उत्तर मध्य रेलवे
आगरा मंडल

एसडब्ल्यूआर नं:आगरा/05 **जारी करने की दिनांक -------**

लागू करने की दिनांक ....

कीथम स्टेशन (बीजी)

<u>नोट</u>:-स्टेशन संचालन नियम और 25 केवीएसी कर्षण नियम सामान्य और सहायक नियम और स्टेशन संचालन नियम और अधिनियम नियमावली समय-समय पर संशोधित की जाती है। ये नियम किसी भी तरह से उपरोक्त पुस्तकों में किसी भी नियम का अधिक्रमण नहीं करते हैं।

1.0 स्टेशन कार्य नियम आरेख

सभीअलग-अलगलाइनों की होल्डिंग क्षमता स्टे.सं.नि.एस.डब्लू.आर.डी एन.सी.आर आगरा कीथम01 सीयूटी-2दिनांक-08.12.22में दिखाई गई है।जो कीथम स्टेशन SSP No-SSP.NCR.AGC.कीथम.1 सीयूटी-2दिनांक 25.11.2022 पर आधारित है, कीथम-फरह सेक्शन स्टे.सं.नि. एसडब्लूआरडी एनसीआरआगरा कीथम –फरह खंड में 01 दिनॉक-07.09.22में दिखाया गया है। जो कीथम -रुनकता सेक्शन एसआईपी संख्या–एसआई-10-एसआई-1012दिनॉक-27.01.2022जो कीथम-रुनकता सेक्शन SIP रोल प्लान SI-1009दिनांक-03.02.22 टीडब्लूआरडी संख्याकीथम आरबीएनएल/आगरा /ईएल /टीएसडब्लूआरडी /कीथम पर आधारित है।

2.0 स्टेशन का विवरण

2.1 सामान्य (स्थान)

कीथम स्टेशन 'ए' रूट पर उत्तर मध्य रेलवे के आगरा मंडल के नई दिल्ली-आगरा कैंट मल्टीपल लाइन इलेक्ट्रिफाइड (बीजी) सेक्शन पर इंटरलॉकिंग IV का स्पेशल क्लास स्टैंडर्ड है। यह सीएसटी, मुंबई से किमी 1366.65 पर स्थित है। पॉइंट और सिग्नल के संचलन के लिए स्टे.मा. के कार्यालय में मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नलिंग (MACLS) के साथ रूट सेटिंग प्रकार इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग और दोहरी वीडीयू के साथ संचालित।

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

(i) कीथम-फरह के बीच संशोधित/स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग के साथ अप और डाउन मेन लाइन पर ट्रेनों का संचालन किया जाता है, हालांकि फरह दिल्ली सिरे से 11.50 किलोमीटर की दूरी पर है।

(ii) कीथम-रुनकता के बीच संशोधित/स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग के साथ अप और डाउन मेन लाइन पर ट्रेनों का संचालन किया जाता है, हालांकि रुनकता-आगरा सिरे पर**8**.89 किलोमीटर की दूरी पर है।

(iii) नॉन-कॉपरेटिव प्रकार बीपीएसी (डिजिटल एक्सल काउंटर के साथ यूएफएसबीआई का उपयोग करके) का उपयोग करके तीसरी लाइन (अप/डाउन लाइन) पर काम कर रहे पूर्ण ब्लॉक इकहरी लाइन डायडो टोकनलेस के उपयोग के साथ तीसरी लाइन पर कार्य कर रहे पूर्ण ब्लॉक के बीच इकहरी लाइन ब्लॉक पैनल लागू है। कीथम-फरह सेक्शन के बीच ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट लागू है।

नोट :- दीनदयाल धाम (DDDM) फरह-कीथम स्टेशनों के बीच एक 'डी' श्रेणी का स्टेशन है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

2.3 विभिन्न मार्गों पर स्टेशन के दोनों ओर ब्लॉक सेक्शन की सीमाएं:

2.3.1 डबल लाइन (मेन लाइन) पर:

(ए) कीथम-फरह के बीच ब्लॉक सेक्शन:

कीथम-फरह के बीच कोई पूर्ण ब्लॉक सेक्शन नहीं है। इस सेक्शन के बीच ट्रेनें सामा.एवं सहा.नि.या "संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग" प्रणाली के "स्वचालित ब्लॉक सिस्टम" (अध्याय IX) के तहत काम करती हैं। कीथम-फरह के बीच अप और डाउन दोनों लाइनें दोहरी धुरी काउंटरों (समानांतर SSDAC में MSDAC) द्वारा पूरी लंबाई में ट्रैक सर्किटेड हैं। डाउन लाइन द्वारा डाउन दिशा में ट्रेनों की आवाजाही को कीथम के डाउन सेमी ऑटोमैटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है, इसी तरह अप लाइन द्वारा फरह से अप दिशा में अप ट्रेनों की आवाजाही को फरह के सेमी ऑटोमैटिक अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है। कीथम-फरह सेक्शन के बीच प्रदान किए गए स्वचालित/अर्ध स्वचालित सिग्नल का विवरण इन नियमों के परिशिष्ट "एच-1" में दिया गया है।

(बी) कीथम-रुनकता के बीच ब्लॉक सेक्शन:

कीठम-रुनकता के बीच कोई पूर्ण ब्लाकसेक्शन नहीं है। इस सेक्शन के बीच ट्रेनें सामा.एवं सहा.नि. या "संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग" प्रणाली के "स्वचालित ब्लॉक सिस्टम" (अध्याय IX) के तहत काम करती हैं। कीथम-रुनकता के बीच अप और डाउन दोनों लाइनें AFTC और एक्सल काउंटर (SSDAC) द्वारा पूरी लंबाई में ट्रैक सर्किटेड हैं। डाउन लाइन द्वारा डाउन दिशा में ट्रेनों की आवाजाही को रुनकता के डाउन सेमी ऑटोमैटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है। इसी प्रकारकीथम जंक्शन से अप ट्रेनों की आवाजाही अप लाइन द्वारा अप दिशा में कीथम के सेमी ऑटोमैटिक अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है। कीथम-रुनकता सेक्शन के बीच प्रदान किए गए स्वचालित/अर्ध स्वचालित सिग्नल का विवरण इन नियमों के परिशिष्ट "एच-2" में दिया गया है।

2.3.2 कीथम-फरह के बीच इकहरी लाइन (तीसरी लाइन) पर:

कीथम-फरह के बीच का सेक्शन 'पूर्ण ब्लाक पद्दति' के तहत कार्य करता है और ब्लॉक सेक्शन निम्नानुसार शुरू होता है: -

<u>अप दिशा:</u>अंतिमरोक सिग्नल यानी फरह के अप एडवांस स्टार्टर सिग्नल से तीसरी लाइन पर कीथम के डाउन एडवांस स्टार्टर सिग्नल नंबर एस-72 तक।

<u>डाउन दिशा:</u>अंतिमरोक सिग्नल यानी कीथम के डाउन एडवांस स्टार्टर सिग्नल नंबर एस72 से तीसरी लाइन पर फरह के अप एडवांस स्टार्टर सिग्नल तक।

2.4 <u>ग्रेडियेंट, यदि कोई हो</u>

अपऔर डाउनमुख्य लाइन स्टेशन पर स्टेशन की मध्य लाइनसे,सीएच .2550.00 तक का स्तर है, आगे 2166 में 1 सीएच:2550.00 से सीएच:3200.00 तक का ग्रेडिएंट आगे बढ़कर सीएच:3750 तक 1950 में रुनकता की ओर ढ़लान ग्रेडिएंट है।

अप और डाउन मुख्य लाइन स्टेशन पर स्टेशन की मध्य लाइन से सीएच650.00 तक का स्तर है, आगे 1915 में 1 ग्रेडिएंट को सीएच:650.00 से सीएच: 2450.00 तक आगे सीएच:3250 तक फरह की ओर 1375 में 1 राइजिंग ग्रेडिएंट है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

फरह की ओर से तीसरी लाइन पर, सीएच: 4318.62 से सीएच: 3278.62.00 स्तर तक सीएच: 4318.62 से 1200 में ग्रेडिएंट 1 बढ़ रहा है।सीएच :2257 तक ग्रेडियेन्ट आगे उठान ग्रेडियेंट 1200 में 1 सीएच :2257.62 से सीएच 2257.62 से सीएच 1257.62 तक आगे सीएच :885.27 तक

2.5 **<u>लेआउट</u>: -**

यार्ड में सात रनिंग लाइन और तीन साइडिंग हैं। रनिंग और नॉन-रनिंग लाइनों का सी.एस.आर एसडब्ल्यूआर डायग्राम पर दिखाया गया है और इसका विवरण नीचे दिया गया है:-

2.5.1 रनिंग लाइन, संचलन की दिशा और धारण क्षमता:

(i) लाइन सं. 1 (रोड 01-अप लूप लाइन): यह यात्री प्लेटफॉर्म के साथ प्रदान किया जाता है और अप ट्रेनों के आगमन और प्रेषण के लिए संकेत दिया जाता है। इसका सीएसआर 723 मीटर और सीएसएल 710 मीटर है। आगरा छोर की ओर पूरी ट्रेन को समायोजित करने के लिए इस लाइन को विस्तारित लूप के रूप में आगे बढ़ाया गया है। विस्तारित लूप का सीएसआर 670 मीटर है। जब इस लाइन को लंबे लूप के रूप में इस्तेमाल किया जाना है तो सीएसआर 1513 मीटर होगा।

(ii) लाइन नंबर 2 (रोड 02 अप मेन लाइन): यह यात्री प्लेटफॉर्म के साथ प्रदान किया गया है और अप ट्रेनों के आगमन और प्रेषण के लिए संकेत दिया गया है। इसका सीएसआर 723 मीटर और सीएसएल 710 मीटर है।

(iii) लाइन नंबर 3 (रोड 03 डाउन मेन लाइन): यह डाउन ट्रेनों के आगमन और प्रेषण के लिए संकेतित है। इसका सीएसआर 820.98 मीटर और सीएसएल 791.00 मीटर है।

(iv) लाइन सं. 4 (रोड 04-डाउन लूप लाइन): यह यात्री प्लेटफॉर्म के साथ प्रदान किया जाता है और डाउन ट्रेनों के आगमन और प्रेषण के लिए संकेत दिया जाता है। इसका सीएसआर. 741.98 मीटर और सीएसएल 728.00 मीटर है।

(v) **<u>लाइन नं. 5 (रोड 05 तीसरी कॉमन लूप लाइन-2):</u>** इसमें पैसेंजर प्लेटफॉर्म दिया गया है और अप ट्रेनों के आगमन और फरह की ओर तीसरी लाइन पर डाउन ट्रेनों के प्रस्थान और डाउन ट्रेनों के आगमन और अप के प्रस्थान के लिए सिग्नल दिया गया है। रुनकता की ओर मुख्य लाइन (डबल लाइन सेक्शन) पर इसका सीएसआर 811 मीटर और सीएसएल 798.50 मीटर है।

(vi) **<u>लाइन नंबर 6 (रोड 06 तीसरी कॉमन मेन लाइन):</u>** यह अप ट्रेनों के आगमन और डाउन ट्रेनों के फरह की ओर तीसरी लाइन पर प्रस्थान और डाउन ट्रेनों के आगमन और मेन लाइन (डबल लाइन) पर अप ट्रेनों के प्रस्थान के लिए संकेत है। रुनकता की ओर डबल लाइन सेक्शन में इसका सी.एस्.आर 757 मीटर और सीएसएल 744.50 मीटर है

(vii) **<u>लाइन नंबर 7(रोड 07 तीसरी कॉमन लूप लाइन-1):</u>** यह अप ट्रेनों के रिसेप्शन और फरह की ओर तीसरी लाइन पर डाउन ट्रेनों के प्रस्थान और डाउन ट्रेनों के आगमन और मेन लाइन (डबल लाइन) पर रुनकता की ओर अप ट्रेनों के प्रस्थान के लिए सिग्नलों द्वारा शाषित है। इसका सी.एस्.आर 800मीटर और सीएसएल 770.18 मीटर है।

2.5.2 **<u>नॉन-रनिंग लाइन और इसकी होल्डिंग क्षमता:</u>**

(ए) **<u>मशीन साइडिंग:</u>** इस साइडिंग का उपयोग मशीनों को स्टेबलकरने के लिए किया जाता है और यह यार्ड के आगरा छोर पर स्थित है और पूर्वी छोर पर तीसरी लाइन पर डीएस पॉइंट 209 के माध्यम से जुड़ा हुआ है। पश्चिमी छोर पर, यह एक डैड एंड के साथ समाप्त होता है। इस की साइडिंग सीएसआर154.40 मी. है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(बी) **ए एंड डी साइडिंग:** यह साइडिंग फरह छोर पर स्थित है। यह तीसरी कॉमन लूप लाइन-1 से अपने पश्चिमी छोर पर प्वाइंट संख्या 286 ए/बी के माध्यम से आगे बढती है और इसके पश्चिमी छोर पर एक डेड एंड के साथ समाप्त होती है। इस साइडिंग का सीएसआर 80 मीटर है।

(सी) **इंजीनियरिंग साइडिंग:** यह डाउन लूप लाइन (लाइन नंबर 4) से अपने पश्चिमी छोर परप्वाइंट संख्या 297 ए/बी के माध्यम से निकलती है और इसके पश्चिमी छोर पर एक डेड एंड के साथ समाप्त होती है। इस साइडिंग का सीएसआर 137.30 मीटर है। यह इंजीनियरिंग विभागीय वैगनों से डील करने के लिए है।

2.6 लेवल क्रॉसिंग

समपार सं.	510	511	512	513	514	515
श्रेणी	'बी 2' इंजीनियरिंग (रुन.-कीथ.)	विशेष 'इंजीनियरिंग' (रुन.-कीथ.)	'बी 2' इंजीनियरिंग (रुन.-कीथ.)	विशेष टीएफसी दिल्ली सिरा	विशेष इंजी. (कीथम – फरह)	'सी' इंजी. (कीथम-फरह)
किमी.	1361/13-15	1363/29-31	1364/26 1365/02	1367/03-05	1368/05-07	1370/19-21
नॉन इंटरलॉक्ड/ इंटरलॉक्ड	इंटरलॉक्ड	इंटरलॉक्ड	इंटरलॉक्ड	इंटरलॉक्ड	इंटरलॉक्ड	इंटरलॉक्ड
लीफ/बैरियर	ईओएलबी स्लाइडिंग बूम के साथ	ईओएलबी स्लाइडिंग बूम के साथ	ईओएलबी स्लाइडिंग बूम के साथ	ईओएलबी स्लाइडिंग बूम केसाथ	ईओएलबी स्लाइडिंग बूम के साथ	ईओएलबी स्लाइडिंग बूम के साथ
सामान्य/स्थिति	ओपन	ओपन	ओपन	ओपन	ओपन	ओपन
संचार	स्टे.मा./कीथम	स्टे.मा./कीथम	स्टे.मा./कीथम	स्टे.मा./कीथम	स्टे.मा./कीथम	स्टे.मा./कीथम
....द्वारा संचालित	गेटमेन/इंजी.	गेटमेन/इंजी.	गेटमेन/इंजी.	गेटमेन/परि.	गेटमेन/इंजी.	गेटमेन/इंजी.

2.7 लेआउट में विशेष सुविधा: -

i) निम्नलिखित संकेतों को सीआरएस/लखनऊ की मंजूरी से जोड़ा गया है

ए) डाउन गेट सिग्नल जी2 (514) डाउन गेट सिग्नल जी2(515) के डाउन डिस्टेंड के साथ अर्थात डीजी2(515).

बी) अप गेट सिग्नल G (514) के साथ् अप होम सिग्नल एस-73 का इनर डिस्टैन्ट यानी आईडी एस73।

सी) अप गेट सिग्नल G (515) अप गेट सिग्नल G (514) के अप डिस्टैन्ट के साथ यानी डीजी1(514).

3.0 प्रणाली और कार्य करने के साधन:-

3.1 स्टेशन: -

कीथम एक 'स्पेशल' श्रेणी का स्टेशन है जो मानक-IVका है।

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

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

3.2 **<u>ब्लॉक सेक्शन</u>**

ए) अप और डाउन दोनों मुख्य लाइन खंडों पर कीथम-फरह और कीथम-रुनकता के बीच गाड़ियों 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। स्वचालित सिग्नल एक्सल काउंटर/एएफटीसी द्वारा नियंत्रित होते हैं।

एसएसडीएसी को कीथम-रुनकता सेक्शन के बीच अप और डाउन मेन लाइन पर एएफटीसी के साथ समानांतर में प्रदान किया गया है।

एसएसडीएसी को कीथम-फरह सेक्शन के बीच अप और डाउन मेन लाइन पर एमएसडीएसी के साथ समानांतर में प्रदान किया गया है।

बी) कीथम-फरह सेक्शन के बीच तीसरी लाइन पर ट्रेनों पर एब्सोल्यूट ब्लॉक सिस्टम के तहत काम किया जाता है, अप और डाउन ट्रेनों के लिए यूएफएसबीआई (नॉन-कोऑपरेटिव टाइप) के साथ इकहरी लाइन ब्लॉक पैनल द्वारा ब्लॉक वर्किंग को नियंत्रित किया जाता है।

3.2.1 **<u>स्वचालित सिगनल सेक्शन का विवरण</u>:-**

(ए) **<u>अप मेन लाइन पर कीथम-रुनकता के बीच स्वचालित ब्लॉक सेक्शन:</u>**

i) अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. एस-1कीथम (सेमी ऑटोमैटिक)से अप सेमी ऑटोमैटिक गेट अप मेन लाइन पर गेट नंबर 511 सिग्नल नंबर ए-509 से पर्याप्त दूरी तकपर आगे।

ii) अप सेमी ऑटोमेटिक गेट सिगनल नं.ए-509 गेट संख्या 511 में अप मेन लाइन पर स्वचालित सिगनल संख्या ए-507 के आगे पर्याप्त दूरी तक।

iii) अप ऑटोमैटिक सिगनल ए-507 से अप मेन लाइन पर गेट नंबर 510 के सेमी ऑटोमेटिक गेट सिगनल संख्या ए-505 (फॉग सिगनल) से पर्याप्त दूरी तक ।

iv) अप सेमी ऑटोमेटिक गेट सिगनल संख्या ए-505 (फॉग सिगनल) अप मेन लाइन पर अप ऑटोमेटिक सिगनल संख्या ए-503 से आगे पर्याप्त दूरी तक।

v) अप ऑटोमैटिक सिगनल संख्या ए-503 से अप सेमी ऑटोमेटिक गेट सिगनल संख्या ए-501(गेट नंबर 508) से आगे पर्याप्त दूरी तक।

vi) गेट नंबर 508 का अप सेमी ऑटोमेटिक गेट सिग्नल ए-501से अप होम सिगनल रुनकता से आगे पर्याप्त दूरी तक।

(बी) **<u>अप मेन लाइन पर फरह-कीथम के बीच स्वचालित ब्लॉक सेक्शन:</u>**

i) अप मेन लाइन पर अप एडवांस स्टार्टरसिगनल एस -1 फरह (सेमी ऑटोमैटिक) से गेट नंबर 518 के अप सेमी ऑटोमैटिक गेट सिग्नल नंबर ए-513 से पर्याप्त दूरी तक

ii) अप मेन लाइन पर गेट नंबर 518 के सेमी ऑटोमैटिक गेट सिग्नल नंबर ए-513 सेगेट नंबर 517 के सेमी ऑटोमैटिक गेट सिग्नल नंबर ए-511 से आगे पर्याप्त दूरी तक

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

iii) अप मेन लाइन पर गेट नंबर 517 का अप सेमी ऑटोमैटिक गेट सिगनल ए-511 से अप ऑटोमैटिक सिगनल नं ए 509 आगे पर्याप्त दूरी तक।

iv) अप ऑटोमैटिक सिगनल ए509 से अप सेमी ऑटोमेटिक सिगनल ए507 (फॉग सिगनल) के आगे पर्याप्त दरी तक।

v) अप सेमी ऑटोमैटिक सिगनल ए507 (फॉग सिगनल) में गेट नंबर 515 का अप सेमी ऑटोमैटिक सिगनल नं; ए 505 के आगे पर्याप्त दूरी तक।

vi) गेट संख्या 515 का अप सेमी ऑटोमैटिक गेट सिगलन 505 से अप ऑटोमैटिक सिगनल ए503 के आगे पर्याप्त दूरी तक।

vii) अप मेन लाइन अप ऑटोमैटिक सिगनल ए 503 से गेट संख्या 514 का अप सेमी ऑटोमैटिक गेट सिगनल ए501 के आगे पर्याप्त दूरी तक।

viii) गेट संख्या 514 का अप सेमी ऑटोमैटिक सिगनल ए501 से अप मेन लाइन पर अप होम सिगनल नं. एस75 कीथम के आगे पर्याप्त दूरी तक ।

(सी) <u>डाउन मेन लाइन पर रुनकता-कीथम के बीच स्वचालित ब्लॉक सेक्शन</u>:

i) रुनकता का डाउन एडवांस स्टार्टर सिग्नल नं. एस-35 से गेट नंबर 508 के आगेडाउन अर्ध स्वचालित सिगनलए 506 से आगे पर्याप्त दूरी तक।

ii) गेट संख्या 508 से डाउन सेमी ऑटोमैटिक गेट सिग्नल नंबर ए-506 से स्वचालित सिग्नल संख्या ए-508 सेआगे पर्याप्त दूरी तक।।

iii) डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए-508 से डाउन गेट नंबर 510 डाउन अर्ध स्वचालित गेट सिग्नल संख्याए-510 (फॉग सिग्नल) से आगे पर्याप्त दूरी तक।

iv) गेट नंबर 510 के डाउन अर्ध स्वचालित गेट सिग्नल संख्याए-510 (फॉग सिग्नल) से डाउनऑटोमैटिक सिग्नल नंबर ए-512 सेआगे पर्याप्त दूरी पर।

v) डाउन स्वचालित सिग्नल संख्याए-512 से गेट नंबर 511 का डाउन अर्धस्वचालित गेट सिग्नल संख्या ए514 के आगे पर्याप्त दूरीपर।

vi) डाउन अर्धस्वचालित गेट संख्या 511 के गेट सिग्नल नंबर ए-514 से गेट नंबर 512 का सेमी ऑटोमेटिक गेट सिग्नल संख्या ए-516 से आगे पर्याप्त दूरी पर।

vii) गेट नंबर 512 के डाउन सेमी ऑटोमैटिक गेट सिगनल नं. ए-516 से डाउन होम सिग्नल नंबर से एस-2 कीथम के आगे पर्याप्त दूरी पर।

(डी) <u>डाउन मेन लाइन पर कीथम - फरह के बीच स्वचालित ब्लॉक सेक्शन</u>:

i) डाउन एडवांस स्टार्टर सिग्नल नं एस-74 कीथम से गेट संख्या 514 के डाउन अर्धस्वचालित गेट सिग्नल संख्या ए-502 से आगे पर्याप्त दूरी तक।

ii) गेट संख्या -514 के डाउन सेमी ऑटोमैटिक गेट सिग्नल नंबर ए-502 से डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए-504 से आगे पर्याप्त दूरी तक के लिए।

iii) डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए-504 डाउन मेन लाइन पर गेट नंबर 515 के डाउन अर्धस्वचालित गेट सिग्नल संख्या ए-506 से आगे पर्याप्त दूरी पर।

iv) गेट संख्या 515 के डाउन अर्ध स्वचालित गेट सिग्नल संख्या ए-506 से डाउन अर्ध स्वचालित सिगनल ए-508 (फॉग सिगनल) के आगे पर्याप्त दूरी पर।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

v) डाउन सेमी ऑटोमैटिक सिगनल नं. ए-508 (फॉग सिगनल) से डाउन मुख्य लाइन पर डाउन स्वचालित सिग्नल संख्या ए-510 से पर्याप्त दूरी तक।

vi) डाउन ऑटोमैटिक सिग्नल नं ए-510 से गेट संख्या -517 के डाउन अर्ध स्वचालित गेट सिग्नल संख्या ए-512 से आगे पर्याप्त दूरी तक।

vii) गेट संख्या 517 के डाउन सेमी ऑटोमेटिक गेट सिगनल नं. ए-512 से गेट संख्या 518 के डाउन अर्ध स्वचालित सिग्नल संख्या ए-514 से आगे पर्याप्त दूरी तक ।

viii) गेट संख्या 518 के डाउन सेमी ऑटोमेटिक गेट सिगनल नं. ए-514 के डाउन स्वचालित डाउन मेन लाइन पर सिग्नल संख्या ए-516 से आगेपर्याप्त दूरी पर।

ix) डाउन ऑटोमैटिक सिगनल नं. ए-516 से डाउन होम सिग्नल संख्या एस2(फरह) से आगे पर्याप्त दूरी तक ।

4.0 <u>सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग की प्रणाली</u>

4.1.1 <u>इंटरलॉकिंग का मानक</u>

कीथम एक 'विशेष' श्रेणी का स्टेशन है। स्टेशन इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग और LCP [वीडीयू] के साथ प्रदान किया गया है और इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीन संचालित पॉइंट्स और मानक IV के लिए इंटरलॉक किए गए मल्टी आस्पैक्ट कलर लाइट सिगनल से सुसज्जित है। सामान्य और सहायक नियमों के अध्याय III के अनुसार, सभी प्वाइंटों और सिगनलो को LCP [वीडीयू] से काम किया जाता है जो स्टेशन मास्टर के कार्यालय में ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर द्वारा संचालित किया जाता है। स्वचालित सिग्नल (स्टेशन से नियंत्रित ब्लॉक सेक्शन में उपलब्ध स्वचालित सिग्नल सहित), डीसी ट्रैक सर्किट, एक्सल काउंटर/एएफटीसी के स्टेशन सैक्शन के लेवल क्रॉसिंग गेट्स के साथ वीडीयू स्क्रीन पर दर्शाए गए प्वाइंट, सिग्नल और ट्रैक सर्किट के साथ एक पूर्ण यार्ड लेआउट आरेख स्टे.मा. कार्यालय में स्टेशन सेक्शन में उपलब्ध है।

वीडीयू पर निम्नलिखित सुविधाएं प्रदान की गई हैं :-

(i) सिगनलों की 'ऑफ' और 'ऑन' स्थिति।

(ii) प्वाइंटों की'नॉर्मल' और 'रिवर्स' स्थिति

(iii) अप एंड डाउन और लूप लाइन के ट्रैक सर्किट वाले हिस्से की क्लियर और घिरी हुयी स्थिति।

(iv) क्रैंक हैंडल की 'फ्री' और 'लॉक्ड पोजीशन।

(v) लेवल क्रॉसिंग की 'ओपन एंड क्लोज' स्थिति।

(vi) वीडीयू के संचालन का विस्तृत विवरण संचलन परिशिष्ट 'बी' के अनुबंध में दिए गए हैं।

(vii) यार्ड के सभी प्वाइंटों पर इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीनों द्वारा काम किया जाता है। इन स्टेशन संचलन नियमों के परिशिष्ट 'बी' में इंटरलॉकिंग और उनकी कार्यप्रणाली दी गई है।

(viii) व्यक्तिगत संचालन में लचीलेपन के साथ माइक्रोप्रोसेसर आधारित सेट अप के माध्यम से प्वाइंटों और संकेतों के बीच इंटरलॉकिंग इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्राप्त की जाती है। वीडीयू के माध्यम से सिग्नलिंग गियर्स के संचलन की विस्तृत प्रक्रिया एलसीपी-वीडीयू के माध्यम से ईआई स्टेशन के संचलन के लिए मैनुअल में दी गई है

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(iX) "सामान्य" मोड या "संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग" मोड में ब्लॉक वर्किंग किसी भी तरफ काम करता है।

(X) ऑटो रीसेटिंग की विफलता या दोनों सिस्टम एक साथ विफल होने की स्थिति में कीथम-फरह (ऑटो/तीसरीलाइनसेक्शन) के बीच एक्सल काउंटरों की मैन्युअल रीसेटिंग।

4.1.2 **<u>सिग्नलिंग का प्रकार</u>** -

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 **<u>कंट्रोल वीडीयू पैनल से सिग्नल/पॉइंट के संचलन की विधि:-</u>**

सामान्य और सहायक नियमों के अध्याय-III के अनुसार और बटन ऑपरेशन चार्ट के अनुसार ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन मास्टर के कार्यालय में उपलब्ध कराए गए वीडीयू से सभी प्वाइंटों और सिगनलों पर काम किया जाता है। इन नियमों का विवरण परि.'बी' में विवरण दिया गया है।

4.1.4 **<u>रनिंग लाइन पर ट्रैक सर्किट का प्रावधान</u>**

i) यार्ड को उपयुक्त संख्या में छोटे ट्रैक सर्किट में विभाजित किया गया है जिसे स्टे.सं.नि. आरेख पर दिखाया गया है और वीडीयू पैनल पर सीमांकित किया गया है। इन सभी ट्रैक सर्किट के संकेत वीडीयू पैनल पर दिए गए हैं।

ii) संलग्न आरेख के अनुसार इस स्टेशन पर डीसी ट्रैक सर्किट/एमएसडीएसी या दोहरी एमएसडीएसी (सी02टी, सी75टी और सी-73टी को छोड़कर) के माध्यम से पूरा यार्ड ट्रैक सर्किट किया गया है। इसके अलावा पूरे स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन को फरह साइड एक्सल काउंटरों (एसएसडीएसी के समानांतर एमएसडीएसी) पर रिडंडेंसी में ट्रैक सर्किट किया गया है और एक्सल काउंटर/एएफटीसी (एएफटीसी के समानांतर एसएसडीएसी) के साथ रुनकता साइड प्रदान किया गया है।

4.1.5 **<u>कॉलिंग-ऑन सिग्नल/'ए' मार्कर/'एजी' मार्कर</u>**

चार कॉलिंग-ऑन सिग्नल अर्थात सी-2 डाउन मेन लाइन होम सिग्नल नंबर 2 के नीचे,सी-10 डाउन रूटिंग होम सिग्नल नंबर 10 के नीचे, सी-73 तीसरी लाइन अप होम सिग्नल नंबर 73 के नीचे और सी-75 अप मेन लाइन होम सिग्नल नंबर 75 के नीचे प्रदान की जाती हैं।

अप मेन लाइन होम सिग्नल नंबर 75, अप मेन लाइन स्टार्टर नंबर 9, अप मेन लाइन इंटरमीडिएट स्टार्टर नंबर 5, अप एडवांस स्टार्टर नंबर 1, डाउन मेन लाइन होम सिग्नल नंबर 2 डाउन मेन लाइन रूटिंग होम सिग्नल नंबर 10, डाउन मेन लाइन स्टार्टर नंबर 62, और डाउन एडवांस स्टार्टर सिग्नल नंबर 74 पर 'ए' मार्कर दिया गया है। ये सिगनल 'ए' मार्कर के प्रदीप्त होने पर स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में काम करेंगे, अन्यथा मैनुअल स्टॉप सिगनल के रूप में वीडीयू पर 'ए' मार्कर लाइट का इंडिकेशन दिया गया है।एस75, एस-62 और एस74 पर चमकीला 'एजी' मार्कर प्रदान किया गया।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

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

- शून्य -

4.1.7 आपातकालीन क्रॉस-ओवर

दो आपातकालीन क्रॉसओवर संख्या 201 और 299 क्रमशः यार्ड के आगरा छोर और पलवल छोर पर दिये गये हैं।

4.1.8 स्थायी रूप से लॉक किए गए प्वाइंट

- शून्य -

4.1.9 मोटर संचालित प्वाइंट

सभी प्वाइंट मोटर संचालित प्वाइंट हैं

4.1.10 आपात स्थिति/क्रैंक हैंडल कुंजियाँ और उनकी अभिरक्षा

क्रैंक हैंडल की चाबियों को विद्युत रूप से लाक कर दिया जाता है और प्वाइंटों के पास विभिन्न स्थानों पर रखा जाता है।

4.1.11 प्वाइंट/ट्रैप प्वाइंट/सिग्नल/ट्रैक सर्किट के संकेत

प्वाइंट्स, ट्रैप पॉइंट्स, सिग्नल्स और ट्रैक सर्कुलेट किए गए हिस्सों का संकेत भौगोलिक रूप से वीडीयू पर दर्शाया जाएगा।

4.1.12 रूट सेटिंग के लिए वीडीयू पैनल का विवरण

स्टे.मा. के कार्यालय में प्रदान किए गए हॉट स्टैंडबाय वीडीयू से ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. द्वारा सभी प्वाइंटों और संकेतों को संचालित किया जा सकता है। वीडीयूस्क्रीन पर दिखाई देने वाले इंटरएक्टिव डायलॉग बॉक्स के माध्यम से पॉइंट और सिग्नल संचालित होते हैं। वीडीयू के संचालन के साथ प्वाइंटों और संकेतों के बीच इंटरलॉकिंग इलेक्ट्रॉनिक रूप से (सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग) हासिल की जाती है। वीडीयू स्क्रीन पर प्वाइंटों और संकेतों की ग्राफिकल स्थिति दिखाते हुए वीडीयू द्वारा नियंत्रित यार्ड का एक इल्यूमिनेटेड 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 राहत कमांड हैं।

4.1.13 स्टेशन मास्टर नियंत्रण

वीडीयूपैनल पासवर्ड सुरक्षा के साथ प्रदान किया गया है स्टे.मा.विशिष्ट यूजर-आईडी और पासवर्ड का उपयोग करके लॉग-इन कर सकते हैं। जब भी ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा.,जो सभी कार्यों का संचालन करता है, को वीडीयू पैनल को एक छोटी अवधि के लिए भी छोड़ना पड़ता है,तो वह वीडीयू पैनल के माध्यम से इस चाभी को बाहर ले जाएगा। कार्यरत स्टे.मा.की चाबीके पास स्टे.मा. क्लिक करें (हरे रंग में चाबीके रूप में दिखाया गया है)और मेनू प्रदर्शित होगा,"की आउट" पर क्लिक करें। वीडीयूपैनल से चाबीनिकालने से वीडीयूपैनल निष्क्रिय हो जाता है। हालांकि,चाबी निकालने से पहले 'ऑफ' सिग्नल सेट किये गये रूट उस स्थिति में बने रहेंगे।

वीडीयूपैनल नियंत्रण चाबी के बाहर होने पर भी संबंधित संकेतों पर माउस क्लिक करके संकेतों को वापस 'ऑन ' किया जा सकता है। वीडीयू पैनल को अनलॉक करने के लिए, स्टे.मा. की चाबी के पास क्लिक करें (लाल रंग में चाबी के रूप में दिखाया गया है) और मेनू प्रदर्शित होगा; स्टे.मा. की चाबी(लाल रंग में चाबी के रूप में दिखाया गया है) पर क्लिक करने पर "की इन" पर क्लिक करें और उपयोगकर्ता "प्रमाणीकरण संवाद बॉक्स" प्रदर्शित किया जाएगा। कार्यरत स्टे.मा. पासवर्ड दर्ज करेंगे और ओके पर क्लिक करेंगे, वीडीयू पैनल ऑपरेटिव हो जायेगा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

4.1.15 स्टेशन की सीमा के भीतर गेटों का संचालन

जब भी किसी डाउन/अप ट्रेन के आगमन या प्रस्थान के लिए या समपार फाटक पर शंटिंग के लिए सिगनल को आफ करने की आवश्यकता होती है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गेटमैन को गाडीनं.विवरण और दिशा और लेवल क्रॉसिंग पर ट्रेन के गुजरने का संभावित समय बतायेगा। सूचना मिलते ही गेटमैन समय पर गेट बंद कर देगा। गेट बंद होने का संकेत वीडीयू पर दिखाई देगा।

जब भी समपार की ओर या उसके पार गाडी आवाजाही के लिए फाटक को बंद करने की आवश्यकता होती है, तो ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन सड़क यातायात को क्लियर करने के बाद, गेटमैन अपने गेट-ऑपरेशन पैनल पर 'क्लोज' बटन दबाकर गेट बैरियर को बंद कर देता है और काम पूरा होने के बाद ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन गेट बंद करने के संबंध में ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को सूचित करेगा। ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा., वीडीयूपर LX LOCK स्थिर हरे रंग के टेक्स्ट के प्रकट होने से समपार फाटक बंद होने को स्वीकार करेगा। अब स्टे.मा. LX मेनू में LOCK पर क्लिक करके और फाटक बंद होने पर गेट को लॉक करने का कमांड देगा। और सड़क यातायात के लिए बंद LX गेट वीडीयूपर स्थिर सफेद रंग में दिखाई देगा और "LX LOCK टेक्स्ट गायब हो जाएगा। गेट खोलने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. गेटमैन को फोन पर सलाह के तहत वीडीयूसे 'ओपन' विकल्प पर क्लिक करेगा। यह गेटमैन कंट्रोल पैनल पर "गेट टू ओपन" इंडिकेशन के रूप में इंगित किया जाएगा। पैनल पर गेट ओपन इंडिकेशन दिखाई देने पर, ड्यूटी पर मौजूद गेटमैन समपार फाटक खोलने के लिए बटन को संचालित करेगा।

4.1.16 <u>क्रैंक हैंडल का उपयोग करके प्वाइंट निर्धारित करना</u> :-

जब अलग-अलग संबंधित प्वाइंट ऑपरेशन कमांड चलाकर वीडीयू पैनल से प्वाइंट सेट करना संभव न हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर को कार्यरत ट्रैफिक स्टाफ के माध्यम से क्रैंक हैंडल रिलीज कर प्वाइंट सेट करना होगा जो अन्यथा इसे संबंधित इलेक्ट्रिक लॉक से नहीं निकाला जा सकता। तब तक लॉक करें जब तक कि इसे वीडीयू पैनल से रिलीज़ न किया जाए। इन नियमों के परिशिष्ठ 'बी' में क्रैंक हैंडल के उपयोग का विवरण दिया गया है। पॉइंट्स के लिए अलग-अलग क्रैंक हैंडल ग्रुप हैं:

क्रैंक हैंडल संख्या	प्वाइंट /क्रॉस ओवर क्रैंक हैंडल द्वारा संचालित
सीएच - 01	क्रॉस ओवर नंबर 201ए/बी
सीएच - 02	क्रॉस ओवर नंबर 202ए/बी
सीएच - 03	क्रॉस ओवर नंबर 203ए/बी
सीएच - 05	डीएस 205
सीएच - 06	क्रॉस ओवर नंबर 206ए/बी
सीएच - 07	प्वाइंट नंबर 207बी और ट्रैप नंबर 207ए
सीएच - 09	डीएस 209
सीएच - 10	क्रॉस ओवर नंबर 210ए/बी
सीएच - 11	क्रॉस ओवर नंबर 211ए/बी
सीएच - 86	प्वाइंट नंबर 286बी और ट्रैप नंबर 286ए
सीएच - 87	क्रॉस ओवर नंबर 287ए/बी
सीएच - 88	क्रॉस ओवर नंबर 288ए/बी
सीएच - 96	प्वाइंट नंबर 296बी और ट्रैप नंबर 296ए
सीएच - 97	प्वाइंट नंबर 297बी और ट्रैप नंबर 297ए
सीएच - 98	क्रॉस ओवर नंबर 298ए/बी
सीएच - 99	क्रॉस ओवर नंबर 299ए/बी

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

4.1.17 **काउंटरः**

इन नियमों के परिशिष्ट बी में दिए गए प्रोफार्मा पर भौतिक काउंटर बॉक्स के साथ सत्यापित करने के बाद निम्नलिखित काउंटरों का संचालन कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा संबंधित काउंटर रजिस्टर पर दर्ज किया जाएगा।

(ए) **सिग्नल काउंटर पर कॉउलिग ऑन:**

वीडीयू पर कालिंग ऑन की सुविधा उपलब्ध है। यह काउंटर इन नियमों के परिशिष्ट "बी" में वर्णित किसी भी दिशा में "कॉलिंग-ऑन सिग्नल" पर किए गए प्रत्येक रिसेप्शन पर गिनती बढ़ाएगा।

(बी) **आपातकालीन ओवरलैप रिलीज (जब प्वाइंट क्षेत्र ट्रैक सर्किट विफल हो जाता है):**

आपातकालीन ओवरलैप रिलीज की गिनती के लिए यह काउंटर वीडीयू पर उपलब्ध कराया गया है। इन नियमों के परिशिष्ट "बी" में वर्णित संचलन न द्वारा रूट जारी किए जाने पर यह काउंटर बढ़ जाएगा।

(सी) **रूट रिलीज:**

यह काउंटर सामान्य परिस्थितियों (नो ट्रैक सर्किट फेल्योर) में रूट रिलीज के संचालन की गणना के लिए वीडीयू पर उपलब्ध कराया गया है। इन नियमों के परिशिष्ट "बी" में वर्णित संचालन द्वारा रूट रिलीज किए जाने पर यह काउंटर बढ़ जाएगा।

(डी) **आपातकालीन रूट रिलीज (रूट ट्रैक सर्किट में से एक विफल हो गया है):**

ट्रैक सर्किट विफल स्थिति में आपातकालीन रूट रिलीज की गिनती के लिए यह काउंटर वीडीयू पर उपलब्ध कराया गया है। इन नियमों के परिशिष्ट "बी" में वर्णित संचलन द्वारा रूट रिलीज किए जाने पर यह काउंटर बढ़ जाएगा।

(ई) **आपातकालीन सेक्शन रिलीज:**

यह काउंटर वीडीयू पर इमरजेंसी सेक्शन रिलीज की गिनती के लिए उपलब्ध कराया गया है। यह काउंटर तब बढ़ जाएगा जब इन नियमों के परिशिष्ट "बी" में वर्णित ऑपरेशन द्वारा सेक्शन रिलीज किया जाएगा।

(एफ) **आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशनः**

यह काउंटर इन नियमों के परिशिष्ट "बी" में वर्णित ऑपरेशन द्वारा, आपातकालीन स्थिति में प्वाइंट के संचलन को दर्ज करने के लिए वीडीयू पर प्रदान किया जाता है, जब प्वाइंट क्षेत्र ट्रैक सर्किट विफल हो जाता है।

(जी) **एक्सल काउंटर रीसेट ऑपरेशन:**

इन नियमों के परिशिष्ट "बी" में वर्णित एक्सल काउंटर रीसेट ऑपरेशन को दर्ज करने के लिए वीडीयू पर यह काउंटर प्रदान किया गया है।

4.1.18 **प्वाइंटों का आपातकालीन संचलन**

इमरजेंसी प्वाइंट ऑपरेशन का संचलन सामान्य प्वाइंट ऑपरेशन के समान है, सिवाय इस मामले में पहले स्टे.मा. को "इमरजेंसी प्वाइंट नॉर्मल/रिवर्स रिक्वेस्ट" भेजना होता है। संकेत मिलने के बाद, स्टे.मा. इमरजेंसी प्वाइंट नॉर्मल/रिवर्स कमांड को फील्ड में भेजेगा।

4.1.19 **संकेतों का स्वतः प्रतिस्थापन:**

सिगनल से ट्रेन के गुजरने से सभी स्टॉप सिगनल स्वचालित रूप से 'ऑन' में बदल जाते हैं।

4.1.20 **सिग्नल संकेतक** :

कार्य कर रहे सभी सिगनलों के आस्पेक्टों को वीडीयू स्क्रीन लेआउट में सिग्नल प्रतीकों पर समान रंगीन प्रकाश संकेतों द्वारा दर्शाया गया है। शंट और कॉलिंग-ऑन-सिग्नल के 'ऑफ' आस्पेक्ट को वीडीयू पर सफेद रंग से दर्शाया गया है। संकेत चिन्हों का विवरण इन नियमों के परिशिष्ट 'ख' में दिया गया है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

4.1.21 **<u>ट्रैक संकेतक</u> :**

ट्रैक सर्किट वाले यार्ड को उपयुक्त संख्या में छोटे ट्रैक सर्किट में विभाजित किया गया है जैसा कि वर्किंग रूल डायग्राम पर दिखाया गया है और साथ ही इन सभी ट्रैक सर्किट के लिए वीडीयू स्क्रीन लेआउट पर सीमांकित किया गया है।

4.1.22 **क्योसन (K5BMC) सिस्टम संकेत:**

1)ओपीसी कीहैल्थ/संचार की वास्तविक स्थिति को वीडीयूस्क्रीन लेआउट पर निम्नलिखित संकेत विभिन्न रंगों में इंगित करते हैं :

ओपीसी-ए/ओपीसी-बी-हरा-ओपीसी-ए/ओपीसी-बी पूर्णतः ठीक है और ओपीसी-ए/ओपीसी-बी में KEY IN किया गया है।

ओपीसी-ए/ओपीसी-बी -पीला-ओपीसी-ए/ओपीसी-बी पूर्णतः ठीक है लेकिन ओपीसी-ए/ ओपीसी-बी में KEY नहीं लगाई गई है।

एस1/एस2- सिस्टम-1/सिस्टम-2 से ग्रीन चैनल ऑनलाइन है

एस1/एस2 - सिस्टम-1/सिस्टम-2 से लाल चैनल विफल हो गया है।

2) **वीडीयू स्क्रीन लेआउट पर, आसपास के स्टेशनों 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 पूर्णतः ठीक है

एस1/एस2 'SEC' स्थिर पीला- OFC के अनावश्यक पथ के साथ सिस्टम-1/सिस्टम-2 का FRMC संचार पूर्णतः 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

3) **वीडीयूस्क्रीन 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 पूर्णतः ठीक हैं

'एलएफएल'-फ्लैशिंग रेड- ईआई मेन या रिडंडेंट सिस्टम (यानी सिस्टम-1 या सिस्टम-2) घटक की विफलता

'एलएफएल' और 'एचएफएल' - फ्लैशिंग रेड-ईआई दोनों मेन और रिडंडेंट सिस्टम (यानी सिस्टम-1 और सिस्टम-2) घटक की विफलता

4.2 **रिले रूम की (सेंट्रल और ईएनडी केबिन) चाबी की कस्टडी और स्टेशन मास्टर और एस एंड टी मेंटेनेंस स्टाफ के बीच इसे सौंपने और लेने की प्रक्रिया :**

रिले रूम को सामान्य रूप से डबल लॉक (एक ट्रैफिक और एक एसएंडटी लॉक)के साथ बंद रखा जाएगा।जब भी,इसे रखरखाव/विफलता/निरीक्षण या किसी अन्य कार्य के लिए खोलने की आवश्यकता होती है, तो एसएंडटी अधिकारी जो सिग्नल मेंटेनर के रैंक से कम नहीं होगा, ड्यूटी पर सहा.स्टे.मा. से संपर्क करेगा और इस उद्देश्य के लिए बनाए गए रजिस्टर में प्रभाव की प्रविष्टि करेगा। सामा. एवं सहा.नि. के सहा.नि.1403/3(6) के अनुसार चाबी उसकीअभिरक्षा में होने पर आगे एसएंडटी अधिकारी की जिम्मेदारी है। कार्यरत सहा.स्टे.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 एसएंडटी कर्मचारियों को ट्रैफिक की सौंप देंगे।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

कार्य पूरा होने के बाद,एसएंडटी अधिकारी रिले रूम को डबल लॉक से बंद कर देगा और कार्यरत 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 ड्यूटी पर तैनात सहा.स्टे.मा.रजिस्टर में अपना आद्याक्षर करेगा और चाभी को अपने निजी अभिरक्षा में सुरक्षित रखेगा। इसके बाद, स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. सुनिश्चित करेंगे कि रिले रूम को ठीक से बंद कर दिया गया है और इस संबंध मेंकॉलम संख्या 11में अपना आद्याक्षर करेगा।

रिले कक्ष कुंजी रजिस्टर का प्रोफार्मा निम्नानुसार होगा:-

दिनांक	समय जब कुंजी सिग.निरी./ सिग.अनुरक्षक को सौंपी गई	कारण	सिग.निरी./सिग. अनु. 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	एसआई/सिग. मेंटेनर के हस्ता.	कार्यरत स्टे.अधी./सहा.स्टे .मा.हस्ताक्षर	डबल लॉक प्रदान करने के लिए स्टे.मा./सहा. स्टे.मा. के हस्ताक्षर
6	7	8	9	10	11

4.3 **<u>बिजली की आपूर्ति:</u>**

(I) <u>कार्यरत स्टे.मा./सहा.स्टे.मा.द्वारा सामान्य बिजली आपूर्ति की विफलता के मामले में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया:</u> - इस स्टेशन पर तीन बिजली आपूर्ति उपलब्ध हैं, नामत: [1] अप एटी सप्लाई, [2] डाउन एटी आपूर्ति और [3] स्थानीय एसईबीअप ATऔर डाउन **AT** बिजली आपूर्ति का मुख्य स्रोत होंगे और स्थानीय **SEB** आपूर्ति आपूर्ति का द्वितीयक स्रोत होगा, जबकि इन सभी आपूर्तियों की उपलब्धता का संकेत स्टेशन स्टे.मा.कक्ष में पैनल पर स्वत: सह मैन्युअल परिवर्तन 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।

(बी)कॉमन तौर पर एक एटी सिग्नलिंग लोड से जुड़ा होता है जो ऑटो चेंजओवर पैनल पर एक इल्यूमिनिटेड 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 इल्यूमिनिटेड 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 कार्यरत 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 सुयोग पर एटी आपूर्ति संकेत के पास दिए गए बटन को दबाकर बंद किया जा सकता है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

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

(डी) जब भी कैटेनरी की आपूर्ति विफल हो जाती है तो कार्यरत स्टे.मा. टीपीसी और संबंधित ओएचई कर्मचारियों और संबंधित एसएसई/जेई/एसई/सिग को सलाह देंगे।

(ई) कार्यरत स्टे.मा.द्वारा एक रजिस्टर रखा जाएगा जिसमें कैटेनरी आपूर्ति की विफलता का समय, ओएचई अधिकारियों को टीपीसी या अन्यथा आपूर्ति पर सूचित करने का समय, सिगनल मेंनटेन्र/एसई/जेई सलाह देने का समय,ओएचई स्टाफ/उपस्थित होने का समय और सामान्य बहाल करने का समय शामिल होगा।

(एफ) जब सामान्य कैटेनरी आपूर्ति और स्टैंड बाय आपूर्ति दिखाई नहीं देती है,तो कार्यरत स्टेशन प्रबंधक सिग्नल संकेतों और या स्टेशन से सिग्नल आस्पेक्टों की जांच करेगा। अगर स्टेशन पर कोई संकेत संकेत नहीं है और सिग्नल पर कोई प्रकाश नहीं है। कार्यरतस्टेशन मास्टर सिग्नल को खराब मानेंगे और सा.नि.: 3.68, 3.69, 3.70, 3.71, 3.75 और उसके तहत सहा.नि. के अनुसार ट्रेनों के आगमन और/या भेजने की व्यवस्था करेंगे।

(II) सिगनल एवं दूरसंचार उपकरणों के लिए विद्युत आपूर्ति प्रणाली:

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 फीडिंग की क्षमता बहुत सीमित है। स्टे.मा.के कमरे 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 संचलन के लिए दूरसंचार सुविधाएं निम्नानुसार हैं: -

1. स्टेशन मास्टर के कार्यालय में धौलपुर -बाद सेक्शन कंट्रोल का एक कंट्रोल टेलीफोन उपलब्ध कराया गया है।
2. आगरा-पलवल सैक्शन का टीपीसी फोन स्टे.मा. कार्यालय में प्रदान किया जाता है।
3. कीथम यार्ड में समपार-513 ट्रैफिक गेट के लिए एवरुनकता-कीथम सेक्शन में लेवल क्रॉसिंग गेट नंबर 510, 511, 512 पर स्टे.मा. के कार्यालय और गेटमैन के बीच एक अलग समूह टेलीफोन संचार प्रदान किया जाता है।
4. कीथम–फरह सेक्शन में लेवल क्रॉसिंग गेट नंबर 514, 515 पर स्टे.मा. के कार्यालय और गेटमैन के बीच एक अलग समूह टेलीफोन संचार प्रदान किया जाता है।
5. स्टे.मा.-रुनकता और स्टे.मा. कीथम स्टेशन के बीच समूह टेलीफोन कनेक्शन प्रदान किया गया।
6. स्टे.मा.-फरह स्टेशन और स्टे.मा. कीथम स्टेशन के बीच समूह टेलीफोन कनेक्शन प्रदान किया गया।
7. स्टे.मा./वीडीयू के साथ प्रत्येक क्रैंक हैंडल स्थान बॉक्स पर टेलीफोन प्रदान किए जाते हैं।
8. रेलवे ऑटो फोन
9. बीएसएनएल टेलीफोन।
10. वीएचएफ सेट।
11. एमटीआरसी टेलीफोन।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

नोट: 25W VHFसेट 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 संचलन प्रणाली :

6.1 रेलगाड़ियों के कार्यरत कर्मचारियों की ड्यूटी:

ट्रेनों के कुशल और सुरक्षित संचलन के लिए स्टेशन मास्टर जिम्मेदार होता है। यातायात की सही संख्या एवं विवरण सहित संचलन की व्यवस्था सेक्शन नियंत्रक द्वारा की जायेगी। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ट्रेनों के संचलन के लिए सेक्शन कंट्रोलर से सही संख्या और विवरण के साथ आदेश प्राप्त करेगा, यदि वह पहले से प्राप्त नहीं हुआ है। स्टेशन मास्टर नियंत्रक या किसी अन्य अधिकारी के आदेशों का पालन करेगा, बशर्ते कि वे किसी भी सामान्य और सहायक नियमों, ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के नियमों, मं.रे.प्र./आगरा द्वारा जारी सुरक्षित संचालन और सुरक्षा निर्देशों का उल्लंघन न करें। इन नियमों में ट्रेन वर्किंग स्टाफ की मूवमेंट ड्यूटी सूची परि.'डी' के रूप में संलग्न है, स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर रखा जाएगा जिसमें कैटेनरी आपूर्ति की विफलता का समय, ओएचई अधिकारियों को टीपीसी या अन्यथा आपूर्ति पर सूचित करने का समय, सहा.स्टे.मा./एसई/जेई को सूचनादेने का समय, ओएचई स्टाफ/उपस्थित होने का समय और सामान्य बहाल करने का समय शामिल होगा।

6.1.1 प्रत्येक शिफ्ट में काम कर रहे गाडी संचालन कर्मचारी

i) स्टे.मा. - 1 (रोस्टर के अनुसार)

ii) प्वाइंट्समैन/शंटमैन - 2 (रोस्टर के अनुसार)

iii) गेटमैन - 01 (रोस्टर के अनुसार)

6.1.2 लाइनों का क्लीयरेंस सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी की जिम्मेदारी और जोन की जिम्मेदारी-

सामान्य कामकाज के दौरान, सभी लाइनों की निकासी और रनिंग ट्रेन द्वारा उपयोग किए जाने वाले रास्ते को उसके आगमन /प्रस्थान से पहले ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर द्वारा संबंधित होम सिग्नल से वीडीयू पर दिए गए ट्रैक सर्किट संकेतकों के माध्यम से सुनिश्चित किया जाएगा। प्रासंगिक एडवॉसस्टार्टर सिग्नल के लिए किसी भी दिशा में किसी भी ट्रैक सर्किट की विफलता या किसी असामान्यता के कारण ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर स्वयं या किसी सक्षम रेल सेवक द्वारा संबंधित होम सिग्नल से प्रासंगिक एडवॉस स्टार्टर सिग्नल तक भौतिक अवलोकन के माध्यम से लाइनों की निकासी सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होंगे।

6.1.3 आश्वासन रजिस्टर में कर्मचारियों का आश्वासन

ट्रेन पासिंग ड्यूटी से संबंधित सभी कर्मचारियों का स्वतंत्र प्रभार लेने की अनुमति देने से पहले आश्वासन प्राप्त किया जाएगा और हर बार जब वे 15 दिनों या उससे अधिक की अनुपस्थिति के बाद ड्यूटी पर लौटते हैं या हर बार यार्ड के लेआउट में कोई बदलाव किया जाता है या कोई स्टेशन वर्किंग रूल्स में सुधार किया गया है। आश्वासन रजिस्टर की एक प्रति स्टे.मा. के कार्यालय में कार्यालय प्रति के रूप में रखी जाएगी और डुप्लीकेट रजिस्टर स्टेशन मास्टर के पास उनकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जाएगी। स्टाफ से आश्वासन प्राप्त करने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर की होगी।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

6.1.4 ट्रेनों का संचलन:

(ए) कीथम-रुनकता के बीच स्वचालित सेक्शन में ट्रेनों का संचलन

कीथम और रुनकता के बीच ट्रेनों की आवाजाही को सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है जो सिग्नल से गुजरने वाली ट्रेन के गुजरने से स्वचालित रूप से संचालित होते हैं। जब अर्ध स्वचालित एडवॉस स्टार्टर सिगनल को नियंत्रित करने वाले ट्रैक सर्किट क्लियर दिख रहे हों, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा.अर्ध स्वचालित एडवॉस स्टार्टर सिग्नल को क्लियर कर देगा। जब गाड़ी वास्तव में रवाना हो जाती है और अप सेमी ऑटोमैटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल पास कर देती है, तो स्टे.मा./रुनकता को निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत गाड़ी की संख्या, विवरण और समय के बारे में सूचित किया जाएगा।

(बी) कीथम-फरह के बीच स्वचालित सेक्शन में ट्रेनों की आवाजाही:

कीथम और फरह के बीच ट्रेनों की आवाजाही को सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है जो सिग्नल से गुजरने वाली ट्रेन के गुजरने से स्वचालित रूप से संचालित होते हैं। जब डाउन सेमी ऑटोमेटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल को नियंत्रित करने वाले ट्रैक सर्किट क्लियर हों, तो कार्यरत स्टे.मा.सेमी ऑटोमैटिक डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल को क्लियर करेगा। जब ट्रेन वास्तव में रवाना हो जाती है और डाउन सेमी ऑटोमैटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल पास हो जाती है, तो निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत, स्टे.मा./फरह को ट्रेन की संख्या, विवरण और समय के बारे में सूचित किया जाएगा।

(सी) कीथम-फरह के बीच तीसरी लाइन पर ट्रेनों की आवाजाही:

कीथम-फरह के बीच तीसरी लाइन पर काम करने वाले ब्लॉक वर्किंग के लिए पूर्ण ब्लाक पद्धति उपयोग में है। अंतिम स्टॉप सिग्नल ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश की अनुमति देता है, जिसे यूएफएसबीआई के साथ इकहरी लाइन ब्लॉक पैनल द्वारा नियंत्रित किया जाता है।

(डी) कीथम-रुनकता और कीथम-फरह के बीच स्वचालित सेक्शन पर दृश्यता खराब स्थितियों के तहत ट्रेनों की आवाजाही इन नियमों के परिशिष्ट "एच1" और "एच2" में उल्लिखित निर्देशों द्वारा नियंत्रित होगी।

लाइन क्लीयर देने की शर्त

(i) अप और डाउन मेन लाइन के लिए (डबल लाइन)

चूंकि इस स्टेशन और आसपास के ब्लॉक स्टेशनों के बीच काम करने की प्रणाली स्वचालित ब्लॉक प्रणाली है, आने वाली ट्रेनों के लिए कोई लाइन क्लीयर नहीं दिया जाता है। जब ऐसे सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें पूरी हो जाती हैं, तो संबंधित अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' करके रेलगाड़ियों को पिछले स्टेशन द्वारा मुक्त रूप से रवाना किया जाता है।

(ii) तीसरी लाइन के लिए (कीथम-फरह इकहरी लाइन)

जब तक 'लाइन क्लियर' नहीं दिया जाता ,लाइन को क्लियर नहीं माना जाएगा।

क) पिछली गाडी पूरी की पूरी आ चुकी हो ।

ख) उक्त ट्रेन के पीछे सभी आवश्यक सिग्नल 'ऑन' हो गए हैं।

ग) लाइन क्लियर है:-

सा.एवं सहा.नि. के पैरा संख्या 8.03(2)(ii) के अनुसार अप और डाउन तीसरी लाइन पर विपरीत दिशा के संबंधित एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल तक।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

नोट:-'लाइन क्लीयर' देने से पहले वीडीयू पैनल पर दिए गए संकेतों के माध्यम से यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रिसेप्शन सिग्नल प्रदीप्त हैं। यदि रिसेप्शन सिगनल प्रदीप्त नहीं है, तो उसे लोको पायलट को सावधानी आदेश जारी करने के लिए निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत पीछे के स्टे.मा. को सूचित करना चाहिए।

6.2.1 **किसी ट्रेन को रिसीव या प्रस्थान करते समय देखी जाने वाली कोई विशेष शर्तें**

ए) **ट्रेनों की बर्थिंग**:-

डाउन दिशा में

(i) यात्रियों को ले जाने वाली डबल लाइन से आने वाली और स्टेशन पर रुकने वाली डाउन ट्रेन को कॉमन तौर पर डाउन लूप लाइन यानी लाइन नंबर 4 या तीसरे कॉमन लूप लाइन -2 यानी लाइन नंबर 5 प्लेटफॉर्म लाइन पर रिसीव किया जाना चाहिए।

(ii) डबल लाइन से आने वाली डाउन गुड्स ट्रेन को कॉमन तौर पर डाउन मेन लाइन या तीसरी कॉमन मेन लाइन/तीसरी कॉमन लूप लाइन-1 पर रिसीव किया ज़ाना चाहिए, जब तक कि ये लाइनें व्यस्त न हों, इस मामले में डाउन ट्रेन को डाउन लूप लाइन पर रिसीव किया जाना चाहिए। या तीसरी सामान्य लूप लाइन -1 पर जहां से ऐसी डाउन ट्रेनों को क्रमशः डबल लाइन या तीसरी लाइन के माध्यम से फरहको प्रस्थान कराया जा सकता है।

अप दिशा में

i) यात्रियों को ले जाने वाली डबल लाइन से आने वाली और स्टेशन पर रुकने वाली अप ट्रेन को अप लूप लाइन या अप मेन लाइन पर रिसीव किया जाना चाहिए, ये लाइनें प्लेटफार्म लाइनें हैं।

ii) यात्रियों को ले जाने वाली और अप तीसरी लाइन से होकर आने वाले स्टेशन पर रुकने वाली अप ट्रेन को तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 (लाइन नंबर 5) पर रिसीव किया जा सकता है। यह लाइन प्लेटफॉर्म लाइन है।

iii) डबल लाइन के माध्यम से आने वाली एक अप मालगाड़ी को कॉमन तौर पर अप मेन लाइन पर रिसीव किया जाना चाहिए जब तक कि यह लाइन व्यस्त न हो, ऐसी स्थिति में ऐसी अप मालगाड़ी को अप लूप लाइन पर रिसीव किया जाना चाहिए, जहां से ऐसी अप मालगाड़ियों को रुनकताडबल लाइन के माध्यम से प्रस्थान कराया जा सकता है।

iv) अप तीसरी लाइन से आने वाली अप मालगाड़ी को कॉमन तौर पर तीसरी कॉमन मुख्य लाइन/तीसरी कॉमन लूप लाइन-1 पर रिसीव किया जाना चाहिए, जब तक कि ये लाइनें व्यस्त न हों, ऐसी स्थिति में ऐसी अप मालगाड़ी को तीसरी कॉमन लूप लाइन -2पर प्रवेश दिया जा सकता है। यानी लाइन नंबर 5 प्लेटफार्म लाइन, जहां से ऐसी अप मालगाड़ियों को डबल लाइन के जरिए रुनकता के लिए रवाना किया जा सकता है।

(बी) **शंटिंग के दौरान सावधानियां**:

स्टेशन पर किसी भी शंटिंग ऑपरेशन के मामले में,कार्यरत स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि जिस लाइन पर ट्रेन आने वाली है, उस लाइन को फाउल करने वाले शंटिंग मूवमेंट को अप्रोच सिगनल को 'ऑफ' करने की अनुमति देने से पहले रोक दिया गया है।

(सी) **ट्रेन लोको पाइलट दल और स्टेशन कर्मचारियों के बीच सिग्नल का आदान-प्रदान (सा.नि. 4.42)**

(i) यह सुनिश्चित करने के लिए कि ट्रेन सुरक्षित तरीके से चल रही है, स्टे.मा. और पॉइंट मैन को सामा.नि.4.42 और उसके अधीनसहा.नि.में निर्धारित अनुसार ट्रेन लोको चालक दल को 'ऑल राइट' हैंड सिग्नल प्रदर्शित करना चाहिए।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(ii) ट्रेन में कोई असामान्य स्थिति देखी जाने की स्थिति में,जो इसकी सुरक्षा को खतरे में डाल सकती है,स्टेशन के कर्मचारियों को खतरे के संकेत दिखाकर ट्रेन को रोकने के लिए उपाय करना चाहिए।

(iii) ट्रेन के लोको पाइलट दल द्वारा सिगनल का आदान-प्रदान करने में विफल रहने की स्थिति में, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ट्रेन को तुरंत रोकने के लिए अगले स्टेशन पर स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे और ड्यूटी पर सेक्शन कंट्रोलर को भी सूचित करेंगे। एस.आर. 4.42/5(ए एंड बी)।

6.2.2 अवरुद्ध लाइन के विरुद्ध प्वाइटोंकी सेटिंग

जब रनिंग लाइन को स्थिर लोड, वैगन, वाहन या एक ट्रेन द्वारा अवरुद्ध किया जाता है या जिसे पार करना है या किसी अन्य ट्रेन को प्राथमिकता देना है या स्टेशन पर एक ट्रेन के आगमन के तुरंत बाद, डबल लाइन सेक्शन पर पीछे के प्वाइंट और इकहरी लाइन सेक्शन के किसी भी दोनो सिरे को ब्लॉक लाइन के खिलाफ तुरंत सेट किया जाना चाहिए, सिवाय इसके कि जब शंटिंग या किसी अन्य मूवमेंट को उस लाइन पर तुरंत उस दिशा में करने की आवश्यकता हो।

6.2.3 ब्लॉक लाइन पर ट्रेन का आगमन

जब किसी अवरुद्ध/बिना सिगनल वाली लाइन पर ट्रेन रिसीव करना नितांत आवश्यक हो, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करना चाहिए कि सा.एवं सहा.नि. 3.38 और 3.39 के अनुसार निर्धारित शर्तों का पालन किया गया है और रूट के सभी प्वाइंटों को पार किया जाना है। ट्रेन को कोटर बोल्ट, क्लैम्प्ड और पैडलॉक किया जाता है और पैडलॉक की चाबियां स्टे.मा. द्वारा रखी जाती हैं और ट्रेन रिसीव करने के लिए टी-509 जारी करने से पहले उनकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जाती हैं। कार्यरतस्टे.मा. को यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि सामा.नि. 5.09 में निर्धारित निर्देशों का पूरी तरह से पालन किया जा रहा है।

6.2.4 बिना सिग्नल वाली लाइन पर ट्रेन का आगमन :

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

6.2.5 गैर-सिग्नल वाली लाइन से ट्रेन का प्रस्थान

सा.एवं सहा.नि. क 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

- नही-

6.3 एप्रोच सिगनल को ऑफ की शर्तें:-

कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं को संतुष्ट करेगा कि सामा.नि. में निर्धारित शर्तों के अनुसार 3.36(2), 3.38 और 3.40 का अनुपालन किया गया है।

कार्यरत स्टेशन मास्टर रूट को सेट और लॉक करेगा और संबंधित रिसेप्शन सिग्नल को 'वीडीयू ऑपरेशन चार्ट' के अनुसार "एलसीपी-वीडीयू के माध्यम से एसएसआई स्टेशन के संचालन के लिए मैनुअल" दिए गए नियमों अनुसार यह सुनिश्चित करने के बाद कि लाइन स्टार्टर सिगनल से आगे पर्याप्त दूरी तक साफ है जैसा कि नीचे दर्शाया गया है ।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(क) मेन लाइन से आने वाली डाउन ट्रेनों के आगमन के लिए:

(ए) **डाउन लूप लाइन (लाइन नंबर 4):** लाइन को ट्रैक सर्किट 298AT/298ADXT (यानी डेड एंड तक) की सीमा तक क्लियर होना चाहिए। अगर मेन लाइन के लिए ओवरलैप सेट किया गया है तो लाइन डाउन मेन लाइन की ओर ट्रैक सर्किट 298BT/298BDXT सीमा तक क्लियर होनी चाहिए।

(बी) **डाउन मेन लाइन (लाइन नंबर 3):** ट्रैक सर्किट 298BT/298BDXT की सीमा तक लाइन क्लियर होनी चाहिए।

(सी) **तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 (लाइन नंबर 5):** लाइन को ट्रैक सर्किट 287AT/287ADXT (यानी डेड एंड तक) की सीमा तक क्लियर होना चाहिए। अगर मेन लाइन (तीसरी लाइन) लाइन के लिए ओवरलैप सेट है। तीसरी मुख्य लाइन की ओर ट्रैक सर्किट 287BT/287BDXT की सीमा तक क्लियर होना चाहिए।

(डी) **तीसरी कॉमन मेन लाइन (लाइन नंबर 6):** ट्रैक सर्किट **287BT/287BDXT** की सीमा तक लाइन क्लियर होनी चाहिए।

(ई) **तीसरी कॉमन लूप लाइन-1 (लाइन संख्या 7):** ट्रैक सर्किट **286DXT1/286DXT2**की सीमा तक लाइन क्लियर होनी चाहिए।

(ख) मेन लाइन से आने वाली अप ट्रेनों के आगमन के लिए:

अप होम सिगनल ऑफ करने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि समपार-513 सड़क यातायात के लिए बंद एवं लॉक है।

(ए) **अप मेन लाइन (लाइन नंबर 2):** ट्रैक सर्किट **206BT/206BDXT**की सीमा तक लाइन क्लियर होनी चाहिए।

(बी) **अप लूप लाइन (लाइन नंबर 1):** लाइन ट्रैक सर्किट **206BT/206BDXT**की सीमा तक क्लियर होनी चाहिए अगर ओवरलैप मेन लाइन की ओर सेट हो या ट्रैप पॉइंट नंबर 205 तक अगर ओवरलैप विस्तारित लूप की ओर सेट हो।

(ग) तीसरी लाइन से आने वाली अप ट्रेनों के आगमन के लिए:

अप होम सिगनल बंद करने से पहले कार्यरतस्टे.मा. को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि समपार-513 सड़क यातायात के लिए बंद एवं लॉक है।

(ए) **तीसरी कॉमन लूप लाइन -1 (लाइन नंबर 7):** लाइन को ट्रैक सर्किट **211AT/211ADXT** (यानी डेड एंड तक) की सीमा तक क्लियर होना चाहिए। अगर मेन लाइन की ओर ओवरलैप सेट है तो ट्रैक सर्किट **25T/25DXT**की सीमा तकलाइन क्लियर होनी चाहिए।

(बी) **तीसरी कॉमन मेन लाइन (लाइन नंबर 6):** लाइन ट्रैक सर्किट 25टी/25डीएक्सटी की सीमा तक क्लियर होनी चाहिए।

(सी) **तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 (लाइन संख्या 5):** लाइन ट्रैक सर्किट **210AT/210ADXT** की सीमा तक (यानी डेड एंड तक) क्लियर होनी चाहिए। यदि मेन लाइन के लिए ओवरलैप सेट किया गया है तो लाइन ट्रैक सर्किट **25T/25DXT**की सीमा तक क्लियर होनी चाहिए।

6.3.1 सिग्नल को 'ऑन' करने के लिए स्टेशन मास्टर का उत्तरदायित्व

ट्रेन के पूरी तरह से रिसेप्शन सिग्नल पार करने के तुरंत बाद, ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ट्रेन के लिए 'ऑफ' किए गए सिग्नल जी एंड एसआर के एसआर **3.36/2**के अनुसार 'ऑन' स्थिति में बहाल हो जाएं।

(के.जी गोस्वामी)	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

6.4 एक साथ आगमन और ट्रेनों को पार करना:-

स्टेशन डबल लाइन सेक्शन पर स्थित है जहां प्रत्येक लाइन पर अलग-अलग दिशाओं से ट्रेनों के आगमन की अनुमति है।

6.5 ट्रेनों का पूर्ण आगमन

अप/डाउन मेन लाइन के लिए

चूंकि आस-पास के स्टेशनों की ओर जाने वाले ट्रैक एक्सल काउंटर/एएफटीसी के साथ ट्रैक सर्किटेड किए गए हैं और संबंधित सिग्नलिंग सेक्शन की क्लीयरेंस के बारे में दृश्य संकेत इल्युमिनेटेड डायग्राम पर विद्युत रूप से प्राप्त किए जाते हैं, इसलिए, ट्रेन का आगमन स्वचालित रूप से चेक किया जाता है। हालांकि, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से ट्रेन के सुरक्षित रूट पर नजर रखेंगे और टेल बोर्ड/टेल लैंप या इसके अन्य स्वीकृत विकल्प के प्रावधान का निरीक्षण करेंगे।

यदि कोई ट्रेन/वाहन छूट जाता है, तो ट्रैक सर्किट वाले हिस्से को खराब कर देता है, ट्रैक की सुरक्षा करने वाला सिग्नल क्लियर नहीं होगा। जब ट्रैक सर्किट/सर्किट विफल/विफल हो जाते हैं तो ट्रेन का पूर्ण आगमन सामा.नि. 4.17 और सामा.एवं सहा.नि. पुस्तिका के सहा.नि. के तत्संबंधी प्रक्रिया के अनुसार प्राप्त किया जाएगा और उस सेक्शन पर आगे की गतिविधियों को पूर्ण आगमन के आश्वासन एक निजी नंबर द्वारा समर्थित ट्रेन रिसीविंग स्टेशन के स्टे.मा. द्वारा पर ही अनुमति दी जाएगी।

तीसरी लाइन के लिए

i) चूँकि इस स्टेशन और आस-पास के स्टेशनों पर एक्सल काउंटर के माध्यम से ब्लॉक प्रूविंग प्रदान की जाती है, इसलिए,रिसीविंग स्टेशन पर ट्रेन के पूर्ण आगमन की स्वचालित रूप से जाँच की जाती है और सिस्टम के कार्यशील होने पर ट्रेन के पूर्ण आगमन के बाद ब्लॉक सेक्शन को बंद किया जा सकता है।

ii) रन थ्रू ट्रेन के लिए और अन्य के लिए जो ऐसे स्थान पर खड़ी होती हैं जहां ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर आसानी से टेल लैंप/टेल बोर्ड का निरीक्षण कर सकते हैं, यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी कार्यरत स्टेशन मास्टर की होगी कि ट्रेन पूरी तरह से आ चुकी है।

iii) बीपीएसी की विफलता के मामले में, पीछे के स्टेशन को "ट्रेन आउट ऑफ सेक्शन" सिग्नल देने से पहले सामा.नि.4.17 और उसके सहा.नि. के अनुसार 'कम्प्लीट अराइवल बुक' पर गार्ड से स्टॉपिंग ट्रेन का पूरा आगमन रिसीव किया जाना चाहिए।

6.6 ट्रेनों का प्रस्थान:

i) जब कोई ट्रेन चलने के लिए तैयार होती है,तो कार्यरत स्टेशन मास्टर ड्यूटी पर मौजूद कंट्रोलर से उसके डिस्पैच और रूट के बारे में भी पूछताछ करेगा कि क्या ट्रेन डबल लाइन या तीसरी लाइन (एजेएच साइड) से आगे बढ़ेगी,जैसा भी मामला हो, तो सहा.स्टे.मा. संबंधित स्टेशन से तदनुसार लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा। व्यक्तिगत रूप से पुष्टि करने पर वह ट्रेन के प्रस्थान के लिए प्रस्थान सिगनल को 'ऑफ' कर देगा।

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

6.7 ट्रेनों की रवानगी:-

I) मेन लाइन पर डाउन ट्रेनों का डिस्पैच:-

डाउन मेन लाइन पर फरह के लिए डाउन ट्रेन के प्रेषण से पहले, ड्यूटी पर तैनात स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा. व्यक्तिगत रूप से यह सत्यापित करेंगे कि डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस-74 से सेमी ऑटो सिग्नल ए502 तक ट्रेन के गुजरने के लिए इसके ओवरलैप ट्रैक सर्किट सहित लाइन क्लियर है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

इसके बाद ड्यूटी पर तैनात स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा.संबंधित स्टार्टर सिगनल को आफ कर देंगे। यह देखने के बाद कि सही स्टार्टर सिगनल आफ हो गया है, फिर वह डाउन अग्रिम प्रस्थान संकेत संख्या एस-74 से ऑफ कर देगा।

सिगनल सं. एस-74 आस्पेक्ट नियंत्रण चार्ट के अनुसार आस्पेक्ट प्रदर्शित करेगा।

II) **तीसरी लाइन पर डाउन ट्रेनों का प्रस्थान :-**

तीसरी लाइन से फरह के लिए डाउन ट्रेन के डिस्पैच से पहले, कार्यरत स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा. व्यक्तिगत रूप से सत्यापित करेंगे कि लाइन क्लीयर अग्रिम स्टेशन यानी फरहस्टेशन से प्राप्त किया गया है और बीपीएसी क्लियर स्थिति में है।

इसके बाद ड्यूटी पर तैनात स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा.संबंधित एडवॉसस्टार्टर सिगनल को ऑफ कर देंगे। यह देखने के बाद कि सही एडवांस स्टार्टर सिगनल आफहो गया है, फिर वह तीसरी लाइन डाउन प्रस्थान सिगनल संख्या एस-72 को ऑफ करेगा।

सिग्नल संख्या एस-72 आस्पेक्ट नियंत्रण चार्ट के अनुसार आस्पेक्ट प्रदर्शित करेगा।

III) **मेन लाइन पर अप ट्रेनों का प्रस्थान :-**

रुनकता को अप ट्रेन भेजने से पहले, ड्यूटी पर मौजूद स्टे.अधी./सहा.स्टे.मा. व्यक्तिगत रूप से यह सत्यापित करेंगे कि ट्रेन के अप अग्रिम प्रस्थान सिग्नल संख्या एस-1 से सेमी ऑटो सिग्नल तक इसके ओवरलैप ट्रैक सर्किट सहित ट्रेन के गुजरने 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 आफहो गया है, फिर वह अपमेन से अपमेन प्रस्थान सिगनल नं. एस-1, इसके अलावा, गेट संख्या 512 के YYN और YN द्वारा विद्युत नियंत्रण के साथ यह सिग्नल प्रदान किया गया है, गेट को सड़क यातायात के खिलाफ बंद कर दिया गया है और गेट नंबर 512 द्वारा इस सिग्नल पर स्लॉट जारी किया गया है।

संकेत संख्या एस-1 आस्पेक्ट नियंत्रण चार्ट के अनुसार आस्पेक्ट प्रदर्शित करेगा।

(बी) **बिना सिगनल वाली लाइन से ट्रेन का प्रस्थान:-**

यदि किसी गाड़ी को बिना सिगनल वाली लाइन से भेजा जाना है, तो जीआर 5.11 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए। स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा./सहा.स्टे.मा.प्वाइंट्स की सही सेटिंग क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग सुनिश्चित करने के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होंगे।

6.8 **यहां से गुजरने वाली ट्रेनें**

i. डबल लाइन से आने वाली डाउन ट्रेन को आमतौर पर केवल डाउन मेन लाइन से गुजरने की अनुमति दी जानी चाहिए। यदि डाउन मेन लाइन पर ट्रेन से घिरा है या अन्यथा बाधित है, तो ऐसी डाउन ट्रेन को डाउन लूप लाइन (लाइन नंबर 4) या तीसरी कॉमन लूप लाइन -2(लाइन नंबर 5) या तीसरी कॉमन लूप लाइन-1(लाइन संख्या 7)से गुजरने की अनुमति दी जा सकती है, जैसा भी मामला हो।

ii. डबल लाइन (एम/एल)से आने वाली अप ट्रेन सामान्य; केवल अप मेन लाइन (अर्थात लाइन नंबर 2)से गुजरने की अनुमति दी जाए,अगर अप मेन लाइन पर कोई ट्रेन है या अन्यथा बाधित है,तो ऐसी अप ट्रेन को अप लूप लाइन से गुजरने की अनुमति दी जा सकती है, जैसा भी मामला हो।

iii. तीसरी लाइन से आने वाली अप ट्रेन को आम तौर पर कॉमन मेन कॉमन तीसरी लाइन (यानी लाइन नंबर 6)से ही जाने की अनुमति दी जानी चाहिए। यदि कॉमन मेन तीसरी लाइन पर ट्रेन आ गई है या अन्यथा बाधित है,तो ऐसी अप ट्रेन को तीसरी कॉमन लूप लाइन-2(लाइन नंबर 5) या तीसरी कॉमन लूप लाइन-1(लाइन नंबर 7)से गुजरने की अनुमति दी जा सकती है जैसा भी मामला हो।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

6.8.1 ट्रेन के कर्मचारियों और स्टेशन के कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान:

(ए) जीआर के तहत निर्धारित तरीके से ट्रेन कर्मचारियों और स्टेशन कर्मचारियों के बीच सभी सही संकेतों का आदान-प्रदान किया जाएगा। सा.नि. 4.42(2) और एसआर 4.42/2. में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार ट्रेनों के गुजरने की स्थिति में, ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर और ऑफ साइड पोर्टर, ट्रेन को ऑल राइट सिग्नल दिखाएंगे यदि ट्रेन के लिए अपनी यात्रा जारी रखने के लिए सब कुछ सही है। स्टेशन मास्टर और ऑफ साइड पोर्टर गुजरने वाली ट्रेन पर पैनी नजर रखेंगे। कुछ भी असामान्य पाए जाने पर, वे खतरे का संकेत या अन्य निर्धारित संकेत दिखाएंगे और सा.नि.4.29(2) और सहा.नि.4.29/2 से 4.29/3 के अनुसार कार्रवाई करेंगे।

(बी) यदि इलेक्ट्रिक इंजन द्वारा संचालित ट्रेन खतरनाक स्थिति में हॉट एक्सल के साथ गुजर रही है या जाम रोलर बेयरिंग के साथ एक बॉक्स वैगन है, तो स्टेशन मास्टर तुरंत टीपीसी/सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करेगा, जो संबंधित सेक्शन की अप और डाउन लाइन की बिजली आपूर्ति स्विच ऑफ करने की व्यवस्था करेगा। (सा.नि.4.42/5 और सहा.नि.4.29/3)

(सी) टीपीसी को सेक्शन कंट्रोलर के माध्यम से संबंधित सेक्शन की बिजली आपूर्ति बंद करने की भी सलाह दी जाएगी यदि इलेक्ट्रिक ट्रेन का लोको पायलट स्टेशन के कर्मचारियों के साथ सभी ऑल राइटसिग्नलों का आदान-प्रदान करने में विफल रहता है और सिग्नलों के उठने और डेटोनेटर फटने के बाद भी नहीं रुकता है। (एसआर. 4.29/3 और 4.42/5)।

(डी) इस विषय पर समय-समय पर जारी किए गए ऑपरेटिंग सुरक्षा निर्देशों का स्टेशन कर्मचारियों द्वारा कड़ाई से पालन किया जाएगा।

6.7.2 स्टेशन सीमा के भीतर किसी भी कार्य के निष्पादन के दौरान जो किसी भी रनिंगलाइन/लाइनों को बाधित या बाधित कर सकता है और ट्रेनों को चलाने के लिए खतरनाक स्थिति पैदा करता है, सहा.नि.15.09/1(सी) में निर्धारित प्रक्रिया का सख्ती से पालन किया जाना चाहिए।

6.8.1 ट्रैक सर्किट (एक्सल काउंटर) की खराबी:-

संलग्न आरेख के अनुसार इस स्टेशन पर पूर्ण यार्ड डीसी ट्रैक सर्किट/एमएसडीएसी या दोहरी एमएसडीएसी (सी02टी, सी75टी और सी-73टी को छोड़कर) के माध्यम से पूर्णतः ट्रैक सर्किट किया गया है।

