



जागरूकता



श्री राजीव चौधरी, महाप्रबन्धक/उ.म.रे. संरक्षा के क्षेत्र में उत्कृष्ट योगदान देने वाले ट्रैक मैन को पुरस्कृत करते हुए, साथ में श्री एस. के. कश्यप, मुख्य संरक्षा अधिकारी/उ.म.रे.



संरक्षा पत्रिका SAFETY BULLETIN

संस्करण-17
अंक-01

अप्रैल - जून, 2019

Volume - 17
Issue - 01



उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में संरक्षा के क्षेत्र में उत्कृष्ट योगदान देने वाले पुरस्कृत कर्मचारी।

राजीव चौधरी

महाप्रबंधक

Rajiv Chaudhri

General Manager



उत्तर मध्य रेलवे

सूबेदारगज

इलाहाबाद-211015

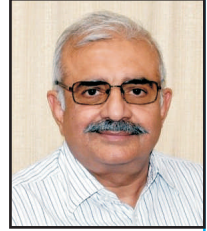
North Central Railway

Subedarganj,

Allahabad-211015

संदेश

मुझे अपार प्रसन्नता है कि संरक्षा विभाग द्वारा कर्मचारियों की जागरूकता व नियमों की जानकारी हेतु संरक्षा बुलेटिन “जागरूकता” के सत्रहवें संस्करण के प्रथम अंक का प्रकाशन समय से किया जा रहा है। “संरक्षा सर्वप्रथम और सदैव” हम सभी के लिए हमेशा यही मूलमंत्र होना चाहिए। संरक्षा बुलेटिन के प्रकाशन का उद्देश्य रेल कर्मचारियों को घटित दुर्घटनाओं के कारणों से अवगत कराने के साथ भविष्य में इनकी पुनरावृत्ति को रोकना व ज्ञानवर्धन करना होता है।



संरक्षित, समयबद्ध एवं सुरक्षित रेल संचालन हम सबका परम कर्तव्य है। “शून्य दुर्घटना” हम सबका निरन्तर लक्ष्य होना चाहिए। हम सबकी सर्तकता, सजगता एवं कर्तव्यपरायणता ही इसे सम्भव बनायेगी। हम सबको संकल्प लेना होगा कि स्वयं संरक्षित संचालन हेतु पूर्णतः प्रतिबद्ध, समर्पित रहते हुए साथी कर्मचारियों को भी इस महान उद्देश्य हेतु सदैव प्रेरित एवं जागरूक करते रहेंगे।

सभी रेलकर्मियों से पुनः अनुरोध है कि रेल परिचालन का कार्य बिना शॉर्टकट अपनाए पूरी सजगता, तन्मयता, कर्मठता, समर्पण एवं निष्ठा के साथ नियमानुसार कार्य करें, जिससे दुर्घटनाओं को समाप्त किया जा सके।

मुझे पूर्ण विश्वास है कि संरक्षा बुलेटिन का यह अंक भी अन्य पिछले अंकों की तरह ज्ञानवर्धक एवं संरक्षित रेल संचालन में सहायक सिद्ध होगा। पत्रिका के प्रकाशन से सम्बद्ध अधिकारी व कर्मचारी बधाई के पात्र हैं।

राजीव चौधरी

(राजीव चौधरी)

महाप्रबंधक

एस.के. कश्यप

मुख्य संरक्षा अधिकारी



S.K. Kashyup

Chief Safety Officer

उत्तर मध्य रेलवे

सूबेदारगंज

इलाहाबाद-211015

North Central Railway

Subedarganj,

Allahabad-211015

संदेश

प्रिय रेल साथियों,

संरक्षा बुलेटिन के प्रकाशन का मूल उद्देश्य गाड़ी संचालन से जुड़े कर्मचारियों को सरल तरीके से घटित दुर्घटनाओं का कारण बताना, उनका विश्लेषण एवं की गयी गलतियों से सबक ले कर इनकी पुनरावृत्ति को रोकना है। भारतीय रेल को देश की प्रगति, विकास के भागीदार बनने पर गर्व है। हम सबको इसके संरक्षित, सुरक्षित संचालन हेतु कटिबद्ध रहना होगा।



संरक्षा एक अनवरत प्रक्रिया हैं। संरक्षित गाड़ी संचालन के लिए संरक्षित, तनावमुक्त कार्य वातावरण एवं सभी कर्मचारियों में संरक्षा चेतना, जागरूकता व कार्य के प्रति समर्पण लाना अति आवश्यक है। इसके लिए प्रशिक्षण कार्यक्रमों को और अधिक आधुनिक, तर्कसंगत एवं सारगर्भित बनाने के साथ उन्नत तकनीकि एवं उपकरणों का प्रयोग बढ़ाने के साथ-साथ कार्यदशा में पर्याप्त सुधार जैसे रनिंग रूम, लोको कैब, ब्रेकवैन इत्यादि का उन्नयन जैसे कार्य लागू किये जा रहे हैं। संरक्षा बुलेटिन “जागरूकता” के अप्रैल से जून, 2019 के अंक में संरक्षा संचेतना दर्शाने वाले 50 कर्मचारियों द्वारा किये गये उल्लेखनीय कार्य, Utility of Electric Point Machine in S&T के विषय में विशेष लेख प्रकाशित किये जा रहें हैं।

मैं आशा करता हूँ कि रेल संचालन से जुड़े सभी कर्मचारी इस बुलेटिन का सदुपयोग करेंगे तथा दुर्घटनामुक्त गाड़ी संचालन की दिशा में अपना योगदान प्रदान करते हुए शून्य दुर्घटना के लक्ष्य को प्राप्त करेंगे। मैं इस पत्रिका को और अधिक उपयोगी बनाने के लिए आपके लेख, सुझाव और विचार आमंत्रित करता हूँ।

e-mail : cso@ncr.railnet.gov.in

Fax : 0532-2230442

(एस के. कश्यप)

(मुख्य संरक्षा अधिकारी)

विषय सूची

सं०	विषय	पेज नं.
1.	अप्रैल से जून, 2019 में घटित दुर्घटनाओं का विवरण	4
2.	संरक्षा अभियान	15
3.	मुख्यालय से जारी प्राप्त महत्वपूर्ण पत्र	16
4.	विविध विषय	
4.1	संरक्षा संचेतना दर्शाने वाले कर्मचारियों का सम्मान	21
4.2	घटित प्रमुख क्रिया—कलाप	34
4.3	Utility of Electric Point Machine n S&T	37

संरक्षा बुलेटिन "जागरुकता" में प्रकाशित निर्देश किसी भी परिस्थिति में विभिन्न नियमावलियों/कोडों में दिये गये निर्देशों का अतिक्रमण नहीं करते हैं।

अध्याय - 1

अप्रैल से जून, 2019 की तिमाही में घटित मुख्यालय रिपोर्टेड दुर्घटनाओं का विवरण।

दुर्घटना सं0 1

दिनांक एवं समय : 20.04.19 00.49 बजे

स्थान : रुमा यार्ड, इलाहाबाद मण्डल।

वर्णन : गाड़ी सं0 12303 अप पूर्वा एक्सप्रेस इलाहाबाद से प्रस्थान के बाद कानपुर पहुँचने के पहले रुमा स्टेशन के अप स्टार्टर एवं एडवांस स्टार्टर सिगनल के मध्य 12 कोचों का अवपथन।

कारण : प्रथम दृष्टया यह पाया गया कि मॉडिफाइड एस.ई.जे. सं0 टी 6902, जोकि रुमा यार्ड के पूर्वी सिरे पर लगा था, उसका बाएं तरफ का हिस्सा कुछ उठा हुआ था। ऐसा संदेह है कि एस.ई.जे. का उठा हुआ यही हिस्सा गाड़ी के किसी हैंगिंग पार्ट से टकराया होगा।

सबक : जांच अभी मुख्य संरक्षा आयुक्त/पूर्वोत्तर परिमण्डल के अधीन जारी है।

दुर्घटना सं0 2

दिनांक एवं समय : 24.04.19 09.38 बजे

स्थान : मुरैना यार्ड, झांसी मण्डल।

वर्णन : रेल पथ निरीक्षक/मुरैना के द्वारा डा0 मेन लाइन में कार्य करने हेतु यातायात ब्लॉक का मेमो, कार्यरत स्टेशन मास्टर/मुरैना को दिया। मेमो की भाषा स्पष्ट न होने के कारण कार्यरत स्टेशन मास्टर ने मोबाइल फोन के द्वारा रेल पथ निरीक्षक से ब्लॉक के सम्बन्ध में बात की तथा खण्ड नियंत्रक से बात करके डा0 लूप लाइन का ब्लॉक दे

आज ही नहीं बल्कि कभी भी असुरक्षित कार्य न करें।

दिया, परन्तु रेल पथ निरीक्षक के द्वारा ब्लॉक मिलने पर डा0 मेन लाइन में कार्य प्रारम्भ कर दिया। इसी *misunderstanding* के कारण गाड़ी सं0 12625 केरला एक्सप्रेस, यातायात ब्लॉक के दौरान मुरैना यार्ड के डाउन मेन लाइन में प्रवेश कर गयी।

कारण : वरि0खण्डअभि0/पी.वे. द्वारा मेमो को स्पष्ट न लिखना एवं स्टेशन मास्टर द्वारा उसे गम्भीरतापूर्वक से न पढ़ना।

सबक : परिचालन के नियमों को सुनिश्चित करने के बाद ही गाड़ियों का परिचालन करें एवं मोबाइल फोन के द्वारा ब्लॉक लेने व देने की प्रथा बन्द हो।

दुर्घटना सं0 3

दिनांक एवं समय : 26.04.19 03.32 बजे

स्थान : रायरु बिरलानगर खण्ड के मध्य, झांसी मण्डल।

घटना का विवरण :

दिनांक 26.04.19 (25—26 अप्रैल की रात) को अप ई/बाक्सएनएचएल अप लाइन पर तुगलकाबाद से आ रही थी और रायरु पर रुकने के बाद 02.15 बजे रवाना हुई। गाड़ी को बिरलानगर स्टेशन पर बिना रुके हुए गुजरना था। बिरलानगर से पहले ट्रेन समपार सं. 426 से गुजर रही थी तभी गेटमैन ने जमीन से कुछ लटकते हुए पार्ट को टकराते हुए देखा। उन्होंने गार्ड का ध्यान आकर्षित करने की कोशिश की, लेकिन गार्ड ने ध्यान नहीं दिया। इसके बाद गेटमैन ने सहायक स्टेशन मास्टर/बिरलानगर को सूचना दी। जब ट्रेन बिरलानगर स्टेशन पर प्रवेश कर रही थी तब होम सिगनल को पार करने के बाद अप एवं डाउन ओएचई ट्रिप हो गई एवं प्वाइंट नं. 102, प्वाइंट नं. 104 तथा प्वाइंट नं. 105 फ्लैश करने लगे। सहायक स्टेशन मास्टर केबिन से करीब 35 मीटर पहले ट्रेन रुक गयी। इस स्थिति में इस तथ्य की कोई जानकारी या संज्ञान नहीं था कि ट्रेन पटरी से उतर गई है और इस गाड़ी के वैगन डाउन लाइन को बाधित कर रहे हैं एवं एक मास्ट हिट होकर डाउन ट्रैक पर पड़ा है।

