

दक्षिण रेलवे SOUTHERN RAILWAY

No U/P DPO /Selection

Divisional Office,  
Personnel Branch,  
Madurai, dt. 18.11.2024.

**ALL CONCERNED**

Sub: Publishing of Question Paper and Provisional Answer Keys for the Selection to the post of Junior Engineer/P.Way in Level 6 of VII PC against 20% LDCE Quota -Engg.Dept.

Ref: This office Notification No. U/P 608/II/WP/JE/P.Way/20% LDCE dt. 27.09.2023.

&&&&&

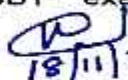
The Question Paper and Provisional Answer Key for CBT Exam held on 15.11.2024 for the selection to the post of Junior Engineer/P.Way in PML -6 of 7<sup>th</sup> CPC(GP.Rs.4200)/- against 20% LDCE Quota is uploaded in the PB Website/MDU Divn.

The eligible employees (candidates) who attended the CBT examination are advised to go through the Provisional Answer key and make a written representation, if any, against the key published and ambiguity in questions, duly following the conditions detailed below:

1. Representation, if any, should be made within 7 days (including intervening holidays) from the next day to the date of issue of this letter to the undersigned through their respective controlling officers. No further time will be granted.
2. The Respective controlling officers may send the same to this office immediately, with confirmation of identity of the examinees making the representation.
3. The examinees should enclose the Authority/valid proof for the objection without which the representation will not be considered.
4. The decision of the Paper setting Authority after this exercise will be final and no further correspondence in this regard will be entertained.
5. Final keys will be published along with decisions for the objections after the aforementioned period.
6. Decision of the Competent Authority in case of discounting of any questions or otherwise on account of incorrect wording of question, all answers if any, wrong will also be communicated along with publishing of final answer key.

Please note and notify all the employees who attended the CBT examination on 15.11.2024.

Encl:As above

  
18/11/2024.  
(T.Sankaran),  
Divl.Personnel Officer.

Copy to: APO/M&E, Ch.OS/WP,  
JE/IT- For uploading the above advice in the PB/MDU website

1. Range of destressing temperature ( $t_d$ ) in Zone -II with track structure of 52kg rails on 60kg sleeper is between \_\_\_\_\_ ( $t_m$  is mean rail temperature)  
 डिस्ट्रेसिंग तापमान की सीमा \_\_\_\_\_ के बीच है। ( $t_m$  औसत रेल तापमान है)  
 60 கிலோ எஃப்.பி.ரி.ல் 52 கிலோ தண்டவாளங்களின் பாதை அமைப்பின் மண்டலம் -II இல் உள்ள  $t_d$  வெப்பநிலையின் வரம்பு \_\_\_\_\_ க்கு இடையில் இருக்க வேண்டும். ( $t_m$  என்பது சராசரி ரயில் வெப்பநிலை)

- A.  $t_m$  to  $t_m + 5^\circ C$   
 $t_m$  சி  $t_m + 5^\circ$  செல்சியச  
 $t_m$  முதல்  $t_m + 5^\circ C$  வரை
- B.  $t_m + 5^\circ C$  to  $t_m + 10^\circ C$   
 $t_m + 5^\circ$  செல்சியச சி  $t_m + 10^\circ$  செல்சியச  
 $t_m + 5^\circ C$  முதல்  $t_m + 10^\circ C$  வரை
- C.  $t_m - 5^\circ C$  to  $t_m$   
 $t_m - 5^\circ$  செல்சியச சி  $t_m$   
 $t_m - 5^\circ C$  முதல்  $t_m$  வரை
- D.  $t_m - 10^\circ C$  to  $t_m - 5^\circ C$   
 $t_m - 10^\circ$  செல்சியச சி  $t_m - 5^\circ$  செல்சியச  
 $t_m - 10^\circ C$  முதல்  $t_m - 5^\circ C$  வரை

2. The average rail temperature, during the process of fastening the rails to the sleepers, at the time of installation of SWR/LWR/CWR is called \_\_\_\_\_  
 SWR/LWR/CWR की स्थापना के समय, स्लीपरों पर रेल को बांधने की प्रक्रिया के दौरान औसत रेल तापमान \_\_\_\_\_ होता है।

இணைக்கும் போது சராசரி ரயில் வெப்பநிலை \_\_\_\_\_ எனப்படும்.

