मई-2025

मध्य रेल, नागपुर

अंक : 05/2025

ई-टी.आर.ओ. दर्पण

हमारा ध्येय: संरक्षा, सुरक्षा व समयपालनता

जब तक जीवन है तब तक सीखते रहो, क्योंकि अनुभव ही सर्वश्रेष्ठ शिक्षक है।

मार्गदर्शक
श्री ए. के. अग्रवाल
प्रधान मुख्य बिजली इंजीनियर
मध्य रेल, मुंबई

संरक्षक
श्री विनायक गर्ग
मण्डल रेल प्रबंधक, मध्य रेल
नागपुर

मार्गदर्शक
श्री एच. एम. शर्मा
मुख्य बिजली इंजीनियर (परि.)
मध्य रेल, मुंबई

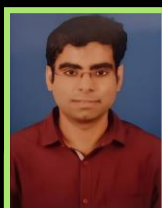
निर्देशन
श्री निखिल सिंह
वरि॰ मं॰ वि॰ इंजी॰ (परि.)
श्री प्रज्वल गेडाम
मं॰ वि॰ इंजी॰ (परि.)
मध्य रेल, नागपुर

संकलनकर्ता
व्ही. के. गुप्ता
चालक प्रशिक्षक, नागपुर
9503012046

विशेष आकर्षण

- संदेश
- नागपुर मंडल में लगे क्रिटिकल सिग्नलो की स्थिति
- नागपुर मंडल में लगे दाहिने ओर सिग्नलो की स्थिति
- केस स्टडी

RHS & Critical सिग्नल विशेषांक



मंडल कार्यालय
टी.आर.ओ. विभाग, नागपुर
E-mail : srdeetrongp@gmail.com

संदेश

कर्मीदल द्वारा रोक सिग्नल को खतरे की स्थिति में पार करने की घटनाओ को रोकने के लिए अथक एवं निरंतर प्रयास किए जा रहें हैं, इसी कड़ी के अंतर्गत **"नागपुर मण्डल में दायी ओर स्थित सिगनलों व क्रिटिकल सिगनलों की नवीनतम संस्करण सूची"** इस माह के **'ई- टीआरओ दर्पण'** के माध्यम से आपको उपलब्ध कराया जा रहा है।

परंतु याद रखें यह पत्रिका केवल पथ प्रदर्शक है जो आपकी सहायता हेतु है। समय समय पर सिगनलों की स्थिति बदलती रहती है या टायपिंग त्रुटी हो सकती है। अतः इस पर पूर्णतः निर्भर न रहें, वास्तविक सिग्नल पर ध्यान दे। कार्य करते समय इसमे कुछ त्रुटि मिलती है तो चालक प्रशिक्षक केंद्र, अजनी को सूचित करें। किसी भी विवाद की स्थिति में इसे दस्तावेज़ के रूप में नहीं माना जाएगा।

संरक्षित एवं सुरक्षित परिचालन हेतु आपसभी को शुभकामनाएँ।

(निखिल सिंह)
वरि.मं.वि.इंजी.(परि.)/नागपुर

दि :15.05.2025

CRITICAL SIGNALS OF NAGPUR DIVISION

ET-AMLA (DN)

Station	Signal	Location	Its Criticality
JHP	M/Line Starter (S-125)	748/04	Creates confusion due to cluster of Signals.
KQE	Home (S-2)	777/04	Continuous DN Gradient & Curve. (1:175 to 156 - about 3 Km & Curve- 0.5^0)
DOH	Home (S-2)	791/32	Continuous DN Gradient & Curve (1:150 - about 4 Kms. with curve- 2.0^0)
BBTR	Home (S-2)	802/26	Continuous DN Gradient (1:174 - about 1 Km.)
MJY	M/L Starter (S-3)	843/18	Less margin to signal with full load with MU Banker (Less CSR)
BZU	Home (S-1)	850/10	Continuous DN Gradient & Curve (1:175 - about 2 Kms. with curve 2.0^0)

AMLA-ET (UP)

Station	Signal	Location	Its Criticality
AMLA-BYS	IBH (S-68)	870/03	Continuous DN Gradient (1:150 - about 2 Kms.)
BYS	Home (S-20)	865/31	Continuous DN Gradient & Curve. (1:150 - about 7 Kms. & Curve - 1.25^0)
MALK-BZU	Gate (258)	855/15	Obstructed by OHE Mast, Late Visible to MEMU
BZU	Home (S-22)	852/23	Continuous DN Gradient (1:150 - about 2 Kms. with curve)
	L/Line Starter (S-26)	851/13	Followed by UP L/Line Intermediate Starter Signal (S-32) with less distance.
MJY	Home (S-20)	844/21	Continuous DN Gradient (1:150 - about 2 Kms. with curve 1.5^0)
DHQ	R/Home	831/33	Créâtes confusion.& Continuos DN Gradient
GDYA	Home (S-20)	813/15	Continuous DN Gradient & Curve (1:150 - about 3 Kms. with curve 1.12^0)
	L/Line Starter (S-34)	815/09	Obstructed by Platform Shed & 1st Starter of double starter Signal, Creates confusion.
KQE	Home (S-19)	779/01	Continuous DN Gradient < 1:150
KSLA	Home (S-4)	761/23	Continuous DN Gradient & Curve. (1:150 - about 1 Km & Curve - 2.3^0)
KRTH	Home (S-20)	756/45	Continuous DN Gradient & Curve. (1:150 - about 7 Kms. with curve)
JHP	Home (S-140)	748/31	Continuous DN Gradient . (1:150 & 1:175 - about 7 Kms.)

