

**SOUTH CENTRAL RAILWAY**  
**SC DIVISION – ALERT ADVICE No. 06/2025**

**No.sfy-12/SC/AA-06/2025**

**Date: 10.04.2025**

**Sub: Precautions to be taken When Lurch/Jerk/Any Other Unusual Experienced in the Section. (Ref. SR 6.07 & 9.12.8)**

LP of train no.12728 exp experienced heavy jerk at km 407/38-44 on 04.04.2025 at 20.34hrs and same was informed to TMR of 12728 exp by LP. In this case Crew (LP, ALP & TMR) informed through Walkie-Talkie on run to Dy.SS/INK instead of stopping the train at UP Home signal of INK as per G&SR 6.07.

On 05.04.2025 at 16.55hrs, LP of train no.12732 exp while negotiating curve at km 168/31-27 in between SNF-HFZ stations experienced heavy oscillation occurred both (Horizontal & Vertical).Crew (LP/ALP/TMR) did not stopped the train immediately, no information by walkie-talkie to SM/HFZ and not stopped at UP home signal of HFZ station as per G&SR 9.12.8. Crew failed to follow the same.

While reporting Lurch/Jerk/Any Other Unusual experienced in the Section the procedure as laid down vide SR 6.07 & 9.12.8 is not being followed in above cases. In this regard the relevant instructions are once again reiterated for staff guidance and strict observance of stipulated rules.

**1. Role of Loco pilot: On single line or on Double line between two stations where there is no IB or between IB signal and station ahead:**

- If you have experienced any jerk/lurch/abnormal condition on the track, stop your train before the home signal of station ahead.
- Inform the SM of the station ahead by walkie-talkie/CUG/other means of communication about the problem and not to permit any other train into the affected block section.
- Satisfy yourself that the SM has fully understood.
- Clear the block section and again stop the train.
- Prepare a written memo to this effect and hand over the same to SM under clear acknowledgement.

**2. On Double line between station and IB signal ahead:**

- If the unusual is experienced before the IB signal, stop at the IB signal even if it is in OFF position.
- Talk to the SM in rear through the telephone attached to the IB signal and appraise the situation.
- If unable to talk to SM in rear, use other communication such as EC socket or CUG and try to contact control or SM.
- Proceed further only after satisfying yourself that the SM in rear/control has fully understood.

**3. In case of Automatic Block Territory(SR 9.12.8):**

- In Automatic Block Territory, stop train immediately without clearing the automatic block signalling section, wherever possible, alert the train crew following your train through available means of communication i.e.,walkie-talkie.
- If unable to contact, it is desirable not to proceed further so that the rear automatic stop signal will be at ' danger' which will certainly control the normal movement of the following train.
- Immediately inform the Guard of the train and then the Station Master of the station controlling the movement of trains specifying the kilometre where the defect was noticed, the nature of defect etc., on emergency portable telephone/VHF set/CUG mobile phone etc.
- The obstruction will be protected by the Guard of the train as per GR 9.10 and follow the instructions given in GR 6.01 and SRs there under if necessary or otherwise continue the journey. On approaching the block station in advance, Loco Pilot will hand over a written memo specifying the above.
- The Station Master receiving the message on phone should transmit it to the Station Master at the other end of the block section, SCOR and PWI.



- The Station Masters at both the ends of the block section should stop all trains and issue Caution Order to the Loco Pilots/Guards specifying the Kilometre to observe special caution and reduce speed as necessary and in any case not to exceed a speed of 10 KMPH. On receipt of this information 'all concerned' should follow the instructions given in Rule 6.07 and SRs there under.
- On double line section, trains passing on the opposite line shall be issued with a Caution Order to be on the lookout for any unusual or dangerous condition on the track.
- Once the engineering official certifies the track with or without speed restriction, subsequent trains can be dealt accordingly.

**4. Subsequent train LP who is entering into the affected block section on caution order shall stop dead his train at the location and proceed further at a max. Speed of 10 KMPH, if he notices nothing unsafe for the train.**

**i. Role of Station Masters:**

- a) Do not close the block section when once the LP reported about **Lurch/jerk/unusual**.
- b) Intimate the adjacent SM, SSE/SE/JE-Pway, SCOR, ADEN/DEN and DOM.
- c) Arrange to dispatch light engine or any self-propelled vehicle like Tower car/TTM/Maintenance machine or in their absence a train accompanied by engineering official with a caution order.
- d) Once the engineering official certifies the track with or without speed restriction, subsequent trains can be dealt accordingly.
- e) If no engineering official is available, allow the train to proceed into the section with a caution order advising the LP to stop dead and proceed at 10 KMPH or to come back if the track is found unsafe by the LP.
- f) Once the train clears into the next block section, subsequent trains are issued with a caution order of SR 10Kmph till such time the engineering official certifies the track.