- A. Destressing temperature  
 தनाव கம் கரνε வாலா தாபமான  
 தணிக்கும் வெப்பநிலை
- B. Stress-free temperature  
 தनाव முக்த தாபமான  
 அழுத்தம் இல்லாத வெப்பநிலை
- C. Installation temperature  
 சூாபனா தாபமான  
 நிறுவல் வெப்பநிலை
- D. Mean rail temperature  
 औसत रेल तापमान  
 சராசரி ரயில் வெப்பநிலை

3. The standard length of Sand Hump dead end is \_\_\_\_\_ from Actual Nose of Crossing (ANC).  
 सैंड हंप डेड एंड की मानक लंबाई वास्तविक क्रॉसिंग नोज (ANC) से \_\_\_\_\_ है।  
 சாண்ட் ஹம்ப் நீளம் ANC முதல் டெட் எண்டின் வரை \_\_\_\_\_ ஆகும்.

- A. 120 m  
120 मी  
120 மீ
- B. 108m  
108मी  
108 மீ
- C. 90 m  
90 मी  
90 மீ
- D. 78 m  
78 मी  
78 மீ

4. Which of the following works requires sanction of Commissioner of Railway Safety (CRS)?  
निम्नलिखित में से किस कार्य के लिए रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) की मंजूरी की आवश्यकता होती है?  
பின்வரும் எந்தப் பணிகளுக்கு ரயில்வே பாதுகாப்பு ஆணையரின் (CRS) அனுமதி தேவை?

- A. Remodelling of Yards  
याडों का पुनर्निर्माण  
யாட்டுகளின் மறுவடிவமைப்பு
- B. Rebuilding of Major Bridge  
प्रमुख पुल का पुनर्निर्माण  
முக்கிய பாலத்தின் மறுகட்டமைப்பு
- C. Opening of Level Crossing  
लेवल क्रॉसिंग का उद्घाटन  
லெவல் கிராசிங்கின் திறப்பு
- D. All of the above  
ऊपर के सभी  
மேலே உள்ள அனைத்தும்

5. For curves > 2 degree: JE/SSE/P.Way (Sectional) shall inspect once in \_\_\_\_\_ on rotation with SSE/P.Way (In-charge).  
वक्र 2 डिग्री से अधिक के मोड़ के लिए: जेई/एसएसई/पी.वे (सेक्शनल) एसएसई/पी.वे (प्रभारी) के साथ रोटेशन पर \_\_\_\_\_ में एक बार निरीक्षण करेगा।

2 டிகிரிக்கு மேல் உள்ள வளைவுகளுக்கு: JE/SSE/ P.Way (பிரிவு), SSE/ P.Way (இன்சார்ஜ்) உடன் சுழற்சியில் \_\_\_\_\_ க்கு ஒருமுறை ஆய்வு செய்ய வேண்டும்.

- A. 3 months  
3 महीने  
3 மாதங்கள்
- B. 6 months  
6 महीने  
6 மாதங்கள்

- C. 9 months  
9 महीने  
9 மாதங்கள்
- D. 12 months  
12 महीने  
12 மாதங்கள்

6. Standard minimum Formation width for single line (BG) is \_\_\_\_\_ for new works in both embankment and in cuttings (excluding side drains).  
तटबंध और कटिंग (साइड नालियों को छोड़कर) दोनों में, एकल लाइन (बीजी) नए कार्यों के लिए मानक न्यूनतम संरचना चौड़ाई \_\_\_\_\_ है।

சொங்குள் லயனில் (BG) நிலையான குறைந்தபட்ச பார்மேஷன் அகலம் \_\_\_\_\_ ஆகும்.

