



Published by :

Electric Loco Training Centre
South Eastern Railway, Tatanagar,
Jharkhand, PIN: 831002
Phone: 0657-2345656
Fax: 0657-2345656
E-mail: eltcser@gmail.com

MONTH : JULY 2012

ISSUE — 2

Contents :

Technical Desk

- Tri-plate pneumatic Panel
- Static Converter

Safety Desk

- Distant Signal
- SPAD

स्मरणीय तथ्य :

फुटप्लेट डियुटी के दौरान मोबाईल फोन को बन्द रखें :

- ⇒ चालक और सहायक चालक को फुटप्लेट डियुटी के दौरान मोबाईल फोन को बन्द कर लाइन बक्स या थैला में रखें ।
- ⇒ मोबाईल फोन का उपयोग दुर्घटना और बिफलता के समय ही करें ।

सहायक चालक इमरजेन्सी ब्रेक –

- ⇒ सिगनल के पास पहुंचने के समय अगर चालक के एलर्टनेस में कमी हो रही हो तो सहायक चालक को सहायक चालक आपात ब्रेक को खोलने के लिए तैयार रहना चाहिए ।

जर्क मिलने पर (SR 6.07.01): –

- ⇒ जब कभी चालक को जर्क मिले तब वह गाड़ी को तुरंत खड़ी करें, जर्क का कारण खोजें, कारण मिले या नहीं अगले स्टेशन पर ब्लॉक सेक्शन बिना क्लीयर किये खड़ा करके SM को सूचीत करना चाहिए ।
- ⇒ डबल लाइन या आईबी सिगनलिंग सेक्शन या ऑटोमेटिक ब्लॉक टेरीटोरी में गाड़ी वहीं पर खड़ा कर पिछले स्टेशन मास्टर ट्रेन मुवमेन्ट रोकने के लिए सूचित करेगा ।

गोल्डेन ऑवर –

- ⇒ यदि गंभीर जख्मी पेशेंट को दुर्घटना होने के एक घंटा के अन्दर निश्चित चिकित्सीय देख-भाल न किया जाए, तो उनके रिकवरी का अवसर तीव्र रूप से घटने लगता है, चाहे बाद में उन्हें कितना भी अच्छा चिकित्सा दिया जाए । इसलिए इस एक घण्टा अवधि को **गोल्डेन ऑवर** कहा जाता है ।

Memorable points :

Switching OFF mobile phone during footplate duty :

- ⇒ Loco Pilot & Assistant Loco Pilot while on footplate duty keep the mobile phone in the line box or bag after switching OFF.
- ⇒ Use mobile phone only during accident or failure conditions.

ALPs Emergency brake :

⇒ Assistant Loco Pilot should ready to open RS valve, in case they find lack of alertness on the part of loco pilot while approaching signals.

Jerk on train (SR 6.07.01):

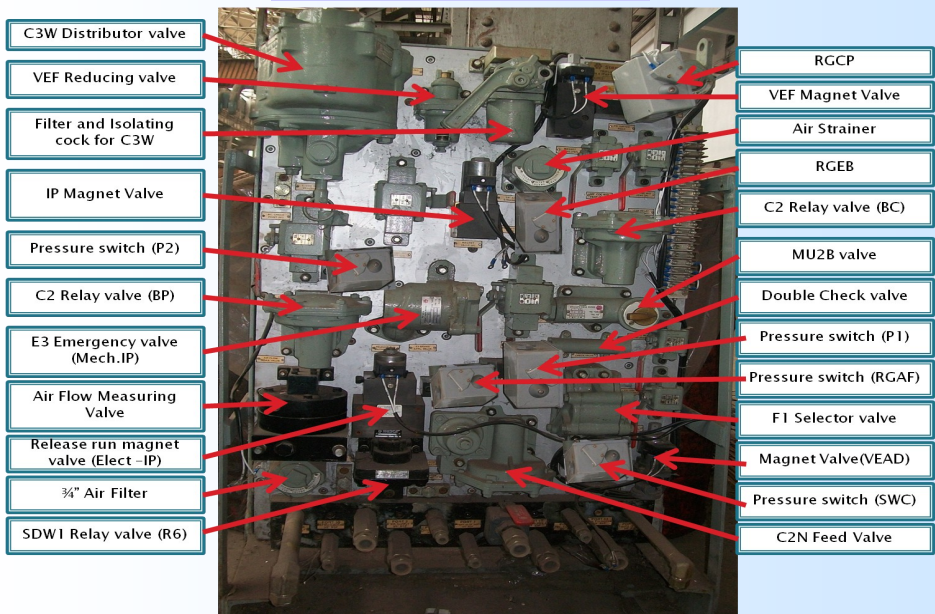
⇒ In the event of jerk, loco pilot stop his train and find cause of jerk. After reaching at next block station he stop his train without clearing the block section and inform the SM through available means, In case of double line or IB signaling section or automatic block territory the LP must inform to rear station through means of communication to stop movement of train