CRITICAL SIGNALS OF NAGPUR DIVISION

BD-NGP (DN)			
Station	**Signal**	**Location**	**Its Criticality**
MLR- CND	IBH	686/04-06	Continuous DN Gradient (1:150 - about 3 Kms.)
SEGM- SLOR	IBH	755/08-10	Continuous DN Gradient (1:150 - about 2 Kms.)
AJNI "A"	Home	831/10-12	Continuous DN Gradient + N/Section (1:220 - about 1 Kms.)
AJNI Yard	Signal (S-9) (Engine line)		Creates confusion, due to less distance in bet. S/SH-9 & SH/376.
3rd LINE CRITICAL SIGNAL (SNI-BTBR)			
SNI - BTBR			
BTBR	Home	808/08A-10A	Continuous DN Gradient
WR/SEGM-BPQ (DN)			
CHJC (From WR)	Home (S-5)	760B/30-761B/2	Continuous DN Gradient (1:150 - about 2 Kms.)
CHJC (From SEGM)	Home (S-2)	761K/14-16	Continuous DN Gradient (1:160 - about 1 Km)
BPK	Home	767/24-28	Continuous DN Gradient (1:180 - about 2 Km)
WG	Home	782B/22-24	Continuous DN Gradient (1:150-about 1.5 Km)
CKNI	Home	819/04-06	Continuous DN Gradient (1:140 - about 4 Km)
CPW	Home	868/16-18	Continuous DN Gradient (1:150 - about 5 Km)
BPQ-WR/SEGM (UP)			
NGI	Home	808/35-33	Continuous DN Gradient & Curvature (1:160 - about 1 Kms.& Curve - 1.12^0)
	L/Line Starter	807/25-27	Continuous DN Gradient & Curvature (1:150 - about 3 Kms.& Curve - 1.5^0)
CHJC	Home	762/29-27	Continuous DN Gradient (1:150 - about 1.5 Kms.)
	Starter	761/21-19	Continuous DN Gradient (1:150 - about 2.5 Kms.)

CRITICAL SIGNALS OF NAGPUR DIVISION

NGP-AMLA (UP)

Station	Signal	Location	Its Criticality
MER- SNKB	IBH	994/26	Continuous DN Gradient & Curve (1:150 - about 3 Kms. with 1.0^0 curve)
SNKB	Home	997/06	Continuous DN Gradient & Curve (1:150 - about 5 Km. with curve)
SNKB- KOHL	IBH	1002/14	Continuous DN Gradient (1:150 - about 4 Kms.)
KOHL- KSWR	IBH	1012/08	Continuous DN Gradient (1:153 - about 3 Kms.)
KSWR	Home	1017/18	Continuous DN Gradient & N/Section (1:155 - about 1 Km)
BWRA	Home	1028/06	Continuous DN Gradient (1:150 - about 2.5 Km.)
GNQ	Home	1034/18	Continuous DN Gradient & Curve (1:155 - about 3 Km with curve 1.25^0)

NGP-AMLA (UP)

Station	Signal	Location	Its Criticality
KOHL	Home	1007/07	Continuous DN Gradient
	Starter	1006/01	Continuous DN Gradient (1:170 - about 1 Km)
MER - KATL	IBH	986/33	Continuous DN Gradient
KLBA	Home	972/27	Sharp Curve & late showing of Signal
NRKR	Home	957/47	Continuous DN Gradient & Curve (1:170 - about 1 Km)
DDMT-PAR	IBH	942/23-21	Continuous DN Gradient & Curve (1:170 - about 1.5 Km with curv. 1.0^0)
PAR	Home	937/33N-31N	Continuous DN Gradient & N/Section (1:170 - about 2.0 Km)
GDKP	Home	921/61-59	Signal is not visible continuously.
CCD	Home	914/01-913/47	Continuous DN Gradient & N/Section (1:150 - about 1 Km. with Curve 4^0)
MTY-JKR	IBH	891/29-27	Continuous DN Gradient. (1:200 - about 2 Km.)
JKR- AMLA	IBH	881/13-11	Continuous DN Gradient & Curve. (1:150 - about 2.5 Kms. with 2.3^0 curve)

CRITICAL SIGNALS OF NAGPUR DIVISION

AMLA-CWA (DN) (Single Line)

Station	Signal	Location	Its Criticality
JMV	Home (S-2)	987/09-10	Continuous DN Gradient
BXY	Home (S-2)	900/13-14	Continuous DN Gradient
	M/L Starter (S-5)	902/03-04	Obstructed by AT For MEMU train.
HRG	Home (S-2)	931/07-08	Continuous DN Gradient
PUX	Home (S-2)	960/03-04	Continuous DN Gradient
CWA	Home	989/02	Continuous DN Gradient with curv.

CWA-AMLA (UP) (Single Line)

Station	Signal	Location	Criticality
HRG	Home (S-2)	931/07-08	Continuous DN Gradient
	Home (S-2)	900/13-14	Continuous DN Gradient
NVG	Starter (S-19)	917/06-05	Continuous DN Gradient

MJRI-ADB (DN)

Station	Signal	Location	Its Criticality
MJKN	Home	844R/7-8	DN Gradient with Curve
WANI	Home (S-9)	854R/16-17	Min. Signal sighting distance due to Curve.
KAYAR	Home (S-2)	876/05-07	Continuous DN Gradient & Curve. (1:135 - about 2 Kms. & curve 2.0^0)
LNT	Home (S-2)	901/09	Min. Signal sighting distance due to Curve.
PMKT	C/L/Line Starter	922/02-03	Both signals are adjacent to each other & creates confusion.
	M/Line Starter	922/02-03	Both signals are adjacent to each other & creates confusion.

CRITICAL SIGNALS OF NAGPUR DIVISION

ADB-MJRI (UP)

Station	Signal	Location	Its Criticality
MKBN	Home	931/17-19	Min. Signal sighting distance due to Curve.
MJKN	Home	847R/14-13	Min. Signal sighting distance due to Curve.
MJRI	Home (95)	MJRI/1193	Min. Signal sighting distance due to Curve.