- A. 6850 mm  
6850 मिमी  
6850 மி.மீ
- B. 7850 mm  
7850 मिमी  
7850 மி.மீ
- C. 8500 mm  
8500 मिमी  
8500 மி.மீ
- D. 9500 mm  
9500 मिमी  
9500 மி.மீ

7. The thickness of insulating end post in 60kg glued joint (G3L) is \_\_\_\_\_.

60 किग्रा ग्लूड जोड़ (G3L) में इंसुलेटिंग एंड पोस्ट की मोटाई \_\_\_\_\_ है।

60 கிலோ க்ளூட் ஜாயிண்ட் (G3L) இன்சுலேஷிங் எண்ட் போஸ்ட்டின் தடிமன் \_\_\_\_\_ ஆகும்.

- A. 12 mm  
12 मिमी  
12 மி.மீ
- B. 10 mm  
10 मिमी  
10 மி.மீ
- C. 8 mm  
8 मिमी  
8 மி.மீ
- D. 6 mm  
6 मिमी  
6 மி.மீ

8. In case of ROR/FOB, the guard rail shall be provided on the track adjacent to a column/pier/abutment which is located within a distance of \_\_\_\_\_ from centre of track.  
आर.ओ.बी./एफ.ओ.बी. के मामले में, गार्ड रेलिंग को स्तंभ/खंभा/एबुटमेंट के समीप ट्रैक पर प्रदान किया जाएगा जो ट्रैक के केंद्र से \_\_\_\_\_ की दूरी पर स्थित है।

ஒரு ROR/FOB யின் காலம்/பியர்/அபுட்மென்ட்டுக்கு அருகில் உள்ள டீராக்ஸின் மையத்திலிருந்து \_\_\_\_\_ மீ தொலைவில் இருந்தால் பாதுகாப்பு ரெயில் (கார்டு ரயில்) வழங்கப்பட வேண்டும்.

- A. 8 m  
8 மீ  
8 மீ
- B. 12 m  
12 மீ  
12 மீ
- C. 16 m  
16 மீ  
16 மீ
- D. 20 m  
20 மீ  
20 மீ

9. A minimum traffic block of \_\_\_\_\_ duration is required for AT welding.

AT வெல்டிங் க்கு \_\_\_\_\_ அளவு க்கு நியூனதம ட்ரெஃக் ப்லாக் அவச்யக ஹை.

AT வெல்டிங்கிற்கு குறைந்தபட்சம் \_\_\_\_\_ போக்குவரத்துத் பிளாக் தேவைப்படும்.

- A. 30 to 35 minutes  
30 சை 35 மினட்  
30 முதல் 35 நிமிடங்கள்
- B. 40 to 45 minutes  
40 சை 45 மினட்  
40 முதல் 45 நிமிடங்கள்
- C. 60 to 65 minutes  
60 சை 65 மினட்  
60 முதல் 65 நிமிடங்கள்
- D. 70 to 75 minutes  
70 சை 75 மினட்  
70 முதல் 75 நிமிடங்கள்

10. Which of the following is correct?

निम्न में से कौन सा सही है?

பின்வருவனவற்றில் எது சரியானது?

- A. Joggled fishplates with far end bolts shall be provided on AT welds, which have undertaken traffic equal to or more than 50% of stipulated fatigue life (GMT) of the rail.  
டூர் அந்த் வோல்ட் க்கு சாஹ் ஜாஹ்ல்ட் ஃஷ்ப்லேட்ஸ் ஃரீ வோல்ட்ஸ் ஃர் ஃரடான கிஃ ஜாஹ், ஜிஹ்நே ரெல க்கு நிஹ்ரீத தகான ஜீவன (ஜீஃமடீ) க்கு ஃரஃபர யா ஁சசை அஹிக யாடாயாத கியா ஹை.