गलत निर्णय विनाश का कारण बन सकता है।

इस समय अप एवं डाउन दोनों ओएचई सप्लाइ बंद थी। समय 02.40 बजे प्रभावित खण्ड को अलग करने के बाद डाउन लाइन की ओएचई सप्लाइ को बहाल किया। ट्रेन नं. 12155 जो कि ग्वालियर स्टेशन पर प्रतीक्षारत थी, समय 03.19 बजे अप एवं डाउन ओएचई के लिए 'लुक आउट' कॉशन आर्डर देकर डाउन दिशा में रवाना की गयी। बिरलानगर स्टेशन से गुजरते समय इसका इंजन अप ई/बाक्सएनएचएल का अवपथित वैगन जो डाउन लाइन को फाउल कर रहा था, से टकरा गया। गाड़ी सं. 12155 का इंजन लगभग 70 किमी प्रति घंटे की गति से एक वैगन और ओएचई मास्ट को हिट करके रुक गया। इंजन का कैंटल गार्ड क्षतिग्रस्त हो गया। सौभाग्यवश, किसी भी यात्री को या इंजन के चालक दल को कोई चोट नहीं आई।

ई/बाक्सएनएचएल ट्रेन के वैगन के पटरी से उतरने का कारण :

वैगन के पटरी से उतरने का मूल कारण एक वैगन के रिजर्ववायर का एक वैगन के पहिये से उलझना है, जो कि गिरकर प्वाइंट संख्या 122/बी के क्रॉसिंग रेल के बीच फंस गया था। ऑक्सीलियरी रिजर्ववायर वैगन नं. 22वाँ से गिर गया था। आक्सीलियरी रिजर्ववायर 22 वे वैगन नं. 25029905860 के कमजोर एवं जंग लगी सपोर्ट ब्रेकेट के वेल्डिंग टूटने के कारण गिरा था।

ट्रेन 12155 का गाड़ी सं. ई/बाक्सएनएचएल के अवपथित वैगन से टक्कर का कारण :

ट्रेन 12155 की गाड़ी सं. ई/बाक्सएनएचएल के पटरी से उतरे वैगन से टक्कर निम्नलिखित कारणों से हुई

- (i) ई/बाक्सएनएचएल के गार्ड का सतर्क न होना और समपार पर गेटमैन द्वारा खतरे के संकेत को नोटिस ना करना।
- (ii) ओएचई ऑफ होने के बाद बिरलानगर में असामान्य स्थिति में गाड़ी खड़ी होने पर गार्ड, चालक एवं सहायक चालक का पूरे लोड की जाँच ना करना।
- (iii) गेट सं. 426 के गेटमैन द्वारा गाड़ी सं. ई/बाक्सएनएचएल से आसामान्य ध्वनि की सूचना एवं प्वाइंट फ्लैश करने के बावजूद उप स्टेशन

गलती विनाश का कारण बन सकती है।

अधीक्षक/बिरलानगर द्वारा ई/बाक्सएनएचएल का पूरा लोड चेक ना करवाना।

- (iv) उप स्टेशन अधीक्षक/बिरलानगर द्वारा गाड़ी में असामान्य ध्वनि की सूचना देने के बावजूद सेक्शन कंट्रोलर द्वारा गाड़ी सं. ई/बाक्सएनएचएल के लोड को चेक ना करवाना।
- (v) सेक्शन कंट्रोलर/झॉसी एवं डिप्टी पंकचुअलिटी/झॉसी द्वारा गाड़ी सं. 12155 के चालक को रात्रि में 30 किमी प्रति घंटे के उचित कॉशन आर्डर की जगह लुक आउट कॉशन आर्डर देना।
- (vi) ट्रेन नं. 12155 के लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट का सतर्क गति के साथ न चलना ताकि वे किसी भी रूकावट पर गाड़ी रोक सकें।
- (vii) एसएसई/आरआरआई द्वारा फ्लैश कर रहे प्वाइंट की जॉच नहीं की गयी और यह मानते रहे कि यह ओएचई विफलता के कारण है।
- (viii) टीपीसी/झॉसी, द्वारा सेक्शन कंट्रोलर को केवल 'लुक-आउट' का कॉशन जारी करने के लिए भ्रमित करना। टीपीसी को यह ध्यान नहीं था कि ओएचई की विफलता गाड़ी के पटरी से उतरने के कारण भी हो सकती है।

इस मामले में अन्य प्रणालीगत विफलताएँ भी हुई :

- (i) टीएक्सआर द्वारा दुर्घटना में शामिल ई/बाक्सएनएचएल के आगे एवं पीछे के हिस्से को जॉच कराये बगैर चलाने की अनुमति देना।
- (ii) वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा सबूतों की गलत रिकार्डिंग और गलत तरीके से गिरे हुए पार्ट को 32वें वैगन से जोड़ना, जबकि यह 23वें वैगन से गिर गया था।

विभिन्न विभागों के कर्मचारियों द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई करने हेतु सुझाव दिए जा रहे हैं। इस तरह की घटना होने पर निम्न तरह से कार्य करने के लिए संबंधित कर्मचारियों के मध्य व्यापक प्रचार-प्रसार एवं निर्देशित किया जाना चाहिए। इस केस एवं जारी दिशानिर्देशों के बारे में प्रशिक्षण केन्द्रों एवं अन्य स्थानों पर भी चर्चा की जानी चाहिए।

समय-समय पर जारी संरक्षा नियमों से अवगत रहें।

क्रम सं.	द्वारा की गई कार्यवाही	अपेक्षित कार्यवाही
1.	खण्ड नियंत्रक, एएसएम / डिप्टी एसएस	<ul style="list-style-type: none"> ● सेक्शन कंट्रोलर/अन्य कंट्रोल स्टाफ को फील्ड से प्राप्त किसी भी असामान्य जानकारी के बारे में सावधान रहना चाहिए जैसे किसी भी ट्रेन से लटकता हुआ हिस्सा या असामान्य ध्वनि इत्यादि ● उन्हें रिपोर्ट की गई असामान्यता के बारे में लोको पायलट/गार्ड या स्टेशन स्टाफ से पुष्टि करनी चाहिए और ट्रेन की जांच करने के लिए लोको पायलट एवं गार्ड को निर्देशित करना चाहिए ● जब तक यह पुष्टि नहीं हो जाती कि ट्रेन सुरक्षित है, इस प्रकरण को नहीं छोड़ना चाहिए। ● कितनी भी छोटी सूचना को, जब तक इसकी जाँच एवं सत्यापन न हो जाय, नजरअंदाज नहीं किया जाना चाहिए।
2.	टीपीसी	<ul style="list-style-type: none"> ● ओएचई में खराबी होने पर टीपीसी को दोषपूर्ण खण्ड की तत्काल पहचान करनी चाहिए और उसे आइसोलेट कर देना चाहिए। दोहरी तथा बहुलाइनों वाले खण्डों के मामले में दोषपूर्ण खण्ड के साथ उसी दिशा में समीपवर्ती रेलपथ के अप्रभावित खण्ड को भी आइसोलेट कर देना चाहिए। ● टीपीसी ओएचई विफलता का कारण स्थापित करेगा और यदि कारण स्पष्ट नहीं है, तो उसे पता होना चाहिए कि यह विफलता ट्रेन के पटरी से उतरने के कारण भी हो सकती है।

जहाँ संरक्षा का अंत होता है, वहीं दुर्घटना शुरू होती है।

क्रम सं.	द्वारा की गई कार्यवाही	अपेक्षित कार्यवाही
		<ul style="list-style-type: none"> ● यदि लोको पायलट टीपीसी से बात करता है या टीएलसी के माध्यम से संदेश देता है तो जब तक ओएचई विफलता का कारण सुनिश्चित न हो, टीपीसी द्वारा लोको पायलट को अपनी गाड़ी चेक करने के लिए कहना चाहिए। ओएचई की विफलता का कारण स्पष्ट होने के बाद, वह लोको पायलट को ओएचई बहाल होने तक इंतजार करने की सलाह दे सकता है। ● दोषपूर्ण खंड के आइसोलेट होने के बाद, टीपीसी खण्ड नियंत्रक को दोषपूर्ण खण्ड एवं अस्थायी रूप से आइसोलेट किये गये खण्ड के किलोमीटर नंबर के बारे में बतायेगा। इस संबंध में जारी किए गए निर्देश पत्र संख्या उमरे/संरक्षा/ जीएण्डएसआर/59 दिनांक 07.06.19 को देखा जा सकता है।
3.	सेक्शन कंट्रोलर, एएसएम / डिप्टी एसएस, लोको पायलट / सहा. लोको पायलट, गार्ड	<ul style="list-style-type: none"> ● टीपीसी से जानकारी प्राप्त होने पर, खण्ड नियंत्रक इन स्टेशनों के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि वे किसी भी ट्रेन को तब तक प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं देंगे जब तक कि पहली ट्रेन के लोको पायलट एवं गार्ड दोनों को निम्न आशय का “सावधानता आदेश” (कॉशन आर्डर) जारी नहीं कर दिए जाते। (i) अन्य गति प्रतिबन्धों का पालन करते हुए अत्यंत सावधानी पूर्वक दिन के समय दृश्यता साफ होने पर 60 किमी प्रति

सदैव सतर्क रहे और दुर्घटना से बचें।

क्रम सं.	द्वारा की गई कार्यवाही	अपेक्षित कार्यवाही
		<p>घंटा एवं रात के समय 30 किमी प्रति घंटा की रफ्तार से बढ़े। कर्व/घुमाव या कम दृश्यता वाले खण्ड में लोको पायलट अपने विवेक के अनुसार गति को विनियमित करेंगे।</p> <p>(ii) लाइन पर सतर्क निगाह रखें, और ऐसे किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी खड़ी करने के लिए तैयार रहे जो समीपवर्ती लाइन/लाइनों से किसी उल्लंघन की वजह से उत्पन्न हुआ हो तथा ओएचई में कोई गड़बड़ी नहीं है इस पर भी निगरानी रखें।</p> <p>इस आशय में जारी किए गए निर्देश पत्र सं.उमरे/संरक्षा/जीएण्डएसआर/59 दि. 07.06.2019 को देखा जा सकता है।</p>
4.	ईएसएम, एएसएम/ डिप्टी एसएस	जब भी यार्ड का कोई प्वाइंट फ्लैश करता दिखाई देता है, तो सभी संभावित कारणों का पता लगाया जाना चाहिए और भौतिक रूप से सत्यापन करना चाहिए। कोई विशेष कारण (इस मामले में ओएचई विफलता) का अनुमान नहीं लगाया जाना चाहिए। उन्हें सभी कारणों की संभावनाओं को समाप्त करना चाहिए जिसके परिणामस्वरूप प्वाइंट फ्लैश हो सकता है।
5.	समपार गेटमैन	गुजरती हुई ट्रेन में किसी भी लटकते हुए भाग या असामान्य आवाज को देखने के मामले में, गेटमैन तुरंत आवश्यक कार्यवाही करेगा, जिसमें पत्थर फेंककर मारना या जोर-जोर से चिल्लाकर गार्ड

