

दक्षिण मध्य रेलवे

सेफ्टी.387/फ्लाई लीफ/09/2023

फ्लाई लीफ सं9 / 2023

सर्वसंबंधितध्यान दें

दुर्घटनाओं के बारे में अधिकारियों/वरिष्ठ पर्यवेक्षकों के लिए महत्वपूर्ण अनुदेश
(रेल पदाधिकारियों द्वारा अपनाए जाने वाले सामान्यदिशानिर्देश और महत्वपूर्ण मद)

किसी भी विभाग के अधिकारी और वरिष्ठ अधीनस्थ कर्मचारी, जो दुर्घटना स्थल पर उपस्थित हो या दुर्घटना स्थल पर सबसे पहले पहुंचते हो (भले ही वह झूटी पर हो या न हो) यथासंभव अच्छे तरीके से तदनुसार अपनी झूटी करेंगे.

- ऑन-बोर्ड कर्मचारी जैसे लोको पायलट/सहायक लोको पायलट /गाड़ी प्रबंधक/टीटीई/जीआरपी/आरपीएफ/पेंट्री कार/एसी कोच परिचारक आदि दुर्घटना की जानकारी तुरंत निकटवर्ती स्टेशन या नियंत्रण को भेजेंगे. वे प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करेंगे और यात्रियों को बचाने के लिए गाड़ी में यात्रा कर रहे या दुर्घटना स्थल पर उपलब्ध स्वयंसेवकों की मदद लेंगे.
- गाड़ी से यात्रा कर रहे वरिष्ठतम अधिकारी, चाहे वह "ऑन" या "ऑफ" झूटी पर हो, दुर्घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी (ओआईसी) का कार्यभार संभालेगा.
- दुर्घटना की जांच के लिए सुरागों का सावधानीपूर्वक अवलोकन और उनका व्यापक रिकॉर्ड रखना महत्वपूर्ण है. इसके अलावा, डीरेलमेंट की जांच के लिए रेलपथ और चल स्टॉक मापदंडों और परिचालन सुविधाओं का व्यापक रिकॉर्ड आवश्यक है.
- दुर्घटना स्थल पर सुरागों और सबूतों को सुरक्षित करने के लिए कार्रवाई करेंगे.
- दुर्घटना स्थल का निरीक्षण करेगा और महत्वपूर्ण सबूतों और सुरागों का पता लगाएगा जो दुर्घटना के कारणों का पता लगाने में सहायता करेंगे.
- घटनास्थल पर उपस्थित आरपीएफ कांस्टेबलों या अन्य रेलवे कर्मियों को ऐसे स्थानों पर तैनात करेंगे जहां सुराग और सबूत उपलब्ध हों.
- संरक्षा विभाग के पदाधिकारी (संरक्षा परामर्शदाता, सहायक मंडल संरक्षा अधिकारी, मंडल संरक्षा अधिकारी, वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी आदि) साइट पर पहुंचते ही सबूत और सुराग उन्हें सौंप देंगे.
- सभी दुर्घटनाओं में लोको पायलट, सहायक लोको पायलट और गाड़ी प्रबंधक(गार्ड) का ब्रेथ एनालाइजर टेस्ट किया जाएगा. यदि उन्हें पाजिटिव पाया जाता है तो रक्त के नमूने भी एकत्र किए जाएंगे.
- उन सभी दुर्घटनाओं में प्रथम दृष्टया कारण यदि ट्रेन पासिंग कर्मचारियों का मानवीय भूल प्रतीत होता है तो दुर्घटना के तुरंत बाद स्टेशन मास्टर/ पाइंट्समैन/ लीवरमैन / केबिन मैन / झूटीरत कर्मचारी के ब्रेथ एनालाइजर और रक्त परीक्षण दोनों किए जाए.
- दुर्घटना नियमावली, 2012, संशोधन पर्ची सं.6 के अनुसार इंजन, वैगन और कैरिज रीडिंग की माप विवरण दर्ज करने के लिए प्रोफार्मा. वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा प्रस्तुत किया जाने वाला संयुक्त माप तब तक पूरा नहीं होगा जब तक कि प्रोफार्मा के अनुसार चल स्टॉक और रेलपथ के सभी माप दर्ज नहीं कर लिए जाते. दुर्घटना के कारण के संबंध में निष्कर्ष निकालने के लिए जांच समिति द्वारा केवल चल स्टॉक और रेलरथ संयुक्त माप संबंधी प्रलेखों पर भरोसा किया जाएगा.
- चल स्टॉक और रेलपथ के संपूर्ण माप उपलब्ध होने तथा जांच रिपोर्ट में शामिल किए जाने तक कोई भी जांच पूरी नहीं की जाएगी. जांच समिति डीरेमेंट के मामले में आवश्यकता के अनुसार अतिरिक्त माप करवा सकती है.

