

SOUTH CENTRAL RAILWAY

SC DIVISION – ALERT ADVICE No. 10/2025

No.sfy-12/SC/AA-10/2025

Date: 25.06.2025

Sub: Procedure during failure of Automatic Signalling.

In case of failure of signal or signals between two block stations in Automatic block system, the train working should normally be done in accordance with the provisions of Rule 9.02 or 9.07, 9.14, 9.15 as the case may be. The detailed procedure as given vide SR 9.12 to be followed while dealing trains in such occasions. The following points to be noted for smooth and safe running of trains during failure of automatic signaling.

- Loco Pilot finds an Automatic Stop signal with an 'A' marker at 'on', he shall bring his train to a stop in the rear of the signal. After bringing his train to a stop in the rear of the signal, the Loco Pilot shall wait there for one minute by day and two minutes by night. If after waiting for this period, the signal continues to remain at 'on', he shall give the prescribed code of whistle and exchange signals with the Guard and then proceed ahead, as far as the line is clear, towards the next Stop signal in advance exercising "great caution" so as to stop short of any obstruction.
- Where owing to the curvature of the line, fog, rain, dust storm, engine working the train pushing it or other causes, the line ahead cannot be seen clearly, the Loco Pilot shall proceed at a very slow speed, which shall under no circumstances exceed 10 Kilometers an hour.
- When an Automatic Stop signal has been passed at on, the Loco Pilot shall proceed with great caution until the next Stop signal is reached. Even if this signal is off, the Loco Pilot shall continue to look out for any possible obstruction short of the same. He shall proceed cautiously up to that signal and shall act upon its indication only after he has reached it.
- Distance between two trains in Automatic signalling territories after passing an Automatic Stop signal at ON,- the Loco Pilot of the following train hauled by any locomotive, shall ensure a minimum distance of 150 metres or two clear OHE masts (on electrified sections) is maintained between his train and the preceding train or any obstruction on the line.
- In case train come to out of course halt and requires relief engine, Guard shall Guide the crew of relief engine.
- Semi-automatic signal when illuminated 'A' marker available treated as automatic signal
- **King knob** is provided on control panel, when reversed enable semi auto signal on main line to work as automatic stop signals.
- Semi automatic signal with extinguished 'A' marker, treated as purely manually stop signal.
- **LSS fails on single line section-** when direction of traffic is established and automatic signals in mid section are in working condition : authority-T/369(3b), LP to observe great caution and proceed upto next automatic signal with a restrictive speed of 10kmph.
- **LSS fails on double line section:** Authority is given to pass only LSS, other signals ahead will be functioning normally. Authority T.369 (3b) to pass LSS at

on. LP to observe great caution and proceed upto next automatic signal with a restrictive speed of 10kmph.

- **During prolonged failure of signals but communication is available**, SM will give "authority to Proceed on automatic block system during prolong failure of signal"- T/D.912 indicating the signal No. to pass them at ON. LP of 1st train proceed at 25/10 Kmph and lookout for obstruction. After ensuring first train arrived safely at the station ahead, subsequent trains shall proceed normal speed.
- Relief engine/Train to be sent in automatic section: authority T/C.912 and speed is 15/10kmph.
- Prolong failure of signals and communication not available on double line. Authority T/B.912 (15/10kmph). Gap between two trains 25mins.
- **Lurch Noticed:-** Stop train without clearing automatic signalling section. Train to be protected. On arrival intimate the SM. SM to take action as per SR 6.07
- **Trains running without BV:** No train must be allowed to follow until the preceding train which has been allowed to run without brake-van has arrived complete at the next reporting station in advance.
- **Trains running without Guard:** In Automatic Block signaling territory, no passenger carrying train shall be allowed to follow until preceding train running without Guard, has arrived complete at the next reporting station. Once a non-passenger train with guard or light engine has been allowed behind the train running without Guard, passenger carrying trains can be dispatched **(SR 4.25.4.9)**
- **Protection on Single Line:** LP/ALP protect as per GR & SR 6.03. Guard protect in rear one detonator at 90M and two detonators 10M apart at not less than 180M
- **Protection on Double Line/Multiple Lines:** Guard ensure protection of adjacent line in front by LP as per GR & SR 6.03. Then Guard protect in rear one detonator at 90M and two detonators 10M apart at not less than 180M
- Whenever semi automatic stop signal fails SM either take off calling on signal or issue T/369(3b) duly ensuring conditions for taking off that signal.
- In case LSS fails in addition to T/369(3b), LP to pass upto next auto signal with max. speed of 10kmph with great caution.
- Automatic signals interlocked with level crossing gates are distinguished by the provision of 'G' marker i.e., letter 'G' in black on yellow circular disc and white illuminated letter 'A' against black background. When the gate is in open condition, the gate signal exhibits danger aspect with extinguished 'A' marker. When the gate is in closed condition, it works as Automatic Stop signal with illuminated 'A' marker (SR 9.15.1).