समय मूल्यवान है, परन्तु संरक्षा बहुमूल्य है।

क्रम सं.	द्वारा की गई कार्यवाही	अपेक्षित कार्यवाही
		का ध्यान आकर्षित करना, शामिल होगा। वह (गेटमैन) सहायक स्टेशन मास्टर और अपने प्रभारी को असमान्यता के बारे में सूचित करेगा।
6.	एसएसएम/डिप्टी एसएस, प्वाइंटसमैन/पोर्टर, एसएसई टीआरडी	सभी स्टेशन स्टाफ को, जिनसे ओएचई आईसोलेटरों को संचालित करने की अपेक्षा की जाती है, एसएसई/टीआरडी द्वारा व्यावहारिक प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए ताकि वे ओएचई आईसोलेटरों के संचालन के बारे में पूरी तरह से परिचित एवं आश्वस्त हो जायें। इस संबंध में संबंधित कर्मचारियों से एक नया प्रमाणपत्र लिया जाना चाहिए।
7.	सेक्शन कंट्रोलर, एसएसएम/डिप्टी एसएस, एलपी/एएलपी, गार्ड, एसएसई/सीएण्डडब्ल्यू	किसी भी गाड़ी के अवपथन के बाद गैर अवपथित वैगनों को टीएक्सआर स्टाफ द्वारा जॉच के बाद ही साइट से चलाना चाहिए क्योंकि उसमें कुछ लटका हुआ भाग हो सकता है।
8.	सभी संबंधित	दुर्घटना स्थल से साक्ष्य दर्ज करते समय, वरिष्ठ पर्यवेक्षक समिति को स्पष्टता के साथ सभी साक्ष्य दर्ज करने के लिए सतर्क रहना चाहिए। उन्हें सीधा निष्कर्ष पर नहीं आना चाहिए एवं साक्ष्य आंशिक रूप से नहीं दर्ज करने चाहिए। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार सभी साक्ष्य दर्ज किये जाने चाहिए। यहां तक कि वैगन/कोच जो पटरी से नहीं उतरे हैं उनमें भी किसी प्रकार की हिटिंग के निशान या लापता/लटकने वाले हिस्से की जांच की जानी चाहिए एवं उसे भी दर्ज करना चाहिए।

हर कीमत पर दुर्घटना को बचायें।

क्रम सं.	द्वारा की गई कार्यवाही	अपेक्षित कार्यवाही
9.	एलपी / एएलपी	<p>लोको पायलट / सहायक लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन के साथ-साथ स्टेशन सेक्शन में भी किसी असमान्यता के कारण उनकी ट्रेन के रुकने के बाद निम्न कार्रवाई करनी चाहिए—</p> <ol style="list-style-type: none"> फ्लैशर लाइट जला देंगे। यह सुनिश्चित करने के लिए कि उनकी ट्रेन सुरक्षित है, दोनों तरफ से ट्रेन (एक तरफ से गार्ड और दूसरी तरफ से सहायक लोको पायलट) की जाँच करें। ओएचई विफलता के मामले में, उन्हें ओएचई विफलता का कारण जानने के लिए टीपीसी से बात करनी चाहिए। उन्हें किसी नुकसान की जाँच के लिए ट्रेन और ओएचई की भी जाँच करनी चाहिए। जब तक यह सुनिश्चित ना हो जाए कि उनकी ट्रेन सुरक्षित है और ओएचई सही है एवं टीपीसी द्वारा पुष्टि करने पर कि ओएचई की विफलता का कारण उनकी ट्रेन नहीं है, वे फ्लैशर लाइट को 'ऑफ' कर सकते हैं।
10.	गार्ड	<p>ब्लॉक सेक्शन के साथ-साथ स्टेशन सेक्शन में कुछ असामान्यता के कारण उनकी ट्रेन के रुकने के बाद गार्ड को निम्नलिखित कार्रवाई करनी चाहिए —</p> <ol style="list-style-type: none"> वह यह सुनिश्चित करेंगे कि लोको पायलट ने फ्लैशर लाइट जलाया है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि उनकी ट्रेन सुरक्षित है, दोनों तरफ से ट्रेन (एक तरफ से गार्ड और दूसरी तरफ से एएलपी) गाड़ी की जाँच करें।

एक छोटी-सी भूल बड़ी दुर्घटना का कारण बन सकती है।

दुर्घटना सं० 4

दिनांक एवं समय : 09.05.19 11.18 बजे

स्थान : कैलहट यार्ड, इलाहाबाद मण्डल।

वर्णन : गाड़ी सं० 12505 (नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस) के मुगलसराय से प्रस्थान करने के बाद कैलहट स्टेशन पास होते समय पाया गया कि गाड़ी के फ्रंट पावर कार में आग लगी पायी गयी।

कारण : (i) आग लगने वाला डी. जी. सेट—बी मेसर्स किलोस्कर ऑयल लिमिटेड द्वारा निर्मित व वॉरन्टी पीरियड के अन्दर था।

(ii) मेसर्स दीव जेन सेट सेल्स एवं सर्विस, दिल्ली के पावर कार स्कार्टिंग स्टाफ श्री नारायण बेहरा को अग्नि शमन यंत्र के आपरेशन की उचित जानकारी नहीं थी एवं उसके पास डी.जी. सेट के आपरेशन का सक्षमता प्रमाण पत्र भी नहीं था।

(iii) कामख्या मण्डल के दो हेल्पर्स को भी अग्नि शमन यंत्र के आपरेशन की उचित जानकारी नहीं थी एवं एक अन्य हेल्पर चाय इत्यादि बनाने के लिए एक केतली पॉवर कार के पैनल रूम में ले कर चल रहा था।

(iv) वरि० खण्ड अभि०/वि०/कोचिंग/कामख्या द्वारा पावर कार स्कार्टिंग स्टाफ को अग्नि शमन के विषय में उचित प्रशिक्षण नहीं दिया जाना।

सबक : वर्कशाप में पावर कार का उचित रख-रखाव न होना।

दुर्घटना सं० 5

दिनांक एवं समय : 10.05.19 08.57 बजे

स्थान : आगरा सिटी, आगरा मण्डल।

वर्णन : गाड़ी सं० 64955 मेमो पैसेन्जर का राजा की मण्डी से प्रस्थान के उपरान्त जैसे ही आगरा सिटी के होम सिगनल को पार करके प्लेटफार्म पर आगमन के समय एक कोच का डाउन लूप लाइन में अवपथन।

सावधानी हटी - दुर्घटना घटी।

कारण : EMU के कोच सं० 31318 में लगा साइड बियरर Bronze piece घिसा हुआ पाया गया। इसके ऑयल ग्रूव मिट चुके थे। Bronze piece की सतह पर डेन्ट मार्क भी पाए गये। ट्रैक के पैरामीटर भी ठीक नहीं पाए गए। ट्रैक की गोलाई पर कण्ट बदलने की दर 40.7 mm/second पायी गयी है। जोकि अनुमत 55 mm/second से काफी पास है।

अतः EMU के कोच तथा ट्रैक में मिली-जुली खामियां की वजह से यह अवपथन हुआ।

दुर्घटना सं० 6

दिनांक एवं समय : 14.05.19 09.01 बजे

स्थान : अजायबपुर स्टेशन, इलाहाबाद मण्डल।

वर्णन : गाड़ी सं० 64581 (हाथरस फोर्ट — दिल्ली मेमो) पैसेन्जर के लोको पायलट द्वारा अजायबपुर स्टेशन के तीसरी लाइन के स्टार्टर सिगनल को खतरे की स्थिति में पार करना।

कारण : (i) श्री राजेन्द्र कुमार मीना, लोको पायलट/गुड्स/टूण्डला के द्वारा सिगनल संकेत के पालन करने में उदासीनाता दर्शाना।

(ii) श्री राजीव यादव, गार्ड/टूण्डला के द्वारा पर्याप्त समय रहते उचित कार्यवाही न करना।

(iii) सहारनपुर शेड के एस.एस.ई. द्वारा उचित Joint Brake Memo न जारी करना।

सबक : सम्बन्धित सिगनल के संकेतों की अनुपालना न करना व गति पर नियंत्रण न रखना।



संरक्षा के लिए कोई अवकाश नहीं होता।

अध्याय - 2

संरक्षा अभियान

अप्रैल से जून, 2019 तिमाही में जारी किये गये संरक्षा अभियान।

क्रम सं०	विषय	अवधि	लागू करने की तिथि
1.	15 days safety drive for training of station staff for opening/ closing of Isolator.	30.04.19 to 14.05.19	30.04.2019
2.	15 days safety drive for counselling of Loco Pilots and Guards regarding alertness in loop line.	07.05.19 to 21.05.19	07.05.2019
3.	30 days Safety Drive to ensure safe train operation.	04.06.19 to 03.07.19	04.06.2019
4.	One month safety drive on "Prevention of Signal Passing At Danger (SPAD)".	12.06.19 to 11.07.19	12.06.2019
5.	15 days safety drive for counselling of gatemen.	12.06.19 to 26.06.19	12.06.2019

सर्तक व्यक्ति ही संरक्षा का पालन कर सकता है।

अध्याय - 3
मुख्यालय से जारी महात्वपूर्ण पत्र
NORTH CENTRAL RAILWAY

JOINT PROCEDURE ORDER ON 'FLAT TYRE/ METAL DEPOSIT'

No. NCR/Mech./821-II/Pt./JPO

Date: 24.05.2019

**Sub : Revised Joint Procedure Order on
Flat Tyre and Metal Deposit.**

There have been several instances where Flat-tyre has caused extensive damage to track by causing railfractures and weld failures resulting into serious accidents. In order to prevent recurrence of such incidences, following guidelines are to be followed.

