

दक्षिण मध्य रेलवे

विजिल

तिमाही संरक्षा बुलेटिन सं४

दिसंबर – 2021

विषयसूची

क्र.सं.	सेक्शन	विषय	पृष्ठ सं.
1	ए	रेलवे बोर्ड के पत्रों का सार	1 - 6
2	बी	महत्वपूर्ण नियम	7 - 10
3	सी	अद्यतन संशोधन	11 - 18
4	डी	जांचसूची - सिगनल व दूरसंचार विभाग	19 - 27
5	ई	दुर्घटना मामले	28 - 36
6	एफ	अपना ज्ञान परखें	37 - 38
7	जी	संरक्षा अभियान	39 - 40
8	एच	दुर्घटना सांख्यिकीय	41 - 41

प्रिय रेलकर्मियो

- इस वित्तीय वर्ष 2021-22 की तीसरी तिमाही में, इस रेलवे पर कोई परिणामी गाड़ी दुर्घटना नहीं घटी, पिछले वित्तीय वर्ष की इसी अवधि अर्थात अक्तूबर से दिसंबर में क्रमशः 0 और 16 की तुलना में परिणामी दुर्घटनाओं को छोड़कर अन्य 3 दुर्घटनाएं हुईं. प्रत्येक फील्ड पदाधिकारी को चाहिए कि वह इस कार्यानिष्पादन को बनाए रखने के लिए सभी निवारक उपाय करे.
- वर्ष 2020-21 की तीसरी तिमाही के दौरान 2 सांकेतिक दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2021-22 की तीसरी तिमाही में 2 सांकेतिक दुर्घटनाएं घटीं. यह सांकेतिक दुर्घटनाएं 'गाड़ी का सिगलन को खतरे की स्थिति में पार करने' के मामले हैं.
- वर्ष 2020-21 में हुई 2 यार्ड दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2021-22 की तीसरी तिमाही के दौरान 2 यार्ड दुर्घटनाएं घटीं.
- अक्तूबर माह में, एक अन्य गाड़ी दुर्घटना को छोड़कर, कोई परिणामी गाड़ी दुर्घटना नहीं घटी.
- नवंबर माह में, कोई परिणामी गाड़ी दुर्घटना नहीं घटी, परिणामी गाड़ी दुर्घटना को छोड़कर दो अन्य दुर्घटनाएं और एक सांकेतिक दुर्घटना (गाड़ी का सिगलन को खतरे की स्थिति में पार करना) घटी.
- दिसंबर माह में, कोई परिणामी गाड़ी दुर्घटना नहीं घटी और एक सांकेतिक दुर्घटना (गाड़ी का सिगलन को खतरे की स्थिति में पार करना) और दो यार्ड दुर्घटनाएं घटीं.
- मंडलों के संरक्षा कार्यानिष्पादन के संबंध में, सिकंदराबाद में 1, विजयवाडा में 1, गुंतकल में 4, हैदराबाद में 1, नांदेड में शून्य, गुंटूर में शून्य, दुर्घटनाएं/ असामान्य घटनाएं घटीं.

मुझे आशा है कि यह पुस्तक, जिसमें महत्वपूर्ण रेलवे बोर्ड के पत्र शामिल हैं, सभी फील्ड पदाधिकारियों के ज्ञान को अद्यतन करने, दुर्घटनाओं का ब्यौरा समझने, कुंजी और सांख्यिकीय आदि से स्वयं के ज्ञान को परखने में सहायक सिद्ध होगी.

(एम. रविन्द्रनाथ रेड्डी)
प्रमुख मुख्य संरक्षा
अधिकारी

**सेक्शन "ए" ज्ञान
रेलवे बोर्ड के पत्रों के उद्धरण**

सं.2021/सेफ्टी(एएंडआर)/2/21

दिनांक 14.10.2021

विषय: दिनांक 31.03.2021 को गाडी सं. 01117 (ईटी-पीसीआईओ) कोडाउन लूप लाइन पर लेते समयपाइंट नं.102ए और 102बी के बीच पटरी से उतर जाना.

उपर्युक्त दुर्घटना, पश्चिम मध्य रेलवे पर दिनांक31.03.2021 को हुई, जिसकी जांच कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों की समिति,जि
समें वरि.मंइंजी(समन्वयन), वरि.मंविजी(टीआरओ), वरि.मंयाजी(सीओ), वरि.मंसुआ, वरि.
मंसंधि शामिल थे, द्वारा की गई और दि. 23.09.2021 को दुर्घटना जांच रिपोर्ट प्रस्तुत की
गई.

जांच समिति ने निष्कर्ष निकाला कि दुर्घटना शरारती गतिविधि यों के कारण हुई .कुछ
बदमाशों द्वारा300 मिमी लंबापटरी का टुकड़ा हील ब्लॉक के ठीक पहले टर्न आउट के
बाई ओर मेन लाइन और लूप लाइन पटरी के बीच में रखा गया था . लूप लाइन पर आते
समयसवारीडिब्बा के सामनेपटरी का टुकड़ाआया और पहिए से उलझ गया जिसके कारण
गाडी पटरी से उतर गई.उपर्युक्त दुर्घटना की जांच रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया गया और
पश्चिम मध्य रेलवे के महाप्रबंधक द्वारा स्वीकार कि या गया. जांच समिति की सिफारिशें
अनुबंध के रूप में संलग्न हैं .इसके आगे जांच रिपोर्ट का विवरण कृपया एसआईएमएस
पोर्टल पर देखे.

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए , क्षेत्रीय रेलों को सलाह दी जाती है कि वे
दुर्घटना के कारणों और सिफारिशों पर ध्यान दे तथा इस तरह की दुर्घटनाओं की
पुनरावृत्ति को रोकने के उपाय करें.

(अनुपम वर्मा)

डीडी/सुरक्षा (आईएमपीएल)/रेलवे बोर्ड

जिम्मेदारी गवाहों के बयान और उपलब्ध प्रलेखों के अवलोकन के बाद , जांच समिति द्वारा निम्नलिखित को इस घटना के लिए जिम्मेदार माना गया: -

प्राथमिक अज्ञात तत्व, जिसके खिलाफ दिनांक 02.04.2021 को राजकीय रेलवे पुलिस स्टेशन, मंदारपारा में एफआईआर नं. 0021 पंजीकृत किया गया.

सुझाव:

1. इंजीनियरिंग विभाग, सिगनल व दूरसंचार विभाग और कर्षण वितरण विभाग द्वारा कार्य/अनुरक्षण के बाद, जारी सामग्री को रेलपथ के आसपास खुले में नहीं छोड़े , बल्कि उन्हें निर्धारित स्थलों/डिपो पर गणना के बाद सुरक्षित और व्यवस्थित रूप से रखा जाए.
2. रेलपथ के दोनों ओर बाड़ लगाई जाएगी ताकि स्टेशन/संवेदनशील क्षेत्र के आसपास बाहरी लोगों की आवाजाही को रोकने जा सके.
3. रेलवे सुरक्षा बल एवं राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा रेल नियमों की जानकारी देने के लिए सामान्य जनता के बीच गहन जागरूकता अभियान चलाया जाए तथा रेल अधिनियमों का उल्लंघन करने वाले दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध कार्यवाही की जाए.

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए , मंडलों द्वारा दुर्घटना के कारणों और सिफारिशों पर ध्यान दिया जाए और इस प्रकार की दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के उपाय करें. **पुनः घटित होने से**

सं.2021/सेफ्टी(एऔरआर)/3/1

दिनांक 12.11.2021

विषय: भूस्खलन और रेलपथ पर पत्थरोंको गिरने से रोकने के लिए संवेदनशील स्थलों को चिन्हित और सुदृढ़ बनाना.

इस चालू वित्तीय वर्ष में रेलपथ पर पत्थरों के गिरने और भूस्खलन के कारण कई परिणामी दुर्घटनाएं / खराबियां हुई हैं. असाधारण मानसून और देश के दक्षिणी भाग में वर्षा की निरंतरता के कारण, यह सलाह दी जाती है कि सक्षम और समर्पित टीम के साथ नए सर्वेक्षण और कमजोर स्थलों की पहचान की जाए.

मानसून की शेष अवधि के लिए इन चिन्हित स्थलों को सुदृढ़ बनाने और अगले वर्ष के लिए भूस्खलन और रेलपथ पर गिरने वाले बोल्डर की ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकनेके उपाय किए जाए, जिसका परिणाम है गाडी का पटरी से उतरना और दुर्घटनाएं जो घातक हो सकती हैं.

इस संबंध में कृपया आवश्यक कार्यवाही करने की कृपा करें.

(देवेन्द्र सिंह)

प्रमुख कार्यकारी निदेशक/संरक्षा
रेलवे बोर्ड

विषय:दि.25.08.2021 को लगभग 13:31 बजे कामरूप ग्रामीण जिला , असम, बला एकल लाइन, डी रूटपर रंगिया मंडलके चायगांव (सीजीओएन) यार्ड में किमी 136/3-4 पर गाड़ी सं.02346/डाउन सरायघाट विशेष का पटरी से उतरना.

उपर्युक्त दुर्घटना, दिनांक 25.08.2021 को उत्तर सीमांत रेलवे में हुई थी, की जांच वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों की समिति, जिसमें पीसीएसओ, सीपीटीएम/एनएफआर, सीआरएसई/कोचिंग/एनएफआर, सीएसई/एनएफआर और सीएससी/आरपीएफ/एनएफआर शामिल थे, द्वारा की गई.

जांच समिति ने निष्कर्ष निकाला कि दुर्घटना निम्न कारणों से हुई:

1. सिगनल खराबी के बाद प्वाइंट की क्लैम्पिंग और पैडलॉकिंग सुनिश्चित किए बिना गाड़ी का संचलन, भले ही पैनल पर रूट दिखाई न दे रहा हो.
2. ऑपरेटिंग पैनल पर,वियोजन किए बिना ही सुधार कार्य किए गए.
3. सीजीओएन के खराब बटन सर्किट के कारण पाइंट 106/108और 102/104का अनुचित परिचालन हो रहा था जबकि गाड़ी अभी भी प्वाइंट पर थी
4. सभी संबंधित चार कर्मचारी अर्थात स्टेधी/सीजीओएन, वरि.तक/सिगनल/सीजीओएन, खलासी/हेल्पर/सिगनल/सीओओएन, एमएस/पोर्टर/सीजीओएन एक-दूसरे की मिलीभगत से लघु उपाय अपनाते हुए असुरक्षित कार्यचालन का सहारा लेकर कार्य कर रहे थे.