कीथम यार्ड में DCTC के समान्तर एक्सल काउंटर उपलब्ध कराये गये है, DCTC की विफलता के दौरान स्टेशन मास्टर 2020 के NCR JPO No-1- के अनुसार कार्य करेगा JPO No.T/Gen/JPO Record/54/19 दिनांक 05.10.2020)

i) यदि Dc Track Circuit Failहोता है और MSDAC उसके समानन्तर प्रदान किये गये कार्यरत है तो संबंधित सिगनल एक पीला में बदल जायेगा।

उस डीसी ट्रैक सर्किट के समानांतर प्रदान किए गए डीसी ट्रैक सर्किट और एमएसडीएसी की विफलता के मामले में कार्यात्मक है, संबंधित संकेत का आस्पेक्ट स्वचालित रूप से "एकल पीला" में बदल जाएगा। स्टे.मा. के कक्ष 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 सेक्शन 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&Tस्टाफ द्वारा ठीक किए जाने के बाद सामान्य 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. 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।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

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

iv) जहॉ पर MSDAC और ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) लगाये गये है, दोनो फेल है जहॉपर ट्रैक सर्किट के समान्नातर MSDAC नही लगाये गये है , फेल है तो गाडी को कॉलिग ऑन सिगनल को ऑफ करके रिसीव कियाजाना चाहिये , और जब कॉलिग ऑन सिनगल ऑफ नही कियाजा सकता है तो समान्य एंव सहायक नियम संख्या – 3.68, 3.69, 3.70 और 3.71 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिये विफलता मेंमो जारी किया जाना चाहिये ।

ए.II. एक्सल काउंटर को रीसेट करना :

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

i) ड्यूल ट्रैक डिटेक्शन ट्रैक्स में यदि केवल एक्सल काउंटर विफल रहता है और संबंधित डीसी ट्रैक सर्किट/अन्य एक्सल काउंटर ट्रैक क्लियर दिखाता है, तो इसे ट्रैक सेक्शन के चारों ओर 'लाइट ग्रीन' बैकग्राउंड ज़ोन 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 प्रिपेरेटरी रीसेट है। मैनुअल रीसेट लागू करने से पहले स्टे.मा. यह सुनिश्चित करेगा कि डीसी ट्रैक सर्किट या अन्य एक्सल काउंटर, जैसा भी मामला हो, द्वारा प्रदान की गई ट्रैक रिक्ति को देखकर रीसेट किया जा रहा सेक्शन वाहनों से क्लियर 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 स्वचालित रूप से रीसेट करना संभव नहीं है। ऐसे मामले में वीडीयू के माध्यम से स्टेशन मास्टर द्वारा मैन्युअल रूप से रीसेट करने की सुविधा प्रदान की जाती है। मैनुअल रीसेटिंग पावती के साथ प्रिपेरेटरी रीसेट है। मैन्युअल रीसेट लागू करने से पहले स्टे.मा. यह सुनिश्चित करेगा कि रीसेट किया जा रहा सेक्शन भौतिक सत्यापन द्वारा वाहनों से मुक्त है। यदि एक्सल काउंटर रीसेट को स्वीकार नहीं कर रहा है या ट्रेन गुजरने के बाद खाली नहीं है, तो ड्यूटी पर मौजूद एस एंड टी मेंटेनर को विफलता को ठीक करने के लिए बुलाएगा।

वीडीयूसे एक्सल काउंटर सेक्शन के मैनुअल रीसेट के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई गई है (पावती के साथ प्रिपेरेटरी **रीसेट)।**

स्टे.मा. पॉप-मेन्यू खोलने के लिए ट्रैक पर क्लिक करता है और एक्सल काउंटर रीसेट अनुरोध पर क्लिक करता है और इसे ट्रॉसमिट करता है। जब सिस्टम रीसेट कमांड को स्वीकार करता 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।

यदि पीला 'आरए' संकेत और हल्का हरा गायब नहीं होता है, तो एस एंड टी अनुरक्षक को विफलता को ठीक करने के लिए बुलाया जाएगा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

6.8.2 प्वाइंटों की विफलता:-

जब कोई प्वाइंट दोषपूर्ण हो और वीडीयू पर संकेत उपलब्ध न हो, तो सहा.नि.3.77/1 के अनुसार कार्रवाई का अनुपालन किया जाना चाहिए अर्थात प्वाइंटों की सूचना दी जानी चाहिए और किसी भी बाधा आदि के लिए निरीक्षण किया जाना चाहिए और एस एंड टी कर्मचारियों को सूचनादी जानी चाहिए।सामा.एवं सहा.नि. के सहा.नि.3.68-1(डी) (सहा.नि.3.51-4)का भी पालन किया जाना चाहिए) के अनुसार ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा.की व्यक्तिगत देखरेख में जब तक इसे सही ढंग से सेट, क्लैम्प और पैडलॉक नहीं किया जाता है, तब तक किसी भी गतिविधि की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

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 लाकसंकेत 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:

होम और स्टार्टर सिगनल के खराब होने की स्थिति में, संबंधित ट्रेन के लोको पाइलट को ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर द्वारा कॉलिंग-ऑन सिगनल, 'ए' मार्कर को 'ऑफ' करके या प्राधिकरण जारी करके खराब होम सिगनल को पार करने के लिए अधिकृत किया जाएगा। खतरे पर होम/स्टार्टर सिगनल पास करने के लिए टी/369(3बी), जैसी भी स्थिति हो,सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि.3.68 से 3.74 और 3.77 पर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

6.8.4 तीसरी लाइन पर ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट/ब्लॉक एक्सल काउंटर की विफलता-

जब ब्लॉक उपकरण विफल हो जाता है और लाइन क्लीयर प्राप्त/दिया नहीं जा सकता है, तो प्राप्तकर्ता और प्रेषण दोनों स्टेशनों पर ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत पिछली ट्रेन के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करेंगे। तत्पश्चात् ब्लॉक टेलीफोन के माध्यम से लाइन क्लीयर प्राप्त/दिया जाएगा तथा इकहरी लाइन सेक्शन पर डिस्पैचिंग ट्रेन के लोको पाइलट को पेपर लाइन क्लियर टिकट जारी किया जाएगा, जिसमें दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर से प्राप्त प्राइवेट नंबर उसमें अंकित होना चाहिए।

जब ब्लॉक सेक्शन की क्लीयरेंस के लिए उपयोग किया जाने वाला एक्सल काउंटर विफल हो जाता है और रीसेट बॉक्स घिरा हुआ हो जाता है, तो एक्सल काउंटर को वापस सामान्य करने के लिए रीसेट बॉक्स/वीडीयू पर एक रीसेट बटन प्रदान किया जाता है। एक बार जब एक्सल काउंटर विफल हो जाता है और संबंधित ब्लॉक उपकरण को विफल माना जाता है और अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है, तो रिसीविंग करने वाला स्टेशन पीछे के स्टेशन के साथ निजी नंबर के आदान-प्रदान द्वारा ब्लॉक सेक्शन की क्लीयरेंस को सत्यापित करेगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि ब्लॉक सेक्शन क्लियर है, भेजने और प्राप्त करने वाले स्टेशन के कार्यरत स्टेशन मास्टरों के सहयोग से एक्सल काउंटर को रीसेट किया जाएगा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

रीसेट बटन के प्रत्येक ऑपरेशन पर रीसेट बॉक्स पर काउंटर रीडिंग एक से बढ़ जाएगी और दोनों स्टेशनों पर रीसेट बॉक्स पर प्रीपरेटरी रीसेट इंडिकेशन ग्लो अगली ट्रेन के लिए फ्रेश लाइन क्लीयर नहीं दिया जा सकता है। ऐसी विफलताओं के दौरान ट्रेन को ऊपर बताए अनुसार चलाया जाएगा।

ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के पैरा संख्या 9.03पर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

6.8.5 एस.एस.आई. प्रणाली की विफलता:

सिस्टम विफलता विवरण पैरा 4.1.22 में पहले ही उल्लिखित है।

किसी विशेष समय पर,"एस1" या"एस2" 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 सिस्टम विफलता रजिस्टर रखा जाएगा। उक्त रजिस्टर के कॉलम निम्नानुसार होंगे:

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

(बी) ओपीसी विफलता:

सिस्टम विफलता विवरण पैरा 4.1.22 में पहले ही उल्लिखित है

6.8.6 लूप लाइन पर एक्सल काउंटरों की खराबी:-

दोहरे एक्सल काउंटर के विफल होने की स्थिति में, कालिग ऑन सिगनल को आफ करके ट्रेन को रिसीव किया जाएगा। यदि कॉलिंग 'ऑन' सिगनल भी विफल हो जाती है तो उप पैरा संख्या 6.8.1 के अनुसार व्यक्तिगत रूप से लाइन की क्लीयरेंस के सत्यापन के बाद गाड़ियों को रीसिव किया जाएगा।

6.8.7 क्षतिग्रस्त प्वाइंटों पर काम करना:

जी एंड एसआर बुक के जीआर 3.77 पर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

6.8.8 बाधित लाइनों पर ट्रेनों का आगमन:

जी एंड एसआर बुक का जीआर 5.09 पर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

6.8.9 गैर-सिग्नल वाली लाइनों पर ट्रेनों का आगमन:

जी एंड एसआर बुक के जीआर 5.10पर ध्यान आकर्षित 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 ऑक्यूपाइड को दिखाने में विफल रहता है,तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा.दूसरी लाइन पर पॉइंट सेट करेगा और टीएसआर पर टिप्पणी का endorse करके कब्जे वाली लाइन का विशेष ध्यान रखेगा। लाल स्याही से और इस संबंध में सिग्नल मेंटेनर को सूचित करेगा। सिगनल विफलता रजिस्टर में आवश्यक टिप्पणी की जाएगी।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

6.9 **ट्रॉलियों/मोटर ट्रॉलियों/सामग्री लॉरियों के संचलन न 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 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 सेक्शन को क्लियर नहीं करती है और स्टेशन अगलेमें 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।

iii) अन्य सभी मामलों में 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 मोटर का अनुसरण कर रहा है।

iv) यार्ड के ट्रैक सर्किट वाले हिस्से पर गैर-इन्सुलेटेड ट्रॉलियों/लॉरियों को सख्ती से प्रतिबंधित किया गया है। सा.एवं सहा.नि. के सामा.नि. पर और उसके बाद सहा.नि. 15.18, 15.25, 15.26 और 15.27 और 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 सहा.स्टे.मा. की अनुमति और विशेष निर्देशों के अनुसार काम किया जाएगा।

सा.एवं सहा.नि. के सामा.नि.4.65 और उसके बाद एस.आर. पर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

7.0 **लाइनों को अवरुद्ध करना:**सहा.नि.5.19/1(ए) के अनुसार चलने वाली लाइन पर सामान्य घटनाओं के दौरान, वाहनों या इंजनों को खड़े होने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ए) जब भी आपात स्थिति में अकेले वाहनों या वाहनों के साथ इंजन या इंजन को अलग करना आवश्यक हो जाता है,तो स्टेशन मास्टर द्वारा रनिंग लाइन की अवरोध और इस तरह की अवरोध के समय के संबंध में ट्रेन सिग्नल रजिस्टर में प्रविष्टियां की जाएंगी। जब अवरोध हटा दी जाती है, तो लाइन की क्लीयरेंस का समय ट्रेन सिग्नल रजिस्टर (सहा.नि.5.19/1(ए)) में दर्ज किया जाएगा।

(बी) जब भी किसी रनिंग लाइन पर इंजन के साथ या उसके बिना ट्रेन/वाहनों की आपात स्थिति में स्टेबलिंग अपरिहार्य हो जाती है, तो एसआर 5.19/1(ए)(सी)(डी) में निर्धारित सावधानियां अवश्य रखी जानी चाहिए।

(सी) कार्यभार सौंपते समय स्टेशन मास्टर डायरी में रनिंग लाइन के घिरे होने के संबंध में उपयुक्त टिप्पणी की जाएगी और उस पर जाने वाले और आने वाले सहा.स्टे.मा. दोनों द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे।

7.1 **कार्यों को अवरूद्ध करना:**

एलसीपी [वीडीयू] में निम्नलिखित कार्यों को अवरुद्ध करने का प्रावधान है:

(ए) सिग्नल मेनू में व्यक्तिगत सिग्नल ब्लॉक

(बी) प्वाइंट मेनू में व्यक्तिगत प्वाइंट ब्लॉक

(सी) ट्रैक मेनू में व्यक्तिगत ट्रैक सर्किट ब्लॉक

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

डिस्कनेक्ट/दुर्घटना या किसी असामान्य घटना के दौरान यदि फ़ंक्शन को डिस्कनेक्ट करने की आवश्यकता होती है, तो कार्यरत सहा.स्टे.मा. वीडीयू में उपरोक्त विकल्पों का चयन करेगा। जैसे ही सहा.स्टे.मा.फ़ंक्शन पर क्लिक करेगा, एक चमकता हुआ नीला संकेत फ़ंक्शन के पास दिखाई देगा और तब तक जारी रहेगा जब तक कि सहा.स्टे.मा.द्वारा फ़ंक्शन को ब्लॉक नहीं कर दिया जाता।

फ़ंक्शन को ब्लॉक करने के संबंध में सहा.स्टे.मा.द्वारा एक रजिस्टर का रखरखाव किया जाएगा। रजिस्टर का प्रोफार्मा नीचे दिया गया है:-

क्रमांक	गियर ब्लॉक	दिनांक	अवरुद्ध करने का समय	बहाल करने का समय
1	2	3	4	5
ब्लॉक करने का कारण			कार्यरत सहा.स्टे.मा. के हस्ताक्षर	
6			7	

नोट:-फंक्शन ब्लॉकिंग पूर्ण रूप से की जाएगी जैसे कि होम सिगनल के नीचे कॉलिंग ऑन लाइन को ब्लाक करना या स्टार्टर सिगनल के नीचे शंट सिगनल को अलग से ब्लॉक नहीं किया जा सकता है।

7.2 स्टेशन सीमा के भीतर किसी भी कार्य के निष्पादन के दौरान जो किसी भी रनिंग लाइन/लाइनों को अवरोधित कर सकता है और असुरक्षित स्थिति पैदा करता है जो ट्रेनों के चलने के लिए खतरनाक है, सहा.नि.15.09/1(सी) में निर्धारित प्रक्रिया का सख्ती से पालन किया जाना चाहिए।

7.3 **वाहनों की सुरक्षा:**

रनिंग लाइन और साइडिंग में खड़े वाहनों को सुरक्षा जंजीरों से सुरक्षित किया जाना चाहिए जैसा कि सहा.नि.5.19/1 (डी) और सा.नि. 5.23 और उसके तहत सहा.नि. में वर्णित है। ।

7.4 **ब्लॉक की गई लाइन के लिए पॉइंट सेट करना:**

जब एक चलने वाली लाइन को स्टेबललोड, वैगन, वाहन या एक ट्रेन द्वारा अवरुद्ध किया जाता है जो कि किसी अन्य ट्रेन को प्राथमिकता देना है या स्टेशन पर एक ट्रेन के आने के तुरंत बाद, पीछे के प्वाइंट अवरुद्ध लाइन के खिलाफ सेट किए जाएंगे सिवाय इसके कि जब शंटिंग या कोई अन्य संचलन उस लाइन पर उस दिशा में तुरंत किया जाना आवश्यक हो जैसा कि सा.नि.3.38(2) में वर्णित है।

8. **शंटिंग :-**

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

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

(II) जब भी संभव हो संबंधित लाइन के शंटिंग संचालन के लिए स्टार्टर सिगनल को ऑफकर देना चाहिए।

8.2 **पास आती ट्रेन के सामने शंटिंग:-**

i) **हाई स्पीड ट्रेनों के मामले में:-**

ऐसे मामलों में हाई स्पीड ट्रेनों के लिए नामित लाइन के स्टार्टर सिगनल तक किसी भी तरह की अवरोधकी अनुमति नहीं दी जाएगी।

ii) अन्य ट्रेन के मामले में;-

ऐसे मामलों में स्टेशन सेक्शन के बाहर किसी भी तरह की अवरोध 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

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

8.3 शंटिंग/किसी विशेष सुविधा का निषेध :-

i) सभी लूज़ शंटिंग प्रतिबंधित हैं।

ii) दोनों सिरों पर हैंड शंटिग प्रतिबंधित है।

iii) रोलर बेयरिंग जैसे बॉक्स, बॉब्स, बॉक्स आदि लगे वैगनों की हैंड शंटिग प्रतिबंधित है।

iv) रोलर बेयरिंग स्टॉक को सहा.नि.5.23/2 के अनुसार और अन्य स्टॉक को समा.एवं सहा.नि. के सहा.नि.5.23/1 के अनुसार सुरक्षित किया जाएगा।

v) जहां संभव हो, शंटिंग के उद्देश्य से संबंधित लाइनों के स्टाटर सिगनल और शंट सिगनल को "ऑफ" किया जा सकता है।

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

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग (तीसरी लाइन):

8.4.1 स्टेशन सेक्शन के भीतर:

यदि आवश्यक सिगनल को ऑन रखा जाता है, तो सामा.एवं सहा.नि. के सामा.नि.8.10 के अनुसार आने वाली ट्रेन को लाइन क्लीयर देने के बाद भी स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग की जा सकती है।

स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग की अनुमति नहीं दी जाएगी यदि घने कोहरे या तूफानी मौसम और खराब दृश्यता में लाइन क्लीयर दिया गया हो।

8.4.2 साइड स्टेशन सेक्शन के बाहर शंटिंग:

(i) जब लाइन क्लीयर दिया गया हो तो स्टेशन सेक्शन के बाहर शंटिंग की अनुमति नहीं है।

(ii) जब लाइन क्लीयर नहीं दिया गया हो, शंटिंग की अनुमति तभी दी जाएगी जब:-

(ए) मैन्युअल रूप से संचालित मल्टी आस्पेक्ट सिगनल से लैस इकहरी लाइन पर क्लास बी स्टेशन पर, होम सिगनल के बीच सेक्शन को 'ब्लॉक बैक' किए बिना शंटिंग किया जा सकता है, बशर्ते आने वाली ट्रेन के लिए 'लाइन क्लियर' नहीं दिया गया हो, सेक्शन के दूसरे छोर से 'इज़ लाइन क्लीयर' सिगनल मिलने की स्थिति में और यदि सेक्शन अभी भी भरा हुआ है, तो लाइन को तुरंत 'ब्लॉक बैक' कर देना चाहिए (सहा.नि.8.12/1)।

टोकन रहित ब्लाक उपकरण लगे हुये स्टेशनों पर शंट/आक्यूपेशन चाबी लोको पायलट को हंस्तातरिंत करके तथा सेक्शन को ब्लाक बैक करने के बाद स्टेशन सेक्शन के बाहर होम सिगनल तक शंटिग की जायेगी ।

(बी) सभी सिग्नल "ऑन" स्थिति में रखे जाएंगे। संबंधित सेक्शन के लिए शंटिंग कुंजी प्राप्त की जाएगी और लोको पाइलट को सौंप दी जाएगी। जब शंटिंग पूरी हो जाए तो शंटिंग चाभी उससे वापस ले ली जाएगी। शंटिंग ऑर्डर (टी-806) पर एक पृष्ठांकन द्वारा पाइलट को संबंधित एडवांस स्टार्टर सिगनल को "ऑन" स्थिति में पार करने के लिए अधिकृत किया जाएगा।

(सी) इकहरी लाइन पर ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की विफलता के दौरान शंटिंग:

निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत मौखिक ब्लॉक बैक किया जाएगा और टी/806 पर आवश्यक समर्थन किया जाएगा।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग:-

ए.स्टेशन सेक्शन से रुनकता साइड की ओर शंटिंग:-

लागू नहीं।

बी.स्टेशन सेक्शन से फरह साइड की ओर शंटिंग:-

लागू नहीं।

नोट:-यदि आपात स्थिति में स्टेशन सेक्शन के बाहर फरह/रुनकता की ओर शंटिंग करना आवश्यक हो तो यह केवल स्टे.मा.फरह/रुनकता से निजी नंबर द्वारा यह सुनिश्चित करने के बाद ही किया जा सकता है कि कोई भी ट्रेन रुनकता-कीथम और कीथम-फरह के बीच स्वचालित सेक्शन में नहीं है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

8.7 स्टेशन यार्ड/माल शेड से साइडिंग में शंटिंग करना:-

साइडिंग में शंटिंग ट्रेन के गार्ड/शंटिंग के प्रभारी व्यक्तिस्टे.मा./सहा.स्टे.मा. की व्यक्तिगत देखरेख में की जाएगी।

9.0 असामान्य स्थितियां:

(ए) असामान्य परिस्थितियों की स्थिति में पालन किए जाने वाले नियम

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

यदि सामा.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 करना/देना सामा.एवं सहा.नि.के सहा.नि.6.03(2) में निर्धारित अनुसार ही होगा। लाइन क्लियर 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 ट्रेन नम्बर प्राइवेट नंबर, 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 छोर पर स्टेशन मास्टर को सूचित करेंगे। सेक्शन का संकेत उसके निजी नंबर द्वारा मौखिक रूप से लिया-दिया जाएगा। इसके अलावा, वह दोष को सुधारने के लिए जिम्मेदार एस.एंड टी.अधिकारी को तुरंत सूचित करेगा।

(ii) लाइन में बाधा या दुर्घटनाओं के मामले में घिरे हुये ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने का अधिकार

यदि ब्लॉक सेक्शन को भंग या दुर्घटना या किसी अन्य अवरोध से अवरोधित किया जाता है, तो ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर सेक्शन कंट्रोलर और दूसरी तरफ के स्टेशन मास्टर के साथ स्थिति पर परामर्श करेगा। गाड़ी के सहायक लोको पाइलट को टी/ए-602/टी/सी-912 जारी किया जाएगा और सामा.एवं सहा.नि.6.05 में उल्लिखित निर्देशों का पालन किया जाएगा।

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

यदि यात्री ट्रेन 10मिनट 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 इस स्थिति का नियंत्रण करेगा। इसके बाद डबल या मल्टीपल लाइनों पर,ब्लॉक सेक्शन के किसी भी छोर पर स्टेशन मास्टर बगल वाली लाइन या किसी भी दिशा में ब्लॉक सेक्शन में सभी ट्रेनों की कार्यवाही को तुरंत रोक देंगे और ऐसी ट्रेनों के लोको पाइलटों और गार्डो को उचित सावधानी आदेश जारी करके चेतावनी देंगे और विलंबित ट्रेन के ठिकाने और स्थिति का भी पता लगाएगा।

(iv) एमटीआरसी मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार की विफलता:

कार्यरत स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करते हैं।

(बी) क्रेंक हैंडल द्वारा प्वाइंटों के आपातकालीन संचलन के लिए प्रक्रिया:

I. इन नियमों के परि.'बी' में स्टेशन पर विभिन्न लाइनों पर मोटर संचालित प्वाइंटों के आपातकालीन क्रेंक हैंडल संचालन के लिए विस्तृत प्रक्रियाओं का उल्लेख किया गया है।

II. इन नियमों के परि.'बी' में प्वाइंट जोन ट्रैक सर्किट विफलता और आपातकालीन रूट रिलीज के साथ प्वाइंट के आपातकालीन संचलन 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।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(सी) कॉलिंग-ऑन सिग्नल आफकरने से पहले ट्रैक की क्लियरेंसका प्रमाणन:

ट्रैक सर्किट की विफलता के दौरान 'कॉलिंग-ऑन' सिग्नल को 'ऑफ' करने से पहले, जिस ट्रैक से ट्रेन गुजरेगी, उसके रूट और क्लियरेंसको कार्यरत स्टे.मा./सहा.स्टे.मा.द्वारा व्यक्तिगत रूप से अवश्य सत्यापित किया जाए।

(डी) प्वाइंट्स, ट्रैक सर्किट और इंटरलॉकिंग की विफलता की सूचना देना:

(i) यदि कोई सिग्नल फेल हो जाता है

(i) यदि ट्रैक सर्किट,प्वाइंट,ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट आदि की विफलता के कारण कोई सिग्नल विफलता होती है,तो कार्यरत स्टे.मा.को लिखित रूप में सिग्नल मेंटेनर को सूचित करना चाहिए और सिग्नल विफलता रजिस्टर में सिग्नल विफलता की प्रविष्टि करनी चाहिए। जिस स्टेशन पर सिगनल मेंटेनर तैनात नहीं है, वहां कंट्रोल टू टेस्ट रूम के माध्यम से टेस्ट रूम को विफलता का संदेश दिया जाना चाहिए। सहा.नि.3.68/6(ए)पर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

सिगनल मेंटेनर आकर स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा, दोषपूर्ण गियर का निरीक्षण करेगा, डिस्कनेक्शन मेमो जारी करेगा (यदि आवश्यक हो) खराबी को सुधारेगा और विफलता रजिस्टर में विफलता को प्रमाणित करेगा। {सहा.नि. 3.68/6 (बी)}।

स्टे.मा.और सिग्नल मेंटेनर द्वारा संयुक्त रूप से परीक्षण किए जाने के बाद ही नार्मल वर्किंग बहाल होगा और सिग्नल विफलता रजिस्टर {सहा.नि.3.68/6 (सी)} में एक प्रविष्टि भी करेगा।

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।

9.1 संचार की पूर्ण विफलता

ए) डबल लाइन सेक्शन पर टोटल फेलियर ऑफ कम्यूनिकेशन

डबल लाइन सेक्शन पर कीथम-रुनकता, कीथम-फरह स्टेशनों के बीच होने वाली संचार की पूर्ण विफलता की स्थिति में, जब ट्रेन को वरीयता के क्रम में बताए गए निम्नलिखित साधनों में से किसी एक द्वारा संचालित नहीं किया जा सकता है:

i) ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर।

ii) टेलीफोन ब्लॉक करें।

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।

ट्रेन गुजरने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए:-

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

i) कार्यरत स्टे.मा.प्रत्येक ट्रेन के लोको पाइलट को टी/बी 912देगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे:-

ए) बिना लाइन क्लीयर के आगे बढ़ने के लिए एक प्राधिकरण।

बी) अंतिम स्टॉप सिगनल,स्वचालित,अर्ध-स्वचालित,मैन्युअल रूप से संचालित और गेट सिगनल 'ऑन' स्थिति में पारित करने के लिए एक प्राधिकरण।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

सी) सीधे क्लियर दृश्यतामें 25 किमी प्रति घंटे की गति और वक्र, बाधा, बारिश, कोहरे और किसी अन्य कारण से आगे का दृश्य क्लियर नहीं होने पर 10 किमी प्रति घंटे की गति को प्रतिबंधित करने वाला एक सावधानी आदेश।

ii) जब तक संचार का कोई एक साधन बहाल नहीं हो जाता है, तब तक सामा.एवं सहा.नि. के सामा.नि. 9.12 और सहा.नि.के अनुसार ट्रेनों का संचालन किया जाएगा।

बी) इकहरी लाइन सेक्शन पर संचार की पूर्ण विफलता:

इकहरी लाइन सेक्शन पर कीथम-फरहब्लॉक स्टेशनों के बीच होने वाली संचार की पूर्ण विफलता की स्थिति में, जब वरीयता के क्रम में बताए गए निम्नलिखित साधनों में से किसी एक द्वारा 'लाइन क्लियर' प्राप्त नहीं किया जा सकता है:

1. ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट्स, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउंटर:
2. ब्लॉक यंत्रों से जुड़ा टेलीफोन।
3. स्टेशन से स्टेशन फिक्स टेलीफोन जहां भी उपलब्ध हो।
4. फिक्स्ड टेलीफोन जैसे रेलवे ऑटो-फोन और बीएसएनएल फोन
5. नियंत्रण टेलीफोन
6. वी.एच.एफ सेट।

ट्रेनों के संचलन के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा:-

स्टेशन मास्टर, जिसके पास प्रभावित ब्लॉक सेक्शन से होकर जाने के लिए ट्रेन है,प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ एक इंजन या स्व-चालित वाहन या कोई अन्य निर्धारित वाहन भेजकर संपर्क स्थापित करके संचार शुरू करेगा।

लाइट इंजन/ट्रेन इंजन/मोटर ट्रॉली/टॉवर वैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजल कार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक को संचार बहाल करने के लिए प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में भेजने से पहले, लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/ ऐसा करने के लिए भेजे जाने वाले स्टेशन मास्टर को ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर द्वारा यह सलाह दी जाएगी कि उसे किन परिस्थितियों में और किस प्रयोजन के लिए भेजा जा रहा है।

कार्यरत स्टेशन मास्टर इस बात से भी संतुष्ट होगा कि लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को संचार व्यवस्था खोलने के लिए भेजा जा रहा है, इकहरी लाइन पर पूरी तरह संचार व्यवस्था ठप्प होने पर ट्रेनों के संचालन के नियमों को अच्छी तरह से समझ लें। यदि लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर, जिसे ओपन कम्यूनिकेशन के लिए भेजा जा रहा है, इकहरी लाइन पर पूरी तरह से संचार व्यवस्था ठप्प होने के दौरान कोई कर्मचारीट्रेनों के संचलन के नियमों से परिचित नहीं है, तो कार्यरत स्टेशन मास्टर ऐसे लोगों को इन नियमों की व्याख्या करेगा।

लाइट इंजन/ट्रेन इंजन/मोटर ट्रॉली/टॉवर वैगन/ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/डीजल कार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक को डिस्पैच करने से पहले, कार्यरतस्टेशन मास्टर पूर्ण व्यवधान के दौरान संचार को खोलने का अधिकार सौंपेगा। लोको पायलट/मोटरमैन/गार्ड/स्टेशन मास्टर को इकहरी लाइन सेक्शन (टी/बी 602) पर संचार की सूचना, जिसे खुले संचार के लिए भेजा जा रहा है, जिसमें शामिल हैं: -

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(ए) (i) एक "बिना लाइन क्लियर के आगे बढ़ने का अधिकार:

(ii) एक सर्तकताआदेश जिसमें उस गति को निर्दिष्ट किया गया हो जिस पर इंजन या स्व-चालित वाहन या उपरोक्त वर्णित अन्य वाहन प्रभावित ब्लॉक सेक्शन तक जा सकते हैं,

(ii) स्टेशन पर अंतिम स्टॉप सिगनल होने की स्थिति में "ऑन" स्थिति में अंतिम स्टॉप सिगनल पास करने के लिए प्राधिकारदिया जाएगा।

(बी) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे पर ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को संबोधित लाइन क्लियर इंक्वायरी संदेश (टी/ई 602) जिसमें उनके स्टेशन पर भेजे जाने वाली प्रतीक्षारत ट्रेन के लिए लाइन क्लियर की मांग की गई हो और

(सी) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश (टी/एफ 602) उसे अनुमति देने के लिए:

(i) लाइट इंजन/ट्रेन इंजन को वापस करने के लिए, या तोअकेला या जुड़ा हुआ,अपने स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत ट्रेन में, या किसी अन्य इंजन के साथ जुड़ा हुआ; या

(ii) टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/ईएमयू रेक जो स्वयं चल रही हो, कोवापस करने के लिए; या

(iii) मोटर ट्रॉली/साइकिल ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली को वापस करने के लिए या तो स्वयं चलती है या अपने स्टेशन से रवाना होने की प्रतीक्षा कर रही ट्रेन में लोड होती है।

सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि.नंबर 6.02/4 की ओर ध्यान आकृष्ट किया जाता है।

टिप्पणी :

1. जब भी संचार को खोलने के लिए ट्रेन के इंजन को अलग किया जाता है, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर और ट्रेन के प्रभारी गार्ड यह सुनिश्चित करेंगे कि ट्रेन/वाहन ठीक से सुरक्षित हैं। दोनों सिरों पर प्वाइंटों को सा.नि.3.38(2)के अनुसार घिरी लाइन के विरुद्ध सेट किया जाना चाहिए।

9.2 डबल लाइन सेक्शन पर कार्यप्रणालीअस्थायी सिंगल लाइन

जब भी किसी दुर्घटना के कारण या किसी अन्य कारण से, किसी भी ब्लॉक सेक्शन की एक लाइन का उपयोग नहीं किया जा सकता है, तो रूनकता और कीथमके बीच डाउन ट्रेनों के लिए सा.एवं सहा.नि. के सहा.नि.9.12/3 में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार ट्रेनों का संचलन किया जाएगा।

रूनकता और कीथमके बीच काम करने वाली अस्थायी सिंगल लाइन कोऑन डयूटी स्टे.मा.द्वारा कंट्रोल टेलीफोन पर ड्यूटी पर इन्टरडूसकिया जाएगा। ट्रेनों का मूवमेंटप्राधिकार नंबर टी/डी-602 पर होगा।

i) सभी ट्रेनों को स्टेशन पर रोका जाएगा। ट्रेन के गार्ड और ड्राइवर को परिस्थितियों की सलाह दी जानी चाहिए।

ii) जिस लाइन पर अस्थाई सिंगल लाइन वर्किंग शुरू की जानी है,वह क्लियर होने की विश्वसनीय जानकारी प्राप्त होने पर अस्थायी सिंगल लाइन वर्किंग शुरू की जानी चाहिए।

iii) फरहऔर कीथमके बीच सही दिशा में चलने वालीपहली ट्रेन की गति 25 किमी प्रति घंटे और बाद की ट्रेनों की बुक की गई गति तक सीमित होगी। रूनकता और कीथमके बीच गलत दिशा में चलने वाली सभी ट्रेनों की गति 25किमी प्रति घंटेसे अधिक नहीं होगी।

iv) जब गाड़ी सही लाइनपर आगे बढ़ती है, तो अंतिम स्टॉप सिगनल को 'ऑन' पर पास किया जाना चाहिए अन्य सिगनल को 'ऑफ' किया जा सकता है।

v) जब ट्रेन गलत लाइनपर चल रही हो :-

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

क) स्टॉप सिगनल से ट्रेन को पायलट कियाजाएगा, जिस ऑन सिगनल का सामना सबसे पहले लोको पाइलट को करना पड़ता है।

ख) ट्रेन को सेक्शन से बाहरपायलट किया जाएगा।

vi) सभी क्रॉसओवर पॉइंट्स, जिन पर से ट्रेन आगे बढ़ेगी, जबकि अस्थायी सिंगल लाइन काम कर रही है, को क्लैम्प और पैडलॉक किया जाएगा।

नोट:- यदि कीथम-रुनकता या कीथम–फरह सेक्शन पर अस्थायी सिंगल लाइन वर्किंग शुरू की जाती है और संचार भी पूर्ण विफल हो जाता है, तो सहा.नि. 6.02/2 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए।

9.3 **अशक्त ट्रेन की सहायता के लिए बिना लाइन क्लियर या ब्लॉक टिकट के आगे बढ़ने के लिए प्राधिकरण के तहत ट्रेनों का प्रस्थान:**

जब भी,ब्लॉक सेक्शन में अशक्त ट्रेन की सहायता के लिए ट्रेन भेजना आवश्यक हो, ब्लाक संचालन नियम के पैरा संख्या 4.12 के प्रावधानों का अनुपालन किया जाना चाहिए। ट्रेनों को अथॉरिटी नंबर टी/ए-602 (कीथम–रूनकता सेक्शन के बीच) टी/सी 912 पर चलाया जाएगा।

10.0 दृश्यता परीक्षण :-

क) इस स्टेशन पर अप और डाउन मेन लाइन स्टार्टर सिगनल को दृश्यता परीक्षण लक्ष्य (VTO) के रूप में नामित किया गया है।

ख) जब भी,कोहरे,धूल भरी आंधी या बारिश के कारण, स्टेशन मास्टर के कार्यालय के विपरीत से अप और या डाउन मेन लाइन स्टार्टिंग सिगनल दिखाई नहीं देते हैं, तो कार्यरत स्टेशन मास्टर को सा.एवं सहा.नि.केसहा.नि.3.61-1केअनुसार काम करना चाहिए।जब तक सा.एवं सहा.नि.के सहा.नि.8.03-1 के प्रावधान का अनुपालन नहीं किया जाता है, तब तक अपट्रेन को लाइन क्लीयर नहीं दिया जाएगा,यानी लाइन स्टार्टिंग सिग्नल तक क्लियर होनी चाहिए।

11.0 स्टेशन पर आवश्यक उपकरण

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

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

- लागू नहीं –

परिशिष्टों की सूची

परिशिष्ट 'ए' -समपार फाटकों की कार्यप्रणाली।
परिशिष्ट 'बी' -स्टेशन पर सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग और संचार व्यवस्था की व्यवस्था।
परिशिष्ट 'सी' -टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)
परिशिष्ट 'डी'- प्रत्येक शिफ्ट में ट्रेन पास करने वाले स्टाफ और स्टाफ की ड्यूटी।
परिशिष्ट 'ई' - स्टेशन पर प्रदान किए गए आवश्यक उपकरणों की सूची।
परिशिष्ट 'एफ'-डीके स्टेशन, हॉल्ट्स, आईबीएच, आईबीएस और आउटलाइंग साइडिंग्स केसंचलन के लिए नियम।
परिशिष्ट 'जी' - विद्युतीकृत सेक्शनों में ट्रेनों के संचलन न के लिए नियम।
परिशिष्ट 'एच' - स्वचालित फॉग सिगनलिंग सेक्शन में ट्रेनों के संचलन के लिए नियम

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

उत्तर मध्य रेलवे
आगरा मंडल
परिशिष्ट ए 1-स्टेशन संचलन नियम कीथम

अंतर्पाशित इंजीनियरिंग समपार क्रॉसिंग फाटक सं.510'बी2' श्रेणी टेलीफोन उपलब्ध के लिए संचलन न अनुदेश

1. **सामान्य**

1.1 **समपार फाटक का विवरण** :

क्रमांक	विवरण	टिप्पणी
1.	समपार फाटक संख्या	**510'बी2'**श्रेणी
2.	इंजीनियरिंग या यातायात गेट	इंजीनियरिंग गेट
3.	स्टे.अधी.स्टे/.मा.,सेक्शन इंजी रेल पथ के नियंत्रण में).	सीनियर सेक्शन इंजी.रेल पथ/मथुरा दक्षिण
4.	लोकेशन का किमी..	1361/13-15
5.	स्टेशन पर	**कीथम**
6.	स्टेशनों के बीच...	रुनकता-कीथम
7.	बीजी एनजी/एमजी/	बीजी
8.	इकहरीबहु लाइन/दोहरी/मिक्स्ड लाइन	दोहरी लाइन
9.	सामान्य स्थिति में	खुला
10.	अंतर्पाशित गैर अंतर्पाशित/	अंतरपाशित
11.	अंतर्पाशन के साधन	रोक सिगनलों के साथ अंतरपाशित
12.	किमी. पर गेट सिगनल का प्रावधान	1361/16-18 1361/29-31
13.	सिगनलों की व्यवस्था	अप मुख्य लाइन की ओर – ए 505 डाउन मुख्य लाइन की ओर – ए 510
14.	दूरसंचार के साधन/टेलीफोन - बेल आदि	टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	7.30मीटर
16.	सड़क का प्रकार राष्ट्रीय),राज्य (अन्य/	अन्य
17.	सड़क का नाम	रुनकता-मथुरा
18.	पक्की सड़क कच्ची सड़क/	पक्की सड़क
19.	पहुंच रूट	पक्का
20.	सड़क की चौड़ाई	7.30मीटर
21.	रोड क्रॉसिंग कोंण (तिरछे गेटों के मामले में)	90 डिग्री
22.	सड़क का ढ़लान (यदि कोई हो)	
23.	उत्तर / पूर्व की ओर	1 में 60
24.	li) दक्षिण / पश्चिम की ओर	1 में 60
25.	सड़क का संरेखण सीधा/कर्व	
26.	i)उत्तर / पूर्व की ओर	सीधा
27.	ii) दक्षिण / पश्चिम की ओर	सीधा
24.	हाइट गेज व्यवस्था	उपलब्ध है
25.	बेरियरों के प्रकार	ईओएलबी एसबी के साथ
26.	चैक रेल की लंबाई	9.30 मी.
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क की सतह	डामर
28.	रम्बल स्ट्रिपगति अवरोधकों की लंबाई /	7.30मी.
29.	रोड साइन	उपलब्ध है
30.	गति अवरोधक सूचना पट्ट	उपलब्ध है
31.	टी वी यू	29578/11-2021
32.	अगली गणना करने की दिनांक	11/2024-
33.	पटाखे रखने के लिए सीमा रेखा	उपलब्ध है
34.	कार्य करने वाले गेटमेनों की संख्या	2
35.	निकटतम रेल चिकित्सा सहायता	आगरा कैंट
36.	निकटतम उपलब्ध निजी चिकित्सा सहायता (यदि कोई हो)	आगरा कैंट
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची (नहीं/हाँ)	हाँ

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.2 उपकरण

क्रमांक	मदें	मात्रा / संख्या
1.	तीन रंग की टॉर्च	3(5 क्वाट्रपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)
2.	हाथ सिगनल हरी झंडी	डंडी में लिपटी हुई1
3.	हाथ सिगनल लाल झंडी	3(6क्वार्डिपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)और षटभुज सेक्शन के मामले में डंडी में लिपटी हुई7
4.	लाल बैनर फ्लैग	3(5क्वार्डिपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)
5.	लाल बैनर फ्लैग दिखाने के लिए पोस्ट	2(4क्वार्डिपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)और षटभुज सेक्शन के मामले में 5
6.	तालों सहित अतिरिक्त जंजीरें	स्टॉप मार्क के साथ 2
7.	दो अतिरिक्त छोटी जंजीरें और पैडलॉक जब गेट लॉक करने में खराब हो	2
8.	पटाखे	प्लास्टिक डिब्बे में 10
9.	गेट लेम्प	---
10.	टोमी बार	1
11.	मोर्टर पान	1
12.	कुदाल /फावड़ा	1
13.	हथौड़ा	1, पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
14.	कुल्हाड़ी	1 पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
15.	झंडियों के लिए टिन केस	1
16.	तेल के लिए कनस्तर	-
17.	पानी के लिए बर्तन बाल्टी/	1
18.	मस्टर रोल के लिए कनस्तर	-
19.	जो गेटमेन चश्मा लगाते हैं उनके लिए अतिरिक्त सेट	1
20.	गेट रुकावट होने की दशा में समपार फाटक रेखाचित्र की सुरक्षा को निर्धारित करने वाला बोर्ड	1
21.	टोकरी	1
22.	सीटी	1
23.	दीवार घड़ी	1
24.	लिफ्टिंग बैरियर/ लीफ़ गेट के मामले में छोटी जंजीर	2

1.3 फाटक गुमटी में रखा जाने वाला रिकॉर्ड :

उपर्युक्त के अतिरिक्त गेट पर निम्नलिखित रिकार्ड भी रखे जाएंगे-

1. गेट संचालन निर्देश हिन्दी /अंग्रेजी में होना चाहिए
2. गेट नियम पुस्तक हिन्दी /अंग्रेजी में चाहिए होने
3. उपकरणो व किताबों की सूची
4. डयूटी रोस्टर
5. गेट मैन का प्रमाण पत्र
6. बायोडाटा जिसमेंगेटमेन के दृष्टि
7. परिक्षणपुनश्चर्या/पाठयक्रम/संरक्षा शिविर आदि का विवरण हो।
8. सड़क यातायात के वाहनो के अन्तिम गणना
9. जन शिकायत पुस्तक
10. निरीक्षण पुस्तिका
11. दुर्घटना पंजिका
12. इंटरलॉक्ड इंजी. गेट के मामले में एस.एंड टी. रजिस्टर

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.4 **परिचालन की पद्धति**-:मोटर परिचालित समपार फाटक के दोनो बैरियर (स्विच द्वारा) साथ-साथ परिचालित होती हैं।

1.5 **गेटमेन की ड्यूटी**-:

1. **सतर्कता :** गेटमेन सर्तक रहेगा और किसी खतरे की आशंका होते ही त्वरित कार्यवाही हेतु तत्पर रहेगा। फाटक की चाबियां उसके निजी अभिरक्षा में रहेगी।

2. **गाड़ी पास होते समय गेटमेन की स्थिति**-:गाड़ियो के गुजरते समय गेटमेन निम्न निर्दिष्ट रीति में खड़ा रहेगा-

i. गेट मैन आने वाली गाड़ी के सामने मुंह करके गेटलाज के सामने खड़ा रहेगा।

ii. गेटमैन दिन के समय लाल और हरी झंडी अलग-अलग डंडे पर समेटी/लपेटी और बाएं हाथ में पकड़े रहेगा।

iii. गेटमैन रात के समय सफेद प्रकाश युक्त हाथ बत्ती रेलपथ की ओर करके पकड़े रहेगा।

iv. वह अपने गले में डोरी लगी हुई सीटी लटकाये रहेगा।

3 **गेटमेन की नियमित ड्यूटी**-:

i. गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि लाल बैनर फलैग/लाल बत्ती रेलपथ के एक छोर से दूसरे छोर तक लगी है, जब कभी नॉन इंटरलॉक गेट खुली हालत में और आपातकाल अथवा अवरोध की स्थिति में अन्य प्रकार के समपार फाटक हो ।

ii. गेटमेन ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपने कर्तव्य का पालन कड़ाई के साथ करेगा और तब तक गेट नही छोड़ेगा जब तक कि रिलीवर न आ जाये तथा कार्यभार ग्रहण न कर लें। यदि आपातिक स्थिति में गेट छोड़ना ही पड़े तो उसे गेट छोड़ने से पूर्व फाटकों को सड़क यातायात के विरूद्ध बन्द करके ताला अवश्य लगा देना चाहिए।

iii. सिवाय विशेष अनुदेशों के अधीन जहॉ अन्यथा निर्धारित न हो वह सभी गुजरने वाली गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने हेतु तैयार रहेगा।

iv. गेटमेन सभी गुजरने वाली गाड़ियों को अत्यन्त सावधानीपूर्वक देखेगा और किसी भी असामान्य स्थिति जैसे गरम धुरा, लटकती हुई चैन, लटकती हुई बैटरी, अन्य वाहनट्रे /वैगन ,बैटरी बॉक्स में लगी आग, लोड का खिसकना, गिरती हुई चीज जैसे ब्रेक-ब्लॉक, ब्रेक बीम, संरक्षा ब्रैकेट,निर्वात सिलेण्डर या अन्य स्थिति जो संरक्षित गाड़ी संचलन में खतरा पैदा कर सकते है उनका तीव्र एवं सावधानीपूर्वक निरीक्षण करेगा।

v. गेटमेन किसी सिगनल को दुहराने के लिए भी तैयार रहेगा, जो गार्ड द्वारा लोको पायलट को वाकीटॉकी या अन्य साधानों द्वारा दिया जा सकता है ।

vi. यदि लिफ्टिग बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा अव्यस्थित हो तो गेटमेन अतिरिक्त चेन को डिस्क एवं पैडलॉक सहित सड़क यातायात के विरूद्ध फाटक को सुरक्षित करने के लिए प्रयोग मे लायेगा।

vii. गेटमेन समीप के स्टेशन मास्टर, गैंगमेट या सेक्शन इंजीरेलपथ को गेट अथवा उससे संबंधित /. उपकरण में किसी भी खराबी की सूचना शीघ्रातिशीघ्र देगा।

viii. गेटमैन गेट सिगनल खराव हो जाने की दशा में गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में रखेगा । यदि आवश्यक हो तो, चाहे सिगनल अथवा तार को डिस्कनेक्ट ही करना पडे ।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

ix गेट पर यदि सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमेन लिफ्टिंग बेरियर को बंद कर तालित करेगा और सीटी बजाएगा और हाथ सिगनल दिखाकर खराब सिगनल से गाड़ी सिगनल से पास कराएगा और लोकोपायलट को अगले स्टेशन पर इसकी खराबी के बारे में सूचना देगा।

x गेटमेन जब समपार फाटक पर ड्यूटी पर हो तो बैज तथा निर्धारित यूनिफार्म पहनेगा।

xi. गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि जब वह ड्यूटी पर है उसके पास सक्षमता प्रमाण पत्र है।

xii. गेटमेन फाटक संचलन न निर्देशों के अनुरूप कार्य करेगा और इन अनुदेशों से भलीभाँति अवगत बना रहेगा।

xiii. गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि गेट पर आपूर्ति किए गये उपस्कर अच्छी हालत में हैं और तत्काल प्रयोग के लिए तैयार हैं।

xiv. गेटमेन देखेगा किपहिए की कोर(फ्लैंज)के लिए चैनल क्लियर है।

xv. कच्ची सड़क के मामले में गेटमेन सड़क की सतह की कुटाई और पानी का छिड़काव करेगा।

xvi. गेटमेन यह देखने के लिए चैकस रहेगा कि सड़क उपयोगकर्ता को गेट बंद होने के कारण कम से कम असुविधा हो।

xvii. विद्यूतीकृत सेक्शन में गेट मेंन यह सावधानीपूर्वक देखेगा कि समपार से गुजरने वाले सड़क वाहन समपार के दोनों ओर लगे हुए लदान ऊचाई मापी की सीमा के अंदर है।

xviii. गेटमेन व्यक्तियो अथवा पशुओ के अतिचार को रोकने (ट्रेस पासिंग)का हर संभव प्रयास करेगा।

4 **<u>गाड़ियों मेंअसामान्य घटना के प्रकरण में की जाने वाली कार्यवाही</u>** :

यदि फाटक वाला किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्नानुसार कार्यवाही करेगा -:

(I.) वह गुजरती हुई गाड़ी के लोको पाइलट गार्ड/को सचेत करने के लिए दिन में लाल झंडी और रात में फलैशिंगलाल बत्ती दिखाकर त्वरित कार्यवाही करेगा ।

(II.) गाड़ी पार्टिगके मामले में गेटमेन रुकने का लाल हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा। परंतु ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिन में हरी झंडी ,रात में सफेद बत्ती लम्बरूप में ऊपर नीचे करते हुये हिलाएगा।

(III.) वह साथ साथ लोको पाइलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करनेके लिए लगातार सीटी बजाकर बोलते समय हाथों की मुद्रा से हाव-भाव दिखाकर अथवा ब्रेकवान में गिट्टी फेंककर या किसी अन्य साधन द्वारा लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(IV) यदिलोको पाइलट व गार्ड को ध्यान दिलाने में विफल रहते हैं तो गेटमेन स्टेकेबिन मेंन को/ केबिन मास्टर/.मा., यदि टेलीफोन द्वारा संबद्ध है, समुचित कार्यवाही हेतुप्राइवेट नंबरआदान प्रदान केअंतर्गत तत्काल सूचित करेगा।

5 **आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :**

I. समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर गेटमैन गेट सिगनल को ऑन स्थिति मे रखेगा, यदि कोई हो। खतरे की स्थिति में सिगनल को बापस लाने के लिए गेटमेन 2 सेकंड के लिए आपात बटन को दबाएगा |

II. इसके उपरान्त यदि फाटकवाला अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह स्टेशन मास्टर को संबद्ध टेलीफोन द्वारा प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

III. यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो फाटकवाला सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

IV फाटक पर किसी असमान्य घटना के दौरान किसी गाड़ी के लिए सिगनलों को ऑफ करने के लिए आपात स्विच लगाए गए है | ऐसी स्थिति में गेटमेन को गेट के आपात स्विच को ऑफ कर देना चाहिए |

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

<u>गेटमेन लाइन/ गेट का बचाव निम्नवत करेगा</u> :

(क) दोहरी लाइन सेक्शन पर :

(I.) यदि दोनो लाइने अवरूद्ध है तो गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा।

(II.) तब वह उसी प्रकार से दूसरी लाइन का भी बचाव करेगा।

(III.) तब गेटमैन फाटक के बचाव के लिये पटाखे, फ्लैशिंग लाल हाथ सिगनल और दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल हाथ बत्ती के साथ-साथ आगे जायेगा।

(IV.) गेटमेन दिन के समय लाल झंडी और रात के समय हाथ सिगनल बत्ती को प्रदर्शित करते हुए उस लाइन की ओर आगे बढ़ेगा जिस पर पहले गाड़ी आने वाली है,बड़ी लाइन पर 600 मी. की निर्धारित दूरी और एक पटाखा लाइन पर रखेगा | उसके बाद वह समपार फाटक से 1200 मी. आगे जाएगा 10मी. की दूरी पर 3 पटाखे लाइन पर रखेगा इस प्रकार लाइन की सुरक्षा कर समपार फाटक की ओर लौटते समय रास्ते में बीच में रखे गए पटाखे उठाकर लाएगा|

(V.) उसके बाद वह दूसरी लाइन पर लाल हाथ सिगनल दिखाता हुआ आगे जायेगा और उपर्युक्त पैरा ivमें वर्णित नियमानुसार पटाखे लगायेगा औरअवरोध स्थल पर वापस लौटते समय रास्ते के मध्य वाले पटाखे को उठा लेगा।

(VI.) समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा।

(VII.) यदि गेटमैन यह देखता अथवा सुनता है कि गाड़ी आने वाली है जब कि वह बचाव करने के रास्ते में ही है तथा निर्धारित दूरी जहां पटाखे लगने है,वहॉसे पहले तो वह जितनी दूर जा सकता है वहां लाइन पर पटाखे लगा देगा।

(VIII.) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये आने वाली गाड़ी को दिन में लाल झडी और रात के समय लाल फलैशिंगहाथ बत्ती बारम्बार हिला कर रोकेगा।

टिप्पणी -समपार फाटक स्टेशन के आउटर मोस्ट स्टॉप सिगनल के बीच स्थित है इसलिए उपर्युक्त पैरा ivमें वर्णित नियमानुसार पटाखे रखने के लिए छूट दी गई है|

(ख) **<u>गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्यवाही-:</u>**

I. गेटमेन रात के समय दो हाथ सिगनल बत्तियां जलायेगा और लाल बत्ती दिखाने/प्रदर्शित करने उपर्युक्त उप पैरा ए में वर्णित नियमानुसार लाइन का बचाव करने संबंधी कार्यवाही करेगा।

II. यदि गेट सडक वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त कर दिया गया हो जो ट्रैक उल्लंघित कर रहा हो अथवालिफ्टिग बैरियर या अन्य कोई भाग ट्रैक को उल्लंघित कर रहा हो या समपार फाटक पर कोई अन्य अवरोध हो तो गेटमेन त्वरित कार्यवाही करेगा।

III. वह सड़क वाहन के सभी विवरण वाहन का नंबर, चालक, मालिक का नाम नोटकरेगा और समीपस्थ स्टेशन मास्टर अथवा सेक्शन इंजी.(रेलपथ) को विवरण और समपार फाटक पर अवरोध के संबंध में संदेश वाहक अथवा अन्य साधन द्वारा संदेश भेजेगा।

1.6 इंजीनियरिंग मद:-

समपार फाटकों पर दृश्यता संबंधी आवश्यकता समपार संपर्क रूट पर स्पीड ब्रेकर का प्रावधान और यातायात गणना आदि भारतीय रेलवे स्थाई रेल पथ नियमावली के पैरा 916, 918,919 में वर्णित है।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

एल सी -510 / परिशिष्ट "ए" एस डब्ल्यू आर कीथम
परिशिष्ट ए के (एल एक्स-510)लिए अनुलग्नक

1.0 **समपार फाटक उपकरण**

1.1(ए– **कंट्रोल पेनल-इंडोर –यह निम्नलिखित बटन और संकेतों के साथ लगाए गए हैं|**

समपार फाटक पर उपलब्ध कराई सुविधा और उपकरण नीचे दिए गए हैं |

- समपार फाटक खोलने/बंद के संकेत
- समपार फाटक तालित/फ्री के संकेत
- अप तथा डाउन गेट नियंत्रण सिगनल का ऑन और ऑफ आस्पेक्ट संकेत्।
- अप,एवं डाउन गेट नियंत्रण सिगनल के लिए पुश बटन जीएन और यूएन पुश बटन
- समपार फाटक बेरियर स्विच ओपन/क्लोज़्ड
- ई आर एन बटन और ई जी जी बटन
- अप और डाउन ट्रेन के सभी संबंधित ट्रैक के लिये अलग –अलग ट्रैन एप्रोचिंग वार्निग संकेत
- अप,एवं डाउन लाइनों के लिए समपार फाटक अप्रोच लॉक्ड संकेत
- सड़क सिगनल स्विच
- विद्युत आपूर्ति संकेत/फ्लैशर संकेत

(बी) **गेट लॉज में निम्न व्यवस्था के साथ इलेक्ट्रिक "की" लॉकिंग उपकरण उपलब्ध कराया गया है:**

- स्लाइडिंग बूम के बंद होने के बाद इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण से चाबी लॉक करना।
- स्लाइडिंग बूम को खोलने के लिए चाबी रिलीज़ करने के लिए पुश बटन

(सी) **कंट्रोल पेनल – आउटडोर**

समपार फाटक पर उपयुक्त स्थान पर एक आउटडोर कंट्रोल पेनल लगाया गया है जहाँ से गेटमेन को सड़क यातायात क्लियर दिखाई पड़ता है। आउटडोर कंट्रोल पेनल निम्नलिखित संकेतों एवं बटनों के साथ उपलब्ध कराया गया है :

- **दो संकेत –** बैरियरों को '**खोलने**' के लिए एक एवं '**बंद**' करने के लिए एक
  दो पुश बटन -बैरियरों को '**खोलने**' के लिए एक एवं '**बंद**' करने के लिए एक
- बेरियरों की मोटर परिचालनमूवमेंट हेतु विद्युत की उपलब्धता के लिए संकेत

1.2 सड़क यातायात के लिए गेट सिगनल

सड़क यातायात संकेत उपयुक्त स्थानों पर सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए समपार फाटक के दोनों ओर ट्यूबलर पोस्टों पर लगाए गए हैं ताकि सड़क पर आने वाले वाहनों को क्लियर रूप से दिखाई दे। सड़क यातायात के संकेत निम्नलिखित आस्पेक्ट में दिखाई देंगे :

- सड़क बेरियरों की '**बंद**' स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर लाल संकेत
- सड़क बेरियरों की '**खुली**' स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर पीला संकेत
- बेरियर खुलने की प्रक्रिया में हैं इसके लिए फ्लेशिंग यलो
- आपात मामले में गेटमेन इंडोर पैनल पर उपलब्ध सड़क सिग्नल स्विच को नॉर्मल पोजीशन से रिवर्स पोजीशन में घुमाकर सड़क यातायात सिगनल को रेड ऑस्पेक्ट में रखेगा।

1.3 हूटर

समपार फाटक पर प्रत्येक बेरियर पेडिस्टल के समीप खंबों पर हूटर लगे हैं और यह सड़क यातायात के सहयोजन में संचालित होते हैं, सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए बेरियर बंद/खुला होने के दौरान हूटर बजना शुरु हो जाएगा और जब बेरियर पूर्णत:बंद होने /खुलनेपर हूटरबन्द हो जाएगा।

1.4 विद्युत परिचालित बूम बैरियर

बूम बेरियर में उपयोग किए जाने वाले विद्युत परिचालितबूम बेरियर में बेरियर पेडस्टल के साथ बूम बेरियर यंत्र शामिल होगा। बेरियर को स्टाप बोर्ड बूम लाइट बाक्स और एम एस काउंटरवेटस के साथ लगाया गया है . जब इसे बंद किया जाता है तो यह प्रत्येक बूम बैरियर बूम बैरियर सर्पोट पर टिका रहेगा और बूम लॉकिंग सिस्टम द्वारा लाक पोजीशन में हो जायेगा ।

(के.जी गोस्वामी) | (नितिन गर्ग) | (प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा | वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा | वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./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 हिस्सा सडक से दूर 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 सामान्यतः पैडलॉक के साथ बंद होते है। बूम स्टैण्ड पर ताले के अंदर चाबियॉ लगी है।

2.0विदुयुत परिचालित फाटक को बंद करने व खोलने की प्रक्रिया

(ए) इस समपार फाटक में अप एवं डाउन मेन लाइन गाड़ियों के द्वारा एप्रोच वार्निंग सक्रिय होता है |मेन लाइन सेक्शन के अप एवं डाउनलगभग 4 कि0मी0 की दूरी से आगमन चेतावनी देने की व्यवस्था है।

(बी) समपार फाटक की सामान्य दशा सड़क यातायात के लिए 'खुला' है। जब दूसरे सिरे से किसी अप /डाउन गाड़ी समपार फाटक की ओर भेजी जानी है तो ड्यूटी का स्टे0मा0 कीथम समपार फाटकसंख्या 510 के गेटमैन को गाड़ी नम्बर, विवरण दिशा एंव समपार से पास होने का अनुमानित समय की सूचना देगा। गाड़ी का विलम्बन न हो, गेट मैन आगमन चेतावनी घंटी की आवाज सुनते ही सड़क यातायात के पास होने और यह सुनिश्चित करने के बाद कि गेट के दोनो बूम के मध्य यातायात क्लियर हैं, गेट बन्द करेगा। सड़क यातायात के लिए गेट बन्द करने के लिए गेट मैन आउट डोर कन्ट्रोल पैनल पर पुश बटन प्रेस करेगाइलेक्ट्रिकल लिफ्टिंग प्रारम्भ हो जायेगा और जब बैरिय बैरियर बूम लोअर होना5 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 झुकाने के बाद गेटमैन यह पुष्टि करेगा कि समपार सड़क यातायात और दूसरे सभी रूकावट से अवश्य क्लियर है। यह सुनिश्चित करने के बाद कि समपार सभी प्रकार की रूकवटों से क्लियर है गेटमैन द्वारा गेट को लाक करने के लिए आउट डोर कन्ट्रोल पैनल की ओपेन / क्लोज़ स्विच को क्लोज़ पोजीशन में घुमाया जाएगा । बैरियर स्वतः बूम मीटिंग पोस्ट पर दिये विघुत लाक द्वारा पाशित हो जायेगा और इंडोर पैनल पर लॉक संकेत लुप्त हो जायेगा। इसके पश्चात् गेटमेन इंडोर कंट्रोल पैनल की संबन्धित सिगनल और रूट बटन को दबाकर आवश्यकता नुसार अप /डाउन लाइन के सिगनल को आफ करेगा। सड़क सिगनल स्थिर लाल सकेत देगा और चेतावनी हूटर बजना बन्द हो जायेगा।

ट्रेन को पूरी पास होने और अप/डाउन एप्रोच ट्रैक क्लियर होने के बाद गेटमेनइंडोर कन्ट्रोल पैनल की ओपेन / क्लोज़ स्विच को ओपेन पोजीशन में घुमाएगा|इंडोर कन्ट्रोल पैनल पर गेट फ्री संकेत दिखाई देगा तब गेटमेन आउटर कंट्रोल पैनल पर जाकर 'ओपन' पुश बटन को संचालित करता है, इससे बूम बेरियर ऊपर जाने लगते हैं और जब बैरियर क्षैतिज से 2 डिग्री पर होते हैं तो रोड सिगनल पीला फ्लैश करता है। बैरियर 'बंद' व बैरियर 'खुला', दोनों संकेत फ्लैश करने लगते हैं।जब बैरियर ऊर्ध्वाधर से 5 डिग्री पर होते हैं तो सड़क यातायात के लिए स्थिर पीले रंग का संकेत प्रदर्शित होता है| बैरियर खुले होने के स्थिति में स्थिर संकेत प्रदर्शित करेगा |

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

टिप्पणी – गेटमेन फाटक खोलने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि फाटक की सुरक्षा करने वाले सभी संबन्धित सिगनल ऑन स्थिति में हैं।

3(क) स्लाइडिंग बूम द्वारा फाटक बंद करने की प्रक्रिया

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 आपातकाल 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 की आवश्यकता होती है:-

- जब लिफ्टिंग बैरियर समपार फाटक खोलते या बन्द करते समय टूट गया हो और गेट खुलीअवस्था में हो।
- जब कभी गेट खोलते या बन्द करते समय टूट जाये और गेट खुली अवस्था में हो तो गेट मैनड्यूटी 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।
- जब किसी भी कारण सेसमपार बन्द इंडीकेशन फेल हो जाये।

गेट मैन को स्टेशन मास्टर द्वारा आवश्यक निर्देश मिलने के बाद रोड सिगनल को ऑन में करने के लिये दिये गये स्विच को रिवर्स करेगा तथा इसके बाद 'ए' साइड के स्लाइडिंग बूम को बन्द करेगा और स्लाइडिंग बूम को स्टैण्ड तक खीचेगा और चाबी को 'एक्स' मार्क बूम स्टैण्ड में लगाकर लॉक कर देगा जिससे 'वाई' चाबी रिलीज हो जायेगी। फिर 'बी' साइड के स्लाइडिंग बूम को खीचेगा। 'वाई' चाबी को लॉक में लगाकर घड़ी की दिशा के अनुसार घुमायेगा। जिससे 'बी' साइड का बूम भी लॉक हो जायेगा और तीसरी चाबी 'जेड' रिलीज हो जायेगी इस चाबी को लेकर गेटमैन गेटलॉज़ मे रखे टी-2/केएलसीआर बॉक्स में लगाकर घुमायेगा। जिससे बैरियर स्विच रिवर्स पोजीशन में आ जायेगा और गेट कन्ट्रोल रिले क्रियाशील हो जायेगी।

3(बी) स्लाइडिंग बूम को खोलने की प्रणाली:-

गाडी गुजरने के बाद गेटमैन सड़क यातायात निकालने के लिये स्टेशन मास्टर से आवश्यक निर्देश प्राप्त करेगा। गैटमैन बैरियर स्विच को सामान्य स्थिति में करेगा जिससे गेट सिगनल खतरा स्थिति में हो जायेगा। टी-2/केएलसीआर बाक्स से 'जेड' चाबी निकालकर 'जेड' चाबी को 'बी' साइड के बूम के लगाकर खोलेगा जिससे 'वाई' चाबी निकल आयेगी अब इसी प्रकार 'वाई' चाबी की सहायता से 'ए' साइड के बूम को 'बी' साइड के बूम की प्रक्रिया के अनुसार खोलेगा। इसके बाद रोड सिगनल स्विच को सड़क यातायात निकालने के लिये सामान्य स्थिति में करेगा और सड़क यातायात क्लियर करेगा।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

4.0 गेटमैन को सूचना :

i) स्टेशन मास्टर केबिन मास्टर/केबिनमैन अपने सिरे से संबद्व टेलिफोन के माध्यम से गेटमैन को समपार फाटक की ओर जाने वाली गाडियों के संचालन के बारे मे सूचित करेगा ।

ii) यदि टेलीफोन स्टेशन के गाडी रिसीव करने वाले सिरे से संबंद्व है तो यह समपार स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर /केबिनमैन द्वारा गेटमैन को दी जायेगी , जैसै ही वह गाडी भेजने वाले स्टेशन खंड में गाडी प्रवेश करने की सूचना प्राप्त करता है ।

iii) यदि गाडी का वास्तविक रनिंग टाइम खंड के दूसरी ओर से 10 मिनट से कम है तो स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर/केबिन मैन लाइन क्लियर प्राप्त /स्वीकृत करने से पूर्व यह सूचना गेटमैन को देंगे |

iv) यह गेटमैन का कर्तव्य है कि वह सुनिश्चित करे कि फाटक समय से बंद कर दिया गया है जिससे गाडी का विलम्बन न हो और न ही सडक यातायात का अधिक विलम्बन हो ।

टिप्पणी

(1) जब अप,डाउन लाइन एप्रोच लाकिंग की बत्ती इन्डोर पैनल पर जल जाती है तो बंद गेट को खोलना सम्भव नही होता है।

(2) जब अप,डाउन लाइन एप्रोच लाकिंग की बत्ती इन्डोर पैनल पर जल जाती है तो बंद गेट को खोलना सम्भव नही होता है। आपात काल में समपार फाटक को खोलना सम्भव हो जाता है यद्यपि कि समपार फाटक 120 सेकेंड के समय विलंब से एप्रोच लाक्ड है।

(3) यदि दूसरी गाड़ी आगमन चेतावनी ट्रैक सर्किट को पहली गाड़ी के गेट को साफ करने से पहले अवरूद्ध करती है तो बजर नही बजता है लेकिन आगमन चेतावनी ट्रैक लगातार अवरूद्ध प्रदर्शित करता है यद्यपि कि पहली गाड़ी गेट को क्लीयर कर चुकी है जलती रहती है जब तक कि अन्तिम गाड़ी गेट को क्लीयर न कर जाये।

(4) गाड़ी के पास होने के बाद और दूसरी गाड़ी द्वारा अप्रोच ट्रैक को अवरूद्व करने के पहले यदि गेट नहीं खोला गया तो गेटमैन के गेट कन्ट्रोल बटन को परिचालित न करने पर भी गेट विद्युतीय पाशित हो जायेगा। प्रथम गाड़ी के लिए गेट बंद करने के बाद सिगनल को क्लीयर करने के लिए गेट कन्ट्रोल को परिचालित किया जायेगा।

5.0 <u>दूरभाष संचार की विफलता</u>

यदि दूरभाष संचार विफल हो जाये अथवा दो तीन प्रयास के बाद भी गेट मैन की ओर से कोई जबाव नहीं मिलता है तो निम्नांकित कार्य पद्धति अपनायी जायेगी।

(i) यदि स्टेशन के प्रस्थान सिरे सम्बद्ध गेट टेलिफोन खराब हो जाता है तो स्टेशन मास्टर जाने वाली गाडी के लोको पायलट को सावाधानता आदेश जारी करेगा ।

(ii) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को फाटक पर पहुंचते समय लगातार सीटी बजाने और साबधानी पूर्वक गेट पर पहूंचने हेतु सुझाव देगा।

(iii) यदि गेट सिंगनल ऑन है तो वह गेट सिंगनल से पहले रूकेगा और साधारण नियम 3.73 के अधीन वर्णित कार्य पद्धति का अनुसरण करेगा।

(iv) आने वाली गाड़ी के प्रकरण में स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राईवेट नम्बरों के आदान प्रदान के अंर्तगत सूचित करेंगे कि गेट पर टेलीफोन खराब हो गया है।

(v) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस एण्ड टी कर्मचारी को टेलीफोन की मरम्मत करने एवं सुधारने के लिए भी सूचित करेंगे।

(vi) एस. एण्ड टी स्टाफ के द्वारा टेलीफोन सुधारने और पुनः संयोजन/फिट मैमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

6.0 <u>विधुत चालित लिफ्टिंग बैरियर की विफलता:-</u>

विधुत अवरोध या किसी और कारणवश अगर उठान फाटक कार्य नही कर रहे हो तो, फाटक वाला, फाटक को क्रैक हैडिंल के द्वारा चला सकता है। क्रैक हैडिंल फाटक पर एक शीशे के दरवाजे वाले ताला लगे और सील किये हुये बाक्स में रखा है। क्रैंक हैडिंल द्वारा चलाने के लिये, गेट मैन बाक्स की सील तोड़ कर और ताला खोल कर क्रैक हैडिंल निकाल लेगा। वह क्रैक हैडिंल को बूम पैडस्टल पर क्रैक हैडिंल के लिये प्रदत्त छेद में घुसाकर फाटक के बैरियर को चलायेगा। क्रैक हैडिंल बाक्स की सील तोड़ने के बाद गेटमैन, स्टेशन मास्टर को अवश्य सूचित करेगा जो उत्तरदायी संकेत एवं दूर संचार कर्मचारियों को खराबी दूर करने और क्रैक हैंडिंल बाक्स को फिर से सील करने के लिये सूचित करेगा।

जब फाटक विधुत अवरोध अथवा स्टेशन मास्टर के गेट खोलने के आदेश देने के बाद भी फाटक खोला या बंद न किया जा रहा हो तो फाटक वाला स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के सहित अवश्य सूचित करेगा।

क्रैक हैडिंल के इस्तेमाल का रिकार्ड, समय और कारण सहित और हस्ताक्षर सहित अवश्य रखा जायेगा।

7.0. <u>गेट सिगनल की खराबीहोने पर गेट को सुरक्षित करना</u> :

यह समपार फाटक सिगनलों द्वारा सुरक्षित हैं।

I. गेटमेंन निम्नांकित परिस्थितियों में सुरक्षा वाले सिगनलों को खराब मानेगा:

II. यदि सिगनल गेट बंद किए बिना ही 'ऑफ' हो जाए या

III. यदि गेट अथवा गेट प्रोटेक्टिंग सिगनल अथवा वार्नर/ डिसटेंट सिगनल ऑफ स्थिति में खराब हो जाएं तो गेटमेन सिगनल को ऑन स्थिति में वापस रखने के लिए सभी संभव प्रयास करेगा।

IV. गेटमेन कार्यरत स्टे.मा.को निजी नंबर का आदान-प्रदान कर सिगनल की खराबी के बारे में सूचित करेगा।

V. उसके बाद गेट अंतरपाशिन रहित मान लिया जाएगा और गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान अंतरपाशिन रहित गेट की तरह किया जाएगा।

VI. गेट को बंद करने के बाद वह गुजरती हुई गाड़ियों को दिन के समय हरी झंडी और रात के समय हरी बत्ती दिखाएग।

VII. कार्यरत स्टे.मा. प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेगा|

VIII. अपने सिरे से ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन भेजने से पहले से वह निजी नंबर के आदान-प्रदान करके प्रस्थान सिरे के स्टे.मा. को सतर्कता आदेश जारी करेगा ।

IX. स्टे.मा.खराब गेट सिगनल को शीघ्र ठीक करने के लिए उत्तरदायी एस.एंड टी. स्टाफ को भी सूचित करेगा ।

X. एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन को ठीक करने और उसी के लिए पुनः रिकनेक्शन मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन फिर से शुरू किया जायेगा ।

(के.जी गोस्वामी) **(नितिन गर्ग)** **(प्रदीप सोनी)**

वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

9.0फाटक पर अवरोध

(i) यदि किसी सड़क वाहन से गेट टूट गया है जिससें लाइन अवरुद्ध हो गयी है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर कोई अन्य बाधा उत्पन्न हो गयी है तो गेटमैन तत्काल इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर तैनात खम्भों पर दिन के समय लाल बैनर झण्डी और रात के समय लाल बत्ती लगाएगा।

(ii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन गेट में हुई खराबी/अवरोध के सम्बन्ध में आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iii) यदि किसी गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनल 'आफ' किये गये है, तो आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को सिगनल को 'आन' करने हेतु सूचित किया जायेगा।

(iv) यदि दो अथवा तीन प्रयासों के बाद स्टेशन मास्टर से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता तो सर्वप्रथम वह गेट की रक्षा करेगा और तब फोन पर सूचित करेगा

(v) तब गेटमैन पटाखे, दिन के समय लाल झंडी तथा रात्रि के समय लाल सिगनल बत्ती लेकर आने वाली गाड़ी की दिशा में दोड़ेगा और गेटमैन की डयूटी से सम्बन्धित सामान्य अनुदेशों आधीन मद संख्या 1.5.5 में निंदिष्ट नियमानुसार गेट को संरक्षित करेगा

(vi) तत्पश्चात वह दूसरी दिशा से भी गेट को संरक्षित करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के ब्यौरे, ड्राईवर, मालिक का नाम नोट करेगा और ब्यौरे स्टेशन मास्टर को दे देगा जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक गेटमैन द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाये कि सड़क यातायात लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को उल्लंघित नहीं कर रहा है।

(viii) स्टेशन मास्टर दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत अपनी ओर से तब तक ब्लाक सैक्शन में कोई गाड़ी न भेजने के लिए कहेगा जब तक रेलपथ से सभी अवरोध नहीं हटा लिए जाते है।

(ix) ट्रैक अवरोध से मुक्त हो जाने के बाद गेटमैन प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(x) स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा कि साबधानी से आगे बढें और गेट सिंगनल को ऑन स्थिति में हरे हाथ सिगनल पर पार करें।

(xi) यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है, तो गेटमैन निर्धारित प्रक्रिया द्वारा स्लाइडिंग बूम का संचालन करेगा।

(xii) यदि स्लाइडिंग बूम भी खराब हो तो गेटमैन सड़क यातायात के लिए संरक्षा जंजीरें तथा ताले लगाकर गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर कोई रुकावट नहीं है तो तत्पशचात् हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।

(xiii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर की मरम्मत के लिये शीघातिशीघ्र इसे ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(xiv) मेन्टेनेन्स स्टाफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मीमो देने के बाद ही सामान्य संचालन शुरू किये जायेगा।

9.0 लेवल क्रॉसिंग के पास ट्रैक पर रुकावटः

यदि किसी पेड़ के गिरने, सड़क के वाहन से फाउलिंग या पटरी से उतरने के कारण ट्रैक पर कोई रेल फ्रैक्चर या रुकावट है जो गेटमैन को दिखाई देती है, तो गेटमैन और ईस्टेशन मास्टर उपरोक्त मद संख्या 8के तहत दी गई प्रक्रिया को अपनाएंगे। यदि समपार फाटक में बाधा आती है तो गेटमैन को फाटकों को सड़क यातायात के विरुद्ध तब तक बंद रखना चाहिए जब तक कि रूट अवरोध से मुक्त न हो जाए।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

10.0 आफ सिगनलों को ऑन में बदलने की विधि -:

सामान्य स्थिति में -

i. गाडी गुजरने के बाद गेटमैन बैरियर स्विच संचालित करेगा और गेट खोलने के लिये हरा बटन दबायेगा।

ii. यदि गेटमैन को आफ सिगनल को ऑन पोजिशन में करने की जरूरत है तो वह संबंधित सिगनल बटन के साथ ईआरएन बटन दबायेगा। सिगनल ऑन पोजिशन में आयेगा

iii. यदि गेटमैन को सभी ऑफ सिगनल (अप एवं ड़ाउन गेट प्रोटेक्टिंगसिग्नलों) को एक साथ ऑन पोजिशन में करने की आवश्यकता है तो वह ईजीएन बटन के साथ ई आरएन बटन को दबायेगा

आपातस्थिति में –किसी भी कारणवशसे गेटमैन को गेट खोलने की आवश्यकता होती है जब सिगनल ऑफ स्थिति में होता है , तो वह ईजीएन बटन के साथ ईआरएन बटन दबायेगा । सभी सिगनल ऑन स्थिति में आयेगे ।फिर गेटमैन बाई और बैरियर स्विच को संचालित करेगा और गेटखोलने के लिये हरे बटन का दबायेगा ।लेकिन अगर डाउन और अप ट्रैनों का आगमनका संकेत जल रहा है तो पैनल पर हरा संकेत दिखाई देने पर 120 सेकेण्ड के समय अंतराल के बाद गेट खोला जा सकता है ।

11.0 आपातकालिन स्थिति में गेट रोड सिगनल को खतरे में करना-

किसी भी असमान्य स्थिति में सडक उपयोगकर्ता (उदाहरण के लिये टूटा हुआ गेट)चेतावनी देने की आवश्यकता है, सबसे पहले गेटमैन सडक सिगनल को ऑन स्थिति मे रखने की कारवाई करेगा। ऐसा करने के लिये, गेटमैन को सडक सिगनल स्विच को सामान्य स्थिति से **रिवर्स** स्थिति में बदलना होगा। रोड सिगनल ऑन हो जायेगा। अवरोध के क्लियरेस के बाद गेट का समान्य कामकाज फिर से शुरु हो जायेगा। साथ ही इस पूरी घटना की सूचना स्टेशन मास्टर को दी जायेगी।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

इंजीनियरिंग समपार क्रॉसिंग फाटक सं.511 के लिए संचलन अनुदेश

1॰सामान्य

1.1समपार फाटक का विवरण :

क्रमांक	विवरण	टिप्पणी
1.	समपार फाटक संख्या	**511**श्रेणी विशेष
2.	इंजीनियरिंग या यातायात गेट	इंजीनियरिंग गेट
3.	स्टे.अधी.स्टे/.मा.,सेक्शन इंजी के नियंत्रण में (रेल पथ).	सीनियर सेक्शन इंजी.रेल पथ/मथुरा दक्षिण
4.	लोकेशन का किमी..	किमी..1363/29-31
5.	स्टेशन पर	**कीथम**
6.	स्टेशनों के बीच...	रुनकता-कीथम
7.	बीजी एनजी/एमजी/	बीजी
8.	इकहरीबहु लाइन/दोहरी/मिक्स्ड लाइन	दोहरी लाइन
9.	सामान्य स्थिति में	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	अंतर्पाशित /गैर अंतर्पाशित	अंतर पाशित
11.	अंतर्पाशन के साधन	सिगनलों के साथ अंतर्पाशित
12.	किमी. पर गेट सिगनल का प्रावधान	डाउन मुख्य लाइन 1363/06-08 अप मुख्य लाइन 1364/04-06
13.	सिगनलों की व्यवस्था	अप मुख्य लाइन की ओर – ए 509 डाउन मुख्य लाइन की ओर – ए 514
14.	दूरसंचार के साधन/टेलीफोन - बेल आदि	टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	7.30मीटर
16.	सड़क का प्रकार राष्ट्रीय),राज्य (अन्य/	अन्य
17.	सड़क का नाम	राष्ट्रीयर राज्य रूट – अरसेना
18.	पक्की सड़क/कच्ची सड़क/	पक्की सड़क
19.	पहुंच रूट	डामर
20.	सड़क की चौड़ाई	7.30मीटर
21.	रोड क्रॉसिंग कोंण (तिरछे गेटों के मामले में)	90 डिग्री
22.	सड़क का ढ़लान (यदि कोई हो)	
	i) उत्तर / पूर्व की ओर ii) दक्षिण / पश्चिम की ओर	1 में 25 1 में 25
23.	सड़क का संरेखण सीधा/कर्व	
	i)उत्तर / पूर्व की ओर ii) दक्षिण / पश्चिम की ओर	सीधा सीधा
24.	हाइट गेज की व्यवस्था	उपलब्ध है
25.	बेरियरों के प्रकार	ईओएलबी एसबी के साथ
26.	चैक रेल की लंबाई	9.30मी.
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क की सतह	डामर
28.	रम्बल स्ट्रिप /गति अवरोधकों की लंबाई	7.30मी.
29.	रूट चिन्ह	उपलब्ध है
30.	गति अवरोधक सूचना पट्ट	उपलब्ध है
31.	टी वी यू	154482/11-2021
32.	अगली गणना करने की दिनांक	11/2024
33.	पटाखे रखने के लिए सीमा रेखा	गेट से मानक दूरी पर
34.	कार्य करने वाले गेटमेनों की संख्या	3
35.	निकटतम रेल चिकित्सा सहायता	आगरा कैंट
36.	निकटतम उपलब्ध निजी चिकित्सा सहायता (यदि कोई हो)	आगरा कैंट
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची (नहीं/हाँ)	हाँ

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.2 उपकरण

क्रमांक	मदें	मात्रा / संख्या
1.	तीन रंग की टॉर्च	3(5 क्वाटूपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)
2.	हाथ सिगनल हरी झंडी	डंडी में लिपटी हुई1
3.	हाथ सिगनल लाल झंडी	3(6कार्डिपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)और षटभुज सेक्शन के मामले में डंडी में लिपटी हुई7
4.	लाल बैनर फ्लैग	3(5कार्डिपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)
5.	लाल बैनर फ्लैग दिखाने के लिए पोस्ट	2(4कार्डिपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)और षटभुज सेक्शन के मामले में 5
6.	तालों सहित अतिरिक्त जंजीरें	स्टॉप मार्क के साथ 2
7.	दो अतिरिक्त छोटी जंजीरें और पैडलॉक जब गेट लॉक करने में खराब हो	2
8.	पटाखे	प्लास्टिक डिब्बे में 10
9.	गेट लेम्प	---
10.	टोमी बार	1
11.	मोर्टर पान	1
12.	कुदाल /फावड़ा	1
13.	हथौड़ा	1, पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
14.	कुल्हाड़ी	1 पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
15.	झंडियों के लिए टिन केस	1
16.	तेल के लिए कनस्तर	-
17.	पानी के लिए बर्तन बाल्टी/	1
18.	मस्टर रोल के लिए कनस्तर	-
19.	जो गेटमेन चश्मा लगाते हैं उनके लिए अतिरिक्त सेट	1
20.	गेट रुकावट होने की दशा में समपार फाटक रेखाचित्र की सुरक्षा को निर्धारित करने वाला बोर्ड	1
21.	टोकरी	1
22.	सीटी	1
23.	दीवार घड़ी	1
24.	लिफ्टिंग बैरियर/ लीफ़ गेट के मामले में छोटी जंजीर	2

