी/जनरल/जेपीओ/रिकॉर्ड/54/19 दिनांक 05.10.2020 के अनुसार काम करेगा।

डीसी ट्रैक सर्किट के समानांतर प्रदान किए गए डीसी ट्रैक सर्किट और एमएसडीएसी की विफलता के मामले में कार्यात्मक है, इस मामले में आस्पेक्ट "एकल पीला" तक सीमित होना चाहिए। स्टे.मा. के कमरे में दिए गए वीडीयू पर ट्रैक सर्किट विफलता संकेत के आधार पर एमटीआरसी/सीयूजी/लिखित मेमो पर स्टेशन नियंत्रक और स्टेशन के संबंधित पी.वे. और एसएंडटी कर्मचारियों को स्टे.मा.सलाह देगा। सिस्टम संबंधित सिग्नल/सिग्नल को या तो ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) के पिक अप और फेलियर इंडिकेशन गायब होने या एस.एंड टी स्टाफ द्वारा ठीक किए जाने के बाद बहाल करेग

ii) यदि किसी ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) के समानांतर प्रदान किया गया एमएसडीएसीविफल हो जाता है और संबंधित ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) कार्यात्मक है, तो ऑन ड्यूटी स्टे.मा.सेक्शन नियंत्रक के साथ-साथ एस.एंड टी. के संबंधित रखरखाव कर्मचारियों को सलाह देगा। ऐसे मामलों में ट्रेनों को उचित सिगनल पर चलाया जाएगा। इन विफलताओं को स्टेशन के सिग्नल विफलता रजिस्टर में भी दर्ज किया जाना चाहिए।

iii) यदि दोनों एमएसडीएसी या ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) संबंधित ट्रैक सेक्शन और जबकि एमएसडीएसीसमानांतर ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) में प्रदान नहीं किया गया है, तो ट्रेनों को कॉलिग ऑन सिगनल पर रिसीव किया और यदि कॉलिग ऑन सिगनल भी नही दिया जा सकता तो सा.व सहा. नियम सं. 3.68, 3.69, 3.70 और 3.71 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए। विफलता ज्ञापन जारी किया जाना है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

2. एक्सल काउंटर को रीसेट करना (यार्ड में डुअल डिटेक्शन ट्रैक के लिए):

(i) ड्यूल ट्रैक डिटेक्शन ट्रैक्स में यदि एक्सल काउंटर केवल विफल रहता है और संबंधित ट्रैक सर्किट ट्रैक को साफ दिखाता है, तो यह ट्रैक सेक्शन के चारों ओर एक हल्के हरे क्षेत्र के रूप में प्रदर्शित होता है। सिस्टम स्टे.मा. के हस्तक्षेप के बिना एक्सल काउंटर रीसेट को अपने आप लागू करता है। यदि एक्सल काउंटर रीसेट है। पीला "आरए" संकेत ट्रैक सेक्शन के पास आता है जो प्रदर्शित होता है। अगली ट्रेन के गुजरने के बाद और ऑटो रीसेट सफल होने की स्थिति में गायब हो जाता है। यदि अगली ट्रेन के गुजरने के बाद भी विफलता जारी रहती है, तो ड्यूटी पर तैनात एसएम, एस एंड टी अनुरक्षक को विफलता को ठीक करने के लिए बुलाएगा।

(ii) यदि एक्सल काउंटर ऑटो रीसेटिंग द्वारा रीसेट करने में विफल रहता है, तो ओपीसी/वीडीयू के माध्यम से स्टेशन मास्टर द्वारा मैन्युअल रूप से रीसेट करने की सुविधा प्रदान की जाती है। मैनुअल रीसेटिंग पावती के साथ प्रारंभिक रीसेट है। मैनुअल रीसेट लागू करने से पहले स्टे.मा. यह सुनिश्चित करेगा कि डीसी ट्रैक सर्किट द्वारा प्रदान की गई ट्रैक रिक्ति को देखते हुए रीसेट किया जा रहा सेक्शन वाहनों से मुक्त है।

(iii) यदि एक ही सेक्शन से संबंधित ट्रैक सर्किट और एक्सल काउंटर दोनों विफल हो गए हैं, तो डीसीटीसी को ठीक किए बिना एक्सल काउंटर को रीसेट करना संभव नहीं है। ऐसे मामले में ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. विफलता को ठीक करने के लिए एसएंडटी मेंटेनर को बुलाएगा।

2. ओपीसी/वीडीयू से एक्सल काउंटर सेक्शन के मैनुअल रीसेट के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई गई है (पावती के साथ प्रारंभिक रीसेट)।

(i) स्टे.मा.रीसेट किए जाने वाले ट्रैक पर क्लिक करता है और एक्सल काउंटर रीसेट पर बायाँ-क्लिक करता है। रीसेटपर क्लिक करने के बाद यह यूजर नेम और पासवर्ड मांगेगा। दिए जाने के बाद, एक्सल काउंटर का रीसेट होगा और एमएसडीएसी मॉड्यूल से रीसेट पावती आएगी और "आरए" पीला संकेत दिखाई देगा।

(ii) अगली ट्रेन फेल ट्रैक सर्किट वाली लाइन पर प्राप्त होती है। यह सुनिश्चित करने के बाद कि ट्रेन ने ट्रैक सेक्शन को क्लियर कर दिया है और पृष्ठभूमि ग्रे रंग में बदल जाती है (यदि हल्का हरा संकेत गायब नहीं होता है, तो एस एंड टी अनुरक्षक को विफलता को ठीक करने के लिए बुलाया जाएगा)।

काउंटर बॉक्स पर काउंटर हर रीसेट करने के बाद एक नंबर की वृद्धि दर्ज करेगा।

11.0 ऑपरेशन चार्ट/शीट:

11.1 अप/डाउन ट्रेनों का संचलन:

ए) राजा की मंडी से डाउन ट्रेन का आगमन :

क्रम	ट्रेनों का संचलन	माउस राइट क्लिक		कांटों की वांछित स्थिति		टिप्पणी
		सिग.नं.	सेट रूट	सामान्य	रिवर्स	
1.	डाउन लूप लाइन पर डाउन मुख्य लाइन ट्रेन प्राप्त करने के लिए ओवीसैंड हंप पर सेट	एस-01	01-1	101ए/बी 201,202ए/बी 104ए/बी	105ए/बी	समपार-501 बंद और तालित
2.	डाउन लूप लाइन पर डाउन मु.ला.ट्रेन प्राप्त करने के लिए। ओवी डाउन मु.ला. पर सेट है।	एस-01	01-2	101ए/बी 201,202ए/बी 102ए/बी	105ए/बी 104ए/बी	समपार-501 बंद और तालित
3.	डाउन मुख्य लाइन पर डाउन मुख्य लाइन पर गाड़ी का आगमन	एस-01	02	101ए/बी 105ए/बी 102ए/बी 104ए/बी	--	समपार-501 बंद और तालित

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.से. अभि./सम./आगरा

4.	डाउन मेन लाइन पर डाउन मेन लाइन ट्रेन का आगमन	एसए-01	02	101ए/बी 105ए/बी 102ए/बी 104ए/बी	--	(i) 01-02 रूट सेट होने के बाद01AM प्रदीप्त। (ii) समपार-501 बंद और तालित
5.	डाउन मेन लाइन पर डाउन मेन लाइन ट्रेन प्राप्त करने के लिए	S-01	02	101ए/बी 105ए/बी 102ए/बी 104ए/बी	--	(i)एस01 की 'ए' मार्कर लाइट बुझ गई। (ii) संशोधित ऑटो मोड पर फॉगी स्विच (iii) समपार-501 बंद और तालित
6.	डाउन लूप लाइन पर डाउनमु.ला.पर ट्रेन का आगमन	सीओ-1	01-1	101ए/बी 201	105ए/बी	सी01टी के आक्युपाइड होने के 60 सेकंड बाद ऑफ होगा।
7.	डाउन मु.ला. पर डाउन मु.ला.ट्रेन का आगमन	सीओ-01	02	101ए/बी 105ए/बी	--	सी01टी के आक्युपाइड होने के 60 सेकंड बाद ऑफ होगा।

बी) रूनकुत्ता से अप ट्रेन का आगमन :-

क्रम	ट्रेनों का संचलन	माउस राइट क्लिक		कांटों की वांछित स्थिति		टिप्पणी
		सिग.नं.	सेट रूट	सामान्य	रिवर्स	
1.	अप लूप लाइन पर अप मुख्य लाइन ट्रेन प्राप्त करने के लिए ओवीसैंड हंप पर सेट	एस-02	04-1	102ए/बी 103ए/बी	106ए/बी	समपार-501 बंद और तालित
2.	अप लूप लाइन पर अप मु.ला.ट्रेन प्राप्त करने के लिए। ओवीडाउन मु.ला. पर सेट है।	एस-02	04-2	102ए/बी 101ए/बी	106ए/बी 103ए/बी	समपार-501 बंद और तालित
3.	अप लूप लाइन पर अप मु.ला.पर ट्रेन का आगमन	एस -02	04-01	106ए/बी 202 ए/बी 105ए/बी 201	102ए/बी 104ए/बी	समपार-501 बंद और तालित
4.	अप मु.ला. पर ट्रेन अप मु.ला. का आगमन	एस-02	03	106ए/बी 102ए/बी 103ए/बी 101 ए/बी		समपार-501 बंद और तालित

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.से. अभि./सम./आगरा

5.	अप मेन लाइन पर अप एम/एल लाइन पर ट्रेन का आगमन	SA-02	03	106ए/बी 102ए/बी 103ए/बी 101ए/बी		(i)02-03 के बाद 02AM जलाया रूट निर्धारित है। (ii) समपार-501 बंद और तालित
6.	अप मेन लाइन पर अप एम/एल ट्रेन का आगमन	एस-02	03	106ए/बी 102ए/बी 103ए/बी 101ए/बी	---	(i) एस02 की 'ए' मार्कर लाइट बुझी। (ii) संशोधित ऑटो मोड पर फॉगी स्विच (iii) LX-501 बंद और तालित
7.	अप लूप लाइन पर अप एम/एल ट्रेन का आगमन	सीओ-02	01-01	202ए/बी	102ए/बी 104ए/बी	(i) समपार-501 बंद और तालित। (II) सी02टी के आक्युपाइड होने के 60 सेकंड बाद ऑफ होगा।
8.	अप लूप लाइन पर अप एम/एल ट्रेन का आगमन	सीओ-02	04-01	102 ए/बी	106ए/बी	(i) समपार-501 बंद और तालित। (II) सी02टी के आक्युपाइड होने के 60 सेकंड बाद ऑफ होगा।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

9.	अप मेन लाइन पर अप मेंन लाइन की ट्रेन का आगमन	सीओ-02	03	106ए/बी 102ए/बी	--	(i) समपार-5071 बंद और तालित। (II) सी02टी के आक्युपाइड होने के 60 सेकंड बाद ऑफ होगा।

सी) रूनकुता की ओर डाउन ट्रेन को भेजना -

क्रम	ट्रेनों का संचलन	माउस राइट क्लिक		कांटों की वांछित स्थिति		टिप्पणी
		सिग.नं.	सेट रूट	सामान्य	रिवर्स	
1.	डाउन लूप लाइन से एस-35 तक डाउन ट्रेन भेजना	एस-11	09-11	202ए/बी 102ए/बी	104ए/बी	समपार-501 बंद और तालित
2.	डाउन ट्रेन को डाउन मेन लाइन से एस-35 तक भेजना	एस-09	09-11	102ए/बी 104ए/बी	--	समपार-501 बंद और तालित
3.	डाउन मेन लाइन से ट्रेन एस-35 तक भेजने के लिए	एस ए-09	09-11	102ए/बी 104ए/बी	--	समपार-501 बंद और तालित 09- (II) रूट सैट होने के बाद 09 एम जलेगा
4.	डाउन मेन लाइन से ए508 तक डाउन ट्रेन भेजने के लिए	एस-35	35	--	--	--
5.	डाउन मेन लाइन से A508 तक डाउन ट्रेन भेजने के लिए	एसए-35	35	--	--	एस35-35 का रूट सेट होने के बाद 35ए.एम.पर प्रदीप्त
6.	डाउन मेन लाइन से डाउन ट्रेन भेजने के लिए	एस-35	35	--	--	(i) एस35 की 'ए' मार्कर लाइट बुझा दी गई है। (ii) संशोधित ऑटो मोड पर धूमिल स्विच

डी) राजा की मंडी की ओर अप ट्रेन भेजना :-

क्रम	ट्रेनों का संचलन	माउस राइट क्लिक		कांटों की वांछित स्थिति		टिप्पणी
		सिग.नं.	सेट रूट	सामान्य	रिवर्स	
1.	अप ट्रेन को अप मेन लाइन से एस-36 तक भेजना	एस-10	10-16	103ए/बी 101ए/बी	--	--

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

2.	अप ट्रेन को अप मेन लाइन से एस-36 तक भेजना	एसए-10	10-16	103ए/बी 101ए/बी	--	एस10-10-16का रूट सेट होने के बाद 10ए.एम.पर प्रदीप्त
3.	अप लूप लाइन से एस-36 तक अप ट्रेन भेजना	एस-10	10-16	101ए/बी	103ए/बी	--
4.	कॉमन लूप लाइन से ए36 तक अप ट्रेन भेजना	एस-16	10-16	103ए/बी 201	105ए/बी 101ए/बी	एस01'आर ईसीआर अप ' सुनिश्चित करें
5.	अप ट्रेन को अप मेन लाइन से ए3(राजा की मंडी) तक भेजना	एसए-36	36	--	--	(1)रूट सेट के बाद 36-36 के बाद 36 ए.एम. प्रदीप्त (2)स्लॉट 74 एन और एजीएन राजा की मंडीकेद्वारा
6.	अप मेन लाइन एस-3(राजा कीमंडी) से अप ट्रेन को डिस्पैच करने के लिए	एस-36	36	--	----	स्लॉट 7वाईएन एव वाई वाई एन राजा कीं मंडी के द्वारा

ई) शंट सिगनल का रूट चार्ट:-

क्रम	ट्रेनों का संचलन		प्वाइंट आवश्यक		प्रचालन		एप्रोच को लॉक करना	टिप्पणी
	से	तक	सामान्य	रिवर्स	सिगनल	रूट		
1.	एसएच-41	एस-11	[103ए/बी] [201]	101ए/बी 105ए/बी	एसएच-41	01-1	10/10/14T (10/10/14XT)	एस01'आरजी' सुनिश्चित करें
2.	एसएच-41	एस-09	105ए/बी [103ए/बी]	101ए/बी	SH-41	02	10/10/14T (10/10/14XT)	एस01'आरजी' सुनिश्चित करें
3.	एसएच-41	एल-3 पर एसबी	101ए/बी 103ए/बी		एसएच-41	03	10/10/14T (10/10/14XT)	--
4.	एसएच-41	एल-4 पर एसबी	101ए/बी	103ए/बी	एसएच-41	04-1	10/10/14T (10/10/14XT)	--
5.	एसएच-42	एसएच-54	102ए/बी 104ए/बी	--	एसएच-42	02	09/11T/ (09/11XT)	समपार-501 बंद और तालित
6.	एसएच-42	एसएच-56	102ए/बी 202ए/बी	104ए/बी	एसएच-42	01-1	09/11T/ (09/11XT)	समपार-501बंद और तालित
7.	एसएच-42	एएंडडी एसडीजी	102ए/बी	202ए/बी 104ए/बी	एसएच-42	42	09/11T /(09/11XT)	समपार-501 बंद और तालित

(मनीश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

क्रम	ट्रेनों का संचलन		प्वाइंट आवश्यक		प्रचालन		एप्रोच को लॉक करना	टिप्पणी
	से	तक	सामान्य	रिवर्स	सिगनल	रूट		
8.	एसएच-43	एस-11	105A/B	201	एसएच-43	01-1	DAL100 सेकेंड	
9.	एसएच-53	एस-35	102ए/बी	202ए/बी 104	एसएच-43	01-1	DAL100 सेकेंड	समपार-501 बंद और तालित
10	एसएच-54	एस-36	105ए/बी	101ए/बी	एसएच-54	10-16	02टी/02XT1	--
11	एसएच-56	एस-36	201	101ए/बी 105ए/बी	एसएच-56	10-16	01XT/01XT1	--

12. रुनकता -बिल्लोचपुरा सेक्शन के लिए स्वचालित सिग्नलिंग का कार्य:

10.1 अप दिशा रूनकता –बिल्लोचपुरा

1) अप मेन से अप मुख्य प्रस्थान सिगनल संख्या एस-36 रुनकता (सेमी ऑटोमैटिक) :-

इस सिग्नल को सिग्नल संख्या S-36 और स्वचालित सिग्नल संख्या A 511 के बीच ट्रैक सर्किट संख्या (36T,36AT)/36XT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। इस सिग्नल संख्या S-36 के बीच के खंड तक इस सिग्नल को बंद नहीं किया जा सकता है। और स्वचालित सिगनल संख्या A511 से आगे 180 मीटर की दूरी ट्रेनों के क्लियर है।

यह संकेत 'ए' मार्कर के साथ प्रदान किया गया है जो रुनकता -बिल्लोचपुरा के बीच अप दिशा में स्वत: काम करने की शुरूआत के साथ प्रकाशित होगा।'

इस सिग्नल का ध्यान' आस्पेक्ट (दो पीली रोशनी) स्वचालित रूप से अप स्वचालित सिग्नल नंबर ए 511 के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन के साथ दिखाई देगा, क्लियर आस्पेक्ट (एक हरा प्रकाश) अप स्वचालित सिग्नल के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा नंबर ए 511।

2) अप ऑटोमैटिक सिग्नल नंबर ए 511:-

यह सिग्नल , सिग्नल नंबर A511 और सिग्नल नंबर A509 के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A511T, A511AT और A511BT)/A511DAXT के माध्यम से नियंत्रित होता है। यह संकेत एक सफेद गोलाकार बोर्ड के साथ प्रदान किया जाता है जिसमें 'ए' अक्षर काले रंग से चित्रित होता है ताकि स्वचालित संकेत के रूप में भेद किया जा सके।

इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑफ" है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल नंबर ए 511 और अप ऑटो सिग्नल नंबर ए 509 के आगे 180 मीटर की दूरी के बीच का सेक्शन किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर है।

अप ऑटो सिग्नल नंबर ए 509 के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन में इस सिग्नल का ध्यान देने वाला आस्पेक्ट स्वचालित रूप से प्रदर्शित होता है। इस सिग्नल का क्लियर आस्पेक्ट (हरी बत्ती) अप ऑटो सिग्नल नंबर ए 509 के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित होता है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा

3- अप ऑटो सिगनल नंबर ए 509:-

इस सिग्नल को सिग्नल नंबर A509 और अप सेमी ऑटोमैटिक सिग्नल नंबर A507 (संशोधित) के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A509T, A509AT और A509BT)/A509DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। स्वचालित सिग्नल के रूप में भेद करने के लिए इस सिग्नल को काले रंग से पेंट किए गए अक्षर 'ए' के साथ एक सफेद गोलाकार बोर्ड के साथ प्रदान किया जाता है।

इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑफ" है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल नंबर ए 509 और 180 मीटर से आगे की दूरी के बीच का खंड। अप अर्ध स्वचालित सिग्नल संख्या A507 (संशोधित) ट्रेनों के लिए क्लियर है।