उपर्युक्त दुर्घटना की जांच रिपोर्ट को अंतिम रूप दे दिया गया और उत्तर सीमांत रेलवे के महाप्रबंधक द्वारास्वीकार कि या गया .प्रणाली में सुधार के लिए सिफारिशों सहित जांच रिपोर्टका विवरण कृपया एसआईएमएस पोर्टल से देखे.

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, क्षेत्रीय रेलों को सलाह दी जाती है कि वे दुर्घटना के कारणों को देखें तथा इस तरह की दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के उपाय करें.

(तेज प्रकाश अग्रवाल)

ईडी/संरक्षा/रेलवे बोर्ड

सं.2020/संरक्षा(डीएम)/12/1

दिनांक:09.12.2021

विषय: शौचालय के कूड़ेदान से सवारी डिब्बों में लगी आग को रोकने के उपाय.

पिछले 3 वर्षों में, भारतीय रेल पर यात्री गाड़ियों में लगी आग की 17 दुर्घटनाएं हुईं और उनमें से कई दुर्घटनाएं सवारी डिब्बों के शौचालयों से लगी आग के कारण हुईं. धूम्रपान और/या जलती हुई सिगरेट बट/माचिस की तीली को शौचालय के कूड़ेदान में फेंकना बहुत खतरनाक है. कुछ यात्रियों की लापरवाही, गाड़ियों में दूसरों लोगों की सुरक्षा के लिए खतरा पैदा कर रही है. इस जोखिम को समाप्त करने के लिए निम्नलिखित कार्य योजना 31 दिसम्बर 2021 तक लागू करने के लिए जारी की गई है.

- (i) क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन यूनिटों द्वारा सभी सवारी डिब्बों के शौचालयों में डीलेनॉन-मटेलिक / एफआरपी कूड़ेदानों को मटेलिक कूड़ेदानों से बदला जाए और आगे केवल मटेलिक कूड़ेदान ही उपलब्ध कराए जाए.
- (ii) यदि माँड्यूलर शौचालय में बिल्ट-इन कूड़ेदान एफआरपी है तो अंदर एक डीलेधातु का कूड़ेदान उपलब्ध कराया जाए. यारेलवे जलते कचरे के साथ एफआरपी के सीधे संपर्क से बचाव

केलिए एक योजना तैयार करे. उत्पादन यूनिट शीघ्रातिशीघ्र बिल्ट-इन-कूडेदान को भी मटेलिककूडेदान से पूरी तरह बदल दें

- (iii) सभी प्रकार के मीडिया का उपयोग करते हुए जागरूकता अभियान चलाया जाए ताकि लोगों को विशेष रूप से गाड़ी में धूम्रपान से परहेज करने को कहा जाए.
- (iv) रेल गाड़ियों में धूम्रपान वर्दाशत नहीं किया जाना चाहिए और वर्तमान नियमों के अनुसार रेसुबतथा चल टिकट कर्मचारियों द्वारा नियमों का उल्लंघन करने वालों पर जुर्माना लगाकर इस पर सख्ती से नियंत्रण किया जाए. यहां पर जीरो टॉल रेंसकी नीति अपनाई जानी चाहिए
- (v) सवारी डिब्बे के शौचालय में धूम्रपान न करने और किसी भी जलती हुई वस्तु को कूडेदान में फेंकने से यात्रियों को सावधान करने के लिए सभी शौचालयों में चित्र या स्टिकर चिपकाए जाए.

कृपया लक्ष्य के भीतर कार्यान्वयन के अनुपालन की पुष्टि की जाए और बोर्ड को इसकी जानकारी दी जाए.

इसे सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से जारी किया जाता है

(देवेन्द्र सिंह)

पीईडी/संरक्षा

रेलवे बोर्ड

सेक्शन "बी"

कुछ महत्वपूर्ण अनुदेश-सा.नि.स.नि. 4.19

4.25. गार्ड— (1) विशेष अनुदेशोंके अंतर्गत या आपात स्थिति को छोड़कर , अन्यथा प्रत्येक चलतीगाड़ी में एक या एक से अधिक गार्ड व्यवस्था की जाएं. (2) चलती गाड़ी का गार्ड क) आपात स्थिति में , या (ख) विशेष अनुदेशों के अंतर्गतविनिर्दिष्ट परिस्थिति को छोड़करअन्यथा अपनी ब्रेक-यान में यात्रा करेगा (3) जब कोई गाड़ी बिना गार्ड के चलती है , तो उसकी ऐसी ड्यूटी जो लोको पायलट द्वारा की जा सकती हैं , उसेविशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट की जाए.

स.नि.4.25.4. गार्ड के बिना मालगाड़ियों का चालन : जहां तक संभव हो,गाड़ियोंको बिना गार्ड के न चलाया जाए.फिर भी , असाधारण परिस्थितियों में, वरि.मंपरिप्र के विशिष्ट आदेशों पर केवल माल गाड़ियों को बिना गार्ड के चलाया जा सकता है और ऐसे आदेशों का रिकॉर्ड एक अलग रजिस्टर में संबंधित नियंत्रण कार्यालय में बनाए रखा जाए.यदि गाड़ियाँ बिना गार्ड के चलाई जाती हैं, तो गार्ड की ऐसी ड्यूटी जो लोको पायलट द्वारा की जा सकती है, ड्यूटी लोको पायलट और सहायक लोको पायलट को सौंपी जाए. ऐसे सभी मामलों में निम्नलिखित सावधानियां बरती जाएं—

- 1) यह सुनिश्चित किया जाए कि गाड़ीमेंइंजन केअंतिम वाहन तक,जो ब्रेक-यान हो सकता है ,निरंतर निर्वात/वायु दाब उपलब्ध है.यदि मध्यवर्ती पाइंट या कर्मीदल बदलने वाले स्टेशन पर कोई गार्ड तैनात नहीं किया जाता हैतो स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को सूचित किए जाने परस्टेशन मास्टर गाड़ी के ब्रेक पावर की जांच करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि अंतिम चार पिस्टन अच्छी कार्यचालन स्थिति में हैं. बीपीसी पर हस्ताक्षर करने से पहले , लोको पायलट यह सुनिश्चित करें कि ब्रेक-यान में आवश्यक मात्रा में निर्वात/वायु दाब उपलब्धहै. वैक्यूम गेज/एयर प्रेशर प्रारंभिक स्टेशन द्वारा उपलब्ध कराया जाए.

- 2) लोको पायलट को अंतिम वाहन संकेतक उपलब्ध कराया जाए और लोको पायलट द्वारा इसे हमेशा अंतिम वाहन के छोर पर लगाया जाए. ऐसी गाड़ी को रात के समयमें चलाने के लिए अंतिम वाहन बत्ती जरूरी है.
- 3) स्टेशन मास्टर द्वारा लोको पायलट को सतर्कता आदेश यह उल्लेख करते हुए जारी किया जाए कि गाड़ी बिना गार्ड के चलाई जाएगी और सेक्शन नियंत्रक को प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत इस तथ्य की भी सूचना दी जाए कि मार्गस्थ स्टेशनों को सूचना कौन देगा. गाड़ी नंबर मिलने पर स्टेशन मास्टर, जहां उपलब्ध हो, अंतिम केबिनों को सूचित करेगा और प्राइवेट नंबरों के आदान-प्रदान के अंतर्गत तदनुसार टेलीफोन संचार के साथ मार्ग में उपलब्ध सभी समपारफाटकों के गेटमैन को सूचित करेगा.
- 4) आईबीएस को नियंत्रित करने वाले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को जब यह पता चलता है कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है, तो वह आईबीएस तक इस गाड़ी के पीछे गाड़ी तब तक नहीं भेजेगा जब तक कि बिना गार्ड के मालगाड़ी अगले स्टेशन पर नहीं पहुंच जाती.
- 5) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन पर रुकती है, तो स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी पूरी तरह से आ गई है और उल्लंघन चिह्न से क्लियर खड़ी है.
- 6) तूफानी मौसम के दौरान, संचार में पूर्ण व्यवधान और दोहरी लाइन सेक्शन पर इकहरी लाइन कार्यचालन, बिना गार्ड के गाड़ियों का संचालन पूर्णतया वर्जित है.
- 7) गाड़ी की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार लोको पायलट को चाहिए कि वह अपने साथ अतिरिक्त पटाखे ले जाए.
- 8) जब ऐसी गाड़ी, दुर्घटना, खराबी, अवरोध या अन्य असाधारण कारणों से स्टेशनों के बीच रुक जाती है और लोको पायलट को यह पता चल जाता है कि गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती है, तो सा.नि. 6.03. के अनुसार

वह तुरंत गाड़ी को सुरक्षित करेगा. सुरक्षित करते समय इस बात का ध्यान रखा जाए कि यदि इंजनपटरी पर हो तो उसे अकेला न छोड़ा जाए.

- 9) स्वचालित ब्लॉक क्षेत्र में, किसी भी गाड़ी को तब तक चलने की अनुमति नहीं दी जाए जब तक कि पीछे आने वाली गाड़ी, जिसे बिना गार्ड के चलने की अनुमति दी गई है, अग्रिम रूप से अगले रिपोर्टिंग स्टेशन पर पूरी तरह से पहुंचन गई हो.
- 10) जब बिना गार्ड के चलने वाली गाड़ी रास्ते में निर्वात/वायु दबाव की समस्या का सामना करती है, तो लोको पायलट/सहायक लोको पायलट द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए जाने की आवश्यकता है.—
 - (i) सहायक लोको पायलट को चाहिए कि वह किसी भी रिसाव, होज़ पाइप वियोजन आदि के लिए पूरी गाड़ी की जांच करें और उसकी मरम्मत करें. जब स्टेशन की सीमा के भीतर निर्वात/वायु दबाव की समस्या उत्पन्न हो तो सवमाडि कर्मचारियों और पाइंटमैन की सहायता ली जाए.
 - (ii) सहायक लोको पायलट को चाहिए कि वह यह सुनिश्चित करे कि एयर ब्रेक वैगन के सभी कट-ऑफ एंगल कॉक, अंतिम वाहन के रियर एंगल कॉक और गाड़ी के इंजन के फ्रंट एंगल कॉक को छोड़कर, खुली स्थिति में हैं.
 - (iii) सहायक लोको पायलट को चाहिए कि वह अंतिम वाहन के ब्रेक-वैन वाल्व/कट-ऑफ एंगल कॉक के परिचालन द्वारा निर्वात /वायु दाब निरंतरता सुनिश्चित करें.
 - (iv) लोको पायलट को चाहिए कि वह प्रथम ब्लॉक सेक्शन में किए गए 'फील टेस्ट' के आधार पर गाड़ी की गति को नियंत्रित करे.

