

कार्यालय वरि. म. वि. अभि./परि./दिल्ली

Email: srdeersodli@gmail.com

No. 230/Elect/RSO/Safety Drive/2024

मण्डल रेल प्रबंधक कार्यालय
स्टेट एंट्री रोड, उत्तर रेलवे, नई दिल्ली
दिनांक: 01.11.2024

सभी मुख्य लोको निरीक्षक,

समस्त वरिष्ठ चालक दल नियंत्रक/ लॉबी,

जाखल, जींद, रोहतक, शकूरबस्ती, दिल्ली सराय रोहिल्ला, दिल्ली, आनंद विहार, नया खुर्जा
गाजियाबाद, मेरठ शहर, पानीपत, नई दिल्ली, हजरत निजामुद्दीन, तुगलकाबाद, पलवल, गढ़ी हरसर

संरक्षा अभियान- RSO SD-40/2024

विषय: लोकोमोटिव और ट्रेनों को stable करते समय रोल डाउन से बचाने के लिए।

संदर्भ: (i) S.R. 5.23 of G&SR book of NR

(ii) CSC/RPF/NR letter no. 72-RPF/CIB/PS-1/CAW/2024 dated 10.10.24

हाल ही में AELN याई में लोको संख्या 70008/WDG4 के लुढ़कने का मामला सामने आया है। ऐसी घटनाओं पर अंकुश लगाने के लिए स्टेशन और ब्लॉक सेक्शन में वाहनों/लोड/ट्रेनों/लोकोमोटिवों/MEMU/EMU/DEMU को स्थिर करने के लिए व्यापक निर्देश दिए गए हैं, जो G&SR 5.23 के अनुसार निम्नानुसार हैं:

1. लोकोमोटिव को स्थिर करते समय:

- 1.1 पार्किंग/हैंड ब्रेक पूरी तरह से लगाए जाने चाहिए।
- 1.2 पहियों के नीचे लोको में दिए गए लकड़ी के 4-गुटकों से लोको को सुरक्षित करें।
- 1.3 सुनिश्चित करें कि उपरोक्त क्रम संख्या 1.1 और 1.2 में उल्लेखित गतिविधियों को करने के बाद लोको ब्रेक की रिलीज स्थिति में लोको न चले।
- 1.4 लोको ब्रेक को SA-9 और A-9 के साथ पूरी तरह से लगाया जाना चाहिए।
- 1.5 लोको की बेटरी के स्विच को बंद कर दिया जाना चाहिए।

2. MEMU/EMU/DEMU को स्थिर करते समय:

- 1.1 MEMU/EMU/DEMU के मोटर कोच में सर्वप्रथम ऑटो ब्रेक लगा कर, दिये गए लकड़ी के गुटकों को पहियों के नीचे आगे व पीछे से लगाकर सुरक्षित करें।
- 1.2 3-phase मोटर कोच में ऑटो ब्रेक/पार्किंग ब्रेक पूरी तरह से लगने के बाद लकड़ी के गुटकों को पहियों के नीचे आगे व पीछे से लगाकर सुरक्षित करें।
- 1.3 इसके बाद स्टेशन स्टाफ द्वारा चैन लगाई जाएगी जिससे गाड़ी को रोल डाउन होने से बचाया जा सके।

3. लोको के बिना लोड को स्थिर करते समय, अर्थात लोको को ट्रेन से अलग करते समय:

- 3.1 लोको और ट्रेन के अग्रणी वैगन कोच के बीच एंगल कॉक बंद करने से पहले A-9 को आपातकालीन स्थिति में रखकर ट्रेन में बीपी प्रेशर को '0' तक कम किया जाना चाहिए, ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि ट्रेन के ब्रेक पूरी तरह से लगाए गए हैं।
- 3.2 ट्रेन के इंजन के बगल में 6 वैगनों में हैंड ब्रेक ALP द्वारा लगाए जाएंगे। कोचिंग ट्रेन के मामले में, यदि उपलब्ध हो तो अग्रणी SLR में हैंड ब्रेक लगाए जाने चाहिए।
- 3.3 स्टेशन स्टाफ और TM को भी SR 5.23 के अनुसार कार्य करना चाहिए, ताकि ट्रेन के लुढ़कने से बचा जा सके।