इस सिग्नल का आस्पेक्ट (दो पीली रोशनी) स्वचालित रूप से अप अर्ध स्वचालित सिग्नल संख्या A507 (संशोधित) के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित होता है। इस सिग्नल संख्या A 509 का क्लियर आस्पेक्ट स्वचालित रूप से अप अर्ध स्वचालित सिग्नल संख्या A507 (संशोधित) के क्लियर आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित होता है।

4- अप अर्ध स्वचालित सिग्नल संख्या ए507 (संशोधित):-

इस सिग्नल को इस सिग्नल नंबर A507 और अप ऑटोमैटिक सिग्नल नंबर A505 के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A507T, A507AT और A507BT)/A507DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। यह सिग्नल चमक भरा'ए' मार्कर के साथ प्रदान किया गया है जो संशोधित फॉग सिग्नलिंग प्रणाली लागू होने पर बुझ जाएगा।

जब एक मार्कर जलाया जाता है, तो इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑफ" होता है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल नंबर ए 507 और अप स्वचालित सिग्नल नंबर ए 505 के आगे 180 मीटर की दूरी के बीच का खंड किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर है।

अप स्वचालित सिग्नल नंबर ए 505 के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित इस सिग्नल का ध्यान आस्पेक्ट । इस सिग्नल का क्लियर आस्पेक्ट (हरी रोशनी) अप स्वचालित सिग्नल संख्या ए 505 के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित होता है।

जब एक मार्कर बुझ जाता है (संशोधित फॉग सिग्नलिंग सिस्टम लागू होता है), तब सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑन" होता है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल नंबर ए 507 और अप होम सिग्नल S02 से परे 180 मीटर की दूरी के बीच का खंड (बिल्लोचपुरा) किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर है।

5- अप ऑटोमैटिक सिग्नल नंबर ए 505:-

इस सिग्नल को सिग्नल नंबर A505 और अप ऑटोमैटिक सिग्नल नंबर A503 के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A505T, A505AT और A505BT)/A505DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। यह संकेत एक सफेद गोलाकार बोर्ड के साथ प्रदान किया जाता है जिसमें 'ए' अक्षर काले रंग से चित्रित होता है ताकि स्वचालित संकेत के रूप में भेद किया जा सके।

इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑफ" है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल नंबर ए 505 और अप स्वचालित सिग्नल नंबर ए 503 के आगे 180 मीटर की दूरी के बीच का खंड किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर है।

अप स्वचालित सिग्नल नंबर ए 503 के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित इस सिग्नल का ध्यान आस्पेक्ट । इस सिग्नल का क्लियर आस्पेक्ट (हरी रोशनी) अप स्वचालित सिग्नल संख्या ए 503 के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित होता है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

6- अप ऑटोमैटिक सिग्नल नंबर ए 503:-

इस सिग्नल को सिग्नल नंबर A503 और अप ऑटोमैटिक सिग्नल नंबर A501 के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A503T, A503AT और A503BT) / A503DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। यह संकेत एक सफेद गोलाकार बोर्ड के साथ प्रदान किया जाता है जिसमें 'ए' अक्षर काले रंग से चित्रित होता है ताकि स्वचालित संकेत के रूप में भेद किया जा सके।

इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑफ" है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल नंबर ए 503 और अप स्वचालित सिग्नल नंबर ए 501 के आगे 180 मीटर की दूरी के बीच का खंड किसी भी ट्रेन से क्लियर है।

अप स्वचालित सिग्नल नंबर ए 501 के सावधानी आस्पेक्ट के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित इस सिग्नल का ध्यान आस्पेक्ट। इस सिग्नल का क्लियर आस्पेक्ट (हरी बत्ती) स्वचालित रूप से अप स्वचालित सिग्नल संख्या ए 501 के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित होता है।

7- अप स्वचालित सिगनल संख्या ए 501:-

इस सिग्नल को इस सिग्नल नंबर A 501 और अप होम सिग्नल नंबर S-02(बिल्लोचपुरा) के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A 501T, A 501AT, C02T,2T/2XT (बिल्लोचपुरा)/A501DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। यह सिग्नल प्रदान किया जाता है। स्वचालित सिग्नल के रूप में भेद करने के लिए काले रंग में 'ए' अक्षर के साथ एक सफेद गोलाकार बोर्ड के साथ।

इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट 'ऑफ' है। इस सिगनल को तब तक ऑफ नहीं किया जा सकता जब तक इस सिगनल संख्या ए 501 के बीच का खंड और अप होम सिगनल सं. एस-02 (बिल्लोचपुरा) के आगे 180 मीटर की दूरी किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर नहीं है।

इस संकेत का ध्यान आस्पेक्ट (दो पीला) स्वचालित रूप से संयोजन के रूप में प्रदर्शित होता है

अप होम सिग्नल नंबर एस-02 (बिल्लोचपुरा) के सावधानी आस्पेक्ट के साथ या रूट के बिना क्लियर आस्पेक्ट (एक हरी बत्ती) स्वचालित रूप से अप होम सिग्नल नंबर एस-02 (बिल्लोचपुरा) के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित किया जाएगा।

10.2) बिल्लोचपुरा -रुनकता के डाउन दिशा पर :-

1) बिल्लोचपुरा –रुनकता के बीच सिगनल नं.एस-35 पर डाउन मुख्य से डाउन मुख्य पर :-

डाउन मुख्य से डाउन मुख्य प्रस्थान सिग्नल संख्या S-35बिल्लोचपुरा को इस सिग्नल संख्या S-35बिल्लोचपुरा और डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या A 508 के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (35T/35XT(बिल्लोचपुरा), S35AT/S35DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। यह सिग्नल 'ए' मार्कर के साथ प्रदान किया गया है जो बिल्लोचपुरा–रुनकता के बीच डाउन दिशा में स्वचालित सिग्नल काम करने की शुरूआत के साथ प्रकाशित होगा।

इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट चालू (लाल बत्ती) है। इस सिगनल को तब तक ऑफ नहीं किया जा सकता जब तक कि इस सिगनल के बीच का सेक्शन और डाउन स्वचालित सिगनल संख्या ए 508 के आगे 180 मीटर की दूरी किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर न हो।

इस सिग्नल का ध्यान आस्पेक्ट डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 508 के सावधानी आस्पेक्ट के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित होता है। क्लियर आस्पेक्ट (एक हरी बत्ती) स्वचालित रूप से डाउन स्वचालित संकेत संख्या ए 508 के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित किया जाएगा।

2) डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 508:-

इस सिग्नल को सिग्नल नंबरA508 और डाउन ऑटोमैटिक सिग्नल नंबर A510 के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A508T, A508AT और A508BT)/ A508DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। यह संकेत एक सफेद गोलाकार बोर्ड के साथ प्रदान किया जाता है जिसमें 'ए' अक्षर काले रंग से चित्रित होता है ताकि स्वचालित संकेत के रूप में भेद किया जा सके।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑफ" है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल संख्या ए 508 और डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 510 के आगे 200 मीटर की दूरी के बीच का खंड किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर है।

डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 510 के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित इस सिग्नल का ध्यान आस्पेक्ट। इस सिग्नल का क्लियर आस्पेक्ट (हरी रोशनी) स्वचालित रूप से डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 510 के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित होता है।

3) डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 510:-

इस सिग्नल को इस सिग्नल नंबर A510 और डाउन ऑटोमैटिक सिग्नल नंबर A510 के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A510T,A510AT और A510BT)/A510DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। यह संकेत एक सफेद गोलाकार बोर्ड के साथ प्रदान किया जाता है जिसमें 'ए' अक्षर काले रंग से चित्रित होता है ताकि स्वचालित संकेत के रूप में भेद किया जा सके।

इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑफ" है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल संख्या ए 510 और डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 512 के आगे 198 मीटर की दूरी के बीच का खंड किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर है।

डाउन स्वचालित सिग्नल नंबर ए 512 के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित इस सिग्नल का ध्यान आस्पेक्ट। इस सिग्नल का क्लियर आस्पेक्ट (हरी रोशनी) स्वचालित रूप से डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 510 के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित होता है।

4- डाउन अर्ध स्वचालित सिग्नल संख्या ए510 (संशोधित):-

इस सिग्नल को इस सिग्नल नंबर A510 और डाउन ऑटोसिग्नल नंबर A 514 के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A510T,A510AT और A510BT)/A510DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। यह संकेत 'ए' मार्कर के साथ प्रदान किया जाता है जो संशोधित धुंध सिग्नलिंग प्रणाली लागू होने पर बुझ जाएगा।

जब एक मार्कर जलाया जाता है, तो इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑफ" होता है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल नंबर ए 510 और डाउन ऑटो सिग्नल नंबर ए 514 के आगे 205 मीटर की दूरी के बीच का खंड किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर है .

डाउन ऑटो सिग्नल नंबर ए 514 के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित इस सिग्नल का ध्यान आस्पेक्ट। इस सिग्नल का क्लियर आस्पेक्ट (हरी रोशनी) स्वचालित रूप से डाउन गेट सिग्नल संख्या ए 514 के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित होता है।

जब एक मार्कर बुझ जाता है (संशोधित फॉग सिग्नलिंग सिस्टम लागू होता है), इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "चालू" होता है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल नंबर ए 510 और डाउन होम सिग्नल रूनकुत्ता एस01 से 300 मीटर की दूरी के बीच का खंड (रूनकता) किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर है।

5- डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 514:-

इस सिग्नल को सिग्नल नंबर A514 और डाउन ऑटो सिग्नल नंबर A516 के बीच ट्रैक सर्किट नंबर (A514T, A514AT और A514BT)/A514DAXT के माध्यम से नियंत्रित किया जाता है। यह संकेत एक सफेद गोलाकार बोर्ड के साथ प्रदान किया जाता है जिसमें 'ए' अक्षर काले रंग से चित्रित होता है ताकि स्वचालित संकेत के रूप में भेद किया जा सके।

इस सिग्नल का सामान्य आस्पेक्ट "ऑफ" है जो स्वचालित रूप से प्रदर्शित होगा जब इस सिग्नल संख्या 514 और डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या A 516 के आगे 200 मीटर की दूरी के बीच का खंड किसी भी ट्रेन के लिए क्लियर है।

इस सिग्नल का ध्यान आस्पेक्ट (दो पीली रोशनी) स्वचालित रूप से डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 516 के सावधानी आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित होता है। इस सिगनल संख्या ए 514 का स्पष्ट संयोजन डाउन ऑटोमैटिक सिगनल संख्या ए-516 के सावधानी आस्पेक्ट के साथ ऑटोमेटिक रूप से प्रदर्शित होती है ०ा

6- डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए 516:-

इस सिग्नल को ट्रैक सर्किट नंबर (A 516T, A 516AT और C01T (रुनकता)/A516DAXT के माध्यम से इस सिग्नल नंबर A 516 और डाउन होम सिग्नल नंबर S01 (रुनकता) के बीच नियंत्रित किया जाता है। यह सिग्नल एक सफेद गोलाकार बोर्ड के साथ प्रदान किया जाता है। स्वचालित संकेत के रूप में भेद करने के लिए अक्षर 'ए' को काले रंग से रंगा गया है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

सिगनल का सामान्य आस्पेक्ट स्वत: आफ दर्शाता है जब सिगनल नं-516 डाउन होम सिगनल न-510 (रूनकता) के आगे 300 मीटर तक सैक्शन किसी भी वाहन रहित दर्शाता है ।

इस सिग्नल का ध्यान आस्पेक्ट (दो पीली रोशनी) डाउन होम सिग्नल संख्या S01 (रुनकता) के सावधानी आस्पेक्ट के साथ स्वचालित रूप से प्रदर्शित होता है। इस सिग्नल संख्या A516 का क्लियर आस्पेक्ट स्वचालित रूप से डाउनहोम सिग्नल संख्या S01 (रुनकता) के ध्यान या क्लियर आस्पेक्ट के संयोजन के साथ प्रदर्शित होता है।

13.0 अप और डाउन दिशाओं में बिल्लोचपुरा - रुनकता सेक्शनों के बीच स्वचालित अनुभाग में डिजिटल एक्सल काउंटरों की विफलता और रीसेटिंग :-

(i) ए बिल्लोचपुरा - रुनकता सेक्शन डाउन मेन लाइन के लिए-

स्टे.मा.कार्यालय बिल्लोचपुरा में प्रत्येक सेक्शन के इंडिकेशन पैनल पर संकेत प्रदान किया जाता है जिसमें डाउन मेन लाइन पर बिल्लोचपुरा-रूनकता के बीच डिजिटल एक्सल काउंटर सब सेक्शन के लिए एक सामान्य संकेत प्रदान किया जाता है। सेक्शन में जब भी कोई एक या एक से अधिक ट्रेन होगी तब सेक्शन 'घिरा' इंडिकेशन दिखाई देगा। जब भी डिजिटल एक्सल काउंटर सेक्शन के लिए किसी एक्सल काउंटर सब सेक्शन में एक्सल काउंटर फेल होता है तो सेक्शन 'ऑक्युपाइड' इंडिकेशन भी दिखाई देगा। प्रत्येक AFTC ट्रैक सर्किट सब सेक्शन के लिए एक सामान्य TPR संकेत प्रदान किया जाता है। यदि AFTC ट्रैक सर्किट सब सेक्शन में खराबी है तो सिग्नल डिजिटल एक्सल काउंटर द्वारा स्वचालित रूप से नियंत्रित हो जाएंगे और सिग्नल ठीक से काम करेगा। प्रत्येक AFTC ट्रैक सर्किट सब सेक्शन के लिए एक सामान्य TPR संकेत प्रदान किया जाता है।

यदि एएफटीसी ट्रैक सर्किट सब सेक्शन में खराबी है तो सिग्नल डिजिटल एक्सल काउंटरों द्वारा स्वचालित रूप से नियंत्रित होंगे और सिग्नल ठीक से काम करेंगे। किसी भी एएफटीसी ट्रैक सेक्शन /सब सेक्शन की विफलता के मामले में, स्टे.मा.सेक्शन कंट्रोलर को सलाह देगा और पी.वे की चिंता करेगा। और स्टेशन के एसएंडटी स्टाफ को एमटीआरसी/सीयूजी/लिखित मेमो पर ट्रैक सर्किट फेल्योर का विवरण देते हुए ट्रैक सर्किट फेलियर इंडिकेशन के आधार पर वीडीयू इंडिकेशन पैनल पर स्टे.मा. के कमरे में उपलब्ध कराया गया है, तब स्टे.मा. ट्रेन ड्राइवर को चेतावनी जारी करेगा कि वह चिंता को पास नहीं कर पाए। ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) उठने और विफलता संकेत गायब होने तक या S&T कर्मचारियों द्वारा इसे ठीक किए जाने के बाद या P-Way कर्मचारियों की सलाह के बाद AFTC सेक्शन सावधानी से किया जाता है।

यदि केवल डिजिटल एक्सल काउंटर सब सेक्शन में ही खराबी है, तो सिगनल स्वचालित रूप से AFTC द्वारा नियंत्रित होंगे और ट्रेनें उचित सिगनल पर चलेंगी। इस मामले में विफल डिजिटल एक्सल काउंटरों को AFTC ट्रैक सर्किट की निकासी द्वारा ऑटो रीसेट किया जाएगा। डिजिटल एक्सल काउंटर की विफलता के मामले में, स्टे.मा. और येलो इंड के हस्तक्षेप के बिना बाहरी सर्किट के माध्यम से 'ऑटो रीसेट' लागू होने के बाद यह प्रारंभिक रीसेट मोड में आ जाएगा और तैयारी का संकेत दिखाते हुए चमकेगा। रीसेट करें और पहली ट्रेन के गुजरने के बाद यह साफ हो जाएगा और पैनल पर हरे रंग का संकेत दिखाएगा। यदि स्वचालित रीसेटिंग नहीं हो रही है, तो ऑन ड्यूटी स्टे.मा. एसएंडटी कर्मचारियों को इसकी विफलता के लिए संदेश देगा और मैन्युअल रीसेटिंग के लिए जाएगा। हालांकि, अगर एक सेक्शन के एएफटीसी और एक्सल काउंटर दोनों विफल हो जाते हैं, तो इससे संबंधित स्वचालित/सेमीऑटोमैटिक सिग्नल 'ऑन' पहलू प्रदर्शित करेगा और ट्रेनें जी एंड एसआर के जीआर 9.02 और 9.02/1 के अनुसार चलेंगी।

(ii) डाउन मेन या अप मेन लाइन ट्रैक सर्किट 'क्लियर' इंडिकेशन होने पर रीसेटिंग कुंजी द्वारा सामान्य रीसेटिंग का सहारा लिया जाएगा।

(iii) रुनकता-कीथम डाउन सेक्शन और रुनकता-बिल्लोचपुरा अपसेक्शन को देखकर रुनकताके ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा.को पता चला कि डाउनमेन लाइन का एक्सल काउंटर फेल हो गया है, AFTC होने पर भी डिजिटल एक्सल काउंटर सेक्शन पर 'घिरा' इंडिकेशन उप सेक्शन क्लियर है या ऑटो रीसेटिंग को स्वीकार नहीं कर रहा है तो एक्सल काउंटर की मैन्युअल रीसेटिंग डाउन /अप लाइन के लिए सहा.स्टे.मा. कीथम/बिल्लोचपुरा की सहायता से तब की जाएगी जब ट्रैफिक परमिट (जैसा भी मामला हो)।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सी अभि./सम./आगरा

(v) बिल्लोचपुरा में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. द्वारा डाउन/अप दिशा के लिए रीसेटिंग तब तक नहीं की जाएगी जब तक कि उसके द्वारा यह सुनिश्चित नहीं किया जाता कि:-

क) बिल्लोचपुरा -रुनकता के बीच डाउन मेन लाइन सभी ट्रेनों के लिए क्लियर है, जैसा भी मामला हो।

ख) उन्होंने ऑन ड्यूटी मेन स्टे.मा. या स्टे.मा. बिल्लोचपुरा से पुष्टि की है कि उनके अंत में अंतिम ट्रेन के पूर्ण आगमन के बारे में हो सकता है, जिसे सहा.स्टे.मा. रुनकता द्वारा एक निजी नंबर द्वारा समर्थित सेक्शन में भेजा गया है।

vi) ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. बिल्लोचपुरा तब सहा.स्टे.मा. रूनकता में तैनात मुख्य स्टे.मा. से डाउन मेन लाइन पर एक्सल काउंटर या अप मेन लाइन के लिए सहा.स्टे.मा. बिल्लोचपुरा को डाउन दिशा रुनकता साइड के लिए सहकारी पुश बटन दबाकर सहायता करने के लिए कहेंगे।वह एक साथ एक्सल काउंटर रीसेट बटन भी दबाएगा, जो ट्रैक सर्किट के आधार पर डाउन/अप दिशा के लिए कुंजी डालकर और जैसा भी मामला हो, घुमाकर स्पष्ट संकेत देगा।

जैसे ही स्टे.मा. रुनकता /बिल्लोचपुरा डाउन/अप दिशा के लिए को-ऑपरेटिव बटन दबाते हैं, वैसे ही स्टे.मा. रुनकताके साथ दिए गए इंडिकेशन पैनल पर एक बटन दबाया हुआ संकेत दिखाई देगा और प्रक्रियाओं में रीसेटिंग ऑपरेशन की पुष्टि करने के लिए दोनों सिरों पर बजर बजेगा। प्रारंभिक रीसेट का संकेत दिखाते हुए चमकेगा और पहली ट्रेन के गुजरने के बाद यह साफ होगा और पैनल/वीडीयू पर हरे रंग का संकेत दिखाएगा