Golden Hour :

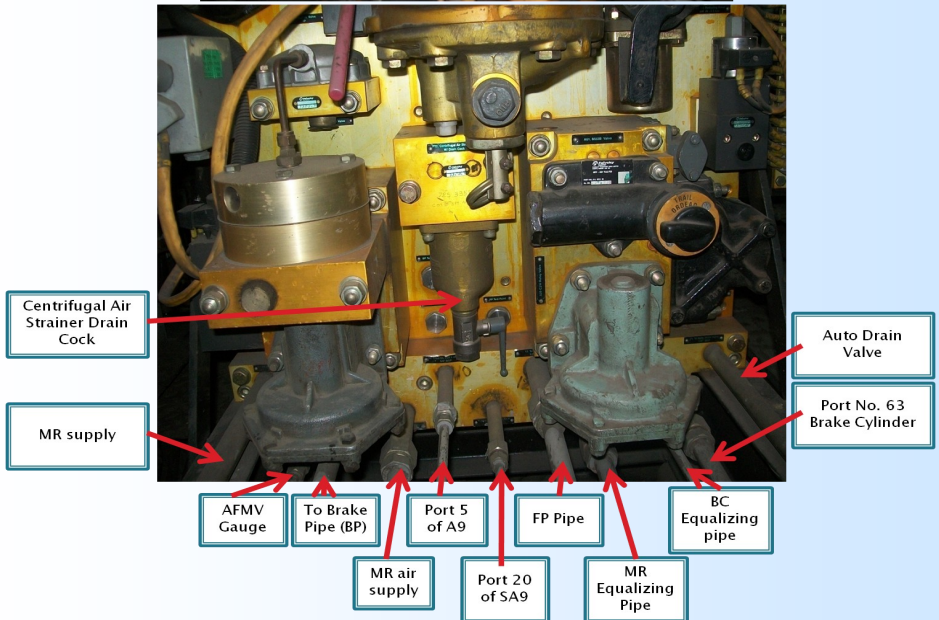
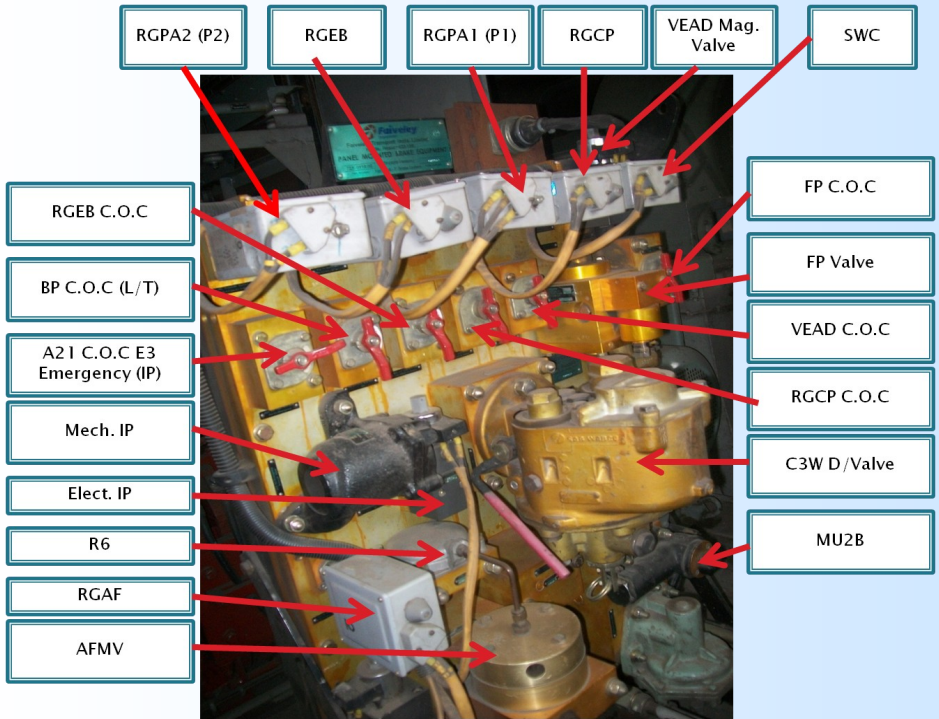
⇒ If a critical trauma patient is not given definite medical care within one hour from the time of accident, chances of his ultimate recovery reduces drastically, even with the best of medical attention thereafter. This one hour period is generally known as '**Golden Hour**'