नोट:

1. यात्री गाड़ी को बिना गार्ड के संचालन की अनुमति न दी जाए.
2. यदि अंतिम वाहन ब्रेक- यान नहीं है तो मालगाड़ी को बिना गार्ड के चलाने की अनुमति न दी जाए.
3. जब कभी बिना यात्री वाले अधिकतम दो (2) सवारी डिब्बों/सैलून को एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन पर ले जाने की आवश्यकता हो ,तो गाड़ी के अंतिम वाहन पर पिछला बोर्ड/पिछली बत्तीका होना पर्याप्त है और किसी गार्ड की आवश्यकता नहीं है.जब कभी बिना यात्री वाले अधिकतम दो (2) सवारी डिब्बों/सैलून को एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन पर ले जाने की आवश्यकता हो ,तो गाड़ी के अंतिम वाहन पर पिछला बोर्ड/पिछली बत्तीका होना पर्याप्त है और किसी गार्ड की आवश्यकता नहीं है.ऐसा संचलन केवल हैदराबाद-सिकंदराबाद-काचीगुडा और विजयवाड़ा-गुंटूर के बीच अनुमत होगा. स्वचालित ब्लॉक सेक्शन क्षेत्रों में कार्यचालन के दौरान, पैरा 4.9 का पालन किया जाए.

**सेक्शन “सी”
नवीनतम संशोधन**

**भारतीय रेल रेलपथ नियमावली 2020 परिशिष्ट और शुद्धिपर्ची सं.1
दिनांकित 01.07.2021**

भारतीय रेलरेलपथ नियमावली - 2020 के पैरा 915 के वर्तमान प्रावधानों को निम्नानुसार प्रतिस्थापित किया जाए:-

पैरा 915 समपार संकेतक: - सभी समपार के पहुंच मार्ग पर डिजाइन (अनुबंध-9/4) के अनुसार द्विभाषी सीटी बोर्ड समपार से रेलपथ के साथ-साथ 600 मीटर की दूरी पर लगाए जाएं ताकि आने वाली गाड़ियों के ड्राइवर को सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए गाड़ी के आने की सूचना के रूप में श्रव्य चेतावनी दी जा सके.

**भारतीय रेल रेलपथ नियमावली 2020 परिशिष्ट और शुद्धिपर्ची सं. 2
दिनांकित 13.08.2021.**

(A) आईआरपीडब्ल्यूएम 2020 के मौजूदा पैरा 636 (2)(ई) को आईआरपीडब्ल्यूएम 2020 के नए पैरा 636 (2) (ई) से निम्नानुसार प्रतिस्थापित किया जाए:

- I. रेलपथ की डीप स्क्रीनिंग की जाए
मेन लाइन पर समतल रेलपथ के लिए
 - i. यदि 130किमी प्रति घंटे और उससे अधिक की सेक्शनल गति वाले सेक्शन के लिए साफ गिट्टी कुशन 200मिमी से कम हो.

ii. यदि 130किमी प्रति घंटे और उससे कम की सेक्शनल गति वाले सेक्शन के लिए साफ गिट्टी कुशन 150मिमी से कम हो.

मेन लाइन पर टर्नआउट के लिए यदि साफ गिट्टी कुशन 200मिमी से कम हो.

सभी लूप लाइनों की 15वर्षों में एक बार डीप स्क्रीनिंग की जाए.

(B) "वेयर ऑन रेल्स" पर आईआरपीडब्ल्यूएम 2020के मौजूदा पैरा 702 (1)(2)को "वेयर ऑन रेल्स" पर आईआरपीडब्ल्यूएम 2020के पैरा 702 (1)(बी) के रूप में पढ़ा जाए.

(C) आईआरपीडब्ल्यूएम 2020के मौजूदा पैरा 702(1)(डी)को आईआरपीडब्ल्यूएम 2020के नए पैरा 702(1)(डी) द्वारा प्रतिस्थापित किया जाए जो निम्नानुसार है:

यातायात के कुल जीएमटीके संदर्भ में उपयोग अवधि को ध्यान में रखते हुए नवीनीकरण-

(i) रेल के श्रू नवीनीकरण के लिए योजना बनाई जाए ,जब वह न्यूनतम कुल यातायात को वहन कर ले जैसा कि नीचे दिखाया गया है:—

रेल सेक्शन	के लिए वहन किया गया कुल जीएमटी	
	72 यूटीएस रेल	90 यूटीएस रेल
60 किग्रा/मी	550	800
52 किग्रा/मी	350	525

(ii) उपयोग अवधि के संदर्भ में, 60किलो 90यूटीएस रेल के श्रू रेल नवीनीकरण पर विचार करने के लिए वहन किए गए यातायात

के कुल जीएमटी, रेल ग्राइंडिंग द्वारा शामिल किए गए मार्गों पर 1000जीएमटी होगा, बशर्ते कि रेल की स्थिति उक्त पैरा 702(1)(a),(b) और (c) में उल्लिखित अन्य विनिर्दिष्ट मानदंडों के अनुसार संतोषजनक हो.

(iii) उपयोग अवधि के संदर्भ में, पुल पर श्रू रेल नवीकरण परविचार करने के लिए यातायात का कुल जीएमटी सभी महत्वपूर्ण पुलों और ऐसे प्रमुख पुलों के लिए और पहुंच मार्गों(दोनों ओर 100मीटर तक) में जहां तट की ऊंचाई 5.0 मीटर या अधिक है. सभी सुरंगों और उनके पहुंच मार्ग (दोनों ओर 100मीटर तक) ऊपर निर्दिष्ट जीएमटी के आधे होंगे.

(D) आईआरपीडब्ल्यूएम 2020 के मौजूदा पैरा 702 (2) को आईआरपीडब्ल्यूएम 2020 के नए पैरा 702 (2) से निम्नानुसार प्रतिस्थापित किया जाए:

स्लीपरों के नवीनीकरण के लिए मानदंड - सामान्यतः स्लीपर को उपयोगीतभी माना जाता है जब वह गेज धारण करने में सक्षम हो, संतोषजनक रेल सीट प्रदान कर सकता है और तंग स्थिति में रेल जुड़नार के साथ स्लीपर के नीचे पैकिंग को बनाए रखता है. कंक्रीट स्लीपरों को बदलने/उनके नवीनीकरण के लिए विचार किया जाए जब उनमें रेल सीट स्थलों पर 3 मिमी से अधिक के लिए नाँच विकसित किए गए हो, उनके आवेषण टूटे या आकार में बढ़े हुए हों या वे अपेक्षितटो भार उपलब्ध कराने में सक्षम नहीं हों, स्लीपर स्वयं टूटा हो या कोई अन्य कारण जिससे वे गेज या लेवल नहीं पकड़ पा रहे हैं. जहां केवल पुनःस्लिपरिंगकिया जाता है, इसे निरंतर अंतरालों में विकसित किया जाए, निर्मुक्तउपयोगी स्लीपरों का उपयोग आकस्मिक नवीनीकरण के लिए कहीं और किया जाए.श्रू स्लीपर नवीनीकरण पर विचार किया जाए यदि ऐसे स्लीपरों का प्रतिशत एक पैच में 20% से अधिक हो. गर्डर पुलों पर जब कई स्लीपर

खराब होते हैं, तो पूरी स्पैन का नवीनीकरण किया जाए , अन्य स्पैन पर आकस्मिक नवीनीकरण के लिए निर्मुक्तउपयोगी स्लीपरों का उपयोग किया जा रहा है.

E) आईआरपीडब्ल्यूएम 2020 के मौजूदा पैरा 717 (1) (बी) को आईआरपीडब्ल्यूएम 2020 के नए पैरा 717 (1)(बी) द्वारा प्रतिस्थापित किया जाए, जैसा कि नीचे दिया गया है.:

न्यूनतम कुल यातायात वहन करने के बाद जैसा कि नीचे दिखाया गया है या शर्त के आधार पर रेलवे के मुख्य रेलपथ इंजीनियर द्वारा नीचे क्र.सं. 1 और 2 पर मद के लिए तय किया गया है:

क्र.सं	मद	वहन किया गया जीएमटी	
		52 किग्रा	60किग्रा
1	फैब्रिकेटेड स्विच (ओआरएस)	250	300
2	थिक वेब स्विच	500	800
3	सीएमएस क्रॉसिंग		
	i. रोबोटिक वेल्डिंग मशीन का उपयोग करते हुए स्वस्थानरीकंडीशनिंग के तीन राउंड करने के बाद.	350	350
	ii. एच3बी/एच3सी आईआरएस इलेक्ट्रोड का उपयोग करते हुएरीकंडीशनिंग के तीन दौर पूरे करने के बाद	300	300

(F) आईआरपीडब्ल्यूएम 2020 के मौजूदा पैरा 718 कोआईआरपीडब्ल्यूएम 2020 के नए पैरा 718द्वारा प्रतिस्थापित किया गया है:

रेलपथ फिटिंग और अन्य रेलपथ घटकों का नवीनीकरण - रेलपथ फिटिंग के नवीनीकरण की योजना तब बनाई जाए जब वे अपने वांछित प्रयोजन की पूर्ति करने में सक्षम न हों .विभिन्न फिटिंगों की उपयोग अवधि निम्नानुसार है-

क्र.सं	मद	स्थल	नवीनीकरण के लिए मानदंड
1	जीएफएन -66 लाइनर्स	समतल रेलपथ	200जीएमटी या 4वर्ष, जो भी पहले हो या सीटीई द्वारा तय की गई शर्त के आधार पर
2	धातु लाइनर	समतल रेलपथ	400जीएमटी या 8वर्ष, जो भी पहले हो या सीटीई द्वारा तय की गई शर्त के आधार पर
3	ईआरसी	समतल रेलपथ	400जीएमटी या 8वर्ष, जो भी पहले हो या सीटीई द्वारा तय की गई शर्त के आधार पर
4	जीआरएस पी	समतल रेलपथ	200जीएमटी या 4वर्ष, जो भी पहले हो या सीटीई द्वारा तय की गई शर्त के आधार पर
5	सीजीआर एसपी	समतल रेलपथ	400जीएमटी या 8वर्ष, जो भी पहले हो या सीटीई द्वारा तय की गई शर्त के आधार पर

नोट: विशेष स्थल जैसे टर्नआउट , सीसी एप्रन , 5 डिग्री से तीव्रवक्र, एसआरआई, 100 में 1 से शार्प ग्रेडिअंट, तटीय क्षेत्रों, एप्रोच सहित स्टेशन यार्ड आदि पर रेलपथ घटकों की उपयोग अवधि समतल रेलपथ के 50% होने या सीटीई द्वारा तय की गई शर्त के आधार पर होगा.