एक ट्रेन पास करने के बाद, बिल्लोचपुरा –रूनकता डाउन लाइन/ रुनकता-बिल्लोचपुरा अप लाइन "सेक्शन क्लियर" रुनकता साइड के लिए डिजिटल एक्सल काउंटर इंडिकेशन पर प्रदर्शित होगी और प्रत्येक रीसेटिंग की गिनती स्टे.मा. रुनकतारीसेट बॉक्स के साथ दिए गए काउंटर में की जाएगी। स्टे.मा. रुनकता "सेक्शन क्लीयर" इंडिकेशन देखने पर रीसेट बटन जारी करेगा और कीथम या बिल्लोचपुरा पर मुख्य स्टे.मा.को सहकारी बटन जारी करने की सलाह देगा, जैसा भी मामला हो।

vii) यदि बिल्लोचपुरा–रूनकता डाउन लाइन सेक्शन रीसेट करने में विफल रहता है यानी "सेक्शन ऑक्यूपाइड" संकेत उपरोक्त पैरा के अनुसार रीसेट करने के बाद भी दिखाई देता है, तो ड्यूटी पर मौजूद ईएसएम. को विफलता में भाग लेने के लिए स्टे.मा. द्वारा बुलाया जाएगा। एक्सल काउंटर के उसे सिग्नल की डिटेल देने में फेल हो गया।

ईएसएम. दोषपूर्ण एक्सल काउंटर की खराबी को ठीक करने के बाद एक्सल काउंटर के पुट राइट के बारे में स्टे.मा. बिल्लोचपुरा को सूचित करते हैं।

एक्सल काउंटर के पुट राइट के बारे में ईएसएम. से यह जानकारी प्राप्त होने पर बिल्लोचपुरा में स्टे.मा./ बिल्लोचपुरा उपरोक्त पैरा के अनुसार फिर से एक्सल काउंटर पर रीसेट हो जाएगा और "सेक्शन क्लीयर" संकेत प्राप्त करेगा, जिसके परिणामस्वरूप सामान्य कामकाज होगा।

बिल्लोचपुरा में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. बिल्लोचपुरा–रूनकता के बीच डाउन मेन लाइन पर एक्सल काउंटरों को रीसेट करने के लिए किए गए प्रत्येक बटन ऑपरेशन के लिए एक पांडुलिपि रजिस्टर में अलग से प्रत्येक खंड के सामान्य रीसेटिंग ऑपरेशन के लिए प्रविष्टि करेगा।

क) रीसेट करने से पहले काउंटर पढ़ना।

ख) रीसेट करने के बाद काउंटर पढ़ना।

ग) जैसा भी मामला हो, रुनकता-बिल्लोचपुरा के बीच डाउन मेन लाइन पर भेजी गई अंतिम ट्रेन का विवरण और विवरण।

घ) आखिरी ट्रेन के रुनकता-बिल्लोचपुरा सेक्शन, जैसा भी मामला हो, को पार करने की तारीख और समय।

ई) रूनकता/बिल्लोचपुरा पर ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. से निजी नंबर प्राप्त हुआ, जो डाउन/अप मेन लाइन के लिए रूनकता / बिल्लोचपुरा पर अंतिम ट्रेन के पूर्ण आगमन की पुष्टि करता है और डाउन मेन लाइन पर बिल्लोचपुरा -रुनकता या अप मेंन लाइन पर रुनकता-बिल्लोचपुरा के बीच का सेक्शन है, जैसा भी मामला हो।

च) बिल्लोचपुरा में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. द्वारा एक्सल काउंटर उपकरण को रीसेट करने की तारीख और समय।

छ) एक्सल काउंटर उपकरण की ड्यूटी रीसेटिंग पर स्टे.मा. के हस्ताक्षर।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

13.1-(ए) बिल्लोचपुरा - रुनकता सेक्शन में डाउन दिशा के लिए एक्सल काउंटर रीसेट करना:

i) स्टे.मा./बिल्लोचपुरा से पूछताछ पर रुनकता में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा.रूनकता से भेजी गई अंतिम ट्रेन के पूर्ण आगमन के बारे में निजी नंबर द्वारा समर्थित होने की पुष्टि करेगा और ट्रेन रजिस्टर में दर्ज करेगा।

ii) बिल्लोचपुरा में तैनात स्टे.मा.बिल्लोचपुरा-रुनकता के बीच अप दिशा के लिए रीसेटिंग ऑपरेशन करने के लिए स्टे.मा./रूनकता की सहायता करेंगे। अप मेन लाइन के लिए एक्सल काउंटरों को रीसेट करने के बारे में बिल्लोचपुरा में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. की सलाह पर, रुनकता में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. कुंजी डालेंगे और अप दिशा के लिए को-ऑपरेटिब बटन दबाएंगे। रीसेटिंग ऑपरेशन के दौरान बजर बजेगा को-ऑपरेटिब बटन स्टे.मा./रूनकता स्टेशन की सलाह पर जारी किया जाएगा।

टिप्पणी:

1. ट्रेन के लोको पायलट द्वारा अप लाइन पर स्वचालित सिग्नल की विफलता के बारे में शिकायत पर, बिल्लोचपुरा में मुख्य स्टेशन मास्टर/सहा.स्टे.मा.स्टेशन मास्टर/रूनकुता स्टेशन को सूचित करेंगे।
2. ताले के साथ रीसेटिंग चाबियां प्रदान की जाती हैं और चाबियां ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. द्वारा अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जाएंगी।

14.0 **ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. द्वारा सामान्य बिजली की विफलता के मामले में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया:-**

(ए) इस स्टेशन की सिग्नलिंग प्रणाली के लिए बिजली की आपूर्ति अप और डाउन मेन लाइन ओएचई आपूर्ति से जुड़े सहायक ट्रांसफार्मर के माध्यम से प्रदान की जाती है। प्रत्येक एटी के लिए बिजली की उपलब्धता नियंत्रण कक्ष पर एम1, एम2 की रोशनी द्वारा इंगित की जाती है जो विशेष एटी आपूर्ति के लिए बिजली की उपलब्धता को इंगित करता है।

(बी) आम तौर पर अप एटी सिग्नलिंग लोड से जुड़ा होता है जो पैनल पर एक चमकीला संकेत एम 1 द्वारा इंगित किया जाता है जब भी यह एटी आपूर्ति विफल हो जाती है तो सिग्नलिंग लोड स्वचालित रूप से डाउन एटी पर स्विच हो जाएगा जो पैनल पर एक प्रबुद्ध संकेत एम 2 द्वारा इंगित किया जाता है और जब ये दोनों आपूर्ति उपलब्ध नहीं हैं तो इसे स्वचालित रूप से स्थानीय आपूर्ति पर स्विच किया जाएगा, जो पैनल पर एक प्रबुद्ध संकेत एम3 द्वारा इंगित किया गया है। एलटी में व्यवस्था होगी और इस स्टेशन के रिले रूम में पैनल उपलब्ध कराया गया है। अप और डाउन एटी आपूर्ति के संकेत वीडीयू पैनल में प्रदान किए जाते हैं और ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. /सहा.स्टे.मा. किसी भी संकेत के न होने की स्थिति में ओएचई कर्मचारियों को सूचित करने के लिए कार्रवाई करेंगे। अप और डाउन एटी आपूर्ति के विफल होने की स्थिति में पैनल में दी गई घंटी लगातार बजती रहेगी जिसे पैनल पर एटी आपूर्ति संकेत के पास दिए गए बटन को दबाकर बंद किया जा सकता है।

(सी) जब भी शताब्दी आपूर्ति विफल हो जाती है तो ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. टीपीसी और संबंधित ओएचई कर्मचारियों और संबंधित सीएसआई/एसआई को सलाह देंगे।

(डी) ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर रखा जाएगा, जिसमें कैटेनरी आपूर्ति की विफलता का समय, ओएचई अधिकारियों को टीपीसी पर सूचित करने का समय या अन्यथा, स्टे.मा./एसआई को सूचित किए जाने का समय, ओएचई कर्मचारियों के उपस्थित होने और सामान्य आपूर्ति बहाल करने का समय दर्शाया जाएगा। .

(ई) जब सामान्य कैंटीनरी आपूर्ति और स्टैंड बाय आपूर्ति दिखाई नहीं देती है, तो ड्यूटी पर सहा. स्टे.मा./स्टे.मा. सिग्नल संकेतों और या सिग्नल पहलुओं की जांच करेंगे। मामले में, स्टेशन पर कोई संकेत नहीं है और सिग्नल पर कोई रोशनी नहीं है। ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर/सहा.स्टे.मा. सिग्नल को खराब मानेंगे और जीआर: 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 और उसके तहत एसआर के अनुसार ट्रेनों को प्राप्त करने और भेजने की व्यवस्था करेंगे।

14.1 एकीकृत विद्युत आपूर्ति:

इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई सिस्टम पावर सप्लाई फेल होने की स्थिति में 4 घंटे का बैटरी बैकअप देगा।

14.2 स्टेशन पर उपलब्ध कराए गए आईपीएस:

सेमीआटोमैटिक सिगनल सहित स्टेशन के सभी सिगनल जैसे होम, स्टार्टर, एडवांस्ड स्टार्टर जो ऑटोमेटिक सेक्शन की ओर ले जाते हैं, एक आईपीएस द्वारा फीड किए जाते हैं।

(यतीश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

बैटरी उपकरण कक्ष - फीडर एटी आपूर्ति की अनुपलब्धता, आईपीएस मॉड्यूल विफलता या बैटरी कम संकेत के लिए स्टे.मा. रूम में ऑडियो विजुअल अलार्म प्रदान किए जाते हैं। आईपीएस को एटी आपूर्ति की अनुपलब्धता का अलार्म मिलने पर एस एंड टी कर्मचारियों के साथ-साथ विद्युत कर्मचारियों को तुरंत सूचित किया जाएगा।

14.3 अलार्म की विफलता और स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्रवाई:

आईपीएस संकेत और विफलताएं:

स्टेशन के साथ-साथ स्टेशन से जुड़े प्रत्येक आरएच पर एकीकृत विद्युत आपूर्ति प्रणाली प्रदान की जाती है। स्टेशन पर आईपीएस का स्वास्थ्य स्टे.मा. कार्यालय में उपलब्ध कराए गए नीले रंग के बॉक्स में दिखाया गया है। स्टे.मा. द्वारा किए जाने वाले संकेतों और कार्रवाई का अर्थ नीचे दिया गया है।

एलईडीनिर्देश	एलईडी की स्थिति	सूचना	टिप्पणी
ए	एटी विफलता	रेड	एस एंड टी एंड इलेक्ट्रिकल स्टाफ	ऑडियो विजुअल अलार्म।अलार्म को स्वीकार किया जा सकता है
बी	एटी विफलता	लाल	एस एंड टी और आपातकालीन स्थिति इलेक्ट्रिकल स्टाफ	ऑडियो विजुअल अलार्म। अलार्म को स्वीकार किया जा सकता है
सी	सिस्टम शट डाउन	रेड	एस एंड टी एंड इलेक्ट्रिकल स्टाफ	सिग्नल फीड कट ऑफ और सभी डीसी-डीसी कन्वर्टर एटी आपूर्ति बहाल होने तक
डी	आईपीएस शट डाउन	रेड	एस एंड टी एंड इलेक्ट्रिकल स्टाफ	एटी आपूर्ति बहाल होने तक सभी आपूर्ति काट दी जाएगी
ई	AT सप्लाई बहाल	ग्रीन	---	ऑडियो विजुअल अलार्म को पुनर्स्थापित करता है

स्टेशनों से जुड़े एटी आपूर्ति और आईपीएस की स्थिति स्टे.मा. कार्यालय में प्रदान किए गए वीडीयू पर इंगित की गई है। संकेत और विभिन्न संकेतों के लिए की जाने वाली कार्रवाई नीचे दी गई है। :-

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.इ.एं. अभि./सम./आगरा

1. यूपी एटी 2. डीएन एटी
3. आईपीएस 4. बैटरी कम

स्टेशन मास्टर इंडिकेशन 1 और 2 के मामले में एस एंड टी और इलेक्ट्रिकल स्टाफ दोनों को और 3 और 4 इंडिकेशन के मामले में एस एंड टी स्टाफ को सूचित करेगा। विफलता को इंगित करने के लिए एक ऑडियो बजर भी प्रदान किया जाता है जिसे स्टे.मा. द्वारा स्वीकार करने की आवश्यकता होती है।

14.4 वीडीयू पर उत्पन्न अलार्म और की जाने वाली कार्रवाई:

वीडीयू के साथ-साथ आईपीएस पर ऑडियो विजुअल अलार्म प्रदान किए जाते हैं। ऑन ड्यूटी स्टे.मा. विफलता को ठीक करने के लिए एस एंड टी अनुरक्षक को बुलाएगा।

15.0- सामान्य निर्देश।

[ए] नियमों का संदर्भ।

I] एस.आर. 3.68-1 [डी] जब एक सिगनल जो खराब प्वाइंटों का पता लगाता है, स्वयं दोषपूर्ण हो जाता है।

ii] एस.आर.का संदर्भ लें। 14.13-1 ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की विफलता के दौरान ट्रेनों के लिए।

[बी] शंटिंग प्रचालनों के लिए आरंभिक सिगनल को 'ऑफ' कर दिया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए लोको पायलट को शंटिंग मीमो जारी किया जाना चाहिए।

[सी] ड्यूटी पर तैनात डिप्टी स्टे.अधी./स्टे.मा. को स्टॉपिंग ट्रेन के लिए अगले स्टेशन पर जाने के लिए एडवांस्ड स्टार्टर को तब तक 'ऑफ' नहीं करना चाहिए, जब तक कि वह व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित नहीं कर लेता है कि प्रस्थान करने वाली ट्रेन का सही स्टार्टर सिग्नल को पहले 'ऑफ' कर दिया गया है।

[डी] जब क्रॉसओवर का उपयोग स्टेशन के किसी भी छोर पर किया जाता है, तो कार्य की रक्षा करने वाले प्रासंगिक संकेतों को 'ऑन' स्थिति में रखा जाना चाहिए।

[ई] प्वाइंट विफलता के समय के दौरान और जब ऐसे प्वाइंट को क्रैंक हैंडल द्वारा सेट किया गया है, क्लैम्प और पैडलॉक किया गया है, तो ड्यूटी पर मौजूद डिप्टी स्टे.अधी./स्टे.मा. द्वारा पैडलॉक चाबियों को अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा गया है और ट्रैफिक को ऊपर से गुजारा किया गया है। वही, वह निजी नंबर के बदले क्रैंक हैंडल रजिस्टर में इस आशय का उपयुक्त पृष्ठांकन करेगा।

[एफ] दोनों पक्षों पर 'सामान्य' से 'रिवर्स' तक मैन्युअल रूप से क्रैंक हैंडल द्वारा मोटरों के साथ प्रदान किए गए क्रॉसओवर पॉइंट को सेट करते समय, ध्यान रखा जाना चाहिए कि अन्तिम चिह्नित [ए] को पहले सेट करें और फिर दूसरे छोर को चिह्नित करें [बी] बाद में। इसी तरह, 'रिवर्स' से 'नॉर्मल' पर सेट करते समय एंड मार्क [बी] पहले सेट किया जाना चाहिए और फिर अन्तिम [ए] सेट किया जाना चाहिए।

[जी] रिले रूम को डबल लॉक प्रदान किया जाता है। [यानी एक ऑपरेटिंग और दूसरा एस एंड टी] लॉक और चाभी शीशे के सामने वाले बॉक्स में रखी जाएगी और बॉक्स की चाभी ड्यूटी पर डिप्टी एसएस/स्टे.मा. की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जाएगी। दूसरी चाबी सेक्शन के सिगनल इंस्पेक्टर/ईएसएम. ऑन ड्यूटी के पास रहेगी।

[एच] जब भी रिले रूम खोला जाना है,सिग्नल इंस्पेक्टर/ईएसएम. ऑन ड्यूटी स्टे मा. से चाबी लेगा। स्टेशन पर रखे गए रिले रूम रजिस्टर में ड्यूटी पर तैनात डिप्टी एसएस/स्टे.मा. प्रासंगिक प्रविष्टियां करते हैं।

[i] काम पूरा होने पर, रिले रूम को बंद कर दिया जाएगा और स्टे.मा. की चाबी ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को सौंप दी जाएगी। आवश्यक प्रविष्टियाँ रिले रूम रजिस्टर में पूरी की जानी चाहिए।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

[जे] रिले रूम रजिस्टर में निम्नलिखित कॉलम होंगे:

i. तारीख।

ii. कुंजी लेने का समय।

iii. ड्यूटी पर उप स्टे.अधी./स्टे.मा. के हस्ताक्षर।

iv. एस एंड टी अधिकारियों के हस्ताक्षर।

v. समय कुंजी सौंपी गई।

vi. ड्यूटी पर उप स्टे.अधी./स्टे.मा. द्वारा लॉक किया गया समय।

vii. ड्यूटी पर तैनात उप स्टे.अधी /स्टे.मा. के हस्ताक्षर।

viii. एस एंड टी अधिकारियों के हस्ताक्षर।

ix. टिप्पणियां।

16.0 फायर अलार्म सिस्टम:-

नोट: - रिले रूम, आईपीएस कक्ष और उपकरण कक्ष में एक फायर अलार्म सिस्टम प्रदान किया जाता है और इसके लिए एक मॉनिटर यूनिट स्टेशन मास्टर कार्यालय में प्रदान की जाती है।

जब कमरों के अंदर आग लगने की कोई घटना होती है, तो स्टेशन मास्टर कार्यालय में मॉनिटर यूनिट पर एक श्रव्य और दृश्य संकेत दिखाई देगा। ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को S&T स्टाफ और S&T कंट्रोल आगरा को तुरंत सूचित करना चाहिए कि जब भी वे मॉनिटर यूनिट से श्रव्य और दृश्य संकेत देखते हैं और सूचित करने के बाद वह मॉनिटर यूनिट पर दिए गए स्विच को दबा कर बजर को पावती और बंद कर सकते हैं।

17.0 आपातकालीन क्रैंक हैंडल/एलएक्स रिलीज ऑपरेशन:

1. ईआई विफलता के दौरान:

स्टे.मा.टेबल पर वीडीयू उपलब्ध है जो बाहरी "कुंजी सह काउंटर बॉक्स" में सील और लॉक के साथ एक आपातकालीन कुंजी है। ईआई विफलता के दौरान इस बाहरी ईएमआर कुंजी को डाला जाना है। जब यह ईएमआरकुंजी 100 सेकेंड्स के बाद IN हो। एक बाहरी ईएमआर रिले उठाएगा और यह कुंजी निकालने के लिए CH/LX EKT बॉक्स में 24V आपूर्ति का विस्तार करेगा।

इस आपातकालीन ऑपरेशन के दौरान काउंटर बॉक्स पर एक विशिष्ट संकेत दिखाई देगा और विशिष्ट काउंटर अगले उच्च अंक में बदल जाएगा और यह संख्या स्टे.मा. /सहा.स्टे.मा. द्वारा इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए रजिस्टर में दर्ज की जानी चाहिए।

2. दोनों निगरानी विफलता के दौरान: एवीडीयू और बी वीडीयू दोनों मॉनिटर विफल होने की स्थिति में, "वीडीयू.FAIL.KEY" स्टे.मा. वीडीयू टेबल पर उपलब्ध बाहरी कुंजी सह काउंटर बॉक्स पर प्रदान की जाती है, इसे डाला जाना है। फिर सिस्टम डाउन हो जाएगा, फिर CH/LX कुंजी को प्वाइंट संख्या 1 के ऊपर बताए अनुसार निकाला जा सकता है।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