4. लोको के साथ लोड को स्थिर करते समय लोको को भी Dead कर दिया जाना चाहिए:
- 4.1 ALP द्वारा लोको में और ट्रेन इंजन के बगल में 6 वैगनों में पार्किंग/हैंड ब्रेक पूरी तरह से लगाए जाने चाहिए। कोचिंग ट्रेन के मामले में, यदि उपलब्ध हो तो अग्रणी SLR में हैंड ब्रेक लगाए जाने चाहिए।
- 4.2 लोको के A-9 हैंडल को आपातकालीन स्थिति में रखकर ट्रेन में बीपी दबाव को '0' तक कम किया जाना चाहिए। A-9 को वापस रिलीज स्थिति में नहीं लाना चाहिए, बल्कि लोको छोड़ते समय आपातकालीन स्थिति में रखना चाहिए।
- 4.3 SA-9 हैंडल के साथ लोको ब्रेक को भी पूरी तरह से लगाया जाना चाहिए।
- 4.4 लोको में दिये गए 4-लकड़ी के गुटको को पहियों के नीचे दोनों छोर पर सबसे बाहरी पहियों पर लगाना सुनिश्चित करे ।
- 4.5 लोको की बेटरी के स्विच को बंद कर दिया जाना चाहिए।
- 4.6 स्टेशन स्टाफ और TM को भी SR 5.23 के अनुसार कार्य करना चाहिए ताकि ट्रेन को लुढ़कने से बचाया जा सके।
- 4.7 स्टेशन/ यार्ड छोड़ने से पहले, LP और TM को संयुक्त रूप से SM/YM द्वारा बनाए गए रजिस्टर में दर्ज करना चाहिए कि लोको और लोड को उपरोक्त दिये गए तरीके के अनुसार सुरक्षित किया गया है।
5. दुर्घटना, विफलता, अवरोध या किसी अन्य कारण से ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के रुकने पर लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और TM द्वारा की जाने वाली कार्यवाही:
- 5.1 LP/ALP और TM को G&SR 6.03 के प्रावधान के अनुसार ट्रेन की सुरक्षा करनी चाहिए।
- 5.2 ट्रेन को लोको ब्रेक (SA-9, A-9 और हैंड/पार्किंग ब्रेक) और ट्रेन के दोनों छोर पर कम से कम छह वैगनों के हैंड ब्रेक लगाकर सुरक्षित किया जाना चाहिए। कोचिंग ट्रेनों के मामले में, TM को SLR के हैंड ब्रेक लगाने चाहिए।
- 5.3 हैंड ब्रेक ALP द्वारा आगे के छोर से और TM द्वारा पीछे के छोर से लगाया जाना चाहिए।
- 5.4 यदि ट्रेन TM के बिना चल रही है, तो TM का कर्तव्य ALP पर आ जाएगा।
6. अन्य सावधानियाँ:
- 6.1 LP/ALP लोको को मानवरहित (unmanned) नहीं छोड़ेंगे । यदि उसे लोको को मानवरहित (unmanned) छोड़ना आवश्यक हो, तो उसे SM/YM से लिखित प्राधिकरण प्राप्त करने के पश्चात ही ऐसा करना चाहिए तथा उसके पश्चात उपरोक्तानुसार कार्य सुनिश्चित करना चाहिए।
- 6.2 यदि ट्रेन के स्थिर रहने पर MR दबाव कम होने लगे, तो LP को पहियों के नीचे 4-लकड़ी के गुटके लगाकर लोको को सुरक्षित करना चाहिए। चूंकि ब्रेक वैन में MR प्रेशर गेज उपलब्ध नहीं है तथा TM MR प्रेशर में गिरावट को नोटिस नहीं कर सकता। इसलिए LP, TM को MR प्रेशर में गिरावट के बारे में सूचित करेगा तथा उसके पश्चात TM अंतिम वाहन के पहियों के नीचे लकड़ी के गुटके लगाकर ट्रेन को सुरक्षित करेगा।
- 6.3 चालक दल द्वारा ट्रेन का चार्ज तरीके से लेना-देना सुनिश्चित किया जाना चाहिए (केब के अंदर, बाहर नहीं) ।
- 6.4 Stable करने के लिए उपरोक्त प्रक्रिया 1:400 तक के ढाल वाले स्टेशनों के लिए है। SWR/ WTT/अन्य निर्देशों में डिवीजन द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार 1:400 या अधिक ढलान वाले स्टेशन पर लोको/ट्रेन/वाहनों को स्थिर करते समय अतिरिक्त सावधानियां बरतनी चाहिए।
- 6.5 सभी LP, LPS और ALP को स्टेशन/ यार्ड/साइडिंग और ब्लॉक सेक्शनों पर ढलानों के बारे में पता होना चाहिए।
- 6.6 स्थिर लोको को सक्रिय करते समय, लोको/ट्रेन में लगाए गए हैंड/पार्किंग ब्रेक और पहियों के नीचे दिए गए 4-लकड़ी के गुटकों को लोको को energise करके और MR/BP प्रेशर पूरी तरह बनने के बाद ही हटाया जाना चाहिए, SA-9 द्वारा लोको ब्रेक लगाना और निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार Continuity test करना चाहिए।
- 6.7 Single या multiple लोको में कैब बदलते समय, SA-9 से लोको ब्रेक पूरी तरह लगाना चाहिए। तथा A-9 के साथ भी full सर्विस लगानी चाहिए ताकि रोल डाउन से बचाया जा सके। रियर कैब में जाने के बाद, लोको को चालु करने और चलने से पहले लोको ब्रेक और BP प्रेशर को सही तरीके से लगाना और छोड़ना भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए ।
- 6.8 लोको/MEMU/EMU/DEMU को निर्धारित तरीके से stable करने के बाद सभी लोको व मोटर कोच के दरवाजे व खिड़कियों को सही तरीके से बंद करेंगे ।