A. PREVENTIVE MEASURES:

- (i) The TXR staff in Depot / Sick lines must check the flatness of wheel tread with the help of tyre-defect gauge Examination, since it is possible to detect flatness of tyre only when the train is stationary. The permissible flat on wheel tread is limited to 60 mm for Goods Stock and 50 mm for Coaching Stock / Locomotive. All train examination staff shall adhere to the provisions of Rule 2.8.4, 3.2.2 and 'S' 4.21.1 "Tyre Defects" of Part IV IRCA Conference Rules for freight stock.
- (ii) Working of freight trains provided with twin pipe system of braking to be ensured to run over NCR. Train crews shall check at the time of GDR and take action as per HQ JPO No. NCR/Mech/814/Frt dated 26.08.2016.
- (iii) Functioning of distributor valves in wagons shall be ensured at depots by field units at every examination point.
- (iv) The empty/ load device should be kept in the relevant position to avoid skidding of wheels, resulting into flatness of tyre during run by the Guard and LP at the time of clearing empties from the Sidings.

समय-समय पर जारी संरक्षा नियमों से अवगत रहें।

- (v) Before movement of loads from loading/ unloading points, it should be ensured by the train crew that all wagons are in released condition including hand brakes.
- (vi) While picking up load from road side stations, the train crew should ensure release of hand brakes.
- (vii) The train crew and Shunting staff should release brakes whenever DV Isolating Cock is operated by them and record on BPC.
- (viii) LP shall wait for 3 minutes to release the brake in case of single pipe brake system and 1½ minutes in case of twin pipe brake system fitted on trailing stock. Earlier starting, if train brakes have not been released fully, may result in excessive force on coupler and brake binding.
- (ix) LP to ensure that air flow indicator while needle coincide with fixed red needle and light & buzzer is not giving any indication.
- (x) Loco Pilot shall ensure giving proper release time in Goods and passenger trains after each brake application before moving.
- (xi) Loco Pilot shall demand banker in case he is not confident to clear the grade.
- (xii) Loco Pilot shall not make undue efforts to clear the section once the train is stalled. It must be ensured that load is fully released before taking traction.

B. DETECTION OF FLAT TYRE AND METAL DEPOSIT:

- (i) The gateman, trackman and station staff should be vigilant in detection of unusual/ hammering sound in the formation.
- (ii) TXR staff during 'rolling-in' examination at all major train examination points to detect flat face on wheel tyre or metal deposit in train while in motion.
- (iii) At station where C&W staffs are deployed for checking of under gear at exit and entry points should also be vigilant to detect flat tyre or metal deposit in passenger and goods trains passing through the stations.
- (iv) Station Operating Staff while exchanging 'all-right' signals shall be vigilant and attentive to hear any unusual/ hammering sound in the running train and make efforts to stop and examine the train. If they hear such sound, they should start counting the location of

सर्तकता में लापरवाही जीवन में घातक होती है।

such a wagon (counting it as one) till the BV. It will demarcate location of such a wagon in moving train and communicate it to control and next station.

- (v) Traffic & Engineering Gatemen and Engineering gangs shall also be vigilant in detecting any unusual/ hammering sound on all running train and they should be in readiness to exhibit STOP hand signal and stop the train; or intimate the SM if they fail to stop train.
- (vi) Engineering Staff and Supervisors while at worksites or while doing trolley inspection or foot-plate inspection should also be advised to be vigilant towards detection of flat-tyre or metal deposit on the passing trains and take suitable action for stopping the train or informing the train Crew/ SM by the quickest means of communication available. Such a wagon in moving train can be located by them.
- (vii) Crew (LP, ALP and Guard) shall also be vigilant to notice any hammering and unusual sound from the coaches/ wagon in or near to the Locomotive or BV of rear train. They shall also be in lookout and report any such occurrence from the train passing by or coming from opposite direction,
- (viii) On-board staff like TTEs, Coach Attendants, AC Mechanics and other Supervisor/ Officers travelling by the train can also detect any unusual/ hammering sound in the respective coach.

C. ROLE OF STAFF AFTER DETECTION OF A 'FLAT TYRE' & METAL DEPOSIT:

1.0 Loco Pilot & Guard of the train:

- a. On detecting/ getting information about the hammering sound on the formation in the block section, the train crew shall observe a speed restriction not exceeding **30 KMPH** for clearing the section up to next station. After clearing the block section, the LP and Guard of the train shall ask for the TXR staff for examining the concerned coach/wagon.
- (i) If TXR staff is not available or likely to take more time for TXR staff to come at station, the LP, Guard and ASM shall decide in consultation with section controller to detach the coach/ wagon at the same station. The section controller shall consult C&W control prior to giving advice for detachment or otherwise. If the coach/ wagon are detached at the station, the detached coach/ wagon shall be moved by another train/ Loco as planned

सर्तकता संरक्षा का पूरक है।

by section controller upto the next TXR examination point with a restrictive speed not exceed 30 KMPH.

- (ii) If TXR staff is available at that station or they can come quickly from other station, the flat tyre shall be examined by the TXR staff and they will certify whether the flatness is within the permissible limits or beyond. If the flatness is within the permissible limit, they can certify for running the train further at normal speed and if flatness is beyond the permissible limit, the Coach/ Wagon has to be detached at the same station.
- b. In case of metal deposit the C&W staff shall try to chip off the metal deposited and certify the train for further running as per severity of deposition left on tread after chipping as done in case of normal flat.
- c. To have an idea about the severity of metal deposit, the procedure as per Annexure 'A' should be followed.

2.0 Station Staff:

- (i) Once report about hammering sound is reported in the train from the SM in rear or by any gateman from the rear block section, the SM shall stop the train and arrange to issue a memo to the TXR staff if available to measure the length of flatness and allow the train only if the measured flat is within the permissible limit.
- (ii) Mechanical staff/ TXR staff working at the station shall inspect the wagons/ coaches which were reported with flat tyre and take action as per the above mentioned guidelines in Para 1.0 above.
- (iii) If no TXR staff is posted at that station, the SM shall action to detach the coach/ wagon in consultation with control and allow the remaining train to proceed with normal speed. Detachment will be done after flat tyre certified by LP and Guard after measurement in consultation with section controller [para 1.0 (i) (a)]
- (iv) Under no circumstance, SM shall allow the train to run with a suspected flat tyre once the information is received.

3.0 Functions of Section Controller/ Dy. Controller:

- (i) The Section controller after getting information from the SM shall stop the train at the next station where loop line is available for examination by LP & Guard duly taking the advice seriously as reported by stations and advice C&W, Controller, Deputy Control-

निर्धारित विधि पूर्वक काम करें, शार्ट कट खतरनाक होता है।
--

ler and Chief Controller. He shall take action as stated in Para 1.0 & Para 2.0 in consultations with C&W control, LP, Guard & ASM.

- (ii) Deputy Controller shall co-ordinate with Engineering Control and depute the SSE (P. Way)/JE/P.Way/ P.Way Supervisor of Engineering Department to inspect the rear block section either by travelling in a light engine/Tower Wagon, with a restricted speed of 30 KMPH or by proceeding on a motor /push trolley, if Loco/Tower wagon is not readily available or arranging the same is likely to take more time.
- (iii) Controllers to be educated regarding hauling capacity of locomotives and gradient in the section. Load chart and signal "OFF" condition to be displayed in front of controllers for their awareness and handy information Banker shall be provided wherever demanded by loco Pilot.

4.0 Engineering Control:

Engineering control shall co-ordinate with Traffic Control in alerting SSE/JE/P.Way Supervisor of Engineering department and getting the section inspected by Engineering official as laid down in Para 3.0 (ii) and 5.0. Thereafter, Engineering control in consultation with SSE/JE-P.Way Supervisor who has inspected the section shall impose SR of 50 kmph in one block section rear of point of detection of flat tyre/ metal deposition, for all trains and USFD testing of that block section is to be carried out at the earliest. Necessary corrective action is to be taken and after that normal speed is to be permitted.

5.0 Engineering Staff:

- (i) On getting the advice from the Control (Engineering or Traffic) they shall be in readiness to proceed for inspection and certification of track in the rear affected block section, duly taking protective action for any failure noticed during such inspection.
- (ii) In case flat tyre is assessed beyond limits by C&W staff, SR of 50 kmph to be imposed in one block section rear of point of detection of flat tyre for all trains and USFD testing of that block section is to be carried out at the earliest. Necessary corrective action is to be taken and after that normal speed is to be permitted.

CTE

CRSE

CELE

CFTM

जरा—सी सावधानी, संरक्षा के लिए उत्तम साधन है।

अध्याय - 4

विविध विषय

4.1 संरक्षा संचेतना दर्शाने वाले कर्मचारियों का सम्मान ।

उत्तर मध्य रेलवे के निम्न कर्मचारियों को संरक्षापूर्वक उल्लेखनीय कार्य हेतु महाप्रबन्धक के द्वारा रु. 2000/-, मैडल व प्रशस्ति-पत्र से पुरस्कृत किया गया ।

1. श्री ए. के. त्रिपाठी, सहा.लोको पायलट / इलाहाबाद दिनांक 09.12.18 को गाड़ी सं. 12249 इंजन सं. 30632 / टीकेडी पर डीडीयु-इलाहाबाद खण्ड में कार्य के दौरान करछना और छिवकी के मध्य किमी सं. 808 / 03 पर जर्क महसूस किया । इन्होंने तत्काल स्थिति का आकलन करते हुए आपातकालीन ब्रेक लगाया और तुरन्त फ्लेसर लाइट जलाया तथा गाड़ी को कंट्रोल किया ।



2. श्री राकेश कुमार ट्रैक मेन्टेनर-4 / ललितपुर दिनांक 15.08.18 को अपने कार्य के दौरान करौंदा-मोहासा सेक्शन में किमी 996 / 12-17 डाउन रोड पर शाम 4.30 बजे रेल हेयर क्रैक डिटेक्ट किया और वैल्ड फ्रैक्चर करौंदा-मोहासा सेक्शन किमी 999 / 14-16 डाउन रोड दिनांक 26.08.18 को रिपेयर कर यातायात को सुचारु किया ।



3. श्री वीर सिंह ठाकुर, जेई / सिगनल / मे.ला. / झॉसी दिनांक 19.09.18 को बी केबिन / झॉसी पर 69 बीटी ट्रैक फेल हो गया था । टेस्ट रूम / सिगनल / झॉसी द्वारा समय 01.50 बजे रात्रि में आरआरई / झॉसी केबिन पर सूचना मिली एवं चेक करने पर पाया कि किमी 1126 / 10 के ठीक पास में डाउन ट्रैक पर रेल फ्रैक्चर है ।



4. श्री सत्येन्द्र सिंह वर्मा, एस.एम-1 / कानपुर दिनांक 19.09.18 को बी केबिन / झॉसी पर 69 बीटी ट्रैक फेल हो गया था । टेस्ट रूम / सिगनल / झॉसी द्वारा समय 01.50 बजे रात्रि में



एक छोटी-सी सावधानी से बड़ी दुर्घटना होने से बच सकती है ।

आरआरई/झाँसी केबिन पर सूचना मिली एवं चेक करने पर पाया कि किमी 1126/10 के ठीक पास में डाउन ट्रैक पर रेल फ्रैक्चर है।