புறப்பக்கில் சரிசெய்யபடுகப்படும் உபாய முறைகளில் (வழங்கு) வலுவான கம்பளிகள் அல்லது அதற்கும் அழிக்கப்படாது பிராந்தியவர்த்தகத் துறைமுகங்கள் AT வெல்ட்களில் தூர முனை போல்ட்களுடன் கூடிய ஜாகில்ட் கூபிஷ்பிளேட் கள் வழங்கப்பட வேண்டும்

B. Joggled fishplate with clamps or two far end bolts on good AT welds shall be provided on banks having height 6 m or more.

6 மீட்டர் या उससे अधिक लंबाई वाले बैंकों पर अच्छे एटी वेल्ड पर क्लैप या दो दूर अंत बोल्ट के साथ जॉगल्ड फिश प्लेट प्रदान किया जाएगा।

6 மீ அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட உயரம் கொண்ட பார்மேசன்களில் நல்ல AT வெல்ட்களில் கல்விகளுடன் கூடிய ஜாகில்ட் கூபிஷ்பிளேட் கள் கொண்ட ஜாகில்ட் கூபிஷ்பிளேட் வழங்கப்பட வேண்டும்.

C. Joggled fish plate with clamps or two far end bolts on good AT welds shall be provided on bridges (having length of waterway as 200 m or more) and on its approaches upto 100 m length.

100 मीटर लंबाई तक के उनके पहुंच मार्गों पर, पुलों पर अच्छे एटी वेल्ड पर क्लैप या दो दूर अंत बोल्ट के साथ जॉगल्ड फिश प्लेट प्रदान की जाएगी। (जलमार्ग की लंबाई 200 मीटर या अधिक हो) नல்ல AT வெல்ட்களில் கல்விகளுடன் கூடிய ஜாகில்ட் கூபிஷ்பிளேட் அல்லது இரண்டு உபார் எண்ட் போல்ட்கள் பாலங்களில் (200 மீ அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட நீர்வழி நீளம் கொண்டவை) மற்றும் அதன் அணுகுமுறைகளில் 100 மீ நீளம் வரை வழங்கப்பட வேண்டும்.

D. All the above

उपरोक्त सभी

மேலே உள்ள அனைத்தும்

11. In service painting (maintenance painting) of Thermit welds should be carried as per \_\_\_\_\_ frequency in areas not prone to corrosion

थर्मिट वेल्ड्स की सर्विस पेंटिंग (रखरखाव पेंटिंग) को जंग लगने की संभावना न वाले क्षेत्रों में \_\_\_\_\_ आवृत्ति के अनुसार किया जाना चाहिए

தெர்மிட் வெல்ட்களின் பெயிண்டிங், கரோசன் ஏற்படாத இடங்களில் \_\_\_\_\_ அடிக்க வேண்டும்.

A. Once in a year

वर्ष में एक बार

வருடத்திற்கு ஒருமுறை

B. Once in two years

दो साल में एक बार

இரண்டு வருடங்களுக்கு ஒருமுறை

C. Once in three years

तीन साल में एक बार

மூன்று வருடங்களுக்கு ஒருமுறை

D. Once in four years

चार साल में एक बार

நான்கு வருடங்களுக்கு ஒருமுறை

12. SWR on PSC sleepers shall not be laid on curves sharper than \_\_\_\_\_ radius.  
पीएससी स्लीपरों पर एसडब्ल्यूआर को \_\_\_\_\_ त्रिज्या से अधिक तीखे मोड़ पर नहीं बिछाया जाएगा।  
PSC स्लीपர்களில் SWR ஆனது \_\_\_\_\_ ஆரத்தை விட அதிகமான வளைவுகளில் வைக்கப்படக்கூடாது.

A. 1750 m

1750 மீ

1750 மீ

B. 875 m

875 மீ

875 மீ

C. 440 m

440 மீ

440 மீ

D. 250 m

250 மீ

250 மீ

13. Maximum design cant on curved track in Broad Gauge – Group 'A' and 'B' routes is \_\_\_\_\_.

ब्रॉड गेज - ग्रुप 'ए' और 'बी' मार्गों में घुमावदार ट्रैक पर अधिकतम डिजाइन कैंट \_\_\_\_\_ है।

பிராட் கேஜ் - குரூப் 'ஏ' மற்றும் 'பி' வழிகளில் வளைந்த பாதையில்

அதிகபட்ச டிசைன் காண்ட் \_\_\_\_\_ ஆகும்.