- रेलपथ से संबंधित सेक्शन और चल स्टॉक के हिस्से की तस्वीरें ली जाएंगी और जांच रिपोर्ट में संलग्न की जाएंगी. दुर्घटना राहत गाडी (एआरटी) कर्मियों को दुर्घटना में शामिल रेलपथ और चल स्टॉक के ऐसे संबंधित भागों की पहचान के लिए प्रशिक्षित किया जाएगा.
- अपराध स्थल की फोटोग्राफी/वीडियोग्राफी की तरह दुर्घटनास्थल की फोटोग्राफी और वीडियोग्राफी अत्यंत सावधानी और सटीकता से की जाएगी. इस प्रयोजन के लिए नामित दुर्घटना राहत गाडी (एआरटी) कर्मियों को उपयुक्त प्रशिक्षण दिया जाए. फोटोग्राफ, वीडियो को स्व-व्याख्यात्मक होने चाहिए ताकि प्रासंगिक निष्कर्ष निकाला जा सके.
- डिरेलमेंट/दुर्घटना स्थल का साइट स्केच तैयार करते समय आयामों के साथ-साथ सभी प्रासंगिक वस्तुओं पर विशेष ध्यान दिया जाए. मार्गदर्शन के लिए दुर्घटना नियमावली -2012, अनुलग्नक-II, पैरा 508 में दुर्घटना स्थल के एक विशिष्ट स्केच को शामिल किया गया है. दुर्घटना स्थल का स्केच तैयार करने के लिए "दुर्घटना नियमावली" में दिए गए अनुदेशों का पालन किया जाए.
- मंडल संरक्षा पदाधिकारियों के पर्यवेक्षण में प्रासंगिक सुरागों, प्रलेखों का संरक्षण और दुर्घटनास्थल की फोटोग्राफी/वीडियोग्राफी की जाए.
- अनुमानित तोड़-फोड़ के मामले में, टेल-टेल साइन को संरक्षित और रिकॉर्ड किया जाए.
- स्टेशन क्षेत्र में दुर्घटना होने की स्थिति में स्टेशन मास्टर पैनल के प्रेक्षकों को रिकार्ड करने की आवश्यकता है.
- दुर्घटना के तुरंत बाद इंजन में स्पीड रिकॉर्डर और इवेंट लॉगरों को फ्रीज किया जाए. स्टेशन मास्टर कंट्रोल पैनल तब तक फ्रीज रहेगा जब तक कि नॉब, स्विच, पाइंट और क्रॉसिंग आदि की स्थिति संयुक्त रूप से रिकार्ड नहीं की जाती. उपर्युक्त को फ्रीज करना सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी संबंधित नियंत्रण अधिकारी/संरक्षा पदाधिकारियों की है. संरक्षा पदाधिकारी सभी संबंधित प्रलेखों, टूटे हुए भागों आदि को अपने कब्जे में ले लेंगे.
- वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा तैयार किए गए संयुक्त नोट पर संरक्षा परामर्शदाता को साक्षी के रूप में हस्ताक्षर करना होगा.
- उपर्युक्त के अतिरिक्त, निम्नानुसार विभिन्न मामलों में जानकारी एकत्र की जाए :

लोको पायलट खतरे की स्थिति में सिगनल पारकरना:

- ✚ लोको पायलट ने खतरे की स्थिति में सिगनल को पार कर लिया है इस तथ्य की जानकारी संबंधित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो द्वारा औपचारिक रूप से लोको पायलट के ध्यान में लाना होगा.
- ✚ सिगनल और रूट की स्थिति स्टेशन मास्टर द्वारा रिकार्ड की जाए और स्टेशन मास्टर, लोको पायलट, गाड़ी प्रबंधक (गार्ड) और अन्य गवाहों, यदि उपलब्ध हो, द्वारा हस्ताक्षरित की जाए.
- ✚ वह दूरी, जहां तक गाड़ी ने सिगनल को पार किया है उसे इंजन + कोच/वैगन और/या टेलीग्राफ/ओएचई पोस्ट की लंबाई से या वास्तविक दूरी को मीटरों में मापकर दर्ज किया जाए.
- ✚ रात के समय सिगनलों के प्रकाश पर ध्यान दिया जाए. कोहरा/आंधी के मौसम की स्थिति भी दर्ज की जाए.
- ✚ यदि लोको पायलट को चश्मे पहनने की आवश्यकता हो तो जांच की जाए कि उसके पास चश्मा पहले से था और वह उसका उपयोग कर रहा था.
- ✚ अधिकारियों/वरिष्ठ अधीनस्थ कर्मचारियों द्वारा निकटतम सवमाडि परीक्षण पाइंट पर गाड़ी /गाड़ियों की ब्रेक पावर के परीक्षण की व्यवस्था की जाए.
- ✚ इस घटना से संबंधित डेटा लॉगर आउटपुट सिगनल व दूरसंचार पदाधिकारियों से प्राप्त किया जाए.
- ✚ ब्रेथलाइजर टेस्ट किया जाए और खतरे की स्थिति में सिगनल पार करने के अनुमानित मामलों में लोको पायलट, सहायक लोको पायलट और गाड़ी प्रबंधक(गार्ड) के रक्त के नमूने एकत्र किए जाए. लोको पायलट/सहायक लोको पायलट को चिकित्सा जांच के लिए भेजा जाए.

टक्कर और निवारित टक्कर :

- पैनल में सिगनल के पहलू और पाइंट लीवर/नाँबों की स्थिति के साथ ब्लॉक उपकरणों की जांच भी की जाए और तुरंत नोट किया जाए.
- गाड़ी सिगनल रजिस्टर में हस्ताक्षर किया जाए कि अंतिम प्रविष्टि की गई है और बंद किया गया है.
- पैनल/केबिन में ट्रैक सर्कित, धुरा कॉउंटर, स्लॉट, पाइंट संकेत आदि संकेतों को नोट किया जाए.
- मार्ग, ब्लॉक, धुरा कॉउंटर, मार्ग रद्दकरण, क्रैंक हैंडल, पाइंटों का आपाती परिचालन, आपाती मार्ग रिलीज आदि सभी काउंटरो की रीडिंग नोट किए जाएं.
- डेटा लॉगर के प्रिंट आउट.
- रिले कमरे को तुरंत नया ताला लगा दिया जाए और चाबी संरक्षा अधिकारी की सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जाए.
- स्लीपरों पर दो गाड़ियां या गाड़ी और अवरुद्ध गाड़ी को चिह्नित किया जाए. निवारित टक्कर के मामले में उनके बीच की दूरी को मीटरों में मापी जाए. सिगनल, स्टेशन प्लैटफॉर्म, टर्नआउट और अन्य स्थायी लैंड मार्कों को दर्शाते हुए रफ स्केच तैयार किया जाए.
- अधिकारियों/वरिष्ठ अधीनस्थ कर्मचारियों द्वारा निकटतम सवमाडि परीक्षण पाइंट पर गाड़ी /गाड़ियों की ब्रेक पावर के परीक्षण की व्यवस्था की जाए.

डिरेलमेंट :

- डिरेलमेंट मोटे तौर पर दो प्रकार के होते हैं. एक है पहिये सेट पटरियों से उतर जाने से होने वाला **सडेन डिरेलमेंट** और दूसरा **फ्लैज चढ़ने के कारण होने वाला डिरेलमेंट** है जिसमें धीरे-धीरे पहिये रेल पर चढ़ने के कारण होता है.
- पहिये पटरियों से उतर जाने के कारण होने वाला **सडेन डिरेलमेंट** होगा यह सूचित करता है कि डीरेलिंग ताकत इतनी अधिक थी कि पहिया अचानक पटरी से उतर गया. ये आम तौर पर वाहन/रेलपथ घटकों की खराबी, रेलपथ पर अवरोध, रोलिंग स्टॉक के लटकते हिस्सों के उलझने आदि के कारण होते हैं. पाइंट ऑफ माउंट और पाइंट ऑफ ड्रॉप के बीच रेल टेबल पर एक छोटे से निशान से डिरेलमेंट की इन घटनाओं की विशेषता का पता चलता है. कुछ मामलों में पाइंट ऑफ माउंट लुप्त भी हो सकता है.