भारतीय रेलरेलपथ नियमावली 2020 परिशिष्ट और शुद्धिपत्र पर्ची सं 3 दिनांकित 21.10.2021

पैरा 228 का शीर्षक . "पुलों पर गार्ड रेलों का प्रावधान" को "पुलों और सुरंगों पर गार्ड रेलों का प्रावधान" के रूप में पढ़ा जाए.

भारतीय रेल रेलपथ नियमावली में एक नया पैरा 228(4) निम्नानुसार जोड़ा जाए:

पैरा 228 (4) सुरंगों में गार्ड रेल/डिरेलमेंट गार्ड का प्रावधान:

(I) 110 किमी प्रति घंटे से अधिक की गति के लिए

(A) एकल रेलपथवाली सुरंग

(a) सुरंग के पहुंच मार्ग पर: सुरंग के बाहर पोर्टल मुख से 200 मी. सुरंग सेलेकर भीतर 25 मी तक.

(b) सुरंग के भीतर: उपर्युक्त मद (a) के तहत निर्धारित पोर्टल के सामने से 25 मीटर के अतिरिक्त, सुरंगों के भीतर गार्ड रेल / डिरेलमेंट गार्ड निम्नानुसार प्रदान किया जाए:

(i) गिट्टी रहित रेलपथ : गिट्टी रहित रेलपथ की पूरी लंबाई तक.

(ii) गिट्टी वाली रेलपथ : ट्रांसिशन भाग के साथ 500 मीटर तक त्रिज्या वाले वक्र लेकिन चेक रेल वाले स्थलों को छोड़कर . गार्ड रेल सब-स्टेशन में, कॉलम/स्ट्रक्चर इत्यादि जैसे महत्वपूर्ण स्थलों भी शामिल होंगे.

(B) दोहरी रेलपथवाली सुरंग

(a) सुरंग के पहुंच मार्ग पर: सुरंग के बाहर पोर्टल मुख से 200 मी.

(b) सुरंग के भीतर: सुरंग की पूरी लंबाई तक लेकिन चेक रेल वाले स्थलों को छोड़कर.

(II) 60 किमी प्रति घंटे से अधिक और 110 किमी प्रति घंटे तक की गति के लिए

(A) इकहरी रेलपथवाली सुरंग

(a) सुरंग के पहुंच मार्ग पर: सुरंग के बाहर पोर्टल के सामने से 100 मीटर से सुरंग के भीतर 25 मीटर तक.

(b) सुरंग के भीतर: उपर्युक्त मद (a) के तहत निर्धारित पोर्टल के सामने से 25 मीटर के अतिरिक्त, सुरंगों के भीतर गार्ड रेल/डिरेलमेंट गार्ड निम्नानुसार उपलब्ध कराया जाए:

- i. गिट्टी रहित रेलपथ : गिट्टी रहित रेलपथ की पूरी लंबाई तक.
- ii. गिट्टी वाली रेलपथ: ट्रांसिशन भाग के साथ 500 मीटर तक त्रिज्या वाले वक्र लेकिन चेक रेल वाले स्थलों को छोड़कर. गार्ड रेल सब-स्टेशन में, कॉलम/स्ट्रक्चर इत्यादि जैसे महत्वपूर्ण स्थलों भी शामिल होंगे.

(B) दोहरी रेलपथ वाली सुरंग

(a) सुरंग के पहुंच मार्ग पर: सुरंग के बाहर पोर्टल मुख से 100 मी.

(b) सुरंग के भीतर: सुरंग की पूरी लंबाई तक लेकिन चेक रेल वाले स्थलों को छोड़कर.

(III) 60 किमी प्रति घंटे तक की गति के लिए

(A) इकहरी रेलपथ वाली सुरंग

(a) सुरंग के पहुंच मार्ग पर: कोई गार्ड रेल/डिरेलमेंट गार्ड की आवश्यकता नहीं है.

(b) सुरंग के भीतर:

(i) गिट्टी रहित रेलपथ: गिट्टी रहित रेलपथ की पूरी लंबाई तक.

(ii) गिट्टी वाले रेलपथ : ट्रांसिशन वाले हिस्से के साथ 500 मीटर तक त्रिज्या वाले वक्र लेकिन चेक रेल के साथ प्रदान किए गए स्थानों को छोड़कर, गार्ड रेल सब-स्टेशन , कॉलम/स्ट्रक्चर इत्यादि जैसे महत्वपूर्ण स्थानों को भी शामिल करेगी. ट्रांसिशन भाग के साथ 500 मीटर तक त्रिज्या वाले वक्र लेकिन चेक रेल वाले स्थलों को छोड़कर. गार्ड रेल सब-स्टेशन में, कॉलम/स्ट्रक्चर इत्यादि जैसे महत्वपूर्ण स्थलों भी शामिल होंगे.

(B) दोहरी रेलपथवालीसुरंग

(a) सुरंग के पहुंच मार्ग पर: सुरंग के बाहर पोर्टल के सामने से 25 मीटर.

(b) सुरंग के भीतर: सुरंग की पूरी लंबाई तक लेकिन चेक रेल वाले स्थलों को छोड़कर.

नोट:

- a) गार्ड रेल की टॉप टेबलरनिंग रेल से 25 मिमी से अधिक नीचे नहीं होनी चाहिए. वक्रों के मामले में , अंतर को आंतरिक और बाहरी रेल के रनिंग टेबल को जोड़ने वाली एक सीधी रेखा के संदर्भ में मापा जाए.
- b) उक्त पैरा 228(3) के अनुसार गार्ड रेल की फिक्सिंग की जाए.
- c) गार्ड रेल की स्प्लेइंग इकहरी लाइन में दोनों तरफ और दोहरी लाइन सेक्शन में सम्मुख दिशा पर ही किया जाए. नॉन-स्प्लेड एंड गार्ड रेल की निर्धारित लंबाई के अंत तक नीचे की ओर झुक हो और लकड़ी के ब्लॉक के साथ प्रदान किया जाए.
- d) पटरी से उतरने की स्थिति में डिरेलमेंट गार्ड को इस तरह से डिजाइन किया जाए कि अधिकतम गति पर चलने वाले वाहन के पटरी से उतर गए व्हील को डिरेलमेंट गार्ड द्वारा रोका जाए.
- e) लागू आयामों ("a" and "L2") के साथ गार्ड रेल की विशिष्ट व्यवस्था उपर्युक्त पैरा 228 (2) में स्केच और तालिका में दर्शाई गई है.
- f) गिट्टी वाले रेलपथ के लिए गार्ड रेल और गिट्टी रहित रेलपथ के लिए डिरेलमेंट गार्ड का प्रावधान है.

**भारतीय रेल रेलपथ नियमावली 2020 परिशिष्ट और शुद्धिपत्र पर्ची सं 4
दिनांक 03.11.2021**

आईआरपीडब्ल्यूएम 2020 के पैरा 408 (2) (ई) को निम्नलिखित के साथ प्रतिस्थापित किया जाए: -

408) यात्री यातायातसहितरनिंग लाइनों पर टर्नआउट

(e) डिजाइन के एक भाग के रूप में टर्नआउट में अंतर्निर्मित वक्रता है . इसलिए, यह वांछनीय है कि रख-रखाव और सुविधा की दृष्टि से घुमावदार मेन लाइन पर सामान्यतः टर्न आउट से बचा जाए . यदि स्थान की कमी के कारण घुमावदार मे न लाइन पर टर्न आउटबिछाना अपरिहार्य हो तो निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जाए:

- (i) 12 में से 1के साथ टर्नआउट बिछाने के लिए या वक्र से निकलने वाले फ्लैट क्रॉसिंग के लिए , यह सुनिश्चित किया जाए कि परिणामी लीड वक्र त्रिज्या के साथ-साथ मे न लाइन वक्र की त्रिज्या **350** मीटर से कम नहीं हो.
- (ii) 8.5 में से 1 को घुमावदार रेलपथ के भीतरन बिछाया जाए.
- (iii) प्रमुइंजी के अनुमोदन से असाधारण परिस्थितियों में घुमावदार स्विचों के साथ 8.5 में 1 को घुमाव के बाहर पांच डिग्री तक रखा जा सकता है, जहां स्थल की सीमा के कारण 12 में 1 टर्नआउट प्रदान करना संभव नहीं हो.
- (iv) उप-पैरा (ई) में दी गई शर्तों के अनुरूप नहीं होने वाले मौजूदा टर्न आउटको बनाए रखा जा सकता हैं . तथापि , ऐसे लेआउट को नियोजित तरीके से/यार्ड रीमॉडलिंग के दौरान समाप्त करने का प्रयास किया जाए . मौजूदा यार्ड में यार्ड रीमॉडलिंग के दौरान , असाधारण परिस्थितियों के तहत , जहां स्थल की कमी और तकनीकी आर्थिक कारणों से, उप-पैरा **408 (2) (ई) (i)** में दी गई शर्तों का पालन करना व्यावहारिक नहीं है वहां घुमावदार मेन लाइन के भीतर से घुमावदार

स्विच के साथ 12में 1 फ्लैटर टर्नआउट बिछाने की अनुमति दी जा सकती है ताकि प्रमुइंजी के व्यक्तिगत अनुमोदन के साथ परिणामी लीड वक्र त्रिज्या 290 मीटर से कम न हो.

सेक्शन “डी”
जांच सूची – सिगवदूस विभाग

उपस्कर की जांच:

1. पैनल की जांच:

- I. सिगनल को क्लियर करने के लिए:
 - i. सुनिश्चित करें कि स्टेशन मास्टर की 'चाबी'इन' है, मार्ग के लिए संबद्ध पाइंटो को सेट करें , रेलपथ परिपथ संकेतों की जांच करें , सुनिश्चित करें कि समपार, यदि कोई मार्ग में बंद हैं , तो सिगनल को 'ऑफ' कर दें.
 - ii. यह संतुष्टिकरने के बाद कि सिगनल ठीक से प्रतिक्रिया दे रहे है, उन्हें पुनः उनकी स्थिति में ले आए.
 - iii. मार्ग रद्द करना आरंभ करें और यह भी जांचे करें कि टाइमर रिले ठीक से काम कर रहा है या नहीं (समय 120 सेकंड).
 - iv. मार्ग रद्दकरण रजिस्टर में कारण, वीडर काउंटर नंबर में परिवर्तन और अभ्युक्ति, यदि कोई हो, तो उनकी प्रविष्टि करें.
 - v. एंड-पैनल के मामले में , सिगनल को स्लॉट के साथ क्लियर करें और स्लॉट को वापस रखें तथा इस बात की संतुष्टि करें कि सिगनल को वापस 'ऑन'स्थिति में रखा गया है या नहीं.

