

दक्षिण मध्य रेलवे
मुख्यालय संरक्षा संगठन
द्वि-मासिक संरक्षा बुलेटिन - जुलाई और अगस्त -2023

जुलाई 2023 के दौरान घटी दुर्घटनाओं और असामान्य घटनाओं का विवरण

दुर्घटना का संक्षिप्त विवरण : दिनांक 07.07.2023 को 11:01 बजे, जब गाड़ी सं. 12703 (हावड़ा जंक्शन से सिकंदराबाद जंक्शन अप फलुकनुमा एक्सप्रेस) चल रही थी, लगभग 10:58 बजे एस- 4 कोच की छत (डोम) में आग लग गई , यह यात्रियों को गर्मी और जलने की बू का अनुभव होने से 3 मिनट पहले और अलार्म जंजीर खींचने से 5 मिनट पहले हो सकता है . इसके बाद गुंटूर मंडल के गुंटूर (जीएनटी)-पगड़िपल्ली (पीजीडीपी) सेक्शन पर बोम्माईपल्ली (बीएमएमपी) -पगड़िपल्ली(पीजीडीपी) जंक्शन स्टेशनों के बीच मिड सेक्शन में 12703 (अप फलुकनुमा एक्सप्रेस) (हावड़ा -सिकंदराबाद) के अन्य समीपवर्ती डिब्बों एस-6, एस-5, एस-3, एस-2 तक आग फैल गई. डिब्बों को अलग करने में देरी और किमी 6 कटिंग पर सुरंग में हवा के प्रभाव के कारण आग फैल गई . सवारीडिब्बों के साज-समान जैसी ज्वलनशील सामग्री , यात्रियों के सामान और हवा के कारण आग बहुत ज्यादा बढ़ गई.

एक यात्री द्वारा लिए गए पहले वीडियो में (एस4/34) एस4 सवारीडिब्बे की छत और दूसरे वेंटिलेटर से एस 5 छोर की ओर धुआं निकलता हुआ दिखाई दे रहा है और उसी कोच के एक और यात्री द्वारा दिए गए साक्ष्य से इस तथ्य की पुष्टि होती है .

आग लगने की आशंका से ही पूरा सवारीडिब्बा जलकर राख हो गया है और आग लगने की दो संभावनाएं हो सकती हैं , एक सवारीडिब्बा के खाली स्थानों/दरारों आदि में जलती हुई सिगरेट/ बीड़ी के टुकड़े रखना और दूसरा 500 एम एम्प्यर ग्लास फ्र्यूज सुरक्षा के बिना मोबाइल चार्जर्स के अलावा अन्य वस्तुओं के लिए मोबाइल चार्जिंग पाइंटों का उपयोग करने से विद्युत तारों/जाइंटों का गर्म होना.

कोई व्यक्ति हताहत नहीं हुए/किसी को चोट नहीं लगी
इस दुर्घटना को परिणामी दुर्घटना-बी3 के रूप में वर्गीकृत किया गया है

दुर्घटना का कारण :

