

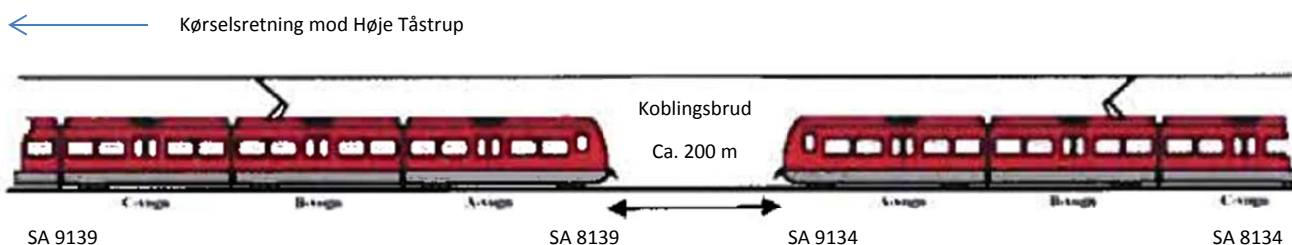


S-tog togsprængning

HCLJ 611-2013-165	Hændelse	Andet	Togkørsel
Dato:	08.07.2013	Tidspunkt:	16:45
Sted:	Glostrup	Jernbanevirksomhed:	DSB S-tog
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark		

Mandag den 8. juli 2013 kl. 16:45 blev togsættene i S-tog 26249 (Linje B) utilsigtet adskilt "togsprængning" kort før ankomst til Glostrup station.

Tog 26249, som bestod af to togsæt litra SA 9139 og SA 9134, var på vej fra Hillerød til Høje Tåstrup. På adskillesestidspunktet var togets hastighed ca. 90 km/t. Ved indkørsel til Glostrup station fik lokomotivføreren pludselig en driftsbremser i stilling 5 og så samtidigt på VDU-skærmen, at der var en A-fejl og melding om "togsprængning". Under driftsbremseringen bremsede lokomotivføreren med og da toget var standset ved perron kikkede han ud af førerrumsvinduet og så at det bagerste togsæt holdt stille ca. 200 m. bagude.



Af havariloggen for togsæt 9134 fremgik det at togsammensætningen ændredes og togcomputeren (CCU) registrerede en togsprængning kl. 16:45. For det forreste togsæt 8139 indledtes der en driftsbremser i stilling 5 og for det bagerste togsæt 9134 udløstes en farebremser, stilling 8, hvilket er i overensstemmelse med togets konstruktion.



Koblingshoveder på togsæt SA 8139 og SA 9134.

Centralkoblingen fungerer som en støddæmpet mekanisk forbindelse mellem togsættene. I koblingen findes tryklufttilslutninger til overførsel af fødeledningstrykket, bremsledningstrykket samt elektriske tilslutninger til overførsel af hjælpekraftspænding og datakommunikation.

Ved undersøgelse af koblingen på togsæt 9134 blev der fundet en lækspænding på styrekort til afkoblingsventilen. DSB's undersøgelser konkluderede, at denne lækspænding under drift ville kunne stige i niveau.

Samtidig havde afkoblingsventilen en mekanisk betjening, der gik trægt og ikke selv gik tilbage på grund af slitage.

Den utilsigtede afkobling var forårsaget af flere forhold, blandt andet at der var en lækspænding, der kunne stige i niveau under driftsforhold, afkoblingsventilen der gik trægt samt at toget var i drift og udsat for rystelser.

DSB S-tog vil frem til november måned 2013 kontrollere/eftermåle samtlige afkoblingsventiler på centralkoblinger samt tilhørende styrekort og ændre vedligeholdelsesintervallet.

Efter gennemførelse af indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data, er Havarikommissionen nået til den konklusion at yderligere undersøgelser ikke vil lede til rekommandationer af forebyggende karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden. Med henvisning til lov om jernbane § 21q, har Havarikommissionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.