**ii. Role of Guard:**


- a) If the Guard experiences any abnormal occurrence, he shall intimate the same to LP through walkie-talkie/through CUG to LP.
- b) If the Guard could not contact LP/ALP, shall take action to stop the train by smart application of guard's emergency brakes.
- c) After stopping the train, intimate the LP.

**5. Role of LPs on double / multiple lines when any other unsafe condition on or near the track adjacent to the line over which his train has passed and is detrimental to safe train running:**

- a) Switch 'on' the engine flasher light.
- b) Inform the SM/Control through available means of communication.
- c) Protect the adjacent line as per GR 6.03 by placing one detonator at 600m, 3 detonators (10m apart) at 1200m from the point of obstruction.
- d) Proceed further towards station ahead keeping the flasher light in 'on' position.
- e) Be prepared to stop any incoming approaching train.
- f) On arrival at the station ahead, inform the SM in writing.

**6. Role of Section P Way Supervisor:**

- a) The inspecting official to check the complete track on either side of the reported location at about 01km length.
- b) After checking the entire track impose suitable caution order as deemed fit for safe running of trains and the caution order imposed should be revoked in day time only.

  
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



विषय: जब सेक्शन में लर्च/जर्क/अन्य कोई असामान्य अनुभव होने पर बरती जाने वाली सावधानियां. (संदर्भ. स.नि. 6.07 व 9.12.8)

गाड़ी संख्या 12728 एक्सप्रेस के लोको पायलट को 04.04.2025 को 20.34 बजे किमी 407/38-44 पर भारी जर्क लगा और लोको पायलट द्वारा 12728 एक्सप्रेस के गाड़ी प्रबंधक को इसकी सूचना दी गयी. इस मामले में कर्मिंदल (लोको पायलट, सहायक लोको पायलट और गाड़ी प्रबंधक) ने सा व स नि 6.07 के अनुसार इंटिकने के अप होम सिगनल पर गाड़ी रोकने के वजाय उप-स्टेशन अधीक्षक/इंटिकने को वांकी-टांकी के माध्यम से सूचित किया.

दि. 05.04.1015 को 16.55 बजे, सनतनगर-हफीज़पेट स्टेशनों के बीच 168/31-27 कि.मी. पर कर्व से गुज़रते समय (हॉरीज़ॉन्टल और वर्टिकल) दोनों में भारी दोलन (ऑसिलेशन) महसूस हुआ. कर्मिंदल (लोको पायलट/सहायक लोको पायलट/टीएमआर) ने गाड़ी को तुरंत नहीं रोका, स्टेशन मास्टर/हफीज़पेट को वांकी टांकी पर कोई सूचना नहीं दी गयी और सा व स नि के अनुसार हफीज़पेट स्टेशन के अप होम सिगनल पर नहीं रोका गया. कर्मिंदल उसका पालन करने में असमर्थ रहा.

सेक्शन में अनुभव किए गए किसी भी लर्च/जर्क/अन्य कोई असामान्य अनुभव की रिपोर्ट करते समय स.नि. 6.07 व 9.12.8 के अनुसार निर्धारित कार्यविधि का पालन नहीं किया जा रहा है. इस संबंध में संबंधित अनुदेशों को कर्मचारियों के मार्गदर्शन के लिए और विनिर्दिष्ट नियमों का कड़ाई से अनुपालन करने के लिए फिर से दोहराया जाता है.