1. पारिस्थितिक साक्ष्यों, बयान की जांच , गवाहों की प्रति-जांच (रेलवे कर्मचारियों और साइडिंग प्राधिकारियों के पदाधिकारियों) के बाद गुंटूर मंडल के अधीनस्थों और शाखा अधिकारियों द्वारा प्रभावित और साथ ही अप्रभावित सवारीडिब्बों, प्रभावित डिब्बों के पीओएच और आईओएच रिकॉर्ड पर प्रस्तुत संयुक्त प्रेक्षण, उसी विंटेज एस11 (एससीआर-डब्ल्यूजीएससीएन -087201) सवारीडिब्बे का विस्तृत निरीक्षण और मापन, एस4 सवारीडिब्बे में यात्रा करने वाले यात्रियों का पहला बयान और 11:07:23 बजे उपलब्ध एस4 कोच का पहला वीडियो की जांच करने के बाद जांच समिति का यह मानना है कि गाड़ी चलते समय एस4 कोच (एससीआर-डब्ल्यूजीएससीएन-087208) की छत में लगभग 10:58 बजे आग लगी थी.
2. आग लगने के सही कारण की पुष्टि किसी भी गवाह द्वारा नहीं की जा सकी . आग कहां से लगी थी प्रभावित कोच में यात्रा करने वाले यात्री या किसी अन्य ने इसकी पुष्टि नहीं की. सवारीडिब्बे का आंतरिक भाग पूरी तरह जलकर राख हो गया और आग लगने के मूल कारण के बारे में कोई पता नहीं चला. लेकिन उपलब्ध सभी सुरागों और सबूतों का विश्लेषण, गवाहों की प्रति-जांच और आग से प्रभावित विंटेज रिक यानी एस11 (एससीआर-डब्ल्यूजीएससीएन-087201) और एस7 (एससीआर-डब्ल्यूजीएससीएन-057253) के अच्छे/न जलने वाले आईसीएफ कोचों के रखरखाव और सामान्य स्थिति की तुलना से पता चला कि आग लगने का संभावित कारण कोच के खाली स्थानों में रखी जलती हुई सिगरेट/बीड़ी के टुकड़े या किसी अन्य सामग्री का वहन करना या बिजली के तारों में कमजोर जोड़ों पर स्पार्किंग हो सकता है.
3. यात्री द्वारा 11:07:23 बजे लिए गए पहली वीडियो से एस-5 सिरे पर एस-4 कोच की पहली और दूसरी छत के वेंटिलेटर से धुआं निकलने और टनल प्रभाव के कारण तेजी से एस -3 कोच की ओर बढ़ने और यह समीपवर्ती सवारीडिब्बों में फैलने का संकेत मिलता है. गाड़ी के लोको पायलट, सहायक लोको पायलट और गाड़ी प्रबंधक ने शुरू में डिब्बों को अलग करने की कोशिश की, लेकिन बीपी और एफपी होज पाइप पाम के सीलिंग तारों से बंधे होने, सीबीसी कपलिंग ऑपरेटिंग हैंडल को रिलीज करने में यूनिवर्सल चाबी काम न करने और प्रक्रिया के दौरान यूनिवर्सल चाबी को तोड़ने में विफल हुए. अंततः, इंजीनियरी कर्मचारियों (गैंगमैन) की सहायता से लगभग 12:05 बजे जलते हुए डिब्बों को अलग किया गया, इससे 5 डिब्बों एस6, एस5, एस4, एस3 और एस2 को नुकसान पहुंचा.
4. पूरी संभावना है कि उपलब्ध साक्ष्यों के अनुसार आग लगने के शुरुआती कारणों का निश्चित रूप से पता नहीं लगाया जा सका.

5. सीएफएसएल (केंद्रीय फॉरेंसिक विज्ञान प्रयोगशाला) के पदाधिकारियों ने 07.07.2023 को घटनास्थल का दौरा किया और आग से प्रभावित सवारीडिब्बों से नमूनों को जांच के लिए एकत्र किया. सीएफएसएल, तेलंगाना से प्राप्त रिपोर्ट संलग्न है , जिसमें यह भी कहा गया है कि "न तो ज्वलनशील हाइड्रो कार्बन और न ही विस्फोटक पदार्थ पाए गए हैं" . आगे फॉरेंसिक रिपोर्ट में यह भी कहा गया है कि "जले हुए तांबे के तारों में शॉर्ट सर्किट का कोई खास प्रभाव दिखाई नहीं दिया"

जिम्मेदारी:

प्राथमिक : कोई नहीं

गौण : कोई नहीं

दोषी :

1. प्राथमिक अनुरक्षण डिपो, सिकंदराबाद (सी एंड डब्ल्यू और टीएल),
2. दिनांक 06/07.07.2023 को गाड़ी सं.12703 एक्सप्रेस का लोको पायलट,
3. दिनांक 06/07.07.2023 को गाड़ी सं.12703 एक्सप्रेस का सहायक लोको पायलट
4. दिनांक 06/07.07.2023 को गाड़ी सं.12703 एक्सप्रेस का गाड़ी प्रबंधक,
5. मुख्य लोको निरीक्षक/गुंटूर (लोको पायलट के लिए नामित),
6. मुख्य कर्मिंदल नियंत्रक/गुंटूर.