1.3 फाटक गुमटी में रखा जाने वाला रिकॉर्ड :

उपर्युक्त के अतिरिक्त गेट पर निम्नलिखित रिकार्ड भी रखे जाएंगे-

1. गेट संचालन निर्देश हिन्दी /अंग्रेजी में होना चाहिए
2. गेट नियम पुस्तक हिन्दी /अंग्रेजी में चाहिए होने
3. उपकरणो व किताबों की सूची
4. डयूटी रोस्टर
5. गेट मैन का प्रमाण पत्र
6. बायोडाटा जिसमेंगेटमेन के दृष्टि
7. परिक्षणपुनश्चर्या/पाठयक्रम/संरक्षा शिविर आदि का विवरण हो।
8. सड़क यातायात के वाहनो के अन्तिम गणना
9. जन शिकायत पुस्तक
10. निरीक्षण पुस्तिका
11. दुर्घटना पंजिका
12. इंटरलॉक्ड इंजी. गेट के मामले में एस.एंड् टी. रजिस्टर

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.4 **<u>परिचालन की पद्धति</u>**-:मोटर परिचालित समपार फाटक के दोनो बैरियर (स्विच द्वारा) साथ-साथ परिचालित होती हैं।

1.5 **<u>गेटमेन की ड्यूटी</u>**-:

1. **<u>सतर्कता :</u>** गेटमेन सर्तक रहेगा और किसी खतरे की आशंका होते ही त्वरित कार्यवाही हेतु तत्पर रहेगा। फाटक की चाबियां उसके निजी अभिरक्षा में रहेगी।

2. **<u>गाड़ी पास होते समय गेटमेन की स्थिति</u>**-:गाड़ियो के गुजरते समय गेटमेन निम्न निर्दिष्ट रीति में खड़ा रहेगा-

i. गेट मैन आने वाली गाड़ी के सामने मुंह करके गेटलाज के सामने खड़ा रहेगा।

ii. गेटमैन दिन के समय लाल और हरी झंडी अलग-अलग डंडे पर समेटी/लपेटी और बाएं हाथ में पकड़े रहेगा।

iii. गेटमैन रात के समय सफेद प्रकाश युक्त हाथ बत्ती रेलपथ की ओर करके पकड़े रहेगा।

iv. वह अपने गले में डोरी लगी हुई सीटी लटकाये रहेगा।

3 **<u>गेटमेन की नियमित ड्यूटी</u>**-:

i. गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि लाल बैनर फलैग/लाल बत्ती रेलपथ के एक छोर से दूसरे छोर तक लगी है, जब कभी नॉन इंटरलॉक गेट खुली हालत में और आपातकाल अथवा अवरोध की स्थिति में अन्य प्रकार के समपार फाटक हो ।

ii. गेटमेन ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपने कर्तव्य का पालन कड़ाई के साथ करेगा और तब तक गेट नही छोड़ेगा जब तक कि रिलीवर न आ जाये तथा कार्यभार ग्रहण न कर लें। यदि आपातिक स्थिति में गेट छोड़ना ही पड़े तो उसे गेट छोड़ने से पूर्व फाटकों को सड़क यातायात के विरूद्ध बन्द करके ताला अवश्य लगा देना चाहिए।

iii. सिवाय विशेष अनुदेशों के अधीन जहॉ अन्यथा निर्धारित न हो वह सभी गुजरने वाली गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने हेतु तैयार रहेगा।

iv. गेटमेन सभी गुजरने वाली गाड़ियों को अत्यन्त सावधानीपूर्वक देखेगा और किसी भी असामान्य स्थिति जैसे गरम धुरा, लटकती हुई चैन, लटकती हुई बैटरी, अन्य वाहनट्रेन /वैगन , बैटरी बॉक्स में लगी आग, लोड का खिसकना, गिरती हुई चीज जैसे ब्रेक-ब्लॉक, ब्रेक बीम, संरक्षा ब्रैकेट, निर्वात सिलेण्डर या अन्य स्थिति जो संरक्षित गाड़ी संचलन में खतरा पैदा कर सकते है उनका तीव्र एवं सावधानीपूर्वक निरीक्षण करेगा।

v. गेटमेन किसी सिगनल को दुहराने के लिए भी तैयार रहेगा, जो गार्ड द्वारा लोको पायलट को वाकीटॉकी या अन्य साधानों द्वारा दिया जा सकता है ।

vi. यदि लिफ्टिग बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा अव्यस्थित हो तो गेटमेन अतिरिक्त चेन को डिस्क एवं पैडलॉक सहित सड़क यातायात के विरूद्ध फाटक को सुरक्षित करने के लिए प्रयोग मे लायेगा।

vii. गेटमेन समीप के स्टेशन मास्टर, गैंगमेट या सेक्शन इंजीरेलपथ को गेट अथवा उससे संबंधित उपकरण में /. किसी भी खराबी की सूचना शीघ्रातिशीघ्र देगा।

viii. गेटमैन गेट सिगनल खराव हो जाने की दशा में गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में रखेगा । यदि आवश्यक हो तो, चाहे सिगनल अथवा तार को डिस्कनेक्ट ही करना पडे ।

(के.जी गोस्वामी) **(नितिन गर्ग)** **(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा **वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा** **वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

ix. गेट पर यदि सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमेन लिफ्टिंग बेरियर को बंद कर तालित करेगा और सीटी बजाएगा और हाथ सिगनल दिखाकर खराब सिगनल से गाड़ी सिगनल से पास कराएगा और लोकोपायलट को अगले स्टेशन पर इसकी खराबी के बारे में सूचना देगा।

x. गेटमेन जब समपार फाटक पर ड्यूटी पर हो तो बैज तथा निर्धारित यूनिफार्म पहनेगा।

xi. गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि जब वह ड्यूटी पर है उसके पास सक्षमता प्रमाण पत्र है।

xii. गेटमेन फाटक संचलन न निर्देशों के अनुरूप कार्य करेगा और इन अनुदेशों से भलीभाँति अवगत बना रहेगा।

xiii. गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि गेट पर आपूर्ति किए गये उपस्कर अच्छी हालत में हैं और तत्काल प्रयोग के लिए तैयार हैं।

xiv. गेटमेन देखेगा कि चैनल के लिए फ्लैंज के लिए पहिए की कोर क्लियर है।

xv. कच्ची सड़क के मामले में गेटमेन सड़क की सतह की कुटाई और पानी का छिड़काव करेगा।

xvi. गेटमेन यह देखने के लिए चैकस रहेगा कि सड़क उपयोगकर्ता को गेट बंद होने के कारण कम से कम असुविधा हो।

xvii. विद्यूतीकृत सेक्शन में गेट मेंन यह सावधानीपूर्वक देखेगा कि समपार से गुजरने वाले सड़क वाहन समपार के दोनों ओर लगे हुए लदान ऊचाई मापी की सीमा के अंदर है।

xviii. गेटमेन व्यक्तियो अथवा पशुओ के अतिचार कनेको रो (ट्रेस पासिंग)का हर संभव प्रयास करेगा।

4 **<u>गाड़ियों मेंअसामान्य घटना के प्रकरण में की जाने वाली कार्यवाही</u>** :

यदि फाटक वाला किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्नानुसार कार्यवाही करेगा -:

(I.) वह गुजरती हुई गाड़ी के लोको पाइलट गार्ड/को सचेत करने के लिए दिन में लाल झंडी और रात में फलैशिंग लाल बत्ती दिखाकर त्वरित कार्यवाही करेगा ।

(II.) गाड़ी पार्टिग के मामले में गेटमेन रुकने का लाल हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा। परंतु ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिन में हरी झंडी ,रात में सफेद बत्ती लम्ब रूप में ऊपर नीचे करते हूये हिलाएगा।

(III.) वह साथ साथ लोको पाइलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करनेके लिए लगातार सीटी बजाकर बोलते समय हाथों की मुद्रा से हाव-भाव दिखाकर अथवा ब्रेकवान में गिट्टी फेंककर या किसी अन्य साधन द्वारा ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(IV.) यदि लोको पाइलट व गार्ड को ध्यान दिलाने में विफल रहते हैं तो गेटमेन स्टेकेबिन मेंन /केबिन मास्टर /.मा. को, यदि टेलीफोन द्वारा संबद्ध है, समुचित कार्यवाही हेतुप्राइवेट नंबर आदान प्रदान केअंतर्गत तत्काल सूचित करेगा।

5 **आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :**

I. समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर गेटमैन गेट सिगनल को ऑन स्थिति मे रखेगा, यदि कोई हो। खतरे की स्थिति में सिगनल को बापस लाने के लिए गेटमेन 2 सेकंड के लिए आपात बटन को दबाएगा |

II. इसके उपरान्त यदि फाटकवाला अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह स्टेशन मास्टर को संबद्ध टेलीफोन द्वारा प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

III. यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो फाटकवाला सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

IV. फाटक पर किसी असमान्य घटना के दौरान किसी गाड़ी के लिए सिगनलों को ऑफ करने के लिए आपात स्विच लगाए गए है | ऐसी स्थिति में गेटमेन को गेट के आपात स्विच को ऑफ कर देना चाहिए |

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

गेटमेन लाइन/ गेट का बचाव निम्नवत करेगा :

(ग) दोहरी लाइन सेक्शन पर :

(I.) यदि दोनो लाइने अवरूद्ध है तो गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा।

(II.) तब वह उसी प्रकार से दूसरी लाइन का भी बचाव करेगा।

(III.) तब गेटमैन फाटक के बचाव के लिये पटाखे, फ्लैशिंग लाल हाथ सिगनल और दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल हाथ बत्ती के साथ-साथ आगे जायेगा।

(IV.) गेटमेन दिन के समय लाल झंडी और रात के समय हाथ सिगनल बत्ती को प्रदर्शित करते हुए उस लाइन की ओर आगे बढ़ेगा जिस पर पहले गाड़ी आने वाली है,बड़ी लाइन पर 600 मी. की निर्धारित दूरी और एक पटाखा लाइन पर रखेगा | उसके बाद वह समपार फाटक से 1200 मी. आगे जाएगा 10मी. की दूरी पर 3 पटाखे लाइन पर रखेगा इस प्रकार लाइन की सुरक्षा कर समपार फाटक की ओर लौटते समय रास्ते में बीच में रखे गए पटाखे उठाकर लाएगा|

(V.) उसके बाद वह दूसरी लाइन पर लाल हाथ सिगनल दिखाता हुआ आगे जायेगा और उपर्युक्त पैरा ivमें वर्णित नियमानुसार पटाखे लगायेगा और अवरोध स्थल पर वापस लौटते समय रास्ते के मध्य पटाखे को उठा लेगा।

(VI.) समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा।

(VII.) यदि गेटमैन यह देखता अथवा सुनता है कि गाड़ी आने वाली है जब कि वह बचाव करने के रास्ते में ही है तथा निर्धारित दूरी जहां पटाखे लगने है, वहॉ से पहले तो वह जितनी दूर जा सकता है वहां लाइन पर पटाखे लगा देगा।

(VIII.) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये आने वाली गाड़ी को दिन में लाल झडी और रात के समय लाल फलैशिंग हाथ बत्ती बारम्बार हिला कर रोकेगा।

टिप्पणी -समपार फाटक स्टेशन के आउटर मोस्ट स्टॉप सिगनल के बीच स्थित है इसलिए उपर्युक्त पैरा ivमें वर्णित नियमानुसार पटाखे रखने के लिए छूट दी गई है|

(घ) **गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्यवाही-:**

I. गेटमेन रात के समय दो हाथ सिगनल बत्तियां जलायेगा और लाल बत्ती दिखाने/प्रदर्शित करने उपर्युक्त उप पैरा ए में वर्णित नियमानुसार लाइन का बचाव करने संबंधी कार्यवाही करेगा।

II. यदि गेट सडक वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त कर दिया गया हो जो ट्रैक उल्लंघित कर रहा हो अथवालिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई भाग ट्रैक को उल्लंघित कर रहा हो या समपार फाटक पर कोई अन्य अवरोध हो तो गेटमेन त्वरित कार्यवाही करेगा।

III. वह सड़क वाहन के सभी विवरण वाहन का नंबर, चालक, मालिक का नाम नोटकरेगा और समीपस्थ स्टेशन मास्टर अथवा सेक्शन इंजी.(रेलपथ) को विवरण और समपार फाटक पर अवरोध के संबंध में संदेश वाहक अथवा अन्य साधन द्वारा संदेश भेजेगा।

1.6 इंजीनियरिंग मद:-

समपार फाटकों पर दृश्यता संबंधी आवश्यकता समपार संपर्क रूट पर स्पीड ब्रेकर का प्रावधान और यातायात गणना आदि भारतीय रेलवे स्थाई रेल पथ नियमावली के पैरा 916, 918,919 में वर्णित है।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

एल सी -511 / परिशिष्ट "ए" एस डब्ल्यू आर कीथम

<u>परिशिष्ट ए के (एल एक्स-511)लिए अनुलग्नक</u>

1.0 **समपार फाटक उपकरण**

1.1(ए– **कंट्रोल पेनल-इंडोर –यह निम्नलिखित बटन और संकेतों के साथ लगाए गए हैं|**

समपार फाटक पर उपलब्ध कराई सुविधा और उपकरण नीचे दिए गए हैं |

- समपार फाटक खोलने/बंद के संकेत
- समपार फाटक तालित/फ्री के संकेत
- अप तथा डाउन गेट नियंत्रण सिगनल का ऑन और ऑफ आस्पेक्ट संकेत्।
- अप,एवं डाउन गेट नियंत्रण सिगनल के लिए पुश बटन जीएन और यूएन पुश बटन
- समपार फाटक बेरियर स्विच ओपन/क्लोज़्ड
- ई आर एन बटन और ई जी जी बटन
- अप और डाउन ट्रैन के सभी संबंधित ट्रैक के लिये अलग –अलग ट्रैन एप्रोचिंग वार्निग संकेत
- अप,एवं डाउन लाइनों के लिए समपार फाटक अप्रोच लॉक्ड संकेत
- सड़क सिगनल स्विच
- विद्युत आपूर्ति संकेत / फ्लैशर संकेत

(बी) गेट लॉज में निम्न व्यवस्था के साथ इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण उपलब्ध कराया गया है:

- स्लाइडिंग बूम के बंद होने के बाद इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण से चाबी लॉक करना।
- स्लाइडिंग बूम को खोलने के लिए चाबी रिलीज़ करने के लिए पुश बटन

(सी) कंट्रोल पेनल – आउटडोर

समपार फाटक पर उपयुक्त स्थान पर एक आउटडोर कंट्रोल पेनल लगाया गया है जहाँ से गेटमेन को सड़क यातायात क्लियर दिखाई पड़ता है। आउटडोर कंट्रोल पेनल निम्नलिखित संकेतों एवं बटनों के साथ उपलब्ध कराया गया है :

- **दो संकेत –** बैरियरों को '**खोलने**' के लिए एक एवं '**बंद**' करने के लिए एक

  दो पुश बटन -बैरियरों को '**खोलने**' के लिए एक एवं '**बंद**' करने के लिए एक
- बेरियरों की मोटर परिचालन मूवमेंट हेतु विद्युत की उपलब्धता के लिए संकेत

1.3 सड़क यातायात के लिए गेट सिगनल

सड़क यातायात संकेत उपयुक्त स्थानों पर सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए समपार फाटक के दोनों ओर ट्यूबलर पोस्टों पर लगाए गए हैं ताकि सड़क पर आने वाले वाहनों को क्लियर रूप से दिखाई दे। सड़क यातायात के संकेत निम्नलिखित आस्पेक्ट में दिखाई देंगे :

- सड़क बेरियरों की '**बंद**' स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर लाल संकेत
- सड़क बेरियरों की '**खुली**' स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर पीला संकेत
- बेरियर खुलने की प्रक्रिया में हैं इसके लिए फ्लेशिंग यलो
- आपात मामले में गेटमेन इंडोर पैनल पर उपलब्ध सड़क सिग्नल स्विच को नॉर्मल पोजीशन से रिवर्स पोजीशन में घुमाकर सड़क यातायात सिगनल को लाल ऑस्पेक्ट में रखेगा।

1.3 हूटर

समपार फाटक पर प्रत्येक बेरियर पेडिस्टल के समीप खंबों पर हूटर लगे हैं और यह सड़क यातायात के सहयोजन में संचालित होते हैं, सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए बेरियर बंद/खुला होने के दौरान हूटर बजना शुरु हो जाएगा और जब बेरियर पूर्णत: बंद होने /खुलने पर हूटरबन्द हो जाएगा।

1.4 विद्युत परिचालित बूम बैरियर

बूम बेरियर में उपयोग किए जाने वाले विद्युत परिचालितबूम बेरियर में बेरियर पेडस्टल के साथ बूम बेरियर यंत्र शामिल होगा। बेरियर को स्टाप बोर्ड बूम लाइट बाक्स और एम एस काउंटर वेट्स के साथ लगाया गया.

गया है . जब इसे बंद किया जाता है तो यह प्रत्येक बूम बैरियर बूम बैरियर सर्पोट पर टिका रहेगा । और बूम लॉकिंग सिस्टम द्वारा लाक पोजीशन में हो जायेगा ।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

1.5स्लाइडिंग 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 हिस्सा सडक से दूर 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 सामान्यतः पैडलॉक के साथ बंद होते है। बूम स्टैण्ड पर ताले के अंदर चाबियॉ लगी है।

2.0 विद्युत परिचालित फाटक को बंद करने व खोलने की प्रक्रिया

(ए) इस समपार फाटक में अप एवं डाउन मेन लाइन गाड़ियों के द्वारा एप्रोच वार्निंग सक्रिय होता है |मेन लाइन सेक्शन के अप एवं डाउनलगभग 4 कि0मी0 की दूरी से आगमन चेतावनी देने की व्यवस्था है।

(बी) समपार फाटक की सामान्य दशा सड़क यातायात के लिए 'खुला' है। जब दूसरे सिरे से किसी अप /डाउन गाड़ी समपार फाटक की ओर भेजी जानी है तो ड्यूटी का स्टे0मा0 कीथम समपार फाटकसंख्या 511के गेटमैन को गाड़ी नम्बर, विवरण दिशा एंव समपार से पास होने का अनुमानित समय की सूचना देगा। गाड़ी का विलम्बन न हो, गेट मैन आगमन चेतावनी घंटी की आवाज सुनते ही सड़क यातायात के पास होने और यह सुनिश्चित करने के बाद कि गेट के दोनो बूम के मध्य यातायात क्लियर हैं, गेट बन्द करेगा। सड़क यातायात के लिए गेट बन्द करने के लिए गेट मैन आउट डोर कन्ट्रोल पैनल पर पुश बटन प्रेस करेगाइलेक्ट्रिकल लिफ्टिंग बैरियर बूम लोअर होना प्रारम्भ हो जायेगा और जब बैरियर5 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 झुकाने के बाद गेटमैन यह पुष्टि करेगा कि समपार सड़क यातायात और दूसरे सभी रूकावट से अवश्य क्लियर है। यह सुनिश्चित करने के बाद कि समपार सभी प्रकार की रूकवटों से क्लियर है गेटमैन द्वारा गेट को लाक करने के लिए आउट डोर कन्ट्रोल पैनल की ओपेन / क्लोज़ स्विच को क्लोज़ पोजीशन में घुमाया जाएगा । बैरियर स्वतः बूम मीटिंग पोस्ट पर दिये विघुत लाक द्वारा पाशित हो जायेगा और इंडोर पैनल पर लॉक संकेत लुप्त हो जायेगा। इसके पश्चात् गेटमेन इंडोर कंट्रोल पैनल की संबन्धित सिगनल और रूट बटन को दबाकर आवश्यकता नुसार अप /डाउन लाइन के सिगनल को आफ करेगा। सड़क सिगनल स्थिर लाल सकेत देगा और चेतावनी हूटर बजना बन्द हो जायेगा।

ट्रेन को पूरी पास होने और अप/डाउन एप्रोच ट्रैक क्लियर होने के बाद गेटमेनइंडोर कन्ट्रोल पैनल की ओपेन / क्लोज़ स्विच को ओपेन पोजीशन में घुमाएगा|इंडोर कन्ट्रोल पैनल पर गेट फ्री संकेत दिखाई देगा तब गेटमेन आउटर कंट्रोल पैनल पर जाकर 'ओपन' पुश बटन को संचालित करता है, इससे बूम बेरियर ऊपर जाने लगते हैं और जब बैरियर क्षैतिज से 2 डिग्री पर होते हैं तो रोड सिगनल पीला फ्लैश करता है। बैरियर 'बंद' व बैरियर 'खुला', दोनों संकेत फ्लैश करने लगते हैं।जब बैरियर ऊर्ध्वाधर से 5 डिग्री पर होते हैं तो सड़क यातायात के लिए स्थिर पीले रंग का संकेत प्रदर्शित होता है| बैरियर खुले होने के स्थिति में स्थिर संकेत प्रदर्शित करेगा |

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

टिप्पणी – गेटमेन फाटक खोलने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि फाटक की सुरक्षा करने वाले सभी संबन्धित सिगनल ऑन स्थिति में हैं।

3(क) स्लाइडिंग बूम द्वारा फाटक बंद करने की प्रक्रिया

समपार फाटक के प्रत्येक सिरे पर विद्युत द्वारा संचालित लिफ्टिंग 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 आपातकाल 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 की आवश्यकता होती है:-

- जब लिफ्टिंग बैरियर समपार फाटक खोलते या बन्द करते समय टूट गया हो और गेट खुली अवस्था में हो।
- 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।
- जब किसी भी कारण से समपार बन्द इंडीकेशन फेल हो जाये।

गेट मैन को स्टेशन मास्टर द्वारा आवश्यक निर्देश मिलने के बाद रोड सिगनल को ऑन में करने के लिये दिये गये स्विच को रिवर्स करेगा तथा इसके बाद 'ए' साइड के स्लाइडिंग बूम को बन्द करेगा और स्लाइडिंग बूम को स्टैण्ड तक खीचेगा और चाबी को 'एक्स' मार्क बूम स्टैण्ड में लगाकर लॉक कर देगा जिससे 'वाई' चाबी रिलीज हो जायेगी। फिर 'बी' साइड के स्लाइडिंग बूम को खीचेगा। 'वाई' चाबी को लॉक में लगाकर घड़ी की दिशा के अनुसार घुमायेगा। जिससे 'बी' साइड का बूम भी लॉक हो जायेगा और तीसरी चाबी 'जेड' रिलीज हो जायेगी इस चाबी को लेकर गेटमैन गेटलॉज़ मे रखे टी-2/केएलसीआर बॉक्स में लगाकर घुमायेगा। जिससे बैरियर स्विच रिवर्स पोजीशन में आ जायेगा और गेट कन्ट्रोल रिले क्रियाशील हो जायेगी।

3(बी) स्लाइडिंग बूम को खोलने की प्रणाली:-

गाडी गुजरने के बाद गेटमैन सड़क यातायात निकालने के लिये स्टेशन मास्टर से आवश्यक निर्देश प्राप्त करेगा। गैटमैन बैरियर स्विच को सामान्य स्थिति में करेगा जिससे गेट सिगनल खतरा स्थिति में हो जायेगा। टी-2/केएलसीआर बाक्स से 'जेड' चाबी निकालकर 'जेड' चाबी को 'बी' साइड के बूम के लगाकर खोलेगा जिससे 'वाई' चाबी निकल आयेगी अब इसी प्रकार 'वाई' चाबी की सहायता से 'ए' साइड के बूम को 'बी' साइड के बूम की प्रक्रिया के अनुसार खोलेगा। इसके बाद रोड सिगनल स्विच को सड़क यातायात निकालने के लिये सामान्य स्थिति में करेगा और सड़क यातायात क्लियर करेगा।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

4.0 गेटमैन को सूचना :

i) स्टेशन मास्टर केबिन मास्टर/केबिनमैन अपने सिरे से संबद्व टेलिफोन के माध्यम से गेटमैन को समपार फाटक की ओर जाने वाली गाडियों के संचालन के बारे मे सूचित करेगा ।

ii) यदि टेलीफोन स्टेशन के गाडी रिसीव करने वाले सिरे से संबंद्व है तो यह समपार स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर /केबिनमैन द्वारा गेटमैन को दी जायेगी , जैसै ही वह गाडी भेजने वाले स्टेशन खंड में गाडी प्रवेश करने की सूचना प्राप्त करता है ।

iii) यदि गाडी का वास्तविक रनिंग टाइम खंड के दूसरी ओर से 10 मिनट से कम है तो स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर/केबिन मैन लाइन क्लियर प्राप्त /स्वीकृत करने से पूर्व यह सूचना गेटमैन को देंगे|

iv) यह गेटमैन का कर्तव्य है कि वह सुनिश्चित करे कि फाटक समय से बंद कर दिया गया है जिससे गाडी का विलम्बन न हो और न ही सडक यातायात का अधिक विलम्बन हो ।

टिप्पणी

(1) जब अप,डाउन लाइन एप्रोच लाकिंग की बत्ती इन्डोर पैनल पर जल जाती है तो बंद गेट को खोलना सम्भव नही होता है।

(2) जब अप,डाउन लाइन की बत्ती इन्डोर पैनल पर जल जाती है तो बंद गेट को खोलना सम्भव नही होता है। आपात काल में समपार फाटक को खोलना सम्भव हो जाता है यद्यपि कि समपार फाटक 120 सेकेंड केई समय विलंब से एप्रोच लाक्ड है।

(3) यदि दूसरी गाड़ी आगमन चेतावनी ट्रैक सर्किट को पहली गाड़ी के गेट को साफ करने से पहले अवरूद्ध करती है तो बजर नही बजता है लेकिन आगमन चेतावनी ट्रैक लगातार अवरूद्ध प्रदर्शित करता है यद्यपि कि पहली गाड़ी गेट को क्लीयर कर चुकी है जलती रहती है जब तक कि अन्तिम गाड़ी गेट को क्लीयर न कर जाये।

(4) गाड़ी के पास होने के बाद और दूसरी गाड़ी द्वारा अप्रोच ट्रैक को अवरूद्व करने के पहले यदि गेट नहीं खोला गया तो गेटमैन के गेट कन्ट्रोल बटन को परिचालित न करने पर भी गेट विद्युतीय पाशित हो जायेगा। प्रथम गाड़ी के लिए गेट बंद करने के बाद सिगनल को क्लीयर करने के लिए गेट कन्ट्रोल को परिचालित किया जायेगा।

5.0 <u>दूरभाष संचार की विफलता</u>

यदि दूरभाष संचार विफल हो जाये अथवा दो तीन प्रयास के बाद भी गेट मैन की ओर से कोई जबान नहीं मिलता तो निम्नांकित कार्य पद्धति अपनायी जायेगी।

(i) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को फाटक पर पहुंचते समय लगातार सीटी बजाने और साबधानी पूर्वक गेट पर पहूंचने हेतु सुझाव देगा।

(ii) यदि गेट सिंगनल ऑन है तो वह गेट सिंगनल से पहले रूकेगा और साधारण नियम 9.15 के अधीन वर्णित कार्य पद्धति का अनुसरण करेगा।

(iii) आने वाली गाड़ी के प्रकरण में स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राईवेट नम्बरों के आदान प्रदान के अंर्तगत सूचित करेंगे कि गेट पर टेलीफोन खराब हो गया है।

(iv) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलेट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(v) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस एण्ड टी कर्मचारी को टेलीफोन की मरम्मत करने एवं सुधारने के लिए भी सूचित करेंगे।

(vi) एस. एण्ड टी स्टाफ के द्वारा टेलीफोन सुधारने और पुनः संयोजन/फिट मैमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

6.0 <u>विधुत चालित लिफ्टिंग बैरियर की विफलता:-</u>

विधुत अवरोध या किसी और कारणवश अगर उठान फाटक कार्य नही कर रहे हो तो, फाटक वाला, फाटक को क्रैक हैडिंल के द्वारा चला सकता है। क्रैक हैडिंल फाटक पर एक शीशे के दरवाजे वाले ताला लगे और सील किये हुये बाक्स में रखा है। क्रैंक हैडिंल द्वारा चलाने के लिये, गेट मैन बाक्स की सील तोड़ कर और ताला खोल कर क्रैक हैडिंल निकाल लेगा। वह क्रैक हैडिंल को बूम पैडस्टल पर क्रैक हैडिंल के लिये प्रदत्त छेद में घुसाकर फाटक के बैरियर को चलायेगा। क्रैक हैडिंल बाक्स की सील तोड़ने के बाद गेटमैन, स्टेशन मास्टर को अवष्य सूचित करेगा जो उत्तरदायी संकेत एवं दूर संचार कर्मचारियों की खराबी दूर करने और क्रैक हैंडिंल बाक्स को फिर से सील करने के लिये सूचित करेगा।

जब फाटक विधुत अवरोध अथवा स्टेशन मास्टर के गेट खोलने की आदेश देने के बाद भी फाटक खोला या बंद न किया जा रहा हो तो फाटक वाला स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के सहित अवष्य सूचित करेगा।

क्रैक हैडिंल के इस्तेमाल का रिकार्ड, समय और कारण सहित और हस्ताक्षर सहित अवष्य रखा जायेगा।

7.0. <u>गेट सिगनल की खराबी:होने पर गेट को सुरक्षित करना</u> :

यह समपार फाटक सिगनलों द्वारा सुरक्षित हैं।

I. गेटमेंन निम्नांकित परिस्थितियों में सुरक्षा वाले सिगनलों को खराब मानेगा:

II. यदि सिगनल गेट बंद किए बिना ही 'ऑफ' हो जाए या

III. यदि गेट अथवा गेट प्रोटेक्टिंग सिगनल अथवा वार्नर/ डिसटेंट सिगनल ऑफ स्थिति में खराब हो जाएं तो गेटमेन सिगनल को ऑन स्थिति में वापस रखने के लिए सभी संभव प्रयास करेगा।

IV. गेटमेन कार्यरत स्टे.मा.को निजी नंबर का आदान-प्रदान कर सिगनल की खराबी के बारे में सूचित करेगा।

V. उसके बाद गेट अंतरपाशिन रहित मान लिया जाएगा और गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान अंतरपाशिन रहित गेट की तरह किया जाएगा।

VI. गेट को बंद करने के बाद वह गुजरती हुई गाड़ियों को दिन के समय हरी झंडी और रात के समय हरी बत्ती दिखाएग।

VII. कार्यरत स्टे.मा. प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेगा |

VIII. अपने सिरे से ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन भेजने से पहले से वह निजी नंबर के आदान-प्रदान करके प्रस्थान सिरे के स्टे.मा. को सतर्कता आदेश जारी करेगा ।

IX. स्टे.मा.खराब गेट सिगनल को शीघ्र ठीक करने के लिए उत्तरदायी एस.एंड टी. स्टाफ को भी सूचित करेगा ।

X. एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन को ठीक करने और उसी के लिए पुनः रिकनेक्शनफिट मेमो जारी / करने के बाद ही सामान्य संचालन फिर से शुरू किया जाएगा।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

9.0<u>फाटक पर अवरोध</u>

(i) यदि किसी सड़क वाहन से गेट टूट गया है जिससें लाइन अवरुद्ध हो गयी है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर कोई अन्य बाधा उत्पन्न हो गयी है तो गेटमैन तत्काल इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर तैनात खम्भों पर दिन के समय लाल बैनर झण्डी और रात के समय लाल बत्ती लगाएगा।

(ii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन गेट में हुई खराबी/अवरोध के सम्बन्ध में आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iii) यदि किसी गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनल 'आफ' किये गये है, तो आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को सिगनल को 'आन' करने हेतु सूचित किया जायेगा।

(iv) यदि दो अथवा तीन प्रयासों के बाद स्टेशन मास्टर से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता तो सर्वप्रथम वह गेट की रक्षा करेगा और तब फोन पर सूचित करेगा

(v) तब गेटमैन पटाखे, दिन के समय लाल झंडी तथा रात्रि के समय लाल सिगनल बत्ती लेकर आने वाली गाड़ी की दिशा में दोड़ेगा और गेटमैन की डयूटी से सम्बन्धित सामान्य अनुदेशों आधीन मद संख्या 1.5.5 में निंदिष्ट नियमानुसार गेट को संरक्षित करेगा

(vi) तत्पश्चात वह दूसरी दिशा से भी गेट को संरक्षित करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के ब्यौरे, ड्राईवर, मालिक का नाम नोट करेगा और ब्यौरे स्टेशन मास्टर को दे देगा जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक गेटमैन द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाये कि सड़क यातायात लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को उल्लंघित नहीं कर रहा है।

(viii) स्टेशन मास्टर दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत अपनी ओर से तब तक ब्लाक सैक्षन में कोई गाड़ी न भेजने के लिए कहेगा जब तक रेलपथ से सभी अवरोध नहीं हटा लिए जाते है।

(ix) ट्रैक अवरोध से मुक्त हो जाने के बाद गेटमैन प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(x) स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा कि साबधानी से आगे बढें और गेट सिंगनल को ऑन स्थिति में हरे हाथ सिगनल पर पार करें।यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है, तो गेटमैन निर्धारित प्रक्रिया द्वारा स्लाइडिंग बूम का संचालन करेगा।

(xi) यदि स्लाइडिंग बूम भी खराब हो तो गेटमैन सड़क यातायात के लिए संरक्षा जंजीरें तथा ताले लगाकर गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर कोई रुकावट नहीं है तो तत्पशचात् हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर की मरम्मत के लिये शीघातिशीघ्र इसे ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(xiii) मेन्टेनेन्स स्टाफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मीमो देने के बाद ही सामान्य संचालन शुरू किये जायेगा।

9.0 लेवल क्रॉसिंग के पास ट्रैक पर रुकावट:

यदि किसी पेड़ के गिरने, सड़क के वाहन से फाउलिंग या पटरी से उतरने के कारण ट्रैक पर कोई रेल फ्रैक्चर या रुकावट है जो गेटमैन को दिखाई देती है, तो गेटमैन और ईस्टेशन मास्टर उपरोक्त मद संख्या 8के तहत दी गई प्रक्रिया को अपनाएंगे। यदि समपार फाटक में बाधा आती है तो गेटमैन को फाटकों को सड़क यातायात के विरुद्ध तब तक बंद रखना चाहिए जब तक कि रूट अवरोध से मुक्त न हो जाए।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

10.0 आफ सिगनलों को ऑन में बदलने की विधि -:

सामान्य स्थिति में -

i. गाडी गुजरने के बाद गेटमैन बैरियर स्विच संचालित करेगा और गेट खोलने के लिये हरा बटन दबायेगा।

ii. यदि गेटमैन को आफ सिगनल को ऑन पोजिशन में करने की जरूरत है तो वह संबंधित सिगनल बटन के साथ ईआरएन बटन दबायेगा। सिगनल ऑन पोजिशन में आयेगा

iii. यदि गेटमैन को सभी ऑफ सिगनल (अप एवं ड़ाउन गेट प्रोटेक्टिंग सिग्नलों) को एक साथ ऑन पोजिशन में करने की आवश्यकता है तो वह ईजीएन बटन के साथ ई आरएन बटन को दबायेगा

आपातस्थिति में –किसी भी कारणवश से गेटमैन को गेट खोलने की आवश्यकता होती है जब सिगनल ऑफ स्थिति में होता है , तो वह ईजीएन बटन के साथ ईआरएन बटन दबायेगा । सभी सिगनल ऑन स्थिति में आयेगे ।फिर गेटमैन बाई और बैरियर स्विच को संचालित करेगा और गेटखोलने के लिये हरे बटन का दबायेगा ।लेकिन अगर डाउन और अप ट्रैनों का आगमन का संकेत जल रहा है तो पैनल पर हरा संकेत दिखाई देने पर 120 सेकेण्ड के समय अंतराल के बाद गेट खोला जा सकता है ।

11.0 आपातकालिन स्थिति में गेट रोड सिगनल को खतरे में करना-

किसी भी असमान्य स्थिति में सडक उपयोगकर्ता को (उदाहरण के लिये टूटा हुआ गेट)चेतावनी देने की आवश्यकता है, सबसे पहले गेटमैन सडक सिगनल को ऑन स्थिति मे रखने की कारवाई करेगा। ऐसा करने के लिये, गेटमैन को सडक सिगनल स्विच को सामान्य स्थिति से **रिवर्स** स्थिति में बदलना होगा। रोड सिगनल ऑन हो जायेगा। अवरोध के क्लियरेस के बाद गेट का समान्य कामकाज फिर से शुरु हो जायेगा। साथ ही इस पूरी घटना की सूचना स्टेशन मास्टर को दी जायेगी।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

इंटरलॉक्डटेलीफोन उपलब्धइंजीनियरिंग समपार फाटक सं.512 बी2 श्रेणी के लिए संचालन अनुदेश

1.सामान्य

1.1समपार फाटक का विवरण :

क्रमांक	विवरण	टिप्पणी
1.	समपार फाटक संख्या	512श्रेणी बी-2
2.	इंजीनियरिंग या यातायात गेट	इंजीनियरिंग गेट
3.	स्टे.अधी.स्टे/.मा.,सेक्शन इंजी के नियंत्रण में (रेल पथ).	सीनियर सेक्शन इंजी.रेल पथ/मथुरा दक्षिण
4.	लोकेशन का किमी..	किमी..1364/26-65/2
5.	स्टेशन पर	कीथम
6.	स्टेशनों के बीच...	रुनकता-कीथम
7.	बीजी एनजी/एमजी/	बीजी
8.	इकहरीबहु लाइन/दोहरी/मिक्स्ड लाइन	दोहरी लाइन
9.	सामान्य स्थिति में	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	अंतर्पाशित /गैर अंतर्पाशित	अंतर पाशित
11.	अंतर्पाशन के साधन	सिगनलों के साथ अंतर्पाशित
12.	किमी. पर गेट सिगनल का प्रावधान	डाउन मुख्य लाइन 1364.813 अप मुख्य लाइन -
13.	सिगनलों की व्यवस्था	अप मुख्य लाइन की ओर – कीथम का अप एडवांस डाउन मुख्य लाइन की ओर – ए 516
14.	दूरसंचार के साधन/टेलीफोन - बेल आदि	टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	9.10 मीटर
16.	सड़क का प्रकार राष्ट्रीय),राज्य (अन्य/	अन्य
17.	सड़क का नाम	राष्ट्रीय राज्य मार्ग – कीथम
18.	पक्की सड़क कच्ची सड़क/	पक्की सड़क
19.	पहुंच मार्ग	डामर
20.	सड़क की चौड़ाई	9.10 मीटर
21.	रोड क्रॉसिंग कोंण (तिरछे गेटों के मामले में)	90 डिग्री
22.	सड़क का ढ़लान (यदि कोई हो)	
	i) उत्तर / पूर्व की ओर	सीधा
	ii) दक्षिण / पश्चिम की ओर	सीधा
23.	सड़क का संरेखण सीधा/कर्व	
	i)उत्तर / पूर्व की ओर	सीधा
	ii) दक्षिण / पश्चिम की ओर	सीधा
24.	ऊंचाई मापन की व्यवस्था	उपलब्ध है
25.	बेरियरों के प्रकार	ईओएलबी एसबी के साथ
26.	चैक रेल की लंबाई	11.10 मी.
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क की सतह	डामर
28.	रम्बल स्ट्रिप /गति अवरोधकों की लंबाई	9.10मी.
29.	मार्ग चिन्ह	उपलब्ध है
30.	गति अवरोधक सूचना पट्ट	उपलब्ध है
31.	टी वी यू	11798/11-2021
32.	अगली गणना करने की दिनांक	11/2024
33.	पटाखे रखने के लिए सीमा रेखा	गेट से मानक दूरी पर
34.	कार्य करने वाले गेटमेनों की संख्या	2
35.	निकटतम रेल चिकित्सा सहायता	आगरा कैंट
36.	निकटतम उपलब्ध निजी चिकित्सा सहायता (यदि कोई हो)	आगरा कैंट
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची (नहीं/हाँ)	हाँ

(के.जी गोस्वामी) वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	(नितिन गर्ग) वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	(प्रदीप सोनी) वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.2 उपकरण

क्रमांक	मदें	मात्रा / संख्या
1.	तीन रंग की टॉर्च	3(5कार्डिपल/लाइन अथवा द्विन सिंगल लाइन)
2.	हाथ सिगनल हरी झंडी	डंडी में लिपटी हुई1
3.	हाथ सिगनल लाल झंडी	3(6कार्डिपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)और षटभुज सेक्शन के मामले में डंडी में लिपटी हुई7
4.	लाल बैनर फ्लैग	3(5कार्डिपल/लाइन अथवा द्विन सिंगल लाइन)
5.	लाल बैनर फ्लैग दिखाने के लिए पोस्ट	2(4कार्डिपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)और षटभुज सेक्शन के मामले में 5
6.	तालों सहित अतिरिक्त जंजीरें	स्टॉप मार्क के साथ 2
7.	पटाखे	प्लास्टिक डिब्बे में 10
8.	फ्यूज़	1
9.	गेट लेम्प	---
10.	टोमी बार	1
11.	मोर्टर पान	1
12.	कुदाल /फावड़ा	1
13.	हथौड़ा	1, पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
14.	कुल्हाड़ी	1 पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
15.	झंडियों के लिए टिन केस	1
16.	तेल के लिए कनस्तर	-
17.	पानी के लिए बर्तन /बाल्टी	1
18.	मस्टर रोल के लिए कनस्तर	-
19.	जो गेटमेन चश्मा लगाते हैं उनके लिए अतिरिक्त सेट	1
20.	गेट रुकावट होने की दशा में समपार फाटक रेखाचित्र की सुरक्षा को निर्धारित करने वाला बोर्ड	1
21.	टोकरी	1
22.	सीटी	1
23.	दीवार घड़ी	1
24.	लिफ्टिंग बैरियर/लीफ़ गेट के मामले में छोटी जंजीर	2

1.3 फाटक गुमटी में रखा जाने वाला रिकॉर्ड :

उपर्युक्त के अतिरिक्त गेट पर निम्नलिखित रिकार्ड भी रखे जाएंगे-

1. गेट संचालन निर्देश हिन्दी /अंग्रेजी में होना चाहिए
2. गेट नियम पुस्तक हिन्दी /अंग्रेजी में चाहिए होने
3. उपकरणो व किताबों की सूची
4. डयूटी रोस्टर
5. गेट मैन का प्रमाण पत्र
6. गेटमेन का बायोडाटा जिसमें दृष्टि परीक्षणपुनश्चर्या//पाठयक्रम/संरक्षा शिविर आदि का विवरण हो।
7. दुर्घटना पंजिका
8. सड़क यातायात के वाहनो के अन्तिम गणना
9. जन शिकायत पुस्तक
10. निरीक्षण पुस्तिका
11. इंटरलॉक्ड इंजी. गेट के मामले में एस.एंड टी. रजिस्टर

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.4 **परिचालन की पद्धति**-:मोटर परिचालित समपार फाटक के दोनो बैरियर (स्विच द्वारा) साथ-साथ परिचालित होती हैं।

1.5 **गेटमेन की ड्यूटी**-:

1. **सतर्कता :** गेटमेन सर्तक रहेगा और किसी खतरे की आशंका होते ही त्वरित कार्यवाही हेतु तत्पर रहेगा। फाटक की चाबियां उसके निजी अभिरक्षा में रहेगी।

2. **गाड़ी पास होते समय गेटमेन की स्थिति**-:गाड़ियो के गुजरते समय गेटमेन निम्न निर्दिष्ट रीति में खड़ा रहेगा-

i. गेट मैन आने वाली गाड़ी के सामने मुंह करके गेटलाज के सामने खड़ा रहेगा।

ii. गेटमैन दिन के समय लाल और हरी झंडी अलग-अलग डंडे पर समेटी/लपेटी और बाएं हाथ में पकड़े रहेगा।

iii. गेटमैन रात के समय सफेद प्रकाश युक्त हाथ बत्ती रेलपथ की ओर करके पकड़े रहेगा।

iv. वह अपने गले में डोरी लगी हुई सीटी लटकाये रहेगा।

3 **गेटमेन की नियमित ड्यूटी**-:

i. गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि लाल बैनर फलैग/लाल बत्ती रेलपथ के एक छोर से दूसरे छोर तक लगी है, जब कभी नॉन इंटरलॉक गेट खुली हालत में और आपातकाल अथवा अवरोध की स्थिति में अन्य प्रकार के समपार फाटक हो ।

ii. गेटमेन ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपने कर्तव्य का पालन कड़ाई के साथ करेगा और तब तक गेट नही छोड़ेगा जब तक कि रिलीवर न आ जाये तथा कार्यभार ग्रहण न कर लें। यदि आपातिक स्थिति में गेट छोड़ना ही पड़े तो उसे गेट छोड़ने से पूर्व फाटकों को सड़क यातायात के विरूद्ध बन्द करके ताला अवश्य लगा देना चाहिए।

iii. सिवाय विशेष अनुदेशों के अधीन जहॉ अन्यथा निर्धारित न हो वह सभी गुजरने वाली गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने हेतु तैयार रहेगा।

iv. गेटमेन सभी गुजरने वाली गाड़ियों को अत्यन्त सावधानीपूर्वक देखेगा और किसी भी असामान्य स्थिति जैसे गरम धुरा, लटकती हुई चैन, लटकती हुई बैटरी, अन्य वाहनट्रेन /वैगन , बैटरी बॉक्स में लगी आग, लोड का खिसकना, गिरती हुई चीज जैसे ब्रेक-ब्लॉक, ब्रेक बीम, संरक्षा ब्रैकेट, निर्वात सिलेण्डर या अन्य स्थिति जो संरक्षित गाड़ी संचलन में खतरा पैदा कर सकते है उनका तीव्र एवं सावधानीपूर्वक निरीक्षण करेगा।

v. गेटमेन किसी सिगनल को दुहराने के लिए भी तैयार रहेगा, जो गार्ड द्वारा लोको पायलट को वाकीटॉकी या अन्य साधानों द्वारा दिया जा सकता है ।

vi. यदि लिफ्टिग बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा अव्यस्थित हो तो गेटमेन अतिरिक्त चेन को डिस्क एवं पैडलॉक सहित सड़क यातायात के विरूद्ध फाटक को सुरक्षित करने के लिए प्रयोग मे लायेगा।

vii. गेटमेन समीप के स्टेशन मास्टर, गैंगमेट या सेक्शन इंजीरेलपथ को गेट अथवा उससे संबंधित उपकरण में /. किसी भी खराबी की सूचना शीघ्रातिशीघ्र देगा।

viii. गेटमैन गेट सिगनल खराव हो जाने की दशा में गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में रखेगा । यदि आवश्यक हो तो, चाहे सिगनल अथवा तार को डिस्कनेक्ट ही करना पडे ।

(के.जी गोस्वामी) **(नितिन गर्ग)** **(प्रदीप सोनी)**

वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरावरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

ix. गेट पर यदि सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमेन लिफ्टिंग बेरियर को बंद कर तालित करेगा और सीटी बजाएगा और हाथ सिगनल दिखाकर खराब सिगनल से गाड़ी सिगनल से पास कराएगा और लोकोपायलट को अगले स्टेशन पर इसकी खराबी के बारे में सूचना देगा।

x. गेटमेन जब समपार फाटक पर ड्यूटी पर हो तो बैज तथा निर्धारित यूनिफार्म पहनेगा।

xi. गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि जब वह ड्यूटी पर है उसके पास सक्षमता प्रमाण पत्र है।

xii. गेटमेन फाटक संचलन न निर्देशों के अनुरूप कार्य करेगा और इन अनुदेशों से भलीभाँति अवगत बना रहेगा।

xiii. गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि गेट पर आपूर्ति किए गये उपस्कर अच्छी हालत में हैं और तत्काल प्रयोग के लिए तैयार हैं।

xiv. गेटमेन देखेगा कि चैनल के लिए फ्लैंज के लिए पहिए की कोर क्लियर है।

xv. कच्ची सड़क के मामले में गेटमेन सड़क की सतह की कुटाई और पानी का छिड़काव करेगा।

xvi. गेटमेन यह देखने के लिए चैकस रहेगा कि सड़क उपयोगकर्ता को गेट बंद होने के कारण कम से कम असुविधा हो।

xvii. विद्यूतीकृत सेक्शन में गेट मेंन यह सावधानीपूर्वक देखेगा कि समपार से गुजरने वाले सड़क वाहन समपार के दोनों ओर लगे हुए लदान ऊचाई मापी की सीमा के अंदर है।

xviii. गेटमेन व्यक्तियो अथवा पशुओ के अतिचार को रोकने (ट्रेस पासिंग)का हर संभव प्रयास करेगा।

4 <u>**गाड़ियों मेंअसामान्य घटना के प्रकरण में की जाने वाली कार्यवाही**</u> :

यदि फाटक वाला किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्नानुसार कार्यवाही करेगा -:

(I.) वह गुजरती हुई गाड़ी के लोको पाइलट गार्ड/को सचेत करने के लिए दिन में लाल झंडी और रात में फलैशिंग लाल बत्ती दिखाकर त्वरित कार्यवाही करेगा ।

(II.) गाड़ी पार्टिग के मामले में गेटमेन रुकने का लाल हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा। परंतु ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिन में हरी झंडी ,रात में सफेद बत्ती लम्ब रूप में ऊपर नीचे करते हूये हिलाएगा।

(III.) वह साथ साथ लोको पाइलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करनेके लिए लगातार सीटी बजाकर बोलते समय हाथों की मुद्रा से हाव-भाव दिखाकर अथवा ब्रेकवान में गिट्टी फेंककर या किसी अन्य साधन द्वारा ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(IV.) यदि लोको पाइलट व गार्ड को ध्यान दिलाने में विफल रहते हैं तो गेटमेन स्टेकेबिन मेंन /केबिन मास्टर /.मा. को, यदि टेलीफोन द्वारा संबद्ध है, समुचित कार्यवाही हेतुप्राइवेट नंबर आदान प्रदान केअंतर्गत तत्काल सूचित करेगा।

5 **आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :**

I. समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर गेटमैन गेट सिगनल को ऑन स्थिति मे रखेगा, यदि कोई हो। खतरे की स्थिति में सिगनल को बापस लाने के लिए गेटमेन 2 सेकंड के लिए आपात बटन को दबाएगा |

II. इसके उपरान्त यदि फाटकवाला अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह स्टेशन मास्टर को संबद्ध टेलीफोन द्वारा प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

III. यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो फाटकवाला सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

IV. फाटक पर किसी असमान्य घटना के दौरान किसी गाड़ी के लिए सिगनलों को ऑफ करने के लिए आपात स्विच लगाए गए है | ऐसी स्थिति में गेटमेन को गेट के आपात स्विच को ऑफ कर देना चाहिए |

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.द्व.सं. अभि./सिंग./आगरा**

गेटमेन लाइन/ गेट का बचाव निम्नवत करेगा :

(ङ) दोहरी लाइन सेक्शन पर :

(I.) यदि दोनो लाइने अवरूद्ध है तो गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा।

(II.) तब वह उसी प्रकार से दूसरी लाइन का भी बचाव करेगा।

(III.) तब गेटमैन फाटक के बचाव के लिये पटाखे, फ्लैशिंग लाल हाथ सिगनल और दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल हाथ बत्ती के साथ-साथ आगे जायेगा।

(IV.) गेटमेन दिन के समय लाल झंडी और रात के समय हाथ सिगनल बत्ती को प्रदर्शित करते हुए उस लाइन की ओर आगे बढ़ेगा जिस पर पहले गाड़ी आने वाली है,बड़ी लाइन पर 600 मी. की निर्धारित दूरी और एक पटाखा लाइन पर रखेगा | उसके बाद वह समपार फाटक से 1200 मी. आगे जाएगा 10मी. की दूरी पर 3 पटाखे लाइन पर रखेगा इस प्रकार लाइन की सुरक्षा कर समपार फाटक की ओर लौटते समय रास्ते में बीच में रखे गए पटाखे उठाकर लाएगा|

(V.) उसके बाद वह दूसरी लाइन पर लाल हाथ सिगनल दिखाता हुआ आगे जायेगा और उपर्युक्त पैरा ivमें वर्णित नियमानुसार पटाखे लगायेगा और अवरोध स्थल पर वापस लौटते समय रास्ते के मध्य पटाखे को उठा लेगा।

(VI.) समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा।

(VII.) यदि गेटमैन यह देखता अथवा सुनता है कि गाड़ी आने वाली है जब कि वह बचाव करने के रास्ते में ही है तथा निर्धारित दूरी जहां पटाखे लगने है,वहॉसे पहले तो वह जितनी दूर जा सकता है वहां लाइन पर पटाखे लगा देगा।

(VIII.) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये आने वाली गाड़ी को दिन में लाल झडी और रात के समय लाल फलैशिंगहाथ बत्ती बारम्बार हिला कर रोकेगा।

टिप्पणी -समपार फाटक स्टेशन के आउटर मोस्ट स्टॉप सिगनल के बीच स्थित है इसलिए उपर्युक्त पैरा ivमें वर्णित नियमानुसार पटाखे रखने के लिए छूट दी गई है|

(च) **गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्यवाही-:**

I. गेटमेन रात के समय दो हाथ सिगनल बत्तियां जलायेगा और लाल बत्ती दिखाने/प्रदर्शित करने उपर्युक्त उप पैरा ए में वर्णित नियमानुसार लाइन का बचाव करने संबंधी कार्यवाही करेगा।

II. यदि गेट सडक वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त कर दिया गया हो जो ट्रैक उल्लंघित कर रहा हो अथवालिफ्टिग बैरियर या अन्य कोई भाग ट्रैक को उल्लंघित कर रहा हो या समपार फाटक पर कोई अन्य अवरोध हो तो गेटमेन त्वरित कार्यवाही करेगा।

III. वह सड़क वाहन के सभी विवरण वाहन का नंबर, चालक, मालिक का नाम नोटकरेगा और समीपस्थ स्टेशन मास्टर अथवा सेक्शन इंजी.(रेलपथ) को विवरण और समपार फाटक पर अवरोध के संबंध में संदेश वाहक अथवा अन्य साधन द्वारा संदेश भेजेगा।

1.6 इंजीनियरिंग मद:-

समपार फाटकों पर दृश्यता संबंधी आवश्यकता समपार संपर्क रूट पर स्पीड ब्रेकर का प्रावधान और यातायात गणना आदि भारतीय रेलवे स्थाई रेल पथ नियमावली के पैरा 916, 918,919 में वर्णित है।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

एल सी -512 / परिशिष्ट "ए" एस डब्ल्यू आर कीथम
परिशिष्ट ए के (एल एक्स-512)लिए अनुलग्नक

1.0 **समपार फाटक उपकरण**

1.1(ए– **कंट्रोल पेनल-इंडोर –यह निम्नलिखित बटन और संकेतों के साथ लगाए गए हैं|**

समपार फाटक पर उपलब्ध कराई सुविधा और उपकरण नीचे दिए गए हैं |

- समपार फाटक खोलने/बंद के संकेत
- समपार फाटक तालित/फ्री के संकेत
- अप तथा डाउन गेट नियंत्रण सिगनल का ऑन और ऑफ आस्पेक्ट संकेत्।
- अप,एवं डाउन गेट नियंत्रण सिगनल के लिए पुश बटन जीएन और यूएन पुश बटन
- समपार फाटक बेरियर स्विच ओपन/क्लोज़्ड
- ई आर एन बटन और ई जी जी बटन
- अप और डाउन ट्रैन के सभी संबंधित ट्रैक के लिये अलग –अलग ट्रैन एप्रोचिंग वार्निंग संकेत
- अप,एवं डाउन लाइनों के लिए समपार फाटक अप्रोच लॉक्ड संकेत
- सड़क सिगनल स्विच
- विद्युत आपूर्ति संकेत / फ्लैशर संकेत

(बी) गेट लॉज में निम्न व्यवस्था के साथ इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण उपलब्ध कराया गया है:

- स्लाइडिंग बूम के बंद होने के बाद इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण से चाबी लॉक करना।
- स्लाइडिंग बूम को खोलने के लिए चाबी रिलीज़ करने के लिए पुश बटन

(सी) कंट्रोल पेनल – आउटडोर

समपार फाटक पर उपयुक्त स्थान पर एक आउटडोर कंट्रोल पेनल लगाया गया है जहाँ से गेटमेन को सड़क यातायात क्लियर दिखाई पड़ता है। आउटडोर कंट्रोल पेनल निम्नलिखित संकेतों एवं बटनों के साथ उपलब्ध कराया गया है :

- **दो संकेत –** बैरियरों को '**खोलने**' के लिए एक एवं '**बंद**' करने के लिए एक
  दो पुश बटन -बैरियरों को '**खोलने**' के लिए एक एवं '**बंद**' करने के लिए एक
- बेरियरों की मोटर परिचालनमूवमेंट हेतु विद्युत की उपलब्धता के लिए संकेत

1.4 सड़क यातायात के लिए गेट सिगनल

सड़क यातायात संकेत उपयुक्त स्थानों पर सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए समपार फाटक के दोनों ओर ट्यूबलर पोस्टों पर लगाए गए हैं ताकि सड़क पर आने वाले वाहनों को क्लियर रूप से दिखाई दे। सड़क यातायात के संकेत निम्नलिखित आस्पेक्ट में दिखाई देंगे :

- सड़क बेरियरों की **'बंद'** स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर लाल संकेत
- सड़क बेरियरों की **'खुली'** स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर पीला संकेत
- बेरियर खुलने की प्रक्रिया में हैं इसके लिए फ्लेशिंग यलो
- आपात मामले में गेटमेन इंडोर पैनल पर उपलब्ध सड़क सिग्नल स्विच को नॉर्मल पोजीशन से रिवर्स पोजीशन में घुमाकर सड़क यातायात सिगनल को रेड ऑस्पेक्ट में रखेगा।

1.3 हूटर

समपार फाटक पर प्रत्येक बेरियर पेडिस्टल के समीप खंबों पर हूटर लगे हैं और यह सड़क यातायात के सहयोजन में संचालित होते हैं, सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए बेरियर बंद/खुला होने के दौरान हूटर बजना शुरु हो जाएगा और जब बेरियर पूर्णत:बंद होने /खुलनेपर हूटरबन्द हो जाएगा।

1.4 विद्युत परिचालित बूम बैरियर

बूम बेरियर में उपयोग किए जाने वाले विद्युत परिचालितबूम बेरियर में बेरियर पेडस्टल के साथ बूम बेरियर यंत्र शामिल होगा। बेरियर को स्टाप बोर्ड बूम लाइट बाक्स और एम एस काउंटरवेट्स के साथ लगाया गया.

गया है . जब इसे बंद किया जाता है तो यह प्रत्येक बूम बैरियर बूम बैरियर सर्पोट पर टिका रहेगा । और बूम लॉकिंग सिस्टम द्वारा लाक पोजीशन में हो जायेगा ।

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.द्रू.सं. अभि./सिंग./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 हिस्सा सडक से दूर 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 सामान्यतः पैडलॉक के साथ बंद होते है। बूम स्टैण्ड पर ताले के अंदर चाबियॉ लगी है।

2.0 विद्युत परिचालित फाटक को बंद करने व खोलने की प्रक्रिया

(ए) इस समपार फाटक में अप एवं डाउन मेन लाइन गाड़ियों के द्वारा एप्रोच वार्निंग सक्रिय होता है |मेन लाइन सेक्शन के अप एवं डाउनलगभग 4 कि0मी0 की दूरी से आगमन चेतावनी देने की व्यवस्था है।

(बी) समपार फाटक की सामान्य दशा सड़क यातायात के लिए 'खुला' है। जब दूसरे सिरे से किसी अप /डाउन गाड़ी समपार फाटक की ओर भेजी जानी है तो ड्यूटी का स्टे0मा0 कीथम समपार फाटकसंख्या 512के गेटमैन को गाड़ी नम्बर, विवरण दिशा एंव समपार से पास होने का अनुमानित समय की सूचना देगा। गाड़ी का विलम्बन न हो, गेट मैन आगमन चेतावनी घंटी की आवाज सुनते ही सड़क यातायात के पास होने और यह सुनिश्चित करने के बाद कि गेट के दोनो बूम के मध्य यातायात क्लियर हैं, गेट बन्द करेगा। सड़क यातायात के लिए गेट बन्द करने के लिए गेट मैन आउट डोर कन्ट्रोल पैनल पर पुश बटन प्रेस करेगाइलेक्ट्रिकल लोअर होना प्रारम्भ हो जायेगा और जब बैरियर लिफ्टिंग बैरियर बूम5 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 झुकाने के बाद गेटमैन यह पुष्टि करेगा कि समपार सड़क यातायात और दूसरे सभी रूकावट से अवश्य क्लियर है। यह सुनिश्चित करने के बाद कि समपार सभी प्रकार की रूकवटों से क्लियर है गेटमैन द्वारा गेट को लाक करने के लिए आउट डोर कन्ट्रोल पैनल की ओपेन / क्लोज़ स्विच को क्लोज़ पोजीशन में घुमाया जाएगा । बैरियर स्वतः बूम मीटिंग पोस्ट पर दिये विघुत लाक द्वारा पाशित हो जायेगा और इंडोर पैनल पर लॉक संकेत लुप्त हो जायेगा। इसके पश्चात् गेटमेन इंडोर कंट्रोल पैनल की संबन्धित सिगनल और रूट बटन को दबाकर आवश्यकता नुसार अप /डाउन लाइन के सिगनल को आफ करेगा। सड़क सिगनल स्थिर लाल सकेत देगा और चेतावनी हूटर बजना बन्द हो जायेगा।

ट्रेन को पूरी पास होने और अप/डाउन एप्रोच ट्रैक क्लियर होने के बाद गेटमेनइंडोर कन्ट्रोल पैनल की ओपेन / क्लोज़ स्विच को ओपेन पोजीशन में घुमाएगा|इंडोर कन्ट्रोल पैनल पर गेट फ्री संकेत दिखाई देगा तब गेटमेन आउटर कंट्रोल पैनल पर जाकर 'ओपन' पुश बटन को संचालित करता है, इससे बूम बेरियर ऊपर जाने लगते हैं और जब बैरियर क्षैतिज से 2 डिग्री पर होते हैं तो रोड सिगनल पीला फ्लैश करता है। बैरियर 'बंद' व बैरियर 'खुला', दोनों संकेत फ्लैश करने लगते हैं।जब बैरियर ऊर्ध्वाधर से 5 डिग्री पर होते हैं तो सड़क यातायात के लिए स्थिर पीले रंग का संकेत प्रदर्शित होता है| बैरियर खुले होने के स्थिति में स्थिर संकेत प्रदर्शित करेगा |

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

टिप्पणी – गेटमेन फाटक खोलने से पहले यह सुनिश्चित करेगा कि फाटक की सुरक्षा करने वाले सभी संबन्धित सिगनल ऑन स्थिति में हैं।

3(क) स्लाइडिंग बूम द्वारा फाटक बंद करने की प्रक्रिया

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 आपातकाल 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 की आवश्यकता होती है:-

- जब लिफ्टिंग बैरियर समपार फाटक खोलते या बन्द करते समय टूट गया हो और गेट खुली अवस्था में हो।
- 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।
- जब किसी भी कारण से समपार बन्द इंडीकेशन फेल हो जाये।

गेट मैन को स्टेशन मास्टर द्वारा आवश्यक निर्देश मिलने के बाद रोड सिगनल को ऑन में करने के लिये दिये गये स्विच को रिवर्स करेगा तथा इसके बाद 'ए' साइड के स्लाइडिंग बूम को बन्द करेगा और स्लाइडिंग बूम को स्टैण्ड तक खीचेगा और चाबी को 'एक्स' मार्क बूम स्टैण्ड में लगाकर लॉक कर देगा जिससे 'वाई' चाबी रिलीज हो जायेगी। फिर 'बी' साइड के स्लाइडिंग बूम को खीचेगा। 'वाई' चाबी को लॉक में लगाकर घड़ी की दिशा के अनुसार घुमायेगा। जिससे 'बी' साइड का बूम भी लॉक हो जायेगा और तीसरी चाबी 'जेड' रिलीज हो जायेगी इस चाबी को लेकर गेटमैन गेटलॉज़ मे रखे टी-2/केएलसीआर बॉक्स में लगाकर घुमायेगा। जिससे बैरियर स्विच रिवर्स पोजीशन में आ जायेगा और गेट कन्ट्रोल रिले क्रियाशील हो जायेगी।

3(बी) स्लाइडिंग बूम को खोलने की प्रणाली:-

गाडी गुजरने के बाद गेटमैन सड़क यातायात निकालने के लिये स्टेशन मास्टर से आवश्यक निर्देश प्राप्त करेगा। गैटमैन बैरियर स्विच को सामान्य स्थिति में करेगा जिससे गेट सिगनल खतरा स्थिति में हो जायेगा। टी-2/केएलसीआर बाक्स से 'जेड' चाबी निकालकर 'जेड' चाबी को 'बी' साइड के बूम के लगाकर खोलेगा जिससे 'वाई' चाबी निकल आयेगी अब इसी प्रकार 'वाई' चाबी की सहायता से 'ए' साइड के बूम को 'बी' साइड के बूम की प्रक्रिया के अनुसार खोलेगा। इसके बाद रोड सिगनल स्विच को सड़क यातायात निकालने के लिये सामान्य स्थिति में करेगा और सड़क यातायात क्लियर करेगा।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

4.0 गेटमैन को सूचना :

i) स्टेशन मास्टर केबिन मास्टर/केबिनमैन अपने सिरे से संबद्व टेलिफोन के माध्यम से गेटमैन को समपार फाटक की ओर जाने वाली गाडियों के संचालन के बारे मे सूचित करेगा ।

ii) यदि टेलीफोन स्टेशन के गाडी रिसीव करने वाले सिरे से संबंद्व है तो यह समपार स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर /केबिनमैन द्वारा गेटमैन को दी जायेगी , जैसै ही वह गाडी भेजने वाले स्टेशन खंड में गाडी प्रवेश करने की सूचना प्राप्त करता है ।

iii) यदि गाडी का वास्तविक रनिंग टाइम खंड के दूसरी ओर से 10 मिनट से कम है तो स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर/केबिन मैन लाइन क्लियर प्राप्त /स्वीकृत करने से पूर्व यह सूचना गेटमैन को देंगे|

iv) यह गेटमैन का कर्तव्य है कि वह सुनिश्चित करे कि फाटक समय से बंद कर दिया गया है जिससे गाडी का विलम्बन न हो और न ही सडक यातायात का अधिक विलम्बन हो ।

टिप्पणी

(1) जब अप,डाउन लाइन एप्रोच लाकिंग की बत्ती इन्डोर पैनल पर जल जाती है तो बंद गेट को खोलना सम्भव नही होता है।

(2) जब अप,डाउन लाइन की बत्ती इन्डोर पैनल पर जल जाती है तो बंद गेट को खोलना सम्भव नही होता है। आपात काल में समपार फाटक को खोलना सम्भव हो जाता है यद्यपि कि समपार फाटक 120 सेकेंड केई समय विलंब से एप्रोच लाक्ड है।

(3) यदि दूसरी गाड़ी आगमन चेतावनी ट्रैक सर्किट को पहली गाड़ी के गेट को साफ करने से पहले अवरूद्ध करती है तो बजर नही बजता है लेकिन आगमन चेतावनी ट्रैक लगातार अवरूद्ध प्रदर्शित करता है यद्यपि कि पहली गाड़ी गेट को क्लीयर कर चुकी है जलती रहती है जब तक कि अन्तिम गाड़ी गेट को क्लीयर न कर जाये।

(4) गाड़ी के पास होने के बाद और दूसरी गाड़ी द्वारा अप्रोच ट्रैक को अवरूद्व करने के पहले यदि गेट नहीं खोला गया तो गेटमैन के गेट कन्ट्रोल बटन को परिचालित न करने पर भी गेट विद्युतीय पाशित हो जायेगा। प्रथम गाड़ी के लिए गेट बंद करने के बाद सिगनल को क्लीयर करने के लिए गेट कन्ट्रोल को परिचालित किया जायेगा।

5.0 <u>दूरभाष संचार की विफलता</u>

यदि दूरभाष संचार विफल हो जाये अथ़वा दो तीन प्रयास के बाद भी गेट मैन की ओर से कोई जबान नहीं मिलता तो निम्नांकित कार्य पद्धति अपनायी जायेगी।

(i) स्टेशन मास्टर लोको पायलट को फाटक पर पहुंचते समय लगातार सीटी बजाने और साबधानी पूर्वक गेट पर पहूंचने हेतु सुझाव देगा।

(ii) यदि गेट सिंगनल ऑन है तो वह गेट सिंगनल से पहले रूकेगा और साधारण नियम 9.15 के अधीन वर्णित कार्य पद्धति का अनुसरण करेगा।

(iii) आने वाली गाड़ी के प्रकरण में स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राईवेट नम्बरों के आदान प्रदान के अंर्तगत सूचित करेंगे कि गेट पर टेलीफोन खराब हो गया है।

(iv) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलेट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(v) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस एण्ड टी कर्मचारी को टेलीफोन की मरम्मत करने एवं सुधारने के लिए भी सूचित करेंगे।

(vi) एस. एण्ड टी स्टाफ के द्वारा टेलीफोन सुधारने और पुनः संयोजन/फिट मैमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

6.0 <u>विधुत चालित लिफ्टिंग बैरियर की विफलता:-</u>

विधुत अवरोध या किसी और कारणवश अगर उठान फाटक कार्य नही कर रहे हो तो, फाटक वाला, फाटक को क्रैक हैडिंल के द्वारा चला सकता है। क्रैक हैडिंल फाटक पर एक शीशे के दरवाजे वाले ताला लगे और सील किये हुये बाक्स में रखा है। क्रैंक हैडिंल द्वारा चलाने के लिये, गेट मैन बाक्स की सील तोड़ कर और ताला खोल कर क्रैक हैडिंल निकाल लेगा। वह क्रैक हैडिंल को बूम पैडस्टल पर क्रैक हैडिंल के लिये प्रदत्त छेद में घुसाकर फाटक के बैरियर को चलायेगा। क्रैक हैडिंल बाक्स की सील तोड़ने के बाद गेटमैन, स्टेशन मास्टर को अवष्य सूचित करेगा जो उत्तरदायी संकेत एवं दूर संचार कर्मचारियों की खराबी दूर करने और क्रैक हैंडिंल बाक्स को फिर से सील करने के लिये सूचित करेगा।

जब फाटक विधुत अवरोध अथवा स्टेशन मास्टर के गेट खोलने की आदेश देने के बाद भी फाटक खोला या बंद न किया जा रहा हो तो फाटक वाला स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के सहित अवष्य सूचित करेगा।

क्रैक हैडिंल के इस्तेमाल का रिकार्ड, समय और कारण सहित और हस्ताक्षर सहित अवष्य रखा जायेगा।

7.0. <u>गेट सिगनल की खराबी:होने पर गेट को सुरक्षित करना</u> :

यह समपार फाटक सिगनलों द्वारा सुरक्षित हैं।

I. गेटमेंन निम्नांकित परिस्थितियों में सुरक्षा वाले सिगनलों को खराब मानेगा:

II. यदि सिगनल गेट बंद किए बिना ही 'ऑफ' हो जाए या

III. यदि गेट अथवा गेट प्रोटेक्टिंग सिगनल अथवा वार्नर/ डिसटेंट सिगनल ऑफ स्थिति में खराब हो जाएं तो गेटमेन सिगनल को ऑन स्थिति में वापस रखने के लिए सभी संभव प्रयास करेगा।

IV. गेटमेन कार्यरत स्टे.मा.को निजी नंबर का आदान-प्रदान कर सिगनल की खराबी के बारे में सूचित करेगा।

V. उसके बाद गेट अंतरर्पाशन रहित मान लिया जाएगा और गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान अंतरर्पाशन रहित गेट की तरह किया जाएगा।

VI. गेट को बंद करने के बाद वह गुजरती हुई गाड़ियों को दिन के समय हरी झंडी और रात के समय हरी बत्ती दिखाएग।

VII. कार्यरत स्टे.मा. प्रस्थान करने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी करेगा |

VIII. अपने सिरे से ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन भेजने से पहले से वह निजी नंबर के आदान-प्रदान करके प्रस्थान सिरे के स्टे.मा. को सतर्कता आदेश जारी करेगा ।

IX. स्टे.मा.खराब गेट सिगनल को शीघ्र ठीक करने के लिए उत्तरदायी एस.एंड टी. स्टाफ को भी सूचित करेगा ।

X. एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन को ठीक करने और उसी के लिए पुनः रिकनेक्शनफिट मेमो जारी / करने के बाद ही सामान्य संचालन फिर से शुरू किया जाएगा।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

9.0फाटक पर अवरोध

(i) यदि किसी सड़क वाहन से गेट टूट गया है जिससें लाइन अवरुद्ध हो गयी है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर कोई अन्य बाधा उत्पन्न हो गयी है तो गेटमैन तत्काल इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर तैनात खम्भों पर दिन के समय लाल बैनर झण्डी और रात के समय लाल बत्ती लगाएगा।

(ii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन गेट में हुई खराबी/अवरोध के सम्बन्ध में आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iii) यदि किसी गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनल 'आफ' किये गये है, तो आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को सिगनल को 'आन' करने हेतु सूचित किया जायेगा।

(iv) यदि दो अथवा तीन प्रयासों के बाद स्टेशन मास्टर से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता तो सर्वप्रथम वह गेट की रक्षा करेगा और तब फोन पर सूचित करेगा

(v) तब गेटमैन पटाखे, दिन के समय लाल झंडी तथा रात्रि के समय लाल सिगनल बत्ती लेकर आने वाली गाड़ी की दिशा में दोड़ेगा और गेटमैन की डयूटी से सम्बन्धित सामान्य अनुदेशों आधीन मद संख्या 1.5.5 में र्निदिष्ट नियमानुसार गेट को संरक्षित करेगा

(vi) तत्पश्चात वह दूसरी दिशा से भी गेट को संरक्षित करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन के ब्यौरे, ड्राईवर, मालिक का नाम नोट करेगा और ब्यौरे स्टेशन मास्टर को दे देगा जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक गेटमैन द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाये कि सड़क यातायात लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को उल्लंघित नहीं कर रहा है।

(viii) स्टेशन मास्टर दूसरे सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत अपनी ओर से तब तक ब्लाक सैक्षन में कोई गाड़ी न भेजने के लिए कहेगा जब तक रेलपथ से सभी अवरोध नहीं हटा लिए जाते है।

(ix) ट्रैक अवरोध से मुक्त हो जाने के बाद गेटमैन प्राइवेट नम्बरों के आदान-प्रदान के अन्तर्गत तदनुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(x) स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलट को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा कि साबधानी से आगे बढें और गेट सिंगनल को ऑन स्थिति में हरे हाथ सिगनल पर पार करें।यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है, तो गेटमैन निर्धारित प्रक्रिया द्वारा स्लाइडिंग बूम का संचालन करेगा।

(xi) यदि स्लाइडिंग बूम भी खराब हो तो गेटमैन सड़क यातायात के लिए संरक्षा जंजीरें तथा ताले लगाकर गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर कोई रुकावट नहीं है तो तत्पशचात् हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी मेन्टेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर की मरम्मत के लिये शीघातिशीघ्र इसे ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(xiii) मेन्टेनेन्स स्टाफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मीमो देने के बाद ही सामान्य संचालन शुरू किये जायेगा।

9.0 लेवल क्रॉसिंग के पास ट्रैक पर रुकावट:

यदि किसी पेड़ के गिरने, सड़क के वाहन से फाउलिंग या पटरी से उतरने के कारण ट्रैक पर कोई रेल फ्रैक्चर या रुकावट है जो गेटमैन को दिखाई देती है, तो गेटमैन और ईस्टेशन मास्टर उपरोक्त मद संख्या 8के तहत दी गई प्रक्रिया को अपनाएंगे। यदि समपार फाटक में बाधा आती है तो गेटमैन को फाटकों को सड़क यातायात के विरुद्ध तब तक बंद रखना चाहिए जब तक कि रूट अवरोध से मुक्त न हो जाए।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

10.0 आफ सिगनलों को ऑन में बदलने की विधि -:

सामान्य स्थिति में -

i. गाडी गुजरने के बाद गेटमैन बैरियर स्विच संचालित करेगा और गेट खोलने के लिये हरा बटन दबायेगा।

ii. यदि गेटमैन को आफ सिगनल को ऑन पोजिशन में करने की जरूरत है तो वह संबंधित सिगनल बटन के साथ ईआरएन बटन दबायेगा। सिगनल ऑन पोजिशन में आयेगा

iii. यदि गेटमैन को सभी ऑफ सिगनल (अप एवं ड़ाउन गेट प्रोटेक्टिंग सिग्नलों) को एक साथ ऑन पोजिशन में करने की आवश्यकता है तो वह ईजीएन बटन के साथ ई आरएन बटन को दबायेगा

आपातस्थिति में –किसी भी कारणवश से गेटमैन को गेट खोलने की आवश्यकता होती है जब सिगनल ऑफ स्थिति में होता है , तो वह ईजीएन बटन के साथ ईआरएन बटन दबायेगा । सभी सिगनल ऑन स्थिति में आयेगे ।फिर गेटमैन बाई और बैरियर स्विच को संचालित करेगा और गेटखोलने के लिये हरे बटन का दबायेगा ।लेकिन अगर डाउन और अप ट्रैनों का आगमन का संकेत जल रहा है तो पैनल पर हरा संकेत दिखाई देने पर 120 सेकेण्ड के समय अंतराल के बाद गेट खोला जा सकता है ।

11.0 आपातकालिन स्थिति में गेट रोड सिगनल को खतरे में करना-

किसी भी असमान्य स्थिति में सडक उपयोगकर्ता को (उदाहरण के लिये टूटा हुआ गेट)चेतावनी देने की आवश्यकता है, सबसे पहले गेटमैन सडक सिगनल को ऑन स्थिति मे रखने की कारवाई करेगा। ऐसा करने के लिये, गेटमैन को सडक सिगनल स्विच को सामान्य स्थिति से **रिवर्स** स्थिति में बदलना होगा। रोड सिगनल ऑन हो जायेगा। अवरोध के क्लियरेस के बाद गेट का समान्य कामकाज फिर से शुरु हो जायेगा। साथ ही इस पूरी घटना की सूचना स्टेशन मास्टर को दी जायेगी।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

इंटरलॉक्डटेलीफोन उपलब्धइंजीनियरिंग समपार फाटक सं.513 स्पेशल क्लास के साथ उपलब्ध के लिए संचालन अनुदेश

1सामान्य

1.1समपार फाटक का विवरण:

क्रमांक	विवरण	टिप्पणी
1.	समपार फाटक संख्या	513क्लासस्पेशल
2.	इंजीनियरिंग या यातायात गेट	यातायात
3.	स्टे.अधी.स्टे/.मा.,सेक्शन इंजी के नियंत्रण में (रेल पथ).	स्टे. मा. कीथम
4.	लोकेशन का किमी..	किमी..1367/3-5
5.	स्टेशन पर	कीथम
6.	स्टेशनों के बीच	कीथम यार्ड
7.	बीजी एनजी/एमजी/	बीजी
8.	इकहरीबहु लाइन/दोहरी/मिक्स्ड लाइन	बहु लाइन
9.	सामान्य स्थिति में	खुला
10.	अंतर्पाशित /गैर अंतर्पाशित	अंतर पाशित
11.	अंतर्पाशन/ गैर अंतर्पाशन के साधन	स्टेशन रोक सिगनल के साथ अंतर्पाशित
12.	किमी. पर गेट सिगनल का प्रावधान	निल
13.	सिगनलों की व्यवस्था / सिगनल प्रणाली I अप लाइन ii डाउन लाइन	स्टेशन रोक सिगनल के साथ अंतर्पाशित - -
14.	दूरसंचार के साधन/टेलीफोन - बेल आदि	स्टेशन मास्टर कीथम के साथ टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	7.30 मीटर
16.	सड़क का प्रकार राष्ट्रीय),राज्य (अन्य/	अन्य
17.	सड़क का नाम	राष्ट्रीय राज्य मार्ग – कीथम
18.	पक्की सड़क कच्ची सड़क/	पक्की सड़क
19.	पहुंच मार्ग	डामर
20.	सड़क की चौड़ाई	7.30 मीटर
21.	रोड क्रॉसिंग कोंण (तिरछे गेटों के मामले में)	90 डिग्री
22.	सड़क का ढ़लान (यदि कोई हो)	
	उत्तर / पूर्व की ओर	100 में 1
	दक्षिण / पश्चिम की ओर	100 में 1
23.	सड़क का सरेखण सीधा/कर्व	
	i)उत्तर / पूर्व की ओर	सीधा
	ii) दक्षिण / पश्चिम की ओर	सीधा
24.	ऊंचाई मापन की व्यवस्था	उपलब्ध है
25.	बेरियरों के प्रकार	एसबी के साथ ईओएलबी
26.	चैक रेल की लंबाई	9.30 मी.
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क की सतह	डामर
28.	रम्बल स्ट्रिप /गति अवरोधकों की लंबाई	7.30 मी.
29.	मार्ग चिन्ह	उपलब्ध है
30.	गति अवरोधक सूचना पट्ट	उपलब्ध है
31.	टी वी यू	25165/11-2021
32.	अगली गणना करने की दिनांक	11/2024
33.	पटाखे रखने के लिए सीमा रेखा	गेट से मानक दूरी पर
34.	कार्य करने वाले गेटमेनों की संख्या	2 (12 घंटे पारी)
35.	निकटतम रेल चिकित्सा सहायता	आगरा कैंट
36.	निकटतम उपलब्ध निजी चिकित्सा सहायता (यदि कोई हो)	आगरा कैंट
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची (नहीं/हाँ)	हाँ

(के.जी गोस्वामी) वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	(नितिन गर्ग) वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	(प्रदीप सोनी) वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.2 उपकरण

क्रमांक	मदें	मात्रा / संख्या
1.	हाथ सिगनल रीचार्ज एलईडी तीन रंग की टॉर्च/ हैंड लैम्प के. ऑइल सफेद चमकीला रि फ्लैक्टिव के साथ उपलब्ध	5
2.	हाथ सिगनल हरी झंडी	डंडी में लिपटी हुई।
3.	हाथ सिगनल लाल झंडी	6
4.	लाल बैनर फ्लैग	5
5.	लाल बैनर फ्लैग दिखाने के लिए पोस्ट	4
6.	तालों सहित अतिरिक्त जंजीरें	स्टॉप मार्क के साथ 2
7.	दो अतिरिक्त छोटी जंजीरें और गेट के खराव होने के मामले में लॉंक करने के लिए पेड़ लॉंकतकलित व्यवस्था	2
8.	पटाखे	प्लास्टिक डिब्बे में 10
9.	गेट लेम्प	---
10.	टोमी बार	1
11.	मोर्टर पान	1
12.	कुदाल /फावड़ा	1
13.	हथौड़ा	1, पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
14.	कुल्हाड़ी	1 पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
15.	झंडियों के लिए टिन केस	1
16.	तेल के लिए कनस्तर	-
17.	पानी के लिए बर्तन /बाल्टी	1
18.	मस्टर रोल के लिए कनस्तर	-
19.	जो गेटमेन चश्मा लगाते हैं उनके लिए अतिरिक्त सेट	1
20.	गेट रुकावट होने की दशा में समपार फाटक रेखाचित्र की सुरक्षा को निर्धारित करने वाला बोर्ड	1
21.	टोकरी	1