1. लोको पायलट की भूमिका: दो स्टेशनों के बीच सिंगल लाइन या डबल लाइन पर जहां कोई आईबी नहीं है या आईबी सिगनल और अगले स्टेशन के बीच :
  - यदि आपने ट्रैक पर लर्च/जर्क/ किसी असामान्य स्थिति को महसूस किया हो, तो अपनी गाड़ी को अगले स्टेशन के होम सिगनल से पहले रोक दें.
  - अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को समस्या के बारे में वांकी-टांकी/सीयूजी/संचार के अन्य माध्यम द्वारा सूचित करें और प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में किसी भी दूसरी गाड़ी को अनुमति न दें.
  - अपने आप की तसल्ली कर लें कि स्टेशन मास्टर पूरी तरह समझ गया है.
  - ब्लॉक सेक्शन क्लियर करें और गाड़ी को फिर से रोकें.
  - इस आशय का एक लिखित मेमो तैयार करें और स्टेशन मास्टर की पावती लेते हुए उसे सौंप दें.
2. स्टेशन और अगले आईबी सिगनल के बीच डबल लाइन पर :
  - यदि आईबी सिगनल से पहले किसी भी असामान्य स्थिति का अनुभव हो तो, आईबी सिगनल के पास रुकें भले ही वह ऑफ स्थिति में हो.
  - आईबी सिगनल से जुड़े टेलीफोन से पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से बात करें और स्थिति की सूचना दें.
  - यदि पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से बात करने में असमर्थ हों, तो दूसरे संचार के माध्यम यथा इसी सॉफिट या सीयूजी का उपयोग करें और कंट्रोल या स्टेशन मास्टर से संपर्क करने का प्रयास करें.
  - यह स्वयं तसल्ली करने के बाद ही कि पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर/कंट्रोल ने पूरी तरह समझ लिया है, आगे बढ़ें.
3. ऑटोमैटिक ब्लॉक क्षेत्र के मामले में (स.नि. 9.12.8):
  - ऑटोमैटिक ब्लॉक क्षेत्र में, ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनलिंग सेक्शन को क्लियर किए बिना तुरंत गाड़ी रोकें, जहां भी संभव हो, उपलब्ध संचार के माध्यमों अर्थात् वांकी-टांकी से आपकी गाड़ी के पीछे आनेवाले गाड़ी कर्मिंदल को सतर्क करें.
  - यदि संपर्क करने में असमर्थ हों, तो यह वांछनीय है कि आगे न बढ़ें ताकि पिछला ऑटोमैटिक स्टॉप सिगनल 'खतरा' पर होगा जो निश्चित रूप से पीछे आनेवाली गाड़ी के सामान्य संचलन को नियंत्रित करेगा.
  - गाड़ी के गार्ड को तुरंत सूचित करें और उसके बाद गाड़ियों के संचलन को नियंत्रित करनेवाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करें, जिसमें किलोमीटर की दूरी जहां खराबी को पाया गया, खराबी का प्रकार आदि का उल्लेख करते हुए इमर्जन्सी पोर्टेबल टेलीफोन/वीएचएफ सेट/सीयूजी मोबाइल फोन पर सूचित करें.
- सा.नि. 9.10 के अनुसार गाड़ी के गार्ड द्वारा अवरोध को सुरक्षित करें और यदि आवश्यक हो तो सा.नि. 6.01 और उसके अंतर्गत स.नि. में दिए गए अनुदेशों का पालन करें या अन्यथा यात्रा को जारी रखें. अगले ब्लॉक स्टेशन के निकट पहुंचने पर लोको पायलट उपर्युक्त का उल्लेख करते हुए एक लिखित मेमो सौंपेगा.
- फोन पर संदेश प्राप्त करने पर उसे ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर, सेक्शन कंट्रोलर और रेलपथ निरीक्षक को भेजें.

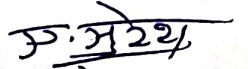
- ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर के स्टेशन मास्टरों को सभी गाड़ियों को रोकना चाहिए और लोको पायलट/गार्ड को किलोमीटर निर्दिष्ट करते हुए सतर्कता आदेश जारी करना चाहिए कि विशेष सावधानी बरती जाए और आवश्यकतानुसार गति कम की जाए तथा किसी भी स्थिति में 10 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति नहीं होनी चाहिए. यह सूचना प्राप्त होने पर 'सभी संबंधित' को नियम 6.07 और उसके अंतर्गत स.नि. में दिए गए निर्देशों का पालन करना चाहिए.
- डबल लाइन सेक्शन पर, विपरीत लाइन से गुजरनेवाली गाड़ियों को रेलपथ पर किसी भी असामान्य या खतरनाक स्थिति के प्रति सतर्क रहने के लिए एक सतर्कता आदेश जारी करें.
- जब इंजीनियरी अधिकारी गति प्रतिबंध के साथ या उसके बिना रेलपथ को प्रमाणित कर देता है, तो बाद वाली गाड़ियों को उसी के अनुसार चलाया जा सकता है.
- 4. बाद वाली गाड़ी के लोको पायलट जो सतर्कता आदेश पर प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करते हैं, अपनी गाड़ी को उस स्थान पर स्टॉप डेड करेगा और यदि गाड़ी के लिए कुछ भी असुरक्षित नहीं देखता है तो 10 कि.मी.प्र.घं. की अधिकतम गति पर आगे बढ़ेगा.

