

Central Railway



Prin. Chief Electrical Engineer's  
Office,  
Mumbai CSMT-400001

CEE/OP Instruction No.6/2023

No. L.253.AC.136.C

Date: 20.04.2023

Sr. DEE /TRO/BB, BSL, NGP  
Sr. DME/Fr & OP/BB  
DME/OP/PA  
DME/(O&C) SUR

**Sub:** Short cut methods applied by Train Crew during Train Operation


It is noticed that adopting short cut methods during train Operation may lead to SPAD or it may directly affect safety in train operation. If Loco crew decides not to use shortcut methods during train operation, then there is a zero possibility for SPAD, which leads to safe train operation.

List of probable short cut methods adopted during train operation:-

1. Handing over or taking over of any operational document to train crew, while entering at station or detraining the crew in front of station building.
2. After taking over charge of the loco, not reading log book properly for adverse remark related to loco or not doing proper entries regarding loco in the log book.
3. During train operation, if any loco problem arises, then not looking for signal aspect and being busy in trouble shooting.
4. Driving from rear cab during shunting and following instruction on Walkie-talkie.
5. During Shunting, passing of shunt signal /stop signal at ON without any authority, based on instructions of shunting supervisor or instructions on Walkie-talkie.
6. Not adopting proper rules at the time of stabling of loads or loco.
7. Use of mobile phone on run.
8. During run, LP/ALP are sometimes engaged in casual talk or any other work, which may divert the mind and may lead to skipping of signal.
9. On seeing RED aspect of signal, during run, talking with Station Master on walkie- talkie to enquire about signal aspect.
10. Speaking with Guard without clearing fouling mark.
11. Non observance of rule while passing Automatic Signal or Gate Signal in ON position.
12. Starting of Train/Loco, without proper authority.
13. Not conducting of Brake Feel Test and Brake Power Test, while on run after departure of train.
14. Non-controlling of train based on signal aspect and assuming signal will be given for the train.
15. Not using signal booklet for reference, in case of doubt related to signal location. Depending on other sources, which may lead to confusion regarding that signal.
16. LP/ALP should not start packing his belongings before reaching the terminal station/relieving point.

17. Starting the train, without exchanging signal with Guard at the time of departure.
18. Not observing the Sigma board whenever visibility is not clear during train operation.
19. At the time of emergency, not taking proper, adequate precautions for stabling the load before detaching loco from load.
20. During braking, using only regenerative brakes/dynamic brakes.
21. At the time of reaching at crew changing point while on run, going back in rear cab to note down the energy reading of HOG or noting down km, regeneration and consumed energy in leading cab.
22. Not coming in time for duty.
23. At the time of Sign ON, not reading safety circulars, instructions etc. and doing OK in CMS which may lead to not reading properly the latest circulars related to safety of train operation.
24. Not reading the papers related to train operation such as Caution order, authorities etc. and starting train in hurry.
25. After taking charge, not checking Safety items like Head light, Flasher light, Marker light, spare fuse etc and not ensuring availability of BP/FP, wooden wedges, Fire extinguishers.
26. During run, not doing inspection of corridor or at the time of halt of train, not checking safety items of locos.
27. While on run, not calling out signals loudly with hand gesture.
28. Not adopting proper cab changing procedure during shunting.
29. Not stopping of loco 20 meters before attaching on load.
30. After braking, without checking AFI position, starting to notch up.
31. Leaving loco unmanned.
32. Use of cigarette, Agarbatti in cab may lead to fire.
33. Not seeing the all-right signal of station staff or the train passing through adjacent line and assuming all is well.
34. Not confirming, whether toggle of CBC is properly dropped or not after attaching loco with load, which may lead to uncoupling during run.
35. ALP going in the rear cab after passing neutral section while train approaching to signal.
36. Not controlling train whenever signals are not visible due to train is passing from adjacent line.
37. Not entering abnormalities in CMS which were noticed during run.
38. Booking of crew without proper road learning.

If any other short cut methods are being adopted, they may be brought into notice and corrective actions to be taken to stop such short cuts.