सभी लोको निरीक्षक/ वरिष्ठ चालक दल नियंत्रक द्वारा तुरन्त प्रभाव से दो सप्ताह का एक विशेष संरक्षा अभियान 01.11.2024 से 14.11.2024 तक चलाया जाये, जिसमे जरूरी एंबुश चेक व गहन परामर्श दिया जाये एवं ड्राइव की पूर्ण रिपोर्ट 15.11.2024 को मण्डल कार्यालय में या CLI Whatsapp पर निम्न दिये गए प्रोफॉर्मा में जमा कराये।



वरिष्ठ मण्डल विद्युत अभियंता/परिचालन/दिल्ली

Copy to: For kind information please.

- PS to DRM for kind information of DRM please.
- CEE/OP, NDBH.
- ADRM/OP/DLI
- Sr. DSO/DLI.
- DEE/RSO & ADEE/RSO: For Necessary action please
- CTC/NDLS
- Principal ETC/GZB, Principal DTC/TKD, Principal RSTC/ Shakurbasti.
- CLI/BTC/TKD, CTC/NDLS Control
- राजभाषा अधिकारी: सूचना हेतु

vehicles. Another description of 'Fly shunt' is when an engine is hauling a wagon, and while both vehicle are in motion, they are uncoupled and run on the different lines.

- 5.22 Leaving vehicles in sidings outside station limits:-** No railway servant shall leave any vehicle in a siding outside station limits, unless the vehicle is clear of all running lines and, except under special instructions, unless the wheels thereof are properly secured.
- 5.23 Securing of vehicles at station:-** The Station Master shall see that vehicles standing at the station are properly secured in accordance with special instructions.

S.R. 5.23/1 : Responsibility for Safety Chains, Sprags and Wedges:- Station Master are responsible to ensure that there is an ample supply of safety chains, sprags and wedges of approved design at their stations. The Chains, should be long enough to take two loops with the under frame of BOX wagons.