- vi. कॉलिंग-ऑन सिगनल के कार्यचालन की जांच के लिए, सुनिश्चित करें कि कॉलिंग-ऑन 'रेलपथ परिपथ खतरे में है (गाड़ीसे अवरोधया अनुकरण द्वारा), निकट सिगनल नाँव 'सामान्य' स्थिति में और कॉलिंग-ऑन' सिगनल 'ऑफ' करने से पहले सम्मुख पॉइंट को सही ढंग से सेट किया जाए'.
- vii. 60/120 सेकेंड के बाद, कॉलिंग-ऑन सिगनल क्लियर हो जाएगा.
- viii. कॉलिंग-ऑन सिगनल रद्द करना आरंभ करें , 240 सेकंड के समय तक प्रतीक्षा करें और देखें कि मार्ग क्लियर है या नहीं.
- ix. कॉलिंग-ऑन रद्दकरण रजिस्टर में कारण के साथ वीडर काउंटर नंबर में परिवर्तन और अभ्युक्ति, यदि कोई हो, की प्रविष्टि करें.

II. पाइंट परिचालन:

- i. पाइंट जोन में रेलपथ परिपथ को क्लियर हो.
- ii. सुनिश्चित करें कि क्रैंक हैंडल 'इन' स्थिति में है .
- iii. स्विच के टो से 150 मिमी पर स्टॉक और टंग रेल के बीच 5 मिमी का एक अवरोध रखें और देखें कि ताला स्लाइड में प्रवेश न करें तथा संकेत पैनल पर 'एन' या 'आर' स्थिति के लिए फ्लैश हो.
- iv. क्रैंक हैंडल कट ऑफ कॉन्टैक्ट की मदद से पॉइंट के एक सिरे को नॉन-ऑपरेटिव बनाकर गैर-सामंजस्य की जाँच करें.

सामान्य पाइंट ऑपरेशन वोल्टता और वर्तमान रीडिंग

परिचालन	वोल्ट (वी)	करंट (एंपीयर)	अवरोध	
			(वी)	(एंपीयर)

'एन' से	105	1.6	100	4
'आर' तक	+ या - 5	+ या - 0.2	+ या - 5	+ या - 0.4
'आर' से	105	1.6	100	4
'एन' तक	+ या - 5	+ या - 0.2	+ या - 5	+ या - 0.4

v. पॉइंट मशीन बुक में रीडिंग ठीक से दर्ज करें और पॉइंट मशीन में रखें.

III. रेलपथ परिपथ:

- i. सुनिश्चित करें कि ट्रैक रिले का पीओएच किया गया है (12 वर्ष में एक बार).
- ii. सुनिश्चित करें कि ट्रैक रिले वोल्ट ता क्यूटी रिले के लिए पिकअप मूल्य के 300% से अधिक नहीं है.

IV. क्रैंक हैंडल:

- i. सुनिश्चित करें कि क्रैंक हैंडल केवल तभी निकाला जा सकता है जब संबंधित सिगनल 'ऑन' स्थिति में हो.

V. एसजीई ब्लाक उपकरण:

- i. कम्प्यूटेटर को टीओएल स्थिति में लाएं और फिर अंतिम रोक सिगनल को 'ऑफ' कर दें, इसे क्लियर नहीं होने देना है.
- ii. ब्लॉक उपकरण को डबल लॉक (परिचालन कर्मचारी के पास एक चाबी और सिवदूसं कर्मचारी के पास एक चाबी) के साथ लॉक करना सुनिश्चित करें.
- iii. लाइन वोल्टेज - आउटगोइंग 18 वी - 26 वी; करंट 18एमए - 30एमए (ब्लॉक सेक्शन की लंबाई के आधार पर).

- iv. लाइन वोल्तेज - इनकमिंग 8वी – 9वी; करंट 18एमए – 20एमए (ब्लॉक सेक्शन की लंबाई के आधार पर)
- VI. पोद्धनूर पुश-बटन ब्लॉक (पीटीजे):
- i. नार्मल लाइन वोल्तेज: 60वी – 80वी (ब्लॉक सेक्शन की लंबाई के आधार पर).
- ii. लाइन करंट - आउटगोइंग 60एमए – 70एमए (ब्लॉक सेक्शन की लंबाई के आधार पर).
- iii. लाइन करंट - इनकमिंग 60एमए – 70एमए (ब्लॉक सेक्शन की लंबाई के आधार पर).
- VII. रिले कक्ष :
- i. सुनिश्चित करें कि डबल लॉक व्यवस्था प्रभावी है.
- ii. सुनिश्चित करें कि रिले साफ और सीलबंद स्थिति में हैं.
- VIII. उपस्कर कक्ष:
- i. सुनिश्चित करें कि पावर बोर्ड में मीटर (वोल्ट/एमीटर) का र्यचालन स्थिति में हैं.
- ii. उपस्कर कक्ष में रखे जाने वाले रिकॉर्ड
- a) बैटरी इतिवृत्त रखरखाव रजिस्टर.
- b) रेलपथ परिपथ इतिवृत्त रजिस्टर.
- c) रेलपथ परिपथ रखरखाव रजिस्टर.
- d) धुरा-काउंटर रखरखाव रजिस्टर, यदि कोई हो.
- e) केबल – मेगरिंग रजिस्टर.
- f) आईपीएस रखरखाव रजिस्टर.

- g) मोटर पाइंट रिडींग रजिस्टर.
- h) अर्थ प्रतिरोधक रजिस्टर.
- i) सिगनल/एलईडी बत्ती रजिस्टर.
- j) डेट-लॉगर रजिस्टर जिसमें संस्थापन की तारीख, खराबी की तारीख, एजेंसी को सूचित करने की तारीख, सुधार करने की तारीख आदि., शामिल है.
- k) विनियोजन / पुनःनियोजन नोटिस मेमो रजिस्टर.
- l) संपूर्ण आरेखों की उपलब्धता.
- m) Signal/LED lamp register.

IX. बैटरी कक्ष:

- i. बैटरी सेल का उचित रखरखाव सुनिश्चित करें .
 - a) बैटरी सेल पूरी तरह चार्ज होने पर , विशिष्ट गुरुत्व 1220 एसपीजीहोना चाहिए . एसपीजी <1180 का अर्थ है कि कोशिकाओं का डिस्चार्ज है.
 - b) सामान्य रूप से चार्ज सेल वोल्ट ता 2.2 वोल्टहै. डिस्चार्ज सेल वोल्टेज <1.8 वोल्टहोगा.
- ii. जब भी सेल का जल स्तर वेंट-फ्लोट संकेतक मार्क से नीचे आता है,तो डिस्टिल्ड जल की टॉपिंग की आवश्यकता होती है.सामान्यतः 3 महीने में एक बार , डिस्टिल्ड जल के टॉप-अप की आवश्यकता होती है.

X. स्टेशन पर रखे जाने वाले रजिस्टर:

- a) रूट रद्दकरण रजिस्टर (अप और डाउन).

- b) कॉलिंग-ऑन रद्दकरण रजिस्टर.
- c) सिवदूसंइंजी खराबी और इतिवृत्त रजिस्टर.
- d) पाइंट और क्रॉसिंग रजिस्टर का संयुक्त निरीक्षण.
- e) क्रैंक हैंडल रजिस्टर.
- f) धुरा-काउंटर री-सेटिंग रजिस्टर.
- g) लाइन क्लियर रद्दकरण रजिस्टर.
- h) रिले-कक्षकुंजी रजिस्टर.
- i) ब्लॉक उपकरणकुंजी रजिस्टर.

सभी मेन और पिछले केबलों को क्रमशः वर्ष में एक बार और छह महीने में एक बार मेगर किया जाए.

सिगनल गियर अनुरक्षण अनुसूची

क्र. सं.	अनुरक्षण कार्य	आवधिकता		
		ईएस एम	जेई	एसई/ वसेइंजी
पाइंट मशीन				
1	जकड़न, सफाई, स्वच्छ संपर्क और कम्प्यूटेटर के लिए सभी फिटिंग की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
2	'एन' और 'आर' का सही कार्यचालन सुनिश्चित करें.	एफ	एम	क्यू
3	घर्षण क्लच के अधिभार पर ट्रिपिंग की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
4	अवरोध परीक्षण की जांच करें . वोल्टेज/करंट रीडिंग लें.	...	एम	क्यू
5	ग्राउंड कनेक्शन की संरेखण और फिटिंग की अक्षुण्णता की जांच करें (ढीले पिनों को बदला जाना है)	एफ	एम	क्यू
6	टर्मिनलों पर तारों की अक्षुण्णता की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
7	डिटेक्शन संपर्कों की जाँच करें.आई/सीऔर ओ/जीवोल्टेज मापें.	एफ	एम	क्यू
8	रेलपथ लॉकिंग जांच करें.	...	एम	क्यू

9	सामंजस्य की जांच करें.	क्यू
10	“डी” क्लैंप/गोज प्लेट इंसुलेशन की जांच करें.	क्यू	क्यू	एच
11	क्रैंक हैंडल संपर्क की जांच करें.	एफ	एम	क्यू
12	स्लीपरों की उचित बैलेस्टिंग और पैकिंग के लिए जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
13	स्प्रिंग की आवश्यक मात्रा रखने के लिए स्विच की सेटिंग की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
रेलपथ परिपथ				
1	अति ऊर्जा के लिए रिले की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
2	अर्थ प्रतिरोध को मापें.	एफ	एम	क्यू
ब्लाक उपकरण				
1	डबल लॉकिंग व्यवस्था और सीलिंग के कार्य की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
2	सभी पाइंटों को साफ और चिकना ई करें.	एफ	एम	क्यू
3	संपर्क दाब की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
4	पीआर रिले टंग के कार्यचालन की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
5	लाइन वोल्टेज / करंट को मापें.	एफ	एम	क्यू