फ्लैज चढ़ने से होने वाला डिरेलमेंट यह दर्शाता है कि डीरेलिंग ताकत इतना अधिक होने के कारण सामान्य स्थिरीकरण बलों पर काबू पाने के लिए पर्याप्त होता है, लेकिन यह सडेन डिरेलमेंट के लिए पर्याप्त नहीं है. रेल टेबल पर पाइंट ऑफ माउंट और पाइंट ऑफ ड्रॉप के बीच एक लंबे निशान सेइस तरह के डिरेलमेंट की विशेषता का पता चलता है. ट्रैक और रोलिंग स्टॉक पैरामीटर और ऑपरेटिंग विशेषताएं रेल-पहिया इंटरैक्शन बलों को प्रभावित करती हैं और इसलिए, डिरेलमेंट मेकॉनिज्म तक पहुंचने के लिए इनके पूरे रिकॉर्ड और व्यापक विश्लेषण की आवश्यकता होती है. इस व्यापक विश्लेषण के माध्यम से डिरेलमेंट के कारण और परिणाम को अलग करने की आवश्यकता है.

- डिरेलमेंट की कोटि को पहचानने के लिए डिरेलमेंट के प्रारंभिक पाइंट पर व्हील माउंटिंग चिह्नों का पता लगाना और उनकी जांच करना बहुत महत्वपूर्ण है. पहिए पर चढ़ने के निशानों की सटीक माप और आलोचनात्मक और विस्तृत जांच की जाए जैसे उनकी लंबाई, मजबूत है या कमजोर, टूटा हुआ है या निरंतर, एकल या एकाधिक आदि. न केवल इन रेलों की फास्टनिंग, स्लीपर और गिट्टी जैसे निशानों की तस्वीरें भी ली जाए.
- पहिये की लेटरल व्हील फोर्स बढ़ने, वर्टिकल व्हील लोड (ऑफ-लोडिंग) कम होने और व्हील की पॉजिटिव एंगुलारिटी बढ़ने से डिरेलमेंट की संभावना बढ़ जाती है. धुरी लगातार पॉजिटिव एंगुलारिटी से घूमने की स्थिति में डिरेलमेंट की संभावना काफी अधिक हो जाती है. इन घटनाओं में योगदान देने वाले ट्रैक और रोलिंग स्टॉक मापदंडों और परिचालन कारणों का गंभीर रूप से विश्लेषण किया जाए. मोड़ पर डिरेलमेंट होने के मामले

में, अनड्यू एंगुलारिटी सुनिश्चित करने के लिए बोगी रोटेशन प्रणाली के उचित कार्यचालन की बारीकी से जांच की जाए. व्हील ऑफ-लोडिंग के कारण होने वाले डीरेलमेंटों में ट्रैक मोड़, स्प्रिंग की खराबी और बोगी फ्रेम/फ्रेम के नीचे वाहन में मोड़ों का विश्लेषण करने की आवश्यकता है. उच्च गति पर होने वाले डीरेलमेंटों के मामले में, वाहन के दोलन और उसकी नमी को प्रभावित करने वाले मापदंडों का बारीकी से विश्लेषण करने की आवश्यकता होती है.

