

Ce omite raportul accidentului aviatic din Apuseni ?

http://static2.libertatea.ro/typo3temp/pics/6-avion-prabusit-Apuseni_595dabbc1d.jpg

Au fