EAST CENTRAL RAILWAY

Office of the
General Manager (Optg)
Hajipur

No. ECR/Optg-Safety/JPO/46/505

Dated: 01.11.2021

Divisional Railway Manager
East Central Railway
DHN, DNR, DDU, SEE & SPJ

Sub:- Movement of trains after Signal Passing at Danger (SPAD)
Ref:- JPO NO. 1/2021 dated: 01.11.2021

Please find enclosed herewith a copy of the above referred Joint Procedure Order (JPO) regarding Movement of trains after Signal Passing at Danger (SPAD) duly signed by PCOM, PCEE, PCSO & PCMD.

Please ensure that a copy of this JPO is distributed to all concerned as well as at crew lobbies and Guard booking for information and implementation with immediate effect.

Copy to:-

1. Secy. to GM for kind information of GM.
2. Dy.Secy. to AGM for kind information of AGM.
3. PCOM, PCEE, PCSO, PCMD, PSCTE, PCE & PCME for kind information.
4. Sr.DOM/ DHN, DNR, DDU, SEE & SPJ for kind information and n/a.
5. Sr.DSO/ DHN, DNR, MGS, SEE & SPJ for kind information and n/a.
6. Principal/ZRTI/MFP for information & distribution among Instructors & discussion in classroom.
7. Principal/ ZRTI/Bhuli/Dhanbad for information & distribution among Instructors & discussion among trainees in classroom.

(Neeraj Ambashtha))
CTPM/ ECR/HJP

Scanned with CamScanner

EAST CENTRAL RAILWAY

JPO No. 01/2021

[No. ECR/Optg.Safety/JPO/46/2021 Dated: 01.11.2021]

Sub: Joint Procedure Order for Movement of trains after Signal Passing at Danger (SPAD).

Running against signals at 'ON' generally occurs due to Loco Pilot's negligence, conflicting aspect of signals, sudden change in traffic movement etc.

Strict compliance to GR rule may occasionally mean detention of trains but, in thick fog, the risks of accident are so great that speed must be subordinated to the paramount requirement of safety. There have been cases that failure on this account has led to collision and averted collision. Hence, emphasis has always been made to ensure strict compliance to observe the aspect of signals and act in accordance with rules mentioned in G&SR book, Accident Manual, Block Working Manual and other Safety/Operating Circular issued time to time.

However, in two cases of signal passing at 'ON' position over ECR in recent past, Loco Pilot moved ahead without getting any authority to pass the signal & Guard and Station Master also failed to take appropriate action to stop the train. Hence, it appears pertinent that a Joint Procedure Order (JPO) to be issued for Movement of trains involved in passing Signal(s) at 'ON' position.

I. General procedure to be adopted in all cases of SPAD are as follows :-

(i) As soon as the SM becomes aware of the incident, all efforts shall be made to stop the train including showing of Red hand signal/switching off OHE in electrified section (if required) and communication on walkie-talkie/informing the Loco Pilot, Guard, Gateman etc.

(a) **If the train does not come to a stop :-** The Station Master will inform the incident to the SM at the other end station and apprise Section Controller and Traction Power Controller (TPC)who in turn will take such action as may be necessary to ensure safety.

(b) **If the train comes to a stop :-** The Station Master will prepare a memo in triplicate and the same will be served to the Loco Pilot with a copy to Guard of the train mentioning therein the particulars of signal (s) passed at 'ON'. One copy will be kept by the SM as record.

(ii) In all cases of SPAD, SM before allowing any further movement of the train involved in SPAD shall bring the fact to the notice of the Loco Pilot concerned in writing that he/she has passed signal (s) at danger and must obtain his/her acknowledgement. A written statement in this regard shall also be obtained from Loco Pilot, Assistant Loco Pilot and Guard.

(PCOM) 29/X/21 (PCEE) 28/10 (PCSO) 01/11/2021 (PCMD) 01.11.21

Scanned with CamScanner

(iii) The Station Master, if possible, shall calculate the distance travelled with respect to the length of engine + coach /wagon or telegraph/OHE post after passing the signal (s) at danger.

(iv) The Station Master will note down the position of signal buttons and points button shown on panel and will record it in Train Signal Register and in Station Diary in red ink.