1.3 फाटक गुमटी में रखा जाने वाला रिकॉर्ड :

1. गेट संचालन निर्देश हिन्दी /अंग्रेजी में होना चाहिए
2. उपकरणो व किताबों की सूची
3. डयूटी रोस्टर
4. गेटमैन का कार्य प्रमाण पत्र
5. गेटमेन का बायोडाटा जिसमें दृष्टि परीक्षण पुनश्चर्या//पाठयक्रम/संरक्षा शिविर आदि का विवरण हो।
6. सड़क यातायात के वाहनो के अन्तिम गणना का रिकॉर्ड
7. जन शिकायत पुस्तक
8. निरीक्षण पुस्तिका
9. दुर्घटना पंजिका
10. एस.एंड टी. रजिस्टर
11. गेटमैन पुस्तिका हिंदी एवं अँग्रेजी में

(के.जी गोस्वामी) वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	(नितिन गर्ग) वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	(प्रदीप सोनी) वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.4 **<u>प्रचालन की पद्धति</u>** प्रचालन की पद्धति का विस्तृत विवरण गेट वर्किंग के परिशिष्ट में दिया गया है |

1.5. **<u>गेटमेन की ड्यूटी</u>**-:

1.5.1 **<u>सतर्कता :</u>** गेटमेन सर्तक रहेगा और किसी खतरे की आशंका होते ही त्वरित कार्यवाही करने हेतु तत्पर रहेगा। फाटक की चाबियां उसके निजी अभिरक्षा में रहेगी।

1.5.2. **गाड़ी पास होने के समय की स्थिति-:**

गाड़ियो के गुजरते समय गेटमेन निम्न निर्दिष्ट रीति में खड़ा रहेगा-

i. गेट मैन आने वाली गाड़ी के सामने मुंह करके गेटलाज के सामने खड़ा रहेगा।

ii. गेटमैन दिन के समय लाल और हरी झंडी अलग-अलग डंडे पर समेटी/लपेटी और बाएं हाथ में पकड़े रहेगा

iii. गेटमैन रात के समय सफेद प्रकाश युक्त हाथ बत्ती रेलपथ की ओर करके पकड़े रहेगा।

1.5.3 **गेटमेन की नियमित ड्यूटी-:**

(I.) नॉन इंटर लाकिंग समपार और उसी प्रकार के गेट पर रेल पथ में किसी अवरोध अथवा आपातकालीन स्थिति में जब कभी गेट को खुली स्थिति में रखना हो तो गेटमेन रेलपथ के आरपार लाल बैनर फ्लैग / लाल बत्ती लगाना सुनिश्चित करेगा |

(II.) गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि सभी गेट सिगनलों के गेट लैम्प प्रकाशित है और सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार प्रकाशित है |

(III.) गेटमेन ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपने कर्तव्य का पालन कड़ाई के साथ करेगा और तब तक गेट नही छोड़ेगा जब तक कि रिलीवर न आ जाये तथा कार्यभार ग्रहण न कर लें। यदि आपातिक स्थिति में गेट छोड़ना ही पड़े तो उसे गेट छोड़ने से पूर्व फाटकों को सड़क यातायात के विरूद्ध बन्द करके ताला अवश्य लगा देना चाहिए।

(IV) विशेष निर्देशों के तहत जहाँ अन्यथा निर्धारित किया जाता है को छोड़कर सभी गुजरने वाली गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने हेतु तैयार रहेगा।

(V) गेटमेन सभी गुजरने वाली गाड़ियों को अत्यन्त सावधानीपूर्वक देखेगा और किसी भी असामान्य स्थिति जैसे गरम धुरा, लटकती हुई चैन, लटकती हुई बैटरी, अन्य वाहनट्रेन /वैगन /, बैटरी बॉक्स में लगी आग, लोड का खिसकना, गिरती हुई चीज जैसे ब्रेक-ब्लॉक, ब्रेक बीम, संरक्षा ब्रैकेट, निर्वात सिलेण्डर या अन्य स्थिति जो संरक्षित गाड़ी संचालन में खतरा पैदा कर सकते है उनका तीव्र एवं सावधानीपूर्वक निरीक्षण करेगा।

(VI.) गेटमेन किसी सिगनल को दुहराने के लिए भी तैयार रहेगा, जो गार्ड द्वारा लोको पायलट को वाकीकी या अन्य साधन द्वारा दिया जा सकता है।टा- ।

(VII.) यदि विद्युतीय लिफ्टिग बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा अव्यस्थित हो तो गेटमेन स्लाइडिंग बूम बेरियर का उपयोग करेगा। यदि विद्युतीय लिफ्टिग बैरियर एवं स्लाइडिंग बूम बेरियर दोनों खराब या आउट ऑफ ऑर्डर हों तो गेटमेन अतिरिक्त चैन को डिस्क एवं पैडलॉक सहित सड़क यातायात के विरूद्ध फाटक को सुरक्षित करने के लिए प्रयोग मे लायेगा।

(VIII.) गेटमेन समीप के स्टेशन मास्टर, गैंगमेट या सेक्शन इंजीरेलपथ को गेट अथवा उससे संबंधित /. उपकरण में किसी भी खराबी की सूचना शीघ्रातिशीघ्र देगा।

(IX) गेट पर यदि सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमेन आवश्यक होने पर तार को काट कर भी सिगनल को ऑन पोजीशन में रखेगा।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

(X) गेट पर यदि सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमेन लिफ्टिंग बेरियर को बंद कर तालित करेगा और सीटी बजाएगा और हाथ सिगनल दिखाकर खराब सिगनल से गाड़ी सिगनल से पास कराएगा और लोको को अगले स्टेशन पर इसकी खराबी के बारे में सूचना देगा।

(XI.) गेटमेन जब समपार फाटक पर ड्यूटी पर हो तो बैज तथा निर्धारित यूनिफार्म पहनेगा।

(XII.) गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि जब वह ड्यूटी पर है उसके पास सक्षमता प्रमाण पत्र है।

(XIII.) गेटमेन फाटक संचालन निर्देशों के अनुरूप कार्य करेगा और इन अनुदेशों से भलीभाँति अवगत बना रहेगा।

(XIV) गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि गेट पर आपूर्ति किए गये उपस्कर अच्छी हालत में हैं और तत्काल प्रयोग के लिए तैयार हैं।

(XV) गेटमेन देखेगा कि चैनल के लिए फ्लैंज के लिए पहिए की कोर साफ है।

(XVI.) कच्ची सड़क के मामले में गेटमेन सड़क की सतह पर पानी का छिड़काव और उसकी पुताई करेगा।

(XVII.) गेटमेन यह देखने के लिए चैकस रहेगा कि सड़क उपयोगकर्ता को गेट बंद होने के कारण कम से कम असुविधा हो।

(XVIII.) विद्यूतीकृत सेक्शन में गेटमेन यह सावधानीपूर्वक देखेगा कि समपार से गुजरने वाले सड़क वाहन समपार के दोनों ओर लगे हुए लदान ऊचाई मापी की सीमा के अंदर है।

(XIX) गेटमेन व्यक्तियो अथवा पशुओ के अतिचार को रोकने (ट्रेस पासिंग)का हर संभव प्रयास करेगा।

1.5.4 गाड़ियों में असामान्य घटना के प्रकरण में की जाने वाली कार्यवाही :

यदि फाटक वाला किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्नानुसार कार्यवाही करेगा -:

(I.) वह गुजरती हुई गाड़ी के लोको पाइलट गार्ड सचेत करने के लिए दिन में लाल झंडी और रात/में लाल बत्ती दिखाकर त्वरित कार्यवाही करेगा ।

(II.) वह लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिए लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर , हाथ की के हाव भाव दिखाकर , ब्रेकवान में गिट्टी फेंककर अथवा किसी अन्य साधन द्वारा ध्यान आकृष्ट करने का प्रयास करेगा|

(III.) साथ ही वह लोको पाइलट व गार्ड को ध्यान दिलाने में विफल रहते हैं तो गेटमेन सहा.स्टे.मा. को टेलीफोन द्वारा समुचित कार्यवाही हेतु प्राइवेट नंबर आदान प्रदान के अंतर्गत तत्काल सूचित करेगा।

(IV) गाड़ी विभक्त होने के मामले में गेटमैन लाल हाथ सिगनल नही दिखाएगा लेकिन परंतु ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिन में हरी झंडी ,रात में सफेद बत्ती लम्बवत ऊपर नीचे हिलाएगा।

1.5.5 आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने के मामले में फाटकवाला अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह ड्यूटी वाले स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

(ii) यदि 2 /3 बार प्रयास करने के बाबजूद कोई जबाब नही मिलने पर वह पहले फाटक को को सुरक्षित करेगा तब फोन द्वारा सूचना देगा

(iii) 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

गेटमेन लाइन/गेट का बचाव निम्नवत करेगा :

(क) दोहरी लाइन सेक्शन पर :

(I.) यदि दोनो लाइने अवरूद्ध है तो गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा।

(II.) तब वह उसी प्रकार से दूसरी लाइन पर दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर अवरोध का भी बचाव करेगा।

(III.) तब वह समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा। उसके बाद वह आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सचेत करने के लिये कदम उठायेगा

(IV) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये लाल फ्लैशिंग हाथ सिगनल जलायेगा और स्थिर रखेगा आने वाली दिन में लाल झडी और रात के समय लाल हाथ बत्ती बारम्बार हिला कर गाड़ी को रोकेगा

(ख) **इकहरी लाइन सेक्शन पर** यदि दोनो लाइने अवरूद्ध है तो

(I.) गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा ।

(II.) तब वह उसी प्रकार से दूसरी तरफ पर दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर अवरोध का भी बचाव करेगा|

(III.) तब वह अवरोध को हटाने के लिए कदम उठाएगा और आने वाली गाड़ी के लोकोपायलट को सचेत करेगा

(IV) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये लाल फ्लैशिंग हाथ सिगनल जलायेगा और स्थिर रखेगा आने वाली दिन में लाल झडी और रात के समय लाल हाथ बत्ती बारम्बार हिला कर गाड़ी को रोकेगा।

(ग) **<u>गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्यवाही-:</u>**

I. गेटमेन रात के समय दो हाथ सिगनल बत्तियां जलायेगा और लाल बत्ती दिखाने/प्रदर्शित करने उपर्युक्त उप पैरा ए व बी के वर्णित नियमानुसार लाइन का बचाव करने संबंधी कार्यवाही करेगा।

II. यदि गेट सडक वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त कर दिया गया हो जो ट्रैक उल्लंघित कर रहा हो अथवा लिफ्टिग बैरियर या अन्य कोई भाग ट्रैक को उल्लंघित कर रहा हो या समपार फाटक पर कोई अन्य अवरोध हो तो गेटमेन त्वरित कार्यवाही करेगा।

III. वह सड़क वाहन के सभी विवरण वाहन का नंबर,चालक व मालिक का नाम नोटकरेगा और समीपस्थ स्टेशन मास्टर अथवा सेक्शन इंजी.(रेलपथ) को विवरण और समपार फाटक पर अवरोध के संबंध में संदेश वाहक अथवा अन्य साधन द्वारा संदेश भेजेगा।

1.6 इंजीनियरिंग मदें -

समपार फाटकों पर दृश्यता संबंधी आवश्यकता समपार संपर्क मार्ग पर स्पीड ब्रेकर का प्रावधान और यातायात गणना आदि भारतीय रेलवे स्थाई रेल पथ नियमावली के पैरा 916, 918 और 919 में वर्णित है।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

कीथम स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ए के अनुलग्नक

1.0 **समपार फाटक उपकरण**

समपार फाटक संख्या 513 पर उपलब्ध कराई सुविधा और उपकरणों नीचे दिए गए हैं

1.1.1 (क)– **कंट्रोल पेनल- इंडोर – निम्नलिखित बटन और संकेतों के साथ लगाए गए हैं| अप और डाउन**

- अप एवं डाउन गाड़ी अप्रोच वार्निंग इंडिकेशन संबंधित ट्रैक पर अलग से लगाये गये हैं|
- समपार फाटक खोलने के संकेत
- समपार फाटक अप एवं डाउन लाइनों के लिए तालित/फ्री के संकेत
- अप एवं डाउन लाइनों के लिए एक कॉमन एकनॉलेज पुश बटन लगाया गया है |
- **आपात कालीन सिगनल रोटेटरी स्विच : सभी गेट प्रोटेक्टिंग सिगनलों को खतरे की स्थिति में लाने के लिये**

(बी) गेट लॉज में निम्न व्यवस्था के साथ इलेक्ट्रिक लॉकिंग चाबी उपकरण उपलब्ध कराया गया है:

- स्लाइडिंग बूम के बंद होने के बाद इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण से चाबी लॉक करना स्लाइडिंग बूम को खोलने के लिए चाबी रिलीज़ करने के लिए पुश बटन जब अप्रोच ट्रैक पर कोई गाड़ी न हो |

कंट्रोल पेनल– आउटडोर

समपार फाटक पर उपयुक्त स्थान पर एक आउटडोर कंट्रोल पेनल लगाया गया है जहाँ से गेटमेन को आने वाला सड़क यातायात क्लियर दिखाई पड़ता है। आउटडोर कंट्रोल पेनल निम्नलिखित संकेतों एवं बटनों के साथ उपलब्ध कराया गया है :

- **तीन संकेत –** एक संकेतबैरियरों को 'खोलने' के लिए एक एवं 'बंद' करने के लिए तीसरा संकेत गेट बंद होने के बाद दिखाई देगा गेट कंट्रोल बटन को पुश करने के बाद कंट्रोल भेजने पर तुरंत बुझ जाएगा
- **तीन पुश बटन–**
- प्रत्येक बटनों में से बैरियरों को 'खोलने' के लिए एक एवं 'बंद' करने के लिए एक, तीसरा बटन गेट कंट्रोल को स्थानांतरित करने के लिए है , गेट के बंद होने के बाद और यह सुनिश्चित करना की गेट सभी रोड वाहनो से क्लियर है |
- बेरियरों की मोटर परिचालन हेतु विद्युत की उपलब्धता के लिए संकेत

(ग) **सड़क यातायात के लिए सिगनल**

सड़क यातायात संकेत उपयुक्त स्थानों पर सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए समपार फाटक के दोनों ओर ट्यूबलर पोस्टों पर लगाए गए हैं ताकि सड़क पर आने वाले वाहनों को क्लियर रूप से दिखाई दे। सड़क यातायात के संकेत निम्नलिखित आस्पेक्ट में दिखाई देंगे :

- सड़क बेरियरों की **'बंद'** स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर लाल संकेत
- सड़क बेरियरों की **'खुली'** स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर पीलासंकेत
- बेरियर खुलने की प्रक्रिया में हैं इसके लिए फ्लेशिंग यलो

1.1.2 **हूटर**

प्रत्येक बेरियर के निकट हूटर्स लगा हुआ है जो कि सडक यातायत सिगनल से जुडा हुआ है। समपार को सडक यातायात के लिये बंद करते समय सडक उपयोगकर्ता को सूचना देने केलिये हूटर बजता है । समपार फाटक के बंद हो जाने के उपरांत हूटर बजना बंद कर देता है ।

1.1.3 **विद्युत चालित बूम वैरियर -:**

बूम वैरियर जो विद्युत चालित बूम वैरियर मैकेनिज्म वैरियर पेडेस्टल के साथ प्रयोग किया जायेगा । वैरियरों में स्टाप बोर्ड , बूम लाइट बाक्स और एम एस काउन्टर वेट फिट है। जब यह बन्द होता है तो प्रत्येक बूम वैरियर बूम वैरियर सपोर्ट पर टिका रहता है और बूम सोलेनाइड लाकिंग पद्धति के साथ तालित स्थिति मे रहता है।

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

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 513 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 इंडोर पैनल पर बैरियर स्विच को नार्मल स्थिति में घुमायेगा उसके बाद आउटडोर कंट्रोल पैनल पर पुश बटन दबायेगा । इलैक्ट्रिकल लिफ्टिंग बैरियर 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 आउटडोर पैनल पर बैरियर क्लोज और बैरियर लॉक संकेत जलेगें ।

गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ट्रैक पर या बैरियरों के मध्य कोई भी वाहन या अवरोध नही है । इंडोर पैनल पर बैरियर अप डाउन बंद इंडिकेशन जलेगे ।रोड सिगनल स्थिर लाल संकेत दिखायेगा और वार्निंग हूटर बजना बंद हो जायेगा ।वह आउटडोर कंट्रोल पैनल पर एसीके पुश बटन को दबाकर स्टेशन मास्टर को कंट्रोल ट्रॉसफर करेगा ।

(बी) ट्रेन के आने/गुजरने के बाद, ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. वीडीयू द्वारा अपना नियंत्रण रिलिज कर देगा और गेटमैन को गेट खोलने के लिए गेट पर एक दृश्य 'फ्री इंडिकेशन' भी प्रदर्शित करेगा, स्टेशन मास्टर गेटमैन को टेलिफोन पर सडक यातायात को निकालने के लिये निर्देश देगा ।

(सी) डयूटी पर उपिस्थत स्टेशन मास्टर से गेट खोलने के लिये उक्त निर्देश मिलने के बाद बैरियर स्विच को रिवर्स करेगा और आउटडोर पैनल पर जाकर 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)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

3(क) स्लाइडिंग बूम द्वारा फाटक बंद करने की प्रक्रिया

गेट के बिजली संचालित लिफ्टिंग बैरियर के प्रत्येक तरफ एक अतिरिक्त स्लाइडिंग बूम प्रदान किया गया है। प्रत्येक स्लाइडिंग बूम अपने किनारे के मौजूदा बिजली संचालित लिफ्टिंग बैरियर के समानांतर होगा और सामान्य रूप से इस तरह से स्थित होगा कि बूम की पूरी बॉडी सड़क से दूर रहेगी यानी स्लाइडिंग बूम का कोई भी हिस्सा सामान्य रूप से सड़क की ओर जाने वाली सड़क पर नहीं आएगा। लेवल क्रॉसिंग गेट पर स्थापित स्लाइडिंग बूम का उपयोग आपातकालीन स्थिति में किया जाता है जब बिजली संचालित लिफ्टिंग बेरीयर क्षतिग्रस्त हो जाती हैं या किसी भी कारण से क्लोज़ संकेत नहीं मिलता है। इन्हें आम तौर पर इसके पोस्ट पर पैडलॉक के साथ लॉक कर दिया जाता है। लॉक के अंदर की चाबियाँ बूम स्टैंड पर दी गई हैं।

स्लाइडिंग बूम बैरियर्स के उपयोग की आवश्यकता के लिए निम्नलिखित स्थितियाँ हो सकती हैं:

(i) जब गेट खोलने/बंद करने के दौरान गेट बैरियर क्षतिग्रस्त हो या गेट खुली स्थिति में हो।

(ii) जब भी बंद करने, खोलने या खुली स्थिति में गेट टूट जाता है तो गेटमैन नियंत्रण स्टेशन पर ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा जो क्षतिग्रस्त लिफ्टिंग बैरियर गेट/बैरियर के सुधार/प्रतिस्थापन के लिए एस एंड टी स्टाफ को सूचित करेगा।

(iii) जब किसी कारण से क्लोज इंडिकेशन फेल हो गया हो।

गेटमैन, नियंत्रण स्टेशन के ड्यूटी पर तैनात एएसएम से विशिष्ट निर्देश प्राप्त करने के बाद, स्लाइडिंग बूम को बंद करके सड़क यातायात को प्रतिबंधित करेगा। इस प्रक्रिया के दौरान वह 2 सेकंड के लिए गेट स्टॉप बटन दबाकर सड़क सिग्नल को खतरे में डाल देगा, फिर वह इस उद्देश्य के लिए प्रदान की गई स्थिति तक हैंडल को खींचकर साइड "ए" के स्लाइडिंग बूम को स्लाइड करेगा। वह बूम स्टैंड लॉक में 'X' चिह्नित जंजीर वाली चाबी डालेगा और उसे लॉक कर देगा; 'Y' अंकित एक चाबी रिलीज की जाएगी, उसके बाद वह दूसरी ओर 'B' पर जाएगा और स्लाइडिंग बूम की स्थिति को उसके बूम स्टैंड तक बंद करने के लिए हैंडल को खींचकर, 'X' चिह्नित जंजीर चाबी को इसमें डाल देगा और इसे लॉक करेगा। इसके अलावा 'Y' चिह्नित लॉक में 'Y' चाबी डालें और साइड 'B' के बूम लॉक स्टैंड में दक्षिणावर्त घुमाएं। दोनों चाबियों को 'बी' साइड में लॉक करने के बाद तीसरी चाबी'जेड' जारी की जाएगी। गेटमैन चाबी लेगा, उसे गेट लॉज में लगे टी-2 लॉक/केएलसीआर पर लगाएगा और घुमाएगा। एक लाल एलईडी जलेगी और ऑपरेटिंग पैनल पर बजर बजेगा क्योंकि विद्युत संचालित लिफ्टिंग बैरियर गेट को बंद करने के बाद अब गेटमैन यह सुनिश्चित करने के बाद एक बटन दबाएगा कि स्लाइडिंग बूम के बीच कोई वाहन/रुकावट नहीं है। गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि स्लाइडिंग बूम ठीक से लॉक हो गए हैं और गेटमैन खींचे गए प्रत्येक स्लाइडिंग बूम पर स्टॉप बोर्ड को लगाएगा। आपातकालीन स्थिति में गेटमैन गेट गुमटी की दीवार पर एक सीसे के बॉक्स में दिए गए स्विच को घुमाकर गेट की सुरक्षा करते हुए को रोड सिगनल को लाल कर देगा।

3(बी) स्लाइडिंग बूम को खोलने की प्रणाली:-

ट्रेन गुजरने के बाद स्लाइडिंग बूम खोलने के लिए, गेटमैन को सड़क यातायात को क्लीयर करने के लिए ड्यूटी पर मौजूद एएसएम से विशिष्ट अनुमति/स्लॉट मिलेगा। एएसएम से अनुमति/स्लॉट प्राप्त करने के बाद, वह दिए गए सिग्नल/स्लॉट को नॉर्मल करने के बाद बैरियर स्विच को नॉर्मल स्थिति में घुमएगा देगा, फिर वह E-KLCR के नीचे दिए गए बटन को दबाएगा और इसे वामावर्त दिशा में घुमाकर "जेड" चाबी निकाल लेगा। Z चाबी को स्लाइडिंग बूम के लॉक में लगाकर अन्लाक करेगा और स्लाइडिंग बूम को बंद करने की विपरीत परिकरिया का पालन करके स्लाइडिंग बूम को खोल देगा।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

4. गेटमैन को सूचना-

1. स्टेशन मास्टर गेटमैन को समार फाटको की ओर जाने वाली गाडी की आवजाही के बारे में अपने छोर से जुडे टेलिफोन के माध्यम में सूचित करेगा।
2. गेटमैन गेट बंद करेगा और यह सुनिष्चित करने के बाद की दोनो बूम के मध्य कोई वाहन नही है और गेट ऑपरेटिंग पैनल पर एक्नालेज बटन को दबाकर कंट्रोल ट्रांसफर करेगा।
3. स्टेशन मास्टर/सहा स्टेशन मास्टर रिसेप्सन/डिपार्चर सिगनल ऑफ करेगा।
4. यह सुनिश्चित करने के लिये सडक यातायात लम्बे समय तक न रूके , स्टेशन मास्टर /सहा स्टेशन मास्टर को गेट बंद करने के लिये गेट को सलाह देने से पहले यह सुनिश्चित करना चाहिये कि गाड़ी पूर्ण रूप से प्रस्थान के लिये तैयार है।
5. यदि गेट, गेट लाज से संचालित है तो स्टेशन मास्टर /सहा स्टेशन मास्टर रिसेपसेन /प्रस्थान सिगनल ऑफ करने से पहले यह सुनिश्चित करेगे कि गेट सडक यातायात के लिये बंद है।
6. जब किसी गाडी का स्टेशन यार्ड की ओर से पायलट अथवा शंटिग संचालन किया जाना है तो समपार के आर पार किसी संचालन को अनुमत करने से पूर्व यह सुनिश्चित करने के लिये कि गेट सडक यातायात के लिये बंद है , व्यक्तिगत रूप से उत्तदायी है

5.0 <u>दूरभाष संचार की विफलता</u>

यदि दूरभाष संचार विफल हो जाये अथवा दो तीन प्रयास के बाद भी गेट मैन की ओर से कोई जबान नहीं मिलता तो निम्नांकित कार्य पद्धति अपनायी जायेगी।

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर /पॉइसमैन द्वारा गेटमैन को लिखित सूचान सम्पूर्ण विवरण गाडी नंबर ,विवरण दिशा आदि सहित भेंजेगे ।

(ii) गेटमैन ऐसी सूचना मिलने पर गेट बंद करेगा और स्टेशन मास्टर को चाभी टॉसफर करेगा जो उन्हें आगमन/प्रस्थान सिगनल आफ करना सम्भव करेगा ।

(iii) यदि गाडियों की अधिक आवृति के कारण पर्याप्त समय उपलब्ध नही है तो स्टेशन मास्टर के लोको पायलट को सिगनल ऑन स्थिति में पास होने का लिखित प्राधिकार देगे ।

(iv) इसके साथ ही स्टेशन मास्टर लोको पायलट को, गेट पर सावधानीपूर्वक पहुचने , लगातार सीटी बजाने के सुझाव सहित सवाधानता आदेश जारी करेगे ।

(v) गाडी के लोको पायलट को गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल देने पर सावधानीपूर्वक फाटक पार करेन हेतु निर्देशित किया जायेगा । यदि हाथ सिगनल दिखाई देता है तो लोको पायलट गेट से पहले रूकने के लिये तैयार रहेगा और सुनिश्चिचत करेगा कि गेट साधारण नियम 3.73(2)(ख) के अनुपालन में बंद है ।

(vi) आने वाली गाड़ी के प्रकरण में स्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राईवेट नम्बरों के आदान प्रदान के अंर्तगत सूचित करेंगे कि गेट पर टेलीफोन खराब हो गया है।

(vii) प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर अपनी ओर से ब्लाक खण्ड में गाड़ी भेजने से पहले लोको पायलेट को सावधानता आदेश जारी करेंगे।

(viii) स्टेशन मास्टर उत्तरदायी एस एण्ड टी कर्मचारी को टेलीफोन की मरम्मत करने एवं सुधारने के लिए भी सूचित करेंगे।

(ix) एस. एण्ड टी स्टाफ के द्वारा टेलीफोन सुधारने और पुनः संयोजन/फिट मैमो देने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरम्भ होगा।

6 विद्युत परिचालित लिफिटिंग बैरियर 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। क्रैंक हैंडल बूम पेडस्टेल पर प्रदान किए गए क्रैंक हैंडल छेद में डाला जाएगा और बैरियर को ऑपरेट 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 लित करेगा।स्लाइडिंग बूम संचा

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

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

8.0 गेट पर अवरोध -:

i. यदि गेट पर कोई अवरोध है जिससे गाड़ी की संरक्षा को खतरा है तब गेटमेन पुश बटन स्विच को क्लॉक वाइज़ घुमाकर खतरे की स्थिति में सिगनल को वापस कर अवरोध को क्लियर करने के बाद फाटक पर सामान्य संचालन बहाल किया जाएगा ||

ii. किसी असमान्य स्थिति में (उदाहरण के लिए फाटक टूटा है) सड़क उपयोग कर्ताओं को चेतावनी देना आवश्यक है तो गेटमैन सबसे पहले सड़क सिगनलों को खतरे की स्थिति में वापस रखने की कार्यवाही करेगा| ऐसा करने के लिए वह गेट ऑपरेटिंग पैनल पर क्लोज़ बटन को 3 सेकंड के लिए दबाएगा ।

iii. किसी सड़क वाहन से गेट टूट गया है जिससें लाइन अवरुद्ध हो गयी है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर कोई अन्य बाधा उत्पन्न हो गयी है गेटमैन तुरंत इस उद्देश्य के लिए फाटक के दोनों सिरों पर लगाए गए खंभों पर दिन के समय लाल बैनर फ्लेग तथा रात्रि के समय लाल सिगनल बत्ती लगाएगा ।

iv. इसके तत्काल बाद, गेटमैन प्राइवेट नंबर के आदान – प्रदान के अंतर्गत गेट में खराबी/अवरोध के बारे में आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा

v. कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि किसी गाड़ी के लिए आगमन प्रस्थान सिगनलों को ऑफ किया गया है इन्हे वापस ऑन स्थिति में करने की सूचना देगा ।

vi. यदि दो अथवा तीन प्रयासों के बाद स्टेशन मास्टर से कोई उत्तर प्राप्त नहीं होता तो सर्वप्रथम वह गेट की रक्षा करेगा और तब फोन पर सूचित करेगा।

vii. तत्पश्चात् गेटमैन पटाखे, दिन के समय लाल झण्डी तथा रात्रि के समय लाल सिगनल बत्ती लेकर आने वाली गाड़ी की दिशा में दौड़ेगा गेटमैन की ड्यूटी से सम्बन्धित सामान्य अनुदेशों 1.5(5) में विनिर्दिष्ट गेट को सुरक्षित करेगा।

viii. तत्पश्चात् वह दूसरी दिशा से भी गेट को सुरक्षित करेगा।

ix. वह सड़क वाहन के ब्यौरे, वाहन चालक का नाम, मालिक का नाम नोट करेगा और ब्यौरे स्टेशन मास्टर को भेजेगा जो जब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक गेट मैन द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर से रेलपथ पर कोई रुकावट नहीं है।

x. कार्यरतस्टेशन मास्टर प्रस्थान सिरे के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बरों के आदानप्रदान के अन्तर्गत उनकी - ओर से तब तकब्लाक सेक्शन में कोई गाड़ी नही भेजने के लिए कहेगा जब तक रेलपथ से सभी अवरोध नहीं हटा लिए जाते।

xi. रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा दिए जाने के बाद, गेटमैन प्राइवेट नम्बरों के आदानप्रदान के अन्तर्गत - तदनुसारकार्यरतस्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

xii. तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के लोको पायलटों को सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा, और यदि गेट टूटा हुआ है परन्तु वहॉ किसी प्रकार की रुकावट नहीं है तो गेटमैन द्वारा हरा सिगनल दिखाए जाने पर आगमन प्रस्थान सिगनल को/"आन" स्थिति में पार करेगा। यदि गेट टूटा हो और अवरोध रहित हो गेटमैन स्लाइडिंग बूम का प्रयोग कर बन्द करेगा।

xiii. जब गेट को स्लाइडिंग बूम द्वारा सुरक्षित किया जाता है तब फाटक की ओर गाड़ी संचालन वाले कट्रोलिंग सिगनलों को नॉर्मल आस्पेक्ट में ऑफ किया जाएगा ।

xiv. यदि स्लाइडिंग बूम खराब हो तो गेटमैन संरक्षा चैन एवं पैडलॉक से गेट को सुरक्षित करेगा और यदि गेट पर अवरोध नहीं है तो हरा हाथ सिगनल दिखायेगा।

xv. स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों को यथाशीघ्र इसे ठीक करने के लिए सूचना देगा|

xvi. अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर की मरम्मत कर दिए जाने और इसे रिकनेक्शन/फिट मीमों जारी कर दिए जाने के बाद ही सामान्य संचालन व्यवस्था लागू की जायेगी।

(के.जी गोस्वामी) | (नितिन गर्ग) | (प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा | वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा | वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

9.0 समपार गेट के निकट रेलपथ पर रुकावट -:

यदि रेल फ्रैक्चर है या पेड़ गिर जाने ट्रैक पर बाधा है, सड़क वाहन द्वारा बाधा उत्पन्न होने अथवा गाड़ी के पटरी से उतर जाने, जो गेट मैन को दिखाई दे जाती है तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर ऊपर दिये गये पैरा नं° 8 की क्रियाविधि को अपनायेगे। यदि रुकावट समपार गेट को अवरुद्ध कर देती है तो गेटमैन जब तक रेल पथ से रुकावट हटा नहीं दी जाती तब तक सड़क यातायात के लिए समपार को बन्द रखेगा।

10.0 आपात स्थिति में आफ सिगनलों को ऑन में बदलने की विधि -:

किसी भी असमान्य स्थिति में सडक उपयोगकर्ता को चेतावनी देने की (उदाहरण के लिये टूटा हुआ गेट) आवश्यकता है, सबसे पहले गेटमैन को सडक सिगनल को ऑन स्थिति मे रखना चाहिये । ऐसा करने के लिये, गेटमैन को सडक सिगनल स्विच को सामान्य स्थिति से रिवर्सस्थिति में बदलना होगा। रोड सिगनल ऑन हो जायेगा। अवरोध की क्लियरेस के बाद गेट का नार्मल वर्किग फिर से शुरू हो जायेगा साथ ही इस पूरी घटना की सूचना स्टेशन मास्टर को दी जायेगी।

11.0 आपातकालिन स्थिति में गेट सिगनल को खतरे में करना-

आपात स्थिति के लिए गेटमैन को यह सुविधा दी गई है कि फाटक पर कोई अवरोध है जिससे गाड़ियों की संरक्षा को खतरा उत्पन्न हो सकता है तो कार्यरत गेटमैन आपात रोटरी स्विच पर लगी हुई शील को तोड़ेगा और इंडोर पैनल के आपात रोटरी स्विच को घुमाएगा । स्थिति सामान्य होने के बाद गेटमैन स्विच को सामान्य स्थिति में घुमाएगा । आपात को क्लियर करने के बाद के बाद गेट पर सामान्य संचालन बहाल किया जाएगा । उसी समय सभी तथ्यों के बारे में संबन्धित स्टेशन मास्टर को सूचना दी जाए।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

इंटरलॉक्डटेलीफोन उपलब्धइंजीनियरिंग समपार फाटक सं.514 "स्पेशल क्लास" के साथ उपलब्ध के लिए संचालन अनुदेश

1°सामान्य

1.1समपार फाटक का विवरण :

क्रमांक	विवरण	टिप्पणी
1.	समपार फाटक संख्या	514"स्पेशल क्लास
2.	इंजीनियरिंग या यातायात गेट	इंजीनियरिंग
3.	स्टे.अधी.स्टे/.मा.,सेक्शन इंजी के नियंत्रण में (रेल पथ).	एस एस ई पी वे / एम टी जे (दक्षिण)
4.	लोकेशन का किमी..	किमी..13687/5-7
5.	स्टेशन पर	कीथम
6.	स्टेशनों के बीच	कीथम फरह
7.	बीजी एनजी/एमजी/	बीजी
8.	इकहरीबहु लाइन/दोहरी/मिक्स्ड लाइन	बहु लाइन
9.	सामान्य स्थिति में	खुला
10.	अंतर्पाशित /गैर अंतर्पाशित	अंतर पाशित
11.	अंतर्पाशन/ गैर अंतर्पाशन के साधन	अंतर्पाशित
12.	किमी. पर गेट सिगनल का प्रावधान	अप मेन लाइन 1368.780 डाउन मेन लाइन 1368.420 अप 3rd लाइन 1368.780 डाउन 3rd लाइन 1368.420
13.	सिगनलों की व्यवस्था	अप मेन लाइन A501 डाउन मेन लाइन A502 अप 3rd लाइन -G1(514)CUM UIDOFF एस73 डाउन3rdलाइनG2(514)CUMUIDOFFDDOFG2G2(515)
14.	दूरसंचार के साधन/टेलीफोन - बेल आदि	टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	7.30 मीटर
16.	सड़क का प्रकार राष्ट्रीय),राज्य (अन्य/	अन्य
17.	सड़क का नाम	राष्ट्रीय राज्य मार्ग – कीथम
18.	पक्की सड़क कच्ची सड़क/	पक्की सड़क
19.	पहुंच मार्ग	ए एस पी
20.	सड़क की चौड़ाई	7.30 मीटर
21.	रोड क्रॉसिंग कोण (तिरछे गेटों के मामले में)	90 डिग्री
22.	सड़क का ढ़लान (यदि कोई हो)	
	उत्तर / पूर्व की ओर	100 में 1
	दक्षिण / पश्चिम की ओर	100 में 1
23.	सड़क का संरेखण सीधा/कर्व	
	i)उत्तर / पूर्व की ओर	सीधा
	ii) दक्षिण / पश्चिम की ओर	सीधा
24.	ऊंचाई मापन की व्यवस्था	उपलब्ध है
25.	बेरियरों के प्रकार	एसबी के साथ ईओएलबी
26.	चैक रेल की लंबाई	9.30 मी
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क की सतह	ए एस पी
28.	रम्बल स्ट्रिप /गति अवरोधकों की लंबाई	7.30 मी
29.	मार्ग चिन्ह	उपलब्ध है
30.	गति अवरोधक सूचना पट्ट	उपलब्ध है
31.	टी वी यू	112018/11-2021
32.	अगली गणना करने की दिनांक	11/2024
33.	पटाखे रखने के लिए सीमा रेखा	गेट से मानक दूरी पर
34.	कार्य करने वाले गेटमैनों की संख्या	3
35.	निकटतम रेल चिकित्सा सहायता	आगरा कैंट
36.	निकटतम उपलब्ध निजी चिकित्सा सहायता (यदि कोई हो)	आगरा कैंट
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची (नहीं/हाँ)	हाँ

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.2 **उपकरण**

क्रम	मदें	मात्रा / संख्या
1.	तीन रंग की टॉर्च	3 (कार्डिकल लाईन पर 5 या ट्विन सिंगल)
2.	हाथ सिगनल हरी झंडी	1 डंडी में लिपटी हुई
3.	हाथ सिगनल लाल झंडी	3(6कार्डिपल/लाइन अथवा ट्विन सिंगल लाइन) और और षटभुज सेक्शन के मामले में 7
4.	लाल बैनर फ्लैग	3(5कार्डिपल/लाइन अथवा ट्विन सिंगल लाइन)
5.	लाल बैनर फ्लैग दिखाने के लिए पोस्ट	2(4कार्डिपल/लाइन अथवा सिंगल लाइन)और षटभुज सेक्शन के मामले में 5
6.	तालों सहित अतिरिक्त जंजीरें	स्टॉप मार्क के साथ 2
7.	पटाखे	प्लास्टिक डिब्बे में 10
8.	फ्यूजी	1
9.	गेट लेम्प	---
10.	टोमी बार	1
11.	मोर्टर पान	1
12.	कुदाल /फावड़ा	1
13.	हथौड़ा	1, पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
14.	कुल्हाड़ी	1 पक्की सड़क होने पर इसकी आवश्यकता नहीं
15.	झंडियों के लिए टिन केस	1
16.	तेल के लिए कनस्तर	-
17.	पानी के लिए बर्तन /बाल्टी	1
18.	मस्टर रोल के लिए कनस्तर	-
19.	जो गेटमेन चश्मा लगाते हैं उनके लिए अतिरिक्त सेट	1
20.	गेट रुकावट होने की दशा में समपार फाटक रेखाचित्र की सुरक्षा को निर्धारित करने वाला बोर्ड	1
21.	टोकरी	1
22.	सीटी	1
23.	दीवार घड़ी	1
24.	लिफ्टिंग बैरियर/लीफ़ गेट के खराब होने के मामले में छोटी जंजीर	2

1.3 **फाटक गुमटी में रखा जाने वाला रिकॉर्ड :**

1. गेट संचालन निर्देश हिन्दी /अंग्रेजी में होना चाहिए
2. उपकरणो व किताबों की सूची
3. डयूटी रोस्टर
4. गेटमैन का कार्य प्रमाण पत्र
5. गेटमेन का बायोडाटा जिसमें दृष्टि परीक्षण पुनश्चर्या//पाठयक्रम/संरक्षा शिविर आदि का विवरण हो।
6. सड़क यातायात के वाहनो के अन्तिम गणना का रिकॉर्ड
7. जन शिकायत पुस्तक
8. निरीक्षण पुस्तिका
9. दुर्घटना पंजिका
10. एस.एंड टी. रजिस्टर अंतर्पाशित इंजीनियरिंग के गेट के मामले में
11. गेटमैन पुस्तिका हिंदी एवं अँग्रेजी में

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.4 **प्रचालन की पद्धति** प्रचालन की पद्धति का विस्तृत विवरण गेट वर्किंग के परिशिष्ट में दिया गया है |

1.5. **गेटमेन की ड्यूटी**-:

1.5.1 **सतर्कता:**गेटमेन सर्तक रहेगा और किसी खतरे की आशंका होते ही त्वरित कार्यवाही करने हेतु तत्पर रहेगा। फाटक की चाबिया उसके निजी अभिरक्षा में रहेगी।

1.5.2. **गाड़ी पास होने के समय की स्थिति**-:

गाड़ियो के गुजरते समय गेटमेन निम्न निर्दिष्ट रीति में खड़ा रहेगा-

1. गेट मैन आने वाली गाड़ी के सामने मुंह करके गेटलाज के सामने खड़ा रहेगा।
2. गेटमैन दिन के समय लाल और हरी झंडी अलग-अलग डंडे पर समेटी/लपेटी और बाएं हाथ में पकड़े रहेगा।
3. गेटमैन रात के समय सफेद प्रकाश युक्त हाथ बत्ती रेलपथ की ओर करके पकड़े रहेगा।
4. वह अपने गले में डोरी लगी हुई सीटी लटकाये रहेगा।

1.5.3 **गेटमेन की नियमित ड्यूटी**-:

(I.) गेटमैन सुनिश्चित करेगा कि लाल बैनर /लाल बत्ती रेलपथ के एक छोर से दूसरे छोर तक लगी है , तब कभी नॉन इंटर लॉक्ड गेट खूली हालत में और आपातकाल अथवा अवरोध की स्थिति में अन्य प्रकार के समपार फाटक हो ।

(II.) गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि गेट लैम्प और सभी गेट सिगनलों के गेट लैम्प प्रकाशित है और सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार प्रकाशित है|

(III.) गेटमेन ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपने कर्तव्य का पालन कड़ाई के साथ करेगा और तब तक गेट नही छोड़ेगा जब तक कि रिलीवर न आ जाये तथा कार्यभार ग्रहण न कर लें। यदि आपातिक स्थिति में गेट छोड़ना ही पड़े तो उसे गेट छोड़ने से पूर्व फाटकों को सड़क यातायात के विरूद्ध बन्द करके ताला अवश्य लगा देना चाहिए।

(IV) विशेष निर्देशों के तहत जहाँ अन्यथा निर्धारित किया जाता है को छोड़कर सभी गुजरने वाली गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने हेतु तैयार रहेगा।

(V) गेटमेन सभी गुजरने वाली गाड़ियों को अत्यन्त सावधानीपूर्वक देखेगा और किसी भी असामान्य स्थिति जैसे गरम धुरा, लटकती हुई चैन, लटकती हुई बैटरी, अन्य वाहनट्रेन /वैगन /,बैटरी बॉक्स में लगी आग,लोड का खिसकना,गिरती हुई चीज जैसे ब्रेक-ब्लॉक,ब्रेक बीम,संरक्षा ब्रैकेट,निर्वात सिलेण्डर या अन्य स्थिति जो संरक्षित गाड़ी संचालन में खतरा पैदा कर सकते है उनका तीव्र एवं सावधानीपूर्वक निरीक्षण करेगा।

(VI.) गेटमेन किसी सिगनल को दुहराने के लिए भी तैयार रहेगा, जो गार्ड द्वारा लोको पायलट को वाकटाकी या अन्य साधन द्वारा दिया जा सकता है। साधनों द्वारा दिया जा सकता है ।

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(VII.) यदि विद्युतीय लिफ्टिग बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब हो तो गेटमेन स्लाइडिंग बूम बेरियर का उपयोग करेगा। यदि विद्युतीय लिफ्टिग बैरियर एवं स्लाइडिंग बूम बेरियर दोनों खराब या आउट ऑफ ऑर्डर हों तो गेटमेन अतिरिक्त चैन को डिस्क एवं पैडलॉक सहित सड़क यातायात के विरूद्ध फाटक को सुरक्षित करने के लिए प्रयोग मे लायेगा।

(VIII.) गेटमेन समीप के स्टेशन मास्टर, गैंगमेट या सेक्शन इंजी रेलपथ को गेट अथवा उससे संबंधित/..उपकरण में किसी भी खराबी की सूचना शीघ्रातिशीघ्र देगा।

(IX.) गेट पर यदि सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमेन आवश्यक होने पर सिगनल अथवा तार को डिस्कनेक्ट कर सिगनल को ऑन पोजीशन में रखेगा। यदि आवश्यक हो तो, चाहे सिगनल अथवा तार को डिस्कनेट (विनियोजित) ही करना पडे ।

(X.) गेट पर यदि सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमेन लिफ्टिंग बेरियर को बंद कर तालित करेगा और सीटी बजाएगा और हाथ सिगनल दिखाकर खराब सिगनल से गाड़ी सिगनल से पास कराएगा और लोको को अगले स्टेशन पर इसकी खराबी के बारे में सूचना देगा।

(XI.) गेटमेन जब समपार फाटक पर ड्यूटी पर हो तो बैज तथा निर्धारित यूनिफार्म पहनेगा।

(XII.) गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि जब वह ड्यूटी पर है उसके पास सक्षमता प्रमाण पत्र है।

(XIII.) गेटमेन फाटक संचालन निर्देशों के अनुरूप कार्य करेगा और इन अनुदेशों से भलीभाँति अवगत बना रहेगा।

(XIV.) गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि गेट पर आपूर्ति किए गये उपस्कर अच्छी हालत में हैं और तत्काल प्रयोग के लिए तैयार हैं।

(XV.) गेटमेन देखेगा कि चैनल के लिए फ्लैंज के लिए पहिए की कोर साफ है।

(XVI.) कच्ची सड़क के मामले में गेटमेन सड़क की सतह पर पानी का छिड़काव और उसकी पुताई करेगा।

(XVII.) गेटमेन यह देखने के लिए चैकस रहेगा कि सड़क उपयोगकर्ता को गेट बंद होने के कारण कम से कम असुविधा हो।

(XVIII.) विद्यूतीकृत सेक्शन में गेटमेन यह सावधानीपूर्वक देखेगा कि समपार से गुजरने वाले सड़क वाहन समपार के दोनों ओर लगे हुए लदान ऊचाई मापी की सीमा के अंदर है।

(XIX.) गेटमेन व्यक्तियो अथवा पशुओ के अतिचार को रोकने (ट्रेस पासिंग)का हर संभव प्रयास करेगा।

1.5.4 गाड़ियों में असामान्य घटना के प्रकरण में की जाने वाली कार्यवाही :

यदि फाटक वाला किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्नानुसार कार्यवाही करेगा -:

(I.) वह गुजरती हुई गाड़ी के लोको पाइलट गार्ड/को सचेत करने के लिए दिन में लाल झंडी और रात में फलैशिंग लाल बत्ती दिखाकर त्वरित कार्यवाही करेगा ।

(II.) गाड़ी पार्टिग के मामले में गेटमेन रुकने का लाल हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा। परंतु ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिन में हरी झंडी ,रात में सफेद बत्ती लम्ब रूप में ऊपर नीचे करते हूये हिलाएगा।

(III.) वह साथ साथ लोको पाइलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करनेके लिए लगातार सीटी बजाकर बोलते समय हाथों की मुद्रा से हाव-भाव दिखाकर अथवा ब्रेकवान में गिट्टी फेंककर या किसी अन्य साधन द्वारा लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(IV.) यदि लोको पाइलट व गार्ड को ध्यान दिलाने में विफल रहते हैं तो गेटमेन स्टेन मेंन केबि/केबिन मास्टर /.मा. को, यदि टेलीफोन द्वारा संबद्ध है, समुचित कार्यवाही हेतु प्राइवेट नंबर आदान प्रदान केअंतर्गत तत्काल सूचित करेगा।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.5.5 गाड़ियों में असामान्य घटना के प्रकरण में की जाने वाली कार्यवाही :

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर गेटमैन गेट सिगनल को ऑन स्थिति मे रखेगा।गेटमेन आपात बटन को 2 सेकंड के लिए दबाकर सिगनल को खतरे की स्थिति में वापस करेगा |

(ii) इसके उपरान्त यदि फाटकवाला अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह कार्यरत स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर/ स्विच /कैबिनमेन कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो फाटकवाला सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

(iv) फाटक पर किसी असमान्य घटना के दौरान किसी गाड़ी के लिए सिगनलों को ऑफ करने के लिए आपात स्विच लगाए गए है | ऐसी स्थिति में गेटमेन को गेट के आपात स्विच को ऑफ कर देना चाहिए |

गेटमेन लाइन/गेट का बचाव निम्नवत करेगा :

(क) दोहरी लाइन सेक्शन पर :

(I.) यदि दोनो लाइने अवरूद्ध है तो गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा।

(II.) तब वह उसी प्रकार से दूसरी लाइन पर दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर अवरोध का भी बचाव करेगा।

(III.) तब गेटमैन फाटक के बचाव के लिये पटाखे, फ्लैशिंग लाल हाथ सिगनल और दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल हाथ बत्ती के साथ-साथ आगे जायेगा।

(IV.) गेटमैन दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये उस ओर जिधर से गाड़ी आने की संभावना पहले हो तो ब्रॉड गेज़ लाइन पर 600 मीटर पर और मीटर गेज़नैरो गेज़ / की दूरी पर .मी 400लाइन पर एक पटाखा लगा देगा।उसके बाद वह समपार फाटक से ब्रॉड गेज़पर1200 मीटर और गेज़800नैरो गेज़ लाइन पर /मी .तथा जायेगा और ट्रैक पर 3 पटाखे 10-10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन का बचाव करने के बाद वह रास्ते के मध्य स्थित पटाखे को उठाते हुये फाटक पर वापस आ जायेगा।

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(V.) उसके बाद वह दूसरी लाइन पर लाल हाथ सिगनल दिखाता हुआ आगे जायेगा और उपर्युक्त उप पैरा ivमें नियमानुसार पटाखे लगायेगा और अवरोध स्थल पर वापस लौटते समय रास्ते केवर्त मध्य पटाखे को उठा लेगा।

(VI.) समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा। उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सूचित करेगा।

(VII.) यदि गेटमैन यह देखता अथवा सुनता है कि गाड़ी आने वाली है जब कि वह बचाव करने के रास्ते में ही है तथा निर्धारित दूरी जहां पटाखे लगने है, से पहले तो वह जितनी दूर जा सकता है वहां लाइन पर पटाखे लगा देगा।

(VIII.) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये लाल फ्लैशिंग हाथ सिगनल जलायेगा और स्थिर रखेगा दिन में लाल झडी और रात के समय लाल हाथ बत्ती बारम्बार हिला कर आने वाली गाड़ी को रोकेगा।

(ख) <u>इकहरी लाइन सेक्शन पर</u> :

(I.) गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा।

(II.) तब वह उसी प्रकार से दसरी ओर का भी बचाव करेगा ।

(III.) तब गेटमैन फाटक के बचाव के लिये पटाखे और दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समयलाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती के साथ-साथ आगे जाएगा

(IV.) गेटमैन दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती दिखाते हुये उस ओर जिधर से गाड़ी आने की संभावना पहले हो ब्रॉडगेज पर 600 मीटर तथा मीटर /नेरोगेज पर 400 मीटर तक जायेगा ।और लाइन पर एक पटाखा लगा देगा, उसके बाद वह समपार फाटक से ब्रॉड गेज पर 1200 मीटर तथा मीटर /नेरोगेज पर 800 मीटर जायेगा और ट्रैक पर 3 पटाखे 10-10 मीटर की दूरी पर लगायेगा । इस प्रकार लाइन का बचाब करने के बाद वह रास्ते में मध्य स्थित पटाखें को उठाते हुये फाटक पर वापस आ जायेगा ।

(V.) उसके बाद वह दूसरी लाइन पर लाल हाथ सिगनल दिखाता हुआ आगे जायेगा और उपर्युक्त पैरा ivमें वर्णित नियमानुसार पटाखे लगायेगा और अवरोध स्थल पर वापस लौटते समय रास्ते के मध्य स्थित पटाखे को उठा लेगा।

(VI.) समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा।

(VII.) यदि गेटमैन यह देखता अथवा सुनता है कि गाड़ी आने वाली है जब कि वह बचाव करने के रास्ते में ही है तथा निर्धारित दूरी जहां पटाखे लगने है, से पहले तो वह जितनी दूर जा सकता है वहां लाइन पर पटाखे लगा देगा।

(VIII.) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये लाल फ्लैशिंग हाथ सिगनल जलायेगा और स्थिर रखेगा आने वाली गाड़ी को दिन में लाल झडी और रात के समय लाल हाथ बत्ती बारम्बार हिला कर रोकेगा।

(ग) **<u>गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्यवाही-:</u>**

I. गेटमेन रात के समय दो हाथ सिगनल बत्तियां जलायेगा और लाल बत्ती दिखाने/प्रदर्शित करने उपर्युक्त उप पैरा 4 ए व बी में वर्णित नियमानुसार लाइन का बचाव करने संबंधी कार्यवाही करेगा।

II. यदि गेट सडक वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त कर दिया गया हो जो ट्रैक उल्लंघित कर रहा हो अथवा लिफ्टिग बैरियर या अन्य कोई भाग ट्रैक को उल्लंघित कर रहा हो या समपार फाटक पर कोई अन्य अवरोध हो तो गेटमेन त्वरित कार्यवाही करेगा।

III. वह सड़क वाहन के सभी विवरण वाहन का नंबर, चालक व मालिक का नाम नोट करेगा और समीपस्थ स्टेशन मास्टर को विवरण और समपार फाटक पर अवरोध के संबंध में संदेश वाहक अथवा अन्य साधन द्वारा संदेश भेजेगा।

1.6 इंजीनियरिंग मदें

समपार फाटकों पर दृश्यता संबंधी आवश्यकता समपार संपर्क मार्ग पर स्पीड ब्रेकर का प्रावधान और यातायात गणना आदि भारतीय रेलवे स्थाई रेल पथ नियमावली के पैरा 916, 918और 919 में वर्णित है।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

परिशिष्ट ए के (समपार स-514)लिए अनुलग्नक ए

1.0 **समपार फाटक उपकरण**

समपार फाटक संख्या 514 पर उपलब्ध कराई सुविधा और उपकरण नीचे दिए गए हैं

1.1.1 (ए)– **कंट्रोल पेनल- इंडोर –यह निम्नलिखित बटन और संकेतों के साथ लगाए गए हैं।**

- समपार फाटक खुला/बंद के संकेत
- समपार फाटक तालित/फ्री संकेत
- अप तथा डाउन मेन लाइन और तीसरी लाइन के गेट नियंत्रण सिगनल का ऑन और ऑफ आस्पेक्ट संकेत्।
- अप तथा डाउन मेन लाइन और तीसरी लाइन के गेट नियंत्रण सिगनल के लिए रूट बटन के साथ सिगनल
- सड़क सिगनल स्विच
- पावर सप्लाई संकेत
- ई आर एन बटन
- बजर के साथ आगमन संकेत ।

(बी) गेट लॉज में निम्न व्यवस्था के साथ इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण उपलब्ध कराया गया है:

- स्लाइडिंग बूम के बंद होने के बाद इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण से चाबी लॉक करना।
- स्लाइडिंग बूम को खोलने के लिए चाबी रिलीज़ करने के लिए पुश बटन

(सी) कंट्रोल पेनल– आउटडोर

समपार फाटक पर उपयुक्त स्थान पर एक आउटडोर कंट्रोल पेनल लगाया गया है जहाँ से गेटमेन को सड़क यातायात क्लियर दिखाई पड़ता है। आउटडोर कंट्रोल पेनल निम्नलिखित संकेतों एवं बटनों के साथ उपलब्ध कराया गया है :

- **दो संकेत** - बैरियरों को '**खोलने**' के लिए एक एवं '**बंद**' करने के लिए एक
- **तीन पुश बटन** बैरियरों को '**खोलने**' एवं '**बंद**' करने हेतु प्रत्येक के लिए एक गेट बंद करने और यह सुनिश्चित करने के बाद कि सड़क अवरोध मुक्त है , गेट नियंत्रण ट्रांसफर करने के लिए तीसरे बटन का उपयोग किया जाता है ।
- बेरियरों की मोटर परिचालन हेतु विद्युत की उपलब्धता के लिए संकेत

1.1.2 **सड़क यातायात के लिए गेट सिगनल**

सड़क यातायात संकेत उपयुक्त स्थानों पर सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए समपार फाटक के दोनों ओर ट्यूबलर पोस्टों पर लगाए गए हैं ताकि सड़क पर आने वाले वाहनों को क्लियर रूप से दिखाई दे। सड़क यातायात के संकेत निम्नलिखित आस्पेक्ट में दिखाई देंगे :

- सड़क बेरियरों की **'बंद'** स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर लाल संकेत
- सड़क बेरियरों की **'खुली'** स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर पीला संकेत

1.1.3 **हूटर**

समपार फाटक पर प्रत्येक बेरियर पेडिस्टल के समीप खंबों पर हूटर लगे हैं और यह सड़क यातायात के सहयोजन में संचालित होते हैं, सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए बेरियर बंद/खुला होने के दौरान हूटर बजना शुरु हो जाएगा और जब बेरियर पूर्णतःबंद होने /खुलनेपर हूटर बन्द हो जाएगा।

1.1.4 **विद्युत चालित बूम वैरियर** -:

बूम वैरियर जो विद्युत चालित बूम वैरियर मैकेनिज्म वैरियर पेडेस्टल के साथ प्रयोग किया जायेगा । वैरियरों में स्टाप बोर्ड , बूम लाइट बाक्स और एम एस काउन्टर वेट फिट है। जब यह बन्द होता है तो प्रत्येक बूम वैरियर बूम वैरियर सपोर्ट पर टिका रहता है और बूम सोलेनाइड लाकिंग पद्धति के साथ तालित स्थिति मे रहता है।

2.0 **समपार फाटक बन्द करने एवं खोलने की विधि**-:

(ए) तीसरी लाइन की गाड़ियों के लिए अप एवं डाउन मेन लाइन की गाड़ियों और डेड एप्रोच द्वारा इस समपार फाटक पर लगा अप्रोच वार्निंग सक्रिय होता है |मेन लाइन सेक्शनके अप और डाउन दोनों ओर लगभग 4 कि0मी0 की दूरी पर दोनों तरफ वार्निंग डिसटेंट लगा है |

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

(बी) समपार फाटक की सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए 'खुला' है। जब कोई डाउन गाड़ी समपार फाटक की ओर भेजी जानी है अथवा जब अन्य सिरे से कोई अप गाड़ी भेजी जानी है तो सहा. स्टे मा कीथम समपार फाटक संख्या 514 के गेटमैन को गाड़ी नम्बर, विवरण दिशा एंव समपार से पास होने का अनुमानित समय की सूचना देगा। ज्योंही गेटमैन आगमन चेतावनी घंटी की आवाज सुनता है अथवा स्टे.मा.से गेट बन्द करने की सूचना प्राप्त कर्ता है ताकि गाड़ी का विलम्बन न हो सड़क यातायात के पास होने और यह सुनिश्चित करने के बाद कि गेट के दोनो बूम के मध्य यातायात साफ हैं, गेट बन्द करेगा | सड़क यातायात के लिए गेट बन्द करने के लिए गेट मैन आउट डोर कन्ट्रोल पैनल पर पुश बटन को दबाएगा| इलेक्ट्रिकल लिफ्टिंग बैरियर बूम लोअर होना प्रारम्भ हो जायेगा और जब बैरियर 5 डिग्री वर्टिकल है तो सड़क यातायात सिगनल जो पीला सकेत लाल में परिवर्तित हो जायेगा। हूटर बजना प्रारम्भ कर देगा, आउट डोर कन्ट्रोल पैनल पर 'बैरियर खुला' संकेत चमकना बन्द हो जायेगा। बूम को पूरी तरह से झुकाने के बाद गेटमैन यह पुष्टि करने के बाद 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 फाटक को लाक करने के लिए आउट डोर कन्ट्रोल पैनल के तीसरी पुश बटन को दबाएगा । बैरियर स्वतः बूम मीटिंग पोस्ट पर दिये विघुत लाक द्वारा पाशित हो जायेगा और इंडोर पैनल पर लॉक्ड संकेत दिखाई देगा।गेटमैनइनडोर कन्ट्रोल पैनल की संबन्धित सिगनल एवं रूट बटन को दबाकर आवश्यकतानुसार सिगनल को आफ करेगा । सड़क सिगनल स्थिर लाल सकेत देगा और चेतावनी हूटर बजना बन्द हो जायेगा।

(सी)(1) अप / डाउन मेन लाइन के मामले में गाड़ी के पूरी तरह पास हो जाने के बाद और जब दोनो अप और डाउन लाइन एप्रोच ट्रैक साफ है। तो इंडोर कंट्रोल पैनल पर गेट फ्री संकेत दिखाई देगा तब गेटमैन आउटडोर कन्ट्रोल पैनल पर लगी ओपेन पुश बटन को प्रचालित करेगा।

2. तीसरी लाइन के मामले में गाड़ी के पूरी तरह पास हो जाने के बाद गेटमेन ई आर एन और जी एन बटन के द्वारा सबंधित सिगनल को ऑन स्थिति में वापस करेगा। गेट इंडीकेशन पैनल पर यलो लाइट (एलईडी) फ्लेशिंग इंडीकेशन दिखाई देगा एक मिनट बीतने के बाद फ्लेसिंग इंडीकेशन स्थिर यलो लाइट में परवर्तित हो जाएगा तब गेटमैन आउटडोर कन्ट्रोल पैनल की ''ओपेन'' पुश बटन का परिचालन करेगा। बूम बैरियर ऊपर उठना प्रारम्भ हो जाता है जब बैरियर 2 डिग्री होरिजन्टल होने पर रोड सिगनल पीला संकेत फ्लैश करना प्रदर्शित होता है। दोनो बैरियर ''क्लोज्ड'' और''ओपेन'' संकेत फ्लैश करना प्रारम्भ कर देता है। जब बैरियर 5 डिग्री वर्टिकल से रहता है, तो रोड सिगनल स्थिर पीला प्रदर्शित करता है। बैरियर खुला स्थिर संकेत प्रदर्शित करता है।

टिप्पणी – गेट खोलने से पहले गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि गेट की सुरक्षा करने वाले सभी संबन्धित सिगनल ऑन स्थिति में हैं

3(ए) स्लाइडिंग बूम द्वारा फाटक बंद करने की प्रक्रिया

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 आपातकाल 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।

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

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

- जब लिफ्टिंग बैरियर समपार फाटक खोलते या बन्द करते समय टूट गया हो और गेट खुली अवस्था में हो।
- 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।
- जब किसी भी कारण से समपार बन्द इंडीकेशन फेल हो जाये।

गेट मैन को स्टेशन मास्टर द्वारा आवश्यक निर्देश मिलने के बाद रोड सिगनल को ऑन में करने के लिये दिये गये स्विच को रिवर्स करेगा तथा इसके बाद 'ए' साइड के स्लाइडिंग बूम को बन्द करेगा और स्लाइडिंग बूम को स्टैण्ड तक खीचेगा और चाबी को 'एक्स' मार्क बूम स्टैण्ड में लगाकर लॉक कर देगा जिससे 'वाई' चाबी रिलीज हो जायेगी। फिर 'बी' साइड के स्लाइडिंग बूम को खीचेगा। 'वाई' चाबी को लॉक में लगाकर घड़ी की दिशा के अनुसार घुमायेगा। जिससे 'बी' साइड का बूम भी लॉक हो जायेगा और तीसरी चाबी 'जेड' रिलीज हो जायेगी इस चाबी को लेकर गेटमैन गेटलॉज़ मे रखे टी-2/केएलसीआर बॉक्स में लगाकर घुमायेगा। जिससे बैरियर स्विच रिवर्स पोजीशन में आ जायेगा और गेट कन्ट्रोल रिले क्रियाशील हो जायेगी।

3(बी) स्लाइडिंग बूम को खोलने की प्रणाली:-

गाडी गुजरने के बाद गेटमैन सड़क यातायात निकालने के लिये स्टेशन मास्टर से आवश्यक निर्देश प्राप्त करेगा। गैटमैन बैरियर स्विच को सामान्य स्थिति में करेगा जिससे गेट सिगनल खतरा स्थिति में हो जायेगा। टी-2/केएलसीआर बाक्स से 'जेड' चाबी निकालकर 'जेड' चाबी को 'बी' साइड के बूम के लगाकर खोलेगा जिससे 'वाई' चाबी निकल आयेगी अब इसी प्रकार 'वाई' चाबी की सहायता से 'ए' साइड के बूम को 'बी' साइड के बूम की प्रक्रिया के अनुसार खोलेगा। इसके बाद रोड सिगनल स्विच को सड़क यातायात निकालने के लिये सामान्य स्थिति में करेगा और सड़क यातायात क्लियर करेगा।

4.0 गेटमेन को सूचना -

जब कभी अप /डाउन गाड़ियों को गुजारने के लिए फाटक को खोलना जरूरी है तो ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर गेटमैन को ट्रेन की संख्या, विवरण और दिशा की सलाह देगा और उसे सड़क यातायात के खिलाफ समय पर गेट को बंद करने और लॉक करने के लिए कहेगा।

i) स्टेशन मास्टर केबिन मास्टर/केबिनमैन अपने सिरे से संबद्व टेलिफोन के माध्यम से गेटमैन को समपार फाटक की ओर जाने वाली गाडियों के संचालन के बारे मे सूचित करेगा ।

ii) यदि टेलीफोन स्टेशन के गाडी रिसीव करने वाले सिरे से संबंद्व है तो यह समपार स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर /केबिनमैन द्वारा गेटमैन को दी जायेगी , जैसै ही वह गाडी भेजने वाले स्टेशन खंड में गाडी प्रवेश करने की सूचना प्राप्त करता है ।

iii) यदि गाडी का वास्तविक रनिंग टाइम खंड के दूसरी ओर से 10 मिनट से कम है तो स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर/केबिन मैन लाइन क्लियर प्राप्त /स्वीकृत करने से पूर्व यह सूचना गेटमैन को देंगे |

iv) यह गेटमैन का कर्तव्य है कि वह सुनिश्चित करे कि फाटक समय से बंद कर दिया गया है जिससे गाडी का विलम्बन न हो और न ही सडक यातायात का अधिक विलम्बन हो ।

टिप्पणी:

.1 जब इनडोर पैनल पर अप या डाउन लाइट "एप्रोच वार्निंग"प्रकाशित हो तोगेट न खोलने की सलाह दी जाती है। जब अप्रोच वार्निंग लाइट जलती है, तो गेटमैन आपात स्थिति को छोड़कर गेट खोलने का प्रयास नहीं करेगा।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

.2 जब इनडोर पैनल पर अप या डाउन एप्रोच लॉकिगलाइट जल जाती हे तो बंद गेट खोलना संभव नहीं है। आपातकाल के मामले में, समपारको खोलना संभव है, भले ही समपार 120 सेकंड टाइमर के समय के उपयोग द्वारा समपार अप्रोच लॉक हो |

.3 यदि दूसरी ट्रेन पहली ट्रेन के समपार गेट को क्लियर करने से पहले एप्रोच वार्निंग ट्रैक सर्किट को घेरती हैतो कोई बजर नहीं बजता है, लेकिन एप्रोच वार्निंग ट्रैक पहली ट्रेन के गेट को क्लियर करने के बाद भी घिरा प्रदर्शित होता है, जब तक कि अंतिम ट्रेन समपार गेट को क्लियर नहीं कर देती। .

.4 एक ट्रेन के गुजरने के बाद यदि दूसरी ट्रेन के एप्रोच ट्रैक पर आने से पहले फाटक नहीं खोला जाता है, तो गेटमैन द्वारा गेट कंट्रोल बटन के ऑपरेशन के बिना गेट विद्युत रूप से बंद हो जाता है। गेट बंद होने के बाद पहली ट्रेन के लिए सिगनल क्लियर करने के लिए गेट कंट्रोल बटन को ऑपरेट किया जाता है।

5. **टेलिफोन की विफलता** -

जब दूरसंचार विफल हो जाता है या गेटमैन से दो तीन प्रयासों के बावजूद कोई जबाब नही मिलता है तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए:

i) डयूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर पॉइसमैन के माध्यम से स्टेशन मास्टर गेटमैन को गाडी की संख्या , विवरण ,दिशा की पूरी जानकारी के साथ लिखित सलाह भेजेगा ।

ii) ऐसी सलाह प्राप्त करने पर गेटमैन गेट को बंद करेगा जिससे कि स्टेशन मास्टर सिगनल आगमन /प्रस्थान सिगनल को आफ करने के लिये सक्षम हो जाये ।

iii) यदि गाडी की सघनता के कारण पर्याप्त समय उपलब्ध नही है तो स्टेशन मास्टर गाडी के लोको पायलट को सिगनल को ऑन में पार करने के लिये लिखित प्राधिकार पत्र जारी करेगा ।

iv) इसके अलावा,स्टेशन मास्टर लोको पायलट को लगातार सीटी बजाने और सावधानी से गेट तक पहुंचने की सलाह देते हुए सावधानी आदेश भी जारी करेगा।

v) ट्रेन के लोको पायलट को गेट मैन द्वारा हाथ से इशारा किए जाने पर सावधानी से गेट से गुजरने का निर्देश दिया जाएगा। यदि हाथ सिगनल नही दिखाई देता है तो लोको पायलट गेट से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा और सुनिश्चित करेगा कि फाटक बंद है |जी आर 3.73(2)(b)

vi) आने वाली गाड़ी के मामले में स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबर के साथ डिस्पैचिंग छोरके स्टेशन मास्टर को गेट के फोन की खराबी की सूचना देगा|

vii) डिस्पैचिंग छोर पर स्थित स्टेशन मास्टर तब लोको पायलट को उसकी ओर से ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन भेजने से पहले सतर्कता आदेश जारी करेगा।

viii) स्टेशन मास्टर को टेलीफोन के रखरखाव के लिए जिम्मेदार एस एंड टी स्टाफ को भी जल्द से जल्द इसे ठीक करने की सलाह देनी चाहिए।

ix) एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन को ठीक करने और उसी के लिए पुनः कनेक्शनफिट मेमो जारी करने / के बाद ही सामान्य कामकाज फिर से शुरू किया जाएगा।

6.0 विद्युत परिचालित लिफिटिंग बैरियर 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। क्रैंक हैंडल बूम पेडस्टेल पर प्रदान किए गए क्रैंक हैंडल छेद में डाला जाएगा और बैरियर 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।

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

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

8.0 गेट पर अवरोध:

(i) यदि किसी सड़क वाहन से गेट टूट गया है जिससें लाइन अवरुद्ध हो गयी है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर कोई अन्य बाधा उत्पन्न हो गयी है तो गेटमैन तत्काल इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर तैनात खम्भों पर दिन के समय लाल बैनर झण्डी और रात के समय लाल बत्ती लगाएगा।

(ii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन गेट में हुई खराबी/अवरोध के सम्बन्ध में आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iii) यदि किसी गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनल 'आफ' किये गये है, तो आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को सिगनल को 'आन' करने हेतु सूचित किया जायेगा।

(iv) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर सीएचजे की ओर से कोई प्रतिक्रिया नहीं आती 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 फाउल नहीं कर रहे हैं।

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

(vii) यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है, तब स्टेशन मास्टर सभी गाडियों के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेगे कि सावाधानी से आगे बढे और गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में हरे हाथ सिगनल पर पार करें । गेटमैन स्लाइडिंग बूम को निर्धारित तरीके से क्लोज 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 उत्तरदायी मेन्टेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर की मरम्मत के लिये शीघातिशीघ्र इसे ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(x) मेन्टेनेन्स स्टाफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मीमो देने के बाद ही सामान्य संचालन शुरू किये जायेगा।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

9.0 **लेवल क्रॉसिंग के पास ट्रैक पर बाधाः**

यदि किसी पेड़ के गिरने, सड़क वाहन द्वारा फाउल करने या पटरी से उतर जाने के कारण पटरी पर रेल फ्रैक्चर या रुकावट है जो गेटमैन को दिखाई देता है, तो गेटमैन और एस्टेशन मास्टर उपरोक्त मद संख्या 8 के तहत दी गई प्रक्रिया को अपनाएंगे। यदि बाधा समपार फाटक को बाधित करती है; गेटमैन को सड़क यातायात के खिलाफ फाटकों को तब तक बंद रखना चाहिए जब तक कि ट्रैक बाधा से मुक्त न हो जाए।

10.0 **आपातकालीन स्थिति में गेट रोड सिगनल को खतरे में डालनाः**

किसी भी असमान्य स्थिति में सडक उपयोगकर्ता (उदाहरण के लिये टूटा हुआ गेट)चेतावनी देने की आवश्यकता है, सबसे पहले गेटमैन सडक सिगनल को ऑन स्थिति मे रखने की कारवाई करेगा। ऐसा करने के लिये, गेटमैन को सडक सिगनल स्विच को सामान्य स्थिति से **रिवर्स** स्थिति में बदलना होगा। रोड सिगनल ऑन हो जायेगा। अवरोध के क्लियरेस के बाद गेट का समान्य वर्किग फिर से शुरु हो जायेगा। साथ ही इस पूरी घटना की सूचना स्टेशन मास्टर को दी जायेगी।

11.0 **आपातकालीन स्थिति में गेट प्रोटेक्टिंग सिगनल को खतरे में डालनाः**

सड़क यातायात के लिए एक बार बंद किए गए समपार फाटक, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से प्राप्त ट्रेन के आने की सूचना के बाद, गेट से पूरी ट्रेन के गुजरने के बाद तक फिर से नहीं खोला जाएगा। अत्यधिक आपात स्थिति (जैसे ट्रेन बिदाई दुर्घटना आदि) के मामले में जब गेटमैन को ट्रेन के गुजरने से पहले सड़क यातायात के लिए गेट खोलना होता है तो वह सुनिश्चित करेगाः -

i) **अप/डाउन मेन लाइन के मामले में**

जब कोई ट्रेन एप्रोच नही कर रही हो और जब अप और डाउन दोनों एप्रोच ट्रैक क्लियर हों। इनडोर पैनल पर गेट फ्री इंडिकेशन दिखाई देगा, तब गेटमैन आउटडोर कंट्रोल पैनल की ओर बढ़ता है और "ओपन" पुश बटन को संचालित करता है।

यदि इनडोर पैनल पर अपया डाउन "एप्रोच लॉकिंग" लाइट जलती है, तो बंद गेट खोलना संभव नहीं है। आपातकाल के मामले में समपार को खोलना संभव है, भले ही एप्रोच लॉकिग लाइट जल रही हो 120 सेकंड का टाइमर की देरी से खोला जाये ।

(ii) तीसरी लाइन के मामले में, गेटमैन ईआरएन और जीएन बटन द्वारा संबंधित सिग्नल को वापस ऑन कर देगा। अगर कोई ट्रेन उसके पास नहीं आ रही है। गेटमैन गेट खोलने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और उनका मार्गदर्शन भी लेगा और फिर गेटमैन बैरियर स्विच को ओपन पोजीशन में ऑपरेट करेगा। गेट इंडिकेशन पैनल पर एक फ्लैशिंग इंडिकेशन येलो लाइट (एलईडी) दिखाई देगी, एक मिनट के फ्लैशिंग इंडिकेशन के बाद एक स्थिर पीली लाइट ऑन हो जाएगी, फिर गेटमैन गेट ऑपरेशन पैनल पर हरे बटन को तब तक दबाएगा जब तक बैरियर पूरी तरह से संचालित नहीं हो जाता और सड़क यातायात के लिए नहीं खुल जाता और गेट ऑपरेटिंग पैनल पर एक हरे रंग का संकेत दिखाई देता है।

इसके अलावा, वह किसी भी आने वाली ट्रेन को गेट से पहले हाथ खतरे के संकेत पर रोकने के लिए तैयार रहेगा। आपातकाल की निकासी के बाद, गेट का नार्मल वर्किंग उसी समय फिर से बहाल हो जाएगा, इस घटना की सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को दी जाएगी।

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

इंटरलॉक्ड इंजीनियरिंग लेवल क्रॉसिंग गेट नंबर 515 क्लास "सी" के लिए काम करने के निर्देश, टेलीफोन के साथ प्रदान किया गया, सामान्य स्थिति "सड़क यातायात के लिए खुला"

1.सामान्य

1.1 समपार फाटकों का विवरण

सं	विवरण	टिप्पणी
1.	समपार फाटकों की संख्या।	515, क्लास 'सी'
2.	इंजीनियरिंग या ट्रैफिक गेट।	अभियांत्रिकी
3.	स्टेशन मास्टर /एसई (पी-वे) एसएसई (पी-वे) ....के नियंत्रण में	एसएसई (पी-वे) /एमटीजे (साउथ)
4.	किमी का स्थान।	1370.250
5.	स्टेशन पर।	कीथम
6.	स्टेशन के बीच में।	कीथम–फरह
7.	बीजी/एमजी/एनजी।	बीजी
8.	सिंगल/डबल/मिक्स्ड लाइन।	मल्टीपल लाइनें
9.	सामान्य स्थिति।	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	इंटरलॉक्ड/नॉन-इंटरलॉक्ड।	इंटरलॉक
11.	इंटरलॉकिंग के साधन	सिग्नल के साथ इंटरलॉक किया गया
12.	कि.मी. पर गेट सिगनल का प्रावधान।	अप मेंन लाइन -1370.430 डाउन मेंन लाइन -1369.970 अप तीसरी लाइन -1370.430 डाउन तीसरी लाइन -1370.070
13.	सिग्नलिंग व्यवस्था	अप मेंन लाइन-ए505 डाउन मेंन लाइन-ए506 अप तीसरी लाइन-जी1(515) जी1(514) का सह यूडी डाउन तीसरी लाइन-जी2(515)
14.	संचार के साधन टेलीफोन/घंटी आदि	टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई।	9.1 मीटर।
16.	सड़क का प्रकार। (एनएच/एसएच/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम।	एनएच-पनिगरी
18.	कच्ची/पक्की	पक्की
19.	एप्रोच रोड।	एएसपी
20.	सड़क की चौड़ाई।	9.1 मीटर।
21.	रोड क्रॉसिंग का कोण (स्क्यू गेट के मामले में)	900
22.	सड़क ढाल (यदि कोई हो)।	i) उत्तर-पूर्वकी ओर। 100 में 1 ii) 100 में दक्षिण-पश्चिम1 की ओर
23.	सड़क संरेखण(सीधा/वक्र)। i) उत्तर-पूर्वकी ओर। ii) दक्षिण-पश्चिम की ओर	सीधा सीधे सीधे
24.	हाइट गेज का प्रावधान।	उपलब्ध
25.	बेरियर का प्रकार।	स्लाइडिंग बूम के साथ ईओएलबी
26.	चेक रेल की लंबाई।	9.30 मी.
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क की सतह।	एएसपी
28.	रंबल स्ट्रिप/स्पीड बार्कर की लंबाई।	9.1 मीटर
29.	रोड साइन।	उपलब्ध
30.	स्पीड ब्रेकर इंडिकेशन बोर्ड।	उपलब्ध
31.	टी.वी.यू.	21460/04-2022
32.	अगली जनगणना होगी	04-2025
33.	डेटोनेटर लगाने के लिए सीमांकन।	गेट से मानक दूरी
34.	कार्यरत गेटमैन की संख्या।	2
35.	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता।	आगरा
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता।	आगरा
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची। हाँ/नहीं	हाँ।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.2 उपकरण:

क्र.सं.	मद	मात्रा/संख्या
1.	तीन रंगों वाली टॉर्च	3(चौगुनी/लाइन या ट्विन सिंगल लाइन पर 5)
2.	हाथ का सिगनल झंडा	हरा 1 लाठी पर चढ़ा हुआ
3.	हाथ सिगनल फ्लैग	लाल 3 (चौगुनी/लाइन या ट्विन सिंगल लाइन पर 6) और 7 हेक्सापल सेक्शन स्टिक पर लगे होने की स्थिति में)
4.	बैनर फ्लैग	लाल 3 (चौगुनी/लाइन या ट्विन सिंगल लाइन पर 5)
5.	लाल बैनर फ्लैग प्रदर्शित करने के लिए पोस्ट	2 (चौगुनी/लाइन या ट्विन सिंगल लाइन पर 4 और हेक्सापल सेक्शन पर 5)
6.	स्टॉप मार्क के साथ पैडलॉक	2 के साथ अतिरिक्त चेन।
7.	डेटोनेटर	10 प्लास्टिक केस में
8.	फ़्यूज़	1
9.	गेट लैंप	-
10.	टॉमी बार	1
11.	मोर्टार पैन	1
12.	कुदाल/फावड़ा	1
13.	हैमर	1 (डामर वाली सड़क के मामले में यह प्रदान नहीं किया जा सकता है)
14.	कुल्हाडी	1 (डामर वाली सड़क के मामले में यह प्रदान नहीं किया जा सकता है)
15.	झंडों के लिए टिन का डिब्बा	1
16.	तेल के लिए कैन	-
17.	पानी का घड़ा/बाल्टी	1
18.	मस्टर रोल के लिए कनस्तर	-
19.	चश्मा पहने गेटमैन के अतिरिक्त चश्मे का सेट	1
20.	गेट पर बाधा के मामले में समपार फाटक आरेख का सीमांकन संरक्षण बोर्ड	1
21.	टोकरी	1
22.	सीटी	1
23.	दीवार घड़ी	1
24.	लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट की विफलता के मामले में छोटी चेन	2

1.3 गेट लॉज में रखे जाने वाले अभिलेख:

उपरोक्त उपकरणों के अलावा, गेट लॉज में निम्नलिखित रिकॉर्ड भी रखे जाएंगे।

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

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.4 **प्रचालन की पद्धति** प्रचालन की पद्धति का विस्तृत विवरण गेट वर्किंग के परिशिष्ट में दिया गया है ।

1.5. **गेटमेन की ड्यूटी**-:

1.5.1 **सतर्कता**:गेटमेन सर्तक रहेगा और किसी खतरे की आशंका होते ही त्वरित कार्यवाही करने हेतु तत्पर रहेगा। फाटक की चाबिया उसके निजी अभिरक्षा में रहेगी।

1.5.2. **गाड़ी पास होने के समय की स्थिति**-:

गाड़ियो के गुजरते समय गेटमेन निम्न निर्दिष्ट रीति में खड़ा रहेगा-

5. गेट मैन आने वाली गाड़ी के सामने मुंह करके गेटलाज के सामने खड़ा रहेगा।

6. गेटमैन दिन के समय लाल और हरी झंडी अलग-अलग डंडे पर समेटी/लपेटी और बाएं हाथ में पकड़े रहेगा।

7. गेटमैन रात के समय सफेद प्रकाश युक्त हाथ बत्ती रेलपथ की ओर करके पकड़े रहेगा।

8. वह अपने गले में डोरी लगी हुई सीटी लटकाये रहेगा।

1.5.3 **गेटमेन की नियमित ड्यूटी**-:

(I.) गेटमैन सुनिश्चित करेगा कि लाल बैनर /लाल बत्ती रेलपथ के एक छोर से दूसरे छोर तक लगी है , तब कभी नॉन इंटर लॉक्ड गेट खूली हालत में और आपातकाल अथवा अवरोध की स्थिति में अन्य प्रकार के समपार फाटक हो ।

(II.) गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि गेट लैम्प और सभी गेट सिगनलों के गेट लैम्प प्रकाशित है और सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार प्रकाशित है|

(III.) गेटमेन ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपने कर्तव्य का पालन कड़ाई के साथ करेगा और तब तक गेट नही छोड़ेगा जब तक कि रिलीवर न आ जाये तथा कार्यभार ग्रहण न कर लें। यदि आपातिक स्थिति में गेट छोड़ना ही पड़े तो उसे गेट छोड़ने से पूर्व फाटकों को सड़क यातायात के विरूद्ध बन्द करके ताला अवश्य लगा देना चाहिए।