[ए. सुरेश/A. Suresh]
Sr. DSO/SC

Copy to:DRM/SC for kind information.

ADRM/O/SC and ADRM/I/SC for kind information.

All Branch Officers for information and necessary action pl

All Field Supervisors for information and necessary action.

दक्षिण मध्य रेलवे

सिकंदराबाद मंडल-चेतावनी सूचना सं. 10/2025

सं.एसएफवाई-12/एससी/एए-10/2025


दिनांक: 25.06.2025

विषय: स्वचालित सिगनलिंग की खराबी के दौरान प्रक्रिया.

स्वचालित ब्लॉक प्रणाली में दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच सिगनल या सिगनल की खराबी के मामले में, गाड़ी संचालन सामान्य रूप से नियम 9.02 या 9.07, 9.14, 9.15 के प्रावधानों के अनुसार किया जाना चाहिए. ऐसे समय पर गाड़ियों को संचालित करते समय स.नि 9.12 के अनुसार विस्तृत प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए. स्वचालित सिगनलिंग की खराबी के दौरान गाड़ियों के सुचारू और सुरक्षित संचालन के लिए निम्नलिखित पाइंटों पर ध्यान दिया जाना चाहिए.

- लोको पायलट को 'ऑन' पर 'ए' मार्कर वाला कोई स्वचालित स्टॉप सिगनल मिलता है, तो वह अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे रोक देगा. अपनी गाड़ी को सिगनल के पीछे रोकने के बाद, लोको पायलट दिन में एक मिनट और रात में दो मिनट तक वहां प्रतीक्षा करेगा. यदि इस अवधि तक प्रतीक्षा करने के बाद भी सिगनल 'ऑन' पर बना रहता है, तो वह निर्धारित नियम के अनुसार सीटी बजाएगा और गार्ड के साथ सिगनल का आदान-प्रदान करेगा और फिर, जहां तक लाइन क्लियर है, अगले स्टॉप सिगनल की ओर "अत्यधिक सावधानी" बरतते हुए आगे बढ़ेगा ताकि किसी भी अवरोध से पहले रुक जाए.
- जहां लाइन में कर्व, कोहरा, वर्षा, धूल भरी आंधी, इंजन द्वारा गाड़ी को ले जाने या अन्य कारणों से आगे की लाइन स्पष्ट रूप से दिखाई न दे, वहां लोको पायलट बहुत धीमी गति से आगे बढ़ेगा, जो किसी भी परिस्थिति में 10 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी.