TRIPLATE PNEUMATIC PANEL

STONE INDIA LIMITED



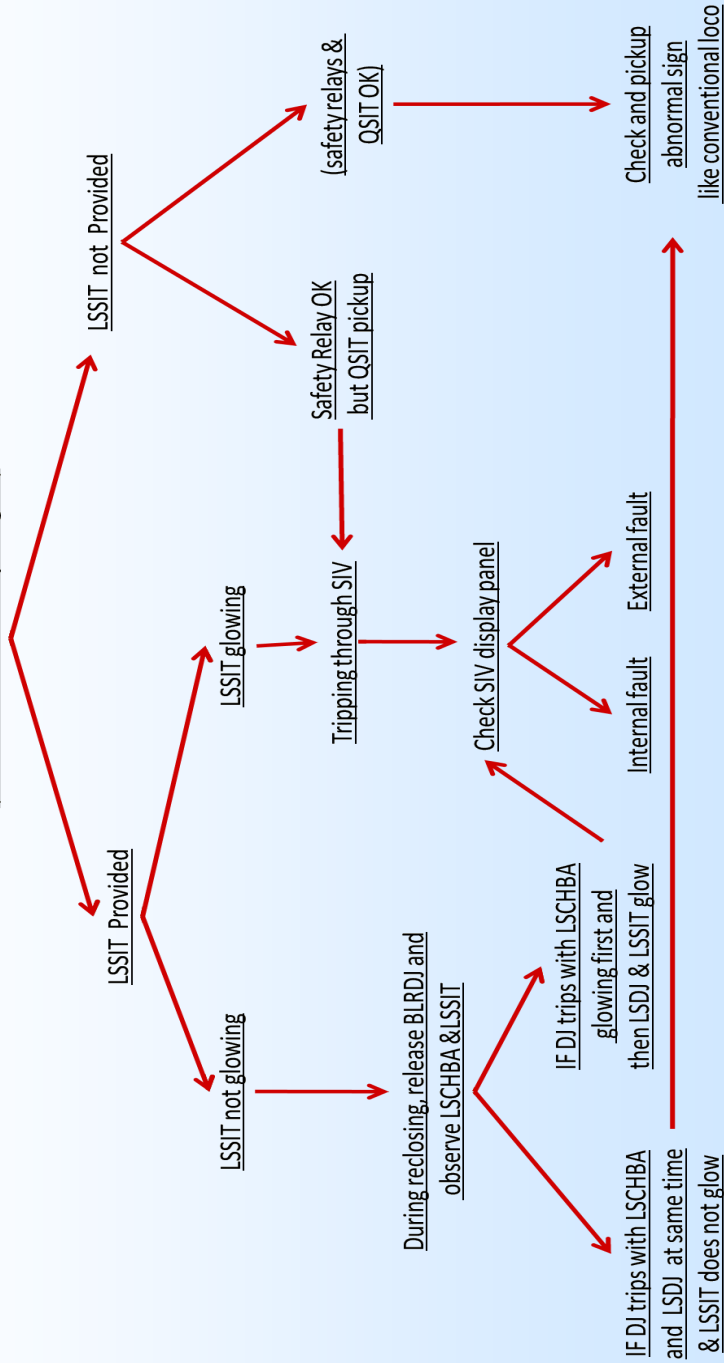
FAIVELEY



Troubleshooting for Tripping failure in SIV fitted Loco

LSDJ GLOWS

(Check LSSIT & relay target)



Check and pickup
abnormal sign
like conventional loco

BLRDJ को UA मीटर डिवयेट होने के बाद 3 से 5 से.मी. छोड़ दें। (LSCHBA 10 से 12 सेकेण्ड में बुझेंगे।)

(ii) BLVMT क्लोज करने के बाद LSCHBA जलेंगे तो इसके बुझने का इन्तजार करें फिर नॉच लेना प्रारम्भ करें।

इन्टरनल फाल्ट लैम्प जलने पर—

SIV के जलने या जलने की गंध की जांच करें।

STC को “री-सेट” बटन के द्वारा रीसेट करें (जो SIV के पैनल पर दिया गया है।)

या

HBA को ‘0’ करके 2 सेकेण्ड इन्तजार करें, फिर कोशिश करें।

SIV री-सेट करने की पद्धति

SIV निर्माता	SIV री-सेट करने की पद्धति
SIEMENS	“री-सेट” बटन को तब तक दबाना है (जो SIV पैनल पर है) जब तक LSSIT बुझ न जाए।
AAL	HBA को तीन मिनट तक ‘0’ पर रखकर, SIV को “री-सेट” करें।
MEDHA	“री-सेट” बटन को तब तक दबाना है (जो SIV पैनल पर है) जब तक LSSIT बुझ न जाए।
ABB	‘OK’ बटन को तब तक दबाना है (जो SIV पैनल पर है) जब तक LSSIT बुझ न जाए।
HIRECT	HBO को ‘0’ पर रखकर तीन मिनट इन्तजार करें। SIV को री-सेट करने के लिए।