NRKR-CNDB (DN) (Single Line)

Station	Signal	Location	Its Criticality
MORSHI	L/Line Starter (S-17)	735/18	Not vìsiblebadly if any train start/stop on UP Main Line.
CNDB	Distant	707/11	Visibilty obstructed by tree branches, So Signal not visible continuous
WLGN	Home (S-24)	683/02	Continuous DN Gradient & Curv. Less Visibility (150 M only)

CNDB-NRKR (UP) (Single Line)

Station	Signal	Location	Its Criticality
MORSHI	Distant	733/15	Visibilty obstructed by OHE mast, So Signal not visible continuous & Visibilty. (Approx.200 M)
CNDB-MRSH	Gate -23 A	713/07	Visibility obstructed by tree branches, So Signal not visible continuous
NRKR	R/Home (S-23)	799/20	Visibility obstructed by tree branches & Curvature 3 degree, So Signal not visible continuous.

3rd LINE CRITICAL SIGNAL (CCD-TEO) DN

Station	Signal	Location	Its Criticality
GDKP	Distant	924/46A	Extreme Right
	Home (S-59)	914/12A	Less Visibility (150 M only)

3rd LINE CRITICAL SIGNAL

TEO - CCD (UP)

Station	Signal	Location	Its Criticality
GDKP	Home (S-3)	921/20A-22A	Continuous DN Gradient & Curv. (Gradient 1:67-72 & Curve - 3.0^0)
CCD	Home (S/CO-2)	911/22-24	Continuos DN Gradient (Gradient 1:150 & 159 (3 Kms))
CCD	Adv. Starter	913/50A-52A	Due to Curvature & RHS Less Visibility (150 M only)
TEO	Home (S/CO-21)	927/28A-30A	Continuos DN Gradient & Curvature (Gradient 1:105 & & Curve - 2.0^0)

3rd LINE CRITICAL SIGNAL

NRKR-KOHL (DN)

Station	Signal	Location	Its Criticality
KATL	Adv. Starter (S-18)	982/28A-30A	Visibility obstructed by OHE mast, So Signal not visible continuous

3rd LINE CRITICAL SIGNAL

KOHL-NRKR (UP)

Station	Signal	Location	Its Criticality
NIL			

यह पत्रिका केवल पथ प्रदर्शक है जो कि लोको रनिंग कर्मचारियों की सहायता के लिए है, सिग्नल की लोकेशन समय समय पर बदलती रहती है, अतः इस पुस्तिका पर पूर्णतः निर्भर न रहें। किसी भी विसंगत परिस्थितियों में इस पुस्तिका को किसी संदर्भ के रूप में नहीं माना जाएगा।

RIGHT HAND SIDE SIGNALS OF NGP DIVISION

SN	Station	Station/Signal	Location
NAGPUR-BADNERA (NGP-BD)			
1	NGP	Gds Line - 1 Starter (S-28)	
2		Gds Line - 6 Starter (S-23)	
3		Line - 2 Starter Pass. Yd (S-42)	
4		PF No. 1 (S-46)	
5		PF No. 6 Starter (S-33)	
6		Intermediate Starter (S-48)	835/32-30
7	BOK (4th Line)	Distant (Extreme)	803/11A
8		Inner Distant (Extreme)	802/11B
9	PLO	Distant	731/11-09
10		Inner Distant	730/11-09
BADNERA - NAGPUR (BD-NGP)			
11	BD - TMT	IBS (S-83) (Extreme)	668/02-04
12	TMT	Home (S-14) (Extreme)	670/14-16
13	MLR-CND	Gate Inner Distant (LC-69A) (Extreme)	
14	PLO	C/L/Line Starter (S/SH-6)	
15		C/L/Line Starter (S/SH-5)	
16	WR	Routing Home (S-7)	
17		M/Line Starter (S-16)	758/14-17
18	BTBR	L/Line Starter (S/SH-23)	
19	BTBR (3rd Line)	Distant (Extreme)	
20	NGP	Routing Home (S-14)	
21		PF-2 Starter (S-64)	
22		PF-5 Starter (S-69)	
23		PF-7 Starter (S-72)	
24		PF-8 Starter (S-74)	

RIGHT HAND SIDE SIGNALS OF NGP DIVISION

SN	Station	Station/Signal	Location
SEWAGRAM - BALHARSHAH (SEGM-BPQ)			
25	CHJC (From WR)	M/Line Starter (S-12)	
26	HGT	C/L/Line Starter (S-12)	
27	WRR-MJRI	IBS Distant (Extreme Right)	833/44-834/02
28		IBS (S-9) (Extreme Right)	835/32-836/02
29	MJRI	Starter C/L/Line (S-43)	842/33
30		Starter GL/Line-5 (S-50)	
31	TAE	Intermediate Starter (S-8)	862/38-40
32	BUPH	C/L/Line Starter (S-13)	881/27-29
33		C/GL/Line Starter (S-14)	
34	BPQ	Routing Home (S-8)	889B/36-38A
35		M/Line Starter (S-43)	
36		L/Line Starter PF-2 (S-44)	
37		Starter GL- 3 (S-33)	BPQ 3241
38		Starter GL-4 (S-34)	
BALHARSHAH - SEWAGRAM (BPQ-SEGM)			
39	BPQ	L/L Starter PF-1 (S-15)	889/38-36
40		Starter GL- 1 (S-28)	BPQ 1065
41		Starter GL-2 (S-27)	BPQ 2101
42	CD	Inner Distant	878/27-25
43		Home (S-18)	877/35-33
44	VVKN	Advance Starter (S-15)	872/13-11
45	Tadali (A-Cabin)	L/L Starter (S-41)	
46	TAE	Starter GL/Line- 1 (S-18)	TAE1027-1023
47	MJRI-WRR	IBS Distant	838 /03-01
48	WRR	M/Line Starter (S-29)	829/37-35
49	WRR-CKNI	IBS Distant	826/09-07
50	CKNI	Distant	822/37-35
51	NGI-YNA (LC-19)	Gate Inner Distant	805/33-31
52	HGT	C/L/Line Starter (S-12)	
53	BPK	Distant (Extreme Right)	771/21-19