Wagons having holes in the wheels should be secured by passing the chain through the hole of the wheels. Wagons having no hole in the wheels should be secured by tying the chain from the body of the axle, i.e. the position between two wheels.

S.R. 5.23/2 - Action by Station Master/Traffic Staff when vehicles/load/train is to be stabled at a station:-

- a) i) The vehicles/load/train be chained and padlocked using at least two chains, one at either end.
- ii) At least four sprags /wooden wedges be used, two each below the outermost pair of wheels at either end.
- iii) Hand brakes of at least 6 wagons from either end must be fully tightened by Assistant Loco Pilot in the front and by the Guard in the rear of the train. In case coaching vehicles are stabled, Guard's hand brakes in SLR(s) must be applied. The hand brakes must be operated under the personal supervision of the Guard, and in the absence of Guard, by SM/ASM on duty;
- iv) The vehicle of stabled load/train should be coupled together. In case the stabled load has to be split for any reason, each such split part should be treated as a separate load for the purpose of securing;
- v) The points must be set, clamped and padlocked against the blocked line and towards dead end or trap point (if available) Scotch blocks must be used, if available.
- vi) Stop collars must be placed on relevant signal and point buttons/slides/levers etc;
- vii) Remark should be made in TSR and/or SM diary in Red inks to the effect that Line No. ____ is blocked and all precautions for securing the load have been taken as prescribed above;
- viii) After any load/train/loco is stabled, the station master must inform the section controller supported by private number that all laid down precautions for stabling and securing the load/train/loco have been taken.

- b)** *Additional precautions to be taken to be taken while stabling vehicles/load/train at a station with gradient of 1 in 400 or steeper, prescribed under approved special instruction if any and mentioned in SWR of respective stations, should be followed scrupulously. In addition, following precautions must also be observed over and above those prescribed under approved special instruction:-*
- i)* Before vehicles are uncoupled, the hand brakes should be applied sprags/wooden wedges/skids, should also be used to prevent vehicles from rolling down.
 - ii)* As far as possible, the vehicles/load/train should be stabled on a line which is isolated from other lines, particularly running line.

S.R. 5.23/3(a) - Action by Loco Pilot/Assistant Loco Pilot before leaving the locomotive, In case Load/train is stabled with locomotive attached or light engine (s) is/are shut down or stabled:-

- i)* Application of both SA-9 and A-9 brakes;
 - ii)* Application of hand brake and parking brake in loco;
 - iii)* Application of hand brakes of at least 6 wagons at either end of the train;
 - iv)* Secure the loco with wooden wedges provided on the loco;
- b)** *i)* Loco Pilot while on duty should not leave the locomotive unmanned. In case, he is required to leave the locomotive unmanned, he should do so only after receiving written authority from the Station Master/Yard Master and ensuring 3(a)(i)(ii) (iii)&(iv) above.
- ii)* Before leaving the station/yard, the loco Pilot and Guard should jointly record in a register to be maintained with Station Master/Yard Master that the load & loco has been secured as prescribed above.
- c)** **Action to be taken by Loco Pilot/Assistant Loco Pilot and Guard when the train is stalled in block section due to accident, failure, obstruction or any reason:-**
- i)* Loco Pilot/Assistant Loco Pilot and Guard should protect the train as per provision of G&SRs 6.03
 - ii)* The train should be secured by applying loco brakes (SA-9, A-9 & hand brake) and hand brakes of at least six wagons at either end of the train. The hand brake should be operated by Assistant loco Pilot from leading end and by Guard from the rear end. In case the train is being worked without Guard, the duties of the Guard shall devolve on the Assistant Loco Pilot. In case of coaching trains, the Guard should apply hand brakes of the LR in addition to the application of loco brakes by the Loco Pilot.
 - iii)* If MR pressure starts dropping while train is stationary, loco pilot has to secure the loco with the wedges. Since MR pressure cannot be noticed by Guard as there is no such gauge in SLR unlike engine therefore, the Loco Pilot shall immediately inform the Guard regarding dropping of MR pressure and thereafter the Guard will secure the train with wedges in the last vehicle.