(v) Whenever a train passes a signal at 'ON' either partly or completely, without proper authority, all the gears that are detected by such signal (s) shall be treated as non-interlocked. Before authorizing the train to restart, the Station Master shall ensure that all the points in the route are correctly set, clamped and padlocked and any LC gate in the direction of movement is also closed.

(vi) The Section Controller shall be apprised of the incident with relevant details.

(vii) Order for further movement of train involved in SPAD must be issued by Sr.DOM/DOM along with Order No. through Section Controller.

(viii) Loco Pilot/Asst. Loco Pilot will be booked off and their relief shall be arranged, if the same is readily available at the station where the overshooting of signal has taken place.

(ix) In case the crew has to be called from out station and the train is likely to be delayed too much, the train may be allowed to proceed ahead with CLI up to the station where the crew can conveniently be changed. Under such circumstances, a caution order shall be issued to the Loco Pilot instructing him to regulate the speed of his/her train as necessary to ensure safe running.

(x) The respective control shall advise concerned officials to reach the stations at which the train is being detained for recording statement of crew, joint check of brake power and for the preparation of Joint Note etc.

(xi) Safety Department shall ensure immediate Medical Examination of engine crew as prescribed in sub Para (i) of SR 2.09 of ECR and in sub Para (g) of Para-1 of **Appendix-M** of Accident Manual of ECR and as per the provisions made in Rly. Bd's letter No. 2000/Safety-I/23/4, dated 27.11.2001. This should be done within the least possible time it can be managed.

(xii) Data logger report and Speed Chart of locomotive will be taken out immediately by the officials of the respective department for getting information regarding the condition of Panel/EI/SSI operation and the speed of the train.

(xiii) Loco Pilot on becoming aware that he/she has passed the signal (s) at 'Danger' will immediately stop his train and apprise Guard. In the event of entering into the block section without an authority to proceed, the train shall be treated as an obstruction and shall be protected in accordance with G&SR 6.03.

(PCOM) 29/X/21 (PCEE) 28/10 (PCSO) 01/11/2021 (PCMD) 01.11.21

Scanned with CamScanner

(xiv) In all cases of Signal (s) Passing at Danger, the Loco Pilot shall not move further without the written order of the Station Master, except the situation to avert an accident. In exceptional situation (to avert an accident) if this order is oral (given on the available communication) then it must be supported by a private number.

II. In case of passing of Reception Signal at 'Danger' :-

(a) When a Loco Pilot overshoots the Home/Routing Home signal and stops just after passing the signal:-

If there is any remaining Reception signal (s) available, the train can be received up to Starter/berthing place by taking 'OFF' such signal (s). This movement must be supported by private number. If there is no signal available, the train should be piloted into the station and brought up to the place where the train usually comes to a stop/the Starter signal (as the case may be) on the authority of Form T/409 duly mentioning therein the line number on to which the train is being received. Rest of the procedure mentioned above in Para- I. [(i) to (xiv)] shall be followed as may apply in the case.

(b) When a Loco Pilot overshoots the Reception Signal and happens to jam the point (s) or stops short of platform:-

The train shall be piloted up to its berthing place on the authority of Form T/409. Rest of the procedures mentioned above in Para- I. [(i) to (xiv)] shall be followed as may apply in the case.

(c) When a Loco Pilot overshoots the Reception Signal and happens to stop at or near the Starter Signal:- Procedures mentioned above in Para- I. [(i) to (xiv)] as applicable shall be followed and train to be brought to its berthing place clearing rear.

III. In case of passing Departure Signal at 'Danger':-

(a) If the Loco Pilot overshoots departure signal (s) and comes to a stop between Starter/Intermediate Starter and Advanced Starter signal, the train may be backed to its berthing place on the authority of Form T/409. Action shall, thereafter, be taken as per Para- I. [(i) to (xiv)] above as may apply in the case.

(b) The Loco Pilot, if after overshooting the Last Stop signal at 'Danger' enters in to the block section, the Station Master will take all initiatives to stop the train including switching off OHE of the affected block section.

(i) **If the train comes to a stop:-** the Loco Pilot should be authorized normally through written memo. In case stopping distance is more, authority of Private number may be given through the available communication channel after ensuring that the Line Clear has been obtained and other precautions like gate closure etc. for safe passage of train has been ensured. Such movement should be allowed only up to the first stop signal of station ahead. The train at the other end station will be received following procedures as laid down in sub Para (iii) of SR 3.40 of G&SR/ECR.