ऑपरेटर दृश्य प्रदर्शन इकाई का विवरण

1 परिचय:

1.1 सिंहावलोकन

यह उपयोगकर्ता पुस्तिका ऑपरेटर विज़ुअल डिस्प्ले यूनिट (वीडीयू) से फील्ड गियर के संचालन के दौरान स्टेशन मास्टर द्वारा पालन किए जाने वाले निर्देशों और चरण-दर-चरण प्रक्रियाओं की व्याख्या करती है।

1.2 दस्तावेज़ के उद्देश्य से

इस दस्तावेज़ को संबंधित स्टेशन के लिए स्टेशन संचालन नियम (SWR) के पूरक दस्तावेज़ के रूप में उपयोग किया जाना है।

1.2 दस्तावेज़ का दायरा

इस दस्तावेज़ का दायरा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम से संबंधित निम्नलिखित मुख्य कार्यात्मकताओं को कवर करेगा।

- ऑपरेटर वीडीयू उपयोगकर्ता कार्यात्मकताएं,
- सिस्टम की विफलता के दौरान स्टेशन मास्टर की कार्रवाइयाँ।

1.3 प्रणाली का अवलोकन

वीडीयू में एक फैन रहित एंबेडेड पीसी होता है जो ओएफसी के माध्यम से उच्च रिज़ॉल्यूशन वाले रंग मॉनिटर, कीबोर्ड और पॉइंटिंग डिवाइस (माउस) के माध्यम से लॉजिक सब रैक को सीधे संवाद करने के लिए केयोसन मेक पीसीआई बस इंटरफ़ेस व्यवस्था के लिए उपयुक्त है।

सॉफ्टवेयर वीडीयू पर स्टेशन यार्ड आरेख प्रदर्शित करने के लिए स्थापित किया गया है और यह पॉप-अप मेनू के माध्यम से सभी कार्यों तक पहुंच की अनुमति देता है। जब किसी विशेष प्रकार्य का चयन किया जाता है, तो प्वाइंटिंग डिवाइस (माउस) के बाएँ बटन द्वारा एक फंक्शन (सिग्नल क्लियर और रद्दीकरण, रूट रिलीज़, पॉइंट ऑपरेशन, गेट रिलीज़ आदि) पर क्लिक करके आवश्यक ऑपरेशन का चयन करके स्क्रीन पर एक उपयुक्त मेनू दिखाई देगा।,) निष्पादित किया जा सकता है।

कंप्यूटर वीडीयू का उपयोग स्टेशन को नियंत्रित करने और निगरानी करने के लिए किया जा सकता है, हालांकि वीडीयू के स्टेशन यार्ड आरेख पर संकेतों को गतिशील रूप से अपडेट किया जाएगा।

3. नियंत्रण का चयन:

संकेतों, कांटों, समपार फाटकों के संचालन के लिए एक दोहरी वीडीयू (कंप्यूटर) प्रदान किया जाता है। गेट, क्रैंक हैंडल, साइडिंग स्टेशन यार्ड आरेख से नियंत्रित होते हैं। वीडीयू पर स्टेशन यार्ड आरेख प्रदर्शित किया जाएगा, जो सिग्नल इंटरलॉकिंग योजना के अनुसार यार्ड योजना के बिल्कुल अनुरूप होगा।

3. स्टेशन नियंत्रण कुंजी:

ऑन ड्यूटी सहा.स्टे.मा./स्टे.मा. के अलावा अन्य द्वारा अनधिकृत संचालन को रोकने के लिए स्टे.मा. वीडीयू टेबल पर उपलब्ध "कुंजी सह काउंटर बॉक्स" में बाहरी रूप से एक भौतिक कुंजी प्रदान की जाती है।

भौतिक स्टे.मा. कुंजी इनएवं आउटस्थिति की पहचान करने के लिए वीडीयूमें एक अलग संकेत दिया गया है जैसा कि नीचे दिखाया गया है।

भौतिक स्टे.मा. कुंजी आउटयार्ड लेआउट में सभी नियंत्रण मेनू को अक्षम कर देगी। भौतिक स्टे.मा. कुंजी इनसभी पीसीस्टे.मा. की (KEY) इन नियंत्रण मेनू को सक्षम करती है।

- जब फिजिकल स्टे.मा. KEY आउट हो।

(यशपाल मित्तल)
वरि.मं.सि.फूल्स-अभि./सम./आगरा

• जब फिजिकल स्टे.मा. कीइनहो।

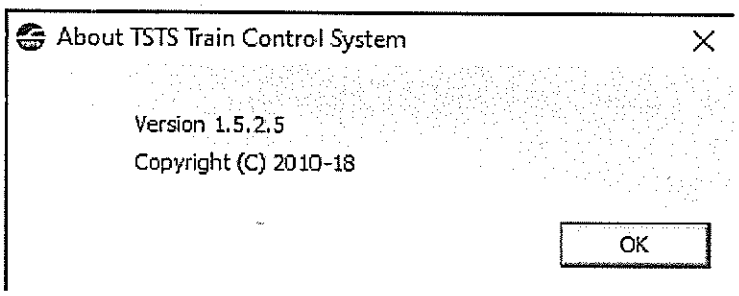
4. परिचालन प्रक्रिया:

पॉप-अप मेनू खोलना

वीडीयूपैनल के सभी पॉप-अप (नियंत्रण) मेनू विशिष्ट नियंत्रण मानचित्र पर एक पॉइंटिंग डिवाइस (माउस) के बाएँ बटन पर क्लिक करके संभव हैं। जब ऑपरेटर कंट्रोल मैप (जैसे पॉइंट, सिग्नल, क्रैंक हैंडल आदि) पर क्लिक करता है तो एक पॉपअप मेनू दिखाई देता है। पॉप-अप मेनू नियंत्रण मानचित्र के सभी संभावित संचालन प्रदर्शित करता है। ऑपरेटर उन आदेशों को इंगित करने के लिए पॉप-अप मेनू पर अपने पॉइंटिंग डिवाइस को ट्रैक कर सकता है जो वह करना चाहता है। ट्रैक किए गए कमांड को पॉप-अप मेनू पर हाइलाइट किया गया है। ऑपरेटर बाईं माउस बटन को उस कमांड पर क्लिक करेगा जो वह देना चाहता है।

5. टीसीएस के बारे में:

टीसीएस का मुख्य मेनू टीसीएस के बारे में जानकारी प्रदर्शित करता है। यह ट्रेन नियंत्रण प्रणाली की संस्करण जानकारी भी प्रदर्शित करता है।



6. वीडीयू संकेत:

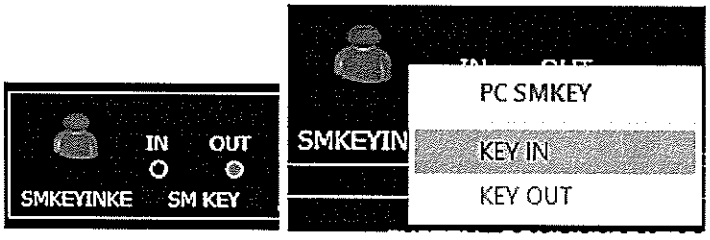
ए) पीसी स्टे.मा. KEY IN और PC स्टे.मा. KEYOUT

कार्यरत स्टे.मा.को फिजिकल स्टे.मा. KEY IN सुनिश्चित करना होता है और पॉइंटर को "PC स्टे.मा. KEY" आइकन पर ट्रैक करने की आवश्यकता होती है और माउस के बाएं बटन द्वारा मेनू में "की इन" पर क्लिक करना होता है, इसके द्वारा एक पासवर्ड विंडो दिखाई देगी। स्टेशन मास्टर/सहा.स्टे.मा. को पासवर्ड दर्ज करने और पासवर्ड विंडो पर दिए गए ओके बटन को दबाने की जरूरत है।

PC स्टे.मा. KEY IN यार्ड लेआउट में सभी नियंत्रण मेनू को सक्षम करेगा।

PC स्टे.मा. KEY OUT यार्ड लेआउट में सिग्नल रद्द करने के अलावा सभी नियंत्रण मेनू को अक्षम कर देगा।

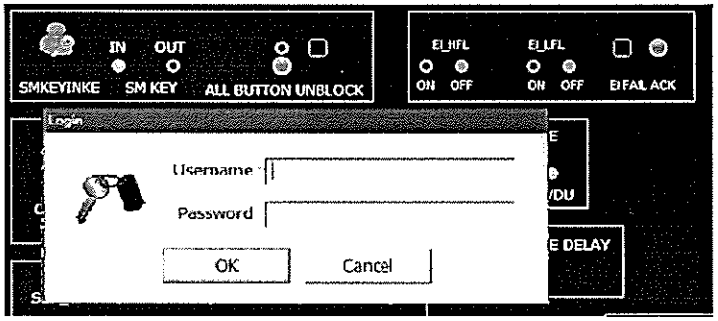
• वास्तविक स्टे.मा.KEY बाहर है, उस समय स्टे.मा. R और PC स्टे.मा. KEY मेनू स्थिति।



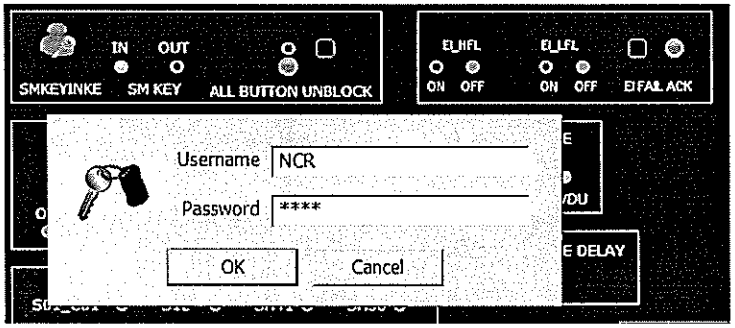
(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./ सम./आगरा

- वास्तविक स्टे.मा.KEY 'इन' है, उस समय स्टे.मा. R और PC स्टे.मा. KEY मेनू स्थिति।

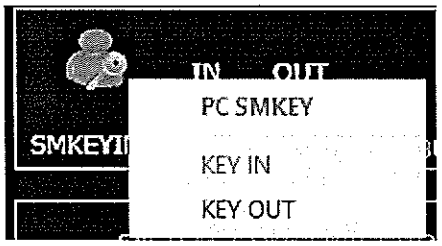
- 'इन' कुंजी को दबाने के बाद, यह उपयोगकर्ता प्रमाणीकरण के लिए पूछेगा।



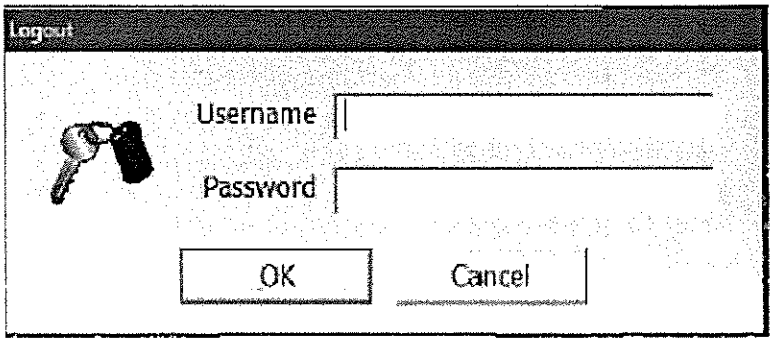
• इसके बाद यूजरनेम और पासवर्ड प्रदान करें और वीडीयू की इन करने के लिए ओके दबाएं।



- वीडीयू KEYIN के बाद • KEYIN संकेत और PC SMKEY मेनू स्थिति।

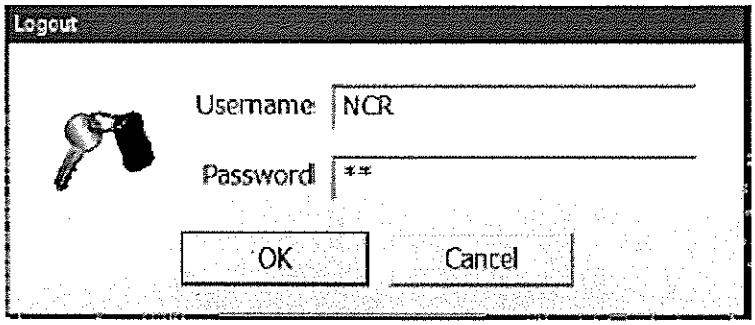


- की आउट दबाने के बाद, यह उपयोगकर्ता प्रमाणीकरण के लिए कहेगा।

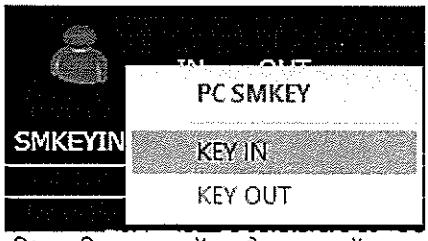


• उसके बाद यूजरनेम और पासवर्ड प्रदान करें और वीडीयू KEYOUTबनाने के लिए ओके दबाएं।

(गोकुल मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा



• वीडीयू में कुंजी के बाद कुंजी संकेत और पीसी कुंजी मेनू स्थिति।

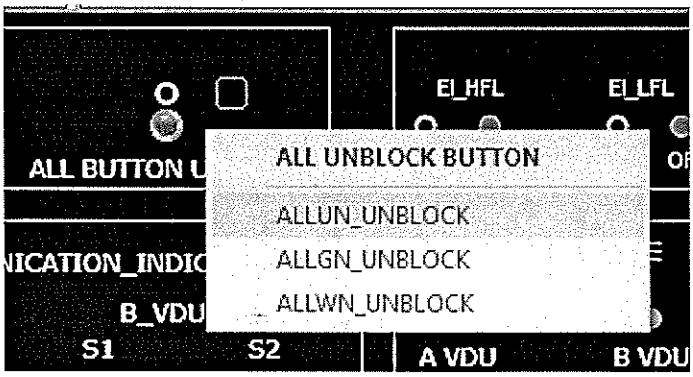


बी) सभी बटन ब्लॉक और अनब्लॉक

1. सिस्टम बूट अप के बाद

ए सभी सिग्नल, रूट और प्वाइंट बटन ब्लॉक हो जाएंगे।

बी सिस्टम ऑनलाइन संकेत फ्लैश करेगा।



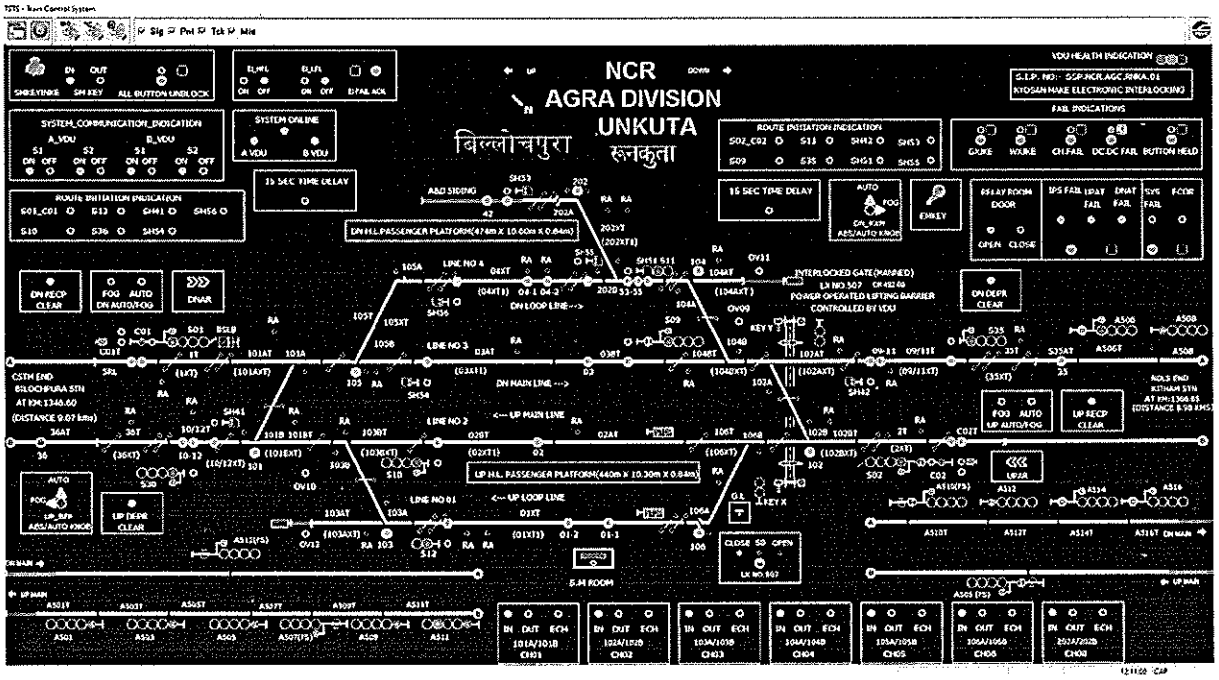
2. सिस्टम इनिशिएट टाइमर पूरा होने के बाद यानी 130 सेकंड के बाद,

ए सिस्टम ऑनलाइन स्थिर संकेत प्रदर्शित करेगा

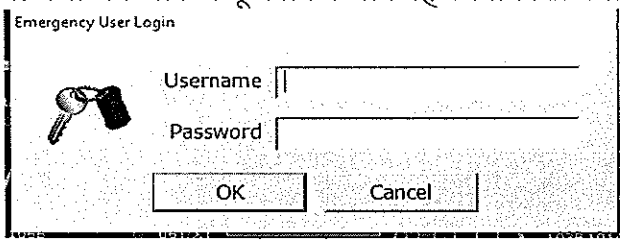
बी सभी अनब्लॉक बजर बजेंगे

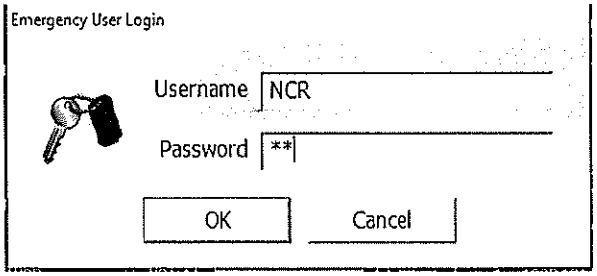
3. ईआई प्रणाली के बाद ऑनलाइन स्थिर शुरुआत और पीसी कीइन, सिग्नल, रूट और प्वाइंट बटन के सभी अनब्लॉक किए जाने हैं