#### i. स्टेशन मास्टरों की भूमिका:

- a) लर्च/जर्क/असामान्य घटना के बारे में लोको पायलट द्वारा एक बार रिपोर्ट दिए जाने के बाद ब्लॉक सेक्शन को बंद न करें.
- b) निकटवर्ती स्टेशन मास्टर, एसएसई/एसई/जेई-रेलपथ, सेक्शन कंट्रोलर, समंजसी/मंजसी और मंपरिप्र को सूचित करें.
- c) लाइट इंजन या कोई भी स्वचालित वाहन जैसे टावर कार/टीटीएम/अनुरक्षण मशीन या उनकी अनुपस्थिति में सतर्कता आदेश सहित इंजीनियरी अधिकारी के साथ एक गाड़ी को भेजने की व्यवस्था करना.
- d) इंजीनियरी अधिकारी द्वारा रेलपथ को गति प्रतिबंध के साथ या उसके बिना प्रमाणित किए जाने पर बाद वाली गाड़ियों को तदनुसार चलाया जा सकता है.
- e) यदि कोई इंजीनियरी पदाधिकारी उपलब्ध नहीं है, तो गाड़ी को सेक्शन में आगे बढ़ने की अनुमति देने के लिए सतर्कता आदेश दिया जाना चाहिए, जिसमें लोको पायलट को पूरी तरह से रुकने और 10 कि.मी.प्र.घं. की गति से आगे बढ़ने या लोको पायलट द्वारा रेलपथ को असुरक्षित पाए जाने पर वापस आने की सलाह दी जानी चाहिए.
- f) एक बार गाड़ी अगले ब्लॉक सेक्शन में जाने के बाद, बाद वाली गाड़ियों को इंजीनियरी अधिकारी द्वारा रेलपथ को प्रमाणित करने तक 10 कि.मी.प्र.घं. के गति प्रतिबंध का सतर्कता आदेश जारी किया जाता है.

#### ii. गार्ड की भूमिका:

- a) यदि गार्ड को किसी भी असामान्य घटना का अनुभव होता है, तो वह लोको पायलट को वाकी-टाकी या सीयूजी के माध्यम से सूचित करेगा.
- b) यदि गार्ड लोको पायलट/सहायक लोको पायलट से संपर्क नहीं कर पाता है, तो वह गार्ड के इमर्जन्सी ब्रेक का स्मार्ट अप्लिकेशन करते हुए गाड़ी को रोकने के लिए कार्रवाई करेगा.
- c) गाड़ी रुकने के बाद, लोको पायलट को सूचित करना.
- 5. डबल/मल्टिपल लाइनों पर लोको पायलट की भूमिका जब उस लाइन पर या उस लाइन के निकटवर्ती ट्रैक के निकट कोई अन्य असुरक्षित स्थिति हो, जिस पर से उसकी गाड़ी गुजरी हो और जो सुरक्षित गाड़ी परिचालन के लिए हानिकारक हो :
- a) इंजन का फ्लैशर लाइट स्विच ऑन करना.
- b) उपलब्ध संचार माध्यमों से स्टेशन मास्टर/कंट्रोल को सूचित करना.
- c) सा.नि. 6.03 के अनुसार, अवरोध स्थल से 600 मी. की दूरी पर एक पटाखा, 1200 मी. की दूरी पर 3 पटाखे (10-10 मी. की दूरी पर) रखते हुए निकटवर्ती लाइन को सुरक्षित करना.
- d) फ्लैशर बत्ती को ऑन स्थिति में रखते हुए अगले स्टेशन की ओर आगे बढ़ना.
- e) किसी भी आनेवाली गाड़ी को रोकने के लिए तैयार रहना.
- f) अगले स्टेशन पर पहुंचने पर, स्टेशन मास्टर को लिखित रूप में सूचित करना.
- 6. सेक्शन रेलपथ पर्यवेक्षक की भूमिका:
- a) निरीक्षण अधिकारी को रिपोर्ट किए गए स्थान के दोनों ओर लगभग 01 कि.मी. की दूरी तक समूचे ट्रैक की जांच करनी चाहिए.
- b) समूचे ट्रैक की जांच करने के बाद गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए उपयुक्त सतर्कता आदेश जिसे उचित समझा गया हो, लागू करना और लागू किया गया सतर्कता आदेश केवल दिन के समय ही वापस लिया जाना चाहिए.

  
 (ए. सुरेश)  
 वमंसंधि/सिकं.

प्रतिलिपि: मंरेप्र/सिकंदराबाद को सूचनार्थ.

अमंरेप्र/प्रचा/सिकं और अमंरेप्र/इन्फ्रा/सिकं को सूचनार्थ.

सभी शाखा अधिकारियों को सूचना एवं आवश्यक कार्रवाई के लिए.

सभी फील्ड पर्यवेक्षकों को सूचना और आवश्यक कार्रवाई के लिए.