6	स्टेशन मास्टर की चाबी के कार्यचालन की जांच करें.	एफ	एम	क्यू
7	जांच करें कि क्या बिना लाइन क्लियर के अंतिम रोक सिगनल को ऑफ किया जा सकता है.	एफ	एम	क्यू
8	सभी काउंटरो के कार्यचालन की जांच करें.	एफ	एम	क्यू
9	जांच करें कि शंटिंग चाबी बंद या टीजीटी स्थिति में ही निर्मुक्त की गई है.	एफ	एम	क्यू
बैटरी कक्ष				
1	सभी एसपीजी बैटरी की जांच करें.	एफ	एम	क्यू
2	साफ करें , कसें और टर्मिनलों पर पेट्रोलियम जेली लगाएं.	एफ	एम	क्यू
3	यदि आवश्यक हो , तो सेल के स्तर को बढ़ाएं.	एफ	एम	क्यू
बैटरी चार्जर				
1	बैटरी चार्जर के कार्यचालन की जाँच करें.	डब्ल्यू	एम	क्यू
2	टर्मिनलों के कनेक्शन , रोटरी स्विच, फ़्यूज़ और मीटर के कार्यचालन की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
पैनल				
1	पैनलको देखे और फ़्यूज़ संकेतक लैंप को बदलें.	डब्ल्यू	एम	क्यू

2	नाँब/पुश बटन के कार्य चालन, पैनल और वीडर काउंटरोँ पर चाबियों की प्रभावशीलता की जांच करें.	एफ	एम	क्यू
रेलपथ परिपथ				
1	बॉन्डिंग / जम्पर / लेड / कनेक्शन टीएलजे बाँक्से की जांच करें.	एम	एम	क्यू
2	ब्लॉक जाइंट, एमएल3 महीने, एलएल 6 महीने को बदलें.
3	ग्लू जाइंट को साफ करें.			
4	ग्लू जाइंट की जांच करें.	एच	एच	वाई
5	ब्लॉक जाइंटकी जांच करें.	एम	एम	क्यू
6	टीसी का फेल- सेफएडजस्टमेंट सुनिश्चित करें.	...	क्यू	क्यू
7	एफई/आरई/आरटी पर रेलपथ वोल्ड ता को मापें.	एफ	एम	क्यू
8	इतिवृत्त / रिडींग पुस्तिका का रख-रखाव	एफ	एम	क्यू
9	आरई बॉन्डिंग/जेड बॉन्ड , पैड्रोल क्लिप, ब्लॉक जाइंटपर वोल्ड और जीएफएन लाइनर्स की जांच करें.	एफ	एम	क्यू
रोटरी कुंजी ट्रांसमीटर				
1	सभी फिटिंगों की जांच करें , कॉन्टेक्ट को साफ करें और पुर्जों को लुब्रिकेट करें.	एफ	एम	क्यू
2	कार्यचालनकी जांच करें	एफ	एम	क्यू
स्टेशन मास्टर का स्लाइड कंट्रोल फ्रेम				

1	सभी कार्यचालक पुर्जों और कॉन्टैक्ट दबाव की जांच करें.	...	एम	क्यू
2	कॉन्टैक्ट दाब	...	एम	क्यू
लोकेशन बाक्स				
1	लॉकिंग के लिए लोकेशन बाँक्स की जांच करें.	एफ	एम	क्यू
2	लोकेशन बाक्स को साफ करें.	एफ	एम	क्यू
3	टर्मिनलों और अर्थ कनेक्शन पर तारों की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
रंगीन बत्ती सिगनल				
1	सिगनल यूनिट, लॉकिंग व ओपनिंग की जांच करें और छेदों को ढके .	एम	एम	क्यू
2	लैम्प होल्डर कॉन्टैक्ट स्प्रिंग्स और टर्मिनलों की फिक्सिंग की जाँच करें.	एम	एम	क्यू
3	लेंस की सफाई, वोल्टता का मापन सुनिश्चित करें और फ़ोकसिंग ,यदि आवश्यक हो समंजित करें.	एम	एम	एम
धुरा काउंटर				
1	ईजे बाँक्स			
	आरएक्स, टीएक्स के सभी नट , बोल्ट फिटिंग की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
	ईजेबी के कनेक्शन की जांच करें , रीडिंग मापें और आवश्यक हो तो समंजित करें,	एफ	एम	क्यू

	डीआईपी, स्टैगरिंग और रीडिंग के रिकॉर्ड की जांच करें	एम	एम	क्यू
2	मूल्यांकनकर्ता			
	कपलर कनेक्शन और सोल्डरिंग कनेक्शन की जांच करें	एम	एम	क्यू
	रीडिंग को मापें, समंजित करें, यदि आवश्यक हो तो रिकार्ड करें.	एफ	एम	क्यू
3	आईबी हट / आरई कटिंग			
	टर्मिनलों पर बैटरी , बैटरी चार्जर और तारों की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू
	रिले पर वोल्टता की जांच करें	एफ	एम	क्यू
संचार				
1	ब्लॉक टेलीफोन की जाँच करें	एफ	एम	क्यू
2	कंट्रोल टेलीफोन और वीएचएफ सेट की जाँच करें.	एफ	एम	क्यू

निरीक्षण की अनुसूची - मंडलसिवदूसं अधिकारी

क्र.सं.	निरीक्षण के प्रकार	वमंसिवदूसंइंजी /मंसिवदूसंइंजी	सहासिवदूसंइंजी
1	मंडल के प्रत्येक स्टेशन	कुल स्टेशनों का 10%	एक वर्ष में मंडल का प्रत्येक स्टेशन

सेक्शन "ई" दुर्घटना मामले

1. **दुर्घटना का सार**(गाड़ी का पटरी से उतर जाना): दि.19.10.2021को गुंतकल मंडल के एनआरई-एचएक्यू स्टेशनों के बीच ,लगभग 12.40 बजे, गाड़ी नंबर बी-211 लोको नंबर 32643 के साथएनआरई से 1235 बजे रवाना हुई . एचएक्यूस्टेशन के पास पहुंचते ही गाड़ी के इंजन के बगल वाली वैगन नं .एसई 10079255158 पटरी से उतर गई.

दुर्घटना का कारण .पटरी से उतरने का कारण वैगन के बोगी फ्रेम से किसी अवरोधका टकराना है .20आरपीरेल पास में पड़ी थी , इसके अलावा अन्य कोई अवरोध आस-पास में नहीं था.अतःयही पटरी से उतरने का कारण हो सकता है.

जिम्मेदारी :

प्राथमिक:

1. श्री सुरेश, वसेइंजी/पी.वे/एनआरई (प्रभारी)
2. श्री स्वामीनाथन, वसेइंजी/पी.वे/एनआरई

गौण:वसेइंजी/सी व डब्ल्यू,बीपीसी जारी एडीटीपी/सीकेपी/एसईआर.

दोषी:कोई नहीं

2. **दुर्घटना का सार**(गाड़ी पटरी से उतर ना): दि.13.11.2021को, गुंतकल मंडल के पीडीटीआर-जेएमडीजी स्टेशनों के बीच , गाड़ी नंबर आरई बीटी को, जिसमें 4बीआरएन वैगनों पर बैचिंग संयंत्र लगे थे, लोको 14576/जीवाई द्वारासामग्री को उतारने के लिए पुश मोड में पीडीटीआर-केएमडीसी ब्लॉक सेक्शन में ले जाया गया .कि.मी. 107/2 पर वक्र पर सेगुजरते समय , बीआरएनपर ल गा हॉपर यूनिट झुक गया, अपने स्थान से बाहर निकल गया और अंत त:2.5⁰ वक्र के बाईओर गिर गया तथा टीई से 3^{रे} वैगन नं.एसईनं.बीआरएनए एसईआर 34071254के पटरी से उतरने का कारण बना.

दुर्घटना का कारण : हॉपर के गिरने के कारण अगली वैगन ट्रॉली कादायापहिया रेल टेबल से ऊपर उठ गया, इस प्रकार बांया पहिया ट्रैक के अंदर की ओर गिर गया और वैगन के पटरी से उतर गई.

जिम्मेदारी:

प्राथमिक:आरई संगठन द्वारा मुख्यालय से डिजाइन और ड्राइंग प्रमाण पत्र का अनुमोदन सुनिश्चित नहीं करना.

गौण: श्री बी.वेंकट मुनि रेड्डी, जेई/ड्राइंग/आरई/गुंतकल- बालू को गीला होने से बचाने के लिए तिरपाल से ढकना सुनिश्चित करने के लिए.

दोषी: कोई नहीं

प्रकाश में लाए गए मामले: कोई नहीं

सुझाव और सिफारिशें:

- 1) वैगनों पर जीएएमजेडईएन(GAMZEN)प्रणाली चलाने के लिए आरईसंगठन द्वारा उचित प्राधिकार प्राप्त किया जाए.
 - 2) जीएएमजेडईएन(GAMZEN)प्रणाली ठीक से कार्य कर रही है, इसकी जांच के लिए समय-समय पर निर्धारित अनुरक्षण किया जाए.
 - 3) वैगन की बॉडी पर जीएएमजेडईएन(GAMZEN)प्रणालीकी फिटिंगसक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रमाणित होनी चाहिए.
 - 4) प्रत्येक फेरे के लिए हॉपर प्रणाली की फिटिंग और उसकी फिटनेस आरई के एसई/जेई द्वारा सुनिश्चित की जाए.
 - 5) वीआरएन वैगनों पर लगे बैचिंग संयंत्र के डिजाइन की समीक्षा की जाए और हॉपर के लुडकने से बचने तथा वैगनों/ गाड़ी के असुरक्षित चालन से बचने के लिए हॉपर के नीचे फ्रेम की चौड़ाई को और चौड़ा करने की आवश्यकता है.
3. **दुर्घटना का सार**(गाड़ी पटरी से उतर ना): दि. 15.11.2021 को हैदराबाद मंडल के सीवीबी स्टेशन पर, डेमू खाली रेक के साथ 21.32 बजे मौला-अली शेड से जालना स्टेशन के लिए रवाना हु ई. नियंत्रण निर्देशों के अनुसार, एसएम/सीवीबी ने कॉमन लूप लाइन पर गाड़ी को प्रवेश दिया और गाड़ी 21.52 बजे कॉमन लूप पर पहुंची .डाउन मेन लाइन से कॉमन लूप लाइन में प्रवेश करने के लिए गाड़ी को दो क्रॉस ओवर से गुजरना होता है . कॉमन लूप लाइन पर प्रवेश करते समय , गाड़ी के इंजन से 4^थ कोच (15558) पिछली ट्रॉली और 5 वां कोच (15561), दोनों ट्रॉलियां किमी 611/39-37 पर पटरी से उतर गई और गाड़ी की गति 14 किमी प्रति घंटे थी.