जिन नियमों का उल्लंघन किया गया : कोई नहीं

प्रकाश में लाए गए मामलें

1. पीओएच और आईओएच के दौरान कोच वायरिंग इन्सुलेशन माप न और परीक्षण में एकरूपता नहीं है.
2. रेक के प्राथमिक अनुरक्षण के बाद विद्युत प्रणाली की कोई पर्यवेक्षी जांच नहीं की गई.
3. मोबाइल चार्जिंग पॉइंट बिना ग्लास फ्र्यूज या फ्र्यूज ब्लॉक बायपास या अनवायर्ड स्थिति में हैं.
4. कोचों में रेट्रोफिटिंग वायरिंग के लिए कंड्यूट पाइप का उपयोग नहीं किया गया.
5. कोच वायरिंग में जाइंट हैं.
6. पीओएच के बाद एस4 कोच के रिकॉर्डों में इंसुलेशन मूल्यों पर अधिलेखन किया गया है.
7. इंजनों में या लोको पायलट के पास उपलब्ध औजारों में सीएमएल बॉक्स अनुपलब्ध है.

8. गायब सीएमएल बॉक्स या लोको पायलट के औजारों को पुनः प्राप्त करने के लिए सीसीसी/गुंटूर कार्यालय में सीएमएल बॉक्स या औजार अनुपलब्ध हैं.
9. सीएमएल बक्सों के निरीक्षण और सुधारात्मक कार्रवाई की प्रणाली विफल . सीएलआई ने पिछले एक साल के दौरान छह बार लोको पायलट की मानीटरी की. वंदे भारत ट्रिप में एक पारी को छोड़कर सीएमएल बॉक्स में औजार उपलब्ध नहीं थे. मुख्य विद्युत इंजीनियर के दि.09.01.2018 के पत्र सं.ई.221/टीआरएस/पॉलिसी/लोको/वा.VI " संशोधित जेपीओ - I" पाइंट सं.15 में कहा गया है कि " कर्मिंदल डिपो प्रभारी महीने में एक बार सीएमएल बॉक्स की नियमित आवधिक जांच करेगा और टूल बुक में पृष्ठां कन करेगा. इसका पालन नहीं किया जाता है.
10. सीएमएल बक्सों की लदान/उतराई की प्रक्रिया दोषपूर्ण . सीसीसी/गुंटूर ने इस संबंध में कोई निरीक्षण नहीं किया . सीएमएल बॉक्स की समस्या का शीघ्र समाधान किया जाए . इस संबंध में मुख्यालय (यानी, सीईई/ओपी) द्वारा जारी जेपीओ व्यावहारिक रूप से काम न आने के कारण उस पर समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है . कर्मिंदल को अपने साथ सभी आवश्यक औजार/उपस्कर रखने होंगे.
11. सीबीसी ऑपरेटिंग हैंडल अनलॉकिंग के लिए यूनिवर्सल चाबी की अधिप्राप्ति. इसमें कई विविधताएं हैं और लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और ट्रेक अनुरक्षक को गैर-मानक यूनिवर्सल चाबियां सप्लाई की गई हैं . वसेइंजी/सवमाडि/गुंटूर ने आरडीएसओ मानक आरेखों का पालन किए बिना गुंटूर मंडल में इन गैर-मानक चाबियों की अधिप्राप्ति की. इन्हें हटाया जाए. गाड़ी प्रबंधकों के लिए यूनिवर्सल चाबियों की अधिप्राप्ति वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधकों द्वारा की जा रही हैं और यह भी गैर-मानक हैं.
12. कर्षण पावर विद्युतीकृत क्षेत्र में आग लगने पर कोचों को अलग करने के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) का अभाव . 11:05 बजे एस 4 कोच में आग लगने की सूचना मिलने के बाद, प्रभावित सवारीडिब्बों को संरचना से अलग करने में लगभग एक घंटा लग गया क्योंकि ओएचई को बंद कर दिया गया था और लगभग 30 मिनट के बाद इसे उसी इंजन के साथ अलग करने के लिए फिर से आन किया गया.
13. अग्निरोधी क्षमता सुनिश्चित करने के लिए लालागुडा द्वारा खरीदे गए ग्लास वूल की गुणवत्ता की जांच के लिए कोई प्रक्रिया नहीं है.
14. डिब्बों के आंतरिक भाग की डीकोलम शीट में मिसिंग बीडिंगों, दरारें और ब्रेकेजों की मरम्मत न करना.
15. ओबीएचएस निविदा शर्तों का अनुपालन न करना . खंड 3.15 के अनुसार, पर्यवेक्षक को पावर बैंक सहित स्मार्ट फोन को चालू स्थिति में रखना होगा और जियो-टैगिंग सुविधाओं के साथ फोटोग्राफ एसएसई/सीएंडडब्ल्यू को भेजना होगा . इसका पालन नहीं किया गया और एसएसई/सीएंडडब्ल्यू ने कहा कि उनके पास फोटोग्राफ हैं लेकिन