(IV) विशेष निर्देशों के तहत जहाँ अन्यथा निर्धारित किया जाता है को छोड़कर सभी गुजरने वाली गाड़ियों को ध्यान से देखेगा और गाड़ियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने हेतु तैयार रहेगा।

(V) गेटमेन सभी गुजरने वाली गाड़ियों को अत्यन्त सावधानीपूर्वक देखेगा और किसी भी असामान्य स्थिति जैसे गरम धुरा, लटकती हुई चैन, लटकती हुई बैटरी, अन्य वाहनट्रेन /वैगन /,बैटरी बॉक्स में लगी आग,लोड का खिसकना,गिरती हुई चीज जैसे ब्रेक-ब्लॉक,ब्रेक बीम,संरक्षा ब्रैकेट,निर्वात सिलेण्डर या अन्य स्थिति जो संरक्षित गाड़ी संचालन में खतरा पैदा कर सकते है उनका तीव्र एवं सावधानीपूर्वक निरीक्षण करेगा।

(VI.) गेटमेन किसी सिगनल को दुहराने के लिए भी तैयार रहेगा, जो गार्ड द्वारा लोको पायलट को वाकअन्य साधन द्वारा दिया जा सकता है। टाकी या साधनों द्वारा दिया जा सकता है ।

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(VII.) यदि विद्युतीय लिफ्टिंग बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब हो तो गेटमेन स्लाइडिंग बूम बेरियर का उपयोग करेगा। यदि विद्युतीय लिफ्टिंग बैरियर एवं स्लाइडिंग बूम बेरियर दोनों खराब या आउट ऑफ ऑर्डर हों तो गेटमेन अतिरिक्त चैन को डिस्क एवं पैडलॉक सहित सड़क यातायात के विरूद्ध फाटक को सुरक्षित करने के लिए प्रयोग मे लायेगा।

(VIII.) गेटमेन समीप के स्टेशन मास्टर, गैंगमेट या सेक्शन इंजी रेलपथ को गेट अथवा उससे संबंधित/. . देगा।उपकरण में किसी भी खराबी की सूचना शीघ्रातिशीघ्र

(IX.) गेट पर यदि सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमेन आवश्यक होने पर सिगनल अथवा तार को डिस्कनेक्ट कर सिगनल को ऑन पोजीशन में रखेगा। यदि आवश्यक हो तो, चाहे सिगनल अथवा तार को डिस्कनेट (विनियोजित) ही करना पडे ।

(X.) गेट पर यदि सिगनल खराब हो जाता है तो गेटमेन लिफ्टिंग बेरियर को बंद कर तालित करेगा और सीटी बजाएगा और हाथ सिगनल दिखाकर खराब सिगनल से गाड़ी सिगनल से पास कराएगा और लोको को अगले स्टेशन पर इसकी खराबी के बारे में सूचना देगा।

(XI.) गेटमेन जब समपार फाटक पर ड्यूटी पर हो तो बैज तथा निर्धारित यूनिफार्म पहनेगा।

(XII.) गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि जब वह ड्यूटी पर है उसके पास सक्षमता प्रमाण पत्र है।

(XIII.) गेटमेन फाटक संचालन निर्देशों के अनुरूप कार्य करेगा और इन अनुदेशों से भलीभाँति अवगत बना रहेगा।

(XIV.) गेटमेन सुनिश्चित करेगा कि गेट पर आपूर्ति किए गये उपस्कर अच्छी हालत में हैं और तत्काल प्रयोग के लिए तैयार हैं।

(XV.) गेटमेन देखेगा कि चैनल के लिए फ्लैंज के लिए पहिए की कोर साफ है।

(XVI.) कच्ची सड़क के मामले में गेटमेन सड़क की सतह पर पानी का छिड़काव और उसकी पुताई करेगा।

(XVII.) गेटमेन यह देखने के लिए चैकस रहेगा कि सड़क उपयोगकर्ता को गेट बंद होने के कारण कम से कम असुविधा हो।

(XVIII.) विद्यूतीकृत सेक्शन में गेटमेन यह सावधानीपूर्वक देखेगा कि समपार से गुजरने वाले सड़क वाहन समपार के दोनों ओर लगे हुए लदान ऊचाई मापी की सीमा के अंदर है।

(XIX.) गेटमेन व्यक्तियो अथवा पशुओ के अतिचार को रोकने (ट्रेस पासिंग)का हर संभव प्रयास करेगा।

1.5.4 गाड़ियों में असामान्य घटना के प्रकरण में की जाने वाली कार्यवाही :

यदि फाटक वाला किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्नानुसार कार्यवाही करेगा -:

(I.) वह गुजरती हुई गाड़ी के लोको पाइलट गार्ड/को सचेत करने के लिए दिन में लाल झंडी और रात में फलैशिंग लाल बत्ती दिखाकर त्वरित कार्यवाही करेगा ।

(II.) गाड़ी पार्टिग के मामले में गेटमेन रुकने का लाल हाथ सिगनल नहीं दिखाएगा। परंतु ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिन में हरी झंडी ,रात में सफेद बत्ती लम्ब रूप में ऊपर नीचे करते हूये हिलाएगा।

(III.) वह साथ साथ लोको पाइलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करनेके लिए लगातार सीटी बजाकर बोलते समय हाथों की मुद्रा से हाव-भाव दिखाकर अथवा ब्रेकवान में गिट्टी फेंककर या किसी अन्य साधन द्वारा लोको पायलट व गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(IV.) यदि लोको पाइलट व गार्ड को ध्यान दिलाने में विफल रहते हैं तो गेटमेन स्टेकेबिन मेंन /केबिन मास्टर /.मा. को, यदि टेलीफोन द्वारा संबद्ध है, समुचित कार्यवाही हेतु प्राइवेट नंबर आदान प्रदान केअंतर्गत तत्काल सूचित करेगा।

(के.जी गोस्वामी)	(नितिन गर्ग)	(प्रदीप सोनी)
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा	वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

1.5.5 गाड़ियों में असामान्य घटना के प्रकरण में की जाने वाली कार्यवाही :

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर गेटमैन गेट सिगनल को ऑन स्थिति मे रखेगा।गेटमेन आपात बटन को 2 सेकंड के लिए दबाकर सिगनल को खतरे की स्थिति में वापस करेगा |

(ii) इसके उपरान्त यदि फाटकवाला अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह कार्यरत स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर/ स्विच /कैबिनमेन कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो फाटकवाला सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

(iv) फाटक पर किसी असमान्य घटना के दौरान किसी गाड़ी के लिए सिगनलों को ऑफ करने के लिए आपात स्विच लगाए गए है | ऐसी स्थिति में गेटमेन को गेट के आपात स्विच को ऑफ कर देना चाहिए |

गेटमेन लाइन/गेट का बचाव निम्नवत करेगा :

(ख) दोहरी लाइन सेक्शन पर :

(I.) यदि दोनो लाइने अवरूद्ध है तो गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा।

(II.) तब वह उसी प्रकार से दूसरी लाइन पर दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर अवरोध का भी बचाव करेगा।

(III.) तब गेटमैन फाटक के बचाव के लिये पटाखे, फ्लैशिंग लाल हाथ सिगनल और दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल हाथ बत्ती के साथ-साथ आगे जायेगा।

(IV.) गेटमैन दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये उस ओर जिधर से गाड़ी आने की संभावना पहले हो तो ब्रॉड गेज़ लाइन पर 600 मीटर पर और मीटर गेज़की .मी 400नैरो गेज़ लाइन पर / दूरी परएक पटाखा लगा देगा।उसके बाद वह समपार फाटक से ब्रॉड गेज़पर1200 मीटर और गेज़नैरो गेज़ / 800लाइन पर मी .तथा जायेगा और ट्रैक पर 3 पटाखे 10-10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन का बचाव करने के बाद वह रास्ते के मध्य स्थित पटाखे को उठाते हुये फाटक पर वापस आ जायेगा।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(V.) उसके बाद वह दूसरी लाइन पर लाल हाथ सिगनल दिखाता हुआ आगे जायेगा और उपर्युक्त उप पैरा ivमें वर्त नियमानुसार पटाखे लगायेगा और अवरोध स्थल पर वापस लौटते समय रास्ते के मध्य पटाखे को उठा लेगा।

(VI.) समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा। उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को सूचित करेगा।

(VII.) यदि गेटमैन यह देखता अथवा सुनता है कि गाड़ी आने वाली है जब कि वह बचाव करने के रास्ते में ही है तथा निर्धारित दूरी जहां पटाखे लगने है, से पहले तो वह जितनी दूर जा सकता है वहां लाइन पर पटाखे लगा देगा।

(VIII.) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये लाल फ्लैशिंग हाथ सिगनल जलायेगा और स्थिर रखेगा दिन में लाल झडी और रात के समय लाल हाथ बत्ती बारम्बार हिला कर आने वाली गाड़ी को रोकेगा।

(ख) <u>इकहरी लाइन सेक्शन पर</u> :

(I.) गेटमैन दिन के समय एक लाल बैनर फ्लैग तथा रात के समय एक लाल बत्ती अवरोध स्थल से 5 मीटर की दूरी पर इस निमित्त यथोचित लगाये गये खम्भों पर लगा देगा। जिस ओर से पहले गाड़ी आने की संभावना है उस ओर का बचाव वह पहले करेगा।

(II.) तब वह उसी प्रकार से दसरी ओर का भी बचाव करेगा ।

(III.) तब गेटमैन फाटक के बचाव के लिये पटाखे और दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समयलाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती के साथ-साथ आगे जाएगा

(IV.) गेटमैन दिन के समय लाल झंडी एवं रात के समय लाल फ्लैशिंग हाथ बत्ती दिखाते हुये उस ओर जिधर से गाड़ी आने की संभावना पहले हो ब्रॉडगेज पर 600 मीटर तथा मीटर /नेरोगेज पर 400 मीटर तक जायेगा ।और लाइन पर एक पटाखा लगा देगा, उसके बाद वह समपार फाटक से ब्रॉड गेज पर 1200 मीटर तथा मीटर /नेरोगेज पर 800 मीटर जायेगा और ट्रैक पर 3 पटाखे 10-10 मीटर की दूरी पर लगायेगा । इस प्रकार लाइन का बचाब करने के बाद वह रास्ते में मध्य स्थित पटाखें को उठाते हुये फाटक पर वापस आ जायेगा ।

(V.) उसके बाद वह दूसरी लाइन पर लाल हाथ सिगनल दिखाता हुआ आगे जायेगा और उपर्युक्त पैरा ivमें वर्णित नियमानुसार पटाखे लगायेंगा और अवरोध स्थल पर वापस लौटते समय रास्ते के मध्य स्थित पटाखे को उठा लेगा।

(VI.) समपार फाटक पर वापस आ जाने के बाद अवरोध को हटाने के लिए कदम उठायेगा।

(VII.) यदि गेटमैन यह देखता अथवा सुनता है कि गाड़ी आने वाली है जब कि वह बचाव करने के रास्ते में ही है तथा निर्धारित दूरी जहां पटाखे लगने है, से पहले तो वह जितनी दूर जा सकता है वहां लाइन पर पटाखे लगा देगा।

(VIII.) उसके बाद वह लोको पायलट को सचेत करने के लिये लाल फ्लैशिंग हाथ सिगनल जलायेगा और स्थिर रखेगा आने वाली गाड़ी को दिन में लाल झडी और रात के समय लाल हाथ बत्ती बारम्बार हिला कर रोकेगा।

(घ) <u>गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्यवाही-:</u>

I. गेटमेन रात के समय दो हाथ सिगनल बत्तियां जलायेगा और लाल बत्ती दिखाने/प्रदर्शित करने उपर्युक्त उप पैरा 4 ए व बी में वर्णित नियमानुसार लाइन का बचाव करने संबंधी कार्यवाही करेगा।

II. यदि गेट सडक वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त कर दिया गया हो जो ट्रैक उल्लंघित कर रहा हो अथवा लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई भाग ट्रैक को उल्लंघित कर रहा हो या समपार फाटक पर कोई अन्य अवरोध हो तो गेटमेन त्वरित कार्यवाही करेगा।

III. वह सड़क वाहन के सभी विवरण वाहन का नंबर, चालक व मालिक का नाम नोट करेगा और समीपस्थ स्टेशन मास्टर को विवरण और समपार फाटक पर अवरोध के संबंध में संदेश वाहक अथवा अन्य साधन द्वारा संदेश भेजेगा।

1.6 इंजीनियरिंग मदें

समपार फाटकों पर दृश्यता संबंधी आवश्यकता समपार संपर्क मार्ग पर स्पीड ब्रेकर का प्रावधान और यातायात गणना आदि भारतीय रेलवे स्थाई रेल पथ नियमावली के पैरा 916, 918और 919 में वर्णित है।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

परिशिष्ट ए के (समपार स-515)लिए अनुलग्नक ए

1.0 समपार फाटक उपकरण

समपार फाटक संख्या 515पर उपलब्ध कराई सुविधा और उपकरण नीचे दिए गए हैं

1.1.1 (ए)– **कंट्रोल पेनल- इंडोर –यह निम्नलिखित बटन और संकेतों के साथ लगाए गए हैं|**

- समपार फाटक खुला/बंद के संकेत
- समपार फाटक तालित/फ्री संकेत
- अप तथा डाउन मेन लाइन और तीसरी लाइन के गेट नियंत्रण सिगनल का ऑन और ऑफ आस्पेक्ट संकेत्|
- अप तथा डाउन मेन लाइन और तीसरी लाइन के गेट नियंत्रण सिगनल के लिए रूट बटन के साथ सिगनल
- सड़क सिगनल स्विच
- पावर सप्लाई संकेत
- ई आर एन बटन
- बजर के साथ आगमन संकेत ।

(बी) **गेट लॉज में निम्न व्यवस्था के साथ इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण उपलब्ध कराया गया है:**

- स्लाइडिंग बूम के बंद होने के बाद इलेक्ट्रिक की लॉकिंग उपकरण से चाबी लॉक करना।
- स्लाइडिंग बूम को खोलने के लिए चाबी रिलीज़ करने के लिए पुश बटन

(सी) कंट्रोल पेनल – आउटडोर

समपार फाटक पर उपयुक्त स्थान पर एक आउटडोर कंट्रोल पेनल लगाया गया है जहाँ से गेटमेन को सड़क यातायात क्लियर दिखाई पड़ता है। आउटडोर कंट्रोल पेनल निम्नलिखित संकेतों एवं बटनों के साथ उपलब्ध कराया गया है :

- **दो संकेत** - बैरियरों को **'खोलने'** के लिए एक एवं **'बंद'** करने के लिए एक
- **तीन पुश बटन** बैरियरों को **'खोलने'** एवं **'बंद'** करने हेतु प्रत्येक के लिए एक गेट बंद करने और यह सुनिश्चित करने के बाद कि सड़क अवरोध मुक्त है , गेट नियंत्रण ट्रांसफर करने के लिए तीसरे बटन का उपयोग किया जाता है ।
- बेरियरों की मोटर परिचालन हेतु विद्युत की उपलब्धता के लिए संकेत

1.1.2 सड़क यातायात के लिए गेट सिगनल

सड़क यातायात संकेत उपयुक्त स्थानों पर सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए समपार फाटक के दोनों ओर ट्यूबलर पोस्टों पर लगाए गए हैं ताकि सड़क पर आने वाले वाहनों को क्लियर रूप से दिखाई दे। सड़क यातायात के संकेत निम्नलिखित आस्पेक्ट में दिखाई देंगे :

- सड़क बेरियरों की **'बंद'** स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर लाल संकेत
- सड़क बेरियरों की **'खुली'** स्थिति को दिखाने के लिए स्थिर पीला संकेत

1.1.3 हूटर

समपार फाटक पर प्रत्येक बेरियर पेडिस्टल के समीप खंबों पर हूटर लगे हैं और यह सड़क यातायात के सहयोजन में संचालित होते हैं, सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए बेरियर बंद/खुला होने के दौरान हूटर बजना शुरु हो जाएगा और जब बेरियर पूर्णत:बंद होने /खुलनेपर हूटर बन्द हो जाएगा।

1.1.4 विद्युत चालित बूम वैरियर -:

बूम वैरियर जो विद्युत चालित बूम वैरियर मैकेनिज्म वैरियर पेडेस्टल के साथ प्रयोग किया जायेगा । वैरियरों में स्टाप बोर्ड , बूम लाइट बाक्स और एम एस काउन्टर वेट फिट है। जब यह बन्द होता है तो प्रत्येक बूम वैरियर बूम वैरियर सपोर्ट पर टिका रहता है और बूम सोलेनाइड लाकिंग पद्धति के साथ तालित स्थिति मे रहता है।

2.0 समपार फाटक बन्द करने एवं खोलने की विधि-:

(ए) तीसरी लाइन की गाड़ियों के लिए अप एवं डाउन मेन लाइन की गाड़ियों और डेड एप्रोच द्वारा इस समपार फाटक पर लगा अप्रोच वार्निंग सक्रिय होता है |मेन लाइन सेक्शनके अप और डाउन दोनों ओर लगभग 4 कि0मी0 की दूरी पर दोनों तरफ वार्निंग डिसटेंट लगा है |

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

(बी) समपार फाटक की सामान्य स्थिति सड़क यातायात के लिए 'खुला' है। जब कोई डाउन गाड़ी समपार फाटक की ओर भेजी जानी है अथवा जब अन्य सिरे से कोई अप गाड़ी भेजी जानी है तो सहा. स्टे मा कीथम समपार फाटक संख्या 514 के गेटमैन को गाड़ी नम्बर, विवरण दिशा एंव समपार से पास होने का अनुमानित समय की सूचना देगा। ज्योंही गेटमैन आगमन चेतावनी घंटी की आवाज सुनता है अथवा स्टे.मा.से गेट बन्द करने की सूचना प्राप्त कर्ता है ताकि गाड़ी का विलम्बन न हो सड़क यातायात के पास होने और यह सुनिश्चित करने के बाद कि गेट के दोनो बूम के मध्य यातायात साफ हैं, गेट बन्द करेगा | सड़क यातायात के लिए गेट बन्द करने के लिए गेट मैन आउट डोर कन्ट्रोल पैनल पर पुश बटन को दबाएगा| इलेक्ट्रिकल लिफ्टिंग बैरियर बूम लोअर होना प्रारम्भ हो जायेगा और जब बैरियर 5 डिग्री वर्टिकल है तो सड़क यातायात सिगनल जो पीला सकेत लाल में परिवर्तित हो जायेगा। हूटर बजना प्रारम्भ कर देगा, आउट डोर कन्ट्रोल पैनल पर 'बैरियर खुला' संकेत चमकना बन्द हो जायेगा। बूम को पूरी तरह से झुकाने के बाद गेटमैन यह पुष्टि करने के बाद 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 फाटक को लाक करने के लिए आउट डोर कन्ट्रोल पैनल के तीसरी पुश बटन को दबाएगा । बैरियर स्वतः बूम मीटिंग पोस्ट पर दिये विघुत लाक द्वारा पाशित हो जायेगा और इंडोर पैनल पर लॉक्ड संकेत दिखाई देगा।गेटमैनइनडोर कन्ट्रोल पैनल की संबन्धित सिगनल एवं रूट बटन को दबाकर आवश्यकतानुसार सिगनल को आफ करेगा । सड़क सिगनल स्थिर लाल सकेत देगा और चेतावनी हूटर बजना बन्द हो जायेगा।

(सी)(1) अप / डाउन मेन लाइन के मामले में गाड़ी के पूरी तरह पास हो जाने के बाद और जब दोनो अप और डाउन लाइन एप्रोच ट्रैक साफ है। तो इंडोर कंट्रोल पैनल पर गेट फ्री संकेत दिखाई देगा तब गेटमैन आउटडोर कन्ट्रोल पैनल पर लगी ओपेन पुश बटन को प्रचालित करेगा।

2. तीसरी लाइन के मामले में गाड़ी के पूरी तरह पास हो जाने के बाद गेटमेन ई आर एन और जी एन बटन के द्वारा सबंधित सिगनल को ऑन स्थिति में वापस करेगा। गेट इंडिकेशन पैनल पर यलो लाइट (एलईडी) फ्लेशिंग इंडीकेशन दिखाई देगा एक मिनट बीतने के बाद फ्लेसिंग इंडीकेशन स्थिर यलो लाइट में परवर्तित हो जाएगा तब गेटमैन आउटडोर कन्ट्रोल पैनल की ''ओपेन'' पुश बटन का परिचालन करेगा। बूम बैरियर ऊपर उठना प्रारम्भ हो जाता है जब बैरियर 2 डिग्री होरिजन्टल होने पर रोड सिगनल पीला संकेत फ्लैश करना प्रदर्शित होता है। दोनो बैरियर ''क्लोज्ड'' और''ओपेन'' संकेत फ्लैश करना प्रारम्भ कर देता है। जब बैरियर 5 डिग्री वर्टिकल से रहता है, तो रोड सिगनल स्थिर पीला प्रदर्शित करता है। बैरियर खुला स्थिर संकेत प्रदर्शित करता है।

टिप्पणी – गेट खोलने से पहले गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि गेट की सुरक्षा करने वाले सभी संबन्धित सिगनल ऑन स्थिति में हैं

3(ए) स्लाइडिंग बूम द्वारा फाटक बंद करने की प्रक्रिया

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 आपातकाल 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।

((के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

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

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

गेट मैन को स्टेशन मास्टर द्वारा आवश्यक निर्देश मिलने के बाद रोड सिगनल को ऑन में करने के लिये दिये गये स्विच को रिवर्स करेगा तथा इसके बाद 'ए' साइड के स्लाइडिंग बूम को बन्द करेगा और स्लाइडिंग बूम को स्टैण्ड तक खीचेगा और चाबी को 'एक्स' मार्क बूम स्टैण्ड में लगाकर लॉक कर देगा जिससे 'वाई' चाबी रिलीज हो जायेगी। फिर 'बी' साइड के स्लाइडिंग बूम को खीचेगा। 'वाई' चाबी को लॉक में लगाकर घड़ी की दिशा के अनुसार घुमायेगा। जिससे 'बी' साइड का बूम भी लॉक हो जायेगा और तीसरी चाबी 'जेड' रिलीज हो जायेगी इस चाबी को लेकर गेटमैन गेटलॉज़ मे रखे टी-2/केएलसीआर बॉक्समें लगाकर घुमायेगा। जिससे बैरियर स्विच रिवर्स पोजीशन में आ जायेगा और गेट कन्ट्रोल रिले क्रियाशील हो जायेगी।

3(बी) स्लाइडिंग बूम को खोलने की प्रणाली:-

गाडी गुजरने के बाद गेटमैन सड़क यातायात निकालने के लिये स्टेशन मास्टरसे आवश्यक निर्देश प्राप्त करेगा। गैटमैन बैरियर स्विच को सामान्य स्थिति में करेगा जिससे गेट सिगनल खतरा स्थिति में हो जायेगा। टी-2/केएलसीआर बाक्स से 'जेड' चाबी निकालकर 'जेड' चाबी को 'बी' साइड के बूम के लगाकर खोलेगा जिससे 'वाई' चाबी निकल आयेगी अब इसी प्रकार 'वाई' चाबी की सहायता से 'ए' साइड के बूम को 'बी' साइड के बूम की प्रक्रिया के अनुसार खोलेगा। इसके बाद रोड सिगनल स्विच को सड़क यातायात निकालने के लिये सामान्य स्थिति में करेगा और सड़क यातायात क्लियर करेगा।

4.0 **गेटमेन को सूचना -**

जब कभी अप /डाउन गाड़ियों को गुजारने के लिए फाटक को खोलना जरूरी है तो ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर गेटमैन को ट्रेन की संख्या, विवरण और दिशा की सलाह देगा और उसे सड़क यातायात के खिलाफ समय पर गेट को बंद करने और लॉक करने के लिए कहेगा।

v) स्टेशन मास्टर केबिन मास्टर/केबिनमैन अपने सिरे से संबद्व टेलिफोन के माध्यम से गेटमैन को समपार फाटक की ओर जाने वाली गाडियों के संचालन के बारे मे सूचित करेगा ।

vi) यदि टेलीफोन स्टेशन के गाडी रिसीव करने वाले सिरे से संबंद्व है तो यह समपार स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर /केबिनमैन द्वारा गेटमैन को दी जायेगी , जैसै ही वह गाडी भेजने वाले स्टेशन खंड में गाडी प्रवेश करने की सूचना प्राप्त करता है ।

vii) यदि गाडी का वास्तविक रनिंग टाइम खंड के दूसरी ओर से 10 मिनट से कम है तो स्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर/केबिन मैन लाइन क्लियर प्राप्त /स्वीकृत करने से पूर्व यह सूचना गेटमैन को देंगे |

viii) यह गेटमैन का कर्तव्य है कि वह सुनिश्चित करे कि फाटक समय से बंद कर दिया गया है जिससे गाडी का विलम्बन न हो और न ही सडक यातायात का अधिक विलम्वन हो ।

टिप्पणी:

.1 जब इनडोर पैनल पर अप या डाउन लाइट "एप्रोच वार्निंग"प्रकाशित हो तो गेट न खोलने की सलाह दी जाती है। जब अप्रोच वार्निंग लाइट जलती है, तो गेटमैन आपात स्थिति को छोड़कर गेट खोलने का प्रयास नहीं करेगा।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

.2 जब इनडोर पैनल पर अप या डाउन एप्रोच लॉकिंगलाइट जल जाती हे
तो बंद गेट खोलना संभव नहीं है। आपातकाल के मामले में, समपारको खोलना संभव है, भले ही समपार 120 सेकंड टाइमर के समय के उपयोग द्वारा समपार अप्रोच लॉक हो |

.3 यदि दूसरी ट्रेन पहली ट्रेन के समपार गेट को क्लियर करने से पहले एप्रोच वार्निंग ट्रैक सर्किट को घेरती हैतो कोई बजर नहीं बजता है, लेकिन एप्रोच वार्निंग ट्रैक पहली ट्रेन के गेट को क्लियर करने के बाद भी घिरा प्रदर्शित होता है, जब तक कि अंतिम ट्रेन समपार गेट को क्लियर नहीं कर देती। .

.4 एक ट्रेन के गुजरने के बाद यदि दूसरी ट्रेन के एप्रोच ट्रैक पर आने से पहले फाटक नहीं खोला जाता है, तो गेटमैन द्वारा गेट कंट्रोल बटन के ऑपरेशन के बिना गेट विद्युत रूप से बंद हो जाता है। गेट बंद होने के बाद पहली ट्रेन के लिए सिगनल क्लियर करने के लिए गेट कंट्रोल बटन को ऑपरेट किया जाता है।

5.**<u>टेलिफोन की विफलता</u>** -

जब दूरसंचार विफल हो जाता है या गेटमैन से दो तीन प्रयासों के बावजूद कोई जबाब नही मिलता है तो निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जानी चाहिए:

i) डयूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर पॉइसमैन के माध्यम से स्टेशन मास्टर गेटमैन को गाडी की संख्या , विवरण ,दिशा की पूरी जानकारी के साथ लिखित सलाह भेजेगा ।

ii) ऐसी सलाह प्राप्त करने पर गेटमैन गेट को बंद करेगा जिससे कि स्टेशन मास्टर सिगनल आगमन /प्रस्थान सिगनल को आफ करने के लिये सक्षम हो जाये ।

iii) यदि गाडी की सघनता के कारण पर्याप्त समय उपलब्ध नही है तो स्टेशन मास्टर गाडी के लोको पायलट को सिगनल को ऑन में पार करने के लिये लिखित प्राधिकार पत्र जारी करेगा ।

iv) इसके अलावा,स्टेशन मास्टर लोको पायलट को लगातार सीटी बजाने और सावधानी से गेट तक पहुंचने की सलाह देते हुए सावधानी आदेश भी जारी करेगा।

v) ट्रेन के लोको पायलट को गेट मैन द्वारा हाथ से इशारा किए जाने पर सावधानी से गेट से गुजरने का निर्देश दिया जाएगा। यदि हाथ सिगनल नही दिखाई देता है तो लोको पायलट गेट से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा और सुनिश्चित करेगा कि फाटक बंद है | जी आर 3.73(2)(b)

vi) आने वाली गाड़ी के मामले में स्टेशन मास्टर प्राइवेट नंबर के साथ डिस्पैचिंग छोरके स्टेशन मास्टर को गेट के फोन की खराबी की सूचना देगा|

vii) डिस्पैचिंग छोर पर स्थित स्टेशन मास्टर तब लोको पायलट को उसकी ओर से ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन भेजने से पहले सतर्कता आदेश जारी करेगा।

viii) स्टेशन मास्टर को टेलीफोन के रखरखाव के लिए जिम्मेदार एस एंड टी स्टाफ को भी जल्द से जल्द इसे ठीक करने की सलाह देनी चाहिए।

ix) एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन को ठीक करने और उसी के लिए पुनः कनेक्शनफिट मेमो जारी करने / के बाद ही सामान्य कामकाज फिर से शुरू किया जाएगा।

<u>6.0 विद्युत परिचालित लिफिटिंग बैरियर की विफलता</u>

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। क्रैंक हैंडल बूम पेडस्टेल पर प्रदान किए गए क्रैंक हैंडल छेद में डाला जाएगा और बैरियर 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।

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

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

8.0 **गेट पर अवरोध:**

(i) यदि किसी सड़क वाहन से गेट टूट गया है जिससें लाइन अवरुद्ध हो गयी है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर अथवा गेट का कोई अन्य भाग लाइन को अवरुद्ध कर रहा है अथवा यदि गेट पर कोई अन्य बाधा उत्पन्न हो गयी है तो गेटमैन तत्काल इस प्रयोजन के लिए गेट के दोनों सिरों पर तैनात खम्भों पर दिन के समय लाल बैनर झण्डी और रात के समय लाल बत्ती लगाएगा।

(ii) इसके तत्काल बाद, गेटमैन गेट में हुई खराबी/अवरोध के सम्बन्ध में आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अन्तर्गत सूचित करेगा।

(iii) यदि किसी गाड़ी के लिए आगमन/प्रस्थान सिगनल 'आफ' किये गये है, तो आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर को सिगनल को 'आन' करने हेतु सूचित किया जायेगा।

(iv) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर सीएचजे की ओर से कोई प्रतिक्रिया नहीं आती 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 फाउल नहीं कर रहे हैं।

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

(vii) यदि गेट क्षतिग्रस्त है, किन्तु अवरोध मुक्त है, तब स्टेशन मास्टर सभी गाडियों के लोको पायलट को सावधानता आदेश जारी करेगे कि सावाधानी से आगे बढे और गेट सिगनल को ऑन की स्थिति में हरे हाथ सिगनल पर पार करें । गेटमैन स्लाइडिंग बूम को निर्धारित तरीके से क्लोज 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 उत्तरदायी मेन्टेन्स स्टाफ को लिफ्टिंग बैरियर की मरम्मत के लिये शीघातिशीघ्र इसे ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(x) मेन्टेनेन्स स्टाफ द्वारा खराब लिफ्टिंग बैरियर को सुधारने एवं पुनः संयोजन/फिट मीमो देने के बाद ही सामान्य संचालन शुरू किये जायेगा।

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

(नितिन गर्ग)
वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

9.0 लेवल क्रॉसिंग के पास ट्रैक पर बाधा:

यदि किसी पेड़ के गिरने, सड़क वाहन द्वारा फाउल करने या पटरी से उतर जाने के कारण पटरी पर रेल फ्रैक्चर या रुकावट है जो गेटमैन को दिखाई देता है, तो गेटमैन और एस्टेशन मास्टर उपरोक्त मद संख्या 8 के तहत दी गई प्रक्रिया को अपनाएंगे। यदि बाधा समपार फाटक को बाधित करती है; गेटमैन को सड़क यातायात के खिलाफ फाटकों को तब तक बंद रखना चाहिए जब तक कि ट्रैक बाधा से मुक्त न हो जाए।

10.0 आपातकालीन स्थिति में गेट रोड सिगनल को खतरे में डालना:

किसी भी असमान्य स्थिति में सडक उपयोगकर्ता (उदाहरण के लिये टूटा हुआ गेट)चेतावनी देने की आवश्यकता है, सबसे पहले गेटमैन सडक सिगनल को ऑन स्थिति मे रखने की कारवाई करेगा। ऐसा करने के लिये, गेटमैन को सडक सिगनल स्विच को सामान्य स्थिति से **रिवर्स** स्थिति में बदलना होगा। रोड सिगनल ऑन हो जायेगा। अवरोध के क्लियरेस के बाद गेट का समान्य वर्किग फिर से शुरु हो जायेगा। साथ ही इस पूरी घटना की सूचना स्टेशन मास्टर को दी जायेगी।

11.0 आपातकालीन स्थिति में गेट प्रोटेक्टिंग सिगनल को खतरे में डालना:

सड़क यातायात के लिए एक बार बंद किए गए समपार फाटक, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से प्राप्त ट्रेन के आने की सूचना के बाद, गेट से पूरी ट्रेन के गुजरने के बाद तक फिर से नहीं खोला जाएगा। अत्यधिक आपात स्थिति (जैसे ट्रेन बिदाई दुर्घटना आदि) के मामले में जब गेटमैन को ट्रेन के गुजरने से पहले सड़क यातायात के लिए गेट खोलना होता है तो वह सुनिश्चित करेगा: -

i) अप/डाउन मेन लाइन के मामले में

जब कोई ट्रेन एप्रोच नही कर रही हो और जब अप और डाउन दोनों एप्रोच ट्रैक क्लियर हों। इनडोर पैनल पर गेट फ्री इंडिकेशन दिखाई देगा, तब गेटमैन आउटडोर कंट्रोल पैनल की ओर बढ़ता है और "ओपन" पुश बटन को संचालित करता है।

यदि इनडोर पैनल पर अप या डाउन "एप्रोच लॉकिंग" लाइट जलती है, तो बंद गेट खोलना संभव नहीं है। आपातकाल के मामले में समपार को खोलना संभव है, भले ही एप्रोच लॉकिग लाइट जल रही हो 120 सेकंड का टाइमर की देरी से खोला जाये ।

(ii) तीसरी लाइन के मामले में, गेटमैन ईआरएन और जीएन बटन द्वारा संबंधित सिग्नल को वापस ऑन कर देगा। अगर कोई ट्रेन उसके पास नहीं आ रही है। गेटमैन गेट खोलने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और उनका मार्गदर्शन भी लेगा और फिर गेटमैन बैरियर स्विच को ओपन पोजीशन में ऑपरेट करेगा। गेट इंडिकेशन पैनल पर एक फ्लैशिंग इंडिकेशन येलो लाइट (एलईडी) दिखाई देगी, एक मिनट के फ्लैशिंग इंडिकेशन के बाद एक स्थिर पीली लाइट ऑन हो जाएगी, फिर गेटमैन गेट ऑपरेशन पैनल पर हरे बटन को तब तक दबाएगा जब तक बैरियर पूरी तरह से संचालित नहीं हो जाता और सड़क यातायात के लिए नहीं खुल जाता और गेट ऑपरेटिंग पैनल पर एक हरे रंग का संकेत दिखाई देता है।

इसके अलावा, वह किसी भी आने वाली ट्रेन को गेट से पहले हाथ खतरे के संकेत पर रोकने के लिए तैयार रहेगा। आपातकाल की निकासी के बाद, गेट का नार्मल वर्किंग उसी समय फिर से बहाल हो जाएगा, इस घटना की सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को दी जाएगी।

(के.जी गोस्वामी)	**(नितिन गर्ग)**	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.अभि/प्रथम/आगरा**	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

उत्तर मध्य रेलवे
आगरा मंडल
कीथम स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों के लिए परिशिष्ट 'बी'
ऑपरेटिंग वीडीयू के साथ पॉइंट्स, सिग्नल और इंटरलॉकिंग का काम करना

कीथम (कोड-KXM) आगरा (AGC) - मथुरा (MTJ) डबल लाइन विद्युतीकृत सेक्शन पर उ.म.रेलवे के आगराडिवीजन में एक "विशेष" श्रेणी का स्टेशन है। यह छत्रपति शिवाजी टर्मिनससे KM 1366.65 पर स्थित है। स्टेशन कीथममल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट इलेक्ट्रिफाइड सिग्नलिंग से लैस है, जो सामा.नि.के अनुसार मानक IV के लिए इंटरलॉक किया गया है। अध्याय III और IV और सहा.नि. का बी.जी. सेक्शन।

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

1.0 सिग्नलिंग प्रणाली का विवरण:

यह स्टेशन मानक IV से इंटरलॉक किया गया है और 'एसपीएल' वर्ग के कामकाज के अनुरूप मल्टीपल एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नल प्रदान किया गया है। स्टेशन यार्ड में प्वाइंट ओं और संकेतों के संचालन और अन्य गतिविधियों के लिए स्टेशन मास्टर कार्यालय में वीडीयू प्रदान किया जाता है। प्वाइंट ओं और संकेतों की सामान्य स्थिति को SWR आरेख में दिखाया गया है।

1.1 ब्लॉक कार्य करना:

निकटवर्ती ब्लॉक स्टेशनों के साथ ट्रेनों के संचालन की व्यवस्था इस प्रकार है:-

क) कीथम-रुनकता के बीच अप और डाउन लाइनों पर काम करने वाले ब्लॉक के लिए स्वचालित/संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग प्रणाली का उपयोग किया जाता है। स्थापित दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में प्रवेश की अनुमति देने वाले अंतिम स्टॉप सिग्नल प्रासंगिक ट्रैक सर्किट द्वारा नियंत्रित होते हैं। एक्सल काउंटर/एएफटीसी के माध्यम से स्वचालित सिग्नलिंग हासिल की जाती है।

बी) कीथम -फरह के बीच अप और डाउन लाइनों पर काम करने वाले ब्लॉक के लिए स्वचालित / संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग प्रणाली का उपयोग किया जाता है। स्थापित दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में प्रवेश की अनुमति देने वाले अंतिम स्टॉप सिग्नल को प्रासंगिक ट्रैक सर्किट द्वारा नियंत्रित किया जाता है। एक्सल काउंटरों के माध्यम से स्वचालित सिग्नलिंग हासिल की जाती है।

सी) कीथम -फरह के बीच तीसरी लाइन पर काम करने वाले ब्लॉक के लिए एब्सोल्यूट ब्लॉक सिस्टम उपयोग में है। अंतिम स्टॉप सिग्नल ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश की अनुमति देता है, जिसे नॉन-कोप. प्रकार बीपीएसी (डिजिटल एक्सल काउंटर के साथ यूएफएसबीआई का उपयोग करके) सिंगल लाइन ब्लॉक पैनल द्वारा नियंत्रित किया जाता है।

1.2 ट्रैक सर्किट

संलग्न आरेख के अनुसार इस स्टेशन पर पूर्ण यार्ड डीसी ट्रैक सर्किट/एमएसडीएसी या दोहरी एमएसडीएसी (सी02टी, सी75टी और सी-73टी को छोड़कर) के माध्यम से अतिरेक में ट्रैक सर्किट किया गया है।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

2.0 सिग्नलिंग गियर का विवरण:

ए) विवरण मेन लाइन (डबल लाइन) मेन सिगनल गियर इस प्रकार हैं

वीडीयू द्वारा नियंत्रित सिग्नल		
(ए) मुख्य संकेत	संख्या	विवरण
अप होम सिग्नल	एस 75	4आस्पेक्ट एक डायवर्जिंग रूट के साथ
अप मेन लाइन स्टार्टर सिग्नल	एस -09	4 आस्पेक्ट
अप मेन लाइन I/स्टार्टर सिगनल	एस -05	4 आस्पेक्ट
अप लूप लाइन स्टार्टर सिग्नल	एस -11	2 आस्पेक्ट एक डायवर्जिंग रूट के साथ
अप विस्तारित लूप लाइन स्टार्टर सिग्नल	एस -07	2 आस्पेक्ट
अप उन्नत स्टार्टर	एस-1	4 आस्पेक्ट
डाउन होम सिग्नल	एस-2	4 आस्पेक्ट तीन डायवर्जिंग रूट के साथ
डाउन रूटिंग होम सिग्नल	एस-10	4 आस्पेक्ट एक डायवर्जिंग रूट के साथ
डाउन मेन लाइन स्टार्टर सिग्नल	एस -62	4 आस्पेक्ट
डाउनलूप लाइन स्टार्टर सिग्नल	एस -60	2 आस्पेक्ट
डाउन उन्नत स्टार्टर	एस -74	4 आस्पेक्ट

बी) सिगनलिंग गियर की तीसरी लाइन का विवरण इस प्रकार है:-		
(ए-1) मुख्य संकेत	संख्या	विवरण
तीसरी लाइन अप होम सिग्नल	एस-73	4 आस्पेक्ट दो डायवर्जिंग रूट के साथ
तीसरी सामान्य मेन लाइन अप स्टार्टर सिगनल	एस-25	4आस्पेक्ट एक डायवर्जिंग रूट के साथ
तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 अप स्टार्टर सिग्नल	एस-27	2आस्पेक्ट एक डायवर्जिंग रूट के साथ
तीसरी कॉमन लूप लाइन-1 अप स्टार्टर सिग्नल	एस-29	2आस्पेक्ट एक डायवर्जिंग रूट के साथ
तीसरा कॉमन मेन लाइन डाउन स्टार्टर सिग्नल	S-52	3 आस्पेक्ट।
तीसरी कॉमन लूप लाइन -2डाउन स्टार्टर सिग्नल	S-44	2आस्पेक्ट
तीसरी कॉमन लूप लाइन -1डाउन स्टार्टर सिग्नल	S-48	2आस्पेक्ट
तीसरी लाइन डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल	एस-72	3आस्पेक्ट

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.द्व.सं. अभि./सिग./आगरा

ग) मुख्य लाइन (डबल लाइन) सहायक सिगनल का विवरण:-

सहायक संकेत		
सी2	डाउन कॉलिंग ऑन सिग्नल (लाइन संख्या 3,4,5,6 और 7 के लिए)	डाउन होम सिग्नल एस-2 के नीचे
सी10	डाउन कॉलिंग ऑन सिग्नल (लाइन नंबर 3 और 4 के लिए)	डाउन आर/होम सिग्नल एस-2 के नीचे
सी75	अप कॉलिंग ऑन सिग्नल (लाइन नंबर 1 और 2 के लिए)	अप मेन लाइन होम सिग्नल एस-75 के नीचे
एसएच-102	अप मेन लाइन पर डाउन शंट सिग्नल अप मेन लाइन पर एसएच-104 तक या अप लंबी लूप लाइन पर एसएच-106 तक शंटिंग के लिए	स्वतंत्र
SH-104	अप मेन लाइन पर डाउन शंट सिगनल अप मेन लाइन पर SH-112 तक या डाउन मेन लाइन पर SH-110 तक या 3RD लाइन पर SH-108 तक शंटिंग के लिए।	स्वतंत्र
SH-106	अप लूप लाइन पर स्टॉप बोर्ड तक शंटिंग के लिए अप लंबी लूप लाइन पर डाउन शंट सिग्नल।	स्वतंत्र
एसएच-110	लाइन नंबर पर एस-60 तक शंटिंग के लिए एस-10 के नीचे डाउन शंट सिग्नल 4 या एसएच-62 ऑन लाइन नं. 3.	आश्रित
SH-112	लाइन नंबर पर स्टॉप बोर्ड तक शंटिंग के लिए अप मेन लाइन पर नीचे डाउन शंट सिग्नल। लाइन नंबर 2 पर 1 या स्टॉप बोर्ड।	स्वतंत्र
एसएच-113	एस-1 तक शंटिंग के लिए अप मेन लाइन पर अप शंट सिगनल	स्वतंत्र
एसएच-115	अप शंट सिगनल ऑन लाइन नं.3 अप शंट सिगनल एसएच-121 तक शंटिंग के लिए	स्वतंत्र
एसएच-117	अप शंट सिगनल ऑन लाइन नं.4 अप शंट सिगनल एसएच-121 तक शंटिंग के लिए	स्वतंत्र
SH-121	अप मुख्य लाइन पर SH-113 तक शंटिंग के लिए डाउन मेन लाइन पर अप शंट सिगनल	स्वतंत्र
SH-164	डाउन शंट सिग्नल ENGG SDG लाइन पर डाउन मेन लाइन पर S74 तक शंटिंग के लिए	स्वतंत्र
एसएच-199	अप लाइन नंबर 3 पर एसएच-115 या लाइन नंबर 4 पर एसएच-117 तक शंटिंग के लिए डाउन मेन लाइन पर अप शंट	स्वतंत्र

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

डी) तीसरी लाइन (सिंगल लाइन) सहायक सिगनल का विवरण:-

सहायक संकेत		
सी73	अप कॉलिंग ऑन सिग्नल (लाइन नंबर 5,6 और 7 के लिए)	अप तीसरी लाइन होम सिग्नल एस-73 के नीचे
एसएच-108	लाइन नंबर-6 पर एसएच152 तक या लाइन नंबर-5 पर एसएच144 तक या लाइन नंबर-7 पर एसएच148 तक शंटिंग के लिए तीसरी मेन लाइन पर डाउन शंट सिग्नल	स्वतंत्र
SH-114	तीसरी लाइन पर SH-108 तक शंटिंग के लिए मशीन साइडिंग पर डाउन शंट सिग्नल	स्वतंत्र
एसएच-123	अप मेन लाइन पर एसएच-113 तक या मशीन साइडिंग में डेड एंड तक शंटिंग के लिए तीसरी लाइन पर अप शंट सिग्नल	स्वतंत्र
SH-125	तीसरी लाइन पर एसएच-123 तक शंटिंग के लिए लाइन नंबर 6 पर एस-25 के नीचे एसएच-125 अप शंट	आश्रित
एसएच-127	तीसरी लाइन पर एसएच-123 तक शंटिंग के लिए लाइन नंबर 5 पर एस-27 के नीचे एसएच-127 अप शंट।	आश्रित
SH-129	तीसरी लाइन पर एसएच-123 तक शंटिंग के लिए लाइन नंबर 7 पर एसएच-129 अप शंट एस-29 के नीचे।	आश्रित
SH-144	तीसरी लाइन पर S72 तक शंटिंग के लिए लाइन नंबर 5 पर S-44 के नीचे SH-144डाउन शंट।	आश्रित
SH-148	तीसरी लाइन पर एस72 तक शंटिंग के लिए लाइन नंबर 7 पर एस-48 के नीचे एसएच-148 डाउन शंट।	आश्रित
SH-152	तीसरी लाइन पर S72 तक शंटिंग के लिए लाइन नंबर 6 पर S-52 के नीचे SH-152डाउन शंट।	आश्रित
SH-166	तीसरी लाइन पर S72 तक शंटिंग के लिए A&D SDG पर SH-166डाउन शंट	स्वतंत्र
एसएच-169	शंटिंग के लिए तीसरी लाइन पर अप शंट सिगनल शंट-129 तक लाइन नं.7 या एसएच-125 ऑन लाइन नं. 6 या एसएच-127 ऑन लाइन नं. 5 A&D साइडिंग इंडिपेंडेंट में डेड एंड तक	स्वतंत्र

3.0 सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग की व्यवस्था :-

कीथम एक 'विशेष' श्रेणी का स्टेशन है जो मानक-IV से जुड़ा हुआ 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 प्वाइंटों 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 संचलन न के साथ प्वाइंटों और संकेतों के बीच इंटरलॉकिंग इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्राप्त की जाती है।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

वीडीयू स्क्रीन पर प्वाइंटों 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] गर्म स्टैंडबाय मोड में उचित रूप से तारित किया गया है, 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] संचलन के विस्तृत विवरण के लिए इस स्टे.सं.नि. 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 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 "रूट 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 रिलीज़ करना।

4.2 शंट सिग्नल संकेत

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

बी) "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 ट्रैक सर्किट और एमएसडीएसी ट्रैक दोनों खाली हैं और विफल नहीं हुए हैं तो ग्रे रंग द्वारा इंगित किया जाएगा

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

सी) जब डीसी ट्रैक सर्किट विफल हो जाता है और एक्सल काउंटर क्लियर होता है तो उसे गुलाबी रंग से दर्शाया 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।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

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 संचलन न 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 संचलन न 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 रूट की सेटिंग द्वारा लॉक किया गया है। रूट सेटिंग के संचलन न 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 प्वाइंटों को दूसरी तरफ सेट किया जा सकता है। मामले में, रूट को उसी स्थिति में प्वाइंट की आवश्यकता के लिए सेट किया गया है, जिसमें यह गहरे पीले रंग के आयत दिखा रहा है, संचलन न संभव होगा।

ई) सीएच-इंडिकेशन पर चमकता हरा रंग तब दिखाई देता है जब प्वाइंट के लिए क्रैंक हैंडल पर नियंत्रण जारी किया जाता है। पाठ गायब हो जाता है और मैजेंटा रंग की पृष्ठभूमि प्वाइंट के पीछे की जमीन पर दिखाई देती है जिसमें सियान रंग का पैर क्रैंक हैंडल कुंजी का प्रतिनिधित्व करने के लिए उपयोग के लिए निकाला जाता है।

एफ) प्वाइंट पर एक नीला आयत इंगित करता है कि प्वाइंट अवरुद्ध है और इसलिए, व्यावहारिक नहीं है।

4.5 **रूट संकेत:**अपऔर डाउन दिशाओं में होम से एडवांस स्टार्टर सिग्नल तक कीथम यार्ड का कुल ट्रैक लेआउट ट्रैक सर्कुलेट किया गया है। ट्रैक सर्किट में बांटा गया है।

वीडीयूपर दिखाई देने वाला 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 रूट 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 रूट सिगनल के लिए निर्धारित है और उसके जारी होने तक बंद रखा जाता है।

4.6 रूट रिलीज:

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

बर्थिंग ट्रैक के कब्जे में आने के 120 सेकंड बाद ओवरलैप रूट जारी किया जाएगा और ओवरलैप ट्रैक के पीले रंग के गायब होने से ओवरलैप रूट की रिहाई का संकेत मिलता है। संबंधित स्टार्टर सिग्नल के पास एक चमकता हुआ "ओवरलैप " सामान्य या आपातकालीन ओवरलैप रिलीज के दौरान समय की देरी की प्रगति को इंगित करता है।

4.7 प्वाइंट या सिग्नल एलईडी विफलता संकेत:

प्वाइंट विफलता या सिग्नल एलईडी की विफलता की स्थिति में, नियंत्रण वीडीयूपर 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 दूर के सिगनल (यदि उपलब्ध हो) के मामले में ऑफ एस्पेक्ट एलईडी फ्यूज हो गया है, लेकिन सिगनल प्रदर्शित हो रहा है एक 'बंद' 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। इस बटन को क्लिक करने से श्रव्य अलार्म बंद हो जाएगा और संबंधित विफल संकेत, जैसा भी मामला हो, वीडीयू पर दिखाई देना जारी 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, कार्यरत स्टेशन मास्टर तुरंत संबंधित स्टेशन मास्टर को पिछले स्टेशन के मूवमेंट क को सावधानी आदेश जारी करने की सलाह देंगे। सतर्क रहने और खाली सिग्नल देखने के लिए ट्रेन। वह सिग्नल मेंटेनर को फ्यूज्ड सिग्नल एलईडी को बदलने की सलाह देने के लिए भी कार्रवाई करेगा।

4.8 क्रैंक हैंडल संकेत:

वीडीयूमें 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 बिजली आपूर्ति संकेत

इस स्टेशन पर तीन बिजली आपूर्ति उपलब्ध हैं:

[1] अप एटी आपूर्ति,

[2] डाउन एटी आपूर्ति और

[3] स्थानीय एसईबी आपूर्ति।

इन सभी आपूर्तियों की उपलब्धता के संकेत स्टे.मा. के कमरे में स्वचालित सह मैनुअल चेंजओवर और वीडीयू पर उपलब्ध कराए जाते हैं।

4.10 बॉबिंग/फ्लिकरिंग सिग्नल:-

जब भी सिगनल लगातार अपना आस्पेक्ट बदलता है, तो इसे बॉबिंग/फ्लिकरिंग सिगनल के रूप में माना जाएगा और इसे सबसे अधिक प्रतिबंधात्मक आस्पेक्ट के रूप में माना जाएगा और इसे SR:3.68, 3.69, 3.70, 9.12 और SRS में निहित निर्देशों का पालन करते हुए पारित करने की अनुमति दी जानी चाहिए।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

बॉबिंग/फ्लिकरिंग सिगनल की सूचना प्राप्त होने पर स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. विफलता रजिस्टर में दोष दर्ज करेगा और संबंधित एस.ई./जे.ई./सिग्नल मेंटेनर को दोष को ठीक करने के लिए तुरंत सूचित करेगा। ऐसी विफलताओं की सूचना सेक्शन नियंत्रक को भी दी जानी चाहिए, जो इसे चार्ट पर दर्ज करेंगे और तदनुसार कार्रवाई करेंगे।

5.0 **वीडीयू द्वारा संचालन :**

5.1 **विद्युत रूप से संचालित प्वाइंट /क्रॉस-ओवर:**

विद्युत परिमूवमेंट न के लिए विद्युत प्वाइंट मशीनों के साथ सामान्य और रिवर्स सेटिंग्स दोनों में सिग्नल मूवमेंट वाली रनिंग लाइनों पर पॉइंट प्रदान किए जाते हैं।

निम्नलिखित प्वाइंटस्टे.मा.के वीडीयू से विद्युत रूप से संचालित होते हैं:

क्र.सं.	प्वाइंट सं	क्रैंक हैंडल
	पॉइंट नंबर 201ए/बी	सीएच - 01
	प्वाइंट नंबर 202ए/बी	सीएच-02
	पॉइंट नंबर 203ए/बी	सीएच - 03
	प्वाइंट नंबर 205	सीएच - 05
	पॉइंट नंबर 206ए/बी	सीएच - 06
	प्वाइंट नंबर 207ए/बी	सीएच - 07
	प्वाइंट नंबर 209	सीएच- 09
	प्वाइंट नंबर 210ए/बी	सीएच - 10
	प्वाइंट नंबर 211ए/बी	सीएच - 11
	पॉइंट नंबर 286ए/बी	सीएच – 86
	प्वाइंट नंबर 287ए/बी	सीएच-87
	प्वाइंट नंबर 288ए/बी	सीएच-88
	प्वाइंट नंबर 296ए/बी	सीएच-96
	प्वाइंट नंबर 297ए/बी	सीएच-97
	प्वाइंट नंबर 298ए/बी	सीएच-98
	प्वाइंट नंबर 299ए/बी	सीएच-99

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 वीडीयूसे विद्युत रूप से संचालित करने में विफल होते हैं, तो मैन्युअल रूप से प्वाइंटों के संचलन के लिए क्रैंक हैंडल प्रदान किए जाते हैं। इस प्रयोजन के लिए, नियंत्रण कुंजियां, केएलसीआर के, साइट पर प्वाइंट के पास स्थित स्थान बक्सों में प्रदान की गई हैं।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

केएलसीआर कुंजी 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)। क्रैंक हैंडल कुंजी नियंत्रण की रिहाई की प्रक्रिया की शुरूआत के कारण प्वाइंटों को हरे रंग के चमकती सीएच संकेत "आईएन" द्वारा प्रदर्शित किया जाता है और पॉइंट्स मैन निकालने के बाद वीडीयू पर "सीएच-आउट" संकेत पर स्थिर लाल संकेत दिखाई देगा। साइट पर क्रैंक हैंडल कुंजी। 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 रूट,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:

क्रैंक हैंडल द्वारा पॉइंट्स के मैन्युअल रूप से संचालन के बाद,निम्नानुसार दो स्थितियां उत्पन्न हो सकती हैं: -

i) प्वाइंट का आवश्यक संकेत परिमूवमेंट न वीडीयूपर दिखाई देता है। ऐसे में ट्रेन को सही सिगनल पर ही पास किया जाएगा।

ii) वीडीयू पर संचलन प्वाइंट का आवश्यक संकेत दिखाई देता है और सिग्नल "ऑफ" होने में विफल रहता है, संबंधित प्वाइंट को क्लैम्प/कोटर बोल्ट और पैडलॉक किया जाएगा और ट्रेन को उचित प्राधिकार टी-369(3बी) पर चलाया जाएगा। संचलन पूरा होने के बाद प्वाइंट को सामान्य स्थिति में क्रैंक हैंडल के माध्यम से सेट किया जाएगा यदि प्वाइंट वीडीयू संचलन न द्वारा सामान्य नहीं किया जा सकता है। जिस समय और उद्देश्य के लिए क्रैंक हैंडल जारी किया जाता है, उसे नामांकित रजिस्टर में दर्ज किया जाता है।

क्रैंक हैंडल द्वारा प्वाइंट ओं के आपातकालीन संचलन की प्रक्रिया:

क्रैंक हैंडल की अभिरक्षा और उपयोग

विफलता या रखरखाव के दौरान मोटर संचालित प्वाइंट ओं की मैन्युअल सेटिंग के लिए साइट पर प्वाइंट ओं के पास स्थान बॉक्स में इस स्टेशन पर क्रैंक हैंडल प्रदान किए गए हैं। इस प्रयोजन के लिए इन्हें साइट पर अलग-अलग बॉक्स में रखा जाता है। इन बक्सों को बंद कर दिया जाएगा और चाभी ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. 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.की इच्छा से क्रैंक हैंडल नियंत्रण का चयन करें और माउस के माध्यम से इच्छा 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 ऑन करें।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

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 वीडीयूसे 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 क्लियर 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 ईस्टे.मा.के रैंक से कम नहीं होगा, संबंधित प्वाइंट ओं 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:-

क्रम 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।

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 फेल होने के दौरान ट्रैफिक को पास करने के लिए क्रैंक हैंडल को हटाना आवश्यक हो जाता है, तो ड्यूटी पर मौजूद एसएस/स्टे.मा.रजिस्टर में संबंधित प्रविष्टियां करने के बाद ही ऐसा करेंगे। वह तुरंत ड्यूटी पर तैनात ईस्टे.मा.को विफलता के बारे में सूचित करेगा और एस एंड टी विफलता रजिस्टर में विफलता दर्ज करेगा।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

5.4 आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन

आपातकालीन प्वाइंट का संचलन सामान्य प्वाइंट संचलन के समान है सिवाय इस मामले में पहले स्टे.मा. को "आपातकालीन प्वाइंट संचलन 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 स्टे.मा. पहले व्यक्तिगत रूप से सत्यापित करेंगे कि संबंधित ट्रैक सर्किट किसी ट्रेन द्वारा ऑक्युपाइड नहीं किया गया है और किसी भी रूट में लॉक नहीं है और फिर संबंधित प्वाइंट पर एक साथ आपातकालीन प्वाइंट संचलन (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।

5.5 मुख्य सिग्नलों का संचलन :

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

वांछित रूट के साथ एक सिग्नल को टेक-ऑफ करने के लिए 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 अनुलग्नक 'बी' में दिए गए चित्र संख्या 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 ऑक्युपाइड कर लेगी तो पीला रूट सेट संकेत लाल हो जाएगा।

5.6 'कॉलिंग ऑन' सिग्नल का संचलन:

ट्रैक सर्किट की विफलता के दौरान सभी घरेलू सिग्नलों के नीचे दिए गए कॉलिंग 'ऑन' सिग्नल को बंद किया जा सकता है, बशर्ते रूट में आवश्यक प्वाइंटों को आवश्यक स्थिति में सेट किया गया हो और आइसोलेशन प्वाइंटों 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 पहले ट्रैक पर कॉल करने की स्थिति सुनिश्चित की जानी चाहिए।

'कॉलिंग-ऑन' सिगनल, एक बार क्लियर 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 पर कॉल करना अपनी "ऑन" स्थिति में जाना चाहिए।

5.7 शंट सिगनल का संचलन :

शंटिंग संचलन के मामले में, रूट 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

संलग्न आरेख के अनुसार इस स्टेशन पर पूर्ण यार्ड डीसी ट्रैक सर्किट/एमएसडीएसी या दोहरी एमएसडीएसी (सी02टी, सी75टी और सी-73टी को छोड़कर) के माध्यम से अतिरेक में ट्रैक सर्किट किया गया है।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

7.0 विद्‌युत संचालित प्वाइंटों पर गैर-संकेतित मूवमेंट :-

विद्‌युतीय रूप से संचालित प्वाइंटों पर गैर-संकेतित संचलन की अनुमति केवल व्यक्तिगत सत्यापन के बाद दी जानी चाहिए कि संबंधित प्वाइंट सही ढंग से सेट, क्लैम्प्ड और पैडलॉक किए गए हैं: सा.एवं सहा.नि.के सहा.नि.: 3.68/1 के अनुसार।

जब भी किसी इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीन द्वारा संचालित प्वाइंट पर कोई गैर-संकेत मूवमेंट होता है तो चाहे वह सामने या पीछे की दिशा में हो,तो ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा.प्वाइंटों के परीक्षण के उद्देश्य के लिए सामान्य और रिवर्स सेटिंग्स पर प्वाइंटों को संचालित करेगा। स्टे.मा.ने सुनिश्चित किया है कि 'सामान्य' और 'रिवर्स' सेटिंग के बारे में संकेत ठीक से उपलब्ध हैं।

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

ए] 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] रूट 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 वीडीयूपर इसका संकेत मिलता है। हालांकि, किसी भी कारण से पहले से निर्धारित रूट को रद्द करना आवश्यक हो जाने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को पहले ऊपर बताए अनुसार रूट 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,इमरजेंसी रूट रिलीज (EUUYN) पर क्लिक करेगा। यह ओवरलैप सहित रूट को मुक्त कर देगा,बशर्ते किसी ट्रेन ने एप्रोच ट्रैक सर्किट ऑक्युपाइड नहीं किया हो।

हालांकि,अगर एप्रोच ट्रैक सर्किट भरा 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 120 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, उन्नत स्टार्टर सिग्नल के मामले में, आपातकालीन सिग्नल रद्दीकरण (ईआरएन)के माध्यम से सिग्नल को 'ऑन' स्थिति में बहाल करने पर रूट रद्द हो जाएगा।

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 120 सेकंड से कम नहीं, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को दो मिनट तक इंतजार करना चाहिए और फिर सामान्य तरीके से रूट को रद्द कर देना चाहिए। तरीका। 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।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

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 संचलन न से रद्द नहीं होगा। ऐसे मामलों में, कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत अवलोकन द्वारा सत्यापित करने के बाद कि दोषपूर्ण ट्रैक सर्किट किसी ट्रेन या वाहन द्वारा घिरा हुआ नहीं है, रद्द किए जाने वाले रूट का विवरण देते हुए ड्यूटी पर मौजूद सिग्नल मेंटेनर को लिखित रूप से सूचित करेगा।

इसके बाद कार्यरत स्टे.मा. वीडीयूपैनल 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 रूट को "आपातकालीन रूट प्वाइंट पर पीले प्वाइंट पर प्वाइंट को नियंत्रित करने वाले रूट के लिए, (ख) उस संकेत द्वारा नियंत्रित रूट के लिए संकेत" पर क्लिक करके रद्द कर दिया जाएगा।

iii] कार्यरत स्टे.मा. और कार्यरतसिग्नल 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 संचलन न को रोकने के लिए उसे 'लॉग ऑफ' करना चाहिए।

8.2 काउंटर:

मुख्य और अतिरिक्त ओपीसी के लिए अलग-अलग रजिस्टरों को बनाए रखने की आवश्यकता है क्योंकि दोनों ओपीसी ने भौतिक काउंटर रीडिंग प्रदान की है।

i) कालिंग् ऑन सिग्नल 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.	दिनांक	सिगनल	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बादमें		

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 रूट 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.	दिनांक	रूट	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बादमें		

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

iii) आपातकालीन रूट रिलीज काउंटरः

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 रूट 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.	दिनांक	रूट	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बादमें		

iV) आपातकालीन सेक्शन रिलीज काउंटरः

यह काउंटर 'भौतिक काउंटर' बॉक्स में आपातकालीन सेक्शन रिलीज संचलन न (समय की देरी के साथ सेक्शन रिलीज) की गणना के लिए प्रकट होता है। राहत अभियान के रूप में सेक्शन 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.	दिनांक	रूट	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बादमें		

V)आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन काउंटरः

यह काउंटर 'भौतिक काउंटर' बॉक्स में प्वाइंटओं को संचालित करते समय दिखाई देता है जब नियंत्रण ट्रैक सर्किट विफल हो जाता है और प्वाइंटरूट 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.	दिनांक	प्वाइंट	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बादमें		

Vi) आपातकालीन ओवरलैप रिलीज ऑपरेशन काउंटरः

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.	दिनांक	सिगनल	ओवरलैप समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बादमें		

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

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.	दिनांक	प्वाइंट संख्या	समय	काउंटर रीडिंग		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				पहले	बादमें		

viii) डुअल डिटेक्शन ट्रैक के लिए एक्सल काउंटर रीसेट ऑपरेशन काउंटर:(कीथम 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 की तारीख और समय	विफलता के कारण	समय	रीसेट संचालित काउंटर सं.		स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				रीसेटसे पहले	रीसेटके बाद	

viii) डुअल डिटेक्शन ट्रैक के लिए एक्सल काउंटर रीसेट ऑपरेशन काउंटर: (कीथम 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 की तारीख और समय	विफलता के कारण	समय	रीसेट संचालित काउंटर सं.		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				रीसेटसे पहले	रीसेटके बाद		

उपरोक्त सभी ऑपरेशन सिस्टम में लॉग इन हैं।

ix) एक्सल काउंटर रीसेट ऑपरेशन काउंटर: (कीथम-फरह और कीथम-रुनकता ऑटो सेक्शन के लिए)

रिसेटिंग काउंटर 'भौतिक काउंटर बॉक्स/एक्सल काउंटर रीसेट बॉक्स' में उपलब्ध होते हैं और डिस्टर्बड एक्सल काउंटर ट्रैक सेक्शन को रीसेट करते समय इसकी गणना की जाती है। काउंटर रीडिंग को स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में नीचे दिए गए प्रारूप में दर्ज किया जाता है:

क्रम सं.	विफलता की तारीख और समय	विफलता के कारण	समय	रीसेट संचालित काउंटर सं.		स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				रीसेटसे पहले	रीसेटके बाद	

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

X) एक्सल काउंटर रीसेट ऑपरेशन काउंटर: (कीथम -फरह तीसरीलाइन सेक्शन के लिए)

रिसेटिंग काउंटर 'भौतिक काउंटर बॉक्स/एक्सल काउंटर रीसेट बॉक्स' में उपलब्ध होते हैं और डिस्टर्बड एक्सल काउंटर ट्रैक सेक्शन को रीसेट करते समय इसकी गणना की जाती है। काउंटर रीडिंग को स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर में नीचे दिए गए प्रारूप में दर्ज किया जाता है:

क्रम सं.	विफलता की तारीख और समय	विफलता के कारण	समय	रीसेट संचालित काउंटर सं.		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				रीसेटसे पहले	रीसेटके बाद		

Xi) धूमिल/संशोधित ऑटो सिग्नल ऑपरेशन काउंटर:(फरह-कीथम एवं कीथम-रुनकता ऑटो सेक्शन के लिए)

काउंटर अलग बॉक्स में उपलब्ध हैं और जब ऑटो सिग्नल ऑपरेशन बदल जाता है। 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 की तारीख और समय	विफलता के कारण	समय	रीसेट संचालित काउंटर सं.		ऑपरेशन के कारण	स्टे.मा. के हस्ताक्षर
				रीसेटसे पहले	रीसेटके बाद		

8.3 रन थ्रू रेलगाड़ियाँ:

मेन लाइन, होम सिग्नल रूट से होकर ट्रेन चलाने के लिए स्थिर 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 प्वाइंटों 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 सामा.नि. के 3.68, 3.69, 3.76 और सहा.नि. के अनुपालन के लिए स्टे.मा. भी जिम्मेदार है। वहाँ के लिए जब संकेत दोषपूर्ण हैं।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

8.5 कार्यों को अवरुद्ध करना:

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

1.1	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।
1.2	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।
1.3	सिग्नल	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।
1.4		

1.5 प्वाइंटों 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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

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

जब कोई प्वाइंट अवरुद्ध हो जाता है:

(i) प्वाइंट को वीडीयूसे संचालित करना संभव नहीं है।

(ii) क्रैंक हैंडल को छोड़ना संभव नहीं है।

(iii) अवरुद्ध प्वाइंटों पर पढ़ने वाले संकेतों को क्लियर करना संभव है।

8.5.1 सभी 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 प्वाइंटअवरोध:

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।

प्वाइंट जोन 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.मुख्य सिगनल के साथ सहायक सिगनल जैसे 'कॉलिंग-ऑन' और शंट सिगनल होने की स्थिति में, फंक्शन ब्लॉक करना पूर्ण रूप से किया जाएगा जैसे होम सिगनल के नीचे कॉल करना या स्टार्टर सिगनल के नीचे शंट सिगनल, जो नहीं कर सकता अलग से ब्लॉक किया जाए।

8.9 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।

8.10 एक्सल काउंटर संकेत:

संलग्न आरेख के अनुसार इस स्टेशन पर पूर्ण यार्ड डीसी ट्रैक सर्किट/एमएसडीएसी या दोहरी एमएसडीएसी (सी02टी, सी75टी और सी-73टी को छोड़कर) के माध्यम से अतिरेक में ट्रैक सर्किट किया गया है।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

(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 सेक्शन के पास पीला 'आरए'संकेत दिखाई देता है। यदि एक्सल काउंटर को पीले रंग में रीसेट किया जाता है तो "आरए"संकेत संबंधित ट्रैक के पास गायब हो जाता है, अगली ट्रेन के गुजरने के बाद और ऑटो रीसेट सफल होने की स्थिति में ट्रैक सेक्शन ग्रे बैकग्राउंड में बदल जाता है।

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

9.0 सामान्य निर्देश:

ए] 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 कार्यरत 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 मूवमेंट के लिए निर्धारित प्वाइंटों में हस्तक्षेप करने से पहले या प्रभावित लाइनों पर किसी अन्य मूवमेंट 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 क्लियर नहीं कर दिया हो।

घ] वीडीयू पैनल को पॉइंट और सिग्नल के अनधिकृत संचलन न को रोकने के लिए स्टेशन मास्टर की चाबी प्रदान की जाती है। आम तौर पर, के सभी बटन
नियंत्रण 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 स्टे.मा. 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 **अतिरिक्त सावधानियाँ जिनका पालन किया जाना चाहिए:-**
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,

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

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

ग) जब स्टे.मा./सहा.स्टे.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,

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

10.0 विफलता के दौरान ट्रेनों का संचलन:

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

i) जब विद्युतीय रूप से संचालित मोटर प्वाइंट ऑपरेशन का जवाब देने में विफल रहता है, तो कार्यरतस्टे.मा. पहले पॉइंट को अंतिम संचालित स्थिति पर फिर से सेट करेगा और प्वाइंट मैन को यह पता लगाने के लिए नियुक्त करेगा कि जीभ और स्टॉक के बीच कोई बाधा तो नहीं है। क्रॉस ओवर के दोनों सिरों पर रेल।

ii) प्वाइंटमैन 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 कार्यरतस्टे.मा. को एक उचित संकेत प्रदर्शित करेगा। यदि रुकावट पाई जाती है, तो पॉइंटमैन हाथ से खतरे का संकेत प्रदर्शित करेगा।

iii) प्वाइंट मैन से ऑल राइट सिग्नल प्राप्त होने पर, कार्यरतस्टे.मा. प्वाइंट्स को आवश्यक स्थिति पर सेट कर देगा। यदि प्वाइंट अभी भी जवाब देने में विफल रहता है या प्वाइंट मैन से हैंड डेंजर सिग्नल प्राप्त होने पर, कार्यरतस्टे.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 मूवमेंट 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 मूवमेंट के लिए आवश्यक संकेत को क्लियर 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) जबकि एस एंड टी कर्मचारी डिस्कनेक्टेड/दोषपूर्ण प्वाइंट ओं पर ध्यान दे रहे हैं और ट्रैफिक को उनके ऊपर से गुजरना पड़ता है। एस एंड टी स्टाफ द्वारा सहा.नि.3.51/1.के अनुसार निर्धारित प्वाइंट सेट प्राप्त करने के उद्देश्य से ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. इस प्रक्रिया को पूरा करेंगे।

ii) वह इस प्रयोजन हेतुरखे 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 आश्वासन के रूप में होंगे कि एसएंडटी स्टाफ सहमत हो गया है।

स्टे.मा.भी प्रविष्टि पर 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 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।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

ग) ट्रैक सर्किट की विफलता के दौरान ट्रेनों का काम करना जब 'कॉलिंग ऑन' सिग्नल भी विफल हो गया है

i] कार्यरत स्टे.मा. ट्रैक सर्किट की विफलता के बारे में जांच करेगा और बाद में प्वाइंट्समेन के साथ प्रभावित ट्रैक सर्किट में आगे बढ़ेगा। दोषपूर्ण ट्रैक सर्किट की निकासी को सत्यापित करने के बाद स्टे.मा.अपेक्षित रूट सेट करेगा, सिग्नल बटन पर कमांड रिमाइंड प्वाइंट सेट है और लॉक किए गए संकेत आरेख पर उपलब्ध हैं और ट्रैक सर्किट सर्किट के अलावा ट्रैक सर्किट क्लियर हैं।

जिस रूट के लिए टी/369 (3 बी) जारी किया जाता है, तब तक रद्द नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि ट्रेन द्वारा ओवरलैप सहित पूरे रूट को ट्रेनों के मामले में छोड़कर, जो कि प्लेटफ़ॉर्म लाइनों पर अभिरक्षा में लिए जाने की संभावना है, जिस स्थिति में रूट हो सकता है पूर्ण आगमन के बाद रद्द कर दिया गया, रियर में प्वाइंटों को नियंत्रित करने वाले ट्रैक सर्किट से क्लियर।

II] ट्रैक सर्किट विफलता से प्रभावित मूवमेंट क्रॉसओवर पर एक साथ नहीं किया जाना चाहिए। एक साथ मूवमेंटों को केवल इन परिस्थितियों में सीधे रूट पर अनुमति दी जाती है।

III] जब भी कोई गैर-हस्ताक्षरित कदम इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीन द्वारा संचालित एक प्वाइंट पर होता है, तो या तो सामने या अनुगामी दिशा में, कार्यरत स्टे.मा.प्वाइंट को सेट करने के उद्देश्य से सामान्य/रिवर्स सेटिंग्स के लिए प्वाइंट को संचालित करेगा। स्टे.मा. के बाद यह सुनिश्चित हो गया है कि सामान्य/रिवर्स सेटिंग्स के बारे में संकेत सही ढंग से उपलब्ध है, आगे के मूवमेंट को प्वाइंट पर अनुमति दी जा सकती है।

नोट:डिस्कनेक्ट किए गए/दोषपूर्ण प्वाइंटों के मामले में, दूसरे छोर या समाप्त होने की स्थापना जहां काम किया/नहीं किया जाता है, कार्यरत स्टे.मा. द्वारा किया जाएगा।

डी) एक्सल काउंटर की विफलता और इसके रीसेटिंग:

संलग्न आरेख के अनुसार, इस स्टेशन के अनुसार इस स्टेशन पर डीसी ट्रैक सर्किट /MSDAC या दोहरी MSDAC (C02T, C75T और C-73T को छोड़कर) के माध्यम से पूरा यार्ड ट्रैक ट्रैक है।

कीथम यार्ड में डीसीटीसी की विफलता के दौरान स्टे.मा. को प्रदान की गई डीसी ट्रैक सर्किट के साथ समानांतर में एक्सल काउंटर ने एनसीआर जेपीओ नंबर 1 के 2020 के जेपीओ के अनुसार काम किया जाएगा, जेपीओ नंबर टी/जीन/जेपीओ रिकॉर्ड/54/19 दिनांक 05.10.2020)

(i) डीसी ट्रैक सर्किट और एमएसडीएसी की विफलता के मामले में उस डीसी ट्रैक सर्किट के समानांतर प्रदान किया गया है, संबंधित संकेत का आस्पेक्ट स्वचालित रूप से "सिंगल येलो" में बदल जाएगा। स्टे.मा. एमटीआरसी/सीयूजी/लिखित मेमो पर स्टेशन के सेक्शन कंट्रोलर और संबंधित समस्या पर कार्य करने की सलाह देगा। सिस्टम ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) पिक्स अप और विफलता संकेत गायब होने के बाद या या तो संबंधित सिग्नल/सिग्नल को सामान्य करेगा या उसी के बाद एस.एंड टी. कर्मचारियों द्वारा इसे ठीक किया जाता है।

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 कार्यरत स्टे.मा. सेक्शन नियंत्रक के साथ-साथ सिग.एवं दूर.के संबंधित रखरखाव कर्मचारियों को सलाह देगा। ऐसे मामलों में ट्रेनों को उचित सिगनल पर चलाया जाएगा।

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

i) संबंधित ट्रैक हिस्से के दोनों अतिरेक ट्रैक सर्किट यानी MSDAC या ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) की विफलता के मामले में और जबकि MSDAC समानांतर ट्रैक सर्किट (AFTC/DCTC) में प्रदान नहीं किया गया है, ट्रेनों को 'लेकर प्राप्त किया जाएगा। सिग्नल पर कॉलिंग ऑफ' और जब सिग्नल पर कॉल ऑफ नहीं किया जा सकता है, तो G&SR No.3.68, 3.69, 3.70 और 3.71 में निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए। विफलता मीमो जारी किया जाएगा।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

एक्सल काउंटर को रीसेट करना :

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

i) ड्यूल ट्रैक डिटेक्शन ट्रैक्स में यदि केवल एक्सल काउंटर विफल रहता है और संबंधित डीसी ट्रैक सर्किट/अन्य एक्सल काउंटर ट्रैक क्लियर दिखाता है, तो इसे ट्रैक सेक्शन के चारों ओर 'लाइट ग्रीन' बैकग्राउंड ज़ोन के रूप में प्रदर्शित किया जाता है। स्टे.मा. के हस्तक्षेप के बिना सिस्टम 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 या अन्य एक्सल काउंटर, जैसा भी मामला हो, द्वारा प्रदान की गई ट्रैक रिक्ति को देखकर रीसेट किया जा रहा सेक्शन वाहनों से साफ 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 स्वचालित रूप से रीसेट करना संभव नहीं है। ऐसे मामले में 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। मैन्युअल रीसेट लागू करने से पहले स्टे.मा. यह सुनिश्चित करेगा कि रीसेट किया जा रहा सेक्शन भौतिक सत्यापन द्वारा वाहनों से मुक्त है।यदि एक्सल काउंटर रीसेट को स्वीकार नहीं कर रहा है या ट्रेन गुजरने के बाद खाली नहीं है,तो कार्यरत एसएंडटी मेंटेनर को विफलता को ठीक करने के लिए बुलाएगा।

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

स्टे.मा. पॉप-मेन्यू 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।

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।

यदि पीला 'आरए' संकेत और हल्का हरा गायब नहीं होता है, तो एस एंड टी अनुरक्षक को विफलता को ठीक करने के लिए बुलाया जाएगा।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

11.0 ऑपरेशन चार्ट/शीट:

11.1 अप /डाउन ट्रेनों का संचलन:

क) रुनकता से डाउन ट्रेन का आगमन :

क्रम	ट्रेनों का संचलन	माउस राइट क्लिक		इच्छित प्वाइंट्स		टिप्पणी
		सिगनल नं.	रूट सेट	सामान्य	रिवर्स	
	डाउन मुख्य लाइन एस-10ओवी तक डाउन मेन लाइन ट्रैन प्राप्त करने के लिये सेट	एस-2	D1X	201ए/बी 203ए/बी 207ए/बी	--	--
	डाउन मुख्य लाइन एस-10ओवी तक डाउन मेन लाइन ट्रैन प्राप्त करने के लिये सेट	एस-2	D2X	201ए/बी 203ए/बी	207ए/बी	
	डाउन मुख्य लाइन पर एस-10तक डाउन मेन लाइन ट्रैन प्राप्त करने के लिये सेट	एसए-2	D1X	201ए/बी 203ए/बी 207ए/बी	--	2D1X रूट सेट होने के बाद 2AM प्रज्वलित किया गया
	तीसरी कॉमन मेन लाइन (रोड नंबर-6)पर डाउन मुख्य लाइनपर ट्रैन का आगमन	एस-2	बीए	201ए/बी 211ए/बी 210ए/बी 287ए/बी 288ए/बी [209],	203ए/बी	समपार-513 बंद और तालित

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

	तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 (रोड नंबर-6) पर डाउन मुख्य लाइन ट्रेन के आगमन के लिए। ओवरलैप को DE पर सेट करें।	एस-2	बीबी1	201ए/बी, [210ए/बी] [209], 287ए/बी	203 ए/बी 211 ए/बी	--
	तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 (रोड नंबर-5) पर डाउन मुख्य लाइन ट्रेन का आगमन। ओवरलैपको अप/डाउन3 मेन लाइन पर सेट	एस-2	बीबी2	201ए/बी, [210ए/बी] [209],	203ए/बी 211ए/बी, 287ए/बी	---
	तीसरे कॉमन लूप लाइन-1 (रोड नंबर-7) पर डाउन एम/एल ट्रेन का आगमन। ओवी डीई पर सेट	एस-2	बीसी1	201ए/बी, 211ए/बी [209], 286ए/बी 288ए/बी	203ए/बी 210ए/बी	--
	तीसरी कॉमन लूप लाइन-1 (रोड नंबर-7) पर डाउन मुख्य लाइनट्रेन के आगमन के लिये। ओवी को अप/डाउन3 मेन लाइन पर सेट किया गया है।	एस-2	बीसी2	201ए/बी, 211ए/बी [209], 286ए/बी 288ए/बी	203ए/बी 210ए/बी, 288ए/बी	समपार-513 बंद और तालित

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

	डाउन मुख्य लाइनपर एस-10 तक डाउन मुख्य लाइनट्रेन का आगमन	सी-2	D1X	201ए/बी 203ए/बी 207ए/बी	--	सी2टी घिरने के 60 सेकेण्ड के बाद क्लियर करें ।
	तीसरी कॉमन मेन लाइन (रोड नंबर-6)पर डाउन मुख्य लाइनट्रेन का आगमन	सी-2	बीए	201ए/बी 211ए/बी 210ए/बी [209],	203ए/बी	सी2टी घिरने के 60 सेकेण्ड के बाद क्लियर करें ।
	तीसरीकॉमन लूप लाइन-2 (रोड नंबर-5) पर डाउन मुख्य लाइन ट्रेन का आगमन	सी-2	बीबी 1	201ए/बी 210ए/बी [209],	203ए/बी 211ए/बी	सी2टी घिरने के 60 सेकेण्ड के बाद क्लियर करें ।
	तीसरे कॉमन लूप लाइन-2 (रोड नंबर-5) पर डाउन मुख्य लाइन ट्रेन का आगमन	सी-2	बीसी1	201ए/बी, 211ए/बी [209],	203ए/बी 210ए/बी	सी2टी घिरने के 60 सेकेण्ड के बाद क्लियर करें ।
	डाउन मेन (सडक संख्या -3) पर मेन लाइन ट्रेन का आगमन	एस-10	डीए	207ए/बी 298ए/बी 299ए/बी	--	समपार-513 बंद और तालित
	डाउन मेन लाइन ट्रैन को डाउन लूप लाइन (रोड नंबर-4) ओवी पर डीई पर सेट करने के लिये	एस-10	डीबी1	297ए/बी 298ए/बी,	207ए/बी	--

