

टी.आर.ओ अभियान : 01 /2026

विषय : लोकोमोटिव/ट्रेनों का आगे या पीछे की और रोल डाऊन

संदर्भ : (i) CEE(OP)' निर्देश संख्या 01/2026 दिनांक: 30.01.2026

**(ii) Railway Board's letter no. 2023/Elec(TRS)/113/Safety Misc
440/23 dated दिनांक: 30.01.2026**

उपरोक्त विषय के सन्दर्भ में, रेलवे बोर्ड के संदर्भित पत्र में उल्लेखित पहलुओं पर ध्यान केंद्रित करते हुए 02.02.2026 से 16.02.2026 तक लोकोमोटिव/ट्रेनों का आगे या पीछे की और रोल डाऊन बचाने हेतु अभियान चलाया जा रहा है।

सभी मुख्य लोको निरीक्षकों को निर्देश दिये जाते हैं कि अपने नामित कर्मियों को उपरोक्त निर्देशों की काउंसलिंग करें।

DA : CEE(OP)'s letter dated 30.01.2026

मध्य रेल

मंडलकार्यलय

टी.आर.ओ, विभागनागपुर

दिनांक : 02.02.2026

सं : नाग/टीआरओ/संरक्षा-/TRO DRIVE/24

CEE (OP)/CSMT : For kind information please.
All CCCO(R) : Display and obtain acknowledgement of the crew.
CTLC/NGP : For information & necessary action.
All CLI : For counseling to all running staff.
DI/DTC/AQ : To impart in training.


/व.मं.वि.इंजी./टी.आर.ओ/नागपुर
02/02/2026

मध्य रेल



प्रमुख मुख्य विद्युत अभियंता कार्यालय

छ. शि. म. ट., गुवाहाटी

संख्या: L.102.LG.5.Safety/Accident/31

दिनांक: 30.01.2026

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता (TRO), BB/BSL/NGP

वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता (परिचालन), PA

मंडल यांत्रिक अभियंता (O&C), SUR

CEE (OP) निर्देश संख्या 01/2026

विषय: लोकोमोटिव/ट्रेनों का आगे या पीछे की ओर रोल डाउन

संदर्भ: 1. रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2023/Elect(TRS)/113/Safety Misc. दिनांक 27.01.2026

2. रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2024/TT-IV/12/30 दिनांक 24.01.2025

3. मुख्यालय का पत्र सं. L. 326.OP/CIRCULAR/23 दिनांक 24.01.2025

ब्रेक सेक्शन (ढलान वाले खंडों) पर ट्रेनों और लोकोमोटिव के रोल डाउन की घटनाएँ लगातार सामने आ रही हैं। हाल ही में हुई एक घटना की संयुक्त जांच से पता चला है कि RGCP की खराबी के कारण MR प्रेशर स्वचालित रूप से नहीं बन रहा था और BLCPD के माध्यम से मैनुअल रूप से प्रेशर मेंटेन किया जा रहा था। कू द्वारा MR प्रेशर की निरंतर निगरानी न करने और समय पर BLCPD को प्रयोग न करने के कारण MR और BP प्रेशर धीरे-धीरे कम हो गया। इसके परिणामस्वरूप ब्रेक अप्रभावी हो गए और ट्रेन पीछे की ओर रोल डाउन हो गई।

हालांकि इंजनों/ट्रेनों के रोल डाउन को रोकने और गाड़ियों को ठीक से खड़ा करने के निर्देश पहले भी दिए गए हैं (संदर्भ संलग्न हैं), फिर भी RGCP में खराबी या MR प्रेशर मेंटेन नहीं होने की स्थिति में खास ध्यान देने की ज़रूरत है। इसलिए, मौजूदा निर्देशों का एक संशोधित सारांश, रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किया गया है जिसमें खराब RGCP पर निर्देशों को शामिल किया गया है, जो इस प्रकार हैं:

1. इयूटी पर मौजूद लोको पायलट को इंजन को अनमैंड नहीं छोड़ना चाहिए।
2. जब ट्रेन खड़ी हो, तो शॉटल को आइडल, रिवर्सर को न्यूट्रल और SA9 ब्रेक अप्लाइ में और A9 ब्रेक फुल सर्विस लगाए जाने चाहिए और फिजिकली यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए की ब्रेक लगे हुए हैं।
3. यदि ट्रेन बैंकिंग लोको के साथ है, तो बैंकिंग लोको पर भी इंडिपेंडेंट ब्रेक अवश्य लगाए।
4. लोको का हैंड ब्रेक पार्किंग ब्रेक/अप्लाइ अवस्था में होना चाहिए।
5. अगर ट्रेन 30 मिनट से ज्यादा रुकने की संभावना है, तो इंजनों के पहियों के नीचे लकड़ी के गुटके जो इंजन पर दिए गए हैं सही तरीके से लगाया जाना चाहिए, साथ ही ट्रेन को रोल डाउन से बचाने के लिए गार्ड के ब्रेक भी लगाए जाने चाहिए।
6. इंजन के हैंड ब्रेक/पार्किंग ब्रेक बैंकिंग अवस्था में होने चाहिए।
7. 3-फेज लोको में, कम MR प्रेशर पर प्रायोरिटी-1 फॉल्ट होता है, परंतु पारंपरिक (कन्वेंशनल) लोको में कोई अलर्ट सिस्टम नहीं होता है। अतः LP और ALP को लगातार MR प्रेशर को मॉनिटर करना आवश्यक है। अगर MR प्रेशर सामान्य से कम हो जाता है, तो उन्हें तुरंत BLCPD को ऑपरेट करना चाहिए। तीन फेज लोको में, कंप्रेसर को प्रेशर