- जब स्वचालित स्टॉप सिगनल को ऑन पार कर लिया जाता है, तो लोको पायलट को अगले स्टॉप सिगनल तक पहुंचने तक बहुत सावधानी से आगे बढ़ना चाहिए. भले ही यह सिगनल ऑफ हो, लोको पायलट को इसके अतिरिक्त किसी भी संभावित अवरोध के लिए नज़र रखनी चाहिए. वह उस सिगनल तक सावधानी से आगे बढ़ेगा और वहां पहुंचने के बाद ही इसके संकेत पर कार्रवाई करेगा.
- स्वचालित स्टॉप सिगनल को ऑन स्थिति में पार करने के बाद स्वचालित सिगनलिंग क्षेत्रों में दो गाड़ियों के बीच की दूरी - किसी भी लोकोमोटिव द्वारा ले जा रही निम्नलिखित गाड़ी का लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि उसकी गाड़ी और पिछली गाड़ी या लाइन पर किसी भी अवरोध के बीच न्यूनतम 150 मीटर की दूरी या दो स्पष्ट ओएचई मास्ट (विद्युतीकृत सेक्शनों पर) रखा जाए.
- यदि गाड़ी आउट ऑफ कोर्स और हॉल्ट पर आती है और उसे राहत इंजन की आवश्यकता होती हो, तो गार्ड राहत इंजन के कर्मिंदल को मार्गदर्शन देगा.
- जब सेमी-ऑटोमैटिक सिगनल प्रकाशित होता है तो उपलब्ध 'A' मार्कर होने पर उसे ऑटोमैटिक सिगनल माना जाएगा.
- नियंत्रण पैनल पर किंग नॉब उपलब्ध किया गया है, जिसे रिवर्स करने पर मेन लाइन पर सेमी ऑटोमैटिक सिगनल स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में काम करने में सक्षम हो जाता है.
- बुझे हुए 'ए' मार्कर के साथ सेमी ऑटोमैटिक सिगनल को पूरी तरह से मैन्युअल स्टॉप सिगनल के रूप में माना जाता है.
- **सिंगल लाइन सेक्शन पर एलएसएस खराब हो जाना-** जब यातायात की दिशा स्थापित हो जाती है और मध्य सेक्शन के बीच में स्वचालित सिगनल कार्य स्थिति में होते हैं: तो प्राधिकार- टी/369(3बी), लोको पायलट को बहुत सावधानी बरतने और 10 किमी प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति के साथ अगले स्वचालित सिगनल तक आगे बढ़ने के लिए कहा जाता है.
- **डबल लाइन सेक्शन पर एलएसएस खराब हो जाना:** केवल एलएसएस को पास करने का प्राधिकार दिया जाता है, आगे के अन्य सिगनल सामान्य रूप से काम करेंगे. एलएसएस को ऑन लाइन पर पास करने का प्राधिकार टी.369 (3बी) है. लोको पायलट को बहुत सावधानी बरतते हुए और 10 किमी प्रति घंटे की प्रतिबंधित गति के साथ अगले स्वचालित सिगनल तक आगे बढ़ने के लिए कहा जाता है.