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

	डाउन लूप लाइन (रोड नंबर-4) पर डाउन मेंन लाइन ट्रेन का आगमन। ओवी डाउन मेंन लाइन पर सेट है	एस-10	डीबी2	299 ए/बी 297ए/बी	298ए/बी 207ए/बी	--
	डाउन मेंन लाइन ट्रेन का डाउन मेंन लाइन (रोड नंबर-3) पर आगमन	एस-10	डीए	207ए/बी 298ए/बी 299ए/बी	--	10 डीए रूट सेट होने के बाद 2AM लाइट। समपार-513 बंद और तालित।
	डाउन मेंन लाइन ट्रेन को डाउन मेंन लाइन (रोड नंबर-3) पर आगमन	S-10	DA	207ए/बी	--	--
	डाउन लूप लाइन (रोड नं.-4) पर डाउन मेंन लाइन की ट्रेन का आगमन	एस-10	डीबी1	--	207ए/बी,	
	डाउन मेंन लाइन पर ट्रेन काडाउन मेंन लाइन पर आगमन	ए510 (रुनकता-कीथम)	---	---		(i)ए510 का 'ए' मार्कर बुझ गया, (ii) समपार-510 बंद और तालित्। (iii) संशोधित ऑटो मोड पर धूमिल स्विच

ख) फरह से अप ट्रेन का आगमन :

क्रम	ट्रेनों का संचलन	माउस राइट क्लिक		इच्छित प्वाइंट्स		टिप्पणी
		सिगनल नं.	रूट सेट	सामान्य	रिवर्स	
	अप लूप लाइन पर अप मेंन लाइन ट्रेन का आगमन। ओवरलैप विस्तारित लूप पर सेट है।	एस-75	यूबी-1	206ए/बी 299ए/बी 205	296ए/बी	समपार-513 बंद और तालित।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

	अप लूप लाइन पर अप मेंन लाइन ट्रेन ओवरलैप अप मेंन लाइन पर सेट है	एस-75	यूबी-2	299ए/बी [205]	206ए/बी 296a/b	समपार-513 बंद और तालित।
	अप मेन लाइन पर अप मेन लाइन ट्रेन का आगमन	एस-75	यूए	206ए/बी 296ए/बी 299ए/बी	--	समपार-513 बंद और तालित।
	अप मेन लाइन पर अप एम/एल लाइन ट्रेन का आगमन	एसए-75	यूए	206ए/बी 296ए/बी 299ए/बी	--	1.75AM की रोशनी 75UA रूट सेट होने के बाद। 2. समपार-513 बंद और तालित।
	अप मेन लाइन पर अप एम/एल लाइन ट्रेन का आगमन	एसएजी-75	यूए	206ए/बी 296ए/बी 299 a/b	--	75AGM 75UA प्रज्वलित। रूट सेट
	अप मेन लाइन अप एम/एल ट्रेन का आगमन	एस-75	यूए	206ए/बी 296ए/बी 299 a/b		(i) एस75 की 'ए' मार्कर लाइट बुझ गई। (ii) संशोधित ऑटो मोड पर धूमिल स्विच। (iii) समपार-513 बंद और तालित।
	अप मेन लाइन पर अप एम/एल ट्रेन का आगमन	ए507 (कीथम - फरह)	--	--	--	(i) एस507 की 'ए' मार्कर लाइट बुझ गई। (ii) संशोधित ऑटो मोड पर धूमिल स्विच। (iii) समपार-513 बंद और तालित।
	अप लूप लाइन पर अप एम/एल ट्रेन प्राप्त करने के लिए	सीओ-75	यूबी-1	299 ए/बी [205],	296 ए/बी	(i) ओसीसी औरC75T के बाद 60 सेकंड क्लियर करें। समपार -513 बंद औरतालित

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

	अप मेंन लाइन पर अप मेंन लाइनट्रेन का आगमन	सीओ -75	यूए	296 ए/बी 299ए/बी	-	(i) सी2टी घिरने के 60 सेकेण्ड के बाद क्लियर करें । समपार -513 बंद और तालित
	तीसरे कॉमन मेंनलाइन (रोड नं.-6) पर अप तीसरी लाइन पर ट्रेन का आगमन	एस-73	बीए	288ए/बी 287ए/बी 210a/b 211a/b [209],	--	समपार -513 बंद और तालित
	तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 (रोड नंबर-5) पर अपतीसरी लाइन की ट्रेन का आगमन। OV DE पर सेट है।	एस-73	बीबी1	288ए/बी 211ए/बी	287ए/बी	समपार -513 बंद और तालित
	तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 (रोड नंबर-5) पर अप तीसरी लाइन की ट्रेन का आगमन। OV DE पर सेट है।	एस-73	BB2	288ए/बी [209]	287ए/बी 211ए/बी	समपार -513 बंद और तालित
	तीसरी कॉमन लूप लाइन-1 (रोड नंबर-7) पर अप तीसरी लाइन की ट्रेन का आगमन।	एस-73	बीसी1	286ए/बी 210ए/बी [287ए/बी],	288ए/बी	समपार -513 बंद और तालित
	तीसरी कॉमन लूप लाइन-1 (रोड नंबर-7) पर अप तीसरी लाइन की ट्रेन का आगमन OV M/L पर सेट है	S-73	BC2	286a/b 211ए/बी [287ए/बी], [209],	288ए/बी 210ए/बी	समपार -513 बंद और तालित

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

	तीसरी कॉमन एम/एल (रोड नंबर-6) पर अप तीसरी लाइन ट्रेन का आगमन	सी-73	बीए	288ए/बी 287ए/बी [209],	--	सी73टी घिरने के 60 सेकेण्ड के बाद क्लियर करें । सी73टी ऑन करें । समपार -513 बंद और तालित
16	तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 (रोड नंबर-5) पर अप तीसरी लाइन की ट्रेन का आगमन	सी-73	बीबी1	288ए/बी [209],	287ए/बी	i. सी73टी घिरने के 60 सेकेण्ड के बाद क्लियर करें । सी73टी ऑन करें । ii.समपार-513 बंद और तालित
17	तीसरी कॉमन लूप लाइन-1 (रोड नंबर-7) पर अप तीसरी लाइन की ट्रेन का आगमन	सी-73	बीसी1	286ए/बी [209], [287ए/बी],	288ए/बी	i. सी73टी घिरने के 60 सेकेण्ड के बाद क्लियर करें । सी73टी ऑन करें । ii.समपार-513 बंद और तालित

ग) फरह की ओर डाउन ट्रेन भेजना :-

क्रम	ट्रेनों का संचलन	माउस राइट क्लिक		इच्छित प्वाइंट्स		टिप्पणी
		सिगनल नं.	रूट सेट	सामान्य	रिवर्स	
	तीसरी कॉमन लूप लाइन-2 (रोड नंबर-5) से एस-72 डाउन ट्रेन तीसरी लाइन पर डिस्पैच करने के लिए।	एस-72	B1X	287 a/b	287 a/b	समपार-513 बंद और तालित।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

	तीसरे कॉमन लूप लाइन-1 (रोड नंबर-7) से डाउन ट्रेन को तीसरी लाइन S-72 तक डिस्पैच करने के लिए।	एस-48	B1X	286 a/b [287a/b]	288 a/b	समपार-513 बंद और तालित।
	तीसरी कॉमन मेन लाइन (रोड नंबर-6) से तीसरी लाइन पर S-72 के लिए डाउन ट्रेन को डिस्पैच करना।	एस-52	B1X	288a/b 287 a/b	--	समपार-513 बंद और तालित।
	डाउन ट्रेन को तीसरी लाइन से फरह तक डिस्पैच करना।	S72	B1Z	--	--	(i) फरह साइड से B/ INST द्वारा नियंत्रित।
	डाउनलूप लाइन से डाउनट्रेन को डाउन M/L पर एस-74 तक भेजने के लिए।	एस-60	डीएक्स	297ए/बी 299 ए/बी	298 a/b	समपार-513 बंद और तालित।
	DN मेन लाइन से DN ट्रेन को DN M/L पर S-74 तक डिस्पैच करना।	एस-62	डीएक्स	298 ए/बी 299 a/b	--	समपार-513 बंद और तालित।
	DN ट्रेन को DN मेन लाइन से S-74 तक DN M/L पर डिस्पैच करना	SA-62	DX	298 a/b 299 a/b	--	i.62DX रूट सेट होने के बाद 62AM जलाया गया। समपार-513 बंद और तालित।
	डाउन ट्रेन को डाउन मेन लाइन से ए502 तक भेजने के लिए	एस-74	डीजेड	--	--	--
	डाउन ट्रेन को डाउन मेन लाइन से ए502 तक भेजने के लिए	एसए-74	डीजेड	--	---	75डीजेड रूट निर्धारित होने के बाद सुबह 74 बजे रोशनी
	डाउन ट्रेन को डाउन मेन लाइन से डिस्पैच करने के लिए	एसए-74	डीजेड	--	--	(i) एस74 की 'ए' मार्कर लाइट बुझा दी गई है। (ii) संशोधित ऑटो मोड पर धूमिल स्विच

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

घ) रुनकता की ओर अप ट्रेन भेजना :-

क्रम	ट्रेनों का संचलन	माउस राइट क्लिक		इच्छित प्वाइंट्स		टिप्पणी
		सिगनल नं.	रूट सेट	सामान्य	रिवर्स	
	अप ट्रेन को अप मेन लाइन से ए509 तक भेजने के लिए	एस-1	यूजेड	--	--	समपार -512 द्वारा स्लॉट किया गया
	अप ट्रेन को अप मेन लाइन से ए509 तक भेजने के लिए	एसए1	यूजेड	--	--	(i)1UZ रूट सेट होने के बाद 1AM जलाया गया (ii)समपार-512 द्वारा स्लॉट किया गया
	अप ट्रेन को अप मेन लाइन से ए509 तक भेजने के लिए	एसएजी1	यूजेड	--	--	i. 1UZ रूट सेट होने के बाद 1AG जलाया गया
	अप ट्रेन को अप मेन लाइन से एस-1 तक भेजने के लिए	एस-5	यू1जेड	201 ए/बी 201 ए/बी	--	---
	अप ट्रेन को अप मेन लाइन से एस-1 तक भेजने के लिए	एसए-5	यू1जेड	201 ए/बी 202ए/बी	--	U1Z रूट सेट होने के बाद 202a/b-5AM जलाया गया 6 टी
	अप ट्रेन को अप से S-1 तक लंबी लूप लाइन से भेजने के लिए	S-7	U1Z	--	202a/b	--
	अप एम/एल (रोड नंबर-2) लाइन से एस-5 तक अप ट्रेन भेजने के लिए	एस-9	यूएक्स	201 ए/बी206 ए/बी	--	--

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

	अप एम/एल (रोड नंबर-2) लाइन से एस-5 तक अप ट्रेन भेजने के लिए	एसए-9	यूएक्स	201 ए/बी206 ए/बी	--	9UX रूट सेट होने के बाद सुबह 9 बजे रोशनी
	अप लूप लाइन (रोड नंबर-1) से एस-5 तक अप ट्रेन भेजने के लिए	एस-11	यू1एक्स	205, 201 ए/बी	206ए/बी	--
	अप लूप लाइन (रोड नंबर-1) से एस-7तक अप ट्रेन भेजने के लिए। ओवी डीई पर सेट	एस-11	यू1एक्स	202ए/बी 206 ए/बी	205	-
	अप लूप लाइन (रोड नंबर-1) से अप ट्रेन को एस-7तक भेजने के लिए। ओवी मुख्य लाइन पर सेट।	एस-11	यू2एक्स	206 ए/बी 202ए/बी	205	-
	अप ट्रेन को तीसरी कॉमन मेन लाइन (रोड नंबर-6) से एस-1 तक भेजना।	S-25	U1Z	210 a/b 211a/b202a/b [209],	201a/b 203a/b	-
	तीसरे कॉमन लूप लाइन-2 (रोड नंबर-5) से एस-1 तक अप ट्रेन को भेजना	S-27	U1Z	[210a/b] 202a/b [209],	201a/b 203a/b 211a/b	-

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

	अप ट्रेन को तीसरे कॉमन लूप लाइन-1 (रोड नंबर-7) से एस-1 तक भेजना।	S-29	U1Z	202a/b [209], 211 a/b	201a/b 203a/b 210a/b	-
	अप मेन लाइन से अप ट्रेन कोभेजना	एस-1	यूजेड	-	-	(i) एस1 की 'ए' मार्कर लाइट बुझा दी गई है। (ii) समपार-512 बंद और तालित। (iii) संशोधित ऑटो मोड पर धूमिल स्विच

ई) शंट सिगनल का रूट चार्ट:-

क्र.सं.	ट्रेनों का संचलन		आवश्यक प्वाइंट		प्रचालन		एप्रोच...द्वारा लॉक	टिप्पणी
	..से	....तक	सामान्य	रिवर्स	सिग्नल	रूट		
1	SH-102	SH-104	202a/b	-	SH-102	UY	5BT/ 5BDXT	-
2.	SH-102	SH-106	-	202a/b	SH-102	UY	5BT/ 5BDXT	-
3.	SH-104	SH-110	203a/b	201a/b	SH-104	D1X	5AT /5ADXT	-
4	SH-104	SH-108	203a/b 201a/b	-	SH-104	BX	5AT /5ADXT	-
5	SH-104	SH-112	201a/b	-	SH-104	UX	5AT /5ADXT	-
6	SH-106	स्टॉप बोर्ड	206a/b	205	SH-106	UB1	11T /11DXT	-
7	SH-108	SH-152	211a/b 210a/b	-	SH-108	BA	25T /25DXT	
8	SH-108	SH-144	[210a/b]	211a/b	SH-108	BB1	25T /25DXT	-
9	SH-108	SH-148	211 a/b	210a/b	SH-108	BC1	25T /25DXT	-
10	SH-110	S-62	207 a/b	-	SH-110	DA	C10T/C10DXT, 2AT /2ADXT	-
11	SH-110	S-60	-	207 a/b	SH-110	DB1	C10T/C10DXT, 2AT /2ADXT	-

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

12	SH-112	SB (L-2)	206 a/b	-	SH-112	UA	9T /9DXT	-
13	SH-112	SB (L-1)	-	206 a/b	SH-112	UB1	9T /9DXT	-
14	SH-113	S1	202 a/b	-	SH-113	U1Z	5AT /5ADXT	-
15	SH-114	SH-108	203 a/b	209	SH-114	BX	D.A.L. (120 sec.)	-
16	SH-115	SH-121	207 a/b	-	SH-115	D1X	(DMT1,DMT2,DMT 3) /DMDXT	-
17	SH-117	SH-121	-	207 a/b	SH-117	D1X	DLXT1/DLXT2	-
18	SH-121	SH-113	203 a/b	201 a/b	SH-121	UY	2AT/2ADXT, C10T/C10DXT	-
19	SH-123	M/SDG	203 a/b	209	SH-123	MS	25T/25DXT,	-
20	SH-123	SH-113	[209]	203 a/b 201 a/b	SH-123	UY	25T/25DXT,	-
21	SH-125	SH-123	210 a/b 211 a/b [209]	-	SH-125	BX	(06AT,06BT, 06CT)/06DXT	-
22	SH-127	SH-123	[210a/b] [209]	211 a/b	SH-127	BX	(05AT,05BT, 05CT)/05DXT	-
23	SH-129	SH-123	211a/b [209]	210 a/b	SH-129	BX	(07AT,07BT, 07CT)/07DXT	-
24	SH-144	S-72	288a/b	287 a/b	SH-144	B1X	(05AT,05BT, 05CT)/05DXT	-
25	SH-148	S-72	286a/b [287a/b]	288 a/b	SH-148	B1X	(07AT,07BT, 07CT)/07DXT	समपार 513 बंद व तालित
26	SH-152	S-72	287a/b 288a/b	-	SH-152	B1X	(06AT,06BT, 06CT)/06DXT	समपार 513 बंद व तालित
27	SH-164	S-74	299a/b	298a/b 297a/b	SH-164	DX	(D.A.L. (120 sec.)	समपार 513 बंद व तालित
28	SH-166	S-72	[287a/b]	286a/b 288a/b	SH-166	B1X	(D.A.L. (120 sec.)	समपार 513 बंद व तालित
29	SH-169	SH-125	287a/b 288a/b	-	SH-169	BA	52T/52DXT	समपार 513 बंद व तालित
30	SH-169	SH-127	288a/b	287a/b	SH-169	BB1	52T/52DXT	समपार 513 बंद व तालित
31	SH-169	SH-129	286a/b [287a/b]	288a/b	SH-169	BC1	52T/52DXT	समपार 513 बंद व तालित
32	SH-169	SDG	287a/b]	286a/b 288a/b	SH-169	SD	52T/52DXT	समपार 513 बंद व तालित
33	SH-199	SH-115	299a/b 298a/b	-	SH-199	DA	62T / 62DXT	समपार 513 बंद व तालित
34	SH-199	SH-117	299a/b 297a/b	298a/b	SH-199	DB1	62T / 62DXT	समपार 513 बंद व तालित
35	SH-199	ENGG SDG.	299a/b	298a/b 297a/b	SH-199	ES	62T / 62DXT	समपार 513 बंद व तालित

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

12.0 ऑटोमेटिक सेक्शन में एक्सल काउंटर:

(i) कीथम से रुनकता स्टेशन तक एएफटीसी ट्रैक सर्किट के अलावा एक्सल काउंटरों द्वारा अप और डाउन मेन लाइन की लगातार निगरानी की जाती है और स्वचालित सिग्नल प्रदान किए गए हैं।

(ii) कीथम से फरह स्टेशन तक MSDAC के अलावा DUAL एक्सल काउंटर (SSDAC) द्वारा अप और डाउन मेन लाइन की लगातार निगरानी की जाती है और स्वचालित सिग्नल प्रदान किए जाते हैं।

(ii) रुनकता और फरह साइड पर स्टे.मा./कीथम के नियंत्रण में एक्सल काउंटर इन नियमों के संबंधित परिशिष्ट H-1 और "H-2" में दिए गए हैं।

13.1 अप और डाउन दिशाओं में कीथम-रुनकता सेक्शन के बीच स्वचालित सेक्शन में डिजिटल एक्सल काउंटरों की विफलता और रीसेटिंग:

ए) कीथम -रुनकता सेक्शन अप मेन लाइन के लिए-

स्टे.मा. ऑफिस कीथम में प्रत्येक सेक्शन के इंडिकेशन पैनल/वीडीयू पर इंडिकेशन दिया गया है जिसमें अप मेन लाइन पर कीथम-रुनकता के बीच डिजिटल एक्सल काउंटर सब सेक्शन के लिए एक कॉमन इंडिकेशन दिया गया है। सेक्शन में जब भी कोई एक या एक से अधिक ट्रेन होगी तब सेक्शन 'OCCअप IED' 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 एएफटीसी ट्रैक सर्किट सब सेक्शन की विफलता है तो सिग्नल स्वचालित रूप से डिजिटल एक्सल काउंटर द्वारा नियंत्रित होंगे और सिग्नल ठीक से काम करेगा। किसी भी एएफटीसी ट्रैक सेक्शन/सब सेक्शन की विफलता के मामले में, स्टे.मा. ट्रैक सर्किट विफलता संकेत के आधार पर ट्रैक सर्किट विफलता का विवरण देते हुए एमटीआरसी/सीयूजी/लिखित मेमो पर सेक्शन कंट्रोलर और संबंधित पी.वे और स्टेशन के एसएंडटी कर्मचारियों को सलाह देगा। वीडीयू/संकेत पैनल स्टे.मा. के कमरे में प्रदान किया गया है, तब स्टे.मा. ट्रेन एस एंड टी स्टाफ या पी-वे स्टाफ की सलाह के बाद चालक को सावधानी से असफल एएफटीसी सेक्शन को ट्रैक सर्किट (एएफटीसी/डीसीटीसी) उठाने और विफलता संकेत गायब होने या इसके बाद इसे ठीक करने के बाद सावधानी से पास करने के लिए ट्रेन चालक को चेतावनी आदेश जारी करेगा।

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।

प्रारंभिक रीसेट का संकेत दिखाते हुए चमकेगा और पहली ट्रेन पास करने के बाद यह क्लियर होगा और पैनल/वीडीयू 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' आस्पेक्ट प्रदर्शित करेगा और ट्रेनें सामा.एवं सहा.नि. के सामा.नि.9.02 और 9.02/1 के अनुसार चलेंगी।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

(ii) कीथम के ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को यह पता चल गया है कि अप मेन लाइन का एक्सल काउंटर फेल हो गया है, डिजिटल एक्सल काउंटर सेक्शन पर कीथम -रुनकता अप सेक्शन 'ऑक्युपाइड' इंडिकेशन देखकर भी, भले ही एएफटीसी सब सेक्शन क्लियर हो या नहीं ऑटो रिसेटिंग को स्वीकार करने के बाद एक्सल काउंटर की मैनुअल रिसेटिंग अप लाइन के लिए स्टे.मा.रुनकता की सहायता से तब की जाएगी जब ट्रैफिक परमिट होगा।

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

ए) कीथम -रुनकता के बीच अप मेन लाइन सभी ट्रेनों से साफ है।

बी) उन्होंने अपने अंत में अंतिम ट्रेन के पूर्ण आगमन के बारे में ऑन ड्यूटी मुख्य स्टे.मा.रुनकता से पुष्टि की है, जिसे एक निजी नंबर द्वारा समर्थित सेक्शन में एस्टे.मा.कीथम द्वारा भेजा गया है।

iii) कार्यरत स्टे.मा./कीथम फिर स्टे.मा.रुनकता में कार्यरत मुख्य स्टे.मा. से अप मेन लाइन पर एक्सल काउंटर को रीसेट करने में सहायता करने के लिए कहेंगे, वहां प्रदान की गई अप दिशा कीथम साइड के लिए वीडीयू से को-ऑपरेटिव पुश बटन/को-ऑपरेटिव कमांड दबाकर वह ट्रैक सर्किट के आधार पर एक्सल काउंटर रीसेट बटन को एक साथ कुंजी डालकर और घुमाकर अप दिशा के लिए क्लियर संकेत भी दबाएगा।

जैसे ही स्टे.मा.रुनकता को-ऑपरेटिव बटन दबाता है। अप दिशा के लिए को-ऑपरेटिव कमांड एक बटन दबाकर देता है,को-ऑपरेशन कमांड इंडिकेशन स्टे.मा.कीथम के साथ प्रदान किए गए इंडिकेशन पैनल/वीडीयू पर दिखाई देगा और दोनों सिरों पर बजर बजेगा जो पुष्टि करेगा प्रक्रियाओं में संचालन को रीसेट करना। प्रीपरेटरी रीसेट का पीला संकेत दिखाते हुए चमकेगा और पहली ट्रेन के गुजरने के बाद यह क्लियर होगा और इंडिकेशन पैनल/वीडीयू पर हरा संकेत दिखाएगा।

ट्रेन गुजरने के बाद, रुनकता साइड के लिए डिजिटल एक्सल काउंटर इंडिकेशन बॉक्स पर कीथम -रुनकता अप लाइन "सेक्शन क्लियर" इंडिकेशन प्रदर्शित करेगा और प्रत्येक रीसेटिंग की गिनती स्टे.मा.कीथम रीसेट बॉक्स/काउंटर बॉक्स के साथ दिए गए काउंटर में की जाएगी।

स्टे.मा.कीथम "सेक्शन क्लियर" इंडिकेशन देखने पर रीसेट बटन/कमांड जारी करेगा और रुनकता में कार्यरत मुख्य स्टे.मा. को को-ऑपरेटिव बटन/कमांड जारी करने की सलाह देगा।

vii) यदि कीथम-रुनकता अप लाइन सेक्शन रीसेट करने में विफल रहता है यानी उपरोक्त पैरा के अनुसार रीसेट करने के बाद भी "सेक्शन ऑक्यूपाइड" संकेत दिखाई देता है, तो कार्यरत ईस्टे.मा.को एक्सल काउंटर की विफलता को दूर करने के लिए स्टे.मा. द्वारा बुलाया जाएगा और उसे सिग्नल का विवरण विफल रहा।

सहा.स्टे.मा.दोषपूर्ण एक्सल काउंटर की खराबी को सुधारने के बाद स्टे.मा.कीथम को एक्सल काउंटर के पुट राइट के बारे में सूचित करता है।

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

कीथम में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. प्रत्येक सेक्शन के सामान्य रीसेटिंग ऑपरेशन के लिए अलग से पांडुलिपि रजिस्टर में कीथम -रुनकता के बीच अप एम/एल पर एक्सल काउंटरों को रीसेट करने के लिए किए गए प्रत्येक बटन ऑपरेशन के लिए प्रविष्टि करेगा।

ए) रीसेट करने से पहले काउंटर में पढ़ना।

बी) रीसेट करने के बाद काउंटर में पढ़ना।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

सी) कीथम-रुनकता के बीच अप मेन लाइन पर भेजी गई अंतिम ट्रेन का विवरण और विवरण।

डी) आखिरी ट्रेन कीथम-रुनकता सेक्शन को पार करने की तारीख और समय।

ई) अप मेन लाइन के लिए रुनकता में अंतिम ट्रेन के पूर्ण आगमन और अप मेन लाइन पर कीथम-रुनक्ता के बीच के सेक्शन पर ट्रेनों के पूर्ण आगमन की पुष्टि करने वाले रुनकता में कार्यरत स्टे.मा. से प्राप्त निजी नंबर प्राप्त करेगा।

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

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

बी. रुनकता-कीथम सेक्शन के लिए डाउन मेन लाइन-

i) ऑन ड्यूटी सहा.स्टे.मा.रुनकता से पूछताछ करने पर कीथम में कार्यरत स्टे.मा.रुनकता से भेजी गई अंतिम ट्रेन के पूर्ण आगमन की पुष्टि निजी नंबर से करेंगे और ट्रेन रजिस्टर में दर्ज करेंगे।

ii) कीथम में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा.रुनकता में ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को रुनकता -कीथम के बीच डाउन दिशा के लिए रीसेटिंग ऑपरेशन करने में मदद करेगा। डाउन मेन लाइन के लिए एक्सल काउंटरों को रीसेट करने के बारे में रुनकता में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. की सलाह पर, कीथम में ड्यूटी पर तैनात मुख्य स्टे.मा. कुंजी डालेगा और डाउन दिशा के लिए को-ऑपरेटिव बटन/को-ऑपरेटिव कमांड देगा। रीसेटिंग ऑपरेशन के दौरान बजर बजेगा; सहकारी बटन/को-ऑपरेटिव आदेश स्टे.मा.रुनकता की सलाह पर जारी किया जाएगा।

टिप्पणी:

1. डाउन लाइन पर स्वचालित सिग्नल की विफलता के बारे में ट्रेन के लोको पायलट की शिकायत पर, कीथम के स्टेशन मास्टर स्टे.मा.रुनकता स्टेशन को सूचित करेंगे।
2. ताले के साथ रीसेटिंग चाबियां प्रदान की जाती हैं और चाबियां कार्यरत स्टे.मा. द्वारा अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जाएंगी।

13.2 अप और डाउन दिशाओं में कीथम-फरह सेक्शन के बीच स्वचालित सेक्शन में MSDAC/ डिजिटल एक्सल काउंटर की विफलता और रीसेटिंग:

(i) एक्सल काउंटर संकेत वीडीयू पर स्टे.मा. कार्यालय में प्रत्येक सेक्शन के वीडीयू में प्रदान किए जाते हैं। स्थानीय नियंत्रण वीडीयू पैनल स्टेशन के नियंत्रण में एक्सल काउंटर और सिग्नल आस्पेक्टों फरह साइड स्वचालित ब्लॉक सेक्शनों के घिरे/रिक्ति को दर्शाता है।

ट्रैक के चारों ओर विशेष ट्रैक सेक्शन/सेक्शन 'ऑक्युपाइड' (लाल) पृष्ठभूमि क्षेत्र दिखाई देता है जब भी विशेष ट्रैक सेक्शन या दोनों एक्सल पर कोई ट्रेन होती है।

काउंटर (एसएसडीएसी और एमएसडीएसी)किसी भी उप सेक्शन की विफलता,यदि MSDAC एक्सल काउंटर सब सेक्शन की विफलता है,तो सिग्नल SSDAC एक्सल काउंटरों द्वारा स्वचालित रूप से नियंत्रित किए जाएंगे और ट्रेनें उचित सिग्नल पर चलेंगी। इसी तरह, यदि एसएसडीएसी एक्सल काउंटर सब सेक्शन की विफलता है,तो एमएसडीएसी एक्सल काउंटर द्वारा स्वचालित रूप से सिग्नल नियंत्रित किए जाएंगे और ट्रेनें उचित सिग्नल पर चलेंगी इसलिए कोई विफलता मीमो जारी नहीं किया जाएगा।

उपरोक्त दो मामलों में से किसी भी मामले में,विफल एक्सल काउंटर अन्य एक्सल काउंटर द्वारा ऑटो रीसेट हो जाएगा और यह प्रीपरेटरी रीसेट मोड में आ जाएगा और अगली ट्रेन के गुजरने के बाद क्लियर हो जाएगा।

यदि स्वचालित रीसेटिंग के बाद,एक्सल काउंटर क्लियर नहीं है,तो कार्यरत स्टे.मा. एस एंड टी कर्मचारियों को इसकी विफलता के लिए संदेश देगा। हालाँकि,यदि दोनों एक्सल काउंटर विफल हो गए हैं, तो इससे संबंधित स्वचालित/अर्ध-स्वचालित सिग्नल 'ऑन'आस्पेक्ट प्रदर्शित करेगा और गाड़ियाँ सा.एवंसहा.नि.के सामा.नि.9.02 और 9.02/1 के अनुसार चलेंगी।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

ऑटोमेटिक सेक्शन (कीथम-फरह) में एक्सल काउंटर को रीसेट करना

(i) डुअल डिटेक्शन ट्रैक में यदि एक एक्सल काउंटर (या तो एसएसडीएसी या एमएसडीएसी) केवल विफल रहता है और अन्य एक्सल काउंटर संबंधित ट्रैक क्लियर दिखा रहा है। सिस्टम एक्सल काउंटर रीसेट को प्रीपरेटरी स्टेट पर अपने आप लागू करता है और पहले विफल एक्सल काउंटर स्टे.मा. के हस्तक्षेप के बिना रीसेट हो जाएगा। अगली ट्रेन के गुजरने के बाद प्रिपरेटरी एक्सल काउंटर साफ हो सकता है।

(ii) यदि दोनों एक्सल काउंटर (एसएसडीएसी और एमएसडीएसी),एक ही सेक्शन से संबंधित हैं, तो वीडीयू पर ट्रैक के चारों ओर 'ऑक्यूपाइड'(लाल)पृष्ठभूमि क्षेत्र विफल हो गया है, एक्सल काउंटर को रीसेट करने के लिए ऑटो रीसेटिंग संभव नहीं है।

ऐसे मामले में कीथम में कार्यरतस्टे.मा. द्वारा कीथम-फरह ऑटोमैटिक सेक्शन में डाउन/अप दिशा के लिए रीसेटिंग तब तक नहीं की जाएगी जब तक कि उसके द्वारा यह सुनिश्चित नहीं किया जाता है कि:-

ए) कीथम-फरह सेक्शन के बीच डाउनमेन लाइन किसी भी ट्रेन से क्लियर है।

बी) उन्होंने कार्यरत स्टे.मा. दूसरे छोर से अपने अंत में आखिरी ट्रेन के पूर्ण आगमन के बारे में पुष्टि की है, जो एक निजी नंबर द्वारा समर्थित डाउन लाइन के लिए स्टे.मा.कीथम द्वारा भेजी गई है।

सी) इसके बाद स्टे.मा. एलसीपी कमांड के माध्यम से एक्सल काउंटर को रीसेट करने में सहायता करने के लिए एलसीपी कमांड के माध्यम से अनुरोध सहयोग भेजकर दूसरे छोर के स्टेशन पर तैनात स्टे.मा. से एलसीपी के माध्यम से सहयोग देकर अनुरोध सहयोग का एक "लाल" संकेत देकर पूछेगा। दूसरे छोर पर दिखाई दे तो यह RED संकेत देखकर दूसरा छोर LCP के माध्यम से सहयोग देगा।

डी) कीथम (सेंडिंग एंड) स्टेशन के इंडिकेशन पैनल (वीडीयू) पर जैसे ही दूसरा छोर के वीडीयू द्वारा को-ऑपरेटिव कमांड देगा, एक को-ऑपरेशन एसीके इंडिकेशन (हरा) दिखाई देगा।

ई) को-ऑपरेटिव एसीके संकेत देखने के बाद, वीडीयू पर दिखाई दिया, ड्यूटी पर स्टे.मा./ कीथम विफल ट्रैक सेक्शन के लिए वीडीयू पैनल के माध्यम से रीसेट कमांड देगा।

एफ) यदि सिस्टम ने RESET को स्वीकार कर लिया है, तो "तैयारी रीसेट" (पीला) संकेत वीडीयूऔर सहयोग ACK संकेत (हरा) पर इस छोर पर दिखाई देगा और अनुरोध सहयोग का "लाल" संकेत दूसरे छोर पर गायब हो जाएगा।

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

(i) स्टे.मा. उप मेनू खोलने के लिए कॉमन एक्सल काउंटर को-ऑपरेशन बटन पर राइट क्लिक करता है। स्टे.मा. सब-मेन्यू पर सहयोग अनुरोध पर बायाँ-क्लिक करता है और इसे दूसरे अंतिम स्टेशन पर भेजता है। इसके बाद एक एक्सल काउंटर रीसेट रिक्वेस्ट दूसरे छोर पर लाल संकेत द्वारा दिखाई देगी। LCP पर RESET अनुरोध लाल संकेत देखकर दूसरा छोर LCP के माध्यम से सहयोग देकर अनुरोध स्वीकार करेगा, जब स्टे.मा./कीथम दूसरे छोर से पावती प्राप्त करता है, तो AXLE COUNTER RESET ACK का हरा संकेत वीडीयूपर दिखाई देगा। फिर स्टे.मा./कीथम विफल एक्सल काउंटर ट्रैक सेक्शन पर क्लिक करके RESET कमांड देगा।

(ii) यदि रीसेट सफल होता है, तो वीडीयूपर एक "प्रारंभिक रीसेट" (पीला) संकेत दिखाई देगा और इस छोर पर सहयोग एसीके संकेत (हरा) और को-ऑपरेटिवअनुरोध का "लाल" संकेत दूसरी ओर गायब हो जाएगा। जब अगली ट्रेन के गुजरने के बाद एक्सल काउंटर/काउंटर क्लियर हो जाती है, तो लाल पृष्ठभूमि गायब हो जाती है और एक्सल काउंटर सेक्शन ग्रे दिखाई देता है। यदि ऐसा नहीं होता है, तो विफलता में एस.एंड टी. अनुरक्षक को कॉल करें।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

14.0 तीसरी लाइन (सिंगल लाइन सेक्शन) पर कीथम-फरहके बीच ब्लॉक प्रोविंग एक्सल काउंटर पैनल ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की कार्यप्रणाली:-

ब्लॉक वर्किंग मैनुअल 2013 के पैरा संख्या 739 के अनुसार तीसरी लाइन पर कीथम-फरहके बीच लाइन क्लीयर वर्किंग ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर पैनल ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट प्रदान किया गया है। ये ब्लॉक पैनल विभिन्न पुश बटन, कुंजी संकेतक, काउंटर और बजर के साथ प्रदान किए जाते हैं। उनके नामकरण और कार्यों का विवरण नीचे दिया गया है :-

(i) पुश बटन :-

पुश बटन	कार्य
घंटी	(i) बेल कोड ट्रांसमिट करने के लिए (ii) टीजीटी बटन के साथ दबाने पर लाइन क्लीयर लेने के लिए (iii) कैंसिल बटन के साथ दबाने पर लाइन क्लीयर को रद्द करने के लिए
ट्रेन गोइंग टू (टीजीटी) - लाल	डिस्पैचिंग स्टेशन के टीओ (टीजीटी) रेड स्टेशन मास्टर घंटी के बटन के साथ इसे संचालित करते हैं। जब टीजीटी बटन घंटी बटन के साथ दबाया जाता है, तो उस स्टेशन द्वारा जो ट्रेन भेज रहा है, उस स्टेशन के ब्लॉक पैनल को हरा टीजीटी संकेत मिलता है। साथ ही रिसीविंग स्टेशन के ब्लॉक पैनल को ग्रीन टीसीएफ इंडिकेशन मिलता है।
रद्द करना पीले रंग में	इसे 'बेल' बटन के साथ संचालित किया जाता है ताकि 'लाइन क्लियर' स्थिति को रद्द किया जा सके यदि ट्रेन ने ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं किया है या ट्रेन को पीछे के स्टेशन पर धकेल दिया है। लाइन क्लीयर को रद्द करने का यह ऑपरेशन ट्रेन रिसिविंग स्टेशन द्वारा किया जाता है।
को-ऑप रद्द करना	हरे रंग में यह ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन द्वारा ट्रेन रिसीविंग स्टेशन को कैंसिल सहयोग देने के लिए संचालित किया जाता है।
एसीकेएनकाले रंग में	यह कब्जे वाले सेक्शन या सेक्शन मुक्त स्थिति को स्वीकार करने के लिए संचालित किया जाता है। यह घिरे वाले/फ्री बजर को म्यूट करता है।
कैंसलेशन काउंटर	लाइन क्लीयर के कैंसलेशन को रजिस्टर करने के लिए।

(ii) चाबियों का विवरण:

चाबी	कार्य
स्टे.मा. कुंजी	यह कुंजी जब बाहर निकाली जाती है तो निम्नलिखित को रोकती है: i) बेल कोड संचालन का प्रसारण ii) लाइन क्लियर पूछताछ कोड का प्रसारण। iii) लाइन क्लियर रद्द करना
एलसीबी कुंजी	लाइन क्लियर अवरोधक कुंजी। ब्लॉक को बंद करने से रोकने के लिए, लाइन क्लियर लेने के लिए पीछे के स्टेशन को रोकने के लिए यह निम्नलिखित कार्य करता है:-
रखरखाव बैक कवर लॉक कुंजी	रखरखाव उद्देश्य के लिए ब्लॉक पैनल के पीछे एक लॉक प्रदान किया जाता है।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

स्टेशन मास्टर की बैक कवर लॉक कुंजी	डबल लॉक की व्यवस्था के लिए ब्लॉक पैनल के पीछे एक लॉक की व्यवस्था की गई है जिसे स्टेशन मास्टर की अभिरक्षा में रखी चाबी से संचालित किया जा सकता है।
शंट रिलीज कुंजी	शंट रिलीज कुंजी (सामान्यतः बाहर) निम्नलिखित ऑपरेशन संभव है जब IN ए) इलेक्ट्रिक की ट्रांसमीटर (EKT) से SHUNT KEY निकालने के लिए। जो अंतिम स्टॉप सिगनल से आगे शंट करने के लिए चालक के लिए मूर्त प्राधिकार के रूप में कार्य करता है बी) जब INहो i) लाइन क्लियर लेने के लिए ii) लाइन क्लियर लेने के लिए दूसरा साइड स्टेशन iii) ब्लॉक को बंद करना iv) अंतिम स्टॉप सिगनल को ऑफ करने के लिए

(iii) संकेतों का विवरण:

संकेतक	कार्य
लाइन क्लोज़्ड	दिशात्मक तीर के बीच में 'लाइन बंद' परिपत्र संकेत। रोशनी की स्थिति (पीला) में, यह इंगित करता है कि सेक्शन वाहनों से मुक्त है और लाइन क्लियर प्रदान या प्राप्त नहीं किया गया है।
ट्रेन आ रही है हरा चमकता हरा	इसका आकार ट्रेन रिसीविंग स्टेशन पर आने वाले ट्रैफिक के लिए नीचे की ओर इशारा करते हुए दिशात्मक तीर है और टीसीएफ नामक एक आयताकार संकेत है। भेजने वाले स्टेशन पर जाने वाली ट्रेन के बटन और घंटी के बटन को दबाए जाने पर लाइन क्लीयर दिए जाने का संकेत देने के लिए और रिसीविंग स्टेशन पर लाइन क्लियर देने की शर्तों का अनुपालन किया गया है। संकेत देना (ए) ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश से पहले लाइन क्लियर वापस ले लिया गया है या, (बी) ट्रेन के आने के बाद ब्लॉक सेक्शन क्लियर हो गया है, लेकिन संबंधित सिग्नल और उनके नियंत्रण को किसी भी स्टेशन पर सामान्य नहीं रखा गया है। (सी) ट्रेन के आने के बाद ब्लॉक सेक्शन को क्लियर कर दिया जाता है, दोनों स्टेशनों पर लेकिन ट्रेन के सेक्शन में होने पर भेजने वाले सेक्शन में अनजाने में शंट की 'IN' डालने के बाद, संबंधित नियंत्रण सामान्य है
टीओएल संकेत लाल	एक दिशात्मक तीर सिर में ऊपर की ओर इशारा करते हुए और ट्रेन भेजने वाले स्टेशन के आउटगोइंग ट्रैफ़िक के लिए आयताकार संकेत। लाइन क्लीयर पर आने वाली ट्रेन के प्रवेश पर ट्रेन को लाइन पर इंगित करने के लिए।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

'ट्रेन जा रही है' हरा चमकता हरा	ट्रेन भेजने वाले स्टेशन पर बाहर जाने वाले ट्रैफिक के लिए ऊपर की ओर इशारा करते हुए एक दिशात्मक ऐरो में और टीजीटी नामक एक आयताकार संकेत। लाइन क्लीयर प्राप्त होने का संकेत देने के लिए, जब भेजने वाले स्टेशन पर **ट्रेन गोइंग टू** बटन और बेल बटन को दबाया गया हो और दोनों स्टेशनों पर लाइन क्लियर लेने की शर्तों का अनुपालन किया गया हो, संकेत देना: (ए) ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश से पहले लाइन क्लियर वापस ले लिया गया है या, (बी) ट्रेन के आने के बाद ब्लॉक सेक्शन क्लियर हो गया है, लेकिन संबंधित सिग्नल और उनके नियंत्रण को किसी भी स्टेशन पर सामान्य नहीं रखा गया है। (सी) ट्रेन के आने के बाद ब्लॉक सेक्शन को क्लियर कर दिया जाता है, दोनों स्टेशनों पर संबंधित नियंत्रण सामान्य है लेकिन ट्रेन के सेक्शन में होने पर भेजने वाले सेक्शन में अनजाने में शंट की 'IN' डालने के बाद।
टीओएल संकेत लाल	एक दिशात्मक तीर सिर में ऊपर की ओर इशारा करते हुए और ट्रेन भेजने वाले स्टेशन के आउटगोइंग ट्रैफ़िक के लिए आयताकार संकेत लाइन क्लियर पर जाने वाली ट्रेन के प्रवेश पर ट्रेन को लाइन पर इंगित करने के लिए
रद्द करने का संकेत चमकता पीला स्थिर पीला	कैंसल-ऑपरेशन इंडिकेशन पीला इंडिकेशन कैंसिल कोऑपरेशन बटन दबाकर लाइन क्लीयर को कैंसल करने के लिए दूसरे छोर पर स्टेशन द्वारा दिए गए सहयोग को इंगित करता है। परिपत्र एलईडी। 120 सेकंड के लाइन क्लियर रद्दीकरण टाइमर की प्रगति को इंगित करने के लिए। मौजूद घंटी बटन के साथ कैंसल बटन दबाने पर इंडिकेशन जल उठता है
लाइन फ्री हरा	तीर के सिरे के निकट एक संकेत प्रदान किया जाता है जो दर्शाता है कि ब्लॉक सेक्शन वाहनों से मुक्त है।
एसएनकेई(स्थानीय) पीला	ऐसे दो संकेत दिए गए हैं i) एसएनके: जाने वाली ट्रेन के पास दिशात्मक ऐरोहेड के पास पीला संकेत प्रदान किया गया है जो अंतिम स्टॉप सिग्नल और उसके नियंत्रण को ऑन /सामान्य पर इंगित करता है। ii) एसएनके: होम सिग्नल और उसके नियंत्रण को ऑन /सामान्य पर इंगित करने के लिए दिशात्मक एरोहेड से आने वाली ट्रेन के पास पीला संकेत दिया गया है।
एसएनकेई (दूसरे छोर पर) पीला	i) अंतिम स्टॉप सिग्नल,आगमन सिग्नल और उसके नियंत्रण को ऑन/सामान्य पर इंगित करने के लिए दिशात्मक तीर सिर से आने वाली ट्रेन के पास प्रदान किया गया ii) दूसरे स्टेशन पर EKT की शंट की 'IN' है और स्टे.मा.ब्लॉक पैनल में शंट रिलीज की 'आउट' है

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

लास्ट स्टॉप सिगनल रेड ग्रीन सर्कुलर।	मोनोग्राम सिग्नल में लास्ट स्टॉप सिगनल को 'ऑन' बताने के लिए लास्ट स्टॉप सिगनल को 'ऑफ' बताने के लिए
लाइन घिरी संकेत लाल	तीर के सिरे के पास एक संकेत प्रदान किया जाता है यह दिखाने के लिए कि ब्लॉक सेक्शन घिरा हुआ है या एक्सल काउंटर विफल है।
स्टे.मा.कुंजी इन हरा	स्टे.मा.कुंजी (IN) के पास संकेत स्टे.मा.कुंजी IN इंगित करने के लिए
SHK-इन/आउट	इसके दो संकेत हैं, हरा इंगित करता है कि शंटिंग कुंजी निकाली गई है और लाल इंगित करता है कि शंटिंग कुंजी निकाली गई है।
ट्रेन पावती इन/आउट	एसीकेएन बटन के पास एक संकेत यह ब्लॉक स्टेशन सेक्शन में ट्रेन के प्रवेश और निकास के समय (पीला) जलता है। यह स्वीकार किए जाने तक प्रदीप्त रखा जाता है।
UFSBI/MUX OK संकेत	**हरा** जब UFSBI ठीक हो अन्यथा बुझ जाता है
UFSBI/MUX विफल संकेत	**लाल** जब UFSBI विफलता मोड में चला जाता है अन्यथा बुझ जाता है।
संचार लिंक विफल संकेत	**स्थिर पीला** जब दो UFSBI के विफल होने के बीच लिंक अन्यथा बुझ जाता है

(iv) काउंटरों का विवरण:

काउंटर	कार्य
कैंसिल लाइन क्लियर	यह लाइन क्लीयर के कैंसिलेशन का रिकॉर्ड रखता है जब ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करती है या जब ट्रेन को पीछे धकेल दिया जाता है।

(v) बज़र्स का विवरण:

काउंटर	कार्य
ब्लॉक बेल	यह ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर स्टेशन के स्टे.मा. द्वारा भेजे गए बेल कोड के अनुसार सिग्नल देती है
सेक्शन बजर	यह एक श्रव्य संकेत है जो स्टे.मा. को सूचित करता है कि ट्रेन ने या तो ब्लॉक सेक्शन में घेर लिया है या क्लियर कर दिया है।

I) कीथम से दूर तक ट्रेनों को डिस्पैच करने के लिए सिंगल लाइन ब्लॉक प्रोविंग एक्सल काउंटर पैनल ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट्स का कार्य:-

जब भी किसी ट्रेन को कीथम से फरह के लिए भेजा जाना है, कीथम में कार्यरत सहा.स्टे.मा., फरह पर कार्यरत स्टे.मा. से 'लाइन क्लियर' पूछेगा और फरह पर कार्यरतस्टे.मा.को ट्रेनों और उसके विवरण को उसके निजी नंबर द्वारा समर्थित सूचित करेगा, 'लाइन क्लीयर' देने का अनुरोध। ट्रेन रजिस्टर में उपयुक्त प्रविष्टियां करते हुए, फरह पर कार्यरत सहा.स्टे.मा. अपने प्राइवेट नंबर के समर्थन में मौखिक लाइन क्लीयर देंगे, यह सुनिश्चित करने के बाद कि लाइन क्लीयर देने की सभी शर्तें पूरी हो गई है

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

सहा.स्टे.मा.फरह से निजी नंबर द्वारा समर्थित मौखिक अनुमति मिलने पर, कीथम में कार्यरत सहा.स्टे.मा. अपने ब्लॉक पैनल पर 'बेल' बटन और 'टीजीटी' बटन एक साथ दबाएंगे। जैसे ही ऊपर बताए गए बटनों को दबाया जाता है, 'लाइन बंद' संकेत गायब हो जाता है और दोनों सिरों पर ब्लॉक पैनल पर हरी बत्तियों के साथ प्रासंगिक एरोहेड संकेत दिखाई देता है, यानी कीथम पर 'टीजीटी', और फरह पर टीसीएफ 'प्रकाशित हो जाएगा। दोनों सिरों पर 'लाइन फ्री' संकेत हमेशा की तरह हरी बत्तियां प्रदर्शित करता रहेगा,यह दर्शाता है कि ब्लॉक सेक्शन अभी भी क्लियर है।

डाउन ट्रेन के डिस्पैच के लिए मार्ग निर्धारित करने के बाद,कार्यरतसहा.स्टे.मा./कीथम संबंधित डाउन सिग्नल को 'ऑफ' कर देंगे। जैसे ही ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में आती है,दोनों स्टेशनों पर डायरेक्शनल एरोहेड इंडिकेशन और 'लाइन फ्री'इंडिकेशन लाल हो जाते हैं। सेक्शन बजर बजना शुरू हो जाता है और TGT,TCFसंकेत क्रमशः कीथम और फरह में ब्लॉक पैनल के RED में बदल जाता है। ड्यूटी पर सहा.स्टे.मा. बजर को रोकने के लिए एसीकेएन बटन दबाएंगे।

इसके बाद, एस्टे.मा.फरह डाउन होम सिग्नल को 'ऑफ' कर देगा। जब ट्रेन ब्लॉक सेक्शन को पार करती है,तो सेक्शन बजर बजना शुरू हो जाता है और 'ट्रेन कमिंग फ्रॉम' संकेत फरह पर हरे रंग में बदल जाता है।

फरह पर बजर को रोकने के लिए,ड्यूटी पर सहा.स्टे.मा./फरह ACKN बटन दबाएंगे 'लाइन फ्री' इंडिकेशन हरा हो जाता है,सेक्शन बजर बजना शुरू हो जाता है और 'ट्रेन गोइंग टू' इंडिकेशन कीथम पर फ्लैशिंग ग्रीन में बदल जाता है। कीथम में कार्यरत सहा.स्टे.मा. ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करता है। 'ट्रेन गोइंग टू' इंडिकेशन गायब हो जाता है और कीथम पर लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन दिखाई देता है।

जब फरह पर ट्रेन के आगमन से संबंधित सभी नियंत्रण नॉर्मल हो जाते हैं, तो एसएनकेई (स्थानीय) संकेत दिखाई देता है, संकेत से आने वाली ट्रेन गायब हो जाती है और लाइन बंद संकेत दिखाई देता है। कीथम पर भी ट्रेन गोइंग टू इंडिकेशन गायब हो जाता है और ब्लॉक पैनल पर LINE CLOSED इंडिकेशन दिखाई देता है।

II) फरह से कीथम तक ट्रेनों के आगमन के लिए सिंगल लाइन ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर पैनल ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट का कार्य:-

जब सहा.स्टे.मा.फरह से 'लाइन क्लीयर' देने का अनुरोध प्राप्त होता है, तो उसके निजी नंबर द्वारा समर्थित विशेष ट्रेन के लिए, कीथम में कार्यरत सहा.स्टे.मा. ट्रेन रजिस्टर में विवरणों को नोट करेगा और खुद को संतुष्ट करने के बाद 'लाइन क्लीयर' देने की शर्तों को पूरा करेगा। ' ब्लॉक पैनल पर संकेत दिए गए हैं, उनका अनुपालन किया गया है, अपने निजी नंबर द्वारा समर्थित मौखिक लाइन क्लियर करेगा। सहा.स्टे.मा./कीथम से निजी नंबर द्वारा समर्थित मौखिक अनुमति मिलने पर, फरह पर कार्यरत सहा.स्टे.मा.अपने ब्लॉक पैनल पर 'बेल' बटन और 'टीजीटी' बटन एक साथ दबाएंगे। जैसे ही ऊपर बताए अनुसार बटन दबाए जाते हैं, 'लाइन बंद' संकेत गायब हो जाता है और दोनों सिरों पर ब्लॉक पैनल पर हरे रंग की रोशनी के साथ संबंधित एरोहेड संकेत दिखाई देता है, यानी फरह में 'टीजीटी' और केएक्सएम पर टीसीएफ' प्रकाशित हो जाएगा। दोनों सिरों पर 'लाइन फ्री' संकेत हमेशा की तरह हरी बत्तियां प्रदर्शित करता रहेगा, यह दर्शाता है कि ब्लॉक सेक्शन अभी भी क्लियर है।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

इसके बाद सहा.स्टे.मा.फरहअपएडवांस सिगनलको ऑफ कर देगा। जैसे ही ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में आती है, दोनों स्टेशनों पर डायरेक्शनल एरोहेड इंडिकेशन और 'लाइन फ्री' इंडिकेशन लाल हो जाते हैं। सेक्शन बजर बजना शुरू हो जाता है और टीजीटी, टीसीएफ संकेत क्रमशः फरह और कीथम में ब्लॉक पैनल के लाल हो जाते हैं।

कार्यरतसहा.स्टे.मा. बजर को रोकने के लिए एसीकेएन बटन दबाएंगे। अप ट्रेन के आगमन के लिए रूट निर्धारित करने के बाद, कार्यरत सहा.स्टे.मा./कीथमअप होम सिग्नल को 'ऑफ' कर देंगे। जब ट्रेन ब्लॉक सेक्शन को क्लियर करती है, तो सेक्शन बजर बजना शुरू हो जाता है और कीथमपर 'ट्रेन कमिंग फ्रॉम' संकेत हरे रंग में बदल जाता है। कार्यरतसहा.स्टे.मा.कीथमपर बजर को रोकने के लिए एसीकेएन बटन दबाएंगे। 'लाइन फ्री' इंडिकेशन हरा हो जाता है, सेक्शन बजर बजना शुरू हो जाता है और 'ट्रेन गोइंग टू' इंडिकेशन फरहसहा.स्टे.मा.पर फ्लैशिंग ग्रीन में बदल जाता है, फरहपर कार्यरत स्टे.मा. ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करता है। 'ट्रेन गोइंग टू' इंडिकेशन गायब हो जाता है और लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन फरहपर दिखाई देता है। जब कीथम पर ट्रेन के आगमन से संबंधित सभी नियंत्रण सामान्य हो जाते हैं, तो SNKE (स्थानीय) संकेत दिखाई देता है, ट्रेन आ रही हैसंकेत गायब हो जाता है और लाइन बंद संकेत प्रकट होता है। फरह में भी ट्रेन गोइंग टू इंडिकेशन गायब हो जाता है और ब्लॉक पैनल पर लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन दिखाई देता है।

III) ब्लॉक बैक ऑपरेशन

स्टे.मा., जो लाइन को ब्लॉक करने का इरादा रखता है, दूसरे छोर पर स्टेशन के स्टे.मा. को टेलीफोन पर ब्लॉक बैक की अनुमति के लिए सूचित करेगा, जो निजी नंबर द्वारा समर्थित संदेश को स्वीकार करेगा। स्टे.मा. ब्लॉक पैनल में शंट रिलीज की को 'आईएन' में डालता है और ईकेटी आउट की शंट की को लेता है और ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने के लिए ब्लॉक बैक की जा रही ट्रेन के ड्राइवर को सौंप देता है।

शंटिंग के पूरा होने पर, दूसरे छोर पर स्टेशन के स्टे.मा. को टेलीफोन पर निजी नंबर द्वारा समर्थित बाधा को हटाने के बारे में क्लियर संदेश भेजा जाएगा। इसके बाद स्टे.मा. ईकेटी की शंट कुंजी डालेगा और 'इन' स्थिति में मुड़ जाएगा और शंट रिलीज कुंजी निकाल लेगा।

IV)पुश बैक ऑपरेशनः

ट्रेन को में वापस धकेलने के बाद निम्नलिखित कार्रवाई दिखाई देती है-

ट्रेन भेजने वाला स्टेशन		ट्रेन रिसीव करने वाला स्टेशन	
1	ट्रेन ब्लॉक सेक्शन को पार करती है; लाइन फ्री इंडिकेटर हरा हो जाता है। सेक्शन बजर बजने लगता है। ACKN संकेतक जलता है।	2	ट्रेन ब्लॉक सेक्शन को पार करती है; लाइन फ्री इंडिकेटर हरा हो जाता है। सेक्शन बजर बजने लगता है। ACKN सूचक रोशनी करता है
	एरोहेड की ओर ट्रेन गोइंग टू का संकेत हरे रंग में बदल जाता है		एरोहेड '...से आने वाली ट्रेन' का संकेत हरे रंग में बदल जाता है
	ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करता है। एसीकेएन बटन बंद करें।		ACKN बटन दबाकर बजर को स्वीकार करता है। एसीकेएन बटन बंद करें।

Y

(योगेश मित्तल)

वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सम./आगरा

3	निर्धारित कॉल ध्यान बजर के बाद टेलीफोन पर रद्दीकरण के बारे में प्राप्त करने वाले स्टेशन स्टे.मा. को सलाह देता है।	4	अनुरोध करने के लिए सहमत है, सुनिश्चित करता है कि SNK संकेतक पीला, SNOEK सूचक पीला, शंट कुंजी सूचक हरा है और टेलीफोन पर सहमति देता है
5	एसएनके इंडिकेशन येलो, शंट की इंडिकेशन ग्रीन सुनिश्चित करने के लिए दूसरे छोर से स्टे.मा. की मौखिक सहमति के बाद, कैंसल को-ऑप बटन दबाएं और कॉल अटेन्शन बज़र प्राप्त होने पर रिलीज़ करें 6 को-ऑप येलो लाइट करने के लिए, स्टे.मा. की के साथ बेल और कैंसल बटन दबाएं।	6	पीले रंग को जलाने के लिए को-ऑप, स्टे.मा. की इन के साथ बेल और कैंसल बटन दबाएं।काउंटर वृद्धि रद्द करें।कैंसिल इंडिकेशन फ्लेजिंग येलो को रोशन करता है और 120 सेकंड के लिए फ्लैश करना जारी रखता है
7	ट्रेन गोइंग टू एरोहेड बंद हो जाता है, लाइन क्लोज़्ड संकेत रोशनी करता है।	8	120 सेकंड की समाप्ति पर ऐरोहेड से ट्रेन कमिंग फ्रॉम का इंडिकेशन और कैंसिल इंडिकेशन बंद हो जाता है। लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन लाइट अप।

(V) लाइन क्लियर रद्द करना: ट्रेन भेजने वाले स्टेशन के लाइन क्लीयर हो जाने के बाद, रिसीविंग स्टेशन दूसरे अंतिम स्टेशन की सहमति से लाइन क्लियर रद्द कर सकता है। भेजने वाला स्टेशन LSS को वापस "ऑन " कर देता है, यदि पहले से ही "बंद" कर दिया गया है और इसका नियंत्रण सामान्य रूप से SNK को "पीले" पर सुनिश्चित करता है। भेजने वाला स्टेशन CANCEL CO-OPERATION बटन दबाकर सहयोग बढ़ाता है।

सहयोग संकेत प्राप्त होने पर, प्राप्तकर्ता स्टेशन स्टे.मा. कुंजी "IN" के साथ घंटी और रद्द करें बटन दबाता है। प्राप्त करने वाला स्टेशन पीले रंग की चमकती रोशनी के लिए रद्द संकेत देखता है और बटन छोड़ देता है। जाने वाली ट्रेन/एरो हेड से आने वाली ट्रेन भेजने/प्राप्त करने वाले स्टेशन पर क्रमशः हरी बत्ती के साथ संकेत देती है। 120 सेकंड के बाद लाइन बंद संकेत "पीला" रोशनी करता है। जाने वाली ट्रेन/एरो हेड से आने वाली ट्रेन का इंडिकेशन और कैंसिल इंडिकेशन बुझ जाता है।

रद्द करने की विधि:-

ट्रेन भेजने वाला स्टेशन		ट्रेन प्राप्त करने वाला स्टेशन	
1.	LSS को वापस 'ऑन ' कर देता है, यदि पहले ही 'बंद' कर दिया गया है तो SNK को पीले रंग पर सुनिश्चित करता है, निर्धारित कॉल अटेंशन बजर के बाद टेलीफोन पर रद्दीकरण के बारे में प्राप्त करने वाले स्टेशन स्टे.मा. को सलाह देता है।	2.	अनुरोध करने के लिए सहमत हैं, SNK और SNOEK को येलो पर सुनिश्चित करता है और निर्धारित कॉल अटेंशन बजर के बाद टेलीफोन पर सहमति देता है।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

3.	दूसरे छोर से मौखिक सहमति के बाद स्टे.मा. कैंसल कोऑपरेशन बटन दबाता है और कॉल अटेंशन बजर मिलने पर रिलीज करता है।	4.	को-ऑपरेशन के लिए पीले रंग की रोशनी की प्रतीक्षा करता है और स्टे.मा. कुंजी IN के साथ घंटी और रद्द बटन दबाता है। काउंटर वृद्धि रद्द करें। संकेत से ट्रेन आ रही है चमकती हरी में बदल जाती है। रद्द करें संकेत पीला चमकता है और 120 सेकंड के लिए चमकता रहता है।
5.	'ट्रेन जा रही है' संकेत हरे रंग में चमकता है।		
7.	'ट्रेन गोइंग टू' इंडिकेशन बंद हो जाता है लाइन बंद संकेत रोशनी करता है।	6.	120 सेकंड की समाप्ति पर, संकेत से आने वाली ट्रेन और रद्द संकेत बंद हो जाता है। लाइन बंद संकेत रोशनी करता है।

(VI) डिजिटल एक्सल काउंटर ब्लॉक पैनल का निलंबन:

निम्नलिखित मामलों में ब्लॉक पैनल को निष्क्रिय माना जाएगा:-

i) जब सामग्री लॉरी,मोटर ट्रॉली,टाई-टैम्पिंग मशीन और रेल मोटर/बस या रेल सह सड़क वाहन या टॉवर वैगन (4 पहिया वाहन)सेक्शन में चलना हो।

ii) मध्य सेक्शन में एक दुर्घटना होती है।

iii) जब विधिवत स्वीकार किए गए डिस्कनेक्शन नोटिस के तहत मरम्मत के लिए ब्लॉक पैनल का कोई हिस्सा खोला या हटाया जाता है।

iv) जब मरम्मत के लिए सिग्नल स्टाफ द्वारा स्टेशन का अंतिम स्टॉप सिगनल ले लिया गया हो।

v) ब्लॉक फॉरवर्ड के दौरान।

vi) जब ब्लॉक पैनल और/या लास्ट स्टॉप सिगनल के निलंबन का कारण हटा दिया जाता है तो ब्लॉक पैनल और/या लास्ट स्टॉप सिगनल,जैसा भी मामला हो,के सामान्य कामकाज को स्टे.मा. द्वारा बहाल किया जाएगा।

15.0 सिंगल लाइन सेक्शन पर ब्लॉक प्रूविंग डिजिटल एक्सल काउंटर की कार्यप्रणाली:-

15.1 तीसरी लाइन (कीथम-फरह) पर हैस्डैक का कार्य:-

हाई अवेलेबिलिटी सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर (हैस्डैक)अंतिम वाहन चेकिंग डिवाइस के रूप में कीथम-फरहके बीच सिंगल लाइन (तीसरीलाइन)सेक्शन के बीच ब्लॉक सेक्शन की निकासी की निगरानी के लिए प्रदान किया गया है। हैस्डैक को डुअल SSDAC यानी SSDAC1 और SSDAC2 के रूप में जाना जाता है, एडवांस स्टार्टर को तभी हटाया जा सकता है जब एक या दोनों SSDAC चैनल (SSDAC1/SSDAC2) क्लियर स्थिति में हों। कार्यरत स्टे.मा. को हरे (बड़े एलईडी) द्वारा CLEAR की स्थिति का पता चलता है या RED (बड़ी एलईडी) द्वारा संकेत या घिरा हुआ होता है।

जब भी कोई ट्रेन ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करती है और डिटेक्शन पॉइंट्स (ब्लॉक सेक्शन के प्रवेश पर रखे गए) के ऊपर से गुजरती है, तो एक्सल काउंटर उपकरण उसके ऊपर से गुजरे एक्सल की संख्या की गणना करना शुरू कर देगा। यह गिनती IN-COUNTके रूप में दर्ज की गई है। इसी तरह,जब ट्रेन गंतव्य स्टेशन पर पहुंचती है और डिटेक्शन यूनिट(ब्लॉक सेक्शन के प्रवेश पर रखी गई)के ऊपर से गुजरती है,तो एक्सल काउंटर उपकरण एक्सल की संख्या की गणना करेगा, जो निकास छोर पर डिटेक्शन पॉइंट के ऊपर से गुजरे हैं। यह गिनती OUT-COUNT के रूप में दर्ज की जाती है।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

जब आउट-काउंट इन-काउंट के समान होता है,तो रीसेट बॉक्स/वीडीयू पर एक्सल काउंटर इंडिकेशन हरा संकेत दिखाएगा। जब ब्लॉक सेक्शन भरा हुआ है या IN-COUNT और OUT-COUNT में बेमेल है,तो एक्सल काउंटर इंडिकेशन रीसेट बॉक्स/ऑपरेटिंग वीडीयूपर भरे हुए सेक्शन का लाल संकेत दिखाएगा। जब रीसेट बॉक्स/ऑपरेटिंग वीडीयू पर एक्सल काउंटर इंडिकेशन लाल संकेत दिखा रहा है,तो इसके दो प्रभाव हो सकते हैं:(i)। ब्लॉक सेक्शन OR (ii) में ट्रेन का एक हिस्सा पीछे रह गया है। तकनीकी खराबी के कारण हैस्डैक विफल हो गया है।

15.2 हैस्डैक की विफलता:

निम्नलिखित परिदृश्य हो सकते हैं:

I. SSDAC 1 'CLEAR' दिखा रहा है और SSDAC2 'घिरा' दिखा रहा है:

इस मामले में ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. को असफल एक्सल काउंटर (एसएसडीएसी2) को रीसेट करने की आवश्यकता नहीं है, यह असफल एक्सल काउंटर स्वचालित रूप से सिस्टम द्वारा रीसेट हो जाएगा और ऑटो रीसेट करने के बाद प्रारंभिक रीसेट संकेत का हरा रंग (छोटा एलईडी) चमकेगा और "पायलट ट्रेन की प्रतीक्षा करें" " रीसेट बॉक्स पर प्रदर्शित होगा और आंतरिक (छिपा हुआ) रीसेट काउंटर एक संख्या से बढ़ जाएगा। ट्रेन के आने के बाद एक्सल काउंटर क्लियर और भरा हुआ लाल (छोटा एलईडी) दिखाएगा / संकेत हरे (छोटे एलईडी) द्वारा हरे रंग में परिवर्तित हो जाएगा। कोई फेल्योर मेमो जारी नहीं किया जाएगा क्योंकि दूसरे एक्सल काउंटर पर सिग्नलिंग सिस्टम काम कर रहा है। यदि ट्रेन के आने के बाद एसएसडीएसी 2 क्लियर संकेत नहीं दिखाता है या ऑटो रीसेटिंग को स्वीकार नहीं करता है, तो इस मामले में एक्सल काउंटरों की जांच के लिए सिग्नल मेंटेनर या संबंधित जेई/एसएसई को बुलाया जाएगा। सिग्नलिंग सिस्टम ठीक से काम कर रहा है, इसलिए कोई विफलता मीमो जारी नहीं किया जाएगा।

यदि SSDAC 2 'क्लियर' दिखा रहा है और SSDAC1 'घिरा' दिखा रहा है, तो ऊपर दिखाई गई प्रक्रिया का पालन करना होगा।

ii). यदि दोनों एक्सल काउंटर (एसएसडीएसी1/एसएसडीएसी2) विफल स्थिति में हैं (ऑक्यूपिड):

विफलता मीमो जारी किया जाना है। चूंकि कीथम-फरह के बीच अप ब्लॉक सेक्शन के दोनों एक्सल काउंटर (SSDAC1/SSDAC2) विफल हो जाते हैं, कीथम-फरह सेक्शन का ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट भी विफल हो जाएगा और कीथम के डाउनएडवांस स्टार्टर सिग्नल को 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है। ऐसे मामले में कार्यरत स्टेशन मास्टर ट्रेन का पूर्ण आगमन जी.आर. 4.17 और उसके एस.आर. के अनुसार सुनिश्चित करेंगे। यदि ड्यूटी पर स्टे.मा. 'रन थ्रू' ट्रेन के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करने में असमर्थ है, तो वह ट्रेन के पूर्ण आगमन को ट्रेन के पीछे के डिस्पैचिंग स्टेशन और सेक्शन कंट्रोलर से निजी नंबर के आदान-प्रदान के माध्यम से सुनिश्चित करेगा। इस मामले में कार्यरतस्टे.मा. को एक्सल काउंटर को मैन्युअल रूप से रीसेट करने की आवश्यकता होती है।

15.3 हैस्डैक की रीसेटिंग:

(i) हैस्डैक एक दोहरी धुरा काउंटर प्रणाली (हैस्डैक-1 और हैस्डैक-2) है। यदि उनमें से एक विफल हो जाता है तो हैस्डैक की दूसरी इकाई के माध्यम से ट्रेन का काम सामान्य हो जाएगा। यदि दोनों एक्सल काउंटर (हैस्डैक -1 और हैस्डैक -2) विफल हैं तो ब्लॉक कार्य करना विफल हो जाएगा।

(ii) यह सुनिश्चित करने के बाद कि ब्लॉक सेक्शन क्लियर है, हैस्डैक एक्सल काउंटर को रीसेट कर दिया जाएगा। रीसेटिंग ऑपरेशन का सहारा तभी लिया जाएगा जब ब्लॉक सेक्शन 'क्लियर' होने के बावजूद "ऑक्यूपाइड" रेड इंडिकेशन हो। हैस्डैक एक्सल काउंटर की विफलता के बारे में संबंधित सिग.एवं दूर.कर्मचारियों को सलाह देने के बाद निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

(iii) रिसीविंग स्टेशन, जिसमें ट्रेन पूरी आ चुकी है, पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ट्रेन के पूर्ण आगमन की पुष्टि करते हुए दूसरे छोर (डिस्पैच स्टेशन) पर स्टेशन मास्टर को एक प्राइवेट नंबर देगा।

(iv) प्रेषण छोर पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर एक निजी नंबर भेजकर इसकी पावती देगा।

(v) ब्लॉक सेक्शन से संबंधित रीसेट ऑपरेशन दोनों सिरों पर स्वतंत्र रूप से किया जाता है।

(vi) "प्रिपरेटरी रीसेट" (हरी बत्ती-छोटा) संकेत एक्सल काउंटर इंडिकेशन सह रीसेट बॉक्स या आरए 'येलो इंडिकेशन ऑन वीडीयू (जैसा भी मामला हो) दोनों सिरों पर दिखाई देगा, यह इंगित करने के लिए कि एक्सल काउंटर रीसेटिंग ऑपरेशन पूरा हो गया है .

(vii) रिकॉर्डिंग रीसेटिंग ऑपरेशन के लिए प्रदान किया गया काउंटर अगले उच्च संख्या को पंजीकृत करेगा। इस प्रयोजन के लिए बनाए गए 'ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर रिसेटिंग रजिस्टर' में आवश्यक प्रविष्टियां की जाएंगी। इसी तरह की प्रविष्टियां स्टेशन मास्टर द्वारा ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर पर भी की जाती हैं।

(viii) जब 'प्रिपरेटरी रीसेट इंडिकेशन' दिखाई दे, तो प्राप्त करने वाले स्टेशन के स्टे.मास्टर को दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को सूचित करना चाहिए कि ब्लॉक सेक्शन को 'क्लोज़' किया जा रहा है। दूसरा स्टेशन मास्टर ट्रेन प्राप्त करने वाले स्टेशन मास्टर को इस आशय का एक निजी नंबर देगा।

(ix) उसके बाद रिसीविंग स्टेशन मास्टर ब्लॉक सेक्शन को क्लोज़ कर देगा।

(x) रिसीविंग स्टेशन पर 'प्रीपरेटरी रिसेट' के बाद पहली ट्रेन की निकासी पर, हैस्डैक एक्सल काउंटर दोनों स्टेशनों पर 'क्लियर' संकेत दिखाएगा और बाद की ट्रेन को सामान्य रूप से चलाया जा सकता है।

(xi) यदि 'प्रीपरेटरी रिसेट' पर पहली ट्रेन के आगमन पर, हैस्डैक एक्सल काउंटर (जब हैस्डैक-1 और हैस्डैक-2 दोनों विफल होते हैं) 'क्लियर' संकेत नहीं दिखाता है लेकिन तैयारी संकेत जारी रहता है और ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट ऑन रहता है 'ट्रेन ऑन लाइन' की स्थिति में, ब्लॉक कार्य को निलंबित कर दिया जाएगा और सेक्शन के एसएंडटी अधिकारियों को विफलताओं को दूर करने की सलाह दी जाएगी। ट्रेनें ब्लॉक फेल होने के लिए निर्धारित प्रक्रियाओं पर आवश्यक प्राधिकार जारी कर काम करेंगी जब तक कि एसएंडटी के कर्मचारी फेलियर को अटेंड करके सही न कर दें।

(xii) ट्रेन सिग्नल रजिस्टर में प्रविष्टियां दोनों स्टेशनों पर लाल स्याही से की जाएंगी, जब भी दोनों हैस्डैक एक्सल काउंटर (हैस्डैक-1 और हैसडैक-2) के साथ 'लाइन क्लियर' प्राप्त किया गया है, जो 'प्रीपेरेटरी रिसेट इंडिकेशन' दिखा रहा है।

(xiii) यदि हैस्डैक एक्सल काउंटर (हैस्डैक-1 और हैस्डैक-2) अभी भी 'क्लियर' संकेतों के बजाय प्रारंभिक रीसेट संकेत दिखा रहा है, तो प्रीपरेटरी रीसेट पर ट्रेन के आगमन पर ब्लॉक सेक्शन को बंद करने का कोई प्रयास नहीं किया जाएगा।

काउंटर वृद्धि एक काउंट से, रीसेट करने के प्रत्येक ऑपरेशन को नीचे दिए गए कॉलम के अनुसार अलग रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए:

1. क्रम सं.
2. समय और तारीख।
3. ट्रेन संख्या के बाद विफल।
4. पहली ट्रेन जो ऑन पोजीशन पर सिग्नल पास करने के लिए उचित अधिकार पर पास की गई थी।
5. काउंटर रीडिंग (रीसेट करने से पहले)।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

6. काउंटर रीडिंग (रीसेट करने के बाद)।
7. एक्सल काउंटर के नॉर्मल होने के बाद प्रॉपर लाइन क्लीयर पर गुजरने वाली पहली ट्रेन।
8. ऑन ड्यूटी एस्टेशन मास्टर /केबिन मास्टर के हस्ताक्षर।
9. रीसेट को-ऑप. प्रदान करने वाले कार्यरतस्टे.मा. के हस्ताक्षर।
10. एसई/जेई (सिग्नल) की टिप्पणियां।

16.0 विद्युत आपूर्ति व्यवस्था :

(1)ए इस स्टेशन की सिग्नलिंग प्रणाली के लिए बिजली आपूर्ति अप और डाउन मेन लाइन ओएचई आपूर्ति और स्थानीय अप एसईबी से जुड़े सहायक ट्रांसफार्मर के माध्यम से प्रदान की जाती है। प्रत्येक आपूर्ति के लिए बिजली की उपलब्धता वीडीयू/चेंजओवर पैनल पर रोशनी द्वारा इंगित की जाती है, जो विशेष आपूर्ति के लिए बिजली की उपलब्धता को इंगित करता है।

बी आम तौर पर एक एटी सिग्नलिंग लोड से जुड़ा होता है जो पैनल पर एक प्रबुद्ध 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 पैनल पर एक उचित संकेत द्वारा इंगित किया जाता है और जब ये दोनों आपूर्तियां होती हैं उपलब्ध नहीं है तो यह स्वचालित रूप से स्थानीय आपूर्ति पर स्विच हो जाएगा, जो पैनल पर एक प्रबुद्ध संकेत द्वारा इंगित किया गया है। इस स्टेशन के स्टेशन मास्टर रूम में लगे ऑटोमेटिक चेंजओवर पैनल में व्यवस्थाएं होंगी। यदि आपूर्ति उपलब्ध है और स्वत: परिवर्तन नहीं हुआ है तो एक स्विच भी प्रदान किया गया है जो आवश्यक स्थिति पर स्विच को ऑन करके मैन्युअल रूप से बदलने के लिए पैनल में ऑटो परिवर्तन पर उपलब्ध है, कार्यरत स्टे.मा. को स्विच ऑन करना चाहिए, जो भी आपूर्ति उपलब्ध हो। उपरोक्त आपूर्तिकर्ताओं के लिए संकेत पैनल में प्रदान किए गए हैं और यदि कोई संकेत नहीं है तो कार्यरत स्टे.मा. ओएचई कर्मचारियों को सूचित करने के लिए कार्रवाई करेंगे। तीनों आपूर्तियों के विफल होने की स्थिति में पैनल में दी गई घंटी लगातार बजेगी जिसे संकेतक सह चेंज ओवर पैनल पर आपूर्ति संकेत के पास दिए गए बटन को क्लिक करके बंद किया जा सकता है।

सी जब भी कैटेनरी की आपूर्ति विफल हो जाती है, तो कार्यरत स्टे.मा.टीपीसी और संबंधित ओएचई कर्मचारियों और संबंधित एसएसई/एसई/जेई को सलाह देंगे।

डी एटी आपूर्ति की विफलता का समय, ओएचई अधिकारियों को टीपीसी या अन्यथा सूचित करने का समय, सिग्नल मेंटेनर/जेई/एसई/एसएसई को सूचित करने का समय, ओएचई कर्मचारियों के उपस्थित होने और सामान्य आपूर्ति बहाल करने के समय को इंगित करते हुए कार्यरत स्टे.मा. द्वारा एक रजिस्टर रखा जाएगा। .