RIGHT HAND SIDE SIGNALS OF NGP DIVISION

SN	Station	Station/Signal	Location
		ITARSI - NAGPUR (ET-NGP)	
54		PF-2 Starter (S-64)	
55		PF-5 Starter (S-69)	
56	NGP	PF-7 Starter (S-72)	
57		PF-8 Starter (S-74)	
58		Inter. Starter (S-85)	
59	KOHL-SNKB	IBH Distant	1004/23-21
60	TNH	Distant	966/17
61	NRKR	Gds Starter (S-37)	
62	DDMT	Home (S-4) (Extreme Right)	947/3
63	MTY	Distant (Extreme Right)	900/21
64	JKR-AMLA	IBS Distant (Extreme Right)	883/19
65		Distant	878/17
66	AMLA	R&D Line-2 (S-61)	874/24A
67		R&D Line-1 (S-62)	AMF-1048
68	BYS	Distant	868/03
69	MJY	Home (S-20)	844/02
70		Home (S-20) (Extreme Right)	831/17
71	DHQ	Repeater Home (Extreme Right)	
72		Advance Starter (S-15) (Extreme Right)	829/25
73	BBTR	Advance Starter (S-14)	802/27
74	DOH	Distant (Extreme Right)	795/27
75	KSLA	Inner Distant	762/23
76		Distant	759/09
77		Inner Distant (Extreme Right)	757/39
78	KRTH	Home (S-20)	756/47
79		Starter M/Line (S-19)	755/21
80	JHP	Home (S-140)	748/31

RIGHT HAND SIDE SIGNALS OF NGP DIVISION

SN	Station	Station/Signal	Location
		NAGPUR - ITARSI (NGP-ET)	
81	ET	Starter PF-3 (S-38)	745/11-13
82	KRTH	Advance Starter (S-8)	756/28
83	KSLA	Distant	759/26
84	TAKU	Distant	764/30
85	DOH	Home (S-2)	791/32
86	BBTR	Distant (Extreme Right)	800/24
87		Inner Distant	801/26
88	DHQ	Home (S-2) (Extreme Right)	829/10
89	MJY	Home (S-2) (Extreme Right)	842/20
90	BZU	Home (S-1)	850/10
91		Starter L/Line (S-7)	851/36
92	NRKR	Starter Main Line (S-9)	957/08
93	TNH	Distant (Extreme Right)	960/18
94	TNH 3rd Line	Distant	
95	KATL	Starter Main Line (S-13)	982/06
96	KLBA	Distant	
97	MER-SNKB	IBH Inner Distant (Extreme Right)	993/28
98	KOHL-KSWR	IBS Inner Distant	1011/06
99	BWRA	Inner Distant (Extreme Right)	1027/4
100	NGP	Home (S-115)	
101		Routing Home PF 3 to 6 (S-116)	
102		Routing Home PF -1 & L No 2 (S-118)	
103		Routing Home (S-111)	
104		Routing Home For Gds Yd. (S-113)	

RIGHT HAND SIDE SIGNALS OF NGP DIVISION

SN	Station	Station/Signal	Location
		AMLA - CHHINDWADA (AMLA-CWA) (UP)	
105	JMV	Distant	886/08
106	NVG	Distant	915/07
107		Home (S-2)	916/11
108		L/Line Starter (1st)	917/18
109	JNO	Home (S-3)	941/07
110	CWA	Gate -13 (S-2)	980/9
111		Gate-17 (S-2)	986/4
		CHHINDWADA- AMLA (CWA-AMLA) (UP)	
112	CWA	Gate-13 (S-4)	980/22
113	NVG	Distant	919/14
114		Home (S-22)	918/13
115	JMV	Starter Main Line (S-19)	887/17
116	AMLA	Routing Home 1st (S-40)	875/40
117		Routing Home 2nd (S-41)	875/24
		MAJRI - ADILABAAD (MJRI-ADB)	
118	MJRI	Starter (C/L/Line) (S-43)	842/33
119		Starter GL-5 (S-50)	842/33
120	MJKN	Starter M/Line (S-6) (Extreme Right)	845R/35N
121		Starter GL/Line -3	
122	WANI	Starter M/Line (S-9)	
123		Starter G/L/Line-2 WCL	
124		Adv. Starter (Towards RJUR)	
125	PMKT	Starter L/Linne 1st (S-8)	922/02-03
126		Starter M/Line (S-7) (Extreme Right)	922/02-03

RIGHT HAND SIDE SIGNALS OF NGP DIVISION

SN	Station	Station/Signal	Location
ADILABAAD - MAJRI (ADB-MJRI)			
127	PMKT	Starter L/Loop 2nd (S-17)	921/06
128	WANI	Home (From KYR) S-21	WUN 1073
129		Pass. L/Line Starter (S-32)	WUN 1008
130		G/L/ Line-1 Starter (S-31)	WUN 1008
NRKR- AMI - NRKR			
NIL			

यह पत्रिका केवल पथ प्रदर्शक है जो कि लोको रनिंग कर्मचारियों की सहायता के लिए है, सिग्नल की लोकेशन समय समय पर बदलती रहती है, अतः इस पुस्तिका पर पूर्णतः निर्भर न रहें। किसी भी विसंगत परिस्थितियों में इस पुस्तिका को किसी संदर्भ के रूप में नहीं माना जाएगा।