5. श्री जसविन्दर सिंह, वरिष्ठ, टेक्नीशियन/क0वि0/झाँसी दिनांक 11.10.18 को किमी सं. 1129/03 पर बान्डिंग कार्य हेतु ओ0एच0ई0 स्टाफ के साथ कार्यरत थे। तभी इन्होंने देखा कि गाड़ी संख्या 01708 अप का टूटा हुआ हॉर्न ओ0एच0ई0 केन्टीलीवर से टकराकर स्टडी आर्म की स्विच क्लिप निकल गई है, जिसका लोको बदलवाया गया।



6. श्री अखिलेश कुमार श्रीवास्तव, हेल्पर/क0वि0/झाँसी दिनांक 11.10.18 को किमी सं. 1129/03 पर बान्डिंग कार्य हेतु ओ0एच0ई0 स्टाफ के साथ कार्यरत थे। तभी इन्होंने देखा कि गाड़ी संख्या 01708 अप का टूटा हुआ हॉर्न ओ0एच0ई0 केन्टीलीवर से टकराकर स्टडी आर्म की स्विच क्लिप निकल गई है जिसे आसानी से देखा जाना काफी मुश्किल था।



7. श्री आर. के. मिश्रा 'बी', लोको पायलट/मेल/झाँसी दिनांक 06.11.18 को गाड़ी सं. 12716 लोको सं. 30380 नई दिल्ली-झाँसी खण्ड में कार्य करने के दौरान सिथौली-संदलपुर खण्ड में किमी सं. 1208/25-21 पर लर्च महसूस किया।



8. श्री धीर सिंह, सहा. लोको पायलट/झाँसी दिनांक 06.11.18 को गाड़ी सं. 12716 लोको सं. 30380 नई दिल्ली-झाँसी खण्ड में कार्य करने के दौरान सिथौली-संदलपुर खण्ड में किमी सं. 1208/25-21 पर लर्च महसूस किया।



9. श्री रुपेश कुमार मीना, लोको पायलट/मेल/झाँसी दिनांक 11.12.18 को गाड़ी सं. 12415 लोको सं. 22820 भोपाल-झाँसी खण्ड में कार्य के दौरान मोहासा-धौरा खण्ड में किमी 1001/24-28 पर लर्च महसूस किया।



संरक्षापूर्वक कार्य प्रतिदिन की आदत में रखें।

10. श्रीमती पूनम शाक्या, सहा. लोको पायलट/मेल/झांसी दिनांक 11.12.18 को गाड़ी सं. 12415 लोको सं. 22820 भोपाल-झांसी खण्ड में कार्य के दौरान मोहसा-धौरा खण्ड में किमी 1001/24-28 पर लर्च महसूस किया।
11. श्री जयन प्रसाद मीना, उप स्टेशन अधीक्षक/बेढ़म दिनांक 15.08.18 को बेढ़म स्टेशन से 17.03 बजे थू गाड़ी सं. MSTB 1892216072 में hanging part report किया। गाड़ी को BINR स्टेशन पर गार्ड एवं स्टेशन स्टाफ द्वारा चेक करने पर वैगन नं. ईआर 56020826854 BRNL 28th from rear की iron strip broken पायी जाने पर टीएक्सआर द्वारा जीवीएच तक SR 30 kmph एवं JBS से SR 30 kmph के साथ permit कर उक्त वैगन को रामगढ़ स्टेशन पर डिटैच किया गया।
12. श्री दिलीप कुमार मीना, लोको पायलट/पैसेन्जर, मथुरा दिनांक 09.08.18 को मथुरा-पलवल-दिल्ली खण्ड में गाड़ी सं. 51901 (AGC-DLI Pass.)/लोको सं. 30131/टीकेडी पर कार्यरत थे। जब गाड़ी उत्तर रेलवे के OKA-NZM स्टेशनों के बीच चल रही थी तभी इनको अपनी लाइन पर 30 किमी/घंटा कॉशन के लिए इंजीनियरिंग बोर्ड दिखाई दिये, जबकि प्राप्त कॉशन ऑर्डर में यह कॉशन अंकित नहीं था। लोको पायलट ने सुरक्षा की कार्यवाही करते हुए तुरंत आपातकालीन ब्रेक का प्रयोग कर गाड़ी को नियंत्रित किया।
13. श्री दिनेश चन्द मीना, सहा. लोको पायलट/मथुरा दिनांक 09.08.18 को मथुरा-पलवल-दिल्ली खण्ड में गाड़ी सं. 51901 (AGC-DLI Pass.)/लोको सं. 30131/टीकेडी पर कार्यरत थे। जब गाड़ी उत्तर रेलवे के OKA-NZM स्टेशनों के बीच चल रही थी तभी इनको अपनी लाइन पर 30 किमी/घंटा कॉशन के लिए इंजीनियरिंग बोर्ड दिखाई दिये, जबकि प्राप्त कॉशन ऑर्डर में यह कॉशन अंकित नहीं था। लोको पायलट



स्टेशन संचालन निगम का अक्षरक्षः पालन करें।

ने सुरक्षा की कार्यवाही करते हुए तुरंत आपातकालीन ब्रेक का प्रयोग कर गाड़ी को नियंत्रित किया।

14. श्री कौशल कुमार वर्मा, लोको पायलट/गुड्स/आगरा छावनी दिनांक 15.09.18 को पलवल-आगरा खण्ड में गाड़ी सं. बाद/लोको सं. 31686 पर कार्यरत थे। जब गाड़ी SHLK-HDL खण्ड में 21.25 बजे पूरी स्पीड से पास हो रही थी तो इसी बीच इन्होंने किमी 1455/26ए पर अपनी लाइन की ओएचई के कॉन्टेक्ट वायर पर एक बड़े साइज का त्रिपाल लटक देखा। संभावित पेन्टो एंटेन्गीलमेंट की दुर्घटना को भांपकर इन्होंने त्वरित कार्यवाही करते हुए अपने लोको के पेंटोग्राफ को नीचे झुकाकर इस से स्थान से अपनी गाड़ी को सुरक्षित पास किया परन्तु यह त्रिपाल लोको के रूफ इक्युपमेंट में उलझ गया, तब इन्होंने गाड़ी को खड़ी करके लोको की जाँच की।



15. श्री महेश कुमार मीना, सहा. लोको पायलट/घौलपुर दिनांक 04.09.18 को DHO-TPO ब्रान्च लाइन खण्ड में गाड़ी सं. 52179 (DHO-SRMT Pass.)/लोको सं. 518 पर कार्यरत थे। जब गाड़ी मोहारी-सरमथुरा स्टेशनों के बीच चल रही थी तभी इनको लाइन के किमी 1344/01 पर बहुत तेज जर्क महसूस हुआ। लोको पायलट ने सुरक्षा की कार्यवाही करते हुए तुरंत गाड़ी को नियंत्रित किया और गाड़ी खड़ी करके जर्क वाले स्थान की जाँच की जिसमें पाया कि इस स्थान पर तेज बरसात के कारण पुलिया के ऊपर की मिट्टी बैठ गई है और रेल संचालन असुरक्षित है।



16. श्री प्रशान्त पाल, सहा. लोको पायलट/मथुरा जं. दिनांक 18.09.2018 को गाड़ी सं. 12963 (मेवाड़ एक्सप्रेस) को मथुरा/प्लेटफार्म-3 से कोटा के लिए प्रस्थान होने पर इसके कोच संख्या एस-8 (NW15207) के अंडर फ्रेम में तेज फ्लेम के साथ आग लगी हुई देखी तो मथुरा अप मेन लाइन में लाइन क्लियर के लिए खड़ी मालगाड़ी के क्रू ने वीएचएफ सेट द्वारा गाड़ी को तुरन्त रूकवाया।



यात्रियों की संरक्षा आपका पवित्र कर्तव्य है।

17. श्री राम, टेक्नीशियन-I /आगरा कैंट दिनांक 07.10.18 को ट्रेन नं. 12177/78 (मथुरा-हावड़ा) चम्बल एक्सप्रेस में प्राथमिक अनुरक्षण के दौरान बोलस्टर स्प्रिंग के फेल्योर में हेयर लाइन क्रैक पाया गया। इसको देखना खुली आँखों से कठिन था। इस प्रकार इसे डिटेक्ट किया गया। पिट निरीक्षण में स्प्रिंग दो भागों में बांटा गया।



18. श्री निर्दोश कुमार, ट्रैकमेन्टेनर-चतुर्थ ये एसएसई/पीवे/एस/मथुरा, उ0म0रे0, मथुरा जंक्शन के अधीन आगरा मंडल में कार्यरत हैं। इन्होंने दिनांक 23.10.2018 को किमी 1386/10-12 डाउन रोड में प्वाइंट 108ए में अपनी ड्यूटी के दौरान रेल फ्रैक्चर डिटेक्ट किया।



19. श्री भूदेव, ट्रैकमेन्टेनर-चतुर्थ ये एसएसई/ पीवे/एस/मथुरा, उ0म0रे0, मथुरा जंक्शन के अधीन आगरा मंडल में कार्यरत हैं। इन्होंने दिनांक 23.10.2018 को किमी 1386/10-12 डाउन रोड में प्वाइंट 108ए में अपनी ड्यूटी के दौरान रेल फ्रैक्चर डिटेक्ट किया।



20. श्री सुजान सिंह, लोको पायलट मेल/आगरा दिनांक 23.10.18 को झॉसी-आगरा खण्ड में गाड़ी सं. 12687 (MDU-DDN Exp.)/लोको सं. 22694/GZB पर कार्यरत थे। जब गाड़ी JHS-KRQ स्टेशनों के बीच चल रही थी तभी इनको अपनी लाइन के कर्व पर 30 किमी/घंटा कॉशन के लिए इंजीनियरिंग बोर्ड दिखायी दिए, जबकि झॉसी से प्राप्त कॉशन आर्डर में यह कॉशन अंकित नहीं था। इन्होंने सुरक्षा की कार्यवाही करते हुए तुरंत आपातकालीन ब्रेक का प्रयोग कर गाड़ी को नियंत्रित किया।



21. श्री दीपक कुमार, सहा. लोको पायलट मेल/आगरा दिनांक 23.10.18 को झॉसी-आगरा खण्ड में गाड़ी सं. 12687 (MDU-DDN Exp.)/लोको सं. 22694/GZB पर कार्यरत थे। जब गाड़ी JHS-KRQ स्टेशनों के बीच चल रही थी तभी



संरक्षा नियमों का पालन आप पर निर्भर है।

इनको अपनी लाइन के कर्व पर 30 किमी/घंटा कॉशन के लिए इंजीनियरिंग बोर्ड दिखायी दिए, जबकि झॉसी से प्राप्त कॉशन आर्डर में यह कॉशन अंकित नहीं था। इन्होंने सुरक्षा की कार्यवाही करते हुए तुरंत आपातकालीन ब्रेक का प्रयोग कर गाड़ी को नियंत्रित किया और कॉशन वाले स्थान से नियंत्रित गति से गाड़ी पास की।