A. 165 mm

165 மிமீ

165 மிமீ

B. 175 mm

175 மிமீ

175 மிமீ

C. 185 mm

185 மிமீ

185 மிமீ

D. 195 mm

195 மிமீ

195 மிமீ

14. Maximum design cant on curved track in Broad gauge – D routes is \_\_\_\_\_.

ब्रॉड गेज - ग्रुप 'D' मार्गों में घुमावदार ट्रैक पर अधिकतम डिजाइन कैंट \_\_\_\_\_ है।

அகலப்பாதை - D வழித்தடங்களில் வளைந்த பாதையில் அதிகபட்ச டிசைன் காண்ட் \_\_\_\_\_ ஆகும்.

- A. 165 mm  
165 मिमी  
165 மிமீ
- B. 175 mm  
175 मिमी  
175 மிமீ
- C. 185 mm  
185 मिमी  
185 மிமீ
- D. 195 mm  
195 मिमी  
195 மிமீ

15. Gaps at SEI to be provided at 'td is \_\_\_\_\_ mm

एसईई पर उपलब्ध कराए जाने वाले अंतराल 'टीडी' \_\_\_\_\_ है

SEI இல் 'td' வெப்பநிலையில் வழங்கப்பட வேண்டிய இடைவெளிகள் \_\_\_\_\_ ஆகும்

- A. 20 mm  
20 मिमी  
20 மிமீ
- B. 30 mm  
30 मिमी  
30 மிமீ
- C. 40 mm  
40 मिमी  
40 மிமீ
- D. 50 mm  
50 मिमी  
50 மிமீ

16. At Crossings, to avoid hitting of nose, it shall be ensured that the checkrail clearance should be \_\_\_\_\_ for fan-shaped turnout.

क्रॉसिंग पर, नाक के टकराने से बचने के लिए, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि पंखे के आकार के टर्नआउट के लिए चेकरेल क्लीयरेंस \_\_\_\_\_ होना चाहिए।

கிராஸிங்கின் மூக்கில் அடிபடுவதைத் தவிர்ப்பதற்காக, டர்ன்அவுட்டில் செக்ரெய்ல் இடைவெளி \_\_\_\_\_ ஆக இருக்க வேண்டும்.

- A. between 35 to 40 mm  
35 से 40 मिमी के बीच  
35 முதல் 40 மிமீ வரை
- B. between 41 to 45 mm  
41 से 45 मिमी के बीच  
41 முதல் 45 மிமீ வரை



- C. Maximum 44 to 50 mm  
44 से 50 मिमी के बीच  
44 முதல் 50 மிமீ வரை
- D. Maximum 53 to 55 mm  
53 से 55 मिमी के बीच  
53 முதல் 55 மிமீ வரை

17. Maximum permissible vertical wear on nose of CMS crossing shall be \_\_\_\_\_  
சிடிஎம்ஸ் க்ரோசிங் கெ நோஸ் பர் அடிக்ரம் ஸ்ரீகார்ப் ஓர்வாஹர் பிசாவ் \_\_\_\_\_ ஹொய்.

CMS கிராசிங்கின் மூக்கில் அனுமதிக்கப்பட்ட அதிகபட்ச செங்குத்து தேய்மானம் \_\_\_\_\_ ஆக இருக்க வேண்டும்.