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा



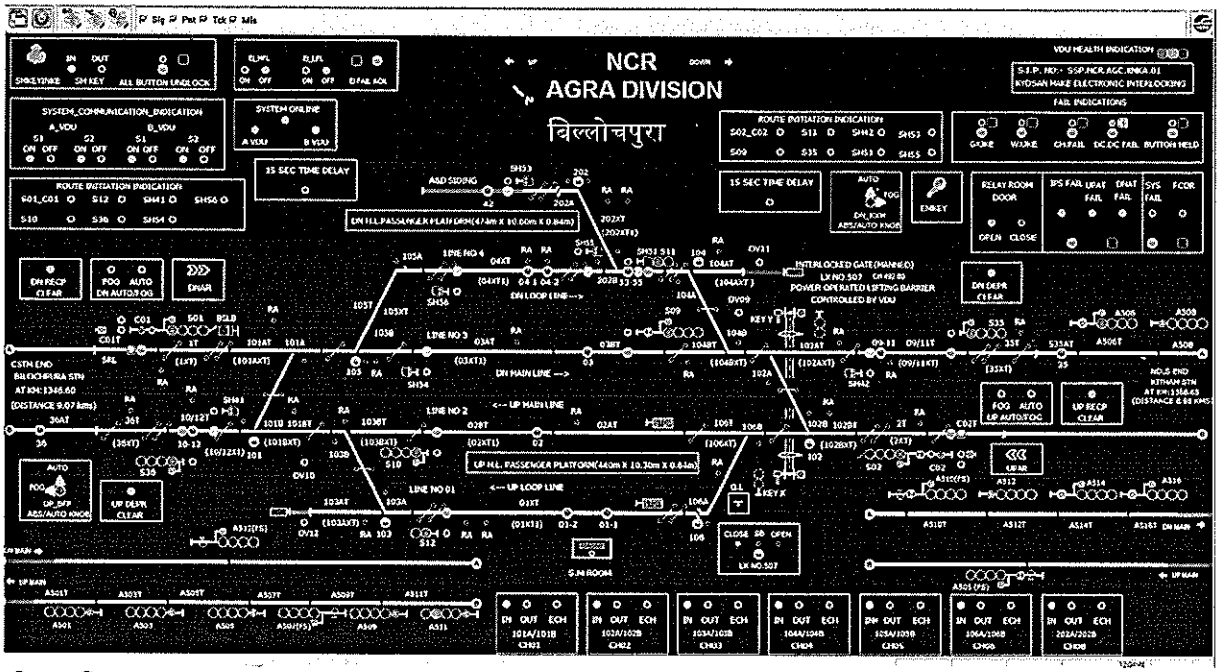
4. सभी अनब्लॉक मेंन्यू दबाने के बाद यह उपयोगकर्ता प्रमाणीकरण के लिए कहेगा।





1. सभी अनब्लॉक के बाद

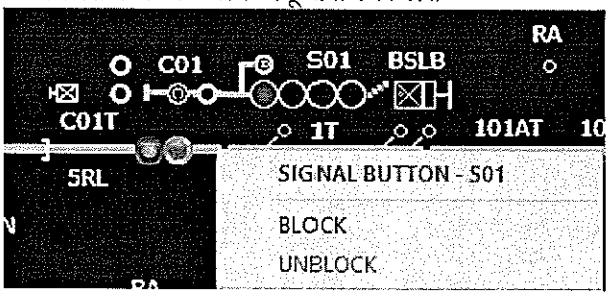
(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.स. अभि. / सम. / आगरा



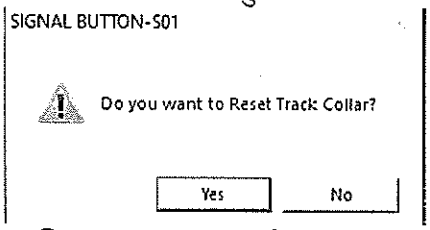
सी) व्यक्तिगत बटन ब्लॉक अनब्लॉक

i) सिग्नल बटन

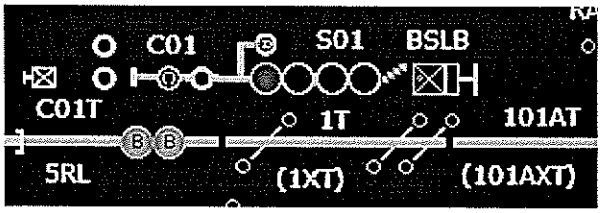
1. सिग्नल बटन ब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



2. सिग्नल बटन ब्लॉक पुष्टि

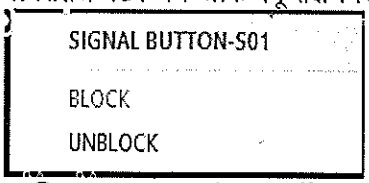


3. सिग्नल बटन अवरुद्ध संकेत

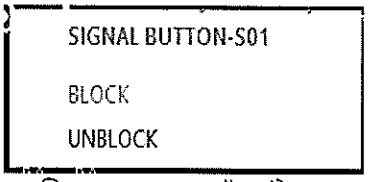


(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि. / सम. / आगरा

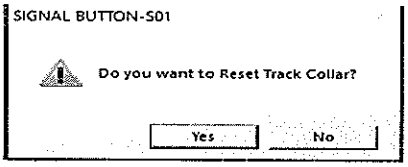
4. सिग्नल बटन अनब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



5. सिग्नल बटन अनब्लॉक कन्फर्मेशन

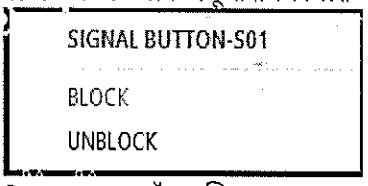


6. सिग्नल बटन अनब्लॉक संकेत

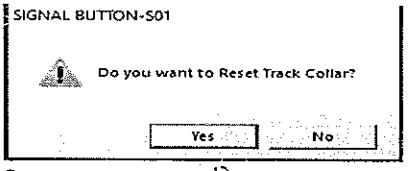


ii) रूट बटन

1. रूट बटन ब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति

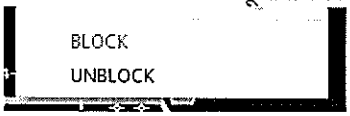


2. रूट बटन ब्लॉक पुष्टि

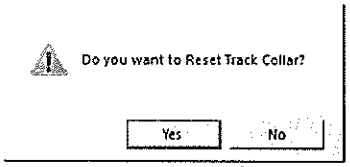


3. रूट बटन अवरुद्ध संकेत

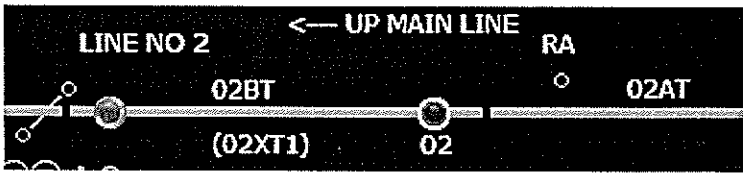
4. रूट बटन अनब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



5. रूट बटन अनब्लॉक कन्फर्मेशन



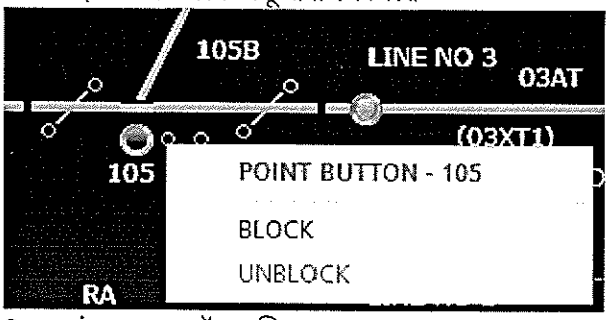
6. रूट बटन अनब्लॉक संकेत



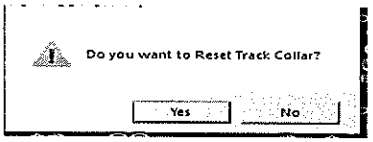
ii) प्वाइंट बटन

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

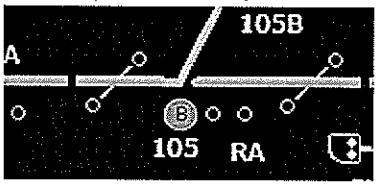
1. प्वाइंट बटन ब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



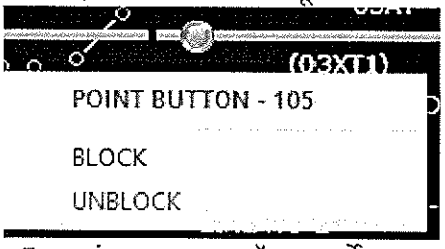
2. प्वाइंट बटन ब्लॉक पुष्टि



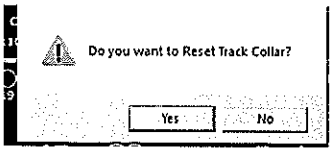
3. प्वाइंट बटन अवरुद्ध संकेत



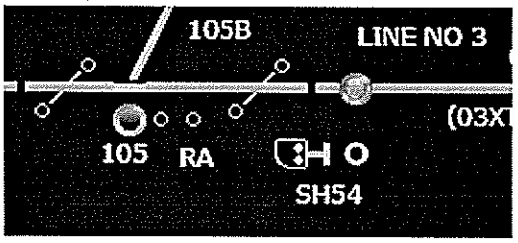
4. पॉइंट बटन अनब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



5. प्वाइंट बटन अनब्लॉक कन्फर्मेशन



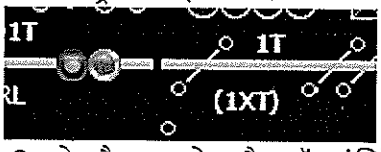
6. प्वाइंट बटन अनब्लॉक संकेत



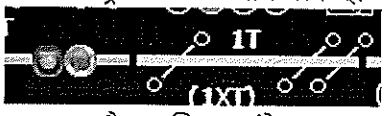
(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा

डी) ट्रैक संकेत

1. प्लेन ट्रैक फ्री इंडिकेशन

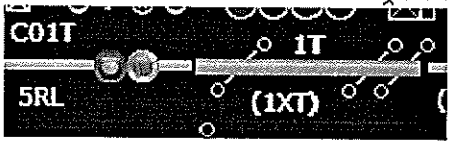


2. प्लेन ट्रैक रूट सेट और लॉक इंडिकेशन

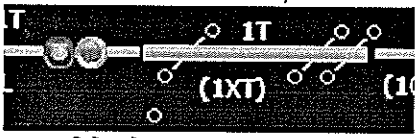


3. सादा ट्रैक अधिकृत संकेत

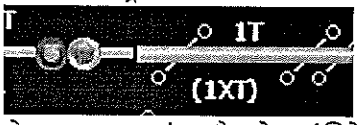
4. मार्ग सेट के बिना सामान्य डीसी ट्रैक विफल संकेत



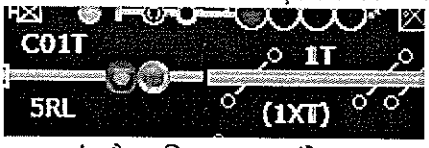
5. रूट सेट के बिना प्लेन एक्सल काउंटर ट्रैक फेल इंडिकेशन



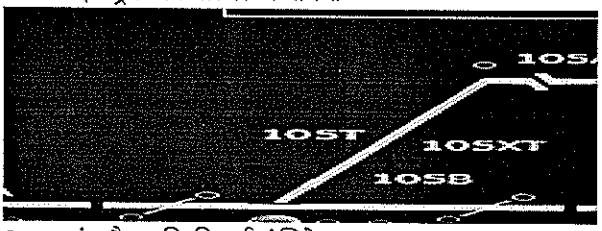
6. मार्ग सेट के साथ सादा डीसी ट्रैक विफल संकेत



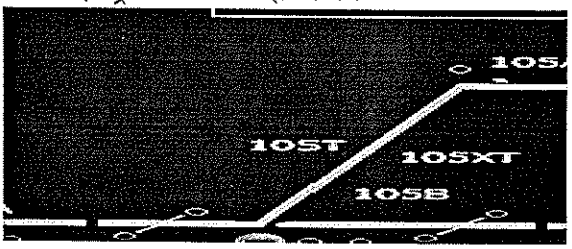
7. रूट सेट के साथ प्लेन एक्सल काउंटर ट्रैक फेल इंडिकेशन



8. प्वाइंट ट्रैक फ्री सामान्य संकेत

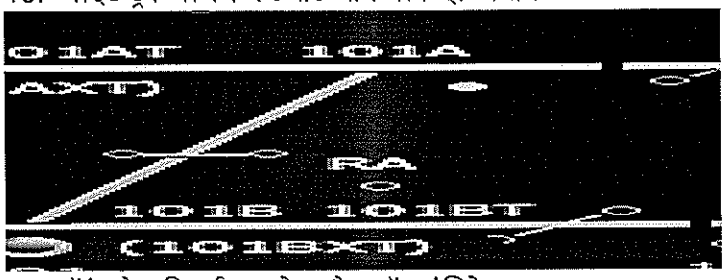


9. प्वाइंट ट्रैक फ्री रिवर्स इंडिकेशन



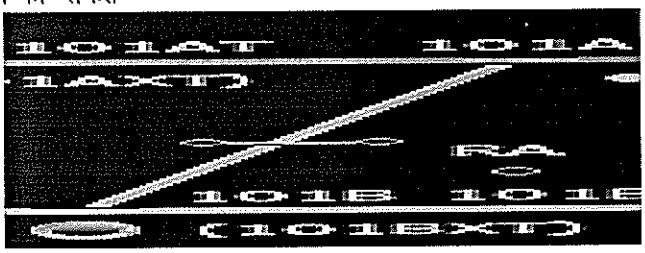
(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

10. प्वाइंट ट्रैक नॉर्मल रूट सेट और लॉक इंडिकेशन

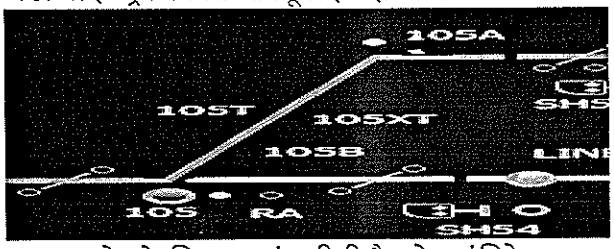


11. पॉइंट ट्रैक रिवर्स रूट सेट और लॉक इंडिकेशन

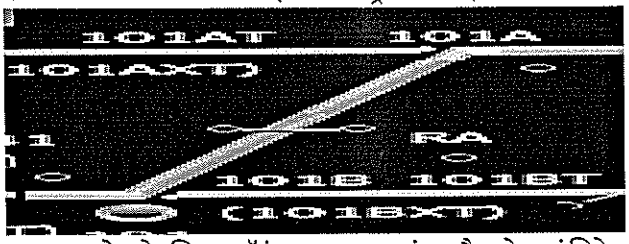
10. प्वाइंट ट्रैक सामान्य घिरे होने का संकेत



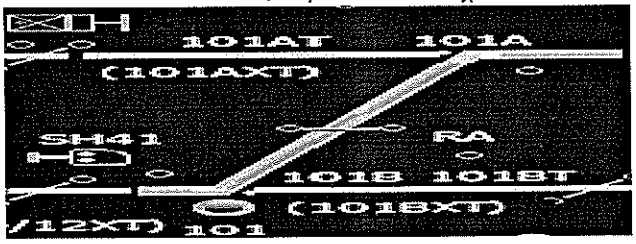
13. पॉइंट ट्रैक रिवर्स ऑक्यूपाइड इंडिकेशन



14. रूट सेट के बिना प्वाइंट डीसी ट्रैक फेल इंडिकेशन

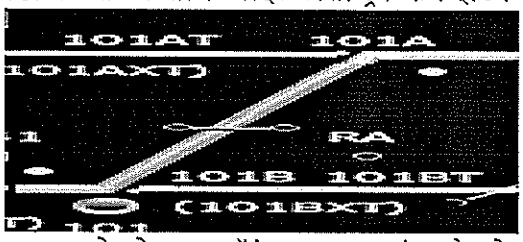


15. रूट सेट के बिना पॉइंट एक्सल काउंटर ट्रैक फेल इंडिकेशन

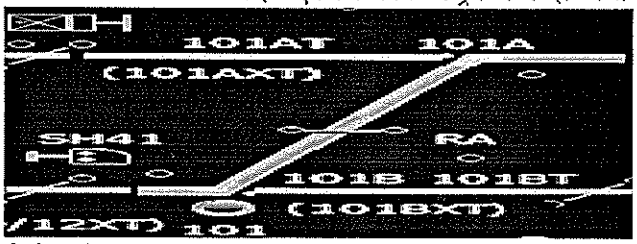


(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

16. रूट सेट के साथ प्वाइंट डीसी ट्रैक फेल इंडिकेशन

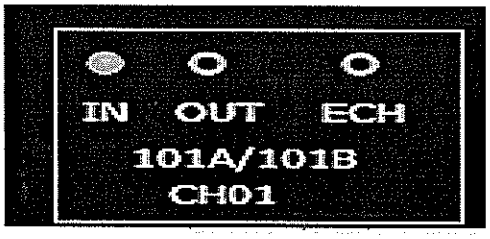


17. रूट सेट के साथ पॉइंट एक्सल काउंटर ट्रैक फेल इंडिकेशन

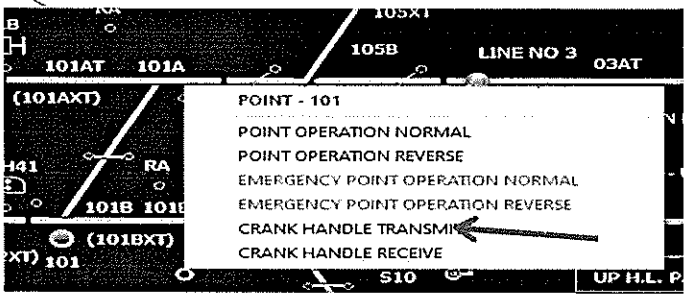


ई) क्रेंक हेंडिल संकेत

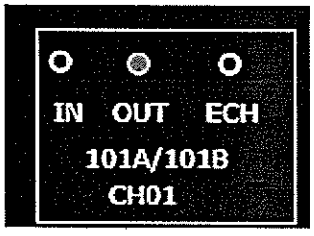
1. सिस्टम के बाद ONLINE क्रेंक हैंडिल KEY IN स्थिर संकेत प्रदर्शित करेगा।



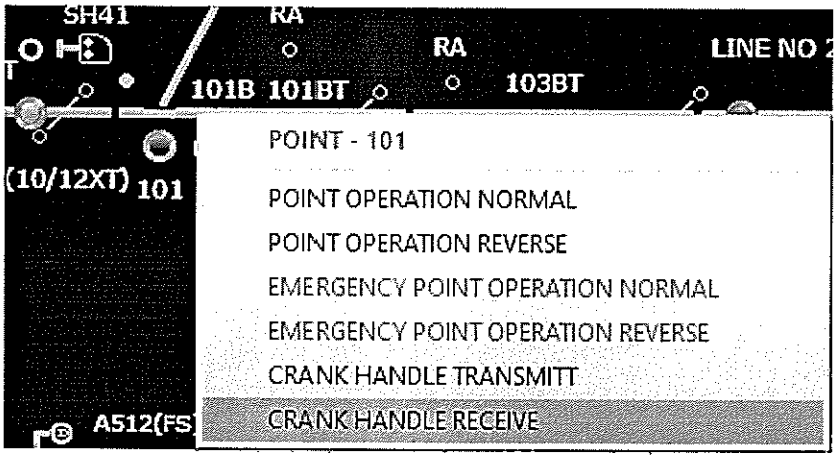
2. क्रैंक हैंडल को रिलीज करने के लिए स्टे.मा. को संबंधित प्वाइंट बटन में ट्रांसमिट कंट्रोल मेन्यू दबाना होगा, फिर की आउट इंडिकेशन फ्लैश करेगा और सीएच की इन ब्लैंक होगा। सीएच ईकेटी बॉक्स से सीएच कुंजी निकालने के बाद कुंजी बाहर स्थिर होगी।

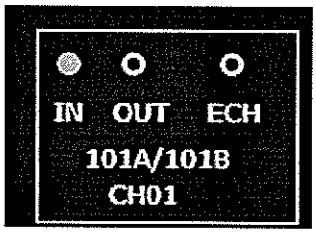


3. सीएच ईकेटी बॉक्स में सीएच कुंजी डालने के बाद सीएच कुंजी आउट संकेत फ्लैश करेगा। SM को संबंधित क्रैंक हैंडल बटन में RECEIVE CONTROL मेनू का उपयोग करके CH कुंजी प्राप्त करनी चाहिए। उसके बाद IN स्थिर संकेत प्रदर्शित करेगा।



