CORRECCIÓN DE ERRORES EN LA NOTA DE LA CIAF SOBRE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE DE ADAMUZ: ACTUALIZACIÓN 10 DE MARZO DE 2026

Detectado un error de transcripción en la información publicada en la nota de ayer, se procede a su subsanación.

Donde la nota original dice:

- A las **19:43:43** se produce una activación del pulsador de freno de emergencia del tren Iryo 6189 por acción del maquinista, cuando la velocidad del tren ya había disminuido a **141** km/h.

Debería decir:

- A las **19:43:39** se produce una activación del pulsador de freno de emergencia del tren Iryo 6189 por acción del maquinista, cuando la velocidad del tren ya había disminuido a **182** km/h.

A continuación se publica la nota con el **texto corregido**.

Madrid, 11 de marzo de 2026

NOTA DE LA CIAF SOBRE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE DE ADAMUZ: ACTUALIZACIÓN 10 DE MARZO DE 2026

El objeto de la presente nota es informar sobre los últimos avances de la investigación del accidente de Adamuz por parte de la CIAF, en relación con la extracción y primeros análisis de los registradores de los trenes accidentados.

Extracción y análisis de Registros

A lo largo del día 5 de marzo de 2026 se realizó en dependencias de la CIAF la extracción de los datos correspondientes a los registradores jurídicos (JRU) de los trenes implicados en el accidente de Adamuz, así como las imágenes del CCTV interno del tren Iryo. Dicha extracción se realizó en presencia del Letrado de la Administración de Justicia, y con la participación de agentes de la UCO, investigadores de la CIAF, y personal de Iryo, Hitachi, Actren, Renfe Viajeros, Leonardo y Hasler Rail.

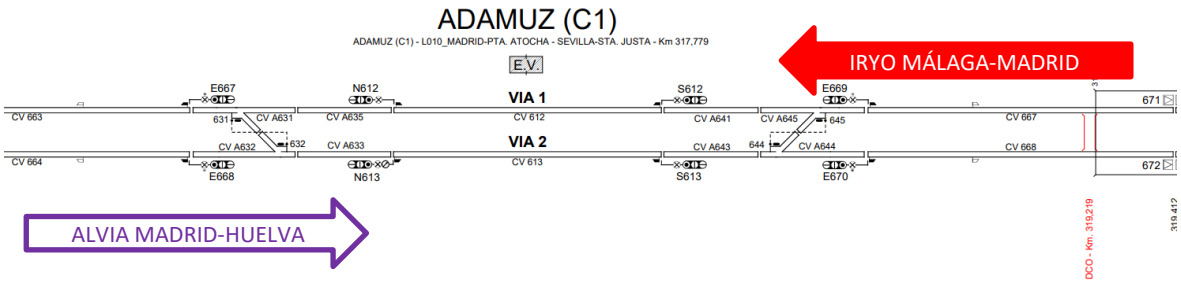
Se realizaron tres copias del contenido descargado, de las cuales dos fueron entregadas a Policía Judicial y la tercera quedó en dependencias de la CIAF con el objetivo de realizar el análisis pertinente.

Una vez descargados los datos, los registradores jurídicos y el registrador de vídeo fueron entregados a agentes de la UCO para ser trasladados a dependencias judiciales.

El lunes día 9 de marzo se realizó, con apoyo de técnicos de Iryo, Hitachi, Actren, Renfe Viajeros y Hasler Rail, el análisis de los datos descargados.

Resumen de datos obtenidos

Una vez obtenidos los datos de los registradores jurídicos, y tras analizarlos en conjunto con la secuencia de eventos del enclavamiento de ADIF y los datos de la diagnosis de los trenes, se ha podido obtener la siguiente secuencia temporal de sucesos:



- A las 19:43:20 el tren Iryo 6189 ocupa el circuito de vía 667 de la vía 1. Dicho circuito de vía abarca desde la salida del túnel Loma del Partidor Norte (PK 319+412) hasta el circuito de vía correspondiente a la aguja del desvío Sur de Adamuz (PK 318+656). Este circuito de vía es, por lo tanto, el circuito en el que se localizó la fractura del carril, a la altura del PK 318+681.