22. श्री अनूप कुमार सिंह, लोको पायलट/आगरा दिनांक 20.10.18 को गाड़ी सं. लाइट इंजन/लोको सं 28326 पर कार्यरत थे। जब लाइट इंजन **BTSR-VRBD** खण्ड में 30 किमी/घंटा के कॉशन ऑर्डर में चल रहा था तभी किमी 1404/8 पर एक बहुत बड़ा बैल/सॉड लोको से टकराया जिससे लोको में हवा से संबंधित पाइप लाइन टूट गई और ब्रेक पाइप व एम आर के प्रेसर शून्य हो गये जिसके कारण लोको का ब्रेक सिस्टम फेल हो गया। इन्होंने त्वरित कार्यवाही करते हुए लाइट इंजन की गति को तुरंत रिहोस्टेटिक ब्रेकिंग (इलेक्ट्रिकल ब्रेक) से नियंत्रित किया और सहायक लोको पायलट को लोको के हैंड ब्रेक कसने के लिए नियुक्त किया।



23. श्री खुशी राम मीना, सहा. लोको पायलट/आगरा दिनांक 20.10.18 को गाड़ी सं. लाइट इंजन/लोको सं 28326 पर कार्यरत थे। जब लाइट इंजन **BTSR-VRBD** खण्ड में 30 किमी/घंटा के कॉशन ऑर्डर में चल रहा था तभी किमी 1404/8 पर एक बहुत बड़ा बैल/सॉड लोको से टकराया जिससे लोको में हवा से संबंधित पाइप लाइन टूट गई और ब्रेक पाइप व एम आर के प्रेसर शून्य हो गये जिसके कारण लोको का ब्रेक सिस्टम फेल हो गया। इन्होंने त्वरित कार्यवाही करते हुए लाइट इंजन की गति को तुरंत रिहोस्टेटिक ब्रेकिंग (इलेक्ट्रिकल ब्रेक) से नियंत्रित किया और सहायक लोको पायलट को लोको के हैंड ब्रेक कसने के लिए नियुक्त किया और लाइट इंजन के ब्रेक फेल होने पर भी इसे सेक्शन में खड़ा करने में सफल हुये।



24. श्री जसवन्त सिंह, लोको पायलट/गुड्स, आगरा छावनी दिनांक 10.11.2018 को गाड़ी संख्या एनपीएसबी लोको संख्या 2347423921 डाउन मेन लाइन पर खड़ी थी। गाड़ी



गलत निर्णय विनाश का कारण बन सकता है।

को प्रस्थान सिगनल मिलने पर गाड़ी 6.13 पर स्टार्ट हुई तभी इनकी सतर्क निगाहों ने वैगन संख्या बाक्सएन सू 14120 765251 की हैंड ब्रेक असेम्बली को, वेल्डिंग टूट कर नीचे लटकता हुआ देखा, ऐसा देख कर उन्होंने तुरन्त वाकी-टाकी पर गार्ड से गाड़ी को रूकवाया और YM आगरा को सूचित किया जिसके सीएण्डडब्ल्यू स्टाफ ने गाड़ी के हैंडब्रेक को तार से बांधा और वैगन को फिट दिया।

25. श्री राजेश मीना, ट्रैक मेन्टेनर/एसएसई/पीवे/आगरा दिनांक 23.12.18 को समय 15.48 बजे किमी 1347/10-12 पर ग्लू ज्वाइंट रेल फ्रैक्चर ड्यूटी के दौरान डिटेक्ट किया।



26. श्री मुकेश कुमार, ट्रैक मेन्टेनर/एसएसई/ पीवे/कोसीकला दिनांक 30.12.18 को समय 7.45 बजे बीटीएसआर यार्ड के किमी 1396/6-8 में Prevetive weld failure ड्यूटी के दौरान डिटेक्ट किया।



27. श्री महेन्द्र कुमार पटेल, ट्रैक मेन्टेनर.प्/उमरे/नैनी, दिनांक 29.01.2019 को किमी 815/0 से 817/0 की बीट में कोल्ड वेदर पेट्रोलिंग में दौरान देखा कि बायीं तरफ वेल्ड में क्रेक है जिसकी सूचना बिना समय व्यर्थ किये 02.00 बजे 30 किमी प्रति घंटा का कॉशन लगाकर गाड़ियों का संचालन शुरू कराया।



28. श्री जर्नादन यादव, ट्रैक मेन्टेनर ग्रेड II/उमरे/नैनी, दिनांक 29.01.2019 को किमी 815/0 से 817/0 की बीट में कोल्ड वेदर पेट्रोलिंग के दौरान देखा कि बायीं तरफ वेल्ड में क्रेक है जिसकी सूचना बिना समय व्यर्थ किये समय 02.00 बजे 30 किमी प्रति घंटा का कॉशन लगाकर गाड़ियों का संचालन शुरू कराया।



एक छोटी-सी सावधानी से बड़ी दुर्घटना होने से बच सकती है।

29. श्री राम आसरे, प्वाइंटसमैन/उमरे/इरादतगंज, दिनांक 09.01.19 को इरादतगंज स्टेशन में 08-16 की ड्यूटी में कार्यरत थे, इन्होंने गाड़ी संख्या एलपीजीयू में ब्रेकवान से 6वीं गाड़ी के वैगन संख्या (SC-10079864946) में हॉट एक्सल चिन्हित किया।



30. श्री रवि कुमार वर्मा, स्टेशन मास्टर/उमरे/इरादतगंज, दिनांक 06.01.2019 को झींझक स्टेशन में 08-16 की ड्यूटी में कार्यरत थे। इन्होंने गाड़ी संख्या बीजीजेड में ब्रेकवान से 8वीं गाड़ी के वैगन संख्या (SER-94071459966) में हॉट एक्सल चिन्हित किया।



31. श्री शीतला प्रसाद, प्वाइंटसमैन/उमरे/रूरा, दिनांक 04.01.19 को रूरा स्टेशन में ;गेटमैन गेट नं. 94-बीद्ध में 08-16 की ड्यूटी में कार्यरत थे। इन्होंने गाड़ी संख्या जीएस-10 में ब्रेकवान से 12वीं गाड़ी के वैगन संख्या ;ECR-21100926170) में हॉट एक्सल चिन्हित किया। इनकी सूचना पर त्वरित कार्यवाही करते हुए स्टेशन मास्टर ने तुरंत वाकी-टाकी पर लोको पायलट एवं गार्ड को सूचित किया तथा गार्ड एवं लोको पायलट द्वारा चेक करने पर कल्पित वैगन को शंटिंग कर आरजीएम साइडिंग में काटा गया।



32. श्री एस. एन. चौबे, लोको पायलट/उमरे/कानपुर, दिनांक 03.01.19 को गाड़ी संख्या 22811, इंजन नंबर 30666/GZB, NDLS नई दिल्ली से 05.35 बजे प्रस्थान किया। गाड़ी संचालन के दौरान समय 06.49 बजे अछल्दा स्टेशन के पास करने के बाद ऑटोमेटिक सिगनल ए-506 लाल होने के कारण खड़े हुए और नियमों का अनुपालन करते हुए, सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने पर किमी संख्या 1120/19-21 के मध्य रेल फ्रैक्चर देखा एवं तत्काल इसकी सूचना Dy.SS/ULD को दिया साथ ही मुख्य कर्षण लोको नियंत्रक/टूण्डला तथा सर्वसंबंधित को भी अवगत कराया।



भाग्य पर निर्भर न रहें, बल्कि संरक्षा में विश्वास रखें।

33. श्री एस. एस. मिश्रा, सहा. लोको पायलट/उमरे/कानपुर, दिनांक 03.01.19 को गाड़ी संख्या 22811, इंजन नंबर 30666/GZB, NDLS नई दिल्ली से 05.35 बजे प्रस्थान किया। गाड़ी संचालन के दौरान समय 06.49 बजे अछल्दा स्टेशन के पास करने के बाद ऑटोमेटिक सिगनल ए-506 लाल होने के कारण खड़े हुए और नियमों का अनुपालन करते हुए, सावधानी पूर्वक आगे बढ़ने पर किमी संख्या 1120/19-21 के मध्य रेल फ्रैक्चर देखा एवं तत्काल इसकी सूचना सर्वसम्बन्धित।



34. श्री एम. पी. शुक्ला, लोको पायलट/उमरे/इलाहाबाद, दिनांक 25.02.19 को गाड़ी संख्या 20840 इंजन नंबर 30641/गाजियाबाद पर कानपुर-इलाहाबाद खण्ड में कार्यरत थे। गाड़ी संचालन के दौरान लोको पायलट ने भरवारी गेट संख्या 13-बी के पास किमी संख्या 1175/05-07 के मध्य जर्क महसूस किया। तत्काल स्थिति की गंभीरता का आकलन करते हुए आपातकालीन ब्रेक लगाया और तुरन्त फ्लैशर लाइट जलाया। गाड़ी एडवांस स्टार्टर पास करने के बाद किमी संख्या 861/18 पर खड़ी हुयी। तत्काल स्थिति की गंभीरता का आकलन करते हुए इसकी सूचना सर्वसम्बन्धित को दी।



35. श्री पारस नाथ यादव, को-लोको पायलट/उमरे/ इलाहाबाद, दिनांक 25.02.19 को गाड़ी संख्या 20840 इंजन नंबर 30641/गाजियाबाद पर कानपुर-इलाहाबाद खण्ड में कार्यरत थे। गाड़ी संचालन के दौरान लोको पायलट ने भरवारी गेट संख्या 13-बी के पास किमी संख्या 1175/05-07 के मध्य जर्क महसूस किया। तत्काल स्थिति की गंभीरता का आकलन करते हुए आपातकालीन ब्रेक लगाया और तुरन्त फ्लैशर लाइट जलाया, स्थिति की गंभीरता का आकलन करते हुए इसकी सूचना सर्वसम्बन्धित को दी।



36. श्री अभिषेक कुमार सिंह, ,गार्ड/उमरे/इलाहाबाद, दिनांक 17.02.19 को गाड़ी संख्या 19048 में कार्य कर रहे थे।



हर दिन संरक्षा का दिन है।

व्यासनगर एवं ब्लाक हट—बी के बीच किमी 761/4—2 पर झटका महसूस किया। इन्होंने तुरंत प्रेशर लगा कर गाड़ी को रोक दिया। नीचे उतर कर देखने पर रेल टूटी हुयी थी जिसे JE/PWAY/VYN ने मरम्मत कर 10 किमी प्रति घंटा का कॉशन लगा कर गाड़ी को चलवाया गया।