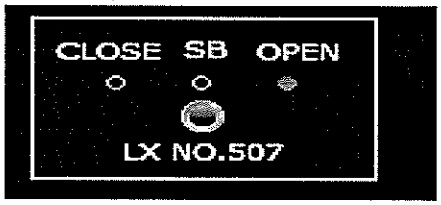
(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा



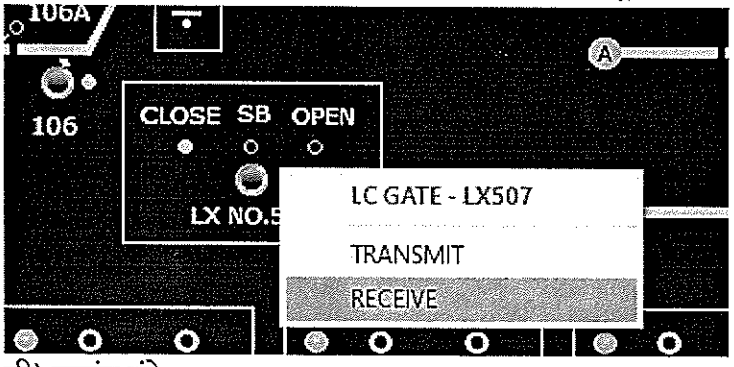


एफ) लेवल क्रॉसिंग इंडिकेशन

1. सिस्टम के बाद ऑनलाइन समपारओपन इंडिकेशन फ्लैश करेगा।

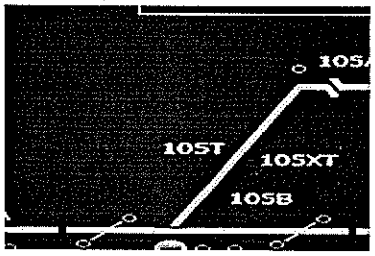


2. स्टे.मा.को संबंधित LX बटन में RECIEVE CONTROL मेनू को दबाना है, तब CLOSE संकेत प्रदर्शित होगा।



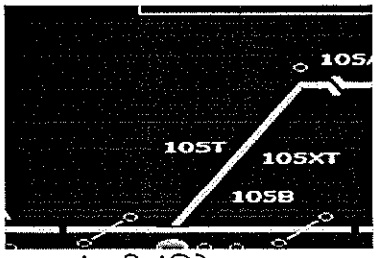
जी) प्वाइंट संकेत

1. प्वाइंट सामान्य संकेत

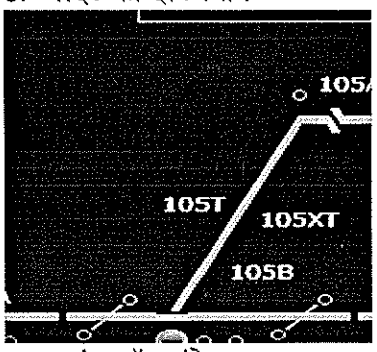


(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

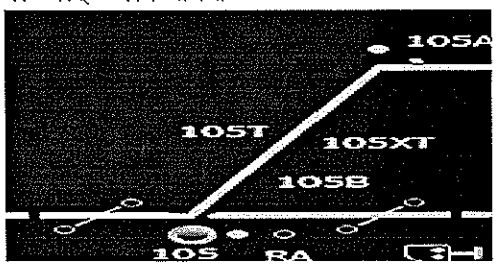
2. प्वाइंट रिवर्स इंडिकेशन



3. प्वाइंट फ्री इंडिकेशन



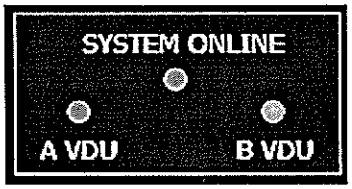
4. प्वाइंट लॉक संकेत



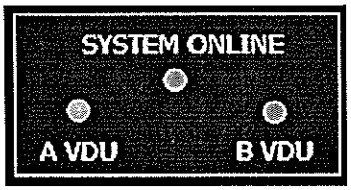
6.1 K5BMC सिस्टम संकेत:

ए) ओपीसीए/ओपीसीबी संकेत

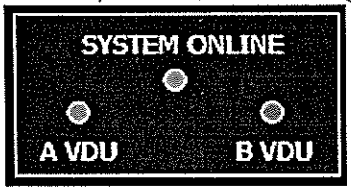
OPCA और OPCB ठीक हैं और OPCA में KEYIN ऑपरेशन किया गया है



OPCA और OPCB ठीक हैं और OPCB में KEYIN ऑपरेशन किया गया है

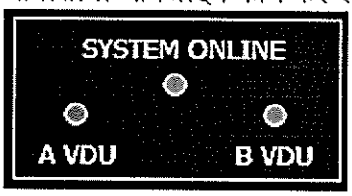


ओपीसीए ऑनलाइन काम कर रहा है और ओपीसीबी विफल

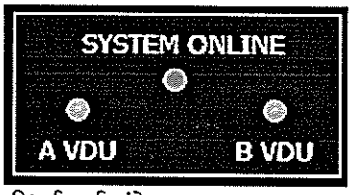


(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि. / सम. / आगरा

ओपीसीबी ऑनलाइन काम कर रहा है और ओपीसीए असफल रहा

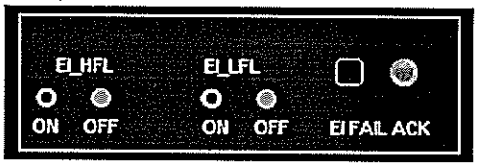


OPCA और OPCB ठीक हैं और SM ने दोनों OPC में KEYIN ऑपरेशन नहीं किया है

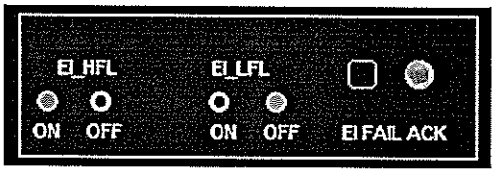


बी) ईआई संकेत

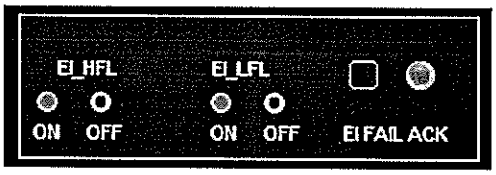
ईआई ठीक संकेत



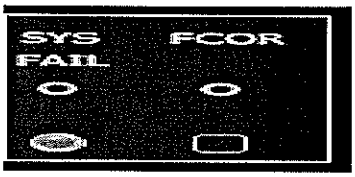
यदि ETPIO2 कार्ड, कम्युनिकेशन कार्ड, CPU कार्ड, पावर सप्लाई कार्ड, DC-DC कन्वर्टर या संचार उपकरण जैसे सिस्टम कंपोनेंट का कोई मेन या रिडंडेंट फेल हो जाता है, तो EI लो फेल इंडिकेशन फ्लैश करेगा।



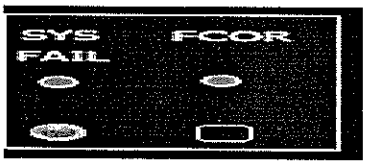
यदि ETPIO2 कार्ड, कम्युनिकेशन कार्ड, CPU कार्ड, पावर सप्लाई कार्ड, DC-DC कन्वर्टर या संचार उपकरण जैसे सिस्टम घटक के मुख्य या निरर्थक दोनों विफल हो जाते हैं, तो EI लो फेल और EI हाई फेल इंडिकेशन फ्लैश करेगा।



FCOR और SYS विफल ठीक स्थिति

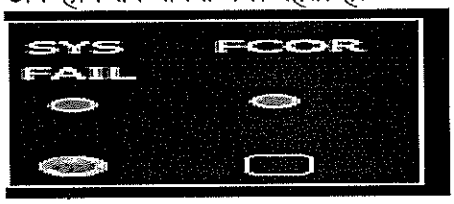


FCOR और SYS विफल संकेत (चमकता लाल और बजर)

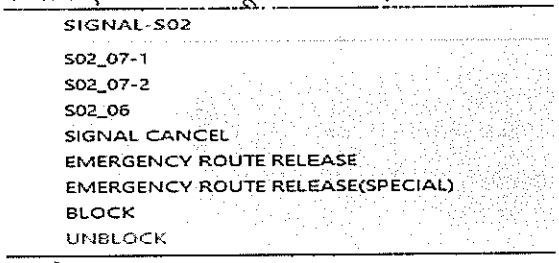


(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

6.2 सिस्टम विफलता पावती: FCOR के दौरान या सभी IO बोर्ड या कोई भी संचार चैनल विफल हो गया तो सिस्टम विफलता बजर बजेगी। सिस्टम विफलता को स्वीकार करने के लिए सिस्टम विफलता बजर संकेत के पास लाल रंग का बटन प्रदान किया गया है। एक बार बटन की पहचान हो जाने के बाद, बजर बंद हो जाएगा। समस्या के ठीक होने तक संकेत बना रहता है।

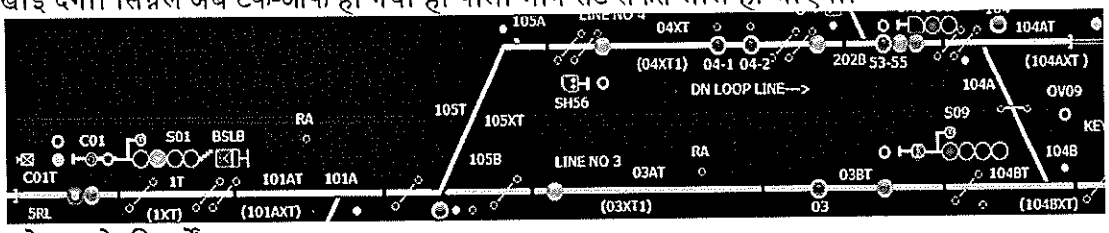


7. मुख्य सिग्नल ऑपरेशन: वांछित रूट के साथ सिग्नल को टेक-ऑफ करने के लिए स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. को वीडीयू पर संबंधित सिग्नल पर माउस पॉइंटर को ट्रैक करने की आवश्यकता होती है, माउस पर बाएं बटन पर क्लिक करने के बाद एक पॉपअप मेनू नीचे दिखाई देगा।



रूट सेट करना:

सिग्नल का रूट सेट करने के लिए, सिग्नल के संभावित रूट पर क्लिक करें, ऐसा करने के बाद रूट इनीशिएटेड येलो स्टेडी इंडिकेशन रूट दीक्षा इंडिकेशन सिंबल पर दिखाई देगा और सभी संबंधित पॉइंट नॉर्मल/रिवर्स सेट इंडिकेशन चमकने लगेंगे, यदि यह है आवश्यक स्थिति में उपलब्ध नहीं है। आवश्यक स्थिति में रूट सेट करने के बाद (फ्लैशिंग इंडिकेशन स्थिर रहेगा) सिग्नल के रिप्लेसमेंट ट्रैक से रूट के अंतिम ट्रैक तक एक पूरा पीला रूट सेट इंडिकेशन दिखाई देगा, साथ ही पॉइंट लॉक हो जाएंगे (एक पॉइंट लॉक किया जा सकता है) पीला स्थिर संकेत प्वाइंट के पास दिखाई देगा)। अंत में सिग्नल के पास एक रूट लॉक येलो स्टेडी इंडिकेशन दिखाई देगा। सिग्नल अब टेक-ऑफ हो गया है। पीला मार्ग सेट संकेत लाल हो जाएगा।



रूट सेट करने की शर्तें:

स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. द्वारा रूट तय करने से पहले निम्नलिखित शर्त सुनिश्चित की जानी चाहिए।

1. मार्ग के सभी ट्रैक भरे हुए या विफल नहीं हैं।
2. आवश्यक मार्ग संबंधी प्वाइंटों के सभी क्रैंक हैंडल ऑन स्थिति में हों और लॉक हों।
3. सभी संबंधित साइडिंग कंट्रोल चाबियां स्थिति में होनी चाहिए।

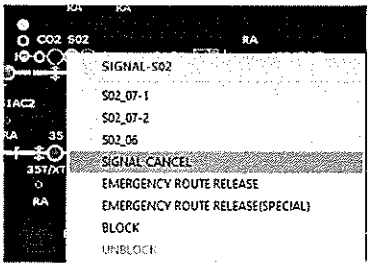
4. यदि कोई समपार फाटक मार्ग के अंतर्गत आता है तो उसे बंद कर दिया जाना चाहिए और ताला लगा दिया जाना चाहिए।

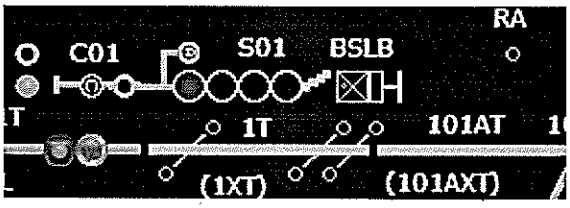
(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि. / सम. / आगरा

सिग्नल रद्द, आपातकालीन रूटरिलीज़ और आपातकालीन रूट रिलीज़ (विशेष):

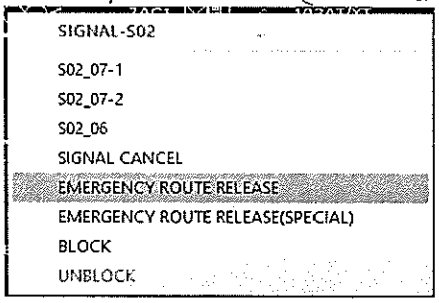
रूट सेट होने और टेक-ऑफ में सिग्नल को रद्द करने के लिए।

संबंधित सिगनल के सिगनल कैंसिलेशन मेन्यू (मेन/कॉलिंग ऑन) पर क्लिक करें, सिगनल तुरंत ऑन आस्पेक्ट में चला जाएगा।



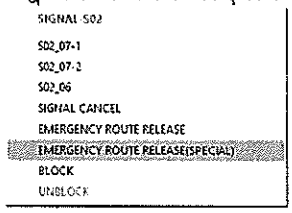


इतना करने के बाद EMERGENCY ROUTE RELEASE मेन्यू पर क्लिक करें। यदि एप्रोच ट्रैक 100 सेकंड के लिए भरा हुआ है या डेड एप्रोच है तो रूट लॉक्ड इंडिकेशन फ्लैश करना शुरू कर देगा,100 सेकंड के पूरा होने के बाद, लॉक रूट जारी किया जाएगा और रूट रिलीज के लिए प्रदान किया गया काउंटर अगले उच्च अंक में बदल जाएगा जिसे स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. द्वारा रिकॉर्ड किया जाना चाहिए।

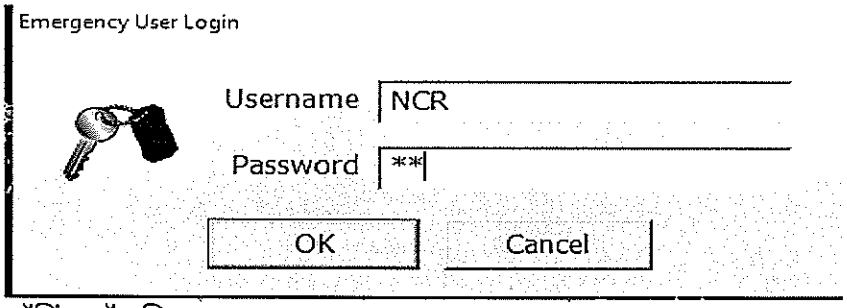


आपातकालीन रूट रिलीज़ (विशेष):

ऐसे मामले में जहां रूट को ट्रैक विफल होने के तहत रिलीज़ किया जाना है, यह ऑपरेशन स्टे.मा.और सहा.स्टे.मा.के साथ लागू होता है। इस ऑपरेशन को करने के लिए ईएसएम. को फिजिकल इमरजेंसी चाबी को अंदर रखना होगा और फिर इमरजेंसी रूट रिलीज (स्पेशल) मेनू विकल्प पर क्लिक करने पर यूजर नेम और पासवर्ड के लिए एक विंडो खुलेगी। सही यूजरनेम और पासवर्ड दिए जाने के बाद रूट लॉक इंडिकेशन 100 सेकंड के लिए फ्लैश करना शुरू कर देगा, 100 सेकंड पूरा होने के बाद लॉक रूट तभी जारी किया जाएगा जब ईएसएम द्वारा आपातकालीन कुंजी निकाल ली जाएगी। रूट रिलीज के लिए प्रदान किया गया काउंटर अगले उच्च अंक में बदल जाएगा जिसे स्टे.मा. द्वारा दर्ज किया जाना चाहिए।

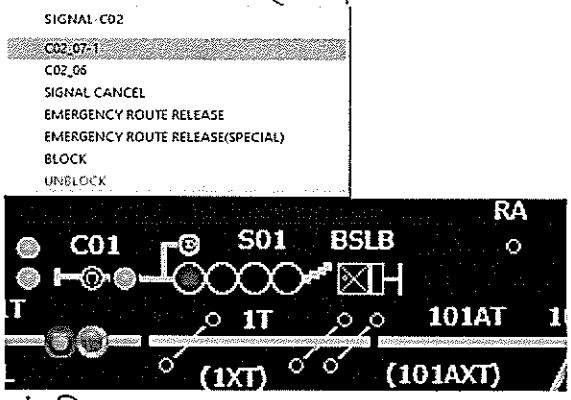


(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.एवं अभि./सम./आगरा



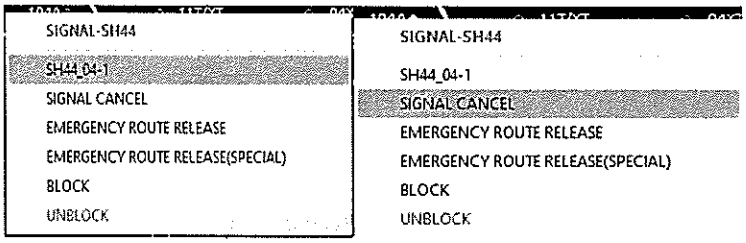
कॉलिंग ऑन सिग्नल:

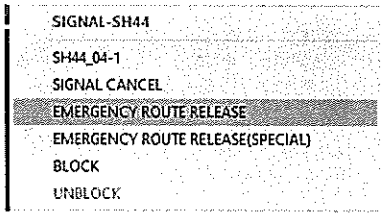
सिगनल पर कॉल करने के लिए सभी प्रचालन मुख्य सिगनल के समान हैं लेकिन रूट सेट करने से पहले ट्रैक पर कॉल करने की स्थिति सुनिश्चित की जानी चाहिए। रूट सेट करने के बाद टाइमर चालू होगा (अर्थात 60 सेकंड) और फिर सिग्नल क्लियर हो जाएगा।



शंट सिग्नल:

शंट सिगनल के लिए सिगनल रूट सेट करने और रद्द करने के लिए वही प्रक्रिया अपनाई जाएगी जैसा कि सेक्शन मेन सिगनल ऑपरेशन में उल्लेख किया गया है।