केस स्टडी-18/2025

टी.आर.ओ. विभाग, नागपुर मंडल

जारी तिथि : 12..05.2025

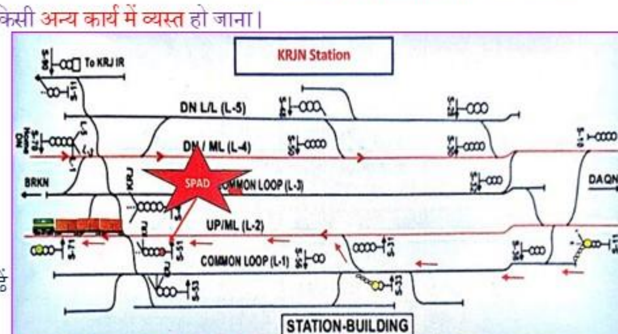
SPAD

घटनाक्रम: दिनांक 07.05.25 को पूर्व मध्य रेल्वे के प्रयागराज मण्डल में ट्रेन नं.: NTCD, लोको क्र. 24665/WAG-7/JHS से कार्य करते समय न्यू खुरजा (KRJN) स्टेशन (DFCCIL) का होम सिगनल S-11 एक पीला संकेत आर्म के साथ मिला, उस समय गाड़ी कीगति 18 Kmph थी। तत्पश्चात LP ने कॉमन लूप लाइन सं. 1 के स्टार्टर सिगनल S-33 को एक पीला संकेत आर्म के साथ 22 Kmph की गति से पार करके अप मेन लाइन में प्रवेश किया। कर्मीदल द्वारा मेन लाइन के इण्टरमीडिएट स्टार्टर सिगनल S-51 को "ऑन" स्थिति में समय 09:03:07 बजे 28 Kmph की गति से तथा एडवांस स्टार्टर सिगनल S-71 को समय हरा संकेत में 35 Kmph की गति से पार किया। जब स्टेशन मास्टर ने ट्रेन मैनेजर को SPAD की जानकारी दी, तब TM द्वारा ब्रेक लगाकर गाड़ी को रोका गया। गाड़ी इण्टरमीडिएट स्टार्टर सिगनल S-51 को "ऑन" स्थिति में पार कर 1724 मीटर आगे एवं एडवान्स स्टार्टर सिगनल S-71 से 889 मीटर आगे जाकर समय 09:06:28 बजे खड़ी हुई।

संभावित कारण :

- कर्मीदल के कथनानुसार इण्टरमीडिएट स्टार्टर सिगनल 1 पीला मिलने का आभास हुआ व एडवान्स स्टार्टर सिगनल को हरा देखकर टिफिन खोलकर खाने में लग जाना।
- कर्मीदल द्वारा सिगनल दिखने पर सिगनल संकेत का भौतिक रूप से सत्यापन न करना व किसी अन्य कार्य में व्यस्त हो जाना।
- इंजन कर्मीदल द्वारा सिगनल कॉल आउट उचित प्रकार से न करना।

उपरोक्त घटना से सबक :-



- हेंड गेस्चर के साथ सिगनल कॉल आउट को आदत में समाहित करें।
- प्रत्येक सिगनल का कॉल आउट भौतिक रूप से सत्यापन के पश्चात् ही करें।
- ड्यूटी के दौरान हमेशा सजग व सतर्क रहें।
- 2 पीला, 1 पीला एवं ऑन अप्रोच सिगनल मिलने पर अन्य कार्य में व्यस्त न रहे।
- किसी भी संशय की स्थिति में सर्वप्रथम गाड़ी रोक कर, सुनिश्चित करने के पश्चात आगे बढें
- माइकोस्लीप से बचने के लिए गुख्यालय व आउट स्टेशन पर गुणवत्तापूर्ण विश्राम करें।
- गाड़ी संचालन के दौरान ALP, LP के कियाकलाप पर पैनी नजर रखें व संरक्षित कार्यवाही करते हुये समय से RS Valve का प्रयोग करें, जिससे किसी भी अवरोध से पहले गाड़ी को खड़ी करके दुर्घटना/स्पेड को टाला जा सके।
- रेलवे बोर्ड/मुख्यालय द्वारा जारी स्पेड से बचाव के 25 बिन्दुओं का अक्षरशः पालन करें।
- रोड लर्निंग सही तरीके से लें व अपनी लाइन के सिग्नलो के लोकेशन के प्रति जागरूक रहें।

नोट: केस स्टडी केवल कर्मीदल को काउन्सलिंग देने के उद्देश्य से तैयार की गई है, इसे काउन्सलिंग के अलावा किसी अन्य उद्देश्य के लिए मान्य नहीं होगा।

समस्त मुख्य लोको निरीक्षक उक्त घटना के संबंध में गहनता से सभी नामित/गैर नामित लोको पायलट / सहायक लोको पायलट की शतप्रतिशत कांउसलिंग सुनिश्चित करें।

(निखिल सिंह)
वरि.मं.वि.इंजि.(परि.),नागपुर

Rly : 56312 टी. आर. ओ. विभाग, नागपुर – हमेशा सतत प्रयासरत .... चालक प्रशिक्षण केंद्र, अजनी, नागपुर

केस स्टडी-14/2025

जारी तिथि : 11.04.2025

SPAD

घटनाक्रम: दिनांक 18.03.25 को दक्षिण पूर्व मध्य रेल्वे के बिलासपुर मण्डल में ट्रेन नं.: 18257 (बिलासपुर- चिरमिरी एक्सप्रेस), लोको नं 37741/WAP-7/SPJ, लोड: 10 कोच, गाड़ी का लोको अनुपपुर (APR) में रिवेर्स होकर दुसरे एंड में शंटर द्वारा लगाया गया। लोको पायलट ने अनुपपुर से गाड़ी स्टार्ट की, स्टार्ट होने का समय 04:09:52 बजे, कर्मीदल ने **S-32 स्टार्टर सिग्नल (RHS)** को 04:10:59 बजे, गति 13 Kmph से **"ऑन"** स्थिति में पार किया और गाड़ी 123.5 मीटर बाद खड़ी हुई। गाडी को 04:21:39 बजे स्टार्टर के भीतर वापस बैक किया गया। गाड़ी लाइन नंबर 3 से स्टार्ट हुई जिसका स्टार्टर सिग्नल दाईं ओर था तथा लाइन नं. 2 का स्टार्टर सिग्नल भी दाईं ओर था। इस प्रकार, लाइन नं. 2 का स्टार्टर सिग्नल लाइन नं. 3 के सापेक्ष बाईं ओर है। बाएं हाथ की ओर स्टार्टर सिग्नल की परंपरा के अनुसार LP व ALP को लाइन नं. 2 के स्टार्टर सिग्नल के हरे पहलू को देखकर गुमराह होकर गाड़ी स्टार्ट कर दी। ALP ने VHF सेट पर ट्रेन 18257 के लिए प्रस्थान सिग्नल के बारे में TM को सूचित किया लेकिन TM ने यात्री ट्रेन के लिए प्रस्थान सिग्नल की भौतिक सत्यापन के बिना VHF पर पुष्टि कर दी।