37. श्री अशिवनी सिंह, सहा.लोको पायलट/उमरे/ इलाहाबाद, दिनांक 13.02.19 को गाड़ी संख्या PMRG पर इलाहाबाद—कानपुर खण्ड में कार्यरत थे। गाड़ी संचालन के दौरान कुरस्तीकला और मालवा के मध्य लोको पायलट ने किमी संख्या 957/05 पर जर्क महसूस किया। लोको पायलट ने तत्काल स्थिति की गंभीरता का आकलन करते हुए आपातकालीन ब्रेक लगाया और तुरन्त फ्लैशर लाइट जलाया तथा गाड़ी को कंट्रोल किया एवं इसकी सूचना सर्वसम्बन्धित को दी।



38. श्री अवधेश कुमार, लोको पायलट/उमरे/ जीएमसी/कानपुर, बिल यूनिट — 102, दिनांक 03.02.19 को गाड़ी संख्या HACG पर कानपुर—इलाहाबाद खण्ड में कार्यरत थे। लोको पायलट जीएमसी से 05.25 बजे प्रस्थान किया। संचालन के दौरान प्रेमपुर—करबिगवां ब्लाक खण्ड के मध्य किमी संख्या 990/28 पर अप मेन लाइन में रेल फ्रैक्चर देखा। स्थिति की गंभीरता का आकलन करते हुए लोको पायलट ने गाड़ी नियंत्रित की एवं तत्काल इसकी सूचना सर्वसम्बन्धित को दी।



39. श्री सुशील कुमार.III, सहा.लोको पायलट/उमरे/ जीएमसी/कानपुर, दिनांक 03.02.19 को गाड़ी संख्या HACG Goods पर कानपुर—इलाहाबाद खण्ड में कार्यरत थे। लोको पायलट जीएमसी से 05.25 बजे प्रस्थान किया। संचालन के दौरान प्रेमपुर—करबिगवां ब्लाक खण्ड के मध्य किमी संख्या 990/28 पर अप मेन लाइन में रेल फ्रैक्चर देखा। स्थिति की गंभीरता का आकलन करते हुए लोको पायलट ने गाड़ी नियंत्रित की एवं तत्काल इसकी सूचना सर्वसम्बन्धित को दी।



जरा—सी सावधानी, संरक्षा के लिए उत्तम है।

40. श्री धमेन्द्र रायकवार, एस.एम.-III / चिरगाँव, दिनांक 30.01.19 को समय 10 बजे 03 एटी ट्रैक फेल हुआ, सूचना मिलने पर स्टाफ सहित साइट पर पहुँचे। ट्रैक सर्किट सं. 03 एटी को चेक किया, ट्रैक के पोजीटिव रेल में रेल टूटी देखकर ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर/एसएसई/सिग./कंट्रोल झांसी को सूचित किया। ट्रैक का डिस्कनेक्शन मेमो सं. 027538 लगाया, इंजीनियरिंग स्टाफ साइट पर पहुँचा एवं टूटी रेल को जोगल पट्टी लगाकर प्रोटेक्ट किया एवं एसएण्डटी ट्रैक बान्डिंग लगाकर फेलियर को ठीक किया।



41. श्री जे. आर. राजपूत, लोको पायलट/माल/झांसी, दिनांक 20.01.19 को झांसी रेलवे स्टेशन पर अपनी ड्यूटी पर उपस्थित होते समय प्लेटफार्म सं. 4 बीना छोर पर रेल फ्रैक्चर को देखा गया, जिसकी सूचना तुरंत क्रू द्वारा डिप्टी एसएस/झांसी एवं कंट्रोल को दी गयी। रेलपथ निरीक्षक द्वारा क्लेम्प करके रेल फ्रैक्चर को सुरक्षित किया। इन्होंने संरक्षा एवं सुरक्षा के प्रति सतर्कता का सराहनीय कार्य किया।



42. श्री पवन कुमार मीना, सहा.लोको पायलट/झांसी, दिनांक 20.01.19 को झांसी रेलवे स्टेशन पर अपनी ड्यूटी पर उपस्थित होते समय प्लेटफार्म सं. 4 बीना छोर पर रेल फ्रैक्चर को देखा गया, जिसकी सूचना तुरंत क्रू द्वारा डिप्टी एसएस/झांसी एवं कंट्रोल को दी गयी। रेलपथ निरीक्षक द्वारा क्लेम्प करके रेल फ्रैक्चर को सुरक्षित किया।



43. श्री राकेश कुमार, लोको पायलट/मेल/ग्वालियर, दिनांक 01.02.19 को गाड़ी संख्या 11108 पर बांदा-झांसी खण्ड में कार्यरत थे। लोको पायलट ने देखा कि मटौंध स्टेशन पर किमी सं. 1298/23 पर मेन लाइन का स्टार्टर सिगनल एवं ओएचई का तार टूटकर लाइन पर गिरा पड़ा है, लोको पायलट ने अपनी गाड़ी तार एवं सिगनल के पूर्व खड़ी कर ली और सूचना तत्काल स्टेशन प्रबन्धक एवं प्वाइंटसमैन की सहायता से तार एवं सिगनल हटवाकर सुरक्षित गाड़ी का संचालन किया।



जहाँ संरक्षा का अंत होता है, वहीं दुर्घटना शुरू होती है।

44. श्री भंवर सिंह मीना, सहा.लोको पायलट/झांसी, दिनांक 01.02.19 को गाड़ी संख्या 11108 पर बांदा-झांसी खण्ड में कार्यरत थे। लोको पायलट ने देखा कि मटौंध स्टेशन पर किमी सं. 1298/23 पर मेन लाइन का स्टार्टर सिगनल एवं ओएचई का तार टूटकर लाइन पर गिरा पड़ा है, लोको पायलट ने अपनी गाड़ी तार एवं सिगनल के पूर्व खड़ी कर ली और सूचना तत्काल स्टेशन प्रबन्धक एवं प्वाइंटसमैन की सहायता से तार एवं सिगनल हटवाकर सुरक्षित गाड़ी का संचालन किया।



45. श्री राजेश कुमार सिंह, लोको पायलट/पैसेन्जर/आगरा, दिनांक 15.01.19 को गाड़ी सं. टावर वैगन पर कार्यरत थे। जब गाड़ी FAR स्टेशन की अप लूप लाइन से थ्रू पास हो रही थी तभी इन्होंने FAR स्टेशन के यार्ड में मेन लाइन के किमी 1377/25 पर पटरी को टूटी हुई स्थिति में देखा। लोको पायलट ने सुरक्षा की कार्यवाही करते हुए तुरंत फ्लैशर लाइट को ऑन किया और विरुद्ध दिशा में आने वाली गाड़ी के लिए पटरी पर पटाखे लगाकर प्रोटेक्शन की कार्यवाही की एवं जांच करने पर ग्लूड जोइंट को टूटी हुई स्थिति में पाया गया।



46. श्री वीरभान पुनिया, लोको पायलट/मेल/आगरा, दिनांक 30.01.19 को गाड़ी संख्या 12547 (AGC-ADI Exp.) लोको सं. 40596 पर कार्यरत थे। तभी GOS-MVRD सेक्शन में गेट नं. 80 को अचानक खुला हुआ देखा और इस समय गेट से एक बड़ी बस और दूसरी तरफ से एक कार पास हो रही थी। जिस पर त्वरित कार्यवाही करते हुए क्रू ने गाड़ी के इमरजेन्सी ब्रेक लगाये, और रेलगाड़ी बस से टकराने से बाल-बाल बच गयी।



47. श्री प्रवीण कुमार, सहा.लोको पायलट/आगरा, दिनांक 30.01.19 को गाड़ी संख्या 12547 (AGC-ADI Exp.) लोको सं. 40596 पर कार्यरत थे। तभी GOS-MVRD सेक्शन में गेट नं. 80 को अचानक खुला हुआ देखा और इस समय गेट से एक बड़ी बस और दूसरी तरफ से एक कार पास हो रही थी।



सदैव सतर्क रहें और दुर्घटना से बचें।

जिस पर त्वरित कार्यवाही करते हुए क्रू ने गाड़ी के इमरजेन्सी ब्रेक लगाये, इस प्रकार गाड़ी 00.30 बजे गेट से पहले खड़ी हुई और रेलगाड़ी बस से टकराने से बाल-बाल बच गयी।

48. श्री हरिओम भारद्वाज, मुख्य लोको निरीक्षक/आगरा, दिनांक 26.01.19 को गाड़ी सं. 11077 से मण्डल रेल प्रबन्धक/आगरा महोदय विन्डो ट्रेलिंग निरीक्षण कर रहे थे और मुख्य लोको निरीक्षक फुटप्लेट कर रहे थे। गाड़ी संचालन करते हुए BVH-FDN के बीच अचानक लोको में फोल्ट मेसेज “F0301P1” के साथ वीसीबी ओपन हुआ था, यह ट्रबल पुनः आने पर इनके द्वारा की गई कोरीडोर जॉच में धुआँ निकलते देखा तो इसके स्रोत की जानकारी के लिए मशीन रूम की गहन जॉच की, जिसमें मशीन रूम-2 के अन्दर आग जलने की रोशनी दिखाई दी, जिस पर त्वरित कार्यवाही करते हुये तुरंत अग्निशामक यंत्र का प्रयोग करके आग बुझाने के पश्चात् ही प्रस्थान किया।



49. श्री श्याम सिंह, लोको पायलट/मेल/आगरा, दिनांक 03.02.19 को गाड़ी सं. 12804 पर कार्यरत थे। बाद स्टेशन से थ्रू पास होते समय इन्होंने स्टार्टर तथा एडवांस स्टार्टर के मध्य लर्च फील किया जिस पर त्वरित कार्यवाही करते हुए गाड़ी को कंट्रोल करके तुरन्त खड़ा किया। रेल पथ निरीक्षक द्वारा साइट का निरीक्षण करने पर पटरी को टूटी हुई पायी गयी।



50. श्री आर. डी. जाटव, सहा.लोको पायलट/आगरा, दिनांक 03.02.19 को गाड़ी सं. 12804 पर कार्यरत थे। बाद स्टेशन से थ्रू पास होते समय इन्होंने स्टार्टर तथा एडवांस स्टार्टर के मध्य लर्च फील किया जिस पर त्वरित कार्यवाही करते हुए गाड़ी को कंट्रोल करके तुरन्त खड़ा किया। रेल पथ निरीक्षक द्वारा साइट का निरीक्षण करने पर पटरी को टूटी हुई पायी गयी।



सर्तकता में लापरवाही जीवन में घातक होती है।

4.2 घटित प्रमुख क्रिया-कलाप :

International Level Crossing Awareness Day was observed on 6th June, 2019 and following activities have been done.