29/X/21
(PCOM)

(PCEE) 28/10/21

01/11/2021
(PCSO)

01.11.21
(PCMD)

Scanned with CamScanner

(ii) **If the train does not stop:-** SM will intimate the fact to all Gatemen in the section and advise to close the gate immediately as well as to take action for stopping the train. SM at the other end station shall also be informed under exchange of private number. The train at the other end station will be received following procedures as laid down in sub Para (iii) of SR 3.40 of G&SR/ECR. Rest of the procedures mentioned above in Para- I. [(i) to (xiv)] shall be followed as may apply in the case.

In addition to above, the provision of G&SR, Accident Manual and other such instruction applicable in the case may also be followed.

----END----

(PCOM) 29/X/21

(PCEE) 28/10/21

(PCSO) 01/11/2021

(PCMD) 31.10.21

Scanned with CamScanner

पूर्व मध्य रेल

जे.पी.ओ.संख्या 01/2021

[सं०. ई.सी.आर/परि.संरक्षा/ जे.पी.ओ./46/505 दिनांक: 01.11.2021]

विषय: सिगनल खतरे की अवस्था में पास (SPAD) करने के उपरान्त ट्रेन संचालन के लिए संयुक्त प्रक्रिया आदेश।

सिगनलों के 'ऑन' अवस्था में पास कर जाना सामान्यतः या तो लोको पायलट की लापरवाही, सिगनलों के कंफ्लिकटिंग ऐस्पेक्ट, यातायात संचालन में अचानक परिवर्तन इत्यादि के कारण होता है।

सामन्य नियम का कड़ाई से पालन किया जाना कभी-कभी गाड़ियों को विलंब कर सकती है परंतु घने धुंध में दुर्घटना के जोखिम इतने बड़े हैं कि संरक्षा की सर्वोपरि आवश्यकता के मद्देनजर गति अवश्य ही उसके अधीन होनी चाहिए। इस तरह की विफलता के चलते टक्कर या बचा ली गई टक्कर के ऐसे कई उदाहरण रहे हैं। अतः सिग्नलों के इशारे को ध्यानपूर्वक देखना एवं सामान्य और सहायक नियम पुस्तिका, दुर्घटना नियमावली, ब्लॉक कार्य नियमावली तथा समय -समय पर जारी किए गए अन्य संरक्षा / परिचालन सर्कुलर में वर्णित नियमों का कड़ाई से पालन किए जाने को सुनिश्चित करने पर हमेशा ज़ोर दिया जाता रहा है।

तथापि, पूर्व मध्य रेल में हाल ही में सिगनल 'ऑन' स्थिति में पास करने की दो घटनाओ में लोको पायलट सिगनल को पास करने का प्राधिकार लिए बिना आगे बढ़ गया तथा गार्ड और स्टेशन मास्टर भी गाड़ी को रोकने के लिए यथोचित कदम उठाने में विफल रहे। अतः यह उचित प्रतित होता है कि सिगनल (लों) को 'ऑन' स्थिति में पास करने में संलिप्त गाड़ियों के संचालन / परिचालन के लिए एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश (JPO) जारी किया जाए।

I. SPAD के सभी मामलों में अपनाए जानी वाली सामान्य प्रक्रिया निम्नवत हैं :-

(i) ज्योंही स्टेशन मास्टर को घटना का पता चलता है तो वह गाड़ी को रोकने के लिए हर संभव प्रयास करेगा जिसमें खतरे का लाल हाथ सिगनल दिखाना / विद्युतीकृत सेक्शन में OHE स्विच ऑफ करना (यदि आवश्यक हो),वाकी टाकी या संचार के अन्य साधनो से लोको पायलट, गार्ड, गेटमैन को सूचित करना आदि शामिल है।

(क) यदि गाड़ी खड़ी नहीं हो पाती है तो :- स्टेशन मास्टर अविलम्ब घटना की सूचना दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को देगा और साथ ही साथ सेक्शन कन्ट्रोलर एवं ट्रैक्शन पावर कन्ट्रोलर को सूचित करेगा जो इसके बाद संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथा आवश्यक कारवाई करेंगे।

01/11/2021 01.11.21

(प्र.मु.परि.प्र.) (प्र.मु.वि.इ) (प्र.मु.सं.अधि.) (प्र.मु.चिं.नि.)