संभावित कारण :

- ❖ कर्मीदल की यार्ड की लर्निंग सही न होना।
- ❖ कर्मीदल द्वारा अनुपपुर (APR) स्टेशन/यार्ड का ले-आउट का ड्राइंग न बनाना।
- ❖ कर्मीदल ने समानांतर लाइन का स्टार्टर सिग्नल (लाइन नं. 2) को अपना समझ लेना, जो किसी अन्य ट्रेन के लिए दिया गया था।

18257 started from

उपरोक्त घटना से सबक :-

- ✓ रोड लर्निंग सही तरीके से लें व अपनी लाइन के सिग्नलो के लोकेशन के प्रति जागरूक रहें।
- ✓ LP/ALP कार्य करने से पहले पूर्ण विश्राम (घर और रनिंग रूम) लें।
- ✓ गाड़ी संचलन के दौरान अन्य किसी कार्य में व्यस्त ना हो एवं पूरा ध्यान सिग्नल संकेत पर रखें।
- ✓ सिगनलो के संकेतो का कड़ाई से पालन करें व गाड़ी कार्य के दौरान हमेशा सतर्क रहें।
- ✓ LP/ALP को हाथों के इशारों से ज़ोर से सिग्नल के संकेतों को पुकारना चाहिए, जैसे हरा संकेत-1 बार, डबल पीला-2 बार, एक पीला-3 बार व लाल-4 बार।
- ✓ कार्य के दौरान गाड़ी कण्ट्रोल करने में अति आत्मविश्वास ही SPAD का कारण बनता है।

(निखिल सिंह)
वरि.मं.वि.इंजि.(परि.),नागपुर

नोट: केस स्टडी केवल कर्मीदल को काउन्सलिंग देने के उद्देश्य से तैयार की गई है, इसे काउन्सलिंग के अलावा किसी अन्य उद्देश्य के लिए मान्य नहीं होगा।

सभी मुख्य लोको निरीक्षक/मुख्य लोको नियंत्रक उपरोक्त निर्देशों को सभी लोको रनिंग कर्मचारियों को अवगत कराएं एवं कड़ाई से पालन करना सुनिश्चित करें।

केस स्टडी-15/2025

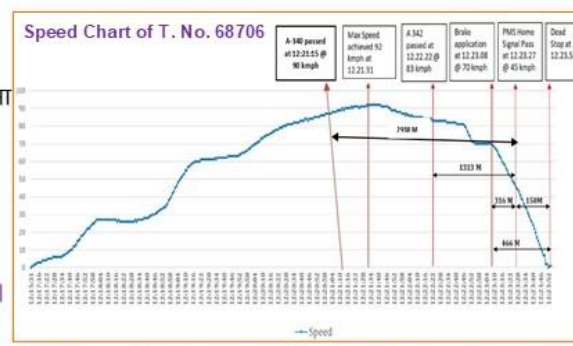
जारी तिथि : 15.04.2025

SPAD

घटनाक्रम: दिनांक 06.04.2025 को दक्षिण पूर्व मध्य रेल्वे के बिलासपुर मण्डल में ट्रेन नं.: 68706 (MEMU), यूनिट नं.: 68027+68029/BIA, लोड: 8 कोच (430 T), मेमू 12.18 बजे RJN (राजनांदगांव) से रवाना हुई। अगले स्टेशन PMS (पर्मल्कासा) यार्ड में 12.15 से 12.25 बजे तक प्वाइंट नं. 32 A & B हेतु S&T को ब्लॉक दिया गया था। लेकिन S&T ब्लॉक के रद्द होने से पहले, ट्रेन नंबर 68706 के कर्मीदल ने 12.23 बजे गति 45 Kmph से होम सिग्नल को **"ऑन"** स्थिति में पार कर, 150 मीटर बाद खड़ी किया। तत्पश्चात निर्देशानुसार ट्रेन को साईट से पायलट करके 13.37 बजे लाइन नंबर 4 पर लिया गया और नए चालक दल के साथ 14.33 बजे दुर्ग के लिए रवाना की गई।

संभावित कारण :

- ❖ A-342 "एक पीला" देखने के बाद भी LP द्वारा समय पर ट्रेन को नियंत्रित करने में विफल रहना
- ❖ लोको पायलट को "एक पीला" सिग्नल दिखने पर भी गाड़ी की गति को 70 Kmph रखना।
- ❖ कर्मीदल द्वारा होम सिग्नल के संकेत लाल है, ये देखने में विफल रहना।
- ❖ A-342 एक पीला दिखने पर भी ALP द्वारा समय पर RS वाल्व का न खोलना।



उपरोक्त घटना से सबक :-

- ✓ लोको पायलट को "एक पीला" सिग्नल दिखने पर अपनी गाड़ी की गति को नियमानुसार रखें।
- ✓ कार्य के दौरान गाड़ी कण्ट्रोल करने में अति आत्मविश्वास ही SPAD का कारण बनता है।
- ✓ LP/ALP को हाथों के इशारों से ज़ोर से सिग्नल के संकेतों को पुकारना चाहिए, जैसे हरा संकेत-1 बार, डबल पीला-2 बार, एक पीला-3 बार व लाल-4 बार।
- ✓ रोड लर्निंग सही तरीके से लें व अपनी लाइन के सिग्नलो के लोकेशन के प्रति जागरूक रहें।
- ✓ गाड़ी संचलन के दौरान अन्य किसी कार्य में व्यस्त न हो एवं पूरा ध्यान सिग्नल संकेत पर रखें।
- ✓ एक पीला सिग्नल पार करते समय अगला सिग्नल लाल है, यह मानकर सिग्नल पर रुकने के लिए तैयार रहना चाहिए।

(निखिल सिंह)
वरि.मं.वि.इंजि.(परि.),नागपुर

नोट: केस स्टडी केवल कर्मीदल को काउन्सलिंग देने के उद्देश्य से तैयार की गई है, इसे काउन्सलिंग के अलावा किसी अन्य उद्देश्य के लिए मान्य नहीं होगा।