पुनःश्च — HBA को ‘0’ पर रखने से पहले “री-सेट” बटन खोजें।

MU ऑपरेशन —

(i) MU ऑपरेशन के दौरान अगर एक लोको में ARNO हो तथा दुसरा SIV युक्त हो तो — BLRDJ को UA मीटर डिवयेट होने के बाद 3 से 5 से.मी. छोड़ दें। (LSCHBA 10 से 12 सेकेण्ड में बुझेंगे।)

(ii) BLVMT क्लोज करने के बाद LSCHBA जलेंगे तो इसके बुझने का इन्तजार करें फिर नॉच लेना प्रारम्भ करें।

INTERNAL FAULT LAMP GLOWING

- ⇒ Check SIV for any smoke or fire.
- ⇒ Reset the STC by pressing **"RESET"** push button provided on SIV panel or by putting HBA on "0" and wait for 2 seconds and try again
- ⇒ If not success then request for assistance

RESETTING PROCEDURE OF SIV

SIV MAKE	RESETTING PROCEDURE OF SIV
SIEMENS	Press "RESET" button provided on SIV panel till LSSIT is extinguished.
AAL	Keep HBA on '0' for three minutes to re-set SIV
MEDHA	Press "RESET" button provided on SIV panel till LSSIT is extinguished.
ABB	Press "OK" reset button provided on SIV panel till LSSIT is extinguished.
HIRECT	Keep HBA on ' 0 ' for three minutes to reset SIV

Note : Before keeping HBA on '**0**' please check & press **"RESET"** button if provided.

MU OPERATION

During MU operation if one loco is ARNO fitted and other is SIV fitted,

- ⇒ Release BLRDJ **switch** after 3 to 5 seconds of UA meter deviates (LSCHBA will extinguish after 10 to 12 seconds.)
- ⇒ After closing BLVMT , LSCHBA will glow and Extinguish then resume traction.

Position of HRAVT in locos fitted with Cab AC

स्वीच की अवस्था / Switch Position	उपकरणों की अवस्था / Equipment (s) position
0	दोनों कैब के एसी, कैब पंखें, नॉच रिपीटर तथा वाकी टॉकी का चार्जर आयसुलेट रहेंगे। /Both Cab AC, Cab Fans, Notch repeater and Walki Talky charger Isolated
1	दोनों कैब के एसी, कैब पंखें, नॉच रिपीटर तथा वाकी टॉकी का चार्जर कार्य में रहेंगे।/Both cab AC, Cab Fans, Notch repeater and Walki Talky charger in Service
2	दोनों कैब के एसी आयसुलेट रहेंगे।/Both Cab AC Isolated
3	सिर्फ नॉच रिपीटर कार्य में रहेगा, दोनों कैब के एसी, कैब पंखें तथा वाकी टॉकी का चार्जर आयसुलेट रहेंगे।/Only Notch repeater in Service , Both cab AC, Cab Fans and Walki Talky charger Isolated

Four Position HCHBA (Where provided)

Switch Position	Equipment (s) position
0	CHBA out of Service
1	CHBA & its Ammeter is in Service
2	CHBA in Service & But its Ammeter is not in Service
3	Only CHBA is in Service & Its Am- meter bypassed

डिस्टैंट सिगनल के संकेतों एवं पहलुओं में संशोधन (जीआर 3.07)

डिस्टैंट सिगनल के संकेतों एवं पहलुओं में परिवर्तन केवल एब्सोल्यूट ब्लॉक पद्धति के एकल डिस्टैंट क्षेत्र में लागू होगा।

डिस्टैंट और इनर डिस्टैंट सिगनल के पहलु और संकेत डबल डिस्टैंट क्षेत्र में अपरिवर्तित रहेंगे।

फाटक रोक सिगनल और आईबी सिगनलों के पहले लगाये गए डिस्टैंट सिगनलों के पहलु और संकेत में एकल और द्वि डिस्टैंट दोनों ही क्षेत्र में किसी भी प्रकार का परिवर्तन नहीं होगा।

सिगनलों के मिश्रीकरण की स्थिति में, संकेत निम्नांकित होंगे—

फाटक रोक सह डिस्टैंट सिगनल—

- ⇒ समपार फाटक जब सड़क यातायात के लिए खुला है — **लाल**
- ⇒ जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद है और गाड़ी को होम सिगनल पर रुकना है — **पीला**
- ⇒ जब मेन लाइन स्टार्टर या लूप लाइन स्टार्टर पर रुकना हो अथवा लूप लाइन से सीधे जाना हो — **दो पीला**
- ⇒ जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद है और गाड़ी को मेन लाइन से सीधे निकल जाना हो — **हरा**