- A las 19:43:29 se produce una apertura del disyuntor en el tren Iryo cuando circulaba a una velocidad de 205 km/h. Presumiblemente esta apertura del disyuntor (desconexión eléctrica del motor del tren) estaría relacionada con perturbaciones de la tensión o falta de contacto del pantógrafo con la catenaria, y es la primera anomalía que se detecta como síntoma del descarrilamiento (con respecto a dicha apertura, se podrán obtener más datos con el análisis del registro de eventos del telemando que ha sido solicitado a ADIF).

- A las 19:43:33 el tren Alvia 2384 ocupa el circuito de vía 613 de la vía 2. Dicho circuito de vía abarca desde el PK 317+440 hasta el PK 318+179 y corresponde a tramo de la propia estación de Adamuz.

- Al mismo tiempo, el tren Iryo 6189, circulando a 204 km/h, ocupa el circuito de vía 645 (PK 318+656) al haber empezado a pasar por la señal de Entrada E669. Este circuito de vía incluye la Aguja A645, la cual se encuentra enclavada a vía directa en ese momento. A la vez, se registra una alarma de temperatura en cajas de grasa del coche 8, presumiblemente por ir ya descarrilado. Esta alarma provoca una activación del freno del tren, y el valor de la presión de la tubería de freno TFA disminuye. Cuando el valor de la TFA disminuye significa que el tren está frenando.

- A las 19:43:37 la Aguja A645 queda sin comprobación, probablemente al recibir algún impacto por parte de los coches descarrilados del tren Iryo 6189.

- A las 19:43:38, debido a la falta de comprobación de la Aguja A645, por protección, la señal de Salida de la vía contigua, la Señal de Salida S613, Vía 2, lado Córdoba, se cierra de manera intempestiva pasando de lucir blanco

(Vía Libre en Bloqueo de Control Automático) a rojo (Parada). Esta señal se encontraba abierta para el itinerario de paso que estaba dispuesto para el tren Alvia 2384.

- En ese mismo momento y a consecuencia de lo anterior, el sistema LZB provoca una frenada de emergencia en el tren Alvia 2384, que en ese momento circulaba a 216 km/h.

- A las 19:43:39 se produce una activación del pulsador de freno de emergencia del tren Iryo 6189 por acción del maquinista, cuando la velocidad del tren ya había disminuido a 182 km/h.

- A las 19:43:44, circulando a 204 km/h, el registrador JRU del tren Alvia 2384 deja de almacenar datos, correspondiendo presumiblemente este momento al momento de la colisión entre ambos trenes.

- No se aprecia en el registro del tren Alvia 2384 ninguna acción por parte del maquinista.

- A las 19:44:03 el tren Iryo 6189 queda completamente detenido en su posición final.

Con respecto a las imágenes del interior de los coches del tren Iryo 6189, se está realizando el correspondiente análisis que permitirá definir de forma más concreta la secuencia y/o confirmar los datos anteriores. Las grabaciones del interior de los coches abarcan los primeros momentos del descarrilamiento, pero no incluyen toda la secuencia posterior.

Encuesta a víctimas, familiares y trabajadores

Con el objetivo de evaluar la respuesta de las diferentes organizaciones tras el accidente, así como su impacto, en los próximos días se publicará en la web de la CIAF una encuesta abierta para que todos los afectados por el accidente, tanto víctimas y familiares como trabajadores directa o indirectamente implicados, puedan participar. Los datos obtenidos permitirán a la CIAF evaluar el impacto del suceso, así como los planes de respuesta y su posible mejora.

ADVERTENCIA:

- **Las informaciones presentadas en esta nota no constituyen en ningún caso las conclusiones definitivas sobre este accidente.**

- **Durante el proceso de investigación pueden aparecer nuevos hallazgos que modifiquen las hipótesis presentadas.**
- **Las únicas conclusiones válidas serán las incluidas en el informe final.**
- **Las investigaciones realizadas por la CIAF están reguladas por el Real Decreto 623/2014 y la Ley 2/2024.**
- **Las investigaciones técnicas realizadas por la CIAF tienen, según la legislación comunitaria y estatal, el único objetivo de contribuir a la mejora de la seguridad, previniendo futuros accidentes o mitigando sus consecuencias.**
- **De acuerdo con la legislación comunitaria y estatal, la CIAF en ningún caso buscará determinar culpas o responsabilidades por los sucesos que investiga.**

Madrid, 10 de marzo de 2026