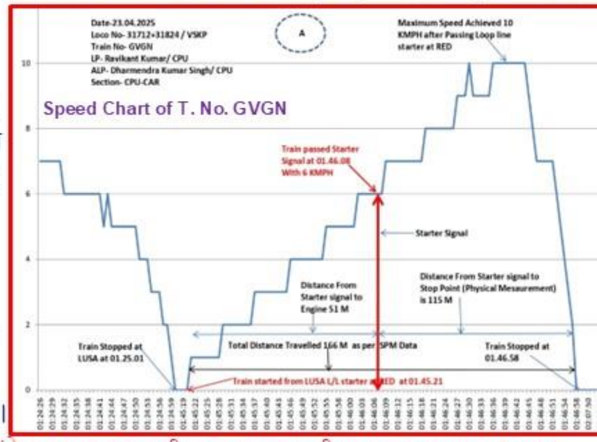
सभी मुख्य लोको निरीक्षक/मुख्य लोको नियंत्रक उपरोक्त निर्देशों को सभी लोको रनिंग कर्मचारियों को अवगत कराएं एवं कड़ाई से पालन करना सुनिश्चित करें।

केस स्टडी-16/2025

जारी तिथि : 29.04.2025

SPAD

घटनाक्रम: दिनांक 23.04.25 को पूर्व मध्य रेल्वे के प्रयागराज मण्डल में ट्रेन नं.: GVGN, लोको क्र. 31842+31712/VSKP/WAG-9, लोड: 59 BOXN (5079 T), ब्रेक पॉवर 100% से कार्य करते समय गाड़ी को LUSA स्टेशन पर 01.25 बजे लूप लाइन पर मेल एक्सप्रेस गाड़ी को पास करने हेतु रोका गया। 01.42 बजे LUSA स्टेशन का मेन लाइन का स्टार्टर सिगनल व एडवांस स्टार्टर को ट्रेन नं.12873 (HTE-ANVT) के लिए ऑफ किया गया। परन्तु ट्रेन नं.: GVGN मालगाड़ी के चालकदल ने मेन लाइन एडवांस स्टार्टर को हरा देखकर गाड़ी को स्टार्ट कर दी और अप लाइन नंबर 3 के स्टार्टर सिग्नल (S-7) को 10 Kmph की गति से **"ऑन"** स्थिति में पार कर 150 मीटर बाद सैंड हम्प मे जाकर 01.47 बजे खड़ी हुई।



संभावित कारण :

- ❖ कर्मीदल द्वारा अपने लाइन का स्टार्टर सिग्नल के संकेत को देखे बिना गाड़ी स्टार्ट कर देना।
- ❖ कर्मीदल द्वारा मेन लाइन का स्टार्टर व एडवांस स्टार्टर का हरा संकेत देखकर भ्रमित हो जाना
- ❖ कर्मीदल के कथनानुसार वाकी टाकी पर बढ़िए - बढ़िए की आवाज़ सुनकर, बिना सुनिश्चित किये गाड़ी को आगे बढ़ा देना।
- ❖ लोको पायलट व सहायक लोको पायलट का मोबाइल फोन ऑन पाया जाना।

❖ उपरोक्त घटना से सबक :-

- ✓ गाड़ी स्टार्ट करते समय लोको पायलट/ सहायक लोको पायलट स्टेशन/लाइन/सिग्नल नंबर के साथ हाथ के इशारे से सिग्नल को ज़ोर से पुकारें, तत्पश्चात गाड़ी स्टार्ट करें।
- ✓ रोड लर्निंग सही तरीके से लें व अपनी लाइन के सिग्नलो के लोकेशन के प्रति जागरूक रहें।
- ✓ LP/ALP को हाथों के इशारों से ज़ोर से सिग्नल के संकेतों को पुकारना चाहिए, जैसे हरा संकेत-1 बार, डबल पीला-2 बार, एक पीला-3 बार व लाल-4 बार।
- ✓ सिग्नल के संकेतों का अनुमान / पूर्वानुमान न लगाएं।
- ✓ कार्य के दौरान गाड़ी कण्ट्रोल करने में अति आत्मविश्वास ही SPAD का कारण बनता है।
- ✓ गाड़ी संचलन के दौरान अन्य किसी कार्य में व्यस्त न हो एवं पूरा ध्यान सिग्नल संकेत पर रखें।
- ✓ भ्रम की स्थिति में गाड़ी रोककर, कन्फ़र्म करने के उपरांत ही गाड़ी को आगे बढ़ाएँ।

(निखिल सिंह)
वरि.मं.वि.इंजि.(परि.),नागपुर

नोट: केस स्टडी केवल कर्मीदल को काउन्सलिंग देने के उद्देश्य से तैयार की गई है, इसे काउन्सलिंग के अलावा किसी अन्य उद्देश्य के लिए मान्य नहीं होगा।

सभी मुख्य लोको निरीक्षक/मुख्य लोको नियंत्रक उपरोक्त निर्देशों को सभी लोको रनिंग कर्मचारियों को अवगत कराएं एवं कड़ाई से पालन करना सुनिश्चित करें।