आईबी सिगनल सह डिस्टैंट सिगनल —

- ⇒ जब आगे का अन्तः खंड साफ नहीं हो — **लाल**
- ⇒ जब गाड़ी को अगले स्टेशन के होम सिगनल पर रुकना हो — **पीला**
- ⇒ जब गाड़ी को मेन लाइन या लूप लाइन स्टार्टर पर खड़ा होना है अथवा लूप लाइन से सीधे निकल जाना हो — **दो पीला**
- ⇒ जब आगे का ब्लॉक सेक्शन साफ हो और गाड़ी को मेनलाइन से बिना रुके निकल जाना हो — **हरा**

अंतिम रोक सिगनल सह समपार फाटक का डिस्टैंट सिगनल —

- ⇒ जब पहले से ही लाइन क्लीयर नहीं प्राप्त किया गया हो अगले स्टेशन से — **लाल**
- ⇒ जब लाइन क्लीयर प्राप्त किया जा चुका हो और समपार फाटक सड़क यातायात के लिए खुला हो — **पीला**
- ⇒ जब लाइन क्लीयर मिल चुका हो और समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद हो — **हरा**

अंतिम रोक सिगनल सह आईबी सिगनल का डिस्टैंट सिगनल —

- ⇒ जब आगे का ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं है, मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल (IBS) के बाद पर्याप्त दूरी के लिये — **लाल**
- ⇒ जब अगला ब्लॉक सेक्शन मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल के बाद पर्याप्त दूरी तक साफ है और गाड़ी को आईबी सिगनल पर रुकने की आवश्यकता हो — **पीला**
- ⇒ जब गाड़ी को आईबी सिगनल को बिना रुके पार कर जाना है — **हरा**

टिप्पणी –

डिस्टेंट सिगनलों के पहलुओं और संकेतों में परिवर्तन के लिए सीआरएस की अनुमति/स्वीकृति की आवश्यकता नहीं होती है। विशेष निर्देशों के तहत/अन्तर्गत “एटेन्सन” शीर्षक के अधीन गति प्रतिबंध के निर्धारण की आवश्यकता केवल गाड़ी को लूप लाइन में लेने में होती है। जब गाड़ी को मेन लाइन में लिया जाता है तो कोई भी विशिष्ट गति सीमा की आवश्यकता नहीं होती है।

AMENDMENTS IN INDICATIONS AND ASPECTS OF DISTANCE SIGNAL (GR-3.07)

The change in aspect and indications of distance signal shall be applicable for single distance territory in absolute block system only

The aspect and indication of distant and inner distance signal in double distant territory shall remain unchanged.

There will be no change in aspect and indication of distant signals provided before the gate stop signal and IB signals in both single as well as double distant territory.

In case of combination of signals, the indication shall be as under :-

Gate cum Distant signal:-

- ⇒ When the LC gate is open to road traffic – **RED**
- ⇒ When the LC gate is closed to road traffic and train is required to stop at the home signal – **YELLOW**
- ⇒ stop at the main line starter or Loop line starter or is required to pass through via loop line – **DOUBLE YELLOW**
- ⇒ When the LC gate is closed to road traffic and train is required to pass run through via main line - **GREEN**

IB signal cum Distant signal:-

- ⇒ When the block section ahead not clear – **RED**
- ⇒ When the train is required to stop at the home signal of station ahead – **YELLOW**
- ⇒ When the train is required to stop main line starter or Loop line starter or is required to pass through via loop line – **DOUBLE YELLOW**
- ⇒ When the block section ahead is clear and train is required to pass run through via main line - **GREEN**

Last stop signal cum Distant signal of LC Gate:-

- ⇒ When the line clear has not been obtained from the station in advance – **RED**

- ⇒ When the line clear has been obtained and the LC gate is open to road traffic – **YELLOW**
- ⇒ When the line clear has been obtained and the LC gate is closed to road traffic – **GREEN**

Last stop signal cum Distant signal of IB signal:-

- ⇒ When the block section ahead not clear for an adequate distance beyond intermediate block signal (IBS)– **RED**
- ⇒ When the block section ahead clear for an adequate distance beyond intermediate block signal (IBS) and train is required to stop at IB signal – **YELLOW**
- ⇒ When the train is required to pass run through IB signal - **GREEN**

Note :

- ◆ *The changes in aspects and indications of distance signals don't required approval of **CRS**.*
- ◆ *Speed restriction to be prescribed under special instructions under the heading "**ATTENTION**" are required only when the train is being received on the **LOOP LINE**.*
- ◆ *No specific speed limit need be let down when the train is being received on the **MAIN LINE**.*

Know about your Wagon

Srl.	Code	Full Name
1	BOBR	Bogie Hopper Wagon With Rapid Discharge
2	BFU	Bogie Well Wagon
3	BRN	Bogie Flat Wagon Open
4	GSCN	3 Tier With Self Generation
5	GSCW	2 Tier With Self Generation