इ जब सामान्य एटी आपूर्ति और स्टैंड बाय आपूर्ति दिखाई नहीं देती है, तो कार्यरत स्टे.मा. सिग्नल संकेतों और/या सिग्नल आस्पेक्टों की जांच करेगा। मामले में, स्टेशन पर कोई संकेत नहीं है और सिग्नल पर कोई रोशनी नहीं है। कार्यरत स्टेशन मास्टर सिगनल को खराब मानेंगे और सामा.नि.3.68, 3.69, 3.70, 3.71, 9.12 और उसके तहत सहा.नि.के अनुसार ट्रेनों के आगमन और भेजने की व्यवस्था करेंगे।

16.1 एकीकृत विद्युत आपूर्ति:

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

16.2 स्टेशन पर उपलब्ध कराए गए आईपीएस:

बैटरी उपकरण कक्ष में प्रदान किए गए एक आईपीएस द्वारा स्टेशन में सभी सिगनल जिनमें अर्धस्वचालित सिगनल अर्थात होम, स्टार्टर, स्वचालित सेक्शन की ओर जाने वाले उन्नत स्टार्टर शामिल हैं। फीडर एटी आपूर्ति/स्थानीय आपूर्ति, आईपीएस मॉड्यूल की विफलता या बैटरी कम संकेतों की अनुपलब्धता के लिए स्टे.मा. रूम में ऑडियो विजुअल अलार्म प्रदान किए जाते हैं। आईपीएस को एटी सप्लाई/लोकल सप्लाई की अनुपलब्धता का अलार्म मिलने पर एस एंड टी स्टाफ के साथ-साथ इलेक्ट्रिकल स्टाफ को तुरंत सूचित किया जाएगा।

16.3 सेक्शन में प्रदान किए जाने वाले आईपीएस:

रिले हट्स में प्रदान किए गए आईपीएस के माध्यम से ऑटो सिग्नल भी फीड किए जाते हैं। इस आईपीएसको बिजली आपूर्ति की उपलब्धता का संकेत स्टे.मा.के साथ प्रदान की गई वीडीयूस्क्रीन पर दिया गया है। बिजली आपूर्ति की विफलता ऑडियो विजुअल अलार्म द्वारा इंगित की जाएगी। ऐसा अलार्म मिलने पर स्टेशन मास्टर संबंधित एसएंडटी और इलेक्ट्रिकल स्टाफ को फोन करेंगे।

16.4 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 स्टेशन मास्टर कार्यालय में उपलब्ध कराए गए नीले रंग के बॉक्स में दिखाया गया है। स्टेशन मास्टर द्वारा किए जाने वाले संकेतों और कार्रवाई का अर्थ नीचे दिया गया है।

एलईडी	निर्देश	एलईडी स्थिति	सूचनार्थ	टिप्पणी
	आपूर्ति विफलता	लाल	एस एंड टी और इलेक्ट्रिकल स्टाफ	ऑडियो विजुअल अलार्म। अलार्म को स्वीकार किया जा सकता है
	आपूर्ति विफलता आपातकालीन स्थिति	लाल	एस एंड टी और इलेक्ट्रिकल स्टाफ	ऑडियो विजुअल अलार्म। अलार्म को स्वीकार किया जा सकता है
	सिस्टम शट डाउन	लाल	एस एंड टी एंड इलेक्ट्रिकल स्टाफ	सिग्नल फीड कट ऑफ और सभी डीसी-डीसी कन्वर्टर एटी आपूर्ति बहाल होने तक जारी रहेंगे
	आईपीएस शट डाउन	लाल	एस एंड टी एंड इलेक्ट्रिकल स्टाफ	एटी आपूर्ति बहाल होने तक सभी आपूर्ति काट दी जाएगी
	सप्लाई रिस्टोर	ग्रीन	---	ऑडियो विजुअल अलार्म

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

1. अप एटी 2. डाउन 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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

17.0- सामान्य निर्देश

[ए] नियमों का संदर्भ

i] एस.आर. 3.68-1 [डी] जब एक संकेत जो प्वाइंट का पता लगाता है, दोषपूर्ण हो जाता है।

ii] सहा.नि. का संदर्भ लें। 14.13-1 ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट की विफलता के दौरान चलने वाली ट्रेनों के लिए।

[बी] शंटिंग प्रचालनों के लिए आरंभिक सिगनल को 'ऑफ' कर दिया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए लोको पायलट को शंटिंग मेमो जारी किया जाना चाहिए।

[सी] कार्यरत उप 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 ट्रेनसही स्टार्टर सिग्नल को पहले 'ऑफ' कर दिया गया है।

[डी] जब क्रॉसओवर का उपयोग स्टेशन के किसी भी सिरे पर किया जाता है, तो मूवमेंट 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 कार्यरत उप स्टे.अधी./स्टे.मा. द्वारा पैडलॉक चाबियों को अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा गया है और ट्रैफिक को ऊपर से पार किया गया है। वही, 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 अंत 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 एंड [ए] सेट किया जाना चाहिए।

[जी] रिले रूम को डबल लॉक प्रदान किया जाता है। [यानी एक परि. और अन्य एस एंड टी]। लॉक और चाभी शीशे के सामने वाले बॉक्स में रखी जाएगी और बॉक्स की चाभी ड्यूटी पर उप स्टे.अधी./स्टे.मा.की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी जाएगी। दूसरी चाबी सेक्शन के सिगनल इंस्पेक्टर/ईस्टेशन मास्टर ऑन ड्यूटी के पास रहेगी।

[एच] जब भी रिले रूम खोला जाना है, सिग्नल इंस्पेक्टर/ईस्टेशन मास्टर कार्यरतउप स्टे.अधी./स्टे.मा. से चाबी लेगा।स्टेशन पर रखे गए रिले रूम रजिस्टर में ड्यूटी पर तैनात स्टे.अधी./स्टे.मा.प्रासंगिक प्रविष्टियां करते हैं।

[आई] काम पूरा होने पर, रिले रूम को बंद कर दिया जाएगा और स्टे.मा. की चाबी कार्यरतस्टे.मा. को सौंप दी जाएगी। आवश्यक प्रविष्टियाँ रिले रूम रजिस्टर में पूरी की जानी चाहिए।

[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. टिप्पणियाँ

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

18.0 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। कार्यरत स्टेशन मास्टर को सिग.व दूर. स्टाफ और सिग.व दूर. कंट्रोल आगराको 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 क्लोज़ कर सकते हैं।

19.0 आपातकालीन क्रैंक हैंडल/एलएक्स रिलीज ऑपरेशन:

1. ईआई विफलता के दौरान:

स्टे.मा.वीडीयूटेबल पर उपलब्ध बाहरी "कुंजी सह काउंटर बॉक्स" में सील और लॉक के साथ एक आपातकालीन कुंजी उपलब्ध है। ईआई विफलता के दौरान इस बाहरी ईएमआर कुंजी को डाला जाना है। जब यह ईएमआरकुंजी 120 SEC के बाद IN हो। एक बाहरी ईएमआररिले उठाएगा और यह कुंजी निकालने के लिए क्रेंक हैंडिल/समपार 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:

ए वीडीयू और **बी**वीडीयूदोनों मॉनिटर विफल होने की स्थिति में, "VDU.FAIL. KEY" स्टे.मा. वीडीयूटेबल पर उपलब्ध बाहरी कुंजी सह काउंटर बॉक्स पर प्रदान की जाती है, इसे डाला जाना है। फिर सिस्टम डाउन हो जाएगा, फिर क्रेंक हेंडिल/समपार (CH/LX)कुंजी को प्वाइंट संख्या 1 के ऊपर बताए अनुसार निकाला जा सकता है।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./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।

1.3 **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।

1.4 **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।

2. **नियंत्रण का चयन:**

संकेतों, कांटों, समपार फाटकों के संञ्चालन 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।

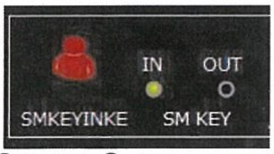
भौतिक स्टे.मा. कुंजी इनएवं आउटस्थिति की पहचान करने के लिए वीडीयूमें एक अलग संकेत दिया गया है जैसा कि नीचे दिखाया गया है।

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।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

• जब फिजिकल स्टे.मा. की इनहो।



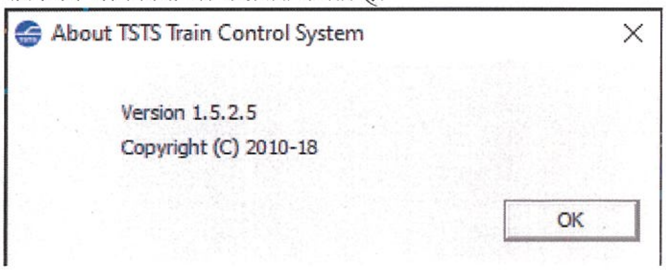
4. **परिचालन प्रक्रिया:**

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:**

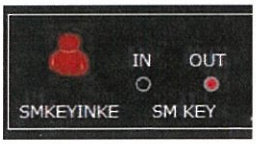
ए) **पीसी स्टे.मा. KEY IN और PC स्टे.मा. KEYOUT**

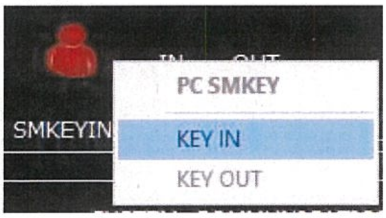
कार्यरत स्टे.मा.को फिजिकल स्टे.मा. KEY IN सुनिश्चित करना होता है और पॉइंटर को "PC स्टे.मा. KEY" आइकन पर ट्रैक करने की आवश्यकता होती है और माउस के बाएं बटन द्वारा मेनू में "की इन" पर क्लिक करना होता है, इसके द्वारा एक पासवर्ड विंडो दिखाई देगी। स्टेशन मास्टर/सहा.स्टे.मा. को पासवर्ड दर्ज करने और पासवर्ड 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।

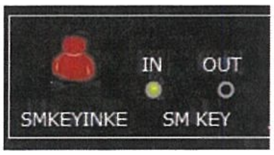




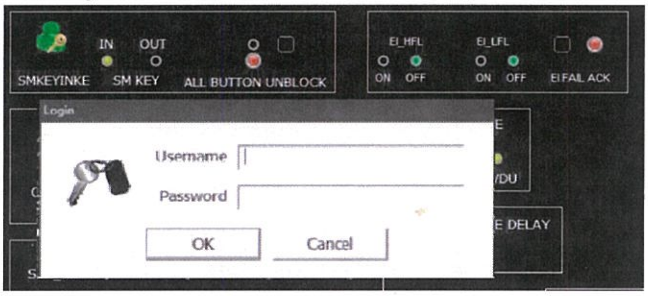
(प्रदीप सोनी)

वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

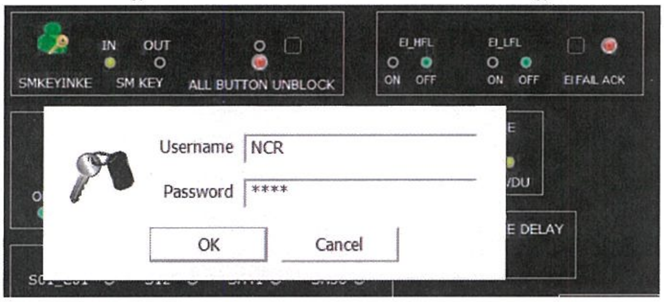
- वास्तविक स्टे.मा.KEY 'इन' है, उस समय स्टे.मा. R और PC स्टे.मा. KEY मेनू स्थिति।



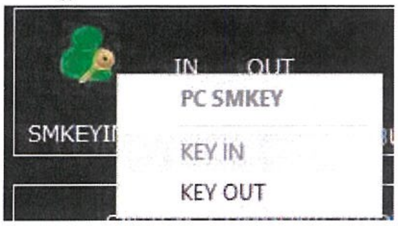
- 'इन' कुंजी को दबाने के बाद, यह उपयोगकर्ता प्रमाणीकरण के लिए पूछेगा।



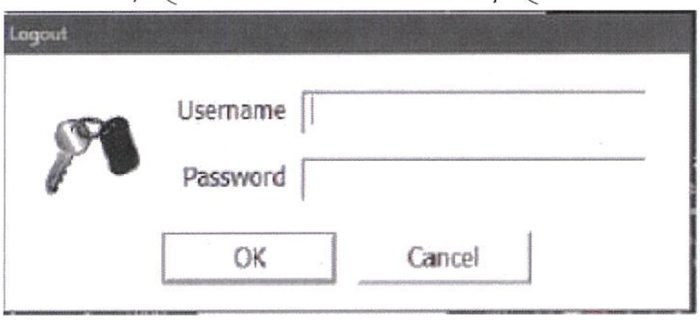
• इसके बाद यूजरनेम और पासवर्ड प्रदान करें और वीडीयू की इन करने के लिए ओके दबाएं।



- वीडीयू KEYIN के बाद • KEYIN संकेत और PC SMKEY मेनू स्थिति।



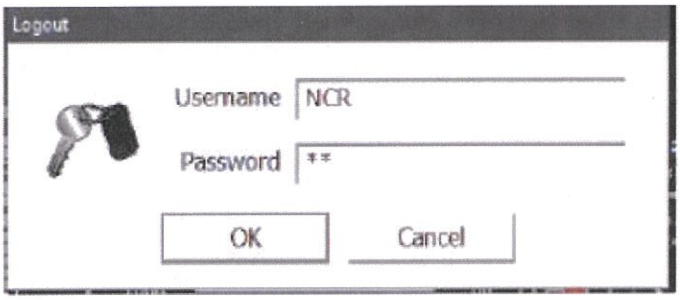
• की आउट दबाने के बाद, यह उपयोगकर्ता प्रमाणीकरण के लिए कहेगा।



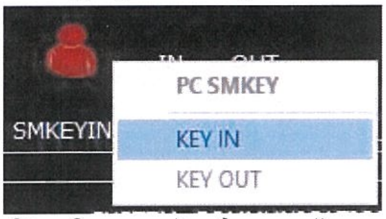
• उसके बाद यूजरनेम और पासवर्ड प्रदान करें और वीडीयू KEYOUTबनाने के लिए ओके दबाएं।

प

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा



• वीडीयू में कुंजी के बाद कुंजी संकेत और पीसी कुंजी मेनू स्थिति।

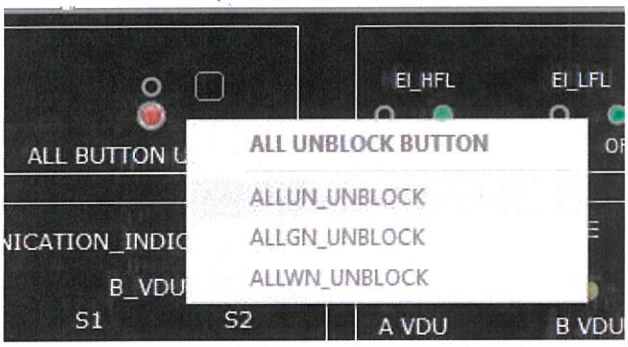


बी) सभी बटन ब्लॉक और अनब्लॉक

1. सिस्टम बूट अप के बाद

ए सभी सिग्नल, रूट और प्वाइंट बटन ब्लॉक हो जाएंगे।

बी सिस्टम ऑनलाइन संकेत फ्लैश करेगा।



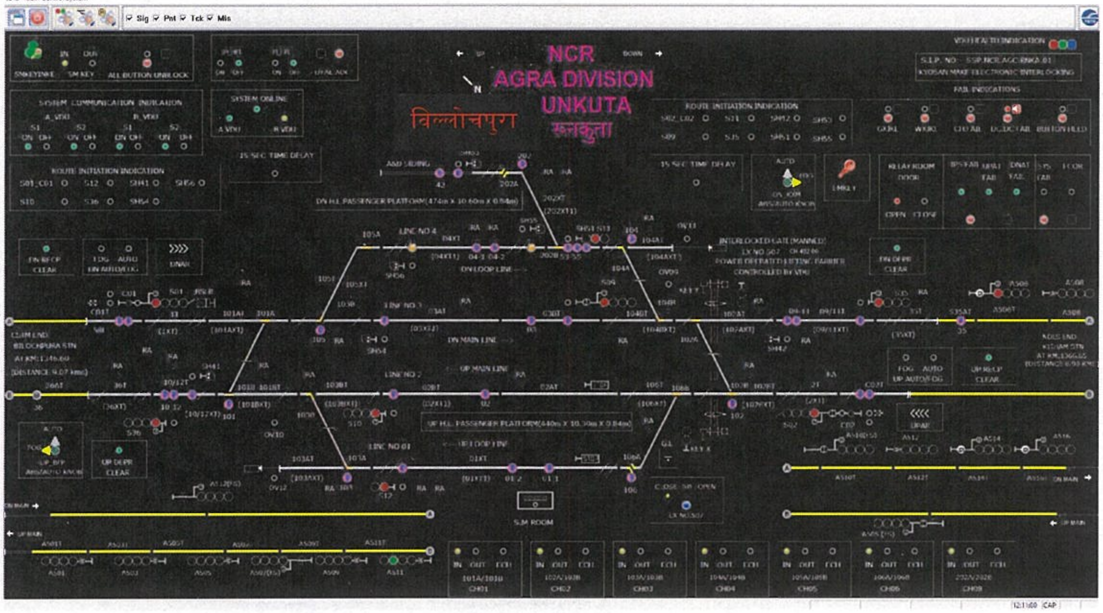
2. सिस्टम इनिशिएट टाइमर पूरा होने के बाद यानी 130 सेकंड के बाद,

   ए सिस्टम ऑनलाइन स्थिर संकेत प्रदर्शित करेगा

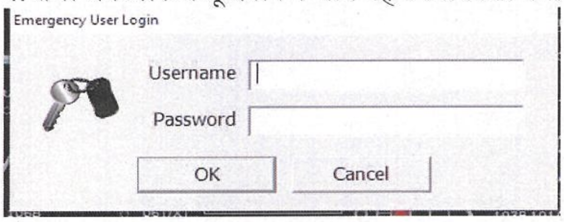
   बी सभी अनब्लॉक बजर बजेंगे

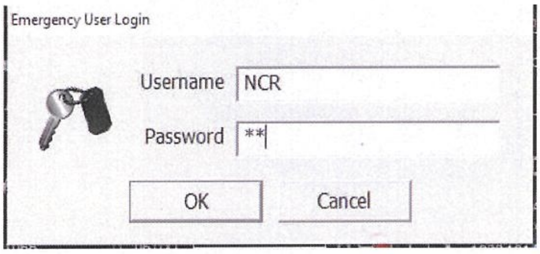
3. ईआई प्रणाली के बाद ऑनलाइन स्थिर शुरुआत और पीसी कीइन, सिग्नल, रूट और प्वाइंट बटन के सभी अनब्लॉक किए जाने हैं

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा



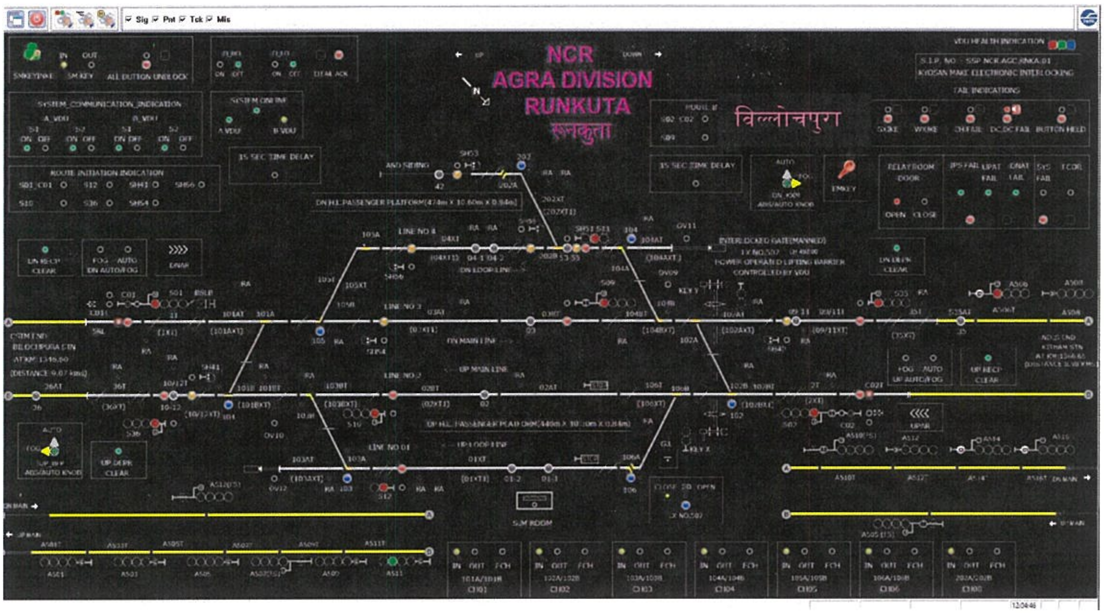
4. सभी अनब्लॉक मेंन्यू दबाने के बाद यह उपयोगकर्ता प्रमाणीकरण के लिए कहेगा।





1. सभी अनब्लॉक के बाद

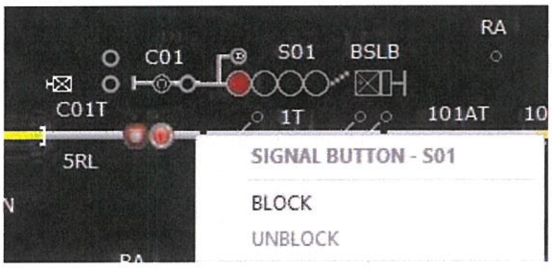
(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा



सी) व्यक्तिगत बटन ब्लॉक अनब्लॉक

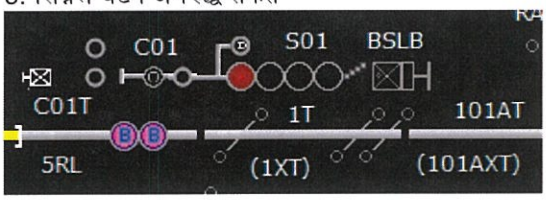
i) सिग्नल बटन

1. सिग्नल बटन ब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



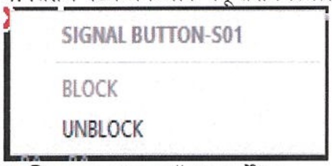
2. सिग्नल बटन ब्लॉक पुष्टि

3. सिग्नल बटन अवरुद्ध संकेत

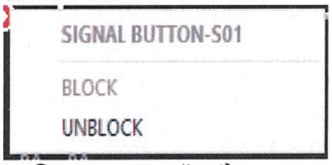


(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.द.सं. अभि./सिग./आगरा

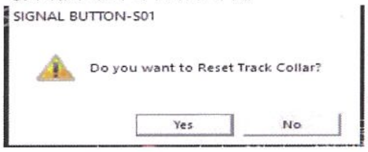
4. सिग्नल बटन अनब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



5. सिग्नल बटन अनब्लॉक कन्फर्मेशन

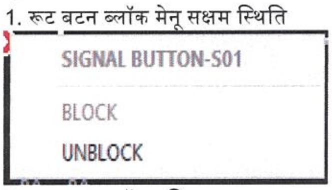


6. सिग्नल बटन अनब्लॉक संकेत

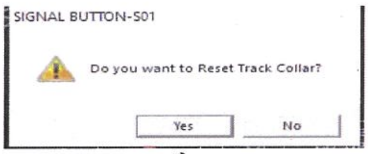


ii) रूट बटन

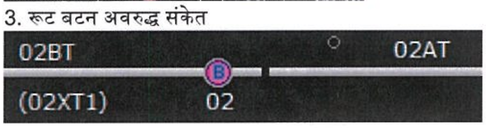
1. रूट बटन ब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



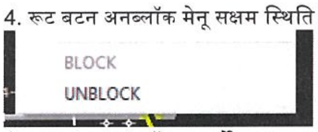
2. रूट बटन ब्लॉक पुष्टि



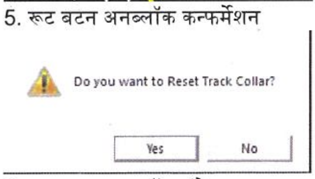
3. रूट बटन अवरुद्ध संकेत



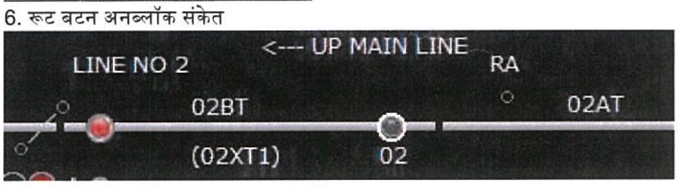
4. रूट बटन अनब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



5. रूट बटन अनब्लॉक कन्फर्मेशन



6. रूट बटन अनब्लॉक संकेत

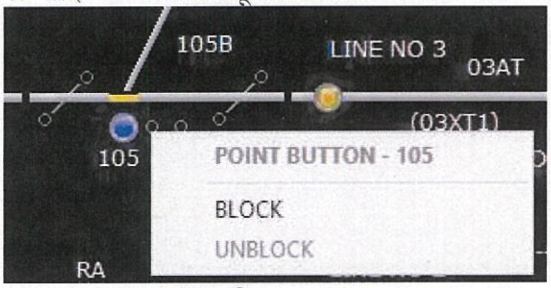


ii) प्वाइंट बटन

(प्रदीप सोनी)

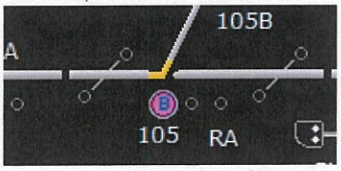
वरि.मं.सि.व दू.सं.अभि./सिग./आगरा

1. प्वाइंट बटन ब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति

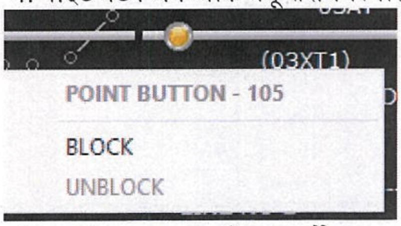


2. प्वाइंट बटन ब्लॉक पुष्टि

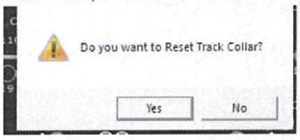
3. प्वाइंट बटन अवरुद्ध संकेत



4. पॉइंट बटन अनब्लॉक मेनू सक्षम स्थिति



5. प्वाइंट बटन अनब्लॉक कन्फर्मेशन

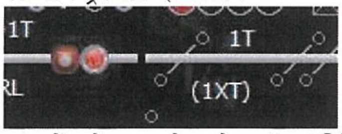


6. प्वाइंट बटन अनब्लॉक संकेत

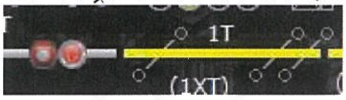
(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

डी) ट्रैक संकेत

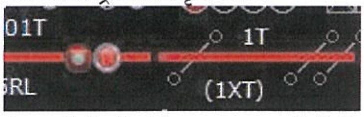
1. प्लेन ट्रैक फ्री इंडिकेशन



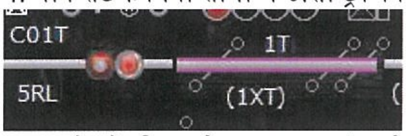
2. प्लेन ट्रैक रूट सेट और लॉक इंडिकेशन



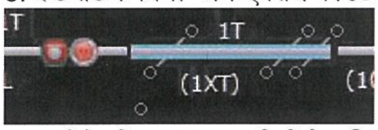
3. सादा ट्रैक अधिकृत संकेत



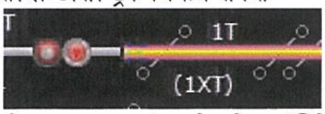
4. मार्ग सेट के बिना सामान्य डीसी ट्रैक विफल संकेत



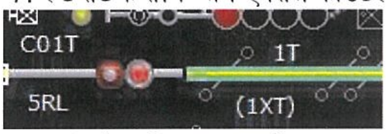
5. रूट सेट के बिना प्लेन एक्सल काउंटर ट्रैक फेल इंडिकेशन



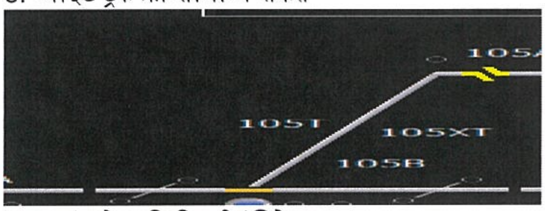
6. मार्ग सेट के साथ सादा डीसी ट्रैक विफल संकेत



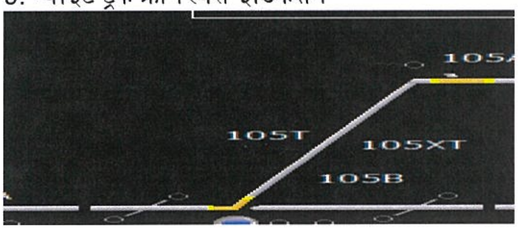
7. रूट सेट के साथ प्लेन एक्सल काउंटर ट्रैक फेल इंडिकेशन



8. प्वाइंट ट्रैक फ्री सामान्य संकेत

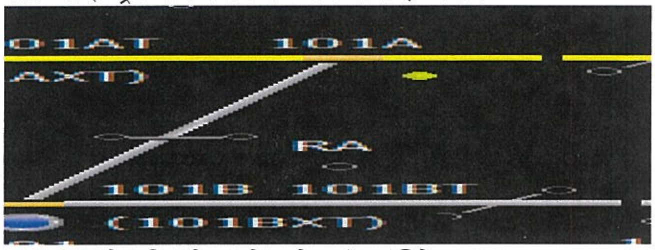


9. प्वाइंट ट्रैक फ्री रिवर्स इंडिकेशन

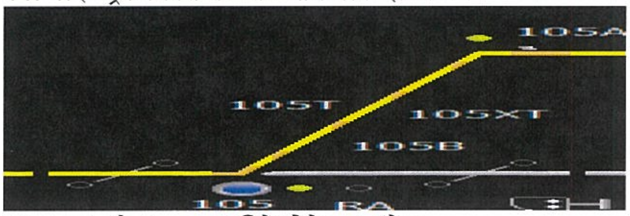


(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

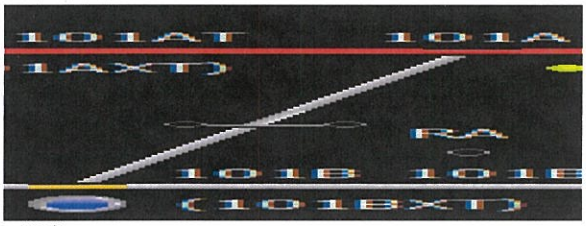
10. प्वाइंट ट्रैक नॉर्मल रूट सेट और लॉक इंडिकेशन



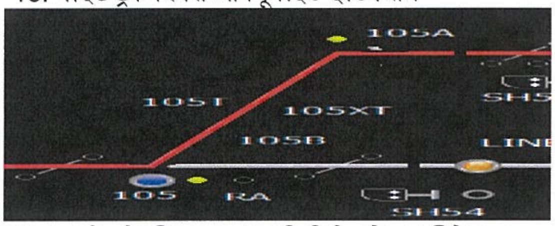
11. पॉइंट ट्रैक रिवर्स रूट सेट और लॉक इंडिकेशन



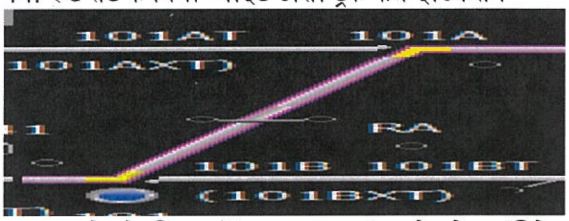
12. प्वाइंट ट्रैक सामान्य घिरे होने का संकेत



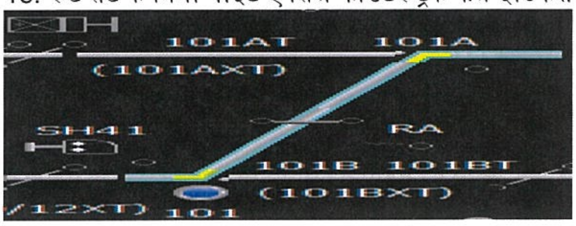
13. पॉइंट ट्रैक रिवर्स ऑक्यूपाइड इंडिकेशन



14. रूट सेट के बिना प्वाइंट डीसी ट्रैक फेल इंडिकेशन



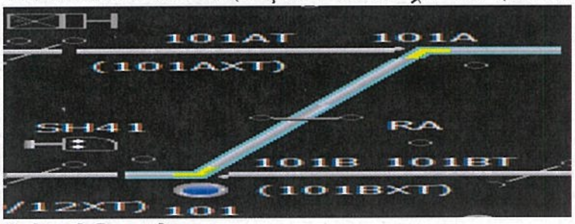
15. रूट सेट के बिना पॉइंट एक्सल काउंटर ट्रैक फेल इंडिकेशन



(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

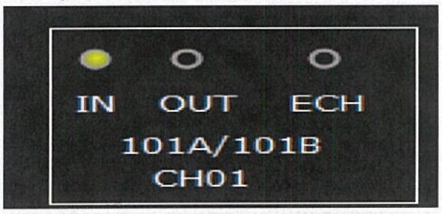
16. रूट सेट के साथ प्वाइंट डीसी ट्रैक फेल इंडिकेशन

17. रूट सेट के साथ पॉइंट एक्सल काउंटर ट्रैक फेल इंडिकेशन

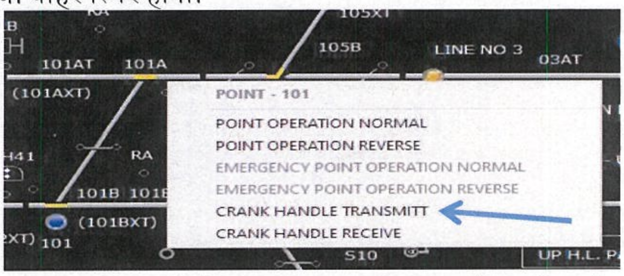


ई) क्रेंक हेंडिल संकेत

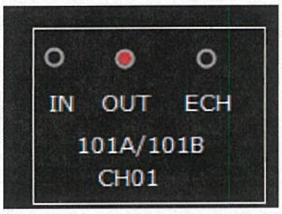
1. सिस्टम के बाद ONLINE क्रेंक हैंडिल KEY IN स्थिर संकेत प्रदर्शित करेगा।



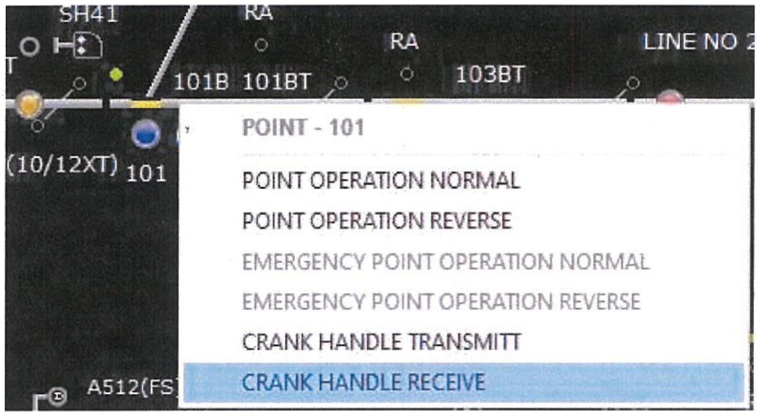
2. क्रैंक हैंडल को रिलीज करने के लिए स्टे.मा. को संबंधित प्वाइंट बटन में ट्रांसमिट कंट्रोल मेन्यू दबाना होगा, फिर की आउट इंडिकेशन फ्लैश करेगा और सीएच की इन ब्लैंक होगा। सीएच ईकेटी बॉक्स से सीएच कुंजी निकालने के बाद कुंजी बाहर स्थिर होगी।

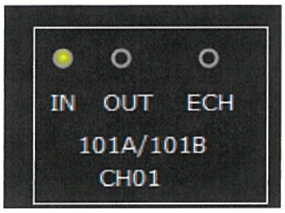


3. सीएच ईकेटी बॉक्स में सीएच कुंजी डालने के बाद सीएच कुंजी आउट संकेत फ्लैश करेगा। SM को संबंधित क्रैंक हैंडल बटन में RECEIVE CONTROL मेनू का उपयोग करके CH कुंजी प्राप्त करनी चाहिए। उसके बाद IN स्थिर संकेत प्रदर्शित करेगा।



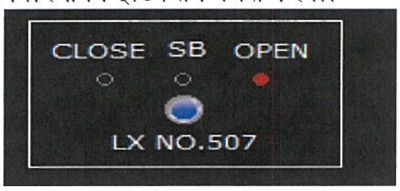
(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा



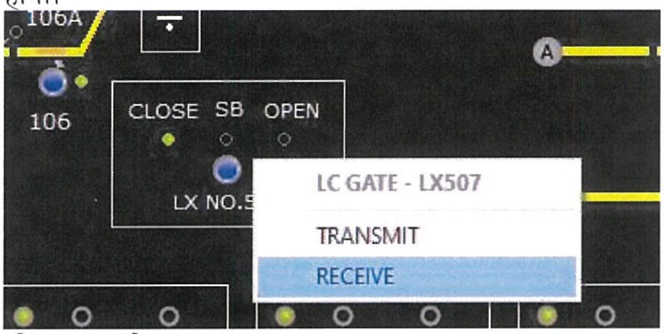


एफ) लेवल क्रॉसिंग इंडिकेशन

1. सिस्टम के बाद ऑनलाइन समपारओपन इंडिकेशन फ्लैश करेगा।

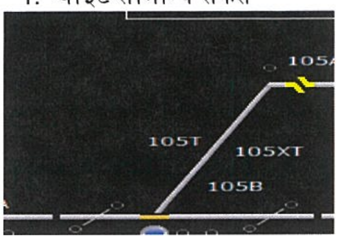


2. स्टे.मा.को संबंधित LX बटन में RECIEVE CONTROL मेनू को दबाना है, तब CLOSE संकेत प्रदर्शित होगा।



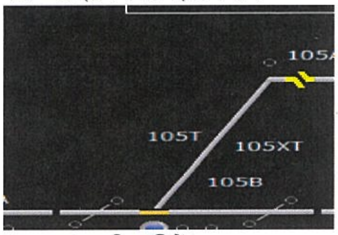
जी) प्वाइंट संकेत

1. प्वाइंट सामान्य संकेत

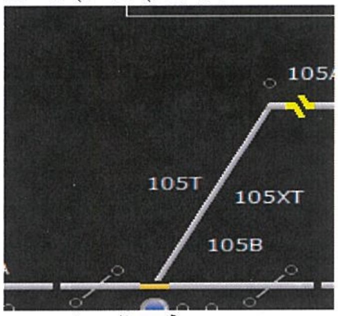


(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

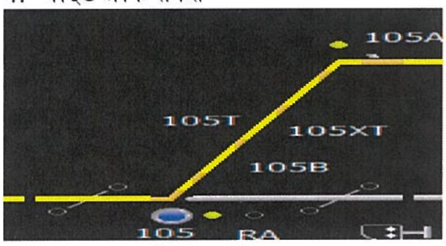
2. प्वाइंट रिवर्स इंडिकेशन



3. प्वाइंट फ्री इंडिकेशन



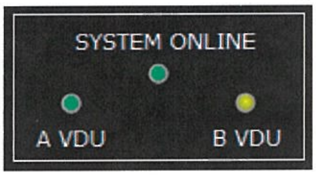
4. प्वाइंट लॉक संकेत



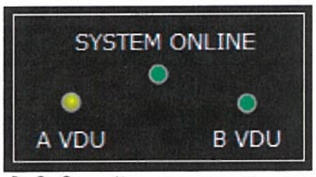
6.1 K5BMC सिस्टम संकेत:

ए) ओपीसीए/ओपीसीबी संकेत

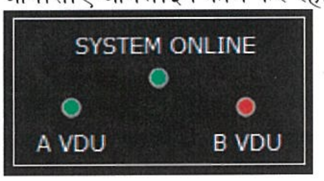
OPCA और OPCB ठीक हैं और OPCA में KEYIN ऑपरेशन किया गया है



OPCA और OPCB ठीक हैं और OPCB में KEYIN ऑपरेशन किया गया है

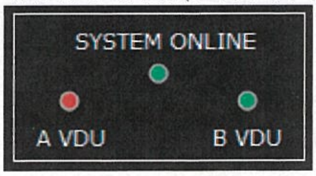


ओपीसीए ऑनलाइन काम कर रहा है और ओपीसीबी विफल

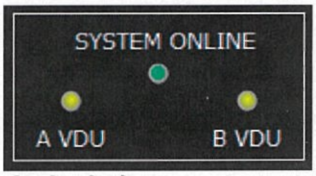


(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

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



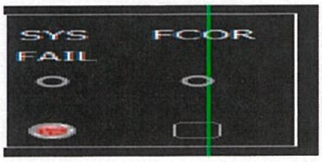
बी) ईआई संकेत

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)

(प्रदीप सोनी)

वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./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।

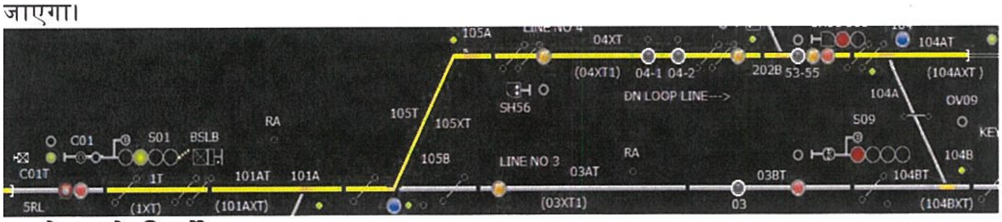
7. मुख्य सिग्नल ऑपरेशन: वांछित रूट के साथ सिग्नल को टेक-ऑफ करने के लिए स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. को वीडीयू पर संबंधित सिग्नल पर माउस पॉइंटर को ट्रैक करने की आवश्यकता होती है, माउस पर बाएं बटन पर क्लिक करने के बाद एक पॉपअप मेनू नीचे दिखाई देगा।

SIGNAL-S02

S02_07-1
S02_07-2
S02_06
SIGNAL CANCEL
EMERGENCY ROUTE RELEASE
EMERGENCY ROUTE RELEASE(SPECIAL)
BLOCK
UNBLOCK

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।

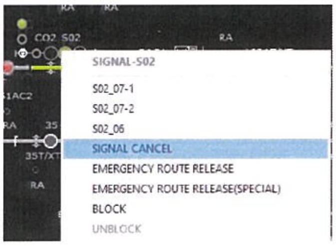
4. यदि कोई समपार फाटक मार्ग के अंतर्गत आता है तो उसे बंद कर दिया जाना चाहिए और ताला लगा दिया जाना चाहिए।

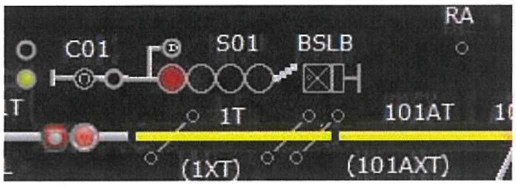
(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

सिग्नल रद्द, आपातकालीन रूटरिलीज़ और आपातकालीन रूट रिलीज़ (विशेष):

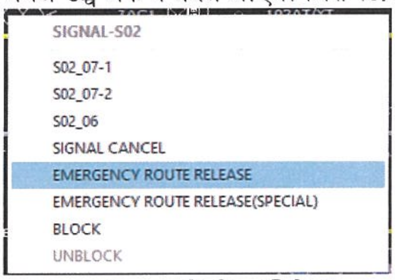
रूट सेट होने और टेक-ऑफ में सिग्नल को रद्द करने के लिए।

संबंधित सिगनल के सिगनल कैंसिलेशन मेन्यू (मेन/कॉलिंग ऑन) पर क्लिक करें, सिगनल तुरंत ऑन आस्पेक्ट में चला जाएगा।



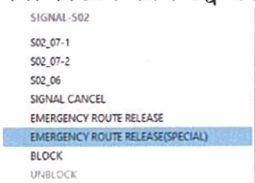


इतना करने के बाद EMERGENCY ROUTE RELEASE मेन्यू पर क्लिक करें। यदि एप्रोच ट्रैक 120 सेकंड के लिए भरा हुआ है या डेड एप्रोच है तो रूट लॉक्ड इंडिकेशन फ्लैश करना शुरू कर देगा,120 सेकंड के पूरा होने के बाद, लॉक रूट जारी किया जाएगा और रूट रिलीज के लिए प्रदान किया गया काउंटर अगले उच्च अंक में बदल जाएगा जिसे स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. द्वारा रिकॉर्ड किया जाना चाहिए।

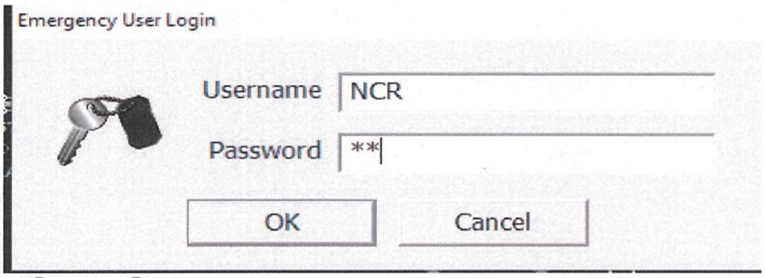


आपातकालीन रूट रिलीज़ (विशेष):

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 ईस्टे.मा. 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 120 सेकंड के लिए फ्लैश करना शुरू कर देगा, 120 सेकंड पूरा होने के बाद लॉक रूट तभी जारी किया जाएगा जब ईस्टे.मा. 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।

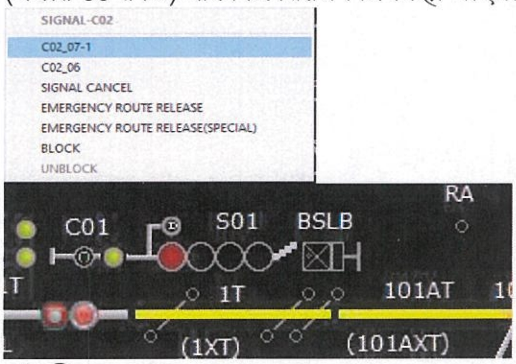


(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा



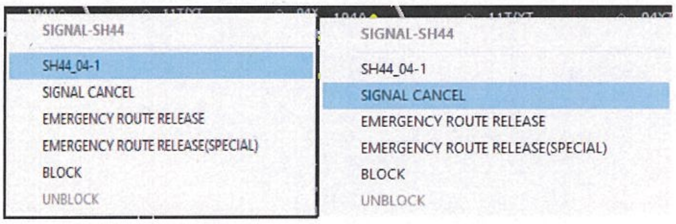
कॉलिंग ऑन सिग्नल:

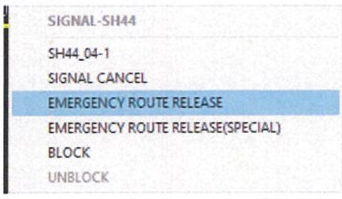
सिगनल पर कॉल करने के लिए सभी प्रचालन मुख्य सिगनल के समान हैं लेकिन रूट सेट करने से पहले ट्रैक पर कॉल करने की स्थिति सुनिश्चित की जानी चाहिए। रूट सेट करने के बाद टाइमर चालू होगा (अर्थात 60 सेकंड) और फिर सिग्नल क्लियर हो जाएगा।



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।

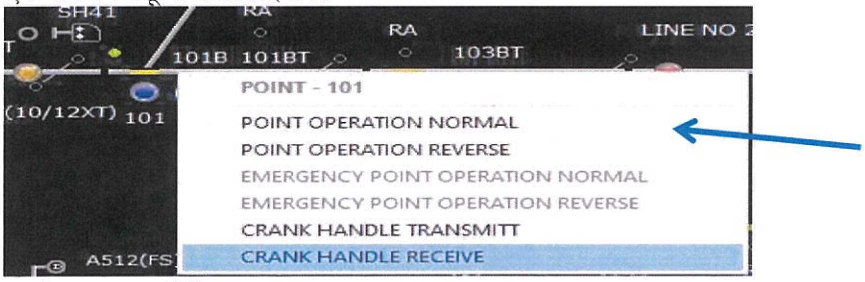




(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

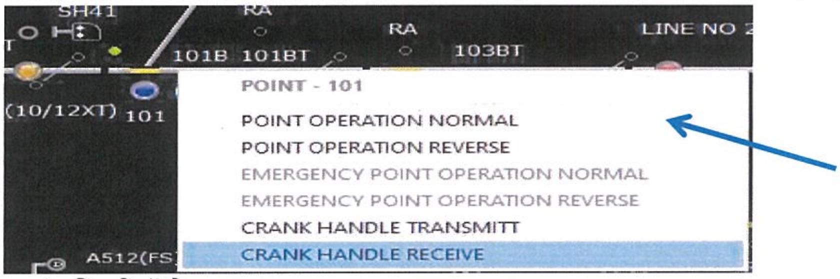
8. प्वाइंट ऑपरेशन:

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:



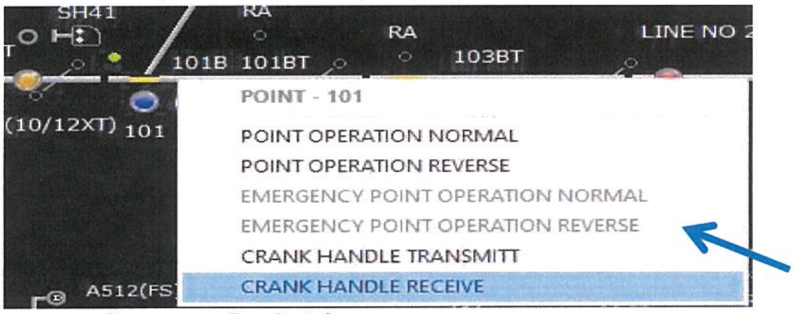
प्वाइंट सामान्य ऑपरेशन:

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।



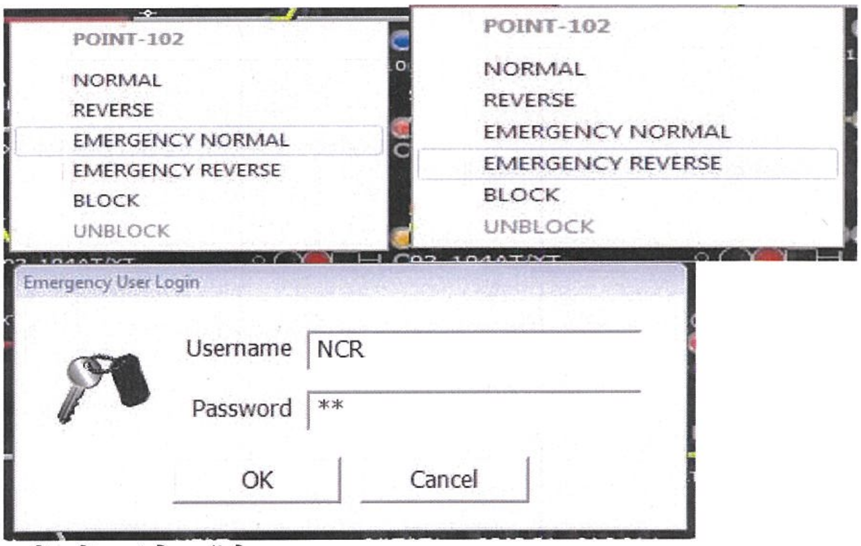
आपातकालीन सामान्य/रिवर्स ऑपरेशन:

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 ईस्टे.मा. 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।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

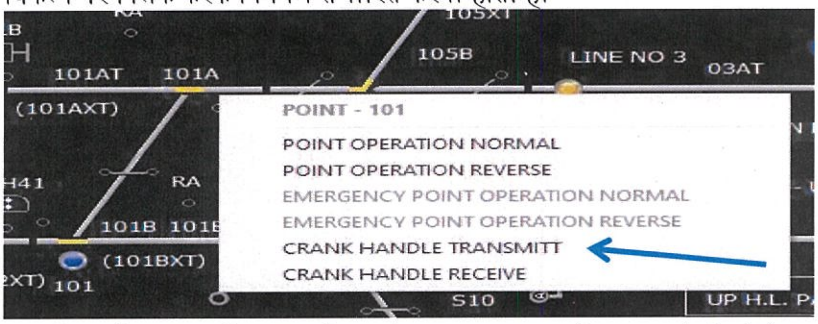


9. क्रैंक हैंडल कंट्रोल ऑपरेशन:

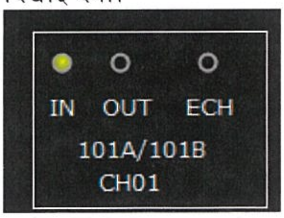
सामान्य क्रैंक हैंडल निष्कर्षण नियंत्रण:

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 बाद 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।



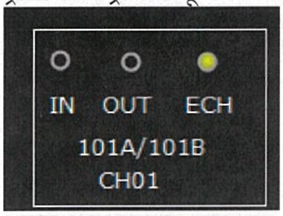
जब मैनुअल प्वाइंट ऑपरेशन खत्म हो जाता है, तो केएलसीआर में कुंजी डालने के बाद, वीडीयू पर एक कुंजी आउट फ्लैशिंग संकेत दिखाई देगा, अब स्टे.मा./सहा.स्टे.मा. को स्थिर संकेत के लिए नियंत्रण को लॉक करना होगा। जब विशिष्ट क्रैंक हैंडल स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. द्वारा RECEIVE CONTROL मेनू पर क्लिक करके लॉक कर दिया जाता है तो एक क्रैंक हैंडल लॉक हरा संकेत दिखाई देगा।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

आपातकालीन क्रैंक हैंडल निष्कर्षण नियंत्रण:

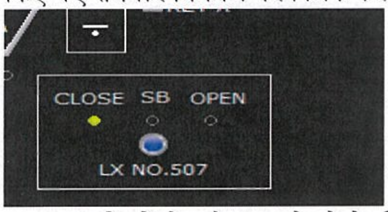
रूट या सब रूट लॉक होने पर आपातकालीन क्रैंक हैंडल निष्कर्षण किया जाना आवश्यक है।

यह ऑपरेशन सामान्य क्रैंक हैंडल निष्कर्षण ऑपरेशन के समान है, लेकिन संबंधित सिग्नल चालू है और 120 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।

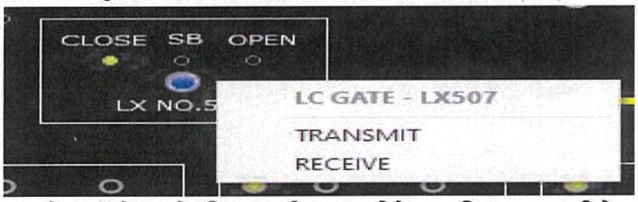


10. समपार फाटक संचालन:

समपार फाटक के नियंत्रण को प्रसारित या मुक्त करने के लिए, वीडीयू पर निम्नलिखित की तरह प्रदान किए गए समपार नियंत्रण पर क्लिक करें।



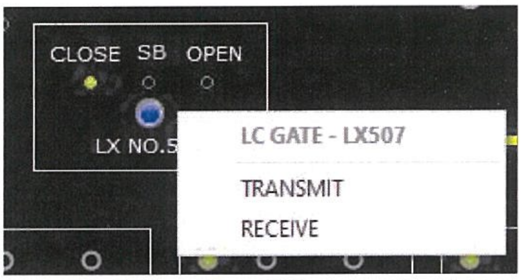
समपारकुंजी को गेट मैन पर भेजने के लिए स्टे.मा/सहा.स्टे.मा. को समपारके ट्रांसमिट कंट्रोल मेन्यू पर क्लिक करके कंट्रोल ट्रांसमिट करना होता है। ट्रांसमिशन के बाद कुंजी आउट संकेत फ्लैश करना शुरू कर देगा, अब कुंजी को केएलसीआर से निकाला जा सकता है।



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।

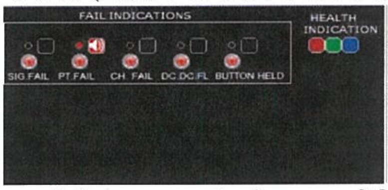
(प्रदीप सोनी)
वरि मं सि द सं अभि /सिग /आगरा



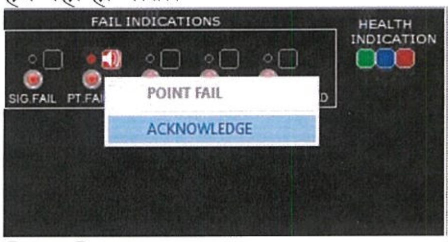
11. प्वाइंट फेलियर/सिग्नल फेलियर/क्रैंक हैंडल फेलियर और DC.DC कन्वर्टर फेलियर:

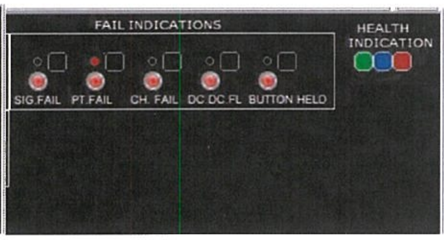
पॉइंट विफलता:

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।



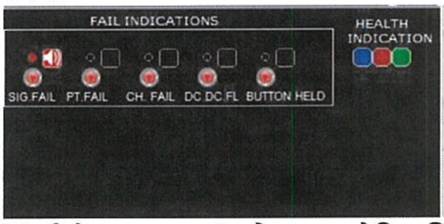
पावती के बाद बजर बंद हो जाएगा लेकिन विफल होने का संकेत तब तक फ्लैश होगा जब तक समस्या हल नहीं हो जाती।



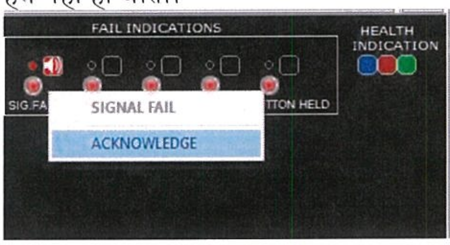


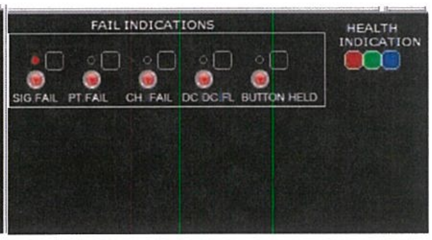
सिग्नल विफलता:

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।





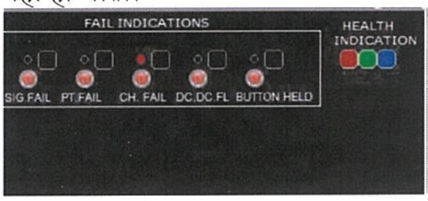
(प्रदीप सोनी)

वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

क्रैंक हैंडल विफलता:

क्रैंक हैंडल विफल होने पर क्रैंक हैंडल विफलता संकेत फ्लैश और प्रासंगिक बजर ध्वनि करेगा।

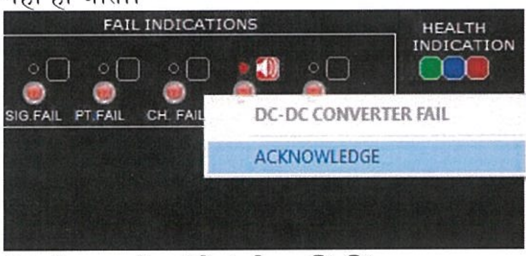
पावती के बाद बजर बंद हो जाएगा लेकिन विफल होने का संकेत तब तक फ्लैश होगा जब तक समस्या हल नहीं हो जाती।

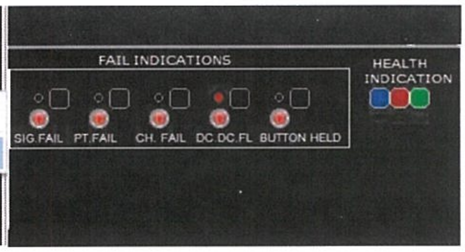


DC.DC कनवर्टर विफलता:

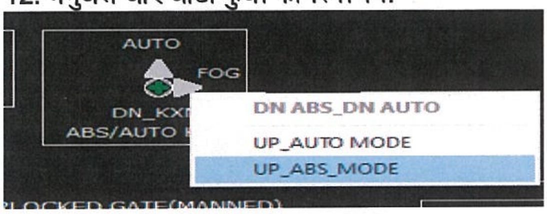
जब OPC का DC.DC कन्वर्टर विफल हो जाता है तो DC.DC विफलता संकेत फ़्लैश और प्रासंगिक बजर ध्वनि करेगा।

पावती के बाद बजर बंद हो जाएगा लेकिन विफल होने का संकेत तब तक फ्लैश होगा जब तक समस्या हल नहीं हो जाती।





12. मैनुअल और ऑटो कुंजी का स्विचिंग:



(प्रदीप सोनी)

वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./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।

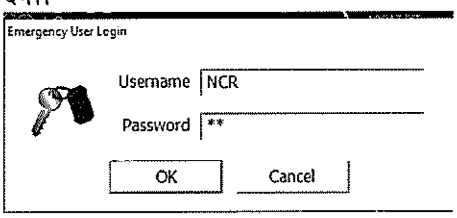
जब डीसी ट्रैक और एक्सल काउंटर ट्रैक दोनों विफल हो जाते हैं तो वीडीयू में स्टे.मा. द्वारा प्रारंभिक रीसेट किया जाता है।

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।

110AXT_RESET

110AXT_RESET

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।

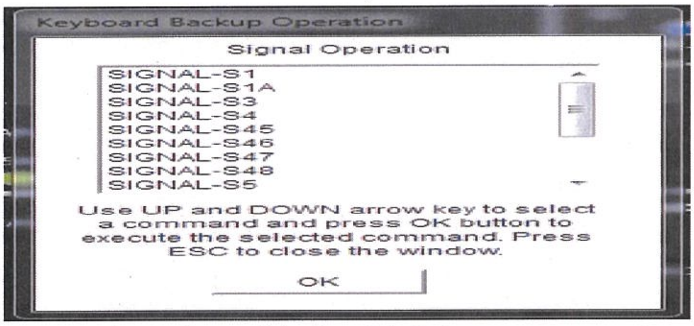
1. **ईआई विफल रहता है** - इस स्थिति में सभी संकेत पहलू पर और बाहरी सर्किट के माध्यम से ग्रहण करते हैं। इसके बाद स्टे.मा. सेल्फ रिस्टोरिंग बटन दबाने के साथ एक्सट्रीम इमरजेंसी कंट्रोल की को ऑपरेट करेगा। सभी बिंदुओं की क्रैंक हैंडल कुंजी 120 सेकंड की देरी के बाद निकालने के लिए स्वतंत्र हैं।
2. **वीडीयू 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 120 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 120 सेकंड की देरी के बाद निकाले जाने के लिए स्वतंत्र हैं।

15. कीबोर्ड ऑपरेशन:

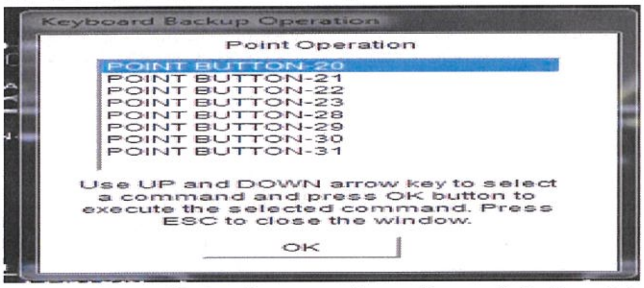
1. PCSMKEY के लिए "CTRL+L" दबाएं और OUT के लिए "CTRL+O" दबाएं, फिर उपयोगकर्ता प्रमाणीकरण विंडो वीडीयू पर प्रदर्शित होगी।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

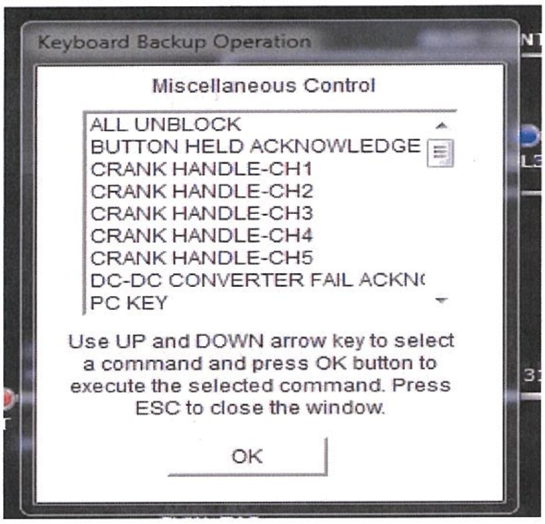
2. सिग्नल को संचालित करने के लिए नीचे दी गई विंडो "CTRL+S" दबाएं।



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।



(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./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 ईस्टे.मा. को विफलता के बारे में सूचित करें।
EI_LFL फेल्योर इंडिकेशन फ्लैशिंग और सिस्टम फेल बजर साउंड।	ई एस एम. को विफलता के बारे में सूचित करें।
EI_HFL फेल्योर इंडिकेशन फ्लैशिंग और सिस्टम फेल बजर साउंड।	ई एस एम. को विफलता के बारे में सूचित करें।

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

परिशिष्ट 'सी'

टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)

- लागू नहीं -

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिग./आगरा

परिशिष्ट 'डी'

कर्मचारियों की ड्यूटी सूची

ट्रेन संचालन के संबंध में कर्मचारियों की विभिन्न श्रेणियों द्वारा किए जाने वाले कार्यों का विवरण नीचे दिया गया है। इन दायित्वों को समय-समय पर संशोधित स्टेशन के स्टे.सं.नि., सा.एवं सहा.नि.,ऑपरेटिंग मैनुअल और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के संयोजन में पढ़ा जाना चाहिए।

1. **स्टेशन अधीक्षक**

i) वह स्टेशन के सामान्य रखरखाव और समुचित कार्य के लिए जिम्मेदार होगा जैसा कि सा.एवं सहा.नियमावली,के अध्याय-II और V और परिचालन नियमावली के अध्याय III में वर्णित है।

ii) वह यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन पर काम करने वाले ऑपरेटिंग स्टाफ स्टेशन के संचालन नियमों के अनुसार स्टेशन के कामकाज को पूरी तरह से समझते हैं और उनके आश्वासन रजिस्टर में दो प्रतियों में रखे जाने का आश्वासन प्राप्त किया जाता है।

iii) वह सर्कुलर, पैम्फलेट, राजपत्र आदि सहित सुरक्षा और संचालन साहित्य को अद्यतन रखने के लिए जिम्मेदार होगा और इन्हें उसके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों को समझाया जाएगा और उनके द्वारा नोट किया जाएगा।

iv) वह दुर्घटना रजिस्टर और दुर्घटना चार्ट बनाए रखने और उन्हें अद्यतन रखने के लिए जिम्मेदार होगा।

v) वह स्टॉक के संबंध में आंकड़े बनाए रखेगा और उन्हें समय पर नियंत्रण में भेजेगा।

vi) वह किसी भी सार्वजनिक शिकायत की जांच करेगा और शिकायत के सार को कर्मचारियों के स्पष्टीकरण और अपनी टिप्पणी के साथ मंडल को भेजेगा। समय पर कार्यालय।

vii) वह तुरंत सभी दुर्घटनाओं पर ध्यान देगा और राहत उपायों में सहायता करेगा। वह उपलब्ध सभी सूचनाओं पर ध्यान देगा और उन सुरागों/साक्ष्यों की रक्षा करेगा जो पूछताछ में सहायक हो सकते हैं। वह आवश्यक जानकारी के साथ नियंत्रण कार्यालय को सूचित करेगा और आवश्यक सहायता अर्थात राहत ट्रेन, मेडिकल वैन आदि की मांग करेगा।

viii) वह यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन पर आग बुझाने के उपकरण जैसे अग्निशमन यंत्र, आग बुझाने की बाल्टियाँ आदि अच्छी स्थिति में हैं और उपयोग के लिए तैयार हैं।

ix) वह यह सुनिश्चित करने के लिए स्टेशन के इंटरलॉकिंग गियर्स का परीक्षण करेगा कि ये अच्छे कार्य क्रम में हैं और किसी भी परस्पर विरोधी गतिविधियों की अनुमति नहीं देते हैं।

x) उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि हैंड सिग्नल लैंप और गेट लैंप के बर्नर और बत्ती को दैनिक रूप से साफ किया जाता है, ट्रिम किया जाता है और ठीक से तेल लगाया जाता है।

xi) उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उसके स्टेशन पर आवश्यक उपकरण पूरे हैं और यदि कोई कमी है तो उसे अविलंब ठीक किया जाना चाहिए।

xii) वह कर्मचारियों की सतर्कता और सिगनल की दृश्यता के अलावा सिगनल और प्वाइंटोंकी कार्यप्रणाली की जांच करने के लिए रात और अचानक निरीक्षण करेगा।

xiii) वह देखेगा कि ट्रेन सिग्नल रजिस्टर, स्टेशन डायरी, निरीक्षण नोट बुक, संदर्भ पुस्तकें और अन्य स्टेशन रिकॉर्ड ठीक से बनाए रखा जाता है और ऑपरेटिंग नियमावली के पैरा 3044 में निर्धारित न्यूनतम अवधि के लिए संरक्षित किया जाता है। नियमावली।

xiv) वह स्टेशन की साफ-सफाई और रखरखाव के लिए हर तरह से जिम्मेदार होगा।

xv) वह अपने स्टेशन पर उपलब्ध/आवंटित आरक्षित स्टॉक पर भी नजर रखेगा।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं.परि.प्रबं/सा. एव को./आगरा

xvi) वह सैनिकों, जनता, कैदियों, कोषागारों आदि की आरक्षित गाड़ियों की त्वरित निकासी की व्यवस्था करने में व्यक्तिगत रुचि लेगा।

xvii) जब भी इस स्टेशन से विशेष रेलगाड़ियों को चलाने की व्यवस्था की जाती है, तो वह यह सुनिश्चित करेगा कि उसके लिए स्टॉक सुरक्षित है और समय पर उचित लाइन पर रखा गया है।

xviii) ट्रेनों के रुकने या स्टेशन के बाहर या स्टेशन पर दुर्घटना होने की स्थिति में वह जिम्मेदारी तय करेगा और पूरी रिपोर्ट डीआरएम कार्यालय को प्रस्तुत करेगा।

xix) वह यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि उसके अधीन काम करने वाले सभी परिचालन कर्मचारियों को उनके आवधिक एनवीटी/योग्यता/सुरक्षा शिविर और विशेष योग्यता के लिए समय पर कार्यमुक्त किया जाता है। किसी को भी, अतिदेय एनवीटी/योग्यता को अपने सामान्य कार्यों को करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

2. **मुख्य स्टेशन मास्टर :-**

i) मुख्य स्टेशन मास्टर टेलीफोन पर उपस्थित होंगे औरकीथमपर ट्रेन की आवाजाही के लिए लाइन क्लीयर देने/प्राप्त करने के लिएखंड नियंत्रकसे निर्देश प्राप्त करेंगे। वह सुनिश्चित करेगा कि ट्रेन के आगमन/प्रस्थान का समय एससीओआर को दोहराया जाए। वह अतिरिक्त स्टेशन मास्टर को ट्रेन केआगमन और प्रेषण और अन्य शंटिंग मूवमेंटों के बारे में निर्देश देगा और उन्हें ट्रेन पासिंग ड्यूटी में समय पर मार्गदर्शन देगा। वह स्टेशन में सामान्य पर्यवेक्षण, विभिन्नरिकॉर्ड/रजिस्टर और अन्य परिचालन दस्तावेजों के रखरखाव के लिए जिम्मेदार होगा। केंद्रीय केबिन में मुख्य स्टेशन मास्टर क्लैम्पिंग, पैड लॉकिंग और पॉइंट विफलता के मामले में जारी करने वाले प्राधिकार पत्रों के लिए भी जिम्मेदार होगा।

ii) वे ऑपरेटिंग पैनल पर काम करेंगे और रूट बटन के सही संचालन और पैनल के संबंधित सिग्नल बटन/और/या ट्रेन के आगमन और प्रस्थान के लिए और खंड नियंत्रकके निर्देश में कीथम के क्षेत्र के भीतर अन्य शंटिंग के लिए भी जिम्मेदार होंगे। मार्ग निर्धारित करने से पहले वह व्यक्तिगत रूप से पैनल से सत्यापित करेगा कि सिग्नलिंग सेक्शन और लाइनें क्लियर हैं।

iii) सिगनल/प्वाइंट खराब होने की स्थिति में जब कांटों की क्लैम्पिंग और पैड लॉकिंग के लिए एक से अधिक स्टेशन मास्टर की आवश्यकता होती है, तो अतिरिक्त स्टेशन मास्टर में से एक का उपयोग किया जाएगा।

iv) सिगनल/प्वाइंट विफलता के समय, वह प्वाइंटों की सही सेटिंग, क्लैम्पिंग और पैड लॉकिंग सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा।

v) वह उनकी अनुपस्थिति में स्टे.अधी. के सभी कर्तव्यों का पालन करेगा।

3. **अतिरिक्त स्टेशन मास्टर :-**

i) केंद्रीय पैनल वाले सभी स्टेशनों पर प्रत्येक शिफ्ट में एक अतिरिक्त स्टेशन मास्टर या एक योग्य समूह 'सी' यातायात कर्मचारी उपलब्ध कराया जाएगा जो ट्रेन चालक दल के साथ सभी सही संकेतों का आदान-प्रदान करते हुए निगरानी और जांच करते हैं, स्टेशन पर शंटिंग का काम संभालते हैं। प्वाइंट या सिग्नल फेल होने की स्थिति में प्वाइंट को क्रैंक करना, पायलट मेमो जारी करना, सतर्कता आदेश आदि। वह इन परिचालन कार्यों के अलावा स्टेशन और ट्रैफिक/इंजीनियरिंग लेवल क्रॉसिंग फाटकों के बीच काम करने की सुविधा भी देगा, वह सार्वजनिक पूछताछ से भी निपटेगा और वाणिज्यिक बुकिंग डील करेगा। काम का बोझ एक अलग बुकिंग/वाणिज्यिक क्लर्क को उचित नहीं ठहराता है।

ii) वह मुख्य स्टेशन मास्टर द्वारा सौंपे गए किसी भी अन्य कार्य को देखेगा।

iii) वह उनकी अनुपस्थिति में मुख्य स्टेशन मास्टर के सभी कर्तव्यों का पालन करेगा।

iv) अतिरिक्त स्टेशन मास्टर का टेलीफोन, ट्रेन नोटिस और अन्य महत्वपूर्ण संदेश रिकॉर्ड करेगा, वह संबंधित खंड नियंत्रक को ट्रेन के आगमन/प्रस्थान के समय बतायेगा, यदि कोई हो, जब मुख्य स्टेशन मास्टर अन्यथा व्यस्त हो। वह मुख्य स्टेशन मास्टर द्वारा सौंपे गए किसी अन्य कार्य को भी निष्पादित करेगा।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं.परि.प्रबं/सा. एव को./आगरा

4. पोइंट्समैन/शंटमैन

i) वह शंटिंग संचालन के दौरान शंटिंग की निगरानी करने वाले प्रभारी स्टेशन मास्टर या प्रभारी के सभी वैध आदेशों का पालन करेगा, जिसमें वाहनों या वैगनों को जोड़ना या खोलना, रबर वाशर लगाना, वैगन के दरवाजे बंद करना, हाथ के संकेतों को प्रदर्शित करना आदि शामिल हैं।

ii) वह शंटिंग की निगरानी करने वाले अधिकारी को खतरे का संकेत दिखाएगा, यदि शंटिंग ऑपरेशन के दौरान क्रॉसिंग खराब हो जाए।

iii) वह असामान्य कार्य के मामले में और कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा आदेश दिए जाने पर ट्रेनों को पायलट करेगा।

iv) ड्यूटी के दौरान वह उचित साफ-सुथरी वर्दी में होगा।

v) वह पूरा आराम करने के ड्यूटी पर आएगा और शराब, नशीले पदार्थों के प्रभाव में ड्यूटी नहीं करेगा।

vi) अपने वरिष्ठों की पूर्व अनुमति के बिना न तो वह ड्यूटी से अनुपस्थित होगा और न ही ड्यूटी का आदान-प्रदान करेगा।

vii) वह तब तक अपनीड्यूटी नहीं छोड़ेगा जब तक कि वह अपने वरिष्ठों द्वारा उचित रूप से मुक्त या अधिकृत न हो।

viii) वह नॉन-इंटरलॉक्ड यार्ड में कांटों को ठीक से सेट करेगा और उन्हें सभी शंटिंग गतिविधियों के लिए तैयार करेगा और जब वाहन/वैगन खड़े हों या उनके ऊपर से गुजर रहे हों तो कांटों में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

ix) वह यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि शंटिंग के पूरा होने के बाद फाउलिंग मार्क को साफ रखा जाता है।

x) वह हमेशा रात के समय हाथ के सिगनल बत्ती और दिन के समय झंडों से लैस होकर अपना काम शुरू करेगा।

xi) वह ड्राइवर को टी-369(3बी), टी-509, टी-511 देने से पहले रूट की सही सेटिंग की पुष्टि करेगा या तो संबंधित शंट सिग्नल को 'ऑफ' करके या व्यक्तिगत अवलोकन द्वारा।

xii) ट्रैक खराब होने की स्थिति में वह लाइन की निकासी सुनिश्चित करने के लिए स्टेशन मास्टर की सहायता करेगा।

xiii) वह शाम को संकेतकों को जलाने और डीआरएम कार्यालय द्वारा निर्धारित सुबह के समय में बुझाने और यह सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होगा कि ये रात में अच्छी तरह से जल रहे हैं।

xiv) वह स्टे.अधी./उप स्टे.अधी. के पर्यवेक्षण के तहत दिन के समय बर्नर की सफाई और तेल और बत्ती की ट्रिमिंग के लिए जिम्मेदार होगा।

5. सामान्य:-

i) स्टेशन के सभी कर्मचारियों को समय-समय पर उन्हें सौंपे गए किसी भी वैध कर्तव्य/जिम्मेदारी का पालन करना चाहिए।

ii) स्टेशन के सभी कर्मचारियों को ड्यूटी पर (सामा.नि.2.10) उचित और साफ-सुथरी वर्दी में दिखाई देना चाहिए और उन्हें उनके ऊपर अधिकार में रखे गए किसी भी अधिकारी द्वारा दिए गए सभी वैध आदेशों का तुरंत पालन करना चाहिए (सामा.नि.2.06.)

iii) कर्मचारी मंडल रेल प्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे, आगरा द्वारा जारी रोस्टर के अनुरूप और उसके अनुसार काम करेंगे और स्टेशन पर तैनात होंगे। सामा.नि. और सहा.नि.2.02,2.05, 2.06,2.08 और 2.10 सभी कर्मचारियों पर लागू होंगे।

iv) सेंट्रल केबिन में कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक 'ऑफ' ड्यूटी नहीं करेंगे, जब तक कि जिस ट्रेन के लिए लाइन क्लीयर दिया गया है या प्राप्त किया गया है, वह ब्लॉक सेक्शन को पार कर चुकी है और लाइन को उसके पीछे बंद कर दिया गया है, सिवाय इसके कि जब मटेरियल ट्रेन चल रही हो ब्लॉक सेक्शन या एक ट्रेन जिसे ब्लॉक सेक्शन में अक्षम कर दिया गया है या एक ट्रेन जो असंभव अवरोधों के कारण आगे नहीं बढ़ सकती है, जब सहा.नि.14.07/4 में निहित निर्देश लागू होंगे। उनके रिलीवर के आने के बाद सभी ड्यूटी स्टाफ अपनी ड्यूटी छोड़ देंगे।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं.परि.प्रबं/सा. एव को./आगरा

परिशिष्ट 'ई'

इस स्टेशन पर आवश्यक उपकरण

निम्नलिखित आवश्यक उपकरणों की सूची है जो स्टेशन पर हमेशा अच्छीस्थिति में उपलब्ध होने चाहिए:

1	डेटोनेटर	40 नग
2	हैंड सिगनल लैम्प	06 नग
3	झंडे (लाल और हरे जोड़े में)	12 नग(07 लाल+05 हरा)
4	सुरक्षा जंजीर	04 नग
5	स्विच क्लैम्प्स	12 नग
6	पैडलॉक	16 नग
7	लकड़ी के गुटके	04 नग
8	प्राथमिक उपचार पेटी	01 नग
9	स्ट्रेचर	01 नग
10	अग्निशामक	02 नग
11	फायर बकेट स्टैंड सहित	04

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं.परि.प्रबं/सा. एव को./आगरा

परिशिष्ट 'एफ'

दीन दयाल धाम हॉल्ट 8.46 किमी की दूरी पर कीथम-फरह स्टेशन के बीच स्थित है।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं.परि.प्रबं/सा. एव को./आगरा

परिशिष्ट 'जी'

विद्युतीकृत सेक्शनों में ट्रेनों के संचालन के नियम।

एसी ट्रैक्शन वर्किंग से संबंधित यह परिशिष्ट वरिष्ठ मंडल बिजली इंजीनियर (कर्षण व वितरण) (टीआरडी) /आगरा मंडल द्वारा अलग से जारी किया गया है, जिसे स्टे.सं.नि./कीथम-आगरा/05 के हिस्से के रूप में माना जाएगा। स्टेशन स्टाफ को उसमें बताए गए नियमों का कड़ाई से पालन करना है।

(के.जी गोस्वामी)
वरि.मं.परि.प्रबं/सा. एव को./आगरा

उत्तर मध्य रेलवे
प्रयागराज
कीथमके स्टे.सं.नि.का परिशिष्ट 'एच-1'
कीथम-फरह स्वचालित सिगनलिंग सेक्शन के बीच ट्रेनों के संचालन के नियम

1.0 संलग्न कीथम-फरह स्टेशन कोस्टे.सं.नि आरेख संख्या –एसडब्लूआरडी एनसीआर आगरा –कीथम-फरह 01 दिनांक -23.05.2022 के बीच स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन का एक कार्यशील नियम आरेख है। संदर्भ के सभी मामलों में, लाइनों की संख्या, सिग्नल और ऑटोमेटिक सिग्नल आदि के बीच का सेक्शन , जैसा कि वहां दिखाया गया है, उद्‌धृत किया जाना चाहिए।

2.0 कीथम और फरह के बीच ट्रेनों का संचालन 'स्वचालित ब्लॉक सिस्टम' (सामान्य और सहायक नियमों का अध्याय IX) के तहत किया जाता है।

3.0 कीथम और फरह दोनों स्टेशनों पर दो स्थिति चयन स्विच प्रदान किए गए हैं, एक अप और डाउन लाइन के लिए एक। इन स्विचों की एक स्थिति ऑटो मोड है और दूसरी स्थिति MABS (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड है। ऑटो मोड सामान्य स्वचालित सिग्नलिंग के लिये है जबकि एमएबीएस (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड धुंध जैसी दृश्यता खराब स्थितियों के लिए स्वचालित सिग्नलिंग के लिये है। दोनों निकटवर्ती स्टेशनों पर स्विच समान स्थिति में रहेंगे। सामान्यतया, इन स्विचों को ऑटो मोड स्थिति में रखा जाएगा और इस स्थिति में स्वचालित सिग्नलिंग सामान्य रूप से काम करेगी। जब इन स्विचों की स्थिति को MABS (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड में बदल दिया जाता है, तो सेक्शन में धुंध जैसी दृश्यता की खराब स्थिति के लिए स्वचालित सिग्नलिंग शुरू की जाएगी।

4.0 कीथम और फरह के बीच अप और डाउन दोनों मुख्य लाइनें पूरी लंबाई में लगातार ट्रैक सर्कुलेट डाउन मेन लाइन को विभिन्न स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में विभाजित किया गया है और अप मेन लाइन को भी विभिन्न स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में विभाजित किया गया है। स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में से प्रत्येक स्वचालित सिग्नल द्वारा नियंत्रित होता है।

4.1 फरह और कीथम के बीच अप लाइन पर स्वत: सिग्नलिंग सेक्शन फरह के अप अर्ध स्वचालित अग्रिम स्टार्टर सिग्नल 1 और स्वचालित सिग्नल ए513, ए511, ए509, ए507, ए505, ए503 और ए501 द्वारा नियंत्रित होते हैं।

4.2 कीथम और फरह के बीच डाउन लाइन पर स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन डाउन अर्ध स्वचालित एडवांस स्टार्टर सिग्नल 74 और स्वचालित सिग्नल ए502, ए504, ए506, ए508, ए510, 512, ए514 और ए516 द्वारा नियंत्रित होते हैं।

4.3 अप लाइन पर सिग्नल ए507 और डाउन लाइन पर सिग्नल ए508 को "ए" मार्कर प्रदान करके सा.नि.3.12 (1) (बीए) के अनुसार मध्य सेक्शन संशोधित अर्ध स्वचालित स्टॉप सिग्नल के रूप में बनाया गया हैं ।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

4.4 जब चयन स्विच एमएबीएस (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड स्थिति में हों, तो अप मेन लाइन को दो सिग्नलिंग खंडों में विभाजित किया जाएगा, यानी सिग्नल एस 1(फरह) (सेमीऑटोमैटिक अप एडवांस स्टार्टर सिग्नल ऑफ फरह) से पर्याप्त दूरी के साथ सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए507 तक और अप लाइन पर पर्याप्त दूरी के साथ सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए507 से सिग्नल 75 (कीथमका अप होम सिग्नल) तक। इसी तरह,डाउन लाइन को भी दो सिग्नलिंग सेक्शन में विभाजित किया जाएगा यानी पर्याप्त दूरी के साथ सिग्नल 74 (कीथम) (डाउन सेमीऑटोमैटिक एडवांस स्टार्टर सिग्नल ऑफ कीथम) से सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए508 तक और सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए508 से सिग्नल 02 (फरह का डाउन होम सिग्नल) तक औरडाउन लाइन पर पर्याप्त दूरी के साथ। सेक्शन में उपलब्ध अन्य सभी स्वचालित सिग्नल आगे सिग्नल द्वारा प्रदर्शित आस्पेक्टों के अनुसार को प्रदर्शित करेंगे।

5.0 स्वचालित सिगनल खंड में यातायात की स्थापित दिशा में ट्रेनों की आवाजाही को स्वचालित संकेतों द्वारा नियंत्रित किया जाता है जो स्वचालित रूप से सिग्नलों के पीछे गाड़ियों के गुजरने से संचालित होते हैं। स्वचालित सिगनल तब तक 'ऑफ' आस्पेक्ट नहीं मानेगा जब तक कि लाइन न केवल अगले स्वचालित सिगनल तक पहले से ही क्लियर न हो, बल्कि उससे आगे पर्याप्त दूरी तक भी क्लियर न हो। ट्रेन के पास से गुजरते ही सिगनल अपने आप 'ऑन' हो जाता है।

6.0 स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के यातायात की निर्धारित दिशा के विपरीत ट्रेनों का संचलन:

कीथमऔर फरहके बीच स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में, ट्रेन केवल यातायात की निर्धारित दिशा में चलेगी। जब भी किसी आपात स्थिति में रेलगाड़ियों का संचलन अपरिहार्य हो जाता है तो यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत गाड़ी को चलाना आवश्यक हो जाता है, यह तभी किया जाएगा जब दोनों छोर पर स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि उक्त गाड़ी के पीछे की लाइन पीछे के स्टेशन तक है क्लियर और बाधाओं से मुक्त (जीआर 9.13/1)। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, किसी आपात स्थिति में संचलन की स्थापित दिशा के विपरीत संचलन की अनुमति देने से पहले, सामान्य और सहायक नियम पुस्तिका केएस आर 9.13/1 में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार कार्रवाई करेगा।

7.0 अर्ध स्वचालित/स्वचालित संकेतों के चार आस्पेक्ट होते हैं, खतरा, सावधानी, ध्यान देंऔर क्लियर । वह स्थिति जिसके अंतर्गत स्वचालित सिग्नल विभिन्न आस्पेक्टों को ग्रहण करते हैं, निम्नानुसार हैं:-

(ए) खतरा: जब स्वचालित सिग्नल आगे एक ट्रेन / वाहन द्वारा घिरी कर लिया जाता है।

(बी) सावधानी: जब एक स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन और सिग्नल के आगे ओवरलैप क्लियर हो।

(सी) ध्यान दें: जब दो स्वचालित सिग्नलिंग खंड और सिग्नल के आगे ओवरलैप क्लियर होते हैं।

(डी) क्लियर: जब सिग्नल के आगे कम से कम 3 स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन क्लियर हों।

8.0 कामकाज को स्वचालित से एमएबीएस (संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग) मोड में बदलना (कोहरा जैसी दृश्यता बाधित स्थिति), जीआर 9.01(3) (ए):

चयन स्विच का एक स्थिति से दूसरे स्थिति पर परिवर्तन नियंत्रण से निर्देश प्राप्त करने के बाद ही किया जाएगा। कंट्रोल से निर्देश मिलने पर दोनों स्टेशन मास्टर आपस में बात करेंगे और निजी नंबरों का आदान-प्रदान कर स्विच को ऑटो मोड से मोडिफाईड ऑटोमेटिक सिग्नलिंग मोड में बदलेंगे । इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि संशोधित स्वचालित सिगनल शुरू करते समय संबंधित सिगनल 'ऑन' पर हों।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

यह कार्रवाई दोनों स्टेशनों पर एक साथ अलग-अलग अप और डाउन लाइन के लिए की जाएगी। यह कार्रवाई फराह के अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 1,कीथम के डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 74 और ब्लॉक सेक्शन में उपलब्ध सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए507और ए508 के 'ए' मार्कर (और 'एजी' मार्कर, यदि प्रदान किया गया है)को बुझा देगी। इस शर्त के तहत कोहरे जैसी दृश्यता बाधित स्थिति के लिए स्वचालित सिग्नलिंग लागू होगी। नियंत्रण से निर्देश प्राप्त करने, निजी नंबरों के आदान-प्रदान और ऊपर वर्णित तरीके से स्विच को ऑटो मोड में वापस करने के बाद नार्मल वर्किंगफिर से शुरू किया जाएगा। संशोधित स्वचालित सिगनलिंग को शुरू करने और रद्द करने के लिए, स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन पर एक अलग रजिस्टर रखा जाएगा।

9.0 फरह-कीथम सेक्शन में ट्रेनों का आगमन:

9.1 जब अप लाइन के लिए स्विच (फरहऔर कीथम) सेक्शन ऑटो मोड स्थिति में हो:

अप दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में अप ट्रेनों के आगमन को फरह के सेमी ऑटोमेटिक अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल एस -1 द्वारा नियंत्रित किया जाता है। "ए" मार्कर प्रकाशित के साथ सिग्नल लगाया गया है। जैसे ही स्टे.मा.इसे LCP से ऑटो मोड में परिवर्तित करता है, 'ए' मार्कर प्रकाशित हो जाता है। यह सिगनल तभी 'ऑफ'होगा जब इस सिगनल के आगे का स्वचालित सिगनल सेक्शन न केवल स्वचालित सिगनल ए513 तक बल्कि इससे आगे पर्याप्त दूरी तक भी क्लियर हो। ट्रैक की वास्तविक स्थिति (घिरी या खाली) के आधार पर आगे के सिग्नल के आस्पेक्ट से ट्रेन की आगे केयातायात को नियंत्रित किया जाएगा।

9.2 जब अप लाइन के लिए स्विच (फरह औरकीथम) सेक्शन MABS (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड स्थिति में हो:

अप दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में अप ट्रेनों का प्रवेश फरह के अंतिम रोक सिग्नल (अर्ध स्वचालित सिग्नल) 1 द्वारा नियंत्रित किया जाता है। सिग्नल एक प्रकाशित "ए" के साथ प्रदान किया जाता है। 'ए' मार्कर (और 'एजी' मार्कर भी, यदि प्रदान किया गया है) बुझा रहेगा भले ही स्टे.मा.फरहइसे एलसीपी से ऑटो मोड में परिवर्तित कर दे। यह सिगनल तभी 'ऑफ' होगा जब इस सिगनल के आगे का भाग न केवल मिड सेक्शन सेमी ऑटोमेटिक सिगनल ए507 तक क्लियर हो बल्कि इससे आगे पर्याप्त दूरी के लिए भी हो और लेवल क्रॉसिंग एल.सी.518 और 517 सड़क यातायात के लिए बंद और लॉक हों ए' मार्कर (और 'एजी' मार्कर भी, यदि प्रदान किया गया हो)।

9.3 जब डाउन लाइन (किथम और फराह) सेक्शन के लिए स्विच ऑटो मोड स्थिति में हो:

डाउन दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में डाउन ट्रेनों का प्रवेश कीथमके अंतिम स्टॉप सिग्नल (अर्ध स्वचालित सिग्नल) 74 द्वारा नियंत्रित किया जाता है। सिग्नल एक प्रकाशित 'ए' मार्कर के साथ प्रदान किया गया है। जैसे ही स्टे.मा.इसे LCP के माध्यम से ऑटो मोड में परिवर्तित करता है, वैसे ही 'ए' मार्कर प्रकाशिए हो जाता है। यह सिगनल तभी 'ऑफ' होगाजब इस सिगनल के आगे का स्वचालित सिगनल सेक्शन न केवल स्वचालित सिगनल ए502 तक बल्कि इससे आगे पर्याप्त दूरी तक भी क्लियर हो। ट्रैक की वास्तविक स्थिति (घिरी या खाली) के आधार पर आगे के सिग्नल के आस्पेक्ट से ट्रेन की आगे के यातायात को नियंत्रित किया जाएगा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

9.4 जब डाउन लाइन (कीथमऔर फरह) सेक्शन के लिए स्विच MABS (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड स्थिति में हो:

डाउन दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में डाउन ट्रेनों का आगमन कीथम के अंतिम स्टॉप सिग्नल (अर्ध स्वचालित सिग्नल) 74 द्वारा नियंत्रित किया जाता है। सिग्नल एक प्रकाशित "ए" के साथ प्रदान किया जाता है। 'ए' मार्कर (और 'एजी' मार्कर, यदि प्रदान किया गया है) भी बुझा रहेगा, भले ही स्टे.मा./कीथम इसे एलसीपी से ऑटो मोड में परिवर्तित कर दे। यह सिगनल तभी 'ऑफ' होगा जब इस सिगनल के आगे का भाग न केवल मिड सेक्शन सेमी ऑटोमेटिक सिगनल ए508 तक क्लियर हो बल्कि इससे आगे पर्याप्त दूरी के लिए भी हो और लेवल क्रॉसिंग एल.सी.514 और 515 सड़क यातायात के लिए बंद और तालित हों।

10.0 स्टेशन यार्ड में ट्रेनों का प्रवेश संबंधित स्टेशन के होम सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है। संबंधित होम सिगनल को ऑफ करने की विस्तृत प्रक्रिया और नियम **फरह और कीथम** स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम में दिए गए हैं।

होम और स्टार्टर सिगनल केवल उस अवधि के दौरान मैनुअल सिगनल के रूप में काम करेंगे जब स्टेशनों पर चयन स्विच एमएबीएस (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग) मोड स्थिति में हों।

11.0 स्टे.मा./कीथम और स्टे.मा./फरह के बीच सीधा टेलीफोन संचार प्रदान किया गया है। जैसे ही डाउन ट्रेन कीथम के सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल 74 के आगे स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में प्रवेश करती है, स्टे.मा. /कीथम निजीनंबर, आदान-प्रदान के तहत फरह पर ड्यूटी पर मौजूदस्टे.मा. को ट्रैन नंबर व विवरण के साथ स्ववालित सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाडी के बारे में सूचित करेगा। इसी तरह, ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. / फरह, अप ट्रेन के अपने अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 1 (सेमी ऑटोमैटिक सिग्नल) को पार करने के तुरंत बाद स्टे.मा./कीथम को सूचित करेगा और निजी नंबर, संख्या और विवरण के आदान-प्रदान के तहत स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में प्रवेश करेगा। ट्रेन स्वचालित सेक्शन में प्रवेश कर गई।

12.0 टेलीफोन सेट डाउन लाइन पर अर्ध स्वचालित सिग्नल ए508 और अप लाइन पर ए507 के सिग्नल पोस्ट पर भी प्रदान किए जाते हैं। लोको पायलट ए508 के सिग्नल पोस्ट पर उपलब्ध फोन का उपयोग करके स्टे.मा./फरह (रिसीविंग एंड) से और सिग्नल ए507 के सिग्नल पोस्ट पर दिए गए टेलीफोन का उपयोग करके स्टे.मा./कीथम (रिसीविंग एंड) से बात कर सकता है। इन अर्ध-स्वचालित सिग्नल ए508/ए507 के 'ऑफ' आस्पेक्ट को फेल होने और संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग के तहत उनके 'ए' मार्कर और 'एजी' मार्कर (यदि प्रदान किए गए हैं) भी हैं, तो इन फोन का उपयोग किया जाना चाहिए। खराब दृश्यता स्थिति जैसे कोहरा यानी जब चयन स्विच एमएबीएस (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड स्थिति में हों या साफ मौसम के दौरान 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद जब ये सिग्नल 'ऑफ' आस्पेक्ट के साथ-साथ 'ए' और 'एजी' मार्कर (यदि प्रदान किया हो) बुझ जाते हैं।

13.0 कीथम और फरह ऑटोमेटिक सेक्शन के बीच ट्रेनों का संचालन:

13.1 जब कीथम-फरहसेक्शन के लिए स्विच ऑटो मोड स्थिति में है। कीथम और फरह के बीच स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन का विस्तार है:

i) **ऑन डाउन लाइन:**कीथम के डाउन सेमी ऑटोमैटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 74 से फरह के डाउन होम सिग्नल 2 तक।

ii) **ऑन अप लाइन:**फरह के अप सेमी ऑटोमेटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 1 से कीथम के अप होम सिग्नल 75 तक।

iii) **स्टे.मा./फरहऔर स्टे.मा./कीथम**, कीथमऔर फरहके बीच स्वचालित सेक्शन के लिए नियंत्रक एजेंसियां हैं।

iv) स्वचालित सिगनल सेक्शन में सभी सिगनल 4 आस्पेक्ट कलर लाइट सिगनल होते हैं।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

13.1.1 अप लाइन पर:

फरह और कीथम के बीच निम्नलिखित संकेत दिए गए हैं:

(i) सिग्नल 1 (फरह):

प्रकाशित "ए" मार्कर (अक्षर "ए" सफेद काली पृष्ठभूमि पर प्रकाशित) के साथ लगे अर्ध-स्वचालित अप एडवॉस स्टार्टर सिग्नल "ए" मार्कर सफेद रोशनी में हो जाता है और जैसे ही इसे ऑटो मोड में परिवर्तित किया जाता है, सिग्नल स्वचालित मोड में काम करना शुरू कर देता है। .