दुर्घटना का कारण : कैंट के तीव्र परिवर्तन (कैंट के परिवर्तन की दर में उतार-चढ़ाव) के संयुक्त प्रभाव और कोच नंबर 5 की अगली ट्रॉली द्वारा वक्र से गुजरते समय प्रतिबंधों के कारण कोच नंबर 4 की पिछली ट्रॉली ऊपर उठ गई.

जिम्मेदारी:

प्राथमिक: श्री जे. श्रीनिवास, वसेइंजी/पी.वे/मईडी(प्रभारी)

गौण: वसेइंजी/डेमू/बोगी अनुरक्षण/लालागुडा

दोषी: श्री एम. भास्कर, जीएलपी/काचीगुडा

प्रकाश में लाए गए मामले:

सभी रेलपथ मापदंडों को पटरी बिछाने के समय निर्धारित शर्तों के अनुसार सुनिश्चित किया जाना चाहिए और साथ ही उपयोग के दौरान उचित अनुरक्षण भी किया जाना चाहिए.

सुझाव और सिफारिशें: पटरी से उतरे डीईएमयू के रिक एयर स्प्रिंग के साथ उपलब्ध कराए गए हाइब्रिड कोच हैं जिसके लिए रेलवे बोर्ड दुर्घटना प्रोफार्मा उपलब्ध नहीं है.

- 4. दुर्घटना का सार(स्पैड):** दि. 18.11.2021 को, विजयवाडा मंडल के केसीसी स्टेशन पर, गाड़ी नंबर 02886 (हमसफर एक्सप्रेस) नेकेसीसी की ओर आते समय केसीसी निकट सिगनल को सतर्कता /मेन लाइन/आरडी-4 दर्शाते पाया गया. लोको पायलट ने गाड़ी की गति 60 किमी प्रति घंटे से कम तक नियंत्रित की और केसीसी में प्रवेश करते समय गाड़ी को और भी नियंत्रित किया. इसके बाद सहायक लोको पायलट कॉल आउट स्टार्टर सिगनल पर आगे बढ़ा और इसे लोको पायलट द्वारा अभिस्वीकृति दी गई. प्रस्थान सिगनल के

निकटपहुंचतेसमय अचानक देखा कि केसीसी आरडी-4 प्रस्थान खतरे की स्थिति में है.लोको पायलट ने तुरंत आपातकालीन ब्रेक लगाया और सहायक लोको पायलट ने भी आपातकालीन ब्रेक लगाया. दुर्भाग्य से गाड़ी प्रस्थान सिगनल पार कर गई और 132 मीटर की दूरी तय करने के बाद रुक गई.

दुर्घटना का कारण: प्रस्थान सिगनल पहलू की अवहेलनाकरना.

जिम्मेदारी:

प्राथमिक :

1. श्री पी. माधव राव, लोको पायलट/मेल/विजयवाडा
2. श्री शेखजाकीर, वरि. लोको पायलट/विजयवाडा

गौण:

1. श्री टी. प्रताप कुमार, सीसीसी/विजयवाडा
2. श्रीके. रमेश, सीएलआई/विजयवाडा
3. श्रीसीएच. वी.एस.एस. राम कुमार, सीएलआई/विजयवाडा

दोषी: कोई नहीं

प्रकाश में लाए गए मामले:

1. केसीसी एसडब्ल्यूआर के अनुसार और डाउन प्रस्थान (एस-25) से एस-25 के लिए एसआईपी सिग नल ओवरलैपतथा बीजे 135 बीटी के अंत तक 195 मीटर है.परंतु मौजूदा वास्तविक दूरी 175 मीटर है.(इसे एसडब्ल्यूआर और एसआईपी (सिग नल अंतर्पाशनयोजना), दोनों में सुधार किया जाए).

2. जब भी खतरे की स्थिति पर सिगनल को पार किया जाता है तो स्वतः एसएमएस जनरेट होने की प्रणाली है. केसीसी परस्पैड के मामले में , आरडीएसओ दिशानिर्देशों के अनुसार लाजिककी शर्त को पूरा नहींकिए जाने के कारण एसएमएस जनरेट नहीं हुआ (केसीसी प्रकार केस्पैड स्थिति में भी एसएमएस जनरेट होने को सक्षम करने के लिए लाजिक को उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाए).
3. लोको पायलट/ सहायक लोको पायलट, जो गाड़ी ड्यूटी पर नहीं हैं, के लिए दि.11.03.2008 और दि.11.04.2017 को मुख्यालय से दो संयुक्त कार्यविधि आदेश जारी किए गए थे.तद नुसार ऐसे लोको पायलट/ सहायक लोको पायलट को पुनःश्र्वर्यापाठ्यक्रमके लिए भेजा जाए और उसके बाद 1000 किलोमीटर कागाड़ी सम्हलाई प्रशिक्षण दिया जाए. (इस स्पैडमामले में इसका पालन नहीं किया गया).

सुझाव और सिफारिशें:

केसीसी स्टेशन पर एसडब्ल्यूआर और एसआईपी सिग नल ओवरलैप दूरी को मौजूदा लंबाई के साथ ठीक से सुधारा जाए.

1. केसीसी प्रकार के स्पैड मामलों कोभी शामिल करने के लिए स्पैड एसएमएस लाजिकमें उपयुक्त संशोधन किया जाए.
2. जब भी स्पैडकी घटना होती है , तो एसएमएस संदेश जनरेट करने के अलावा ड्यूटी स्टेशन मास्टर को भी सचेत करने के लिए वीडियू पैनल पर दृश्य/श्र्वयचेतावनी दी जाए.
3. दुर्घटना नियमावली के अध्याय IX के नियम संख्या 902.1 के अनुसार , स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह स्पैड की घटनाओं, रोक सिगनल आदि से तय की गई दूरी के लिए लोको पायलट / सहायक लोको पायलट को मेमो दे और

भविष्य में लोको कर्मचारियों से किसी भी विवाद से बचने के लिए लोको कर्मी दल से पावती ले . सभी स्टेशन मास्टरो द्वारा इसका कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए.

4. लोको पायलट/ सहायक लोको पायलट, जो गाड़ी ड्यूटी पर नहीं हैं, के लिए दि.11.03.2008 और दि.11.04.2017 को मुख्यालय से दो संयुक्त कार्यविधि आदेश जारी किए गए थे.इसका कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए.

5. **दुर्घटना का सार**(गाड़ी पटरी से उतर ना): दि. 10.12.2021 को गुंतकल मंडल के सीजीटीए स्टेशन पर लोको नंबर 12510 के साथ गाड़ी नंबर बीटी स्पेशल (03एल #07ई #02एल) को सीजीटीए स्टेशन के हॉट एक्सल साइडिंग पर खड़ा किया गया था.बीटी स्पेशल को हॉट एक्सल साइडिंग से आरडी-1 तक ले जाने की योजना थी , लगभग 12.25 बजे शंट सिगनल नंबर 14 को विधिवत ऑफ करतेहुए शंटिंग संचलन किया गया . गाड़ीआरंभ हुई और लगभग 100 मीटर चलने के बाद, करीब 12.30 बजे केएसएनछोर पर प्वाइंटनं. 17एसे गुजरने के बाद टीई ,ईआर बीओबीवाई एनएम 1 700205 17963 से 7वें वैगन के अगली ट्रॉली के चार पहिये पटरी से उतर गए.

दुर्घटना का कारण : दाईं ओर वैगन में बची हु ई गिट्टी के कारण असमान भार.

जिम्मेदारी:

प्राथमिक:श्री रजनीश प्रभात , वसेइंजी/पी.वे/केएसएन- शंटिंग संचलन के दौरान लाइन ब्लॉक लिए बिना गिट्टी उतारने की योजना बनाना

और गाड़ीआरंभ करने से पहले बची हुई गिट्टी के संतुलन को सुनिश्चित नहींकरना.

गौण:कोई नहीं

दोषी:

1. श्री रजनीश कुमार , लोको पायलट/जी/आरसी - शंटिंग गसंचलन के दौरान गिट्टी की उतराई का विरोध नहीं करना.
2. श्री राकेश कुमार मीणा, माल गार्ड/आरसी - शंट संचलन के दौरान गिट्टी उतराई का विरोध नहीं करना.

प्रकाश में लाए गए मामले:कोई नहीं

सुझाव और सिफारिशें : बीटी गिट्टी की जीडीआर जांच के दौरान , जीडीआर को वैगनों में गिट्टी की उपलब्धता और भार के संतुलन की जांच की जाए.

6. **दुर्घटना का सार(स्पैड):** दि. 11.12.2021 को सिकंदराबाद मंडल के पीजीडीपी स्टेशन पर ,गाड़ी संख्या 17016 सिकंदराबाद- भुवनेश्वर विशाख एक्सप्रेस 17.42 बजे बीबीनगर स्टेशन से निकली.पगिडिपल्ली स्टेशन के डाउन मेन लाइन प्रस्थान सिगनल (एस3) के निकट पहुंचते समय , लोको पायलट ने गाड़ी नहीं रोकीऔर 17.46 बजे 'ऑन' स्थितिमें (रोकपहलु) पर सिगनल पार कर गयातथा सिगनल पार करने के बाद लगभग 17.9 मीटर पर रुक गया .लोको पायलट ने अनुमति लिए बिना के फिर से गाड़ी आरंभ की और 250 मीटर के बाद रुक गया. कोई भी व्यक्ति हताहत/चोटिल नहीं हुआ.

दुर्घटना का कारण: लोको पायलटप्रस्थान सिगनल एस-3, जो 'ऑन' स्थिति में था, पर रुकने में विफल रहा क्योंकि उसने देर से ब्रेक लगाया और सहायक लोको पायलट समय पर आरएस लगाने में विफल रहा.

जिम्मेदारी:

प्राथमिक:

1. श्री के. पूर्ण चंद्र राव, लोको पायलट/पैसेंजर/गुंटूर
2. श्री डी. किशोर कुमार, वरि.सहायक लको पायलट/ गुंटूर

गौण: कोई नहीं

दोषी:

1. श्री पी. विजया सुरेश, डीआई/गुंटूर- लोको पायलटकी कमजोरियों पर प्रभावी परामर्श नहीं दिया गया.
2. श्री जी. वेंकट रम णा, सीएलआई/गुंटूर- सहायक लोको पायलटकी कमजोरियों पर प्रभावी परामर्श नहीं दिया तथा उसने गाड़ी चलाने के दौरान सहायक लोको पायलटको आरएस लगाने का कार्य प्रदर्शन नहीं दिया.
3. श्री केएसएसके कांती राज, एम/ई/गार्ड/विजयवाडा
4. श्री पंकज कुमार झा, एसएस/पगिडिपल्ली

प्रकाश में लाए गए मामले:

1. श्री. के. पूर्ण चंद्र राव , लोको पायलट /पी/गुंटूर ने 07.50 बजे सिकंदराबाद लॉबी में साइन ऑफ किया और आराम करने के लिए रनिंग रूम चले गए .रनिंग रूम /सिकंदराबाद के प्रभारी की अनुमति के बिना लगभग 12 बजे वे रनिंग रूम से निकले और

निजी काम के लिए एर्रागड्डा के सेंट जोसेफ अस्पताल गए
तथा 14.00 बजे के बाद रनिंग रूम वापस लौटे.