Alert today alive tomorrow

सिगनल पासिंग एट डेंजर (SPAD)

- ⇒ दिनांक 30.06.11 को गाड़ी संख्या 12073 (हावड़ा — जनशताब्दी स.स.) **GBK** के मेन लाइन में बिना रुके, स्टार्टर सिगनल का लाल में पार करते हुए अग्रिम स्टार्टर पर रुकी। यह चालक एवं सह चालक के संपूर्ण असफलता है।
- ⇒ दिनांक 27.04.12 को 22.45 बजे गाड़ी संख्या एन/एमएसएसएल 59+1 = 5282 टन वजन के साथ जब मोहिसिला स्टेशन के लूप लाइन में एडामेट किया जा रहा था तब चालक के द्वारा गाड़ी नियन्त्रित करने में असफल रहने पर स्टार्टर सिगनल लाल में पार किया एवं दोनों लोको सैण्ड हम्प में प्रवेश कर पटरी से उतर गया।
- ⇒ दिनांक 17.05.12 को 12.05 बजे लोको संख्या 21202 को हावड़ा स्टेशन के प्लेटफार्म संख्या 18 से संख्या 19 में भेजा जाना था। लाइट इंजर क चालक एवं सहयक चालक ने प्लेटफार्म संख्या 19 के सिगनल को अनदेखी की एवं मेन स्टार्टर 270 को लाल में पार किया और ट्रैक संख्या 270 टी व 255 टी को आक्रमित किया। इसके साथ चालक इंजन को बिना अनुमति के पीछे ले गया फलस्वरूप पाइन्ट संख्या 255 क्षतिग्रस्त हुआ एवं इंजन के सामने ट्राली के पाँच चक्के पटरी से उतर गये।

⇒ उन सभी ने जीआर 3.78 का उल्लंघन किया।

जीआर 3.78 –चालक प्रत्येक सिगनल के प्रति तुरंत ध्यान देगा और उनका पालन करेगा चाहे सिगनल का कारण उसे ज्ञात हो या नहीं। इसीलिए हमें **SPAD** के मूलभूत कारणों की खोज करनी चाहिए

और एक कार्यकारी योजना की रूपरेखा बनानी चाहिए जिससे चालकों के मस्तिष्क को आलोकित किया जा सके ताकि प्रत्येक **SPAD** घटनाओं को रोका जा सके।

SPAD के मुख्य कारण –

- ⇒ गाड़ी के गति के अनुसार ब्रेकिंग दूरी के पूर्वानुमान में गलती
- ⇒ अति आत्मविश्वास
- ⇒ अपर्याप्त रोड लर्निंग
- ⇒ सहायक चालक/चालक द्वारा सिगनलों के संकेतों के परस्पर कॉल आउट में असफलता
- ⇒ किंकर्तव्यविमूढ़ता
- ⇒ सिगनलों की अल्पदृश्यता
- ⇒ सिगनल संकेतों की गलत समझ
- ⇒ लाइन के घुमावों के कारण एक आसन्न सिगनल का गलत अध्ययन
- ⇒ चालकों के दाये हाथ की ओर वाले सिगनलों की जानकारी में कमी
- ⇒ सिगनल की बुझ जाना
- ⇒ सिगनलों का एकाएक वापस/फेल हो जाना
- ⇒ सिगनल के बिना वास्तविक निरीक्षण के पूर्वानुमान की आदत
- ⇒ पड़ाव के पहले व्यक्तिगत सामानों को समेटना, सहेजना, बांधना
- ⇒ ब्रेक यंत्रों की असफलता
- ⇒ अपर्याप्त ब्रेक शक्ति
- ⇒ सजगता, सचेतना की कमी

- ⇒ गाड़ी को अत्यधिक गति पर चलाना
- ⇒ कॉशन आदेश के निर्देशों को नजरअंदाज/अनदेखा करना
- ⇒ शामक, मादक और उत्तेजित करने वाला दवाओं को लेना
- ⇒ चालक का अक्षम हो जाना
- ⇒ लघुतर तरीकों की स्वकृति, संक्षिप्त विधि का उपयोग
- ⇒ मोबाइल फोन का उपयोग
- ⇒ वीएचएफ सेट का दुरुपयोग
- ⇒ सामाजिक-मनोवैज्ञानिक कारण
- ⇒ थकावट, जिससे सूक्ष्म निद्रा और मस्तिष्क शून्यमा बढ़ती है। फलस्वरूप सुरक्षा को गंभीर खतरा उत्पन्न होता है
- ⇒ ईजन में अनधिकृत व्यक्ति का यात्रा करना