- A. 20 mm  
20 மிமீ  
20 மிமீ
- B. 15 mm  
15 மிமீ  
15 மிமீ
- C. 6 mm  
6 மிமீ  
6 மிமீ
- D. None of the above  
இன்மேல் சே கோர்ஹீ பி நஹீ  
மேலே எதுவும் இல்லை
18. Switch Rail Grinding Machine (SRGM) can be used to ensure grinding of rails in \_\_\_\_\_  
ஸ்விச் ரேல் டிராஹிங் மஷீன் (எஸ்ஆர்ஜிஎம்) \_\_\_\_\_ ரல்கு பீசனே கெ லிஹ் கா ஓபயொக கியா ஜாதா ஹீ.  
ஸ்விட்ச் ரெயில் கிரைண்டிங் மெஷின் (SRGM) \_\_\_\_\_ இல் இருக்கும் ரெயிலை அரைக்க பயன்படுத்தலாம்.
- A. Turnouts  
டூர்னாஓட்  
டர்ன்அவுட்
- B. Level crossings  
லெவல் க்ரோசிங்  
லெவல் கிராசிங்குகள்
- C. Check rails curves  
செக் ரேல் கர்வஸ்  
செக்ரெயில் வளைவு பாதை
- D. All the above  
ஓபரோக்ட் சஹீ  
மேலே உள்ள அனைத்தும்

19. No of special sleeper in 1 in 12 Fan shaped layout is \_\_\_\_\_ excluding approach and exit sleepers  
12 மேல் சே 1 பங்கே கெ ஆகார கா லேஆஓட் கா சங்க்யா \_\_\_\_\_ ஹீ, ஜிசமேல் எஹ்ரோச் ஓர் எஹ்ஜிட் ஸ்லிபர் சாஹில நஹீ ஹீ

1 இன் 12 லிசிறி வடிவமைப்பில் உள்ள நிறுட்பு ஸ்ரீப்பரின் எண்ணிக்கை \_\_\_\_\_ ஆகும் (அணுகமுறை மற்றும் வெளிப்புறம் ஸ்ரீப்பர்கள் தவிர)

- A. 73  
73  
73
- B. 83  
83  
83
- C. 93  
93  
93
- D. 103  
103  
103

20. Frequency of Track Recording car (TRC) for routes with speeds up to 110 Kmph is \_\_\_\_\_.

110 கிமீ प्रति घंटे तक की गति वाले मार्गों के लिए ट्रैक रिकॉर्डिंग कार (टीआरसी) की आवृत्ति \_\_\_\_\_ है।  
110 கிமீ வேகத்தில் செல்லும் பாதைகளில் \_\_\_\_\_ டிராக் ரெக்கார்டிங் கார் (டிஆர்சி) ஓட வேண்டும்.

- A. Once in a month  
மஹினை மீ ஂக பார  
மாதம் ஂருமுறை
- B. Once in 3 months  
3 மஹினை மீ ஂக பார  
3 மாதங்களுக்கு ஂருமுறை
- C. Once in 6 months  
6 மஹினை மீ ஂக பார  
6 மாதங்களுக்கு ஂருமுறை
- D. Once in 12 months  
12 மஹினை மீ ஂக பார  
12 மாதங்களுக்கு ஂருமுறை

21. Limits of Station to Station Variation of Versine (mm) on curve for 110 Kmph speed is \_\_\_\_\_.

110 கிமீ प्रति घंटे की गति के लिए वक्र पर स्टेशन से स्टेशन तक वर्सिन (मिमी) में भिन्नता की सीमाएं हैं  
110 கிமீ வேகத்திற்கான வளைவில் உள்ள வெர்சைனின் (மிமீ) மாறுபாட்டின் வரம்புகள்

- A. 10 mm or 20% of average versine on circular portion, which is more.  
சரகூலர் பாக மீ 10 மிமீ யா 20% ஂசுத வர்சைன் மீ ஜு ஂதிக ஂ.  
10 மிமீ ஂல்லது 20% சராசரி வெர்சின் வட்டப் பகுதியில், இதில் ஂதிகம்.
- B. 15 mm or 20% of average versine on circular portion, which is more.  
சரகூலர் பாக மீ 15 மிமீ யா 20% ஂசுத வர்சைன் மீ ஜு ஂதிக ஂ.

15 மிமீ ஂல்லது 20% சராசரி வெர்சின் வட்டப் பகுதியில், இதில் ஂதிகம்.