ब्लॉक के लिए BLCPO को दबाकर रखना होता है। अतः अगर RGCP खराब है तो RGCP को या तो ठीक करवाना होता या दूसरा लोको पकड़ी संभव अवसर पर उपलब्ध कराया जाएगा।

8. अगर ट्रेन के बड़े होने पर MR प्रेशर कम होने लगता है और किसी भी कारण से भेदेन नहीं हो रहा है, तो LP लोको के पीछे के लोके लकड़ी के गुरुके लगाकर लोको को सुरक्षित करेगा और हंड ब्रेक लगाएगा। चूंकि ब्रेक पैत में गैर गेज नहीं दिया गया है, इसलिए लोको पायलट ट्रेन मैनेजर को आखिरी गाड़ी में हंड ब्रेक लगाने और लकड़ी के गुरु लगाने के लिए सूचित करेगा।

9. अगर एक्सीडेंट खराबी, स्क्वॉट या किसी अन्य कारण से ट्रेन/लोको ब्लॉक सेक्शन में फंस जाता है, तो रेफरेंस (i) के तहत बॉर्ड के लेटर के पैरा 5 में दिए गए निर्देशों का पालन किया जाना चाहिए। जो की निम्नवत हैं

- i. लोको पायलट/सहायक लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर को जीएसआर 6.03 के प्रावधानों के अनुसार ट्रेन का बचाव करना चाहिए।
- ii. ट्रेन को लोको ब्रेक (SA-9, A-9 और हंड ब्रेक) और ट्रेन के दोनों सिरों पर कम से कम छह पैगनों के हंड ब्रेक लगाकर सुरक्षित किया जाना चाहिए। हंड ब्रेक को आगे वाले सिरों से सहायक लोको पायलट और पीछे वाले सिरों से ट्रेन मैनेजर द्वारा अप्पाई किया जाना चाहिए। यदि ट्रेन बिना ट्रेन मैनेजर के चलाई जा रही है तो ट्रेन मैनेजर के कर्तव्य सहायक लोको पायलट द्वारा किया जाना चाहिए। कोचिंग ट्रेनों के मामले में, यदि एक्सीलर लोको नहीं है, तो ट्रेन मैनेजर रियर एसएलआर और सहायक लोको पायलट फ्रंट एसएलआर के हंड ब्रेक लगाने चाहिए।
- iii. यदि ट्रेन के स्थिर होने पर MR प्रेशर गिरने लगे, तो लोको पायलट को बुकन वेजेज की सहायता से लोको को सुरक्षित करना होगा। चूंकि इंजन के विपरीत एसएलआर में MR प्रेशर गेज नहीं होता, इसलिए ट्रेन मैनेजर एक्सीलर प्रेशर को देख नहीं सकता, अतः लोको पायलट को MR प्रेशर गिरने की सूचना तुरंत ट्रेन मैनेजर को देनी चाहिए, जिसके बाद ट्रेन मैनेजर ट्रेन के अंतिम डिब्बे में बुकन वेजेज की सहायता से ट्रेन को सुरक्षित करेगा।

ऊपर दिए गए निर्देशों में मौजूदा निर्देशों का सिर्फ एक संक्षिप्त दोहराव है, जिसमें खराब RGCP के लिए निर्देशों को भी शामिल किया गया है। लोको रनिंग स्टाफ को लोकोमोटिव और ट्रेनों को रोल डाउन से रोकने के लिए ऊपर दिए गए निर्देशों का सवधानों से पालन किया जाना चाहिए।

लोको रनिंग स्टाफ को इस विषय के बारे में ज्यादा जागरूक करने के लिए, 15 दिनों के लिए एक खास सेफ्टी ड्राइव शुरू करने की सलाह दी जाती है। CLIs/सुपरवाइजर/अधिकारियों के जरिए सभी रनिंग स्टाफ को ऊपर बताया गए नुर्दे पर काउन्सिलिंग देने के लिए एक सेफ्टी ड्राइव चलाया जाए।

ऊपर दिए गए निर्देशों का पालन सुनिश्चित किया जाए और रिपोर्ट नीचे दिए गए फॉर्मेट में जमा की जाए:

1. ड्राइव में शामिल CLIs/अधिकारियों की संख्या
2. ड्राइव के दौरान किए गए एम्बुश चेक की संख्या
3. ड्राइव के दौरान पाई गई अनियमितताओं की संख्या
4. अनियमितताओं को ठीक करने के लिए की गई कार्रवाई
5. काउन्सिलिंग किए गए स्टाफ की संख्या (केंद्र के अनुसार)


(संजय सिंह)

मुख्य विपुल अभियंता (परिचालन)