प्रभावित फलकनुमा एक्सप्रेस गाड़ी में उनके ओबीएचएस कर्मचारियों द्वारा ली गई कोई भी फोटो नहीं दिखा पाए.

16. दुर्घटना नियमावली के अनुलग्नक- II पैरा 508 के अनुसार दुर्घटना स्थल के संयुक्त नोट और विशिष्ट स्केच बनाने के लिए कर्मचारियों को प्रशिक्षण न देना.
17. दुर्घटना स्थल पर घटनाओं के लॉग का रखरखाव न करना .
18. दुर्घटना मैनुअल (सुरक्षा दल/दुर्घटना प्रभारी द्वारा कार्रवाई) के पैरा 501.2 का अनुपालन न करना, जिसके कारण दुर्घटना स्थल से सुराग और महत्वपूर्ण साक्ष्यों को जब्त और एकत्र कर उन्हें सुरक्षित कर ते हुए जांच के प्रारंभ में ही जांच समिति को सौंप ने में मंडल सुरक्षा संगठन विफल रहा , ताकि जांच समिति को शीघ्र निष्कर्ष निकालने की सुविधा/ क्षमता मिल सके.
19. आपात स्थिति में गुंटूर में टीपीसी फोन पर कॉल अटेंड न करना.
20. गुंटूर मंडल में कंट्रोल सर्किट की तरह टीपीसी वार्तालाप रिकॉर्डिंग की सुविधा न होना.
21. गुंटूर और सिक्ंदराबाद पर दोनों एमआरवी को आरंभ करने/निकलने में सामान्य टर्निंग समय के बजाय क्रमशः 11 मिनट और 14 मिनट अतिरिक्त देरी हुई.
22. आपदा प्रबंधन योजना में अस्पष्टता के कारण सिक्ंदराबाद और गुंटूर में एमआरवी के लिए कोई प्रभारी नामित नहीं है.
23. विजयवाडा से सिक्ंदराबाद के बीच इस गाड़ी पर कोई आरपीएफ मार्गरक्षक उपलब्ध नहीं है.