ईजन कू की भूमिका –

- ⇒ सुनिश्च करें कि ईजन अच्छी कार्यकारी स्थिति में है, केंकिंग उपकरण/यंत्र कुशल और प्रभावी कार्यकारी स्थिति में है, यह जांच शेड छोड़ने के पहले कर लें।
- ⇒ गाड़ी चलाना शुरू करने के पहले स्वयं को संतुष्ट कर लें कि सभी सही फिक्सड सिगनल दिए गए हैं और जहां आवश्यक है हाथ सिगनल दिया गया है और लाइन दृश्य अवरोधों से मुक्त है तथा संरक्षक प्रारंभ करने के लिए सिगनल दे दिया है।
- ⇒ गाड़ी को प्रारंभ करने के पहले ध्यानपूर्वक पढ़ें और सावधानी से इसका पालन करें।
- ⇒ खराब सिगनलों को समय पर पहचाना जाना चाहिए और उन्हें निर्धारित नियमों के अनुसार पार करना चाहिए।
- ⇒ जीडीआर जांच सही प्रकार से संपन्न की जाए।
- ⇒ अनुमत गति सीमा का सदैव पालन करें।
- ⇒ घर और मुख्यालय के बाहर पर्याप्त विश्राम लें/करें।
- ⇒ जब भी तबीयत खराब हो/लगे रिलीफ की मांग करें।
- ⇒ स्वयं को स्वस्थ और चुस्त बनाए रखें।
- ⇒ मादक, नशीली और उत्प्रेरक पदार्थों के सेवन से बचें। इनका प्रयोग न करें।
- ⇒ मोबाइल फोन का प्रयोग न करें और फुट प्लेट ड्युटी के दौरान वीएचएफ सेट का दुरुपयोग न करें।
- ⇒ गाड़ी रुकने के पहले सामान समेटने और बांधने से कड़ाई से बचें।
- ⇒ फुट प्लेट ड्युटी के दौरान मोबाइल फोन का स्विच ऑफ करना है
- ⇒ चलक तथा सहचालक ड्युटी के दौरान मोबाइल फोन का स्विच ऑफ करके लाइन बॉक्स या बैग में रखें।
- ⇒ मोबाइल फोन का प्रयोग केवल दुर्घटना या फेलियर के समय ही करें।

Safety practices DO or Die

SIGNAL PASSING AT DANGER (SPAD)

CASE STUDY :

- ⇒ On 30.06.2011 The train number 12073 (HWH-BBS Janasatabdi Express) without stopping at main line of **GBK** passed starter signal danger and stopped at advance starter. This is totally failure of LP and ALP.
- ⇒ On date 27.04.2012 at 22:45 hours train No. N/MSSL with 59 N-Box + 1 MT, 5282 ton load LP failed to control the train while admitting on a loop line at MOH station and passed the starter signal at danger resulting both loco enter into sand hump and derailed.
- ⇒ On date 17.05.2012 at 12:05 hours Loco No. : 21202(LE) reversed from PF No. 18 to PF No. 19 of HWH station. The LP and ALP of LE overlooked the signal of PF No. 19 and passed main starter signal No. 270 at danger and occupied track no. 270T & 255T. Moreover, LP backed the engine without permission resulting bursting of point No. 255 and 5 wheels of front trolley of LE got derailed.
- ⇒ ***They violated rules GR 3.78.***

GR 3.78 : The loco pilot shall pay immediate attention to and obey every signal whether the cause of the signal being shown is known to him or not.

Therefore we should find out the root causes of the SPAD, and chalk out an action plan to ignite each and every mind of loco pilot to prevent SPAD cases.

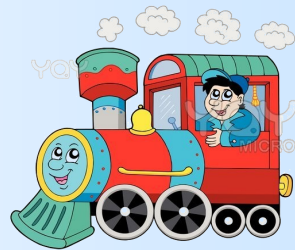
MAIN CAUSES OF SPAD

- ⇒ The error of judgment in assessing the braking distance at the speed of the train.
- ⇒ Over confidence.
- ⇒ Improper road learning.
- ⇒ Fail to callout the aspect of the signals by ALP/LP.
- ⇒ Absence of mind.
- ⇒ Poor visibility of signal.
- ⇒ Misreading of signal aspect.
- ⇒ Misreading of an adjacent signal due to line curvature.
- ⇒ Poor road knowledge of the RH signal to the LPs.
- ⇒ Blanking of signal.



**TIGER LURKS ON YOU
BEHIND THE RED SIGNAL**

- ⇒ Sudden put back /failure of signal
- ⇒ Habit of presumption without actual observation of signal.
- ⇒ Packing of bag and baggage before the halt.
- ⇒ Failure of Brake equipments.
- ⇒ Inadequate brake power.
- ⇒ Lack of alertness.
- ⇒ To run the train at excessive speed.
- ⇒ Ignoring of instruction of the caution order.
- ⇒ Taking sedative, narcotic & stimulant drugs
- ⇒ Loco pilot incapacitate
- ⇒ Adoption of shortcut method.
- ⇒ Use of mobile phone
- ⇒ Misuse of VHF set.
- ⇒ Socio psycho factor.
- ⇒ Fatigue, which induces micro sleep and blanking of mind hence to be acknowledged as serious threat/danger to safety.
- ⇒ Un authorized person travelling in the locomotive.