- सिगनल का लंबे समय तक खराबी लेकिन संचार उपलब्ध होने के दौरान, स्टेशन मास्टर "सिगनल की लंबे समय तक खराबी के दौरान स्वचालित ब्लॉक प्रणाली पर आगे बढ़ने का प्राधिकार" देगा - टी/डी.912, उन्हें ऑन स्थिति में पास करने के लिए सिगनल नंबर सूचित करेगा. पहली गाड़ी को लोको पायलट 25/10 किमी प्रति घंटे की गति से आगे बढ़ेगा और अवरोध के लिए देखेगा. यह सुनिश्चित करने के बाद कि पहली गाड़ी आगे के स्टेशन पर सुरक्षित रूप से पहुंच गई है, बाद की गाड़ियां सामान्य गति से आगे बढ़ेंगी.
- राहत इंजन/गाड़ी को स्वचालित सेक्शन में भेजा जाएगा: प्राधिकार टी/सी.912 और गति 15/10 किमी प्रति घंटा है.
- डबल लाइन पर सिगनल का लंबे समय तक खराब और संचार उपलब्ध न होना. प्राधिकार टी/बी.912 (15/10 किमी प्रति घंटा), दो गाड़ियों के बीच 25 मिनट का अंतर होना चाहिए.
- लर्च नोटिस:- स्वचालित सिगनलिंग सेक्शन को क्लियर किए बिना गाड़ी को रोकना. गाड़ी को सुरक्षित किया जाना है. आगमन पर स्टेशन मास्टर को सूचित करें. स्टेशन मास्टर को स.नि 6.07 के अनुसार कार्रवाई करनी होगी.
- बिना ब्रेक-वैन के चलने वाली गाड़ियां: किसी भी गाड़ी को तब तक आगे जाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए, जब तक की ब्रेक-वैन के बिना चलने की अनुमति दी गई पिछली गाड़ी अगले रिपोर्टिंग स्टेशन पर पूरी तरह से नहीं पहुंच जाती.
- बिना गार्ड के चलने वाली गाड़ियां: स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग क्षेत्र में, किसी भी यात्री गाड़ी को तब तक पीछे चलने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक बिना गार्ड के चलने वाली पिछली गाड़ी अगले रिपोर्टिंग स्टेशन पर पूरी तरह से नहीं पहुंच जाए. एक बार जब गार्ड या लाइट इंजन के साथ गैर यात्री वाली गाड़ी को बिना गार्ड के चलने वाली गाड़ी के पीछे जाने की अनुमति दे दी जाती है, तो यात्री गाड़ी को रवाना किया जा सकता है. (स.नि.4.25.4.9).
- सिंगल लाइन पर सुरक्षा: सा.नि एवं स.नि 6.03 के अनुसार लोको पायलट/सहायक लोको पायलट सुरक्षा करेंगे. पीछे की ओर 90 मी. पर एक डेटोनेटर तथा 10मी. पर दो डेटोनेटर कम से कम 180 मी. पर गार्ड द्वारा सुरक्षित किया जाता है.
- डबल लाइन/मल्टीपल लाइन पर सुरक्षा: गार्ड सानि एवं सनि 6.03 के अनुसार लोको पायलट द्वारा समीपवर्ती लाइन की सुरक्षा सुनिश्चित करते हैं. फिर गार्ड पीछे की ओर 90 मी. पर एक डेटोनेटर तथा 10 मी. पर दो डेटोनेटर कम से कम 180 मी. पर गार्ड द्वारा सुरक्षित रखा जाता है.
- जब भी अर्ध स्वचालित स्टॉप सिगनल खराब हो जाता है तो स्टेशन मास्टर या तो कॉलिंग ऑन सिगनल को ऑफ करता है या उस सिगनल को ऑफ करने के लिए शर्तों को सुनिश्चित करते हुए टी/369(3बी) जारी करता है.
- यदि टी/369(3बी) के अतिरिक्त एलएसएस खराब हो जाता है, तो लोको पायलट को अगले ऑटो सिगनल तक अधिकतम 10 किमी प्रति घंटे की गति से अत्यधिक सावधानी से गुजरना होगा.
- समपार फाटकों के साथ जुड़े स्वचालित सिगनलों को 'जी' मार्कर के प्रावधान द्वारा पहचाना जाता है, अर्थात् पीले गोलाकार डिस्क पर काले रंग में 'जी' अक्षर और काले रंग की पृष्ठभूमि पर सफेद रंग से प्रकाशित अक्षर 'ए'. जब फाटक खुली स्थिति में होता है, तो फाटक सिगनल बुझे हुए 'ए' मार्कर के साथ खतरे का संकेत देता है. जब फाटक बंद स्थिति में होता है, तो यह प्रकाशित 'ए' मार्कर के साथ स्वचालित स्टॉप सिगनल के रूप में काम करता है (सनि 9.15.1).


 [ए. सुरेश/A. Suresh]
 वरि.मंसंधि/सिकं.
 Sr. DSO/SC

प्रतिलिपि: .सिकं को सूचनार्थ/मंरेप्र -
 अमरेप्र/प्रचा और अमरेप्र.इन्फ्रा को सूचनार्थ/
 सभी शाखा अधिकारियों को सूचना और आवश्यक कार्रवाई के लिए .
 सभी फील्ड पर्यवेक्षकों को सूचना और आवश्यक कार्रवाई के लिए.