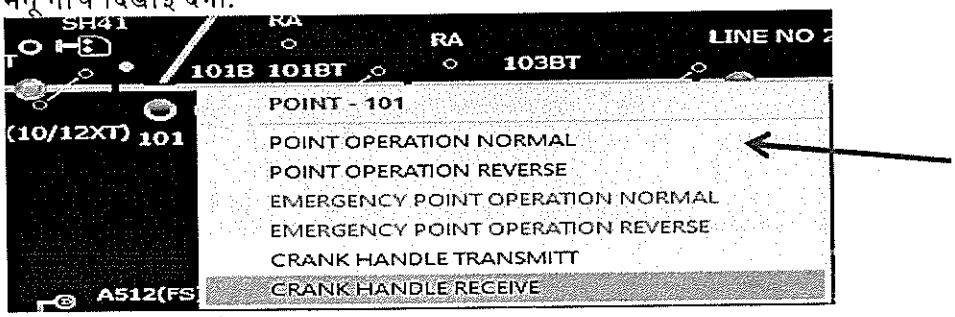




(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.स. अभि. / सम. / आगरा

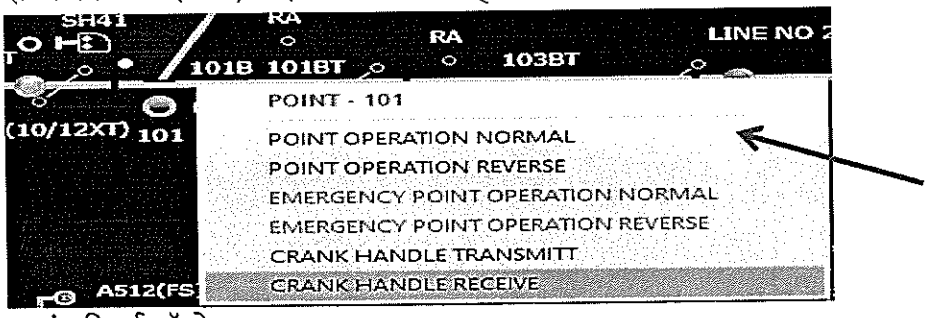
8. प्वाइंट ऑपरेशन:

प्वाइंट को संचालित करने के लिए स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. को माउस पॉइंटर को वीडीयू पर संबंधित प्वाइंट क्रॉस ओवर सेक्शन पर ट्रैक करने की आवश्यकता होती है, माउस के बाएं बटन पर क्लिक करने के बाद एक पॉपअप मेनू नीचे दिखाई देगा:



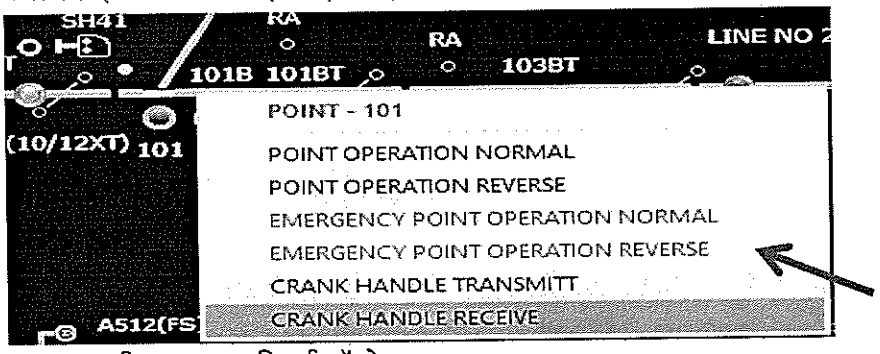
प्वाइंट सामान्य ऑपरेशन:

पॉइंट को सामान्य ट्रैक करने के लिए पॉइंटर को नॉर्मल मेनू पर ट्रैक करें और क्लिक करें, एक नॉर्मल फ्लैशिंग इंडिकेशन दिखाई देगा, पॉइंट नॉर्मल पर सेट होने के बाद इंडिकेशन स्थिर रहेगा।



प्वाइंट रिवर्स ऑपरेशन:

प्वॉइंट को रिवर्स ट्रैक करने के लिए प्वॉइंट को रिवर्स मेन्यू में ट्रैक करने और क्लिक करने के लिए, एक रिवर्स फ्लैशिंग इंडिकेशन दिखाई देगा, प्वॉइंट को रिवर्स पर सेट करने के बाद इंडिकेशन स्थिर रहेगा।



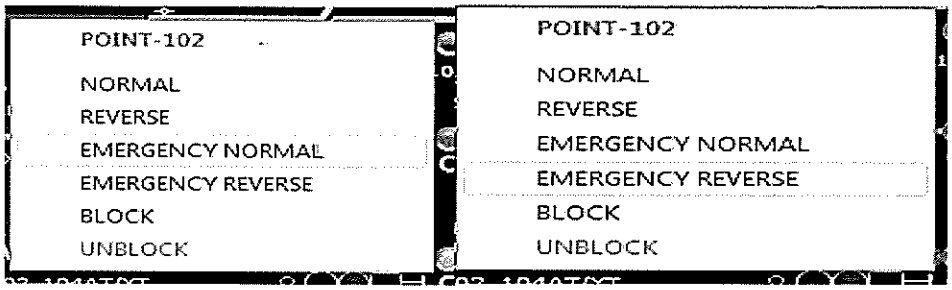
आपातकालीन सामान्य/रिवर्स ऑपरेशन:

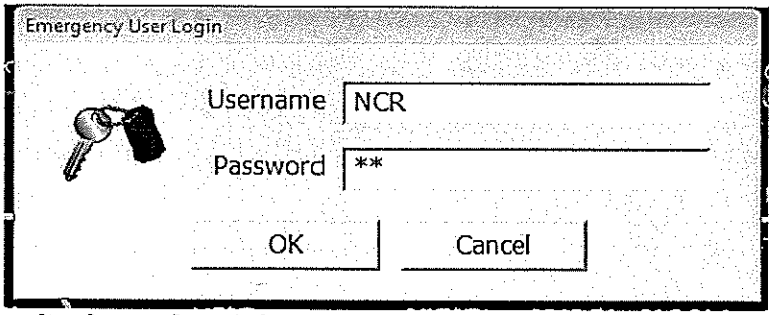
जब प्वाइंट ज़ोन ट्रैक सर्किट बिना किसी सिग्नल रूट के बिना किसी पॉइंट लॉक स्थिति के विफल हो जाता है, तो एक पॉइंट को इमरजेंसी पॉइंट ऑपरेशन द्वारा संचालित किया जा सकता है।

इस ऑपरेशन को करने के लिए ईएसएम. को फिजिकल इमरजेंसी की को अंदर रखना होगा और फिर इमरजेंसी नॉर्मल/रिवर्स मेन्यू पर क्लिक करना होगा, यह यूजर नेम और पासवर्ड मांगेगा। यूजर नेम और पासवर्ड दिए जाने के बाद, स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. वांछित स्थिति में काम करेगा।

आपातकालीन स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. के संचालन के बाद एक विशिष्ट काउंटर अपने अगले उच्च अंक तक बढ़ जाएगा और यह संख्या स्टे.मा. द्वारा इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए रजिस्टर में दर्ज की जानी चाहिए।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा



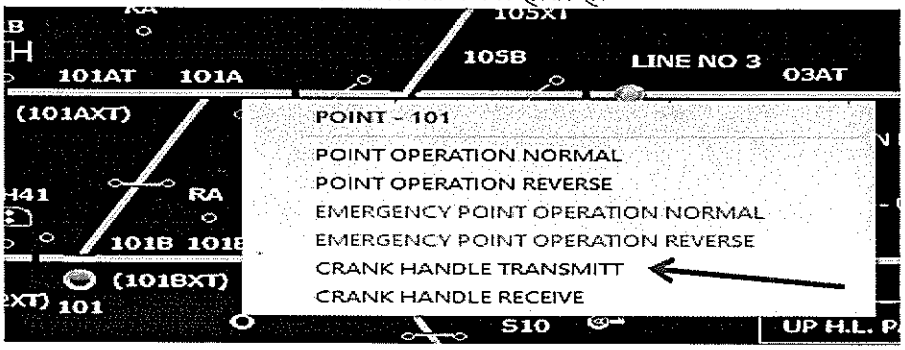


9. क्रैंक हैंडल कंट्रोल ऑपरेशन:

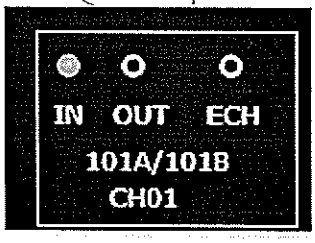
सामान्य क्रैंक हैंडल निष्कर्षण नियंत्रण:

क्रैंक हैंडल के ट्रांसमिट या रिलीज नियंत्रण के लिए, स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. को माउस पॉइंटर को वीडीयू पर संबंधित क्रैंक हैंडल बटन पर ट्रैक करने की आवश्यकता होती है, माउस के बाएं बटन पर क्लिक करने के बाद एक पॉपअप मेनू नीचे के रूप में दिखाई देगा।

फील्ड कर्मियों को क्रैंक हैंडल कुंजी को प्रेषित करने के लिए स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. को मेनू पर ट्रांसमिट कंट्रोल विकल्प पर क्लिक करके नियंत्रण संचारित करना होता है।

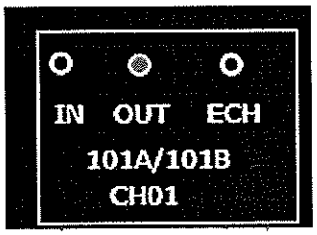


ट्रांसमिशन के वाद कुंजी आउट संकेत फ्लैश करना शुरू कर देगा, अब कुंजी को केएलसीआर से निकाला जा सकता है। जब केएलसीआर से चाबी निकाली जाती है तो एक क्रैंक हैंडल आउट स्थिर लाल संकेत दिखाई देगा।



जब मैनुअल प्वाइंट ऑपरेशन खत्म हो जाता है, तो केएलसीआर में कुंजी डालने के बाद, वीडीयू पर एक कुंजी आउट फ्लैशिंग संकेत दिखाई देगा, अब स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. को स्थिर संकेत के लिए नियंत्रण को लॉक करना होगा। जब विशिष्ट क्रैंक हैंडल स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. द्वारा RECEIVE CONTROL मेनू पर क्लिक करके लॉक कर दिया जाता है तो एक क्रैंक हैंडल लॉक हरा संकेत दिखाई देगा।

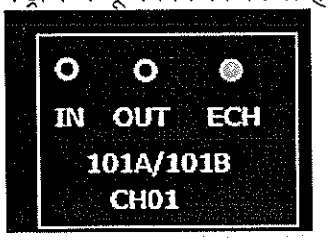
(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. सामि./सम./आगरा



आपातकालीन क्रैंक हैंडल निष्कर्षण नियंत्रण:

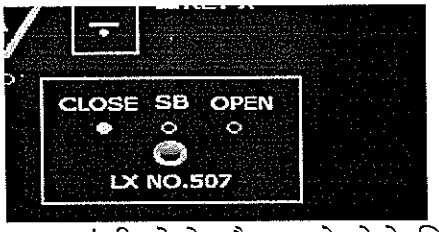
रूट या सब रूट लॉक होने पर आपातकालीन क्रैंक हैंडल निष्कर्षण किया जाना आवश्यक है।

यह ऑपरेशन सामान्य क्रैंक हैंडल निष्कर्षण ऑपरेशन के समान है, लेकिन संबंधित सिग्नल चालू है और 100 सेकंड की देरी सुनिश्चित करने के बाद ही की ट्रांसमिट या रिलीज़ होगा। जब स्टे.मा. ने रूट के तहत ट्रांसमिट कंट्रोल मेन्यू पर क्लिक किया हो या सब रूट लॉक हो गया हो।

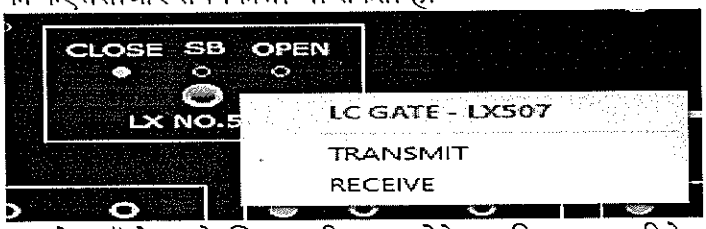


10. समपार फाटक संचालन:

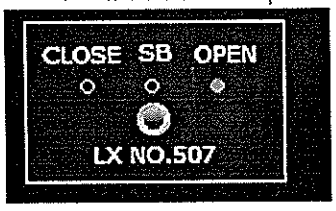
समपार फाटक के नियंत्रण को प्रसारित या मुक्त करने के लिए, वीडीयू पर निम्नलिखित की तरह प्रदान किए गए समपार नियंत्रण पर क्लिक करें।



समपारकुंजी को गेट मैन पर भेजने के लिए स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. को समपारके ट्रांसमिट कंट्रोल मेन्यू पर क्लिक करके कंट्रोल ट्रांसमिट करना होता है। ट्रांसमिशन के बाद कुंजी आउट संकेत फ्लैश करना शुरू कर देगा, अब कुंजी को केएलसीआर से निकाला जा सकता है।

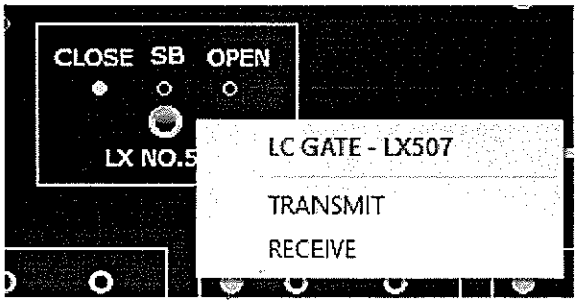


गेट ऑपरेशन के लिए चाबी बाहर होने पर की आउट स्टडी रेड इंडिकेशन दिखाई देगा।



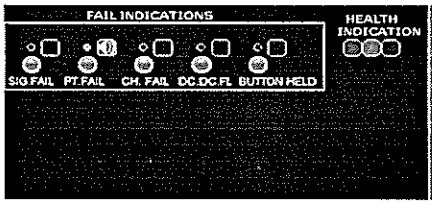
जब गेट बंद हो जाता है, केएलसीआर में कुंजी डालने के बाद, वीडीयू पर एक कुंजी आउट फ्लैशिंग संकेत दिखाई देगा, अब स्टे.मा/सहा.स्टे.मा.को स्थिर संकेत के लिए RECEIVE CONTROL मेनू पर क्लिक करके नियंत्रण को लॉक करना होगा।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.इं.तं. अभि./सम./आगरा

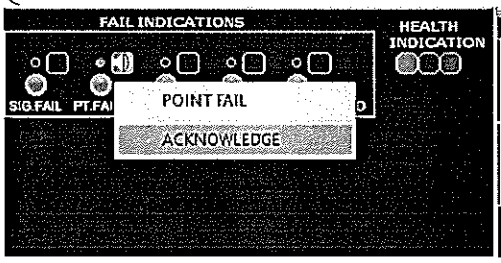


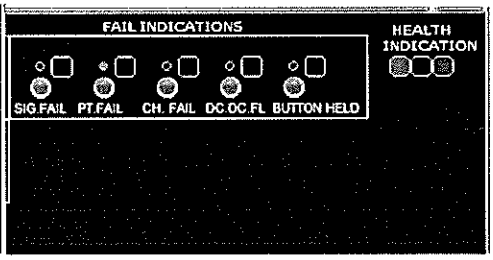
11. प्वाइंट फेलियर/सिग्नल फेलियर/क्रैंक हैंडल फेलियर और DC.DC कन्वर्टर फेलियर:

पॉइंट विफलता:-जब कोई भी पॉइंट काम करने में विफल होता है या पॉइंट डिटेक्शन उपलब्ध नहीं होता है तो पॉइंट फेलियर इंडिकेशन फ्लैश करेगा और संबंधित बजर साउंड करेगा।



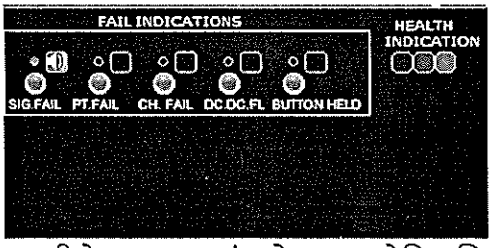
पावती के बाद बजर बंद हो जाएगा लेकिन विफल होने का संकेत तब तक फ्लैश होगा जब तक समस्या हल नहीं हो जाती।



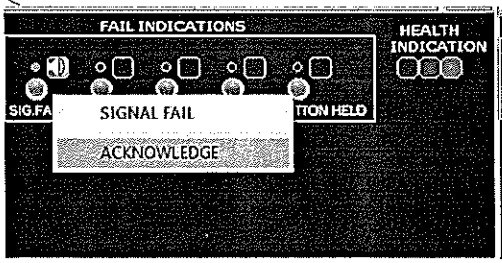


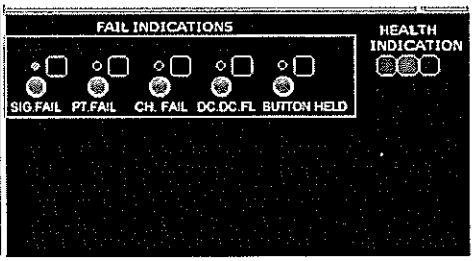
सिग्नल विफलता:

जब कोई सिग्नल ब्लेंक हो (कोई आस्पेक्ट नहीं) तो सिग्नल विफलता संकेत फ्लैश और प्रासंगिक बजर ध्वनि करेगा।



पावती के बाद बजर बंद हो जाएगा लेकिन विफल होने का संकेत तब तक फ्लैश होगा जब तक समस्या हल नहीं हो जाती।

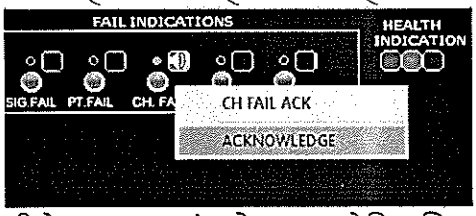




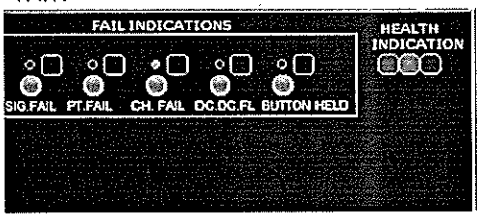
(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.स. अभि./सम./आगरा

क्रैंक हैंडल विफलता:

क्रैंक हैंडल विफल होने पर क्रैंक हैंडल विफलता संकेत फ्लैश और प्रासंगिक बजर ध्वनि करेगा।

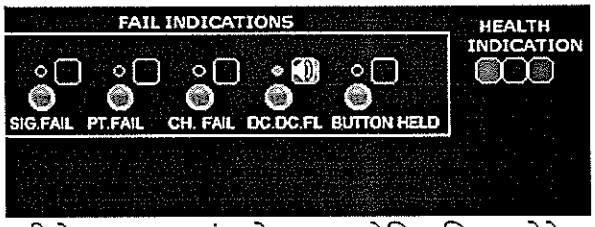


पावती के बाद बजर बंद हो जाएगा लेकिन विफल होने का संकेत तब तक फ्लैश होगा जब तक समस्या हल नहीं हो जाती।