01/11/21

(ख) यदि गाड़ी खड़ी हो जाती है तो- स्टेशन मास्टर तीन प्रतियों में मेमो तैयार करेगा जिसमें 'ऑन' स्थिति में पास किए गए सिगनल (लों) का विवरण देते हुए इसकी एक प्रति लोको पायलट को, एक प्रति गाड़ी के गार्ड को एवं एक प्रति स्टेशन मास्टर द्वारा रिकार्ड के रूप में रखी जाएगी।

(ii) SPAD के प्रत्येक मामले में, SPAD में संलिप्त गाड़ी को आगे चलाने की अनुमति देने से पहले संबंधित लोको पायलट को यह सच्चाई लिखित में बता देना चाहिए कि उसने सिगनल (लों) को खतरे की स्थिति में पास किया है और उनसे पावती अवश्य प्राप्त कर लेनी चाहिए। इस संबंध में लोको पायलट, सहायक लोको पायलट और गार्ड से भी एक लिखित बयान प्राप्त कर लेना चाहिए।

(iii) सिगनल (लों) को खतरा की स्थिति में पास करने के बाद इंजन + कोच / डब्बा या टेलीग्राफ पोस्ट / OHE पोस्ट के संदर्भ में पास की गई दूरी की गणना, यदि संभव हो तो, स्टेशन मास्टर को कर लेनी चाहिए।

(iv) स्टेशन मास्टर पैनल पर प्रदर्शित पॉइंट्स बटनों और सिगनल बटनों की स्थिति नोट कर लेंगे एवं इसे ट्रेन सिगनल रजिस्टर तथा स्टेशन डायरी में लाल स्याही में अभिलेखित (record) कर लेंगे।

(v) जब कभी भी कोई गाड़ी किसी सिगनल को 'ऑन' स्थिति में बिना उचित प्राधिकार के आंशिक/ पूरी तरह पास कर जाती है तो उन सारे गियरों को,जो ऐसे सिगनल (लों) द्वारा डिटेक्ट किए जा रहे हों को, नॉन-इन्टरलॉक्ड माना जायेगा। गाड़ी को पुनः खुलाने हेतु प्राधिकृत करने से पूर्व स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि उस रूट के सभी पॉइंट्स सही-सही सेट, क्लैम्प लगे और तालाबंद हैं एवं गाड़ी चलने की दिशा में कोई समपार फाटक है तो उसे भी बंद कर दिया गया है।

(vi) सेक्शन कन्ट्रोलर को घटना के बारे में सुसंगत जानकारियों के साथ अवगत कराया जाएगा।

(vii) गाड़ी को आगे चलाने का आदेश अवश्य ही Sr.DOM/DOM द्वारा आदेश संख्या के साथ सेक्शन कन्ट्रोलर के माध्यम से जारी किया जाना चाहिए।

(viii) लोको पायलट/ सहायक लोको पायलट को बुक ऑफ किया जाना चाहिए और उनके रीलीफ़ (कार्यमुक्त करनेवाला) की व्यवस्था करनी चाहिए है यदि जिस स्टेशन पर सिगनल ओवरशूटिंग हुई है वहाँ तत्काल तौर पर उपलब्ध है।

29/X/21 (प्र.मु.परि.प्र.) (प्र.मु.वि.इ) 26/10 (प्र.मु.सं.अधि.) 01.11.21 (प्र.मु.चि.नि.)

Scanned with CamScanner

(ix) अगर क्रू (crew) अन्य स्टेशन से बुलाया जाना है और गाड़ी काफी विलंबित होने वाली है तो गाड़ी को CLI के साथ उस स्टेशन तक आगे जाने की अनुमति दी जा सकती है जहाँ सुविधापूर्वक क्रू (crew) बदला जा सके। ऐसी परिस्थिति में एक सतर्कता आदेश जारी कर लोको पायलट को निर्देश दिया जायेगा कि वह अपनी गाड़ी की गति सुरक्षित संचालन सुनिश्चित करने की आवशयकता के अनुरूप रखेंगे।