केस स्टडी-17/2025

टी.आर.ओ. विभाग, नागपुर मंडल

जारी तिथि : 03.05.2025

लोको फेल्योर

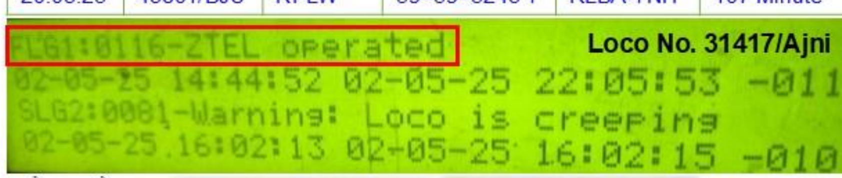
घटनाक्रम: दिनांक 02.05.25 को नागपुर मंडल में ट्रेन नं.: GDYA, लोको क्र. 31417/AQ/WAG-9 (IB Due: 27.03.25), लोड: 60=60- 5217 T, सेक्शन: बुटीबोरी-गुमगांव (BTBR-GMG)। बुटीबोरी स्टेशन से गाड़ी स्टार्ट करने के पर गाड़ी की गति 18 Kmph से अधिक नहीं बढ़ी और गाड़ी में लगातार व्हील स्लिप आने के कारण TE कम होकर कि.मी 814/08 पर गाड़ी स्टाल हो गई {मौसम- साफ़, ग्रेडीयेन्ट- 1:150 (808/22 से 818/02- 9.3 Kmph), कर्व - 1 डिग्री} लोको पायलट के कथनानुसार TE 300 KN से आगे नहीं बढ़ रहा था। गाड़ी को बुटीबोरी मेन लाइन पर बैक किया गया, परिणामत: सेक्शन 69 मिनट ब्लॉक रहा। लोड को LP व TM द्वारा संयुक्त रूप से चेक करने पर सामान्य पाया गया। लोको को अजनी होम शेड भेजा गया, शेड में संयुक्त रूप से निरिक्षण करने पर पाया गया कि ZTEL स्विच आंतरिक रूप (internally) से संचालित हो गया था, जिसकी वजह से TE 300 KN पर प्रतिबंधित हो गया था।

इसके अलावा भी निम्न तिथियों में मंडल में ZTEL स्विच संबंधित घटनाएं घटित हुई है :

Date	Loco No	Train No	Load	Section	Sec. Block
02.03.25	33577/NKJ	MFSG	60=60=4930 T	AJNI-KRI	75 Minute
20.03.25	43801/BJU	RPLW	59=59=5243 T	KLBA-TNH	107 Minute

संभावित कारण :

- ZTEL स्विच का आंतरिक रूप (internally) से संचालित (Operate) हो जाना।
- कर्मीदल द्वारा TE 300 KN से नहीं बढ़ने पर भी ट्रबल पहचानने में विफल होना।
- कर्मीदल द्वारा DDS मेसेज पढ़ने में भी विफल होना।



उपरोक्त घटना से सबक:- यह स्विच सामान्यत: ऑफ स्थिति में रहता हैं, इसे ऑन करने पर ट्रेक्टिव एफर्ट लिमिट होकर 2/3 (300KN) हो जाता है।

- ✓ गाड़ी का चार्ज लेते समय ZTEL स्विच का ऑफ होना सुनिश्चित कर लें।
- ✓ यदि WAG-9/WAP-7 में ट्रेक्टिव एफर्ट (TE) 300 KN से अधिक व WAP-5 में 150 KN से अधिक नहीं बढ़ता है, तो कर्मीदल को 'A' पैनल पर लगे ZTEL स्विच की जांच करनी चाहिए।
- ✓ यदि ट्रेक्टिव एफर्ट 300 KN से अधिक नहीं बढ़ने पर DDS मेसेज की भी जांच करें।

नोट : WAG-12 लोको में ZTEL की 3 पोजीशन होती है: Nor, 300 KN व 529 KN

(निखिल सिंह)
वरि.मं.वि.इंजि.(परि.),नागपुर

सभी मुख्य लोको निरीक्षक/मुख्य लोको नियंत्रक उपरोक्त निर्देशों को सभी लोको रनिंग कर्मचारियों को अवगत कराएं एवं कड़ाई से पालन करना सुनिश्चित करें।

लू/शरीर में पानी की कमी (Dehydration) से बचने के उपाय

प्रिय रनिंग साथियों,

गर्मी / लू एवं शरीर में पानी की कमी (Dehydration) का गहरा संबंध है। जैसे-जैसे गर्मी बढ़ती जाती है, वैसे-वैसे लू लगने / शरीर में पानी की कमी (Dehydration) का डर सताने लगता है। बढ़ती गर्मी में लू / Dehydration से बचना जरूरी है। शरीर में पानी की कमी (Dehydration) से बचने के लिए घरेलू नुस्खे काफी असरकारी होते हैं। आइए जानें गर्मी में लू / Dehydration से कैसे बचें :

- ✓ **बाहर निकलने से पहले हमेशा अपने साथ पानी की बोतल रखें और थोड़ी-थोड़ी देर में पानी पीते रहें। गर्मी में सामान्यतः 3 - 4 लीटर पानी दिनभर में अवश्य पिये ।**
- ✓ **पानी में ग्लूकोज मिलाकर पीते रहना चाहिए। इससे आपके शरीर को उर्जा मिलती है जिससे आपको थकान कम लगती है।**

- ✓ **दिन में खाली पेट बाहर नहीं निकले। घर से निकलने के पहले कुछ खाकर निकले।**

- ✓ **धूप में निकलने से पहले पूरे अंगो को सफेद या हल्के रंग के सूती कपड़े से ढककर बाहर निकले ।**
- ✓ **धूप में बाहर निकलते समय एक छोटा प्याज शरीर के पास रख लें, इससे लू से बचाव में मदद मिलती है। खाने के साथ कच्चा प्याज का सलाद भी बनाकर भी खा सकते हैं।**

- ✓ **गर्मी के मौसम में शरीर में पानी की कमी न हो इसलिए तरबूज, ककड़ी, खीरा खाना चाहिए। इसके अलावा आम का पन्ना, गन्ना जूस, फलों का जूस लेना भी फायदेमंद है।**

- ✓ **चाय-काफी आदि की बजाय समय-समय पर नींबू पानी, छाछ, लस्सी आदि को अधिक प्राथमिकता दें। ORS घोल का प्रयोग भी लू से बचाता है।**
- ✓ **यदि संभव हो तो दिन में कम से कम दो बार ठंडे पानी से स्नान करें।**

- ✓ **गर्मियों में भारी, गरिष्ठ, तले, मिर्च-मसालेदार, तैलीय पदार्थो का आहार न करें। उसकी जगह हलका, सुपाच्य आहार लें। पुदीने के पत्ते, काला नमक जीरा मिलाकर चटनी बनाकर भी खा सकते हैं |**