SN	Promotional Activities	Details
1	Display of Banners at LC gates	200 nos.
2	Safety Posters displayed/distributed	2000 nos.
3	Safety Badges of ILCAD distributed	1000 nos.
4	Safety Awareness Pamphlets distributed	10000 nos.
5	Safety Awareness Stickers (Round) for motor vehicles pasted	5000 nos.
6	Safety Awareness Stickers (Rectangle) for truck/buses/tractor trolley pasted	5000 nos.
7	ILCAD Caps distributed	300 nos.
8	ILCAD T-Shirts distributed	500 nos.
9	No. of road user counselled (Approximately)	40000 nos.
10	Safety Seminars organized at Stations	10 nos.
11	Nukkad Natak organized at stations and other prominent locations	12 nos.

Other Activities conducted :

- Road shows organized at Markets, Bus Stands, Stations and Level Crossings by deputing Civil Defence, Scout Supervisors of Engg., Elect., Mech., RPF & Optg. Staff at various places of NCR
- Twitter Campaign – Tweets covering the activities at divisions taken by the divisions were done by CPRO and DRMs of all divisions.
- Initiative on Whatsapp -Short film showing – “Precaution to be taken while passing Level crossing” were shared on all their private

सर्तकता संरक्षा का पूरक है।

groups by officers and safety department.

- (iv). Mobile Video Van – inaugurated by General Manager on 06 .06.2019 for awareness amongst the Road users while passing the Level crossing.
- (v). Talk show on FM Radio by GM/NCR and DRMs
- (vi). Press Conference on ILCAD taken by GM/NCR.

A. Details and photographs of various activities :

1. DOs and DONT's posters for Gatemen:-

Dos and Dont's posters were provided in gate lodges to educate gateman for safe working of different type of manned Level Crossing. These posters gives procedure for opening/closing of different types of gates: like Non-interlocked closed to road traffic, Non-interlocked open to road traffic and Interlocked open to road traffic. This will help in counselling of gatemen in safe operation of gate.

2. Distribution of Stickers, T-Shirts, Caps and Goggles to Official/Personal/Commercial vehicles: -

Various types of stickers were made on the occasion of ILCAD. Approx. 10000 nos. stickers were pasted on motorcycles, light and heavy road vehicles to spread awareness among road user about safely passing LCs. This new idea was liked by the road users.

- ##### **3. Various Photographs of the activities carried out in all three divisions of NCR on 6th of June 2019 (International Level Crossing Awareness Day) - Approx 10000 Pamphlets regarding safety awareness on railway crossing were distributed to road users over the entire zone. During distribution, road users were also counseled by the safety counsellors.**



हर दिन संरक्षा का दिन है।

4. Interaction with Road users at LCs: -

Safety officers & Safety counsellors visited different types of gates and interacted with Road users. Gatemen as well as road users were counselled at different level crossings in all three divisions and pamphlets regarding safety at LCs were distributed among them. Approx 10000 pamphlets were distributed.



5. Press Conference taken by GM/NCR on the occasion of International Level Crossing Awareness Day:

General Manager reviewed the progress of activities on ILCAD with divisions and other PHODs and held a press conference with print and electronic media reporters about the observance of



International level crossing awareness day over the manned level crossings over NCR.

6. Safety Seminars at Stations:

Safety seminars were organized at number of stations of all three divisions. Road users participated in these seminars and they were counseled. Total five Seminars were organized in NCR.



7. Talk show on Red FM regarding ILCAD and safety at Railway Crossing by GM/ NCR Shri Rajiv Chaudhry



4.3 Utility of Electric Point Machine in S&T

Electric Point Machine 220 mm throw for Thick Web Switch

1. Introduction

The traffic density is increasing day by day on Indian Railways and to increase the section capacity higher speeds of trains are always aimed at. To meet this demand higher power locomotives were developed and high speed turnouts i.e. more than the existing 1 in 12 turnouts are being laid. In most of the new works such as the work of freight corridor (third line) high speed turnouts with higher section of rails i.e. Thick web switch (TWS) with 60 Kg rails are being installed. For operating TWS, the existing design of Electric Point Machine was modified with the incorporation of clamp type lock for additional safety.

2. Salient features of TWS

The crossing angle has been broadened so that the train negotiating at higher speeds does not pose any danger.

The switch opening is of 160 mm as against of 115 mm of ordinary cross over.

The web of the switches is made thicker to make them strong enough to withstand load of train at high speeds.

3. Clamp type lock and its advantages :

A CLAMP LOCK clamps together the closed switch against the stock rail and achieves the locking of the switch. For the working of clamp lock, the throw bar of point machine is provided with a total of 220 mm stroke the distribution of which is as given below:

- 60 mm for the unlocking,
- 100 mm for the throwing of points and
- 60 mm for the locking of closed switch

Advantages :

- (a) It ensures and proves the proper setting of switch rail against stock rail.
- (b) Due to the 160 mm opening of thick web switch (TWS) at toe the clearance at junction of rail head (JOH) is 60 mm. This prevents the repeated striking of the open switch at junction of rail head (JOH) by inner side of the wheel, which in conventional switches leads to chances of under wheel flashing.
- (c) It prevents vibration caused in the switch due to train movement which in turn prevents disturbance to detection and control contacts assembly unit directly. In conventional switches this leads to reduction in efficiency of the unit.

गति प्रबंधन का सदैव पालन करें।

- (d) Due to complementary tapers in switch and stock rail, the switch rail toe fits underside the stock and therefore the wheel of the train engages the switch rail well after 6" from toe. Therefore, damage and wear and tear of the switch is prevented.
- (e) Provides direct locking between tongue rail and stock rail in closed position.
- (f) Firmly holds the tongue rail in the open position. Checks any relative movements between tongue and stock rail.
- (g) It ensures and proves the proper setting of switch and stock rail.

4. Spring setting devices (SSD)

- (a) In a TWS turnout, no stretcher bar is used and hence switches are able to move independently.
- (b) A spring setting device (SSD) is provided at junction of Rail head (JOH), in lieu of stretcher bars, to assist in proper setting of switch upto JOH, which is placed between sleeper number 13 and 14.
- (c) Adjustment of locking is done by means of packing shims between switch rail and stock rail bracket. Three each of 1 mm and one of 0.5 mm shims are provided for each switch.

5. Main parts

Main parts of point machine are:

- (a) DC series split field Motor with-in built reduction gear unit.
- (b) Transmission assembly.
- (c) Throw rod, lock slides and detection slides
- (d) Detection and control contact switch Assembly.
- (e) Cast iron Case with cover.
- (f) Crank handle.

Operating data as per IRS : S 24/2002 – Amendment No. 1

Motor –DC series split field

Throw of point machine 220 mm +4/-1

Time of operation (Max.) – 0.5 sec.

Current consumption -< 5.5 Amp.

Rated voltage – 110 VDC

Max. Throw – 450 Kg.

Slipping load - < 580 Kg.

Stalling load (Min.) – 1000 Kg.

समय मूल्यवान है, परन्तु संरक्षा बहुमूल्य है।

Main Parts of Clamp Lock and Functions

- | | |
|------------------------|------------------|
| (a) Locking bar (L.H.) | (e) Locking arms |
| (b) Locking bar (R.H.) | (f) Stopper |
| (c) Insulating plates | (g) Drive lug |
| (d) Locking washers | |

Locking bar (L.H.) and locking bar (R.H.) are joined with insulating plate and locking washer at both ends are inside of both switch rail and stock rail brackets. Its movement depends on the stroke of drive rod, which is attached to one end of locking bar by drive rod.

Locking arm assembly: It consists of L.H. and R.H. Arms. Its main function is to lock and unlock the clamp. It is attached with the stock rail with the help of bracket and to the lock bars with guide.

6. Testing

After installation the following test should be carried out.

6.1 Obstruction Test

The detector slides, lock slides and drive rod must be so adjusted that with 5 mm thick test piece placed between the switch and gauge face of stock rail at 150 mm from the toe of the point:

- (a) Friction clutch de-clutches the motor from mechanism.
- (b) The point cannot get locked either by clamp lock or by locking segment inside the point machine.
- (c) Lock segment does not enter into the notches of locking slides.
- (d) Switch detection contacts do not make.
- (e) The slipping current is not exceeding twice the normal working current.

6.2 Insulation Test - Check the insulation for the following

- a) Point machine

Check that point machine is insulated from ground connection.

- (b) Spring setting device

Insulated from both the rails.

- (c) Clamp lock assembly.

Check that it is insulated from both the rails.

- (d) Leading and following stretcher bar (If point is operated without clamp point locking arrangement)

They are insulated from both the rails.

सतर्कता में लापरवाही जीवन के लिए घातक होती है।

7.0 Maintenance

Points

- (a) Ensure graphiting or lubricating of slide chair at every week.
- (b) Ensure that all nuts and bolts are tight and split pins are opened properly.
- (c) Lubricate at the following moving parts of the clamp lock fortnightly.
- (d) Stock rail bracket groove.
- (e) Moving part of tongue rail and lock arm assembly.
- (f) Between machine of lock bar and lock arm assembly.
- (g) Ensure that the rodding and other connections are tight.
- (h) Check that the point area is well ballast, packed and free from vegetation.
- (i) Check that water does not stagnate in the vicinity of points.
- (j) Ensure information to engineering department regarding to avoid any emergency failure.

Point Machine

- (a) Ensure that wire connections of the machine are tight and laced properly.
- (b) Ensure that the locking segment enters freely into the notches on the lock slides and with a little pressure in the notch of drive rod.
- (c) Ensure the point machine fittings are tight.
- (d) Check all parts for any crack or breakage etc. and replace immediately if any defect is found.
- (e) Ensure smooth working of the gears without any cracking noise.
- (f) The slipping of friction clutch during obstruction shall be ensured and slipping current shall not exceed twice the normal working current.
- (g) Ensure that the carbon brushes are exerting sufficient pressure on commutator. Clean the commutator properly by using chamois leather.
- (h) Ensure that all moving parts are free from dust and are well lubricated.
- (i) Ensure that gauge tie plate is properly insulated.
- (j) Ensure that the roller rolls freely on the periphery of the control and lift out disc.
- (k) Check that the contact pressure of control & detection contact is adequate.
- (l) Apply non-corrosive all temperature grease (IS-507/508) through the entire grease nipple by a grease gun, after 8,000 operations or six months whichever is earlier or as per instructions issued by the railway.
- (m) After every six months or as per instructions issued by the railway pour lubricating oil, SAE-30/SHELL 100, through inlet in to the oil reservoir for lubricating gearbox of the motor.
- (n) Check the overload current.

गति प्रबंधन का सदैव पालन करें।



अंतर्राष्ट्रीय समपार जागरूकता दिवस पर समपार पर संरक्षा
नियमों के पम्फलेटस् वितरित करते रेलवे कर्मचारी।



अंतर्राष्ट्रीय सम्पार जागरूकता दिवस परमहाप्रबन्धक/उ.म.रे.
मोबाइल प्रचार वाहन का निरीक्षण करते हुए।