- डिरेलमेंट मेकॉनिज्म का विश्लेषण करते समय, रेल-पहिया संपर्क बलों में ट्रैक और रोलिंग स्टॉक मापदंडों के सापेक्ष योगदान का व्यापक विश्लेषण की आवश्यकता होती है. आईआरपीडब्ल्यूएम/आईआरसीए नियम/अनुरक्षण मैनुअल में विनिर्दिष्ट संरक्षा सीमाओं/अनुरक्षण सीमाओं का संदर्भ दिया जाना चाहिए.
- यात्री गाड़ियों के डिरेलमेंट में यात्रियों को चोट लगने की स्थिति में, इस प्रयोजन के लिए प्रशिक्षित नामित एआरटी कर्मियों द्वारा ट्रैक और रोलिंग स्टॉक के संबंधित हिस्से की वीडियो रिकॉर्डिंग किया जाए.
- यदि दुर्घटना का कारण ट्रैक या रोलिंग स्टॉक के कोई घटक का टूट-फूट है तो आरडीएसओ की धातुकर्म और रसायन (एम एंड सी) रिपोर्ट भी दुर्घटना जांच रिपोर्ट का हिस्सा होनी चाहिए.
- यदि डिरेलमेंट का कारण रेल/वेल्ड की खराबी है, तो खराबी से पहले उस रेल/वेल्ड पर पड़ने वाले लोड प्रभाव का आकलन करना महत्वपूर्ण हो जाता है. ऐसे मामलों में, महत्वपूर्ण चेतावनी के लिए कुछ पूर्ववर्ती गाड़ियों के WILD डेटा का विश्लेषण किया जाए और किसी भी महत्वपूर्ण चेतावनी को जांच समिति द्वारा सामने लाया जाए.
- माउंट और ड्रॉप पाइंट, यदि उपलब्ध हो तो चिह्नित किया जाए.
- लॉकिंग व्यवस्था सहित रेल फिटिंग और पाइंट रीडिंग की जांच की जाए. यह देखा जाए कि ऐसा कोई अवरूद्ध हो जिससे पाइंटों के बीच गैप बनता है. पटरियों और स्लीपरों पर निशानों को देखा जाए.
- शंटिंग परिचालन के दौरान डिरेलमेंट होने के मामलों में, यह देखा जाए कि वास्तव में शंटिंग पर्यवेक्षण कौन कर रहा था.
- शंट सिगनल, पाइंट/ट्रैप संकेतक/संबंधित किसी पाइंट लीवर की स्थिति दर्ज की जाए. शंटिंग ऑर्डर, यदि कोई हो, समाप्त किया जाए.

चौकीदार वाले समपार फाटकों पर दुर्घटना:

- * फाटक का स्थान, संख्या और वर्गीकरण
- * क्या फाटक इंजीनियरी या यातायात है?
- * क्या फाटक अंतर्पाशित या गैर-अंतर्पाशित है?
- * फाटक संचालन अनुदेश- वैधता
- * यदि फाटक अंतर्पाशित है तो सिगनलों की दृश्यता
- * सड़क की सतह/ समपारों के पहुंच मार्गों की स्थिति
- * फाटकवालों की ड्यूटी रोस्टर
- * ड्यूटी फाटकवाले का सक्षमता प्रमाण पत्र
- * पिछली गणना - तारीख और गाड़ी वाहन यूनिट (टीवीयू)
- * चेक रेल और क्लीयरेंस की लंबाई
- * संरक्षा उपकरणों की उपलब्धता.
- * निरीक्षणों की बारंबारता और अधिकारियों/पर्यवेक्षकों द्वारा किया गया अंतिम निरीक्षण

* सीटी बोर्ड, सड़क साइन, स्पीड ब्रेकर और स्टॉप बोर्ड आदि की उपलब्धता

बिना चौकीदार वाले समपारफाटकों पर दुर्घटना:

- ❖ समपार फाटक का स्थान, संख्या और वर्गीकरण
- ❖ रेलवे ट्रैक और सड़क के लिए अलग-अलग मोड़ या सीधा मार्ग
- ❖ सड़क उपयोगकर्ताओं और लोको पायलट के लिए अलग दृश्यता
- ❖ एप्रोच समपार के रास्ते और सड़क की सतह की स्थिति
- ❖ सड़क की सतह/ समपारों के पहुंच मार्गों की स्थिति
- ❖ पिछली गणना - तारीख और गाड़ी वाहन यूनिट (टीवीयू)
- ❖ चेक रेल और क्लियरेंस की लंबाई
- ❖ सीटी बोर्ड, सड़क साइन, स्पीड ब्रेकर और स्टॉप बोर्ड आदि की उपलब्धता

नोट : सभी दुर्घटनाओं में, अलग-अलग कोणों से ली गई तस्वीरों को ई-मेल के माध्यम से दुर्घटना के 24 घंटे के भीतर रेलवे बोर्ड को अग्रपिंत करने हेतु प्रधान मुख्य संरक्षा अधिकारी को भेजी जाए. जहां आवश्यक हो, वीडियोग्राफी भी रिकार्ड की जाए.

प्रधान मुख्य संरक्षा अधिकारी

संरक्षा संगठन

दक्षिण मध्य रेलवे.