2. यद्यपि कर्मि दल वाँकी-टॉकी के साथ कार्य करना जानते थे, तथापि उन्होंने पहले स्टॉप के बाद गाड़ी आरंभ कर दी अर्थात् प्रस्थान सिगनल को एक लोकोमोटिव लंबाई के बराबर पार कर लिया. वाँकी-टॉकी पर अज्ञात आवाज सुनकर आवाज पहचाने बिना गाड़ी आरंभ कर दी.

सुझाव और सिफारिशें:

1. सभी कर्मि दल के कर्मियों को गाड़ी चालन के दौरान वीएचएफ सेट/वाँकी टॉकी के साथ कार्य करने की प्रक्रिया की जानकारी दी जाए अर्थात् विशेष रूप से निर्देश दिए जाए कि पहले और बाद में गाड़ी नंबर और बात करने वाले व्यक्ति का पदनाम पूछा जाए.
2. मुख्यालय द्वारा दिए गए चेतावनी पहलू पर सिगनल पार करते समय गाड़ी की गति को 60 किमी प्रति घंटे या उससे कम पर नियंत्रित करने से संबंधित अनुदेशों का सभी लोको पायलटों द्वारा बिना किसी विचलन के पालन किया जाए. इसके आगे खतरा सिगनल के दो ओएचई मास्टसे पहले गति 10 किमी प्रति घंटे तक कम करने का अनिवार्य रूप से पालन किया जाए. इसे मुख्य लोको निरीक्षक द्वारा फुटप्लेट निरीक्षण के दौरान सुनिश्चित किया जाए तथा आवश्यकतानुसार लोको पायलट को परामर्श दिया जाए.
3. ऐसा देखने में आया है कि पगिडिपल्ली स्टेशन मास्टर शाखा लाइन की गाड़ियों को हमेशा मेन लाइन पर (एस 3 सिगनल से) संचालित करते हैं. इस मामले में, प्रस्थान एस 3 (प्वाइंट नं. 17

और 18 को विपरीत स्थिति में रखते हुए) 17016 सिकंदराबाद - भुवनेश्वरएक्सप्रेस के लिए पगिडिपल्ली निकट सिगनल को ऑफ करते समय बीएमएनपी/ गुंटूरमंडल की ओर ब्लॉक सेक्शन को 12513 सिकंदराबाद-गुवाहाटी एक्सप्रेस से अवरुद्ध कर दिया गया था. यदि इसगाड़ी को कॉमन लूप लाइन पर प्रवेश कराया गया होता तो ऐसी घटनाओं के दौरान इसके बाद आने वालीगाड़ियों की रुकौनी से बचा जा सकता था.उपरोक्त मामलेमेंपगिडिपल्ली स्टेशन के सभी कर्मचारियों को परामर्श दिया जाए और उपयुक्त अनुदेश जारी किए जाए.

7. **दुर्घटना का सार**(गाड़ी पटरी से उतर ना): दि. 27.12.2021 को गुंतकल मंडल के गुंतकल यार्ड पर 21.12.24 बजे, आरडी-11 (प्लेटफार्म-3) पर जयपुर सुविधा रिक (82653) आने और एलई रिक से अलग होने के बाद प्रस्थान सिगनल नंबर एस-43 को पार किया तथा विपरीत दिशा में शंट सिगनल नंबर 88 को पार करके रुक गया. शंटर ने कैब बदलने के बाद शंट सिगनल नंबर 88 को 'ऑफ' स्थिति में पार किया और आरडी-12 (प्लेटफार्म-2) पार कर गया. शंट सिगनल नंबर 62 "ऑन" स्थिति (रोकपहलू) को देखे बिना शंटर ने लोको को आगे बढ़ा दिया और 21.30 बजे प्वाइंट नंबर 84बी पर पटरी से उतर गया.

दुर्घटना का कारण : लोको नंबर 40368/केजेएम के शंटर ने शंट सिगनल नंबर 62 को 'ऑन' स्थिति में पार कर लिया.

जिम्मेदारी:

प्राथमिक:श्री भीम सिंह मीणा, लोको पायलट माल /एसएचजी

गौण: कोई नहीं

दोषी: श्री पंकज कुमार महतो , उप-स्टेधी/प्लैटफॉर्म/गुंतकल,शंटर को संचलन की सूचना देने में विफल रहे.

सेक्शन "एफ"
अपने ज्ञान को परखें

1. रेलपथ रिले (क्यूटीए2) की पीओएच (आवधिक ओवरहालिंग)क्या है?
2. पूरी तरह से चार्ज की गई सेकेंडरी सेल की वोल्टता क्या है?
3. _____ ग्रेडिएंट क्षेत्र और टर्मिनल माल यार्ड में 3 फेज लोको के निरंतर गति नियंत्रण (सीएससी) का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए.
4. 3 Ø लोको में, _____ बटन दबाकर खराबी संदेश की अभिस्वीकृति दी जाए.
5. 3 Ø लोको के बैंकर के रूप में कार्य करते समय, न्यूमेटिक पैनल में _____ सीओसीको बंद करें.
6. राष्ट्रीय सिविल सेवा क्षमता निर्माण कार्यक्रम (कर्मयोगी) का उद्देश्य क्या है?
7. सभी दोहरीकरण, गैज परिवर्तन और नई लाइन निर्माण कार्यों में गिट्टी कुशन की गहराई _____ होती है
8. 600 मीटर से अधिक तीव्र त्रिज्या वाले वक्रों में (350 मिमी गिट्टी कुशन के लिए) गिट्टीकी मात्रा/मीटर _____ होती है
9. गैर-अंतर्पाशित फाटकों में, गेट को स्लाइडिंग बूम का उपयोग करते हुए बंद किया जाता है, फाटकवाले को चाहिए कि वह फाटक समय रजिस्टर में प्रविष्टि करें और स्टेशन मास्टर के साथ _____ करे.
10. अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अंतर्गत, जब आईवी सिगनल को रंगीन बत्ती दूरस्थ सिगनल के साथ संयोजित किया जाता है, तो यह _____ से कम प्रतिबंधित

पहलू को तब तक प्रदर्शित नहीं करे गा जब तक कि अगले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त नहीं हो जाती.

कुंजी

1. 12 वर्षों में एक बार.
2. 2.2 वोल्ट
3. उतार चढ़ाव वाला
4. बीपीएफए
5. 70
6. यह एक सिविल सेवा सुधार पहल है जिसका उद्देश्य सरकार की क्षमता निर्माण प्रयासों में सुधार करना है .
7. 350 मिमी
8. $2.344 M^3$
9. प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान
10. रुकें

सेक्शन "जी"
चलाए गए संरक्षा अभियान

माह	विवरण	से	तक	दिनों की संख्या
अक्तूबर -21	रेलपथ अनुरक्षण और गाड़ी परिचालनके लिए शीतकालीन पूर्वोपाय.	11.10.21	30.10.21	20
	पिट लाइनों का औचक रात्रि निरीक्षण			
नवंबर - 21	खडे चल स्टाकका लुढकना.	10.11.21	24.11.21	15
	पाइंटों और क्रांसिंगों का संयुक्त निरीक्षण.	18.11.21	27.11.21	10
दिसंबर - 21	गाड़ियों में आग से बचाव और ऑन बोर्ड कर्मचारियों की काउंसलिंग	30.11.21	14.12.21	15

कैलेंडर वर्ष में संरक्षा अभियान

अक्तूबर -21	खडे करने और सुरक्षित करनेहेतु पूर्वोपाय	01.10.21	15.10.21	15
नवंबर-21	कोचिंग गाड्डियों में अंडर गियर का अनुरक्षण	01.11.21	15.11.21	15
दिसंबर - 21	असुरक्षित पद्धतियों की रोकथाम	01.12.21	15.12.21	15

सेक्शन "एच"
दुर्घटना सांख्यिकीय

- इस वित्तीय वर्ष 2021-22 की तीसरी तिमाही में, इस रेलवे पर कोई परिणामी गाड़ी दुर्घटना नहीं घटी, पिछले वित्तीय वर्ष की इसी अवधि अर्थात अक्तूबर से दिसंबर में क्रमशः 0 और 16 की तुलना में परिणामी दुर्घटनाओं को छोड़कर अन्य 3 दुर्घटनाएं हुईं। प्रत्येक फील्ड पदाधिकारी को चाहिए कि वह इस कार्यनिष्पादन को बनाए रखने के लिए सभी निवारक उपाय करे।
- वर्ष 2020-21 की तीसरी तिमाही के दौरान 2 सांकेतिक दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2021-22 की तीसरी तिमाही में 2 सांकेतिक दुर्घटनाएं घटीं। यह सांकेतिक दुर्घटनाएं 'गाड़ी का सिगलन को खतरे की स्थिति में पार करने' के मामले हैं।
- वर्ष 2020-21 में हुई 2 यार्ड दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2021-22 की तीसरी तिमाही के दौरान 2 यार्ड दुर्घटनाएं घटीं।
- अक्तूबर माह में, एक अन्य गाड़ी दुर्घटना को छोड़कर, कोई परिणामी गाड़ी दुर्घटना नहीं घटी।
- नवंबर माह में, कोई परिणामी गाड़ी दुर्घटना नहीं घटी, परिणामी गाड़ी दुर्घटना को छोड़कर दो अन्य दुर्घटनाएं और एक सांकेतिक दुर्घटना (गाड़ी का सिगलन को खतरे की स्थिति में पार करना) घटी।
- दिसंबर माह में, कोई परिणामी गाड़ी दुर्घटना नहीं घटी और एक सांकेतिक दुर्घटना (गाड़ी का सिगलन को खतरे की स्थिति में पार करना) और दो यार्ड दुर्घटनाएं घटीं।
- मंडलों के संरक्षा कार्यनिष्पादन के संबंध में, सिकंदराबाद में 1, विजयवाडा में 1, गुंतकल में 4, हैदराबाद में 1, नांदेड में शून्य, गुंटूर में शून्य, दुर्घटनाएं/ असामान्य घटनाएं घटीं।