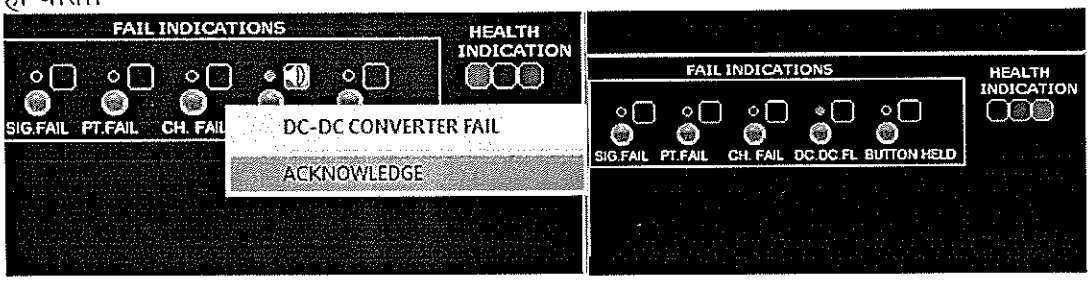


DC.DC कनवर्टर विफलता:

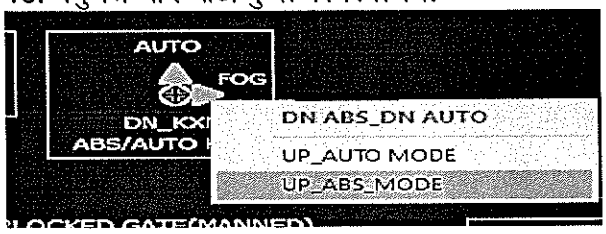
जब OPC का DC.DC कन्वर्टर विफल हो जाता है तो DC.DC विफलता संकेत फ़्लैश और प्रासंगिक बजर ध्वनि करेगा।



पावती के बाद बजर बंद हो जाएगा लेकिन विफल होने का संकेत तब तक फ्लैश होगा जब तक समस्या हल नहीं हो जाती।



10. मैनुअल और ऑटो कुंजी का स्विचिंग:



(योगेश पित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं.अभि. / सम. / आगरा

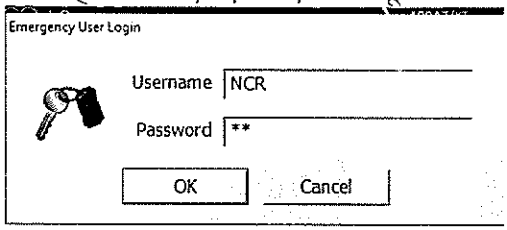
13. एमएसडीएसी रीसेट:

जब एक्सल काउंटर ट्रैक फेल हो जाता है तो एक्सल काउंटर रीसेट करना होता है। ईआई सिस्टम में ऑटो रीसेट तब होगा जब डीसी ट्रैक क्लियर हो जाएगा लेकिन एक्सल काउंटर ट्रैक फेल हो जाएगा। एक्सल काउंटर को रीसेट करने के बाद MSDAC मॉड्यूल से रीसेट पावती आएगी और "RA" पीला संकेत दिखाई देगा।

जब डीसी ट्रैक और एक्सल काउंटर ट्रैक दोनों विफल हो जाते हैं तो वीडीयू में स्टे.मा. द्वारा प्रारंभिक रीसेट किया जाता है।

प्रारंभिक रीसेट करने के लिए स्टे.मा. को नीचे दिखाए गए अनुसार संबंधित ट्रैक पर दिए गए रीसेट मेनू को दबाकर रीसेट कमांड को लागू करना होगा।

RESET पर क्लिक करने के बाद यह यूजर नेम और पासवर्ड मांगेगा। दिए जाने के बाद, एक्सल काउंटर का रीसेट होगा और एमएसडीएसी मॉड्यूल से रीसेट पावती आएगी और "आरए" पीला संकेत दिखाई देगा।



RESET ऑपरेशन के बाद एक विशिष्ट काउंटर अपने अगले उच्च अंक में बदल जाएगा और यह संख्या स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. द्वारा इस उद्देश्य के लिए प्रदान किए गए रजिस्टर में दर्ज की जानी चाहिए।

14. अत्यधिक आपातकालीन क्रैंक हैंडल रिलीज ऑपरेशन:

चरम आपातकालीन क्रैंक हैंडल निष्कर्षण केवल तभी होगा जब ईआई, वीडीयू पीसी या वीडीयू विफल हो जाए।

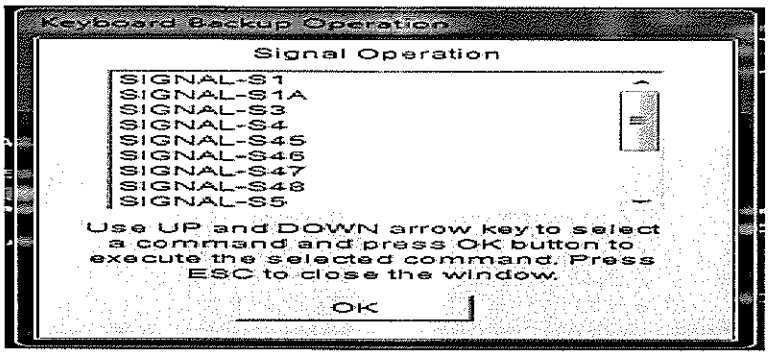
1. ईआई विफल रहता है - इस स्थिति में सभी संकेत पहलू पर और बाहरी सर्किट के माध्यम से ग्रहण करते हैं। इसके बाद स्टे.मा. सेल्फ रिस्टोरिंग बटन दबाने के साथ एक्सट्रीम इमरजेंसी कंट्रोल की को ऑपरेट करेगा। सभी बिंदुओं की क्रैंक हैंडल कुंजी 100 सेकंड की देरी के बाद निकालने के लिए स्वतंत्र हैं।
2. वीडीयू PC विफल / EI और वीडीयू PC के बीच संचार विफल - इस स्थिति के तहत, EI, EI और वीडीयू के बीच संचार की विफलता का पता लगाता है और वीडीयू विफल बिट EI तर्क में पिकअप करेगा। यह सभी एलआर को गिरा देगा और सभी संकेतों को चालू कर देगा। इसके बाद स्टे.मा. सेल्फ रिस्टोरिंग बटन दबाने के साथ एक्सट्रीम इमरजेंसी कंट्रोल की को ऑपरेट करेगा। सभी बिंदुओं की क्रैंक हैंडल कुंजी 100 सेकंड की देरी के बाद निकालने के लिए स्वतंत्र है।
3. ऑपरेटिंग डिस्प्ले यूनिट विफल - इस स्थिति के तहत डिस्प्ले खाली हो सकता है। उपरोक्त दो विफलता स्थितियों में प्रदर्शन भी खाली हो सकता है। इसके बाद स्टे.मा. सेल्फ रिस्टोरिंग बटन दबाने के साथ एक्सट्रीम इमरजेंसी कंट्रोल की को ऑपरेट करेगा। यह एक संकेत को चालू कर देगा और सभी बिंदुओं की क्रैंक हैंडल कुंजी 100 सेकंड की देरी के बाद निकाले जाने के लिए स्वतंत्र हैं।

15. कीबोर्ड ऑपरेशन:

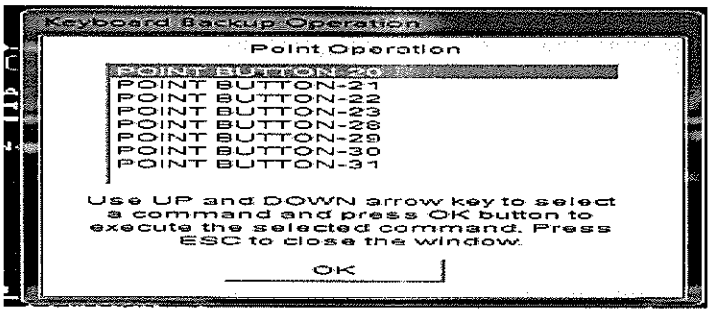
1. PCSMKEY के लिए "CTRL+L" दबाएं और OUT के लिए "CTRL+O" दबाएं, फिर उपयोगकर्ता प्रमाणीकरण विंडो वीडीयू पर प्रदर्शित होगी।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि. / सम. / आगरा

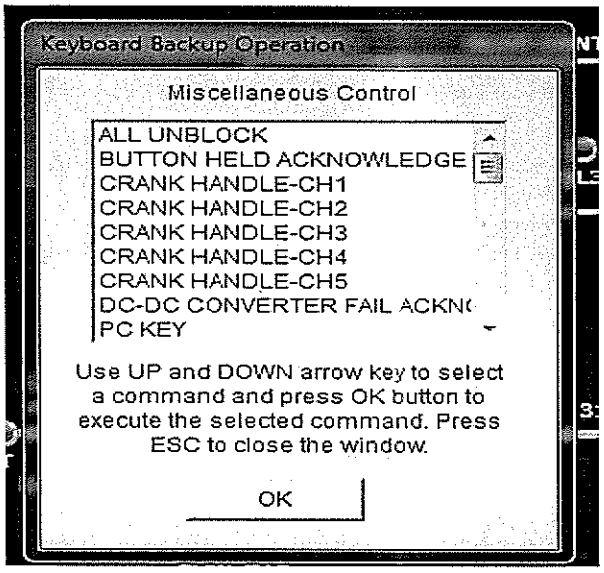
2. सिग्नल को संचालित करने के लिए नीचे दी गई विंडो "CTRL+S" दबाएं।



3. प्वाइंट को संचालित करने के लिए नीचे विंडो "CTRL+P" दबाएं।



4. MISC ऑपरेशन जैसे क्रैंक हैंडल/LC को संचालित करने के लिए नीचे विंडो खुलेगी "CTRL+M" दबाएं।



(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि. / सम. / आगरा

16. वीडीयू चेंज ओवर "ए" वीडीयू से "बी" वीडीयू में:

दोहरी वीडीयू अवधारणा के साथ, हम या तो ए वीडीयू या बी वीडीयू से नियंत्रित कर सकते हैं। दो सिस्टम के बीच वीडीयू चेंजओवर निम्नलिखित तरीकों से किया जा सकता है।

1. जब A वीडीयू ऑनलाइन के रूप में कार्य करता है, तो B वीडीयू की SMKEY स्थिति लाल रंग के साथ KEYOUT स्थिति में होगी।
2. जब भी SM नियंत्रण को A वीडीयू से B वीडीयू में बदलना चाहता है, तो वह B वीडीयू में SMKEY IN लागू करेगा। इस दौरान एक वीडीयू SMKEY को KEYOUT मिलेगा और रंग लाल हो जाएगा। इसके विपरीत, नियंत्रण को B वीडीयू से A वीडीयू में बदलने के लिए भी वही कार्रवाई लागू होगी।
3. यदि ऑनलाइन वीडीयू विफल हो गया था, स्टे.मा.को स्टैंडबाय वीडीयू में SM KEY IN लागू किया जाएगा। फिर स्टैंडबाय वीडीयू ऑनलाइन हो जाएगा।

17. सिस्टम को दुरुस्त करते समय स्टेशन मास्टरों को निर्देश:

अवलोकन	कार्रवाई बीटी स्टेशन मास्टर एस.डी
सिस्टम फेल्योर इंडिकेशन फ्लैशिंग और सिस्टम फेल बजर साउंड।	पावती सिस्टम विफल बजर को पावती पुश बटन पीसी दबाकर और ईएसएम को विफलता के बारे में सूचित करें।
EI_LFL फेल्योर इंडिकेशन फ्लैशिंग और सिस्टम फेल बजर साउंड।	ईएसएम. को विफलता के बारे में सूचित करें।
EI_HFL फेल्योर इंडिकेशन फ्लैशिंग और सिस्टम फेल बजर साउंड।	ईएसएम. को विफलता के बारे में सूचित करें।

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. आई./सम./आगरा

परिशिष्ट 'सी'
टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)

- लागू नहीं -

(योगेश मित्तल)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

परिशिष्ट-'डी'

बिल्लोचपुरा स्टेशन पर कर्मचारियों द्वारा किए जाने वाले कर्तव्य

स्टेशन अधीक्षक

1.1) सामान्य और सहायक नियम ब्लॉक वर्किंग मैनुअल और समय-समय पर जारी विभिन्न परिपत्रों में निर्धारित निर्देशों के अनुसार स्टेशन पर कुशल और सुरक्षित ट्रेन संचालन के लिए ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन अधीक्षक जिम्मेदार है। वह किसी भी प्राधिकार द्वारा जारी उपरोक्त के उल्लंघन में जारी किए गए किसी भी आदेश/निर्देशों का पालन नहीं करेगा। वह सही गाड़ी संख्या और विवरण आदि के साथ गाड़ी संचालन के संबंध में अनुभाग नियंत्रक के आदेश प्राप्त करने के लिए जिम्मेदार होगा, यदि उसके द्वारा पहले नहीं दिया गया है।

1.2 (ए) स्टेशन अधीक्षक इन नियमों के पैरा 6.1 में सूचीबद्ध सभी ट्रेन कर्मचारियों को स्वतंत्र रूप से काम करने की अनुमति देने से पहले और हर बार 15 दिन या उससे अधिक की अनुपस्थिति के बाद ड्यूटी पर लौटने या हर बार एक संशोधन के बाद उनका 'आश्वासन' प्राप्त करेगा। ऑपरेटिंग मैनुअल में निहित निर्देशों के अनुसार स्टेशन कार्य नियम या यार्ड के लेआउट में बनाया गया है।

(बी) स्टेशन अधीक्षक संबंधित ट्रेन वर्किंग स्टाफ का आश्वासन प्राप्त करने के लिए सुरक्षा साहित्य के उचित रखरखाव के लिए और ऐसे तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को समझाने के लिए भी जिम्मेदार होगा जो अंग्रेजी के साथ अच्छी तरह से परिचित नहीं हैं।

1.3 एक डुप्लीकेट आश्वासन रजिस्टर भी स्टेशन मास्टर के पास उनकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाएगा जो उपरोक्त पैरा 1.2 (ए) में दर्शाए अनुसार कर्मचारियों से आश्वासन प्राप्त करने के लिए जिम्मेदार होगा।

1.4 स्टेशन संचालन नियमों का आश्वासन लेने से पहले स्टे.अधी. ऐसे कर्मचारियों को स्टेशन संचालन नियमावली के संबंधित नियम हिंदी में समझाएगा जो उन्हें अंग्रेजी में नहीं समझते हैं।

1.5 स्टेशन अधीक्षक अपने ड्यूटी के घंटों के दौरान ट्रेन पासिंग, कोचिंग और माल यातायात से निपटेंगे और उन्हें सौंपे गए कार्य के संबंध में आवश्यक रिकॉर्ड बनाए रखेंगे।

1.6 दैनिक आय को बंद करने और इसके सही प्रेषण के लिए एसएस की व्यक्तिगत जिम्मेदारी होगी। वह समय पर सभी सामान रिटर्न तैयार करेगा और यह देखेगा कि सामान के साथ-साथ सभी कोचिंग रिटर्न सही तरीके से तैयार किए गए हैं और समय पर जमा किए गए हैं।

1.7 स्टेशन अधीक्षक नियमों के तहत वांछित और समय-समय पर निर्देश के अनुसार स्टेशन के विभिन्न निरीक्षण करेगा।

2. उप स्टेशन अधीक्षक/सहा.स्टे.मा.

2.1 कार्यरत उप स्टेशन अधीक्षक/सहा.स्टे.मा. ट्रेन पासिंग ड्यूटी में भाग लेंगे और सही ढंग से तैयार किए गए आवश्यक परिवहन फॉर्म और उनके ड्यूटी के घंटों के दौरान आवश्यक संदेश भी जारी करेंगे। वे अपने ड्यूटी के घंटों में सभी कोचिंग कार्य करेंगे।

(के.जीगोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा

2.2 वे उन्हें सौंपे गए कार्य के संबंध में सभी रिकॉर्ड बनाए रखेंगे और समय पर सभी कोचिंग रिटर्न सही ढंग से तैयार करेंगे।

2.3 सहायक स्टेशन मास्टर आवश्यकता पड़ने पर रेलवे के कामकाज में स्टेशन मास्टर की सहायता करेंगे और अपनी ड्यूटी के घंटों के दौरान स्टेशन के कुशल संचालन के लिए भी जिम्मेदार होंगे।

2.4 सहायक स्टेशन मास्टर हमेशा सुरक्षा मामलों में और सुरक्षा साहित्य के बेहतर रखरखाव और रिकॉर्ड में ट्रेन के काम में स्टेशन मास्टर की सहायता करेंगे।

3.0 गेटमैनः इन नियमों के परिशिष्ट "क" में गेटमैन के कर्तव्य दिए गए हैं।

4. पोइंट्समैन:

4.1 प्वाइंट मैन ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर के आदेश के तहत सही तरीके से ट्रांसपोर्टेशन फॉर्म और मैसेज डिलीवर करेगा।

4.2 प्वाइंट मैंन सुरक्षित और कुशल तरीके से शंटिंग ऑपरेशन में सहायता करेगा और उन्हें दिए गए सभी वैध आदेशों को पूरा करेगा।

4.3 वे यात्रा करने वाली जनता और ड्यूटी पर मौजूद कर्मचारियों को स्वच्छ पेयजल की आपूर्ति भी करेंगे

4.4 प्वाइंट्स एसएस/डीवाईएसएस/व्यक्ति की निगरानी में प्वाइंट को क्लैम्प और पैड लॉक करेगा प्रभारी, जब सामा.नि. 3.68 और उसके तहत एसआर के अनुसार आवश्यक हो।

4.4 वे ड्यूटी पर स्टेशन मास्टर की सलाह पर 'ऑफ साइड' या किसी अन्य स्थान से ट्रेनों को वेव-पास करेंगे और यदि यात्रा जारी रखने के लिए ट्रेन के लिए सब कुछ सही है तो वे ट्रेन कर्मचारियों को ऑल-राइट सिग्नल दिखाएंगे। किसी भी प्रकार की असामान्यता का पता चलने पर वे तुरंत ट्रेन स्टाफ को स्टॉप हैंड सिगनल दिखाएंगे और आगे की कार्रवाई के लिए ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को भी सूचित करेंगे।

5. सामान्य: स्टेशन के सभी कर्मचारियों को समय-समय पर सौंपे गए किसी भी वैध कर्तव्य/जिम्मेदारी का पालन करना चाहिए।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा

परिशिष्ट 'ई'
इस स्टेशन पर आवश्यक उपकरण

निम्नलिखित आवश्यक उपकरणों की सूची है जो स्टेशन पर हमेशा सही क्रम में उपलब्ध होने चाहिए:

1.	डेटोनेटर	20 नग
2.	टॉर्च के साथ एच एस लैंप (ट्राईकलर)	06 नग
3.	झंडी	10 संख्या (05 लाल+05 हरी)
4.	सेफ्टी चेन	02 नग
5.	स्विच क्लैंप	06 नग
6.	पैडलॉक	10 नग
7.	लकड़ी के गुटखे	04 नग
8.	आग बुझाने वाली बाल्टी	04
9.	अग्निशमन यंत्र	02
10.	स्ट्रेचर	01
11.	फर्स्ट एड बॉक्स	01

(के.जीगोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा

परिशिष्ट 'एफ'

डीके स्टेशन, हॉल्ट्स, आईबीएच, आईबीएस और आउटलाइंग साइडिंग्स के संचालन के लिए नियम।

- लागू नहीं -

(के.जोगीस्वामी)

वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा

परिशिष्ट 'जी'

विद्युतीकृत खंडों में ट्रेनों के संचालन के नियम।

एसी ट्रैक्शन कार्य से संबंधित इस अनुबंध को सीनियर डीईई / टीआरडी / आगरा द्वारा अलग से जारी किया गया है, जिसे एसडब्ल्यूआर/बीएफपी/आगरा/03 का हिस्सा माना जाएगा। स्टेशन कर्मचारियों को उसमें उल्लिखित नियमों का कड़ाई से पालन करना होगा।

(के.जीगोस्वामी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवंको./आगरा