सुझाव और सिफारिशें

1. आईसीएफ कोचों के मिडलाइफ रिहैबिलिटेशन पर रोक को ध्यान में रखते हुए, पीओएच के बाद कोचों को चालू करते समय कोडल लाइफ पूरा करने वाले एल्यूमीनियम वायरिंग को सख्त सत्यापन के साथ बदलने संबंधी अनुदेशों को दोहराना आवश्यक है.
2. सिक्ंदराबाद कोचिंग डिपो और अन्य कोच डिपो में रेक के प्राथमिक अनुरक्षण के बाद विद्युत प्रणालियों की पर्यवेक्षी जांच पद्धति शुरू करना आवश्यक है.
3. सिक्ंदराबाद कोचिंग डिपो पर सभी शिफ्टों में पर्यवेक्षकों के साथ टीएल गैंग की पर्याप्त स्टाफिंग की जानी है.
4. गाड़ी प्रकाश व्यवस्था के संबंध में आईओएच प्रारूप में संशोधन करते हुए आईओएच के लिए निर्धारित चेकलिस्ट के अनुसार तैयार किया जाए और इसे जोन में एक समान प्रयोग के लिए जारी किया जाए.
5. आईओएच के बाद गाड़ी प्रकाश व्यवस्था के संबंध में विद्युत पर्यवेक्षक से प्रमाणन किया जाए.

6. विभिन्न रेकों में मरम्मत पैटर्न के अनुसार प्राथमिक अनुरक्षण गैंगों को सुदृढ़ किया जाए. उदाहरण के लिए, यह रिपोर्ट किया गया है कि विशेष रूप से उत्तर की ओर जाने वाली गाड़ियों में दरारें, छिद्र, टूट-फूट आदि अधिक पाए जाते हैं.
7. सवारी डिब्बों में उपयोग की जानेवाले ग्लास ऊल कांच के अग्निरोधी गुण की पुष्टि की जानी अपेक्षित है और लालागुडा कारखाना द्वारा अधिप्राप्त ग्लास ऊल का कंसाइनी निरीक्षण विधिपूर्वक किया जाना अपेक्षित है और अग्निरोधी लक्षण, गुणवत्ता जांच रिपोर्ट और समय-समय आयोजित पर नमूना जांच के आधार पर होना चाहिए.
8. सीएमएल बॉक्स की समस्या का शीघ्र समाधान किया जाए . इस संबंध में मुख्यालय (यानी, सीईई/ओपी) द्वारा जारी जेपीओ व्यावहारिक रूप से काम न आने के कारण उस पर समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है . कर्मिंदल को अपने साथ सभी आवश्यक औजार/उपस्कर रखने होंगे.
9. रेलवे बोर्ड के दिनांक **19.07.2023** के नवीनतम पत्र संख्या **2019/इलेक्ट (टीआरएस) / 440/6** लाइन बॉक्स के अनुसार एलपी द्वारा अनिवार्य रूप से निर्धारित उपकरण ले जाने की आवश्यकता है.
10. रनिंग स्टाफ के साथ-साथ ऑन बोर्ड स्टाफ को सीबीसी कपलिंग को अलग करने संबंधी प्रशिक्षण दिया जाए और उन्हें अपने प्रशिक्षण/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के दौरान आपूर्ति की गई चाबियों के साथ कपलिंग और डी-कपलिंग के लिए व्यावहारिक प्रशिक्षण प्रदान किया जाए.
11. एलपी और गाड़ी प्रबंधक सप्लाई की जाने वाली यूनिवर्सल की (सीबीसी) आरडीएसओ ड्राइंग के अनुसार मानक होनी चाहिए और सवारी व माल डिब्बा विभाग द्वारा खरीदा जाए और एलपी/ एएलपी/टीएम सहित अन्य ऑन-बोर्ड स्टाफ को सप्लाई की जाए.
12. सभी ओबीएचएस कर्मचारियों को अग्निशामक यंत्रों के परिचालन में प्रशिक्षित किया जाए और नाम सहित ऐसी गतिविधि का रिकॉर्ड डिपो में रखा जाए.
13. डिब्बों के सभी मोबाइल चार्जिंग पाइंटों पर ग्लास फ्र्यूज प्रदान किया जाए और बाईपास/डायरेक्ट सप्लाई की प्रैक्टिस को बंद किया जाए.
14. ट्रेक्शन पावर विद्युतीकृत क्षेत्र में आग लगने पर कोचों को अलग करने के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) जारी की जाए.
15. ओबीएचएस ठेका शर्तों को सख्ती से लागू करना: ठेका समझौते की निविदा शर्त खंड **3.15** के अनुसार ओबीएचएस स्टाफ पर्यवेक्षक (ईएचके) को डेटा सुविधा , पावर बैंक के