(x) संबंधित नियंत्रक अपने संबंधित अधिकारियों को उस स्टेशन पर पहुँचने के लिए सूचित करेंगे जहाँ क्रू (crew) का बयान लेने, ब्रेक पावर का संयुक्त जाँच करने एवं संयुक्त नोट इत्यादि तैयार करने लिए गाड़ी को रोक कर रखा गया है।

(xi) संरक्षा विभाग पू.म.रे. के सहायक नियम 2.09 के उप-पैरा (i) एवं दुर्घटना नियमावली के **परिशिष्ट -एम** के उप-पैरा (छ) में जैसा कि निर्धारित है तथा रेलवे बोर्ड के पत्र सं०.2000 / सेफ़्टी-I / 23/ 4, दिनांक 27.11.2001 में दिए गए प्रावधानों के तहत लोको पायलट दल (इंजन क्रू) का शिघ्रातिशीघ्र चिकित्सा जाँच करवाया जाना सुनिश्चित करेंगे । इस कार्य को कम से कम समय, अर्थात जितने समय के भीतर इसका प्रबंध संभव हो, में किया जाना चाहिये ।

(xii) पैनल / ई.आइ / एस.एस.आइ संचालन की स्थिति एवं गाड़ी की गति के सम्बन्ध में जानकारी प्राप्त करने के लिए अविलंब डाटा लॉगर रिपोर्ट और लोकमोटिव का स्पीड चार्ट निकाला जाना चाहिए।

(xiii) लोको पायलट को यह जानकारी हो जाने पर कि उसने सिगनल (लों) को खतरे की स्थिति में पास किया है, अपनी गाड़ी अविलम्ब रोक देगा और गार्ड को सूचित करेगा। बिना प्रस्थान प्राधिकार के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर जाने पर वह अपनी गाड़ी को एक अवरोध मानेगा और GR & SR 6.03 के अनुसार इसका बचाव करेगा।

(xiv) सिगनल (लों) को खतरे की स्थिति में पास करने के सभी मामलो में, लोको पायलट स्टेशन मास्टर से बिना लिखित आदेश के, केवल दुर्घटना निवारण की स्थिति को छोड़कर, आगे नहीं बढ़ेगा । असाधारण स्थिति में (केवल दुर्घटना निवारण हेतु) यदि यह आदेश (उप्लब्ध संचार चैनल पर दिया गया) मौखिक है तब इसे अवश्य ही प्राइवेट नम्बर से समर्थित होना चाहिए।

29/X/21.
(प्र.मु.परि.प्र.)

(प्र.मु.वि.इ)
28/10/21

01/11/2021
(प्र.मु.सं.अधि.)

01.11.21
(प्र.मु.चि.नि.)

Scanned with CamScanner

II. आगमन सिगनल (लों) को 'खतरे' में पास किए जाने के मामले में :-

(क) जब लोको पायलट होम / रूटिंग होम सिगनल को ओवरशूट कर सिगनल पास करने के ठीक बाद रुक जाता है :- यदि आगे बचा हुआ कोई आगमन सिगनल उपलब्ध है तो गाड़ी को स्टार्टर/ बर्थिंग स्थल तक ऐसे सिगनल को 'ऑफ' कर लिया जा सकता है। परिचालन अवश्य ही प्राइवेट नंबर से समर्थित होना चाहिए। यदि आगे कोई सिगनल उपलब्ध नहीं है तो फ़ॉर्म T/409 के प्राधिकार पर, लाइन संख्या जिस पर गाड़ी ली जा रही हो का उल्लेख करते हुए, गाड़ी को स्टेशन में पायलट करते हुए उस जगह तक लाया जायेगा जहाँ सामान्यतः गाड़ी आकर खड़ी होती है / स्टार्टर तक (जैसा कि मामला हो) । बाक़ी कि प्रक्रिया ऊपर पैरा-I [(i) से (xiv)] में वर्णितनुसार (जैसा कि लागू होता हो) का अनुपालन किया जायेगा।