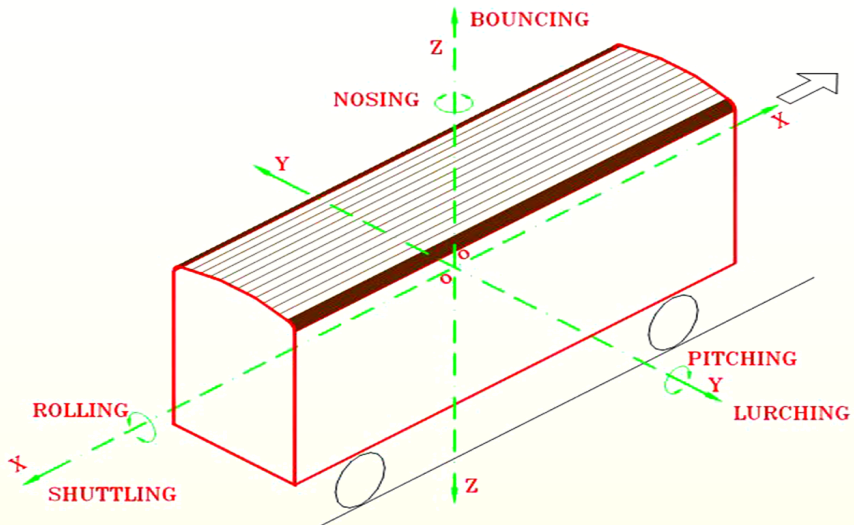
ROLE OF ENGINE CREW

- ⇒ Ensure that the Engine is in good working condition , the braking apparatus is in efficient and effective working condition before leaving the shed.
- ⇒ Before starting the train satisfy yourself that all correct fixed signals are given and where necessary hand signal are given and line is clear of visible obstruction and guard has given signal to start
- ⇒ Before starting of train read caution order carefully and observe it meticulously.
- ⇒ Callout each and every signal aspect clearly and loudly by each other pointing out with finger.
- ⇒ Don't fail to exchange hand signals with the Station and Cabin staff.
- ⇒ Do the brake feel test to check the adequacy of brake power at first opportunity.
- ⇒ Do the air pressure continuity test whenever required.
- ⇒ Before negotiating descending gradient, ensure that the brakes are working efficiently.
- ⇒ Engine crew should acquainted themselves to the topography and terrain and location of signals of section properly.
- ⇒ Always try to keep the train under your control whenever the view of signal is obstructed due to fog, storm or any other

reason.

- ⇒ Keep a sharp lookout for each signal. Don't take off your mind and eyes while approaching the signal.
- ⇒ Don't presume that the train will run through because daily it is passing through.
- ⇒ Be more vigilant and cautious during abnormal system of working
- ⇒ Don't entirely trust on signal but be vigilant and cautious.
- ⇒ Defective signals should identified in time and pass it as per prescribed rules.
- ⇒ Don't presume that the train will run through because daily it is passing through.
- ⇒ Be more vigilant and cautious during abnormal system of working
- ⇒ Don't entirely trust on signal but be vigilant and cautious.
- ⇒ Defective signals should identified in time and pass it as per prescribed rules.
- ⇒ Perform GDR check properly.
- ⇒ Always obey authorized speed limit.
- ⇒ Take proper rest at home and outstation.
- ⇒ Whenever become sick ask for relief.
- ⇒ Keep yourself healthy and active
- ⇒ Don't take sedative, narcotic and stimulant drugs.
- ⇒ Don't use mobile phone and misuse VHF set during footplate duty.
- ⇒ Avoid strictly packing of bag and baggage before the halt.
- ⇒ Don't allow Un authorized person in the locomotive cab.
- ⇒ Avoid unnecessary argument and discussion while on loco.

Points of Interest



VEHICLE DYNAMICS WHILE ON RUN

10 STEPS TO WELLNESS

1. Early to bed and early to raise.
2. Exercise regularly.
3. Facilitate the natural body cycles.
4. Watch your body weight.
5. Organize your life well.
6. Be humble to all.
7. Spend true quality time with your family,
8. Rediscover the hidden and lost "you".
9. Stay away from smoking and alcoholism.
10. Learn how to handle stress effectively.

**Prepare and prevent instead of
Repair & Repent**

*This in-house booklet is only for guidance to Loco Pilot/Assistant Loco Pilot.
Suggestions/comments are solicited.*