साथ स्मार्ट फोन को चालू स्थिति में रखना होगा और जियो-टैगिंग सुविधाओं के साथ फोटोग्राफ वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सवमाडि को भेजनी होगी, अन्यथा उपयुक्त जुर्माना लगाया जाएगा. इसका पालन नहीं किया गया और वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सवमाडि ने कहा कि उनके पास फोटोग्राफ हैं, लेकिन प्रभावित फलकनुमा एक्सप्रेस गाड़ी के अपने ओबीएचएस कर्मचारियों द्वारा ली गई कोई भी फोटो वह दिखा नहीं पाए.

16. गाड़ी में कर्मचारियों की उपस्थिति सुनिश्चित करने के लिए रैंडम जांच.
17. कोचों में टीटीई की उपस्थिति: गाड़ी में सामान्य द्वितीय श्रेणी से एस- 5 कोच तक टीटीई उपलब्ध नहीं था. सीटीआई द्वारा अन्य कर्मचारियों को कोच आवंटित करने की प्रवृत्ति तदर्थ आधार पर है और गाड़ी में कर्मचारियों की उपस्थिति सुनिश्चित करने के लिए इसकी समीक्षा कि जाए.
18. रेलगाड़ी में सुरक्षा कर्मचारियों की उपस्थिति का आभास कराने के लिए पूरी गाड़ी को कवर करते हुए आरपीएफ स्टाफ द्वारा रैंडम गश्त की पद्धति को अपनाया जाए ताकि धूम्रपान, गंदगी फैलाना आदि गैर-कानूनी गतिविधियों को रोका जा सके.
19. दुर्घटना स्थल प्रबंधन, फोटोग्राफी, मानक प्रारूप में सुरागों और सबूतों के संरक्षण, घटना के लॉग आदि को कवर करने के लिए मुख्यालय और विभागों के सभी सुरक्षा अधिकारियों और पर्यवेक्षकों के लिए एक कार्यशाला का आयोजन किया जाए.

स्टेशन मास्टर ध्यान दें.....

स.नि. 5.21.1. "लूज शंटिंग" का अर्थ है वाहनों को इंजन द्वारा धकेला जाना और बिना जुड़े आगे जाने देना. किसी भी वाहन की तब तक लूज शंट नहीं की जाएगी जब तक कि उसमें सक्षम हथ ब्रेक न लगे हों या जब तक सक्षम हथ ब्रेक लगे कम से कम किसी अन्य वाहन से न जोड़ा गया हो. आवश्यकता पड़ने पर हथ ब्रेक लगाने के लिए लूज शंटिंग किए वाहन में एक रेल सेवक भी होना चाहिए.

सं.नि. 5.21.2. लदे या खाली तेल टंकी मालडिब्बों , टिन में पेट्रोल या मिट्टी का तेल भरे वाहनों , भारी मशीनरी, पटरी या लकड़ी, क्रेन , विस्फोटक लदे यानों , पशु या सैनिक प्रेषण,खेप से भरे वैगनों , भारतीय विस्फोटक अधिनियम में उल्लिखित सामान से लदे मालडिब्बों लूज शंटिंग न करें, लेबल लगे मालडिब्बों और सवारी डिब्बों की खाली होने पर भी लूज शंटिंग या ऐसे वाहनों के विरुद्ध लूज शंटिंग करना मना है.