(ख) जब लोको पायलट आगमन (रिसेप्शन) सिगनल को ओवरशूट कर पॉइंट (टों) को जाम कर देता है अथवा प्लेटफॉर्म से पहले खड़ा हो जाता है :- गाड़ी को फ़ॉर्म T/409 के प्राधिकार पर पायलट करते हुए बर्थिंग स्थल तक लाया जायेगा। बाक़ी कि प्रक्रिया ऊपर पैरा-I [(i) से (xiv)] में वर्णितनुसार (जैसा कि लागू होता हो) का अनुपालन किया जायेगा।

(ग) जब लोको पायलट आगमन (रिसेप्शन) सिगनल को ओवरशूट कर स्टार्टर पर अथवा स्टार्टर सिगनल के निकट खड़ा हो जाता है :- ऊपर पैरा-I [(i) से (xiv)] में वर्णित प्रक्रिया (जैसा कि लागू होता हो) का पालन किया जाएगा एवं पीछे साफ करते हुए गाड़ी को इसके बर्थिंग स्थल तक लाया जायेगा

III. प्रस्थान सिगनल (लों) को 'खतरे' में पास किए जाने के मामले में :-

(क) अगर लोको पायलट प्रस्थान सिगनल (लों) को ओवरशूट कर स्टार्टर/इन्टरमिडिएट स्टार्टर और एडवांस्ड स्टार्टर के बीच रुक जाता है तो T/409 के प्राधिकार पर गाड़ी को इसके बर्थिंग स्थल तक बैक (पीछे) किया जा सकता है। उसके बाद की कारवाई ऊपर पैरा-I [(i) से (xiii)] के अनुसार (जैसा कि लागू होता हो) के अनुपालन के तहत किया जायेगा।

(प्र.मु.परि.प्र.) (प्र.मु.वि.इ) (प्र.मु.सं.अधि.) (प्र.मु.चि.नि.)

Scanned with CamScanner

(ख) लोको पायलट यदि अंतिम रोक सिगनल को 'खतरे' की स्थिति में ओवरशूट करते हुए ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर जाता है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को रोकने के लिए सभी प्रकार की पहल करेगा जिसमें प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के OHE का स्विच ऑफ करना शामिल है।

(i) **यदि गाड़ी रुक जाती है तो:-** लोको पायलट को सामान्यतः लिखित मेमो के द्वारा अधिकृत किया जाना चाहिए। यदि रुकने की दूरी अधिक है तो यह सुनिश्चित कर लेने के पश्चात कि गाड़ी का लाइन क्लीयर लिया जा चुका है एवं गाड़ी को सुरक्षित पास करने के लिए अन्य सावधानियाँ जैसे समपार फाटक का बंद होना आदि सुनिश्चित कर लेने के बाद उप्लब्ध संचार चैनल पर प्राइवेट नम्बर देकर प्राधिकृत किया जा सकता है। इस प्रकार के संचलन की अनुमति केवल अगले स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल तक दी जायेगी। गाड़ी को दूसरे छोर के स्टेशन पर पू.म.रे. के सामान्य एवं सहायक नियम 3.40 के उप पैरा (iii) में वर्णित प्रक्रिया का अनुपालन कर लिया जायेगा।

(ii) **यदि गाड़ी नहीं रुकती है तो:-** स्टेशन मास्टर अविलंब इसकी सूचना सेक्शन के सभी फटकवालों को देते हुए गेट बंद करने और साथ ही साथ गाड़ी रोकने को कहेगा। इसकी सूचना प्राइवेट नंबर आदान-प्रदान कर दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को भी दी जाएगी। दूसरे छोर के स्टेशन पर गाड़ी को पू.म.रे. के सामान्य एवं सहायक नियम 3.40 के उप पैरा (iii) में वर्णित प्रक्रिया का अनुपालन कर लिया जायेगा। बाक़ी कि प्रक्रिया ऊपर पैरा-I [(i) से (xiv)] में वर्णितनुसार (जैसा कि लागू होता हो) का अनुपालन किया जायेगा।

उपरोक्त के अलावा सामान्य और सहायक नियम, दुर्घटना नियमावली के प्रावधानों एवं ऐसे मामले में लागू होने वाले अन्य निर्देशों का भी पालन किया जाएगा।

----समाप्त-----

29/X/21
(प्र.मु.परि.प्र.)

(प्र.मु.वि.इ)
24/10/21

01/11/2021
(प्र.मु.सं.अधि.)

01.11.21
(प्र.मु.चि.नि.)

Scanned with CamScanner