 20.4.2023

(H.M.Sharma)

Chief Electrical Engineer (Op)

Copy to:

PCEE: For kind information please

PCSO: For kind information please



सं. एल.253.एसी.136.सी

दिनांक: 20.04.2023

मुख्य बिजली इंजीनियर / परि. अनुदेश सं. 6 /2023

वरि. मं.बि.इंजी./टीआरओ/ मुंबई , भुसावल, नागपुर

वरि. मं.यां.इंजी. /फ्रेट एवं परि. / मुंबई

मं.यां.इंजी./परि./ पुणे

मं.यां.इंजी.(परि. एवं स. मा. ) सोलापुर

विषय:- गाड़ी संचालन के दौरान लोको क्रू द्वारा शॉर्टकट तरीके अपनाने के संबंध में ।

यह नोटिस किया गया है कि ट्रेन संचालन के दौरान शॉर्ट कट तरीके अपनाने से स्पेड हो जाता है या ट्रेन संचालन में सुरक्षा सीधे प्रभावित होती है। यदि लोको चालक दल ट्रेन संचालन के दौरान शॉर्ट कट पद्धति का उपयोग नहीं करने का निर्णय लेता है, तो स्पेड होने की शून्य संभावना है, जो सुरक्षित ट्रेनों के संचालन की ओर ले जाती है ।

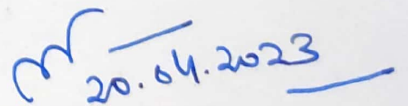
ट्रेन संचालन के दौरान अपनाए गए शॉर्ट कट तरीकों की सूची:-

1. ट्रेन संचालन से संबंधित दिये जाने वाले प्रपत्रों को रोलिंग कन्डिशन में देना अथवा लेना एवं स्टेशन बिल्डिंग के सामने लोको क्रू को लोको से उतारना या चढ़ना ।
2. लोको का चार्ज लेने पर लोको लॉग बुक को सही से न पढ़ना तथा लोको से संबंधित अनियमिततायाँ को लोको लॉग बुक में न लिखना ।
3. ट्रेन संचालन के दौरान यदि लोको ट्रबल होता है तो सिगनल का ध्यान न देकर Trouble Shooting में व्यस्त होना ।
4. शंटिंग के दौरान रियर कैब से ड्राइविंग और वॉकी-टॉकी पर निर्देशों का पालन करना ।
5. शंटिंग के दौरान वॉकी-टॉकी पर शंटिंग सुपर वाइजर के निर्देश के आधार पर बिना किसी अधिकार के शंट सिगनल/स्टॉप सिगनल ऑन पर पास करना ।
6. इंजन या लोड स्टेबल करते समय नियमानुसार कार्रवाई न करना ।
7. ट्रेन संचालन के दौरान मोबाइल फोन का प्रयोग करना ।

8. ट्रेन संचालन के दौरान लोको पायलट अथवा सहा.लोको पायलट द्वारा अनावश्यक बातचीत करना या ऐसे किसी कार्य में व्यस्त होना, जिससे सिग्नल पर से ध्यान भंग होने की संभावना रहती है ।
9. ट्रेन संचालन के दौरान सिग्नल का लाल अस्पेक्ट देखने पर, स्टेशन मास्टर से वॉकी-टॉकी पर बात करके लाइन क्लियर के बारे में पूछताछ करना ।
10. फाउलिंग मार्क को क्लियर किए बिना गार्ड से बात करना ।
11. स्वचलित सिग्नल या गेट सिग्नल को चालू (ON position) स्थिति में पार करते समय नियमों का पालन न करना ।
12. आवश्यक प्राधिकार प्राप्त किये बिना ही ट्रेन / इंजन का प्रस्थान करना ।
13. ट्रेन के प्रस्थान होने पर ब्रेक फील टेस्ट तथा ब्रेक पावर टेस्ट का न करना ।
14. सिग्नल अस्पेक्ट के आधार पर ट्रेन का नियंत्रण न करना तथा यह समझना कि रोलिंग में ट्रेन को सिग्नल दिया जाएगा ।
15. जब भी सिग्नल लोकेशन से संबंधित कोई संदेह हो तो संदर्भ के लिए सिग्नल बुकलेट का उपयोग नहीं करना । अन्य स्रोतों के आधार पर जो उस सिग्नल के बारे में भ्रम पैदा कर सकता है ।
16. लोको पायलट/सहा.लोको पायलट को टर्मिनल स्टेशन/रिलीविंग पॉइंट पर पहुंचने से पहले अपना सामान समेटना नहीं चाहिए ।
17. प्रस्थान के समय, गार्ड के साथ सिग्नल का आदान-प्रदान किए बिना ट्रेन शुरू करना।
18. ट्रेन संचालन के समय दृश्यता साफ न होने पर सिग्मा बोर्ड पर ध्यान न देना ।
19. आपात स्थिति के समय, लोड से इंजन को अलग करते समय लोड को सुरक्षित स्टेबल नहीं करना ।
20. गाड़ी में ब्रेकिंग के लिए केवल regenerating brakes/dynamic brakes का प्रयोग करना ।
21. क्रू चेंजिंग प्वाइंट पर पहुंचते समय चलती गाड़ी में HOG की एनर्जी नोट करने के लिए पिछली कैब में जाना तथा वर्किंग कैब में Consumed एवं Regeneration एनर्जी, किमी. इत्यादि को नोट करना ।
22. ड्यूटी के लिए समय पर नहीं आना ।
23. साइन ऑन के समय संरक्षा परिपत्रों, निर्देशों आदि को ध्यान से पढ़े बिना CMS में OK करना, जिसके कारण संरक्षित ट्रेन संचालन के संबंध में नवीनतम जानकारी का अभाव होना ।
24. ट्रेन संचालन से संबंधित दिये जाने वाले दस्तावेज जैसे कॉशन ऑर्डर, ऑथोरिटीज इत्यादि को बिना पढ़े एवं समझें, जल्दबाजी में ट्रेन को शुरू करना ।