स.नि. 5.21.3. "फ्लाई शंटिंग" एक ऐसा शंट संचलन है, जिसमें संचलित किए जाने वाले दो या अधिक वाहनों को इंजन(अन्य वाहनों के साथ या बिना) द्वारा गति दिए जाने के बाद काटों को वाहनों के बीच शीघ्रता से विपरीत करके काटों पर अलग किया जाता है , ताकि उन्हें विभिन्न लाइनों पर भेजा जा सके. हंप यार्डों में हंप शंटिंग को छोड़कर फ्लाई शंटिंग सख्त मना है.

इंजीनियरी कर्मचारी ध्यान दें.....

स.नि. 15.26.6. प्राइवेट ट्रॉलियों की कार्यचालन:- जब तक कि प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक की विशेष अनुमति न हो, कोई भी गैर-रेल पदाधिकारी, प्राइवेट ट्रॉली का उपयोग नहीं करेगा.

स.नि. 15.26.7. एक के पीछे एक ट्रॉली जानेवाली ट्रॉलियां:- जब दो ट्रॉलियां एक ही दिशा में एक ही लाइन पर एक साथ चल रही हैं , तो यह सुनिश्चित करने के लिए सावधानी बरती जाए कि उनके बीच कम से कम एक ओएचई खंभे की दूरी या 75 मीटर की दूरी हो.

एस.आर. 15.26.8. स्प्रिंग पॉइंट/कैच साइडिंग: - लाइट मोटर ट्रॉली/मोपेड ट्रॉली/स्कूटर ट्रॉली का प्रभारी पदाधिकारी उसे स्प्रिंग/कैच साइडिंग पॉइंट के पास रोकेंगे और यदि आवश्यक हो, तो आगे बढ़ने से पहले उसे रेलपथ से उठाकर सही लाइन पर रखेंगे.

लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/गार्ड ध्यान दें.....

6.03.स्टेशनों के बीच रोकरी गई ट्रेनों की सरक्षा :-

स.नि. 6.03.7. डीजल/विद्युत इंजनों में कौंध प्रकाश (प्लेशर लाइट) यूनिट लगाए गए हैं. यूनिट को जब चालू किया जाता है, तो अंबर रंग का प्रकाश कौंध उठता है. इसके साथ ही इंजन की शीर्ष बती यदि जल रही हो , अपने आप बुझ जाती है या लोको पायलट द्वारा बुझा दी जाती है. शेड/यार्ड से विद्युत/डीजल इंजन का कार्य ग्रहण करते समय लोको पायलट को यूनिट के चालू होने की जांच कर लेनी चाहिए और इंजन लॉग बुक में इसकी उपयुक्त प्रविष्टि ककरनी चाहिए. जब गाड़ी दुर्घटना या किसी अन्य कारण से जो तत्काल स्पष्ट न हो (विद्युत सेक्शन में ऊपरी उपस्कर में कर्षण शक्ति का ट्रिप होना शामिल है) स्टेशनों के बीच या स्टेशन पर रुक जाती हो और लोको पायलट गाड़ी को आगे नहीं ले जा सकता हो तो उसको , यदि उसके इंजन में कौंध बती उपलब्ध हो, तो सामने से आने वाली गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए उसे चालू करना चाहिए और चार (4) छोटी सीटी बजाकर गार्ड को गाड़ी के आगे बढ़ने में सुरक्षा असमर्थता की सूचना देनी चाहिए. इसके बाद गार्ड और लोको पायलट साधारण नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी की करने के लिए कार्रवाई करेगा.

निकटवर्ती रेलपथ पर चल रही गाड़ी, यदि हो, का लोको पायलट निरपवाद रूप से अगले स्टेशन पर रुकेगा और घटना की तत्काल रिपोर्ट देगा तथा सहायता के लिए कहेगा.