(ii) सिग्नल ए513, ए511, ए509, ए507, ए505, ए503 और ए501:

सिग्नल ए513, ए511, ए507, ए505, और ए501 को छोड़कर सभी स्वचालित सिग्नल हैं जो काले रंग में अक्षर "A" के साथ सफेद रंग की डिस्क के साथ फिट होते हैं। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

सिग्नल ए513, ए511, ए505, और ए501 क्रमशः "G" मार्कर डिस्क के साथ काले रंग में "G" अक्षर के साथ पीले रंग में रंगे और समपार518,517,515 और 514 की रक्षा करने वाले "A" मार्कर लाइट के साथ प्रदान किए गए अर्ध स्वचालित सिग्नल हैं। गेट के बंद और लॉक होते ही "ए" लाइट जल जाती है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

गेट फेल होने की स्थिति में (जब 'ए' मार्कर लाइट बुझ जाती है) लोको पाइलटसा.नि. 9.15 (बी) के अनुसार गेट नियमों का पालन करते हुए "जी" मार्कर से सिग्नल पास करता है। ट्रैक सर्किट विफलता के मामले में, यदि गेट बंद है, और "ए" लाइट जलती है तब ड्राइवर को गेट नियमों का पालन करने की आवश्यकता नहीं होती है।

ए507 प्रकाशित "ए" मार्कर के साथ प्रदान किया गया मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल है। ऑटो मोड में काम करते समय और जब एक मार्कर जलाया जाता है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर यह सिग्नल "ऑफ" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करता है यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

मार्कर के बुझ जाने की स्थिति में, चालक सिगनल को तब पार कर सकता है जब या तो सिगनल ऑफ हो जाता है या विफल स्थिति में इस सिगनल को पास करने के निर्देश के अनुसार :-

13.1.2 डाउन लाइन पर

कीथमऔर फरहके बीच निम्नलिखित सिग्नल दिए गए हैं:

(i) सिग्नल 74 (कीथम):

'ए' (अक्षर "ए" काली बैक ग्राउंड पर सफेद प्रदीप्त) से युक्त सेमी ऑटोमैटिक डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल जो सफेद प्रदीप्त हो जाता है और ऑटो मोड में परिवर्तित होते ही सिगनल स्वचालित मोड में कार्य करना शुरू कर देता है।

(ii) सिग्नल ए502, ए504, ए506, ए508, ए510, ए512,514 और ए516:

सिग्नल ए502, ए506, ए508, ए512 और ए514 को छोड़कर, सभी स्वचालित सिग्नल हैं जो काले रंग में अक्षर "A" के साथ सफेद रंग की डिस्क के साथ फिट होते हैं। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

सिग्नल ए502, ए506, ए512 और ए514 अर्ध स्वचालित सिग्नल हैं जो क्रमशः "G" मार्कर डिस्क के साथ पीले रंग में "G" अक्षर के साथ काले और प्रबुद्ध "A" मार्कर लाइट के साथ समपार 514,515.517 और 518 की रक्षा करते हैं। गेट के बंद और लॉक होते ही "ए" लाइट जल जाती है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

गेट विफल होने की स्थिति में (जब 'ए' मार्कर लाइट बुझ जाती है) लोको पाइलटसा.नि.9.15 (बी) के अनुसार गेट नियमों का पालन करते हुए "जी" मार्कर से सिग्नल पास करता है। ट्रैक सर्किट विफलता के मामले में, यदि गेट बंद है, और "ए" लाइट जलती है और लोको पाइलट को गेट नियमों का पालन करने की आवश्यकता नहीं होती है।

सिग्नल A508 मध्य खंड संशोधित अर्ध स्वचालित सिग्नल है जो प्रकाशित "ए" मार्कर के साथ प्रदान किया गया है। ऑटो मोड में काम करते समय यह सिगनल आगे के भाग की क्लीयरैन्स और सिगनल द्वारा प्रदर्शित आस्पेक्ट आधार पर आस्पेक्ट को प्रदर्शित करेगा। शर्त के तहत, जब "ए" मार्कर बुझ जाता है, तो लोको पायलट सिगनल को पास कर सकता है जब या तो सिगनल आफ हो जाता है या इस सिगनल को विफल स्थिति में पास करने के निर्देश के अनुसार।

13.2 **जब कीथम और फराह** सेक्शन के लिए स्विच एमएबीएस (संशोधित स्वाचालित ब्लाक सिगनलिंग) मोड स्थिति (जी आर 9.01(3) (बी) और (डी) के) अनुरूप होते है कीथमऔर फराह के बीच स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन का विस्तार है:

(i) **ऑन अप लाइन:**फरह के अप सेमी ऑटोमैटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 1 से पर्याप्त दूरी के साथ मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक सिगनल ए507 तक और पर्याप्त दूरी के साथ रुनकता के सिग्नल ए507 से अप होम सिगनल एस-75 तक।

(ii) **ऑनडाउन लाइनः** कीथम के डाउन सेमी ऑटोमेटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 74 से पर्याप्त दूरी के साथ संशोधित सेमी ऑटोमैटिक सिगनल ए508 तक और पर्याप्त दूरी के साथ कीथम के सिगनल ए508 से डाउन होम सिगनल 2 तक।

(iii) **स्टे.मा./कीथमऔरस्टे.मा./फरह** , कीथमऔर फरह के बीच स्वचालित सेक्शन के लिए नियंत्रक एजेंसियां हैं।

(iv) स्वचालित सिगनल सेक्शन में सभी सिगनल 4 आस्पेक्ट कलर लाइट सिगनल होते हैं।

13.2.1 अप लाइन पर:

(i) **सिग्नल 1 (कीथम):**

सेमी ऑटोमैटिक अप एडवांस स्टोर्टर सिगनल, "ए" मार्कर (अक्षर "ए" सफेद, काली पृष्ठभूमि पर प्रकाशित) जो कि सिगनल के ऑटो मोड में काम करने के बाद भी बुझे हुए रहते है।.

(ii) **सिग्नल ए513, ए-511, ए509, ए507, ए505, ए503 और ए501:**

सिग्नल ए513, ए-511, ए507, ए505, और ए501 को छोड़कर सभी स्वचालित सिग्नल हैं जो काले रंग में अक्षर "A" के साथ सफेद रंग की डिस्क के साथ फिट होते हैं। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

सिग्नल ए513, ए-511, ए505, और ए501 "G" मार्कर डिस्क के साथ काले रंग में "G" अक्षर के साथ पीले रंग में रंगे और समपार518, 517, 515 और 514 की रक्षा करने वाले "A" मार्कर लाइट के साथ प्रदान किए गए अर्ध स्वचालित सिग्नल हैं। गेट के बंद और लॉक होते ही "ए" लाइट जल जाती है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

गेट फेल होने की स्थिति में (जब 'ए' मार्कर लाइट बुझ जाती है) लोको पाइलटसा.नि. 9.15 (बी) के अनुसार गेट नियमों का पालन करते हुए "जी" मार्कर से सिग्नल पास करता है। ट्रैक सर्किट विफलता के मामले में, यदि गेट बंद है, तो "ए" लाइट जलती है और ड्राइवर को गेट नियमों का पालन करने की आवश्यकता नहीं होती है।

ए507 प्रकाशित "ए" मार्कर के साथ प्रदान किया गया मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल है। ऑटो मोड में काम करते समय यह सिगनल आगे के भाग की क्लीयरैन्स और सिगनल द्वारा प्रदर्शित आस्पेक्ट आधार पर आस्पेक्ट को प्रदर्शित करेगा।

शर्त के तहत, जब "ए" मार्कर बुझ जाता है, तो लोको पायलट सिगनल को पास कर सकता है जब या तो सिगनल आफ हो जाता है या इस सिगनल को विफल स्थिति में पास करने के निर्देश के अनुसार।

(iii) इस प्रकार इस कार्यप्रणाली के तहत सिगनल A-505 के दोनों तरफ एक ही ट्रेन हो सकती है।**13.2.2** ।

13.2.2 डाउन लाइन पर

(i) सिग्नल संख्या 74 (कीथम):

सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल डाउन एडवांस स्टार्टर सिग्नल `ए' मार्कर (अक्षर "ए" ब्लैक बैक ग्राउंड पर सफेद रोशनी वाला) के साथ लगाया जाता है, जो तब भी बुझा रहता है, जब सिग्नल स्वचालित मोड में काम करना शुरू कर देता है।

(ii) सिग्नल ए502, ए504, ए506, ए508, ए510, ए512,514 और ए516:

सिग्नल A502, A506, A508, A512 और A514 को छोड़कर, सभी स्वचालित सिग्नल हैं जो काले रंग में अक्षर "A" के साथ सफेद रंग की डिस्क के साथ फिट होते हैं। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

सिग्नल ए502, ए506, ए512 और ए514अर्द्ध स्वचालित सिग्नल हैं जो क्रमश: समपार 514,515.517 और 518 की रक्षा करने वाले "जी" मार्कर डिस्क के साथ पीले रंग में "जी" अक्षर के साथ काले और प्रकाशित"ए" मार्कर लाइट के साथ प्रदान किए गए हैं। गेट के बंद और लॉक होते ही "ए" लाइट जल जाती है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और पर्याप्त दूरी से परे वाहन से क्लियर हो।

गेट फेल होने की स्थिति में (जब 'ए' मार्कर लाइट बुझ जाती है) लोको पाइलट सा.नि. 9.15 (बी) के अनुसार गेट नियमों का पालन करते हुए "जी" मार्कर से सिग्नल पास करता है। ट्रैक सर्किट विफलता के मामले में, यदि गेट बंद है, और "ए" लाइट जलती है तब ड्राइवर को गेट नियमों का पालन करने की आवश्यकता नहीं होती है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

सिग्नल ए508 मध्य खंड संशोधित अर्ध स्वचालित सिग्नल है जो प्रकाशित "ए" मार्कर के साथ प्रदान किया गया है। ऑटो मोड में काम करते समय यह सिगनल आगे के भाग की क्लीयरैन्स और सिगनल द्वारा प्रदर्शित आस्पेक्टों के आधार पर आस्पेक्ट को प्रदर्शित करेगा। शर्त के तहत, जब "ए" मार्कर बुझ जाता है, तो लोको पायलट सिगनल को पास कर सकता है जब या तो सिगनल ऑफ हो जाता है या इस सिगनल को विफल स्थिति में पारित करने के निर्देश के अनुसार। (जीआर 3.12 (1) (बीए)।

(iii) इस प्रकार इस कार्यप्रणाली के तहत सिगनल ए-508 के दोनों ओर केवल ट्रेन हो सकती है।

13.3 फरह का डाउन होम सिग्नल 2 जो मैन्युअल रूप से नियंत्रित होता है। फरह स्टे.मा. के पास उपलब्ध वीडीयू से संचालित अर्ध स्वचालित सिग्नल है, इसी तरह, कीथम का अप होम सिग्नल 75 वीडीयू से संचालित अर्ध स्वचालित सिग्नल है जो कीथम में स्टे.मा. के पास उपलब्ध है।

13.4 "ए"/"एजी" मार्कर के साथ स्वचालित/अर्ध स्वचालित सिग्नल के रूप में काम करते समय सभी सिग्नल सामान्य रूप से हरे रंग के आस्पेक्ट को प्रदर्शित करते हैं और ट्रेन के गुजरने से स्वचालित रूप से उनके आस्पेक्ट बदल जाते हैं। जैसे ही कोई ट्रेन किसी स्वचालित सिगनल के आगे से गुजरती है, सिगनल अपना आस्पेक्ट "RED" में बदल देता है, इस सिगनल के पिछले हिस्से में अन्य सिगनल चार आस्पेक्ट सिगनल के अनुक्रम का अनुसरण करते हुए आस्पेक्ट प्रदर्शित करते हैं, लाल के बाद पीला, उसके बाद डबल पीला और उसके बाद हरा।

13.5 (i) फरह का अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल नंबर 1 (फरह) फरह के एलसीपी से नियंत्रित होता है और सहा.स्टे.मा. द्वारा "ऑटो ऑन" मोड चयन द्वारा सिग्नल को ऑटो सिग्नल के रूप में परिवर्तित करने पर स्वचालित सिग्नल के रूप में कार्य करता है। जब फरह-कीथम सेक्शन (अप लाइन) के लिए स्विच ऑटो मोड स्थिति में होता है, तो सिग्नल ए-513 तक ट्रैक सेक्शन के आगे पर्याप्त दूरी क्लियर होने पर एस-1 ऑफ आस्पेक्ट मान लेगा। जब फरह-कीथमसेक्शन के लिए स्विच MABS (MODIFIED AUTOMATIC SIGNALLING) मोड स्थिति में होता है, तो ए-507 तक ट्रैक सेक्शन के आगे पर्याप्त दूरी होने पर क्लियर एस-1 ऑफ आस्पेक्ट मान लेगा।

(ii) कीथम का डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल नंबर 74 (कीथम) कीथम के LCP से नियंत्रित होता है और सहा.स्टे.मा./कीथमद्वारा 'ऑटो ऑन' मोड चयन द्वारा सिग्नल को ऑटो सिग्नल के रूप में परिवर्तित किए जाने पर स्वचालित सिग्नल के रूप में कार्य करता है। जब कीथम-फरह सेक्शन (डाउनलाइन) के लिए स्विच ऑटो मोड की स्थिति में होता है, तो 74 (कीथम) ऑफ आस्पेक्ट मान लेगा जब ट्रैक सेक्शन अप सिग्नल A-502, से परे पर्याप्त दूरी तक क्लियर है। जब कीथम-रुनकतासेक्शन के लिए स्विच MABS (MODIFIED AUTOMATIC SIGNALLING) मोड कंडीशन में होता है, 74 (कीथम) ए-508 तक के ट्रैक सेक्शन से आगे की पर्याप्त दूरी स्पष्ट होने पर आस्पेक्ट मान लेगा।

13.6(i) जब फरह -कीथम सेक्शन (अप लाइन) के लिए स्विच ऑटो मोड की स्थिति में है, तो ए-507 सिग्नल ए-505 के ट्रैक सेक्शन और उससे आगे की पर्याप्त दूरी क्लीयर होने पर आस्पेक्ट को ऑफ कर देगा। इस सिग्नल पर दिया गया ए मार्कर जलता रहेगा। जब फरह-कीथम सेक्शन के लिए स्विच MABS (MODIFIED AUTOMATIC SIGNALLING) मोड की स्थिति में होता है, तो A-मार्कर बुझ जाता है और होम सिग्नल एस-75 (कीथम) तक ट्रैक सेक्शन और उससे आगे पर्याप्त दूरी क्लीयर होने पर यह ऑफ हो जाता है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(ii) जब कीथम-फरह सेक्शन (डाउन लाइन) के लिए स्विच ऑटो मोड स्थिति में है, तो ए-508 सिग्नल ए-510 के ट्रैक सेक्शन और उससे आगे की पर्याप्त दूरी स्पष्ट होने पर आस्पेक्ट को ऑफ कर देगा। इस सिगनल पर A मार्कर दिया गया है जो कि जलता रहेगा। जब कीथम-फरह सेक्शन के लिए स्विच MABS (MODIFIED AUTOMATIC SIGNALLING) मोड की स्थिति में होता है, तो दोनों A मार्कर बुझ जाएंगे और जब फरहके एस-2 सिग्नल तक ट्रैक सेक्शन और उससे आगे की पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो, तो यह ऑफ हो जाएगा।

13.7 स्वचालित सेक्शन में स्टेशन मास्टर का नियंत्रण: स्टेशन मास्टर कीथम को स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में फरह की ओर निम्नलिखित स्वचालित सिग्नल पर नियंत्रण प्रदान किया गया है:

(i) अप लाइन: ए501, ए503, ए505 और ए507

(ii) डाउन लाइन : ए502, ए504 और ए506

13.8 ऑटोमैटिक सेक्शन में ट्रैक सर्किट: फरह की ओर ऑटोमैटिक सेक्शन में ट्रैक सर्किट इस प्रकार हैं:

(i) **अप लाइन:**1T/S1DAXT,S1DAXT1/S1DAXT2,A513DXT,A513DAXT1/A513DAXT2A511DXT,A511DAXT1/A511DAXT2,A509DAXT1/A509DAXT2,A507DAXT1/A507DAXT2,A505DXT,A505DAXT1/A505DAXT2,A503DAXT1/A503DAXT2,A501DXT, A501DAXT1/A501DAXT2,

(ii) **डाउन लाइन :** 74T/S74DAXT,74DAXT1/74DAXT2,A502DXT,A502DAXT1/A502DAXT2 A504DAXT1/A504DAXT2,A506DXT,A506DAXT1/A506DAXT2,A508DAXT1/A508DAXT2,A510DAXT1/A510DAXT2, A512DXT,A512DAXT1/A512DAXT2,A514DXT,A514DAXT1/A514DAXT2, A516DAXT1/A516DAXT2

पूरा ऑटोमैटिक सेक्शन एक्सल काउंटर्स द्वारा ट्रैक किया गया है जो ऑटोमैटिक सिग्नल के काम को नियंत्रित करता है।

13.9 फरह की ओर कीथम LCP (VDU) पर स्वचालित अनुभागों के संबंध में संकेत:

(i) सिग्नल के सभी आस्पेक्ट

डाउन दिशा सिगनल :A502, A504, A506, A510, A512, A514, A516 और A508 (FOG सिग्नल)

अप दिशा सिगनल: A501, A503, A505, A509, A511, A513 और A507 (FOG सिग्नल)

(ii) ट्रैक सर्किट के घिरे/ क्लियर संकेत

अप लाइन: प्रत्येक सिग्नल कंट्रोलिंग सब सेक्शन के दोनों एक्सल काउंटर ट्रैक सर्किट के लिए अलग-अलग संकेत

डाउन लाइन: प्रत्येक सिग्नल कंट्रोलिंग सब सेक्शन के दोनों एक्सल काउंटर ट्रैक सर्किट के लिए अलग-अलग संकेत

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(iii) "ऑटो मोड" या "एमएबीएस (संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग) मोड" मोड में काम करने वाली प्रणाली (जीआर 9.01(3) (बी))।

14.0 स्वचालित सेक्शन में सिग्नल की खराबी:

सिगनल खराब होने की स्थिति में गाडियों का संचालन जी एण्ड एसआर 3.73, 9.02, 9.12, 9.14 एवं 9.15, जैसा भी मामला हो, के अंतर्गत निर्धारित निर्देशों के अनुसार किया जायेगा। इस क्षेत्र में किसी भी सिग्नल की विफलता जी एंड एसआर 9.11 के अनुसार रिपोर्ट की जाएगी। ट्रैक सर्किट की कोई भी विफलता जिसके परिणामस्वरूप कीथम-फरह के संबंधित अधिकार क्षेत्र में सिग्नल की विफलता होती है, उसे सिग्नल विफलता रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा।

15.0 कोहरे जैसी दृश्यता बाधित स्थिति के लिए संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग के दौरान विफलता:

(ए) एडवॉस स्टार्टर की विफलता: जब 'ए' मार्कर (और एजी मार्कर जहां प्रदान किया गया हो) बुझ जाता है, लिखित प्राधिकार टी/369(3बी)) सिगनल पास करने और अगली सिगनल सेक्शन में प्रवेश करने के लिए तब दिया जाएगा जब पिछली ट्रेन अगला मिड-सेक्शन अर्ध-स्वचालित सिग्नल और पर्याप्त दूरी से परे गुजर चुकी हो । यदि मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल का संकेत और एडवॉस स्टार्टर और मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल के बीच सेक्शन की क्लीयरैन्स का पता नहीं लगाया जा सकता है, तो ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर से बात करेगा और उसके बाद निजी नंबरों के आदान-प्रदान के तहत पुष्टि करेगा कि पिछली ट्रेन रिसीविंग स्टेशन पर पूरी आ चुकी है। वह लोको पायलट को खराब एडवॉस स्टार्टर सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए अधिकृत करेगा।

दोनों ही मामलों में गति अगले स्वचालित सिगनल के फुट तक 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए और उसके बाद जीआर 9.02 का पालन करने वाले सिगनल के आस्पेक्ट द्वारा निर्देशित किया जाएगा।

(बी) मिड-सेक्शन में संशोधित अर्ध-स्वचालित सिग्नल की विफलता (अप लाइन पर ए-507 और डाउन लाइन पर ए-508): जीआर 9.01(4) (ए) से (सी)

यदि मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिगनल खराब हो जाता है और/या किसी भी कारण से 'लाल' आस्पेक्ट दिखाता है, तो लोको पायलट मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल पोस्ट पर दिए गए टेलीफोन पर आगे रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा। और उसे इसके बारे में सूचित करेंगा और स्टेशन मास्टर के निजी नंबर के साथ खतरे में सिग्नल पास करने के लिए मौखिक अधिकार प्राप्त करके आगे बढ़ेंगा, जिसे वह अपनी कार्य डायरी में दर्ज करेगा। लोको पायलट अपनी ट्रेन शुरू करेगा और अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे के साथ अगले स्वचालित स्टॉप सिग्नल तक आगे बढ़ेगा और जीआर 9.02 और एसआर 3.61/2(ए) का पालन करते हुए अगले स्वचालित सिग्नल के आस्पेक्ट का पालन करेगा।

यदि लोको पायलट रिसीविंग स्टेशन के स्टे.मा. से संपर्क करने में विफल रहता है, तो वह मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल के नीचे 5 मिनट तक प्रतीक्षा करेगा और फिर जीआर 9.02 और एसआर 3.61/2(ए) का पालन करते हुए आगे बढ़ेगा। लोको पायलट इसकी सूचना अगले स्टेशन को देगा।

रिसीविंग स्टेशन के स्टे.मा. डिस्पैचिंग स्टेशन को सूचित करेंगे, जो निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत यह पुष्टि करने के बाद ही ट्रेन शुरू करेगा कि पिछली ट्रेन रिसीविंग स्टेशन पर पूरी तरह से आ चुकी है। डिस्पैचिंग स्टेशन दोषपूर्ण मध्य खंड संशोधित अर्ध स्वचालित स्टॉप सिग्नल को बिना रुके पास करने के लिए T/901(4) जारी करेगा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

लोको पायलट जीआर 9.02 और एसआर 3.61/2(ए) का पालन करते हुए आगे बढ़ेगा। यदि मध्य खंड संशोधित अर्ध स्वचालित स्टॉप सिगनल गेट की सुरक्षा कर रहा है, तो यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि ट्रेन को रवाना करने से पहले लाइन क्लीयर देने से पहले गेट को बंद कर दिया गया है और लॉक कर दिया गया है।

(सी) **होम सिगनल की विफलता:** इस मामले में रिसीविंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर कॉलिंग-ऑन सिगनल को 'ऑफ' करके या कॉल-ऑन सिगनल भी खराब होने पर लिखित प्राधिकार जारी करके गाड़ी को रिसीव करेगा ऐसा प्राधिकार T/369(3b)) होगा।

(डी) **फॉग स्विच की विफलता:**
संबंधित स्टेशन मास्टरों द्वारा उपरोक्त पैरा-8 के अनुसार कार्रवाई करने के बाद, मध्य खंड अर्ध-स्वचालित सिगनल पर 'ए' मार्कर नहीं बुझता है, तो फॉग सिगनल प्रणाली को दो संबंधित स्टेशनों के बीच विफल माना जाएगा (यदि फॉग स्विच/बटन के संचालन से एडवांस और होम सिगनल का 'ए' मार्कर नहीं बुझ सकता है, तो स्टेशन मास्टर वीडीयू/पैनल पर उपलब्ध सुविधा के माध्यम से 'ए' मार्कर को बुझा देंगे)। ऐसे मामले में, ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर तब तक सेक्शन में ट्रेन नहीं भेजेगा जब तक कि पिछली ट्रेन रिसीविंग स्टेशन पर पूरी तरह से न आ जाए, जिसकी निजी नंबरों के आदान-प्रदान से पुष्टि की जाएगी। यदि कोहरे जैसी दृश्यता खराब स्थिति के लिए स्वत: सिगनलिंग किसी भी कारण से किसी भी समय विफल हो जाती है, तो ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर सेक्शन में तब तक ट्रेन नहीं भेजेगा जब तक कि पिछली ट्रेन स्टेशन पर पूरी नहीं आ जाती। रिसीविंग स्टेशन जिसकी पुष्टि निजी नंबरों के आदान-प्रदान से की जाएगी।

__16.0__ कोहरे जैसी दृश्यता बाधित स्थिति के लिए सामान्य स्वचालित सिग्नलिंग से मॉडीफाइड स्वचालित सिग्नलिंग में परिवर्तन के दौरान, ऐसा हो सकता है कि लोको पायलट को किसी भी अर्ध-स्वचालित सिग्नल के पास पहुंचते समय ऐसी स्थिति का सामना करना पड़ सकता है जब 'ए' मार्कर बुझ जाता है और सिग्नल का आस्पेक्ट 'ऑन' आस्पेक्ट में बदल जाता है । ऐसी स्थिति में लोको पायलट अपनी ट्रेन को 5 मिनट के लिए रोकेगा। यदि सिगनल लाल बना रहता है,तो लोको पायलट आगे के स्टेशन के स्टे.मा. से MTRC पर बात करेगा और प्राईवेट नंबर के अंतर्गत मौखिक प्राधिकार प्राप्त करने के बाद अगले स्वचालित सिगनल के समीप तक अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे की गति से आगे बढ़ेगा और इस संकेत के आस्पेक्ट का पालन करेगा। यदि लोको पायलट ने सिगनल पार कर लिया है, तो वह रुक जाएगा और सावधानी से आगे बढ़ेगा ताकि अगले स्वचालित स्टॉप सिगनल तक पहुंचने तक किसी भी बाधा से पहले रुकने के लिए तैयार रहे और उसके संकेतों पर कार्रवाई करे।

__17.0__ साफ मौसम के दौरान मध्य सेक्शन के मॉडिफाइडअर्ध स्वचालित स्टॉप सिग्नल का ए या एजी मार्कर जब लोको पायलट को बुझामिलता है और सिग्नल का आस्पेक्ट ऑन रहता है,तबलोको पायलट अपनी ट्रेन को रोक देगा और MTRC पर आगे स्टे.मा.से संपर्क करेगा। स्टे.मा. यह सुनिश्चित करने के बाद कि संशोधित प्रणाली लागू नहीं है एक निजी नंबर देगा । लोको पायलट इसे अपनी पॉकेट डायरी में दर्ज करेगा और जीआर 9.02 का पालन करेगा। यदि स्टे.मा.से कोई संपर्क नहीं होता है तब लोको पायलट 5 मिनट तक प्रतीक्षा करेगा, यदि सिगनल अभी भी ऑन बना रहता है तब जीआर 9.02 के अनुसार आगे बढ़ेगा और वाकी-टॉकी पर या लिखित मीमो द्वारा आगे के स्टेशन को रिपोर्ट करेगा।

18.0 कोहरे जैसी दृश्यता बाधित स्थिति के लिए स्वचालित सिगनलिंग शुरू करते समय, ट्रेन के लोको पायलट द्वारा अचानक ब्रेक लगाने से बचाने के लिएमध्य सेक्शन अर्ध-स्वचालित सिगनल को नियंत्रित करने वाले संबंधित स्टेशन मास्टर को, जहां तक संभव हो यह ध्यान रखना चाहिए कि इस सिगनल काआस्पेक्ट'ऑन' है। इसके अलावा,चेंजओवर शुरू करने से पहले एडवांस स्टार्टर और होम सिग्नल को सामान्य रूप से मैनुअल मोड में रखा जाएगा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

उत्तर मध्य रेलवे
आगरा
कीथमके स्टे.सं.नि.का परिशिष्ट 'एच-2'
कीथम-रुनकता स्वचालित सिगनलिंग सेक्शन के बीच ट्रेनों के संचालन के नियम

1.0 संलग्न कीथम-फरह स्टेशन संख्या स्टे.सं.नि.आरेख SWRD कीथम-रूनकुता-01दिनॉक- 07.09.2022 के बीच स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन का एक कार्यशील नियम आरेख है। संदर्भ के सभी मामलों में,लाइनों की संख्या, सिग्नल और ऑटोमेटिक सिग्नल आदि के बीच का सेक्शन,जैसा कि वहां दिखाया गया है,उद्धृत किया जाना चाहिए।

2.0 कीथम और रुनकताके बीच ट्रेनों का संचालन 'स्वचालित ब्लॉक सिस्टम'(सामान्य और सहायक नियमों का अध्याय IX) के तहत किया जाता है।

3.0 कीथम और रुनकतादोनों स्टेशनों पर दो स्थिति चयन स्विच प्रदान किए गए हैं, एक अप और एक डाउन लाइन के लिए । इन स्विचों की एक स्थिति ऑटो मोड है और दूसरी स्थिति MABS(संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग)मोड है। ऑटो मोड सामान्य स्वचालित सिग्नलिंग से मेल खाता है जबकि एमएबीएस (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग)मोड धुंध जैसी दृश्यता खराब स्थितियों के लिए स्वचालित सिग्नलिंग से मेल खाता है। दोनों निकटवर्ती स्टेशनों पर स्विच समान स्थिति में रहेंगे। सामान्यतया,इन स्विचों को ऑटो मोड स्थिति में रखा जाएगा और इस स्थिति में स्वचालित सिग्नलिंग सामान्य रूप से काम करेगी। जब इन स्विचों की स्थिति को MABS(संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग)मोड में बदल दिया जाता है,तो सेक्शन में धुंध जैसी दृश्यता की खराब स्थिति के लिए स्वचालित सिग्नलिंग शुरू की जाएगी।

4.0 कीथम और रुनकता के बीच अप और डाउन दोनों मुख्य लाइनें पूरी लंबाई में लगातार ट्रैक सर्किटेड की गयी हैं। डाउन मेन लाइन को विभिन्न स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में विभाजित किया गया है और अप मेन लाइन को भी विभिन्न स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में विभाजित किया गया है। स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में से प्रत्येक स्वचालित सिग्नल द्वारा नियंत्रित होता है।

4.1 रुनकताऔर कीथम के बीच अप लाइन पर स्वत: सिग्नलिंग सेक्शन कीथम के अप अर्ध स्वचालित अग्रिम एडवांस स्टार्टर सिग्नल 1 और स्वचालित सिग्नल ए509,ए507,ए505,ए503और ए501द्वारा नियंत्रित होते हैं।

4.2 कीथम और रुनकताके बीच डाउन लाइन पर स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन रूनकता के डाउन अर्ध स्वचालित एडवांस स्टार्टर सिग्नल 35 और स्वचालित सिग्नल ए506,ए508,ए510,512और ए514 द्वारा नियंत्रित होते हैं।

4.3 अप लाइन पर सिग्नल ए505 और डाउन लाइन पर सिग्नल ए510को "ए" मार्कर प्रदान करके सा.नि.3.12 (1) (बीए) के अनुसार मध्य सेक्शन संशोधित अर्ध स्वचालित स्टॉप सिग्नल के रूप में बनाया गया है।

4.4 जब चयन स्विच एमएबीएस (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड स्थिति में हों, तो अप मेन लाइन को दो सिग्नलिंग सेक्शनों में विभाजित किया जाएगा,यानी सिग्नल 1(कीथम) (सेमीऑटोमैटिक अपएडवांस स्टार्टर सिग्नल ऑफ कीथम)से पर्याप्त दूरी के साथ सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए505 तक और अप लाइन पर पर्याप्त दूरी के साथ सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए505 से सिग्नल 02 (रुनकताकेअप होम सिग्नल)तक। इसी तरह,डाउन लाइन को भी दो सिग्नलिंग सेक्शन में विभाजित किया गया यानि पर्याप्त दूरी के साथ सिग्नल 35(रूनकुता)(डाउन सेमीऑटोमैटिक एडवांस स्टार्टर सिग्नल रुनकता) से सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए510 तक और सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए510 से सिग्नल 02(कीथम का डाउन होम सिग्नल) तक औरडाउन लाइन पर पर्याप्त दूरी के साथ। सेक्शन में उपलब्ध अन्य सभी स्वचालित सिग्नल आगे सिग्नल द्वारा प्रदर्शित आस्पेक्टों के अनुसार को प्रदर्शित करेंगे।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

5.0 स्वचालित सिगनल सेक्शन में यातायात की स्थापित दिशा में ट्रेनों की आवाजाही को स्वचालित संकेतों द्वारा नियंत्रित किया जाता है जो स्वचालित रूप से सिग्नलों के पीछे गाड़ियों के गुजरने से संचालित होते हैं। स्वचालित सिगनल तब तक 'ऑफ' आस्पेक्ट नहीं मानेगा जब तक कि लाइन न केवल अगले स्वचालित सिगनल तक पहले से ही क्लियर न हो, बल्कि उससे आगे पर्याप्त दूरी तक भी क्लियर न हो। ट्रेन के पास से गुजरते ही सिगनल अपने आप 'ऑन' हो जाता है।

6.0 स्वचालित ब्लॉक प्रणाली के यातायात की निर्धारित दिशा के विपरीत ट्रेनों का संचलन:

कीथमऔर फरहके बीच स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में,ट्रेन केवल यातायात की निर्धारित दिशा में चलेगी। जब भी किसी आपात स्थिति में रेलगाड़ियों का संचलन अपरिहार्य हो जाता है तो यातायात की स्थापित दिशा के विपरीत गाड़ी को चलाना आवश्यक हो जाता है,यह तभी किया जाएगा जब दोनों छोर पर स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि उक्त गाड़ी के पीछे की लाइन पीछे के स्टेशन तक क्लियर और बाधाओं से मुक्त है (जीआर 9.13/1)। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर,किसी आपात स्थिति में संचलन की स्थापित दिशा के विपरीत संचलन की अनुमति देने से पहले,सामान्य और सहायक नियम पुस्तिका के एस आर 9.13/1 में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुसार कार्रवाई करेगा।

7.0 अर्ध स्वचालित/स्वचालित संकेतों के चार आस्पेक्ट होते हैं,खतरा, सावधानी, ध्यान दें और क्लियर । वह स्थिति जिसके अंतर्गत स्वचालित सिग्नल विभिन्न आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं,निम्नानुसार हैं:-

(ए) खतरा: जब स्वचालित सिग्नल आगे एक ट्रेन /वाहन द्वारा घेर लिया जाता है।

(बी) सावधानी: जब एक स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन और सिग्नल के आगे ओवरलैप क्लियर हो।

(सी) ध्यान दें: जब दो स्वचालित सिग्नलिंग खंड और सिग्नल के आगे ओवरलैप क्लियर होते हैं।

(डी) क्लियर: जब सिग्नल के आगे कम से कम 3 स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन क्लियर हों।

8.0 वर्किंग को स्वचालित से एमएबीएस (संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग) मोड में बदलना (कोहरा जैसी दृश्यता बाधित स्थिति), जीआर 9.01(3) (ए):

चयन स्विच का एक स्थिति से दूसरे पर परिवर्तन खंड नियंत्रक से निर्देश प्राप्त करने के बाद ही किया जाएगा। कंट्रोल से निर्देश मिलने पर दोनों स्टेशन मास्टर आपस में बात करेंगे और निजी नंबरों का आदान-प्रदान कर स्विच को ऑटो मोड से मोडिफाईड ऑटोमेटिक सिग्नलिंग मोड में चलाएंगे। इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि संशोधित स्वचालित सिगनल शुरू करते समय संबंधित सिगनल 'ऑन' पर हों। यह कार्रवाई दोनों स्टेशनों पर एक साथ अलग-अलग अप और डाउन लाइन के लिए की जाएगी। यह कार्रवाई कीथम के अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 1, रूनकता के डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 35 और ब्लॉक सेक्शन में उपलब्ध सेमीऑटोमैटिक सिग्नल ए505 और ए510 के 'ए' मार्कर (और 'एजी' मार्कर,यदि प्रदान किया गया है)को बुझा देगी। इस शर्त के तहत कोहरे जैसी दृश्यता बाधित स्थिति के लिए स्वचालित सिग्नलिंग लागू होगी। खंड नियंत्रक से निर्देश प्राप्त करने, निजी नंबरों के आदान-प्रदान और ऊपर वर्णित तरीके से स्विच को ऑटो मोड में वापस करने के बाद नॉर्मल वर्किंग फिर से शुरू किया जाएगा। संशोधित स्वचालित सिगनलिंग को शुरू करने और रद्द करने के लिए, स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन पर एक अलग रजिस्टर रखा जाएगा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

9.0 कीथम-रुनकतासेक्शन में ट्रेनों का आगमन:

9.1 जब अप लाइन के लिए स्विच (रुनकताऔर कीथम) सेक्शन ऑटो मोड स्थिति में हो:

अप दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में अप ट्रेनों के आगमन को कीथम के सेमी ऑटोमेटिक अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 1 द्वारा नियंत्रित किया जाता है। A& AG मार्कर प्रदर्शित के साथ सिग्नल लगाया गया है। जैसे ही स्टे.मा.इसे LCP से ऑटो मोड में परिवर्तित करता है, 'ए' मार्कर प्रकाशित हो जाता है। यह सिगनल तभी 'ऑफ' होगा जब इस सिगनल के आगे का स्वचालित सिगनल सेक्शन न केवल स्वचालित सिगनल ए507 तक बल्कि इससे आगे पर्याप्त दूरी तक भी क्लियर हो। इसके अतिरिक्त इस सिगनल पर गेट नं. 512 का इलेक्ट्रिक कंट्रोल स्लॉट YYN & YN प्रदान किया गया है इस गेट 512 रोड ट्रैफिक के लिए बंद हो गया है तो इस सिगनल के लिए ट्रैक की वास्तविक स्थिति (घिरी या खाली) के आधार पर आगे के सिग्नल के आस्पेक्ट से ट्रेन की आगे के यातायात को नियंत्रित किया जाएगा।

9.2 जब अप लाइन के लिए स्विच (कीथम औररुनकता) सेक्शन MABS (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड स्थिति में हो:

अप दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में अप ट्रेनों का प्रवेश कीथम के अंतिम स्टॉप सिग्नल 1 (अर्ध स्वचालित सिग्नल)1 द्वारा नियंत्रित किया जाता है। सिग्नल एक प्रकाशित "ए" मार्कर के साथ प्रदान किया जाता है। 'ए'मार्कर (और 'एजी'मार्कर भी,यदि प्रदान किया गया है)बुझा रहेगा भले ही स्टे.मा.कीथमइसे एलसीपी से ऑटो मोड में परिवर्तित कर दे। यह सिगनल तभी 'ऑफ' होगा जब इस सिगनल के आगे का भाग न केवल मिड सेक्शन सेमी ऑटोमेटिक सिगनल ए505 तक क्लियर हो बल्कि इससे आगे पर्याप्त दूरी के लिए भी हो और लेवल क्रॉसिंग एल.सी.510,511 और 512 सड़क यातायात के लिए बंद और लॉक हों (ए' मार्कर और 'एजी' मार्कर भी, यदि प्रदान किया गया हो)। बुझे हो) गेट 512 का स्लॉट मिल गया हो।

9.3 जब डाउन लाइन (रुनकता और कीथम) सेक्शन के लिए स्विच ऑटो मोड स्थिति में हो:

डाउन दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में डाउन ट्रेनों का प्रवेश रूनकुता के अंतिम स्टॉप सिग्नल (अर्ध स्वचालित सिग्नल) 35 द्वारा नियंत्रित किया जाता है। सिग्नल एक प्रकाशित 'ए' मार्कर के साथ प्रदान किया गया है। जैसे ही स्टे.मा.इसे LCP के माध्यम से ऑटो मोड में परिवर्तित करता है, वैसे ही 'ए' मार्कर प्रकाशिए हो जाता है। यह सिगनल तभी 'ऑफ' होगा जब इस सिगनल के आगे का स्वचालित सिगनल सेक्शन न केवल स्वचालित सिगनल ए506 तक बल्कि इससे आगे पर्याप्त दूरी तक भी क्लियर हो। ट्रैक की वास्तविक स्थिति (घिरी या खाली) के आधार पर आगे के सिग्नल के आस्पेक्ट से ट्रेन की आगे के यातायात को नियंत्रित किया जाएगा।

9.4 जब डाउन लाइन (रूनकुता और कीथम) सेक्शन के लिए स्विच MABS (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड स्थिति में हो:

डाउन दिशा में स्वचालित सिग्नलिंग क्षेत्र में डाउन ट्रेनों का आगमन रुनकता के अंतिम स्टॉप सिग्नल (अर्ध स्वचालित सिग्नल) 35 द्वारा नियंत्रित किया जाता है। सिग्नल एक प्रकाशित "ए" के साथ प्रदान किया जाता है। 'ए' मार्कर (और 'एजी' मार्कर, यदि प्रदान किया गया है) भी बुझा रहेगा, भले ही स्टे.मा./कीथम इसे एलसीपी से ऑटो मोड में परिवर्तित कर दे। यह सिगनल तभी 'ऑफ' होगा जब इस सिगनल के आगे का भाग न केवल मिड सेक्शन सेमी ऑटोमेटिक सिगनल ए510 तक क्लियर हो बल्कि इससे आगे पर्याप्त दूरी के लिए भी हो और लेवल क्रॉसिंग एल.सी.508 और 510 सड़क यातायात के लिए बंद और तालित हों।

10.0 स्टेशन यार्ड में ट्रेनों का प्रवेश संबंधित स्टेशन के होम सिग्नल द्वारा नियंत्रित किया जाता है। संबंधित होम सिगनल को ऑफ करने की विस्तृत प्रक्रिया और नियम **रुनकता और कीथम** स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियम में दिए गए हैं।

होम और स्टार्टर सिगनल केवल उस अवधि के दौरान मैनुअल सिगनल के रूप में काम करेंगे जब स्टेशनों पर चयन स्विच एमएबीएस (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग) मोड स्थिति में हों।

(के.जी गोस्वामी)	**(प्रदीप सोनी)**
वरि.मं. परि. प्र./सा.एवं को./आगरा	**वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा**

11.0 स्टे.मा./रुनकता और स्टे.मा./कीथमके बीच सीधा टेलीफोन संचार प्रदान किया गया है। जैसे ही डाउन ट्रेन रूनकुता के सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल 35 के आगे स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में प्रवेश करती है,स्टे.मा./रुनकता निजी नंबर,नंबर के आदान-प्रदान के तहत स्वचालित सेक्शन में प्रवेश करने वाली ट्रेन के नम्बर और विवरण के साथ कीथम पर ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा.को सूचित करेगा। इसी तरह,ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा./रुनकता,अप ट्रेन के अपने अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 1(सेमी ऑटोमैटिक सिग्नल)को पार करने के तुरंत बाद निजी नंबर, के आदान-प्रदान के तहत स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में प्रवेश करेगा। ट्रेन स्वचालित सेक्शन में प्रवेश करने वाली ट्रेन के नम्बर और विवरण सहित स्टेशन मास्टर/रूनकता को सूचित करेगा।

12.0 टेलीफोन सेट डाउन लाइन पर अर्ध स्वचालित सिग्नल ए510 और अप लाइन पर ए505 के सिग्नल पोस्ट पर भी प्रदान किए जाते हैं। लोको पायलट ए510 के सिग्नल पोस्ट पर उपलब्ध फोन का उपयोग करके स्टे.मा./कीथम (रिसीविंग एंड) से और सिग्नल ए505 के सिग्नल पोस्ट पर दिए गए टेलीफोन का उपयोग करके स्टे.मा./रूनकुता (रिसीविंग एंड) से बात कर सकता है। इन अर्ध-स्वचालित सिग्नल ए510/ए505 के 'ऑफ' आस्पेक्ट फेल होने और दृश्यता के लिए संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग के तहत उनके 'ए' मार्कर और 'एजी' मार्कर (यदि प्रदान किए गए हैं) भी बुझी स्थिति में हैं, तो इन फोन का उपयोग किया जाना चाहिए। खराब स्थिति जैसे कोहरा यानी जब चयन स्विच एमएबीएस (संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग) मोड स्थिति में हों या साफ मौसम के दौरान 5 मिनट प्रतीक्षा करने के बाद जब ये सिग्नल 'ऑफ' आस्पेक्ट के साथ-साथ 'ए' और 'एजी' मार्कर (यदि प्रदान किया हो) बुझ जाते हैं।

13.0 **कीथम और रुनकता ऑटोमेटिक सेक्शन के बीच ट्रेनों का संचालन:**

13.1 जब कीथम-रूनकतासेक्शन के लिए स्विच ऑटो मोड स्थिति मे है। कीथमऔर रुनकताके बीच स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन का विस्तार है:

(i) **ऑन डाउन लाइन:** रूनकता के डाउन सेमी ऑटोमैटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 35 से कीथम के डाउन होम सिग्नल 2 तक।

(ii) **ऑन अप लाइन:** कीथम के अप सेमी ऑटोमेटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 1 से रूनकता के अप होम सिग्नल 75 तक।

(iii) **स्टे.मा./कीथमऔरस्टे.मा./**रुनकता,कीथमऔर रुनकताके बीच स्वचालित सेक्शन के लिए नियंत्रक एजेंसियां हैं।

(iv) स्वचालित सिगनल सेक्शन में सभी सिगनल 4 आस्पेक्ट कलर लाइट सिगनल होते हैं।

13.1.1 **अप लाइन पर:**

कीथमऔर रुनकताके बीच निम्नलिखित संकेत दिए गए हैं:

(i) **सिग्नल 1 (कीथम):**

प्रकाशित "ए" ओर एजी मार्कर (अक्षर "ए" सफेद काली पृष्ठभूमि पर प्रकाशित) के साथ लगे अर्ध-स्वचालित अप एडवांस स्टार्टर सिग्नल "ए" मार्कर सफेद रोशनी में हो जाता है और जैसे ही इसे ऑटो मोड में परिवर्तित किया जाता है, सिग्नल स्वचालित मोड में काम करना शुरू कर देता है। .

(ii) **सिग्नल ए509,ए-507,ए505, ए503और ए501:**

सिग्नल ए509, ए505, और ए501 को छोड़कर सभी स्वचालित सिग्नल हैं जो काले रंग में अक्षर "A" के साथ सफेद रंग की डिस्क के साथ फिट होते हैं। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी से तक क्लियर हो।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

सिग्नल ए509, और ए501 क्रमशः "G" मार्कर डिस्क के साथ काले रंग में "G" अक्षर के साथ पीले रंग में रंगे और समपार511और 508 की रक्षा करने वाले "A" मार्कर लाइट के साथ प्रदान किए गए अर्ध स्वचालित सिग्नल हैं। गेट के बंद और लॉक होते ही "ए" लाइट जल जाती है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

गेट फेल होने की स्थिति में (जब 'ए' मार्कर लाइट बुझ जाती है) लोको पाइलटसा.नि. 9.15 (बी) के अनुसार गेट नियमों का पालन करते हुए "जी" मार्कर से सिग्नल पास करता है। ट्रैक सर्किट विफलता के मामले में, यदि गेट बंद है, तो "ए" लाइट जलती है और ड्राइवर को गेट नियमों का पालन करने की आवश्यकता नहीं होती है।

ए505 प्रकाशित "ए" मार्कर और AG मार्कर के साथ प्रदान किया गया मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल है जो समपार फाटक510 को प्रोटेक्ट करता है। ऑटो मोड में काम कता है और जब एक मार्कर जलाया जाता है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर यह सिग्नल "ऑफ" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करता है यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और पर्याप्त दूरी से परे वाहन क्लियर हो। जब गेट खुला हो तब ए मार्कर बुझा रहेगा और एजी मार्कर का जलना इंगित करता है कि बॅक सैक्शन में गेट खुला होने पर गेट पार करने के नियमों का पालन किया जाये।

A& AG मार्कर के बुझ जाने की स्थिति में, चालक सिगनल को तब पार कर सकता है जब या तो सिगनल ऑफ हो जाता है या विफल स्थिति में इस सिगनल को पास करने के निर्देश के अनुसार :-

13.1.2 डाउन लाइन पर

कीथमऔर फरहके बीच निम्नलिखित सिग्नल दिए गए हैं:

(i) <u>सिग्नल 35 (रुनकता):</u>

`ए' (अक्षर "ए" काली बैक ग्राउंड पर सफेद प्रदीप्त) से युक्त सेमी ऑटोमैटिक डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल जो सफेद प्रदीप्त हो जाता है और ऑटो मोड में परिवर्तित होते ही सिगनल स्वचालित मोड में कार्य करना शुरू कर देता है।

(ii) <u>सिग्नल ए 506,ए508, ए510, ए512, 514 एवं ए516:</u>

सिग्नल ए508, और ए512 को छोड़कर, सभी स्वचालित सिग्नल हैं जो काले रंग में अक्षर "A" के साथ सफेद रंग की डिस्क के साथ फिट होते हैं। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

सिग्नल ए506, ए514,और जलते हुए ए516 अर्ध स्वचालित सिग्नल हैं जो क्रमशः "G" मार्कर डिस्क के साथ पीले रंग में "G" अक्षर के साथ काले और जलते हुए "A" मार्कर लाइट के साथ समपार 508, 511 और 512 की रक्षा करते हैं। गेट के बंद और लॉक होते ही "ए" लाइट जल जाती है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

गेट विफल होने की स्थिति में (जब 'ए' मार्कर लाइट बुझ जाती है) लोको पाइलटसा.नि.9.15 (बी) के अनुसार गेट नियमों का पालन करते हुए "जी" मार्कर से सिग्नल पास करता है। ट्रैक सर्किट विफलता के मामले में, यदि गेट बंद है, तो "ए" लाइट जलती है और लोको पाइलट को गेट नियमों का पालन करने की आवश्यकता नहीं होती है।

सिग्नल ए510 मध्य खंड संशोधित अर्ध स्वचालित सिग्नल है जो प्रकाशित "ए" मार्कर और एजी मार्कर के साथ प्रदान किया गया है और गेट संख्या 510 का बचाव करता है। ऑटो मोड में काम करते समय यह सिगनल आगे के भाग की क्लीयरैन्स और सिगनल द्वारा प्रदर्शित आस्पेक्टों के आधार पर आस्पेक्ट को प्रदर्शित करेगा। शर्त के तहत, जब "ए" मार्कर और एजी मार्कर बुझ जाता है, तो लोको पायलट सिगनल को पास कर सकता है जब या तो सिगनल ऑफ हो जाता है या इस सिगनल को विफल स्थिति में पारित करने के निर्देश के अनुसार।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

13.2 **जब कीथम और रून्नकुता** सेक्शन के लिए स्विच एमएबीएस (संशोधित स्वाचालित ब्लाक सिगनलिंग) मोड स्थिति (जी आर 9.01(3) (बी) और (डी) के) अनुरूप होते है कीथमऔर रुनकताके बीच स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन का विस्तार है:

(i) **ऑन अप लाइन:**कीथम के अप सेमी ऑटोमैटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 1 से पर्याप्त दूरी के साथ मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी ऑटोमैटिक सिगनल ए505 तक और पर्याप्त दूरी के साथ रुनकता के सिग्नल ए505 से अप होम सिगनल एस-2 तक।

(ii) **ऑनडाउन लाइनः** रुनकता के डाउन सेमी ऑटोमेटिक एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल 35 से पर्याप्त दूरी के साथ संशोधित सेमी ऑटोमैटिक सिगनल ए510 तक और पर्याप्त दूरी के साथ कीथम के सिगनल ए510 से डाउन होम सिगनल 2 तक।

(iii) **स्टे.मा./कीथमऔरस्टे.मा./**रुनकता,कीथमऔर रुनकताके बीच स्वचालित सेक्शन के लिए नियंत्रक एजेंसियां हैं।

(iv) स्वचालित सिगनल सेक्शन में सभी सिगनल 4 आस्पेक्ट कलर लाइट सिगनल होते हैं।

13.2.1 **अप लाइन पर:**

कीथमऔर रुनकताके बीच निम्नलिखित संकेत दिए गए हैं:

(i) **सिग्नल 1 (कीथम):**

सेमी ऑटोमैटिक अप एडवांस स्टोर्टर सिगनल, "ए" मार्कर और एजी मार्कर (अक्षर "ए" और एजी सफेद, काली पृष्ठभूमि पर प्रकाशित) जो कि सिगनल के ऑटो मोड में काम करने के बाद भी बुझे हुए रहते है।.

(ii) **सिग्नल ए509,ए-507, ए505, ए503 और ए501:**

सिग्नल ए509, ए505, और ए501 को छोड़कर सभी स्वचालित सिग्नल हैं जो काले रंग में अक्षर "A" के साथ सफेद रंग की डिस्क के साथ फिट होते हैं। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

सिग्नल ए509, और ए501 क्रमशः "G" मार्कर डिस्क के साथ काले रंग में "G" अक्षर के साथ पीले रंग में रंगे और समपार511और 508 की रक्षा करने वाले "A" मार्कर लाइट के साथ प्रदान किए गए अर्ध स्वचालित सिग्नल हैं। गेट के बंद और लॉक होते ही "ए" लाइट जल जाती है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

गेट फेल होने की स्थिति में (जब 'ए' मार्कर लाइट बुझ जाती है) लोको पाइलटसा.नि. 9.15 (बी) के अनुसार गेट नियमों का पालन करते हुए "जी" मार्कर से सिग्नल पास करता है। ट्रैक सर्किट विफलता के मामले में, यदि गेट बंद है, तो "ए" लाइट जलती है और ड्राइवर को गेट नियमों का पालन करने की आवश्यकता नहीं होती है।

ए505 प्रकाशित "ए" मार्कर और एजी मार्कर के साथ प्रदान किया गया मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल है जो समपार फाटक510 को प्रोटेक्ट करता है। जलता हुआ ए मार्कर संकेत करता है कि गेट रोड ट्रैफिक के विरूद्व बंद और लाक है। जब गेट खुला हुआ होता है तो ए मार्कर बुझ जाता है और एजी मार्कर जलता रहता है जो यह इंगित करता है कि ट्रेन, ब्लाक सैक्शन में खुले गेट को पार करते समय पालन किये जाने वाले नियमों का पालन करेगी।

ए मार्कर और एजी मार्कर के बुझ जाने की स्थिति में, चालक सिगनल को तब पार कर सकता है जब या तो सिगनल आफ हो जाता है या विफल स्थिति में इस सिगनल को पास करने के निर्देश के अनुसार :-

(iii)इस प्रकार इस कार्यप्रणाली के तहत सिगनल A-505 के दोनों तरफ एक ही ट्रेन हो सकती है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

13.2.2 डाउन लाइन पर

(i) सिग्नल संख्या 35 (रूनकुता):

सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल डाउन एडवांस स्टार्टर सिग्नल `ए' मार्कर (अक्षर "ए" ब्लैक बैक ग्राउंड पर सफेद रोशनी वाला) के साथ लगाया जाता है, जो तब भी बुझा रहता है, जब सिग्नल स्वचालित मोड में काम करना शुरू कर देता है।

(ii) सिग्नल ए506, ए508, ए510, ए512,514 और ए516:

सिग्नल A508 और A512 को छोड़कर, सभी स्वचालित सिग्नल हैं जो काले रंग में अक्षर "A" के साथ सफेद रंग की डिस्क के साथ फिट होते हैं। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और पर्याप्त दूरी से परे वाहन से क्लियर हो।

सिग्नल ए506, ए514 और ए516 अर्द्ध स्वचालित सिग्नल हैं जो क्रमश: समपार 508,511 और 512 की रक्षा करने वाले "जी" मार्कर डिस्क के साथ पीले रंग में "जी" अक्षर के साथ काले और प्रकाशित"ए" मार्कर लाइट के साथ प्रदान किए गए हैं। गेट के बंद और लॉक होते ही "ए" लाइट जल जाती है। आगे स्वचालित सेक्शन की स्थिति के आधार पर ये सिग्नल "ऑफ़" आस्पेक्टों को प्रदर्शित करते हैं यानी जब ट्रैक का हिस्सा अगले स्वचालित सिग्नल तक और उससे आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर हो।

गेट फेल होने की स्थिति में (जब 'ए' मार्कर लाइट बुझ जाती है) लोको पाइलट सा.नि. 9.15 (बी) के अनुसार गेट नियमों का पालन करते हुए "जी" मार्कर से सिग्नल पास करता है। ट्रैक सर्किट विफलता के मामले में, यदि गेट बंद है, और "ए" मार्कर लाइट जलती है तब ड्राइवर को गेट नियमों का पालन करने की आवश्यकता नहीं होती है।

सिग्नल ए510 मध्य खंड संशोधित अर्ध स्वचालित सिग्नल है जो प्रकाशित "ए" मार्कर और एजी मार्कर के साथ प्रदान किया गया है जो समपार फाटक सं.510 का बचाव करता है जब ए मार्कर जलता है तो यह इंगित करता है कि गेट, रोड ट्रैफिक के लिए बंद एवं लाक है। जब गेट खुला हुआ होता है तो ए मार्कर बुझ जाता है और एजी मार्कर जल जाता है ज़ो यह इंडीकेट करता है कि गाड़ी द्वारा ब्लाक सैक्शन पर गेट खुला होने पर पार करने के नियमों का पालन किया जाये। शर्त के तहत, जब "ए" मार्कर और एजी मार्कर बुझ जाता है, तो लोको पायलट सिगनल को पास कर सकता है जब या तो सिगनल आफ हो जाता है या इस सिगनल को विफल स्थिति में पारित करने के निर्देश के अनुसार।

(iii) इस प्रकार इस कार्यप्रणाली के तहत सिगनल ए-508 के दोनों ओर केवल ट्रेन हो सकती है।

13.3 कीथम का डाउन होम सिग्नल 2 मैन्युअल रूप से नियंत्रित होता है जो कीथम में स्टे.मा. के पास उपलब्ध वीडीयू से संचालित अर्ध स्वचालित सिग्नल है। इसी तरह, रूनकता का अप होम सिग्नल एस-2 वीडीयू से संचालित अर्ध स्वचालित सिग्नल है जो रूनकता में स्टे.मा. के पास उपलब्ध है।

13.4 "ए"/"एजी" मार्कर के साथ स्वचालित/अर्ध स्वचालित सिग्नल के रूप में काम करते समय सभी सिग्नल सामान्य रूप से हरे रंग के आस्पेक्ट को प्रदर्शित करते हैं और ट्रेन के गुजरने से स्वचालित रूप से उनके आस्पेक्ट बदल जाते हैं। जैसे ही कोई ट्रेन किसी स्वचालित सिगनल के आगे से गुजरती है, सिगनल अपना आस्पेक्ट "RED" में बदल देता है, इस सिगनल के पिछले हिस्से में अन्य सिगनल चार आस्पेक्ट सिगनल के अनुक्रम का अनुसरण करते हुए आस्पेक्ट प्रदर्शित करते हैं, लाल के बाद पीला, उसके बाद डबल पीला और उसके बाद हरा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

13.5 (i) कीथम का अप एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल नंबर 1 (कीथम) कीथम के एलसीपी से नियंत्रित होता है और सहा.स्टे.मा. द्वारा "ऑटो ऑन" मोड चयन द्वारा सिग्नल को ऑटो सिग्नल के रूप में परिवर्तित करने पर स्वचालित सिग्नल के रूप में कार्य करता है। जब कीथम-रुनकता सेक्शन (अप लाइन) के लिए स्विच ऑटो मोड स्थिति में होता है, तो सिग्नल ए-509 तक ट्रैक सेक्शन के आगे पर्याप्त दूरी क्लियर होने पर एस-1 ऑफ हो जायेगा। जब कीथम –रूनकुता सेक्शन के लिए स्विच MABS (MODIFIED AUTOMATIC SIGNALLING) मोड स्थिति में होता है, तो ए-505 तक ट्रैक सेक्शन के आगे पर्याप्त दूरी क्लियर होने पर एस-1 ऑफ हो जायेगा।

(ii) रूनकताका डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिग्नल नंबर 35(रुनकता) रुनकताके LCP से नियंत्रित होता है और सहा.स्टे.मा./रुनकताद्वारा 'ऑटो ऑन' मोड चयन द्वारा सिग्नल को ऑटो सिग्नल के रूप में परिवर्तित किए जाने पर स्वचालित सिग्नल के रूप में कार्य करता है। रुनकता –कीथम सेक्शन (डाउनलाइन) के लिए स्विच ऑटो मोड की स्थिति में होता है, तो रुनकता एस-35 ऑफ हो जायेगा। जब ट्रैक सेक्शन अप सिग्नल A-506,से आगे पर्याप्त दूरी तक क्लियर है। जब कीथम -रुनकतासेक्शन के लिए स्विच MABS(MODIFIED AUTOMATIC SIGNALLING) मोड कंडीशन में होता है, रुनकता एस-35, ए-510 तक के ट्रैक सेक्शन से आगे की पर्याप्त दूरी क्लियर होने पर ऑफ हो जायेगा।

13.6(i) जब कीथम-रुनकता सेक्शन (अप लाइन) के लिए स्विच ऑटो मोड की स्थिति में है, तो ए-505 सिग्नल ए-503 के ट्रैक सेक्शन और उससे आगे की पर्याप्त दूरी साफ होने पर आस्पेक्ट को आफ कर देगा। इस सिग्नल पर दिया गया ए मार्कर जलता रहेगा। जब फरह–कीथमसेक्शन के लिए स्विच MABS (MODIFIED AUTOMATIC SIGNALLING) मोड की स्थिति में होता है, तो A-मार्कर बुझ जाता है और होम सिग्नल एस-2 (रुनकता) तक ट्रैक सेक्शन और उससे आगे पर्याप्त दूरी होने पर यह ऑफ और क्लियर हो जाता है।

(ii) जब रुनकता-कीथमसेक्शन (डाउनलाइन) के लिए स्विच ऑटो मोड स्थिति में है, तो ए-510 सिग्नल ए-512 के ट्रैक सेक्शन और उससे आगे की पर्याप्त दूरी साफ होने पर आस्पेक्ट को आफ कर देगा। सिगनल पर दिया ए मार्कर इस स्थिति में जलता रहेगा। जब रुनकता-कीथमसेक्शन के लिए स्विच MABS (MODIFIED AUTOMATIC SIGNALLING) मोड की स्थिति में होता है, तो दोनों A मार्कर बुझ जाएंगे और कीथम के एस-2 सिग्नल तक ट्रैक सेक्शन और उससे आगे की पर्याप्त दूरी क्लियर होने पर यह आफ हो जाता है।

13.7 **स्वचालित सेक्शन में स्टेशन मास्टर का नियंत्रण:** स्टेशन मास्टर कीथम को स्वचालित सिग्नलिंग सेक्शन में रूनकता की ओर निम्नलिखित स्वचालित सिग्नल पर नियंत्रण प्रदान किया गया है:

(i) अप लाइन: ए509और ए507

(ii) डाउन लाइन : ए510, ए512,ए514 और ए516

13.8 **ऑटोमैटिक सेक्शन में ट्रैक सर्किट**: रूनकता की ओर ऑटोमैटिक सेक्शन में ट्रैक सर्किट इस प्रकार हैं:

(i) **अप लाइन:**(1T,1AT)/S1DAXT,(A509T,A509AT,A509BT)/A509DAXT, (A507T,A507AT,A507BT) /A507DAXT,(A505T,A505AT)/A505DAXT,(A503T,A503AT)/A503DAXT and (A501T,A501AT,A501BT)/A507DAXT

(ii) **डाउन लाइन** :(35T,35AT)/S35DAXT,(A506T,A506AT)/A506DAXT, (A508T,A508AT)/A508DAXT,(A510T,A510AT)/A510DAXT,(A512T,A512AT)/A512DAXT,A514T,A514AT,A514BT)/A514DAXT, and (A516T,A516DXT)/A516DXT1

पूरा ऑटोमैटिक ओडियो फ्रीक्वैन्सी ट्रैक सर्किट (AFTC) द्वारा ट्रैक सर्किटेड किया गया है जो ऑटोमैटिक सिग्नल के काम को नियंत्रित करता है।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

13.9 रुनकता की ओर कीथम LCP (VDU) पर स्वचालित अनुभागों के संबंध में संकेत:

(i) सिग्नल के सभी आस्पेक्ट

अप दिशा सिगनल :A509, A507, A505, A503, A501 and A505 (FOG signal)

डाउन दिशा सिगनल :A506,A508,A512,A514,A516 and A510 (FOG signal)

(ii) ट्रैक सर्किट के घिरे/ क्लियर संकेत

(i) **अप लाइन:** प्रत्येक सिग्नल कंट्रोलिंग सब सेक्शन के AFTC ट्रैक सर्किट के लिए एक सामान्य संकेत और पूर्ण ऑटो सेक्शन के लिए एक्सल काउंटर के लिए एक सामान्य संकेत।

(ii) **डाउन लाइन**: पूर्ण ऑटो सेक्शन के लिए एक्सल काउंटर के लिए एक सामान्य संकेत

(iii) "ऑटो मोड" या "एमएबीएस (संशोधित स्वचालित सिग्नलिंग) मोड" मोड में काम करने वाली प्रणाली (जीआर 9.01(3) (बी))।

14.0 स्वचालित सेक्शन में सिग्नल की खराबी:

सिगनल खराब होने की स्थिति में गाडियों का संचालन जी एण्ड एसआर 3.73, 9.02, 9.12, 9.14 एवं 9.15 जैसा भी मामला हो, के अंतर्गत निर्धारित निर्देशों के अनुसार किया जायेगा। इस क्षेत्र में किसी भी सिग्नल की विफलता जी एंड एसआर 9.11 के अनुसार रिपोर्ट की जाएगी। ट्रैक सर्किट की कोई भी विफलता जिसके परिणामस्वरूप कीथम-फरह के संबंधित अधिकार क्षेत्र में सिग्नल की विफलता होती है, उसे सिग्नल विफलता रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा।

15.0 कोहरे जैसी दृश्यता बाधित स्थिति के लिए संशोधित स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग के दौरान विफलता:

(ए) **एडवॉस स्टार्टर की विफलता:** जब 'ए' मार्कर (और एजी मार्कर जहां प्रदान किया गया हो) बुझ जाता है, लिखित प्राधिकार टी/369(3बी) सिगनल पास करने और अगली गाड़ी सिगनल सेक्शन में प्रवेश करने के लिए तब दिया जाएगा जब पिछली ट्रेन अगला मिड-सेक्शन अर्ध-स्वचालित सिग्नल और पर्याप्त दूरी से परे गुजर चुकी हो। यदि मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल का संकेत और एडवॉस स्टार्टर और मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल के बीच सेक्शन की क्लीयरैन्स का पता नहीं लगाया जा सकता है, तो ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर से बात करेगा और उसके बाद निजी नंबरों के आदान-प्रदान के तहत पुष्टि करना कि पिछली ट्रेन रिसीविंग स्टेशन पर पूरी आ चुकी है। वह लोको पायलट को खराब एडवांस स्टार्टर सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए अधिकृत करेगा।

दोनों ही मामलों में गति अगले स्वचालित सिगनल के फुट तक 10 किमी प्रति घंटे से अधिक नहीं होनी चाहिए और उसके बाद जीआर 9.02 का पालन करते हुए सिगनल के आस्पेक्ट द्वारा निर्देशित किया जाएगा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

(बी) मिड-सेक्शन में संशोधित अर्ध-स्वचालित सिग्नल की विफलता (अप लाइन पर ए-505 और डाउन लाइन पर ए-510): जीआर 9.01(4) (ए) से (सी)

(i) यदि मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिगनल खराब हो जाता है और/या किसी भी कारण से 'लाल' आस्पेक्ट दिखाता है, तो लोको पायलट मिड-सेक्शन सेमी-ऑटोमैटिक सिग्नल पोस्ट पर दिए गए टेलीफोन पर आगे के रिसीविंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर से संपर्क करेगा। और उसे इसके बारे में सूचित करें और स्टेशन मास्टर के निजी नंबर के साथ खतरे में सिग्नल पास करने के लिए मौखिक अधिकार प्राप्त करके आगे बढ़ें, जिसे वह अपनी कार्य डायरी में दर्ज करेगा। लोको पायलट अपनी ट्रेन आगे बढ़ायेगा और अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे के साथ अगले स्वचालित स्टॉप सिग्नल तक आगे बढ़ेगा और जीआर 9.02 एवं एसआर 3.61/2(ए) का पालन करते हुए अगले स्वचालित सिग्नल के आस्पेक्ट का पालन करेगा।

(ii) यदि लोको पायलट रिसीविंग स्टेशन के स्टे.मा. से संपर्क करने में विफल रहता है, तो वह मिड सेक्शन मॉडिफाइड सेमी-ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल के नीचे 5 मिनट तक प्रतीक्षा करेगा और फिर जीआर 9.02 और एसआर 3.61/2(ए) का पालन करते हुए आगे बढ़ेगा। लोको पायलट इसकी सूचना अगले स्टेशन को देगा।

(iii) रिसीविंग स्टेशन के स्टे.मा. डिस्पैचिंग स्टेशन को सूचित करेंगे, जो निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत यह पुष्टि करने के बाद ही ट्रेन शुरू करेगा कि पिछली ट्रेन रिसीविंग स्टेशन पर पूरी तरह से आ चुकी है। डिस्पैचिंग स्टेशन खराब मध्य खंड संशोधित अर्ध स्वचालित स्टॉप सिग्नल को बिना रुके पास करने के लिए T/901(4) जारी करेगा। लोको पायलट जीआर 9.02 और एसआर 3.61/2(ए) का पालन करते हुए आगे बढ़ेगा। यदि मध्य खंड संशोधित अर्ध स्वचालित स्टॉप सिगनल गेट की सुरक्षा कर रहा है, तो यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि ट्रेन को रवाना करने से पहले लाइन क्लीयर देने से पहले गेट को बंद कर दिया गया है और लॉक कर दिया गया है।

(सी) होम सिगनल की विफलता: इस मामले में, रिसीविंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर कॉलिंग-ऑन सिगनल को 'ऑफ' करके या कॉल-ऑन सिगनल भी खराब होने पर लिखित प्राधिकार जारी करके गाड़ी को रिसीव करेगा। ऐसा अधिकार T/369(3b)) होगा।

(डी) फॉग स्विच की विफलता:

संबंधित स्टेशन मास्टरों द्वारा उपरोक्त पैरा-8 के अनुसार कार्रवाई करने के बाद, मध्य खंड अर्ध-स्वचालित सिगनल पर 'ए' मार्कर नहीं बुझता है, तो फॉग सिगनल प्रणाली को दो संबंधित स्टेशनों के बीच विफल माना जाएगा (यदि फॉग स्विच/बटन के संचालन से एडवांस और होम सिगनल का 'ए' मार्कर नहीं बुझ सकता है, तो स्टेशन मास्टर वीडीयू/पैनल पर उपलब्ध सुविधा के माध्यम से 'ए' मार्कर को बुझा देंगे)। ऐसे मामले में, ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर तब तक सेक्शन में ट्रेन नहीं भेजेगा जब तक कि पिछली ट्रेन रिसीविंग स्टेशन पर पूरी तरह से न आ जाए, जिसकी निजी नंबरों के आदान-प्रदान से पुष्टि की जाएगी। यदि कोहरे जैसी दृश्यता खराब स्थिति के लिए स्वत: सिगनलिंग किसी भी कारण से किसी भी समय विफल हो जाती है, तो ट्रेन डिस्पैचिंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर सेक्शन में तब तक ट्रेन नहीं भेजेगा जब तक कि पिछली ट्रेन रिसीविंग स्टेशन पर पूरी नहीं आ जाती। रिसीविंग स्टेशन द्वारा जिसकी पुष्टि निजी नंबरों के आदान-प्रदान से की जाएगी।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा

16.0 कोहरे जैसी दृश्यता बाधित स्थिति के लिए सामान्य स्वचालित सिग्नलिंग से स्वचालित सिग्नलिंग में परिवर्तन के दौरान, ऐसा हो सकता है कि लोको पायलट को किसी भी अर्ध-स्वचालित सिग्नल के पास पहुंचते समयऐसी स्थिति का सामना करना पड़ सकता है जब 'ए' मार्कर बुझ जाता है और सिग्नल का आस्पेक्ट 'ऑन' आस्पेक्ट में बदल जाता है । ऐसी स्थिति में लोको पायलट अपनी ट्रेन को 5 मिनट के लिए रोकेगा। यदि सिगनल लाल बना रहता है,तो लोको पायलट आगे के स्टेशन के स्टे.मा. से एसपीटी/एमटीआरसी पर बात करेगा और प्राईवेट नंबर के अंतर्गत मौखिक प्राधिकार प्राप्त करने के बाद अगले स्वचालित सिगनल के समीप तक अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे की गति से आगे बढ़ेगा और इस संकेत के आस्पेक्ट का पालन करेगा। यदि लोको पायलट ने सिगनल पार कर लिया है, तो वह रुक जाएगा और सावधानी से आगे बढ़ेगा ताकि अगले स्वचालित स्टॉप सिगनल तक पहुंचने तक किसी भी बाधा से पहले रुकने के लिए तैयार रहे और उसके संकेतों के अनुसार कार्यवाही करे।

17.0 साफ मौसम के दौरान मध्य सेक्शन के मॉडिफाइडअर्ध स्वचालित स्टॉप सिग्नल का ए या एजी मार्कर जब लोको पायलट को बुझामिलता है और सिग्नल का आस्पेक्ट ऑन रहता है,तबलोको पायलट अपनी ट्रेन को रोक देगा और एसपीटी/एमटीआरसी पर आगे स्टे.मा.से संपर्क करेगा। स्टे.मा.यह सुनिश्चित करने के बाद कि संशोधित प्रणाली लागू नहीं है एक निजी नंबर देगा । लोको पायलट इसे अपनी पॉकेट डायरी में दर्ज करेगा और जी.आर 9.02का पालन करेगा। यदि स्टे.मा.से कोई संपर्क नहीं होता है तब लोको पायलट 5मिनट तक प्रतीक्षा करेगा,यदि सिगनल अभी भी ऑन बना रहता है तब जी.आर 9.02के अनुसार आगे बढ़ेगा और वाकी-टॉकी पर या लिखित मीमो द्वारा आगे के स्टेशन को रिपोर्ट करेगा।

18.0 कोहरे जैसी दृश्यता बाधित स्थिति के लिए स्वचालित सिगनलिंग शुरू करते समय,ट्रेन के लोको पायलट द्वारा अचानक ब्रेक लगाने से बचा
ने के लिए मध्य सेक्शन अर्ध-स्वचालित सिगनल को नियंत्रित करने वाले संबंधित स्टेशन मास्टर को,जहां तक संभव हो यह ध्यान रखना चाहिए कि इस सिगनल काआस्पेक्ट'ऑन'है। इसके अलावा,चेंजओवर शुरू करने से पहले एडवांस स्टार्टर और होम सिग्नल को सामान्य रूप से मैनुअल मोड में रखा जाएगा।

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

(प्रदीप सोनी)
वरि.मं.सि.दू.सं. अभि./सिंग./आगरा