25. कार्यभार ग्रहण करने के बाद हेड लाइट, फ्लैशर लाइट, स्पेयर फ्यूज इत्यादी जैसी सुरक्षा सामग्री की जांच नहीं करना और बीपी/एफपी, लकड़ी के पच्चड़, अग्निशामक यंत्र की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं करना ।
26. ट्रेन संचालन के दौरान समय-समय पर लोको का कॉरीडोर निरीक्षण तथा हॉल्ट/स्टापेज पर सेफ्टी आईटम की जांच न करना ।
27. ट्रेन संचालन के समय हाथ उठाकर तेज आवाज में सिग्नल कॉल-आउट न करना ।
28. शंटिंग के दौरान उचित कैब बदलने की प्रक्रिया नहीं अपनाना ।
29. लोको अटैच करने से पहले 20 मीटर पर इंजन खड़ा न करना ।
30. ब्रेक लगाने के बाद, एएफआई की स्थिति की जांच किए बिना स्टार्टिंग के लिए नॉच-अप करना ।
31. इंजन को मानवरहित (unmanned) छोड़ना ।
32. इंजन कैब में सिगरेट, अगरबत्ती इत्यादि का प्रयोग करना जिससे आग लगने की संभावना हो सकती है ।
33. बगल से पास होने वाली गाड़ी से ऑल राईट सिग्नल देने वाले पासिंग स्टाफ की ओर न देखना अथवा यह समझ लेना कि सब ठीक है ।
34. इंजन को कपल करते समय यह सुनिश्चित न करना कि सीबीसी कप्लर का लॉक भली-भांती गिर गया है एवं नकल लॉक हो गया है जिससे अनकपलिंग की संभावना न रहे ।
35. न्यूट्रल सेक्शन से गुजरने के बाद यदि सिग्नल नजदीक हो तब भी पिछली कैब में जाना ।
36. बगल वाली लाइन से ट्रेन गुजरने के कारण सिग्नल न दिखने पर ट्रेन को नियंत्रित नहीं करना ।
37. गाड़ी संचालन के दौरान पाई गई अनियमितताओं को CMS में फीड न करना ।
38. उचित रोड लर्निंग के बिना चालक दल की बुकिंग करना ।

उपरोक्त के अतिरिक्त यदि कार्य करते समय और कोई शॉट कट पद्धती अपनाया जाता है तो उसको भी संज्ञान में लाकर रोका जाए ।

  
20.04.2023  
(एच. एम. शर्मा)

मुख्य बिजली इंजीनियर (परि )

प्रतिलिपि:

- प्रधान मुख्य बिजली इंजीनियर को सादर सूचनार्थ ।
- प्रधान मुख्य संरक्षा अधिकारी को सादर सूचनार्थ ।