



उत्तर रेलवे

कार्यालय वरि. म. वि. अभि./परि./दिल्ली

Email: srdeersodli@gmail.com

मण्डल रेल प्रबंधक कार्यालय

स्टेट एंटी रोड, उत्तर रेलवे, नई दिल्ली

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

दिनांक: 16.11.2024

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-43/2024

विषय: सिगनल को खतरे की स्थिति में पास करने (SPAD) की घटनाओं पर अंकुश लगाने हेतु विशेष संरक्षा अभियान।

पिछले कुछ महीनों से भारतीय रेलवे में SPAD के मामले में एक के बाद एक घटनाएँ होने के कारण अचानक से वृद्धि देखी जा रही है, जिसे रोकने के लिए रनिंग स्टाफ की व्यापक काउंसिलिंग के लिए एक विशेष संरक्षा अभियान चलाया जा रहा है। **SPAD** से बचने के लिए सावधानियाँ बरतने हेतु, सभी लोको निरीक्षक द्वारा रनिंग स्टाफ (LP, LPS & ALP) को गहनता से काउन्सिल करने के निर्देश जारी किए जा रहे हैं।

- ड्यूटी पर आने से पहले भरपूर नींद ले अर्थात् सम्पूर्ण विश्राम करे एवं किसी भी मादक पदार्थ/ प्रतिबंधित दवाओं का सेवन न करें।
- साइन आन करते समय सभी सेफ्टी ड्राइव, सर्कुलर, तकनीकी ड्राइव एवं सर्कुलर को ध्यान पूर्वक पढ़े एवं उनका पालन करें।
- चालक दल काशन आर्डर को सावधानी पूर्वक पढ़ें एवं अस्थाई एवं स्थाई गति प्रतिबंधों का सख्ती से पालन करें।
- गाड़ी संचालन के दौरान FSD को सदैव कार्यरत रखे तथा इसकी उद्घोषणा को पूरी आवाज पर चलाये।
- गाड़ी संचालन से संबंधित लिखित कार्य को गाड़ी प्रस्थान से पूर्व अवश्य पूरा कर ले।
- गाड़ी का चार्ज लेते समय सभी सुरक्षा उपकरण जैसे SA9, A9, RS वाल्व व इमेर्जेंसी स्टॉप पुश बटन का कार्यशील होना सुनिश्चित करे।
- लोको पायलट प्रारंभिक स्टेशन पर गाड़ी प्रस्थान से पहले Continuity व प्रस्थान के बाद नियमानुसार ब्रेक फील टेस्ट (BFT) एवं ब्रेक पॉवर टेस्ट (BPT) अवश्य करें।
- गार्ड द्वारा गाड़ी प्रस्थान के लिए दिए गए ऑल राइट सिगनल या बैल को देखकर /सुनकर गाड़ी न चलायें बल्कि अपनी गाड़ी के लिए प्रस्थान संकेत का ऑफ होना सुनिश्चित करें।
- शंटिंग के दौरान सदैव अगली कैब/सही कंट्रोल स्टैंड से ही लोको/मल्टिपल लोको/ ई.एम.यू. चलायें। पिछली कैब/गलत कंट्रोल स्टैंड से कभी भी लोको/मल्टिपल लोको/ ई.एम.यू. का परिचालन न करें।
- चालक दल यह सुनिश्चित करें कि जो सिगनल ऑफ हुआ है वह उन्हीं की गाड़ी का है और अपने सिगनल को सतर्कता पूर्वक तब तक देखते रहे जब तक कि सिगनल पार न हो जाये।
- गाड़ी संचालन के दौरान वाकी टाकी पर किसी से भी व्यर्थ की बातें न करे।
- लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट सिगनल के आस्पेक्ट के अनुसार गाड़ी की गति को नियंत्रित करते हुए उचित दूरी से गाड़ी में ब्रेक पॉवर के अनुसार ब्रेक लगायें।
- एक पीला (Single Yellow) सिगनल पार करते समय, कोचिंग/ खाली मालगाड़ी के संचालन के दौरान गाड़ी की गति 50 KMPH से अधिक न हो एवं लोडेड माल गाड़ी के संचालन के दौरान गाड़ी की गति 30 KMPH से अधिक न हो।
- यदि गाड़ी पर सहायक चालक भी कार्य कर रहा है, तो सचेत करने पर भी चालक द्वारा निर्धारित गति का पालन न करने पर सहायक चालक द्वारा RS/ Emergency Valve का प्रयोग करना चाहिए।
- रोक सिगनल पर पहुँचते समय चलती गाड़ी में लोकोमोटिव/DEMU/EMU/MEMU/Train Set में किसी प्रकार के इंडिकेशन पर ध्यान न दे और न ही किसी प्रकार की टूबल शूटिंग करे।
- सिगनल के आस्पेक्ट का पूर्वानुमान न लगायें एवं सिगनल के संकेत के अनुसार गाड़ी की गति को नियंत्रण में रखें।

- गाड़ी संचालन के समय ALP/LP सभी सिग्नलों को हाथ उठा कर सिग्नल के तरफ इशारा करते हुए स्टेशन एवम सिग्नल का नाम लेकर ऊँची आवाज में पुकारे तथा LP/ALP एक दूसरे को इसका जवाब इसी तरह ऊँची आवाज में दे ।
 - सेक्शन की भौगोलिक परिस्थितियाँ जैसे ग्रेडिएंट, सिग्नल की असामान्य लोकेशन एवं कर्व के बारे में कॉल आउट अवश्य करे ।
 - गाड़ी को A9 से खड़ी करने के बाद SA9 द्वारा पूरे लोको ब्रेक लगाये ।
 - सिग्नल से कॉल आउट की न्यूनतम आवृत्ति(Frequency) को नीचे दी गयी पद्धति के अनुसार सुनिश्चित किया जाना चाहिए ।
- क) सिग्नल के हरे (ग्रीन) आस्पेक्ट को क्रू के द्वारा कम से कम एक बार कॉल आउट अवश्य करना है ।
- ख) सिग्नल के डबल येलो (दो पीले) आस्पेक्ट को कम से कम दो बार कॉल आउट करना (दोहराना) है ।
- ग) सिग्नल के सिंगल येलो (एक पीला) आस्पेक्ट को कम से कम तीन बार कॉल आउट करना (दोहराना) है ।
- घ) सिग्नल के लाल आस्पेक्ट को लगातार कम से कम पांच बार दोहराना है एवं जब तक गाड़ी लाल सिग्नल पर खड़ी नहीं हो जाए, तब तक उसे दोहराते रहना है ।
- ऐसी गाड़ियाँ जिन पर सहायक लोको पायलट बुक नहीं किये जाते जैसे EMU/ MEMU/ DEMU के लोको पायलट भी उपरोक्त के अनुसार सिग्नल कॉल आउट ऊँची आवाज में करेंगे ।
 - गाड़ी संचालन के दौरान यदि थकान/सूक्ष्म निद्रा महसूस होती है तो सूक्ष्म निद्रा से निजात पाने के लिए यथा संभव प्रयास करे ।
 - विशेषतः सिग्नल लाल की अवस्था में होने पर, सिग्नल की अवस्था का कॉल आउट गाड़ी रुकने तक बार बार करते रहें । यदि लोको पायलट पर्याप्त दूरी से लाल सिग्नल के लिए ब्रेकिंग नहीं करता तो सहायक लोको पायलट को डी-1 इमरजेंसी वाल्व/ RS वाल्व (इमरजेंसी ब्रेक) का प्रयोग करके तुरंत गाड़ी को रोकना चाहिये ।
 - सभी लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट गाड़ी संचालन के दौरान अपने मोबाइल फ़ोन को स्विच ऑफ करके अपने बैग में रखें तथा आपात स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर यदि मोबाइल फ़ोन का प्रयोग करना पड़े तो उसका रिकॉर्ड डायरी में अवश्य नोट करें ।
 - गाड़ी रोकते समय लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट अपने लाइन बॉक्स से न तो सामान निकालें और न ही रखें ।
 - रनिंग रूम या HQ रेस्ट के दौरान दूसरे कार्यों में संलिप्त होने कि बजाये पर्याप्त रेस्ट किया जाना चाहिए ।

अतिरिक्त संरक्षा निर्देश:

- एक पीला (Single Yellow) सिग्नल पार करते समय, कोचिंग/ खाली मालगाड़ी के संचालन के दौरान गाड़ी की गति 50 KMPH से अधिक न हो एवं लोडेड माल गाड़ी के संचालन के दौरान गाड़ी की गति 30 KMPH से अधिक न हो । देखा जा रहा है LP उरोक्त गति पालन तभी करते हैं जब CLIs फुटप्लेट पर होते हैं, अतः सभी लोको निरीक्षकों को निर्देश दिये जाते हैं की एंबुश/औचक निरीक्षक ट्रेन से किए जाये ।
- क्रू लिंक के अनुसार क्रू बूकिंग होना सुनिश्चित करना, ताकि 4 PRs और 4 रातों की अवधारणा(Concept) का उलंघन न हो ।
- तुच्छ (Petty) कारणों से रनिंग स्टाफ को कॉल करना/ परेशान करना बंद किया जाये ।
- कैब में यात्रा करने वाले कर्मचारियों (अधिकृत और अनाधिकृत) की संख्या पर अंकुश लगाया जाये । यह देखा गया है की कई बार कैब में 2-3 CLI फुटप्लेट करते हैं, जिससे चालक दल को परेशानी होती है। केवल नामित लोको निरीक्षक द्वारा ही कैब में फुटप्लेट की जाये । यदि ADEE/RSO/DLI की अनुमति के बिना नामित लोको पायलट के अलावा अन्य के साथ फुटप्लेट करता है तो CLI को किलोमीटर शुल्क नहीं दिया जाएगा ।
- सभी लोको निरीक्षक व चालक दल को ऐसे संवेदनशील सिग्नलों के बारे में पता होना चाहिए, जिनकी दूरी एक दूसरे के बीच 1 किलोमीटर से कम है और उन्हें ऐसे मामलों में ट्रेन की गति को नियंत्रित करने के लिए attention वाले पहलू को danger वाले पहलू के रूप में मानना चाहिए ।
- चालक दल और CLI को calling stop bd की स्थापना के उद्देश्य के बारे में पता होना चाहिए और यदि सिग्नल 'खतरे' वाले पहलू वाला है और बोर्ड सिग्नल के बहुत करीब प्रदर्शित किया गया है, तो उन्हें इन बोर्ड को पार नहीं करना चाहिए। हालांकि वे सिग्नल से पहले Gluid Joint को सुनिश्चित कर सकते हैं कि पहियों के leading सेट द्वारा फाउल(fouled) किया गया है।
- यदि प्रतिबंधित सिग्नल की तरफ जाती हुई ट्रेन से पहले कोई न्यूट्रल सेक्शन है, तो ट्रेन की गति को नियंत्रित करने के लिए RG/DBR का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए, लेकिन pneumatic ब्रेक का उपयोग करना चाहिए।

- ट्रेनों की punctuality बनाए रखने के लिए तेज़ acceleration और deacceleration की आवश्यकता होती है, लेकिन यदि कोई सिग्नल danger/restrictive aspect के साथ है, (विशेष रूप से एप्रोच सिग्नल) तो तेज़ डी-एक्सीलरेशन का कोई तर्क नहीं है।
- चालक को इस बारे में पता होना चाहिए और सिग्नल के restrictive aspect की ओर बढ़ते समय ट्रेन की गति को सुचारु रूप से और बिना किसी गड़बड़ी के नियंत्रित करना चाहिए। उन्हें कभी भी यह नहीं मानना चाहिए कि सिग्नल जल्द ही ऑफ हो जाएगा।

सभी लोको निरीक्षक/ वरिष्ठ चालक दल नियंत्रक द्वारा तुरन्त प्रभाव से 14 दिन का एक विशेष संरक्षा अभियान 16.11.2024 से 29.11.2024 तक चलाया जाये एवं ड्राइव की रिपोर्ट 02.12.2024 को मण्डल कार्यालय में जमा कराये।

Nos. of Footplate inspection conducted	No. of Ambush checked conducted regarding drive	Nos. of staff counseled			Nos. of staff found on fault	Details of faulty staff
		LP	LPS	ALP		

**Atamjeet
Singh**

Digitally signed by
Atamjeet Singh
Date: 2024.11.16
15:22:48 +05'30'

वरिष्ठ मण्डल विद्युत अभियन्ता/परिचालन/दिल्ली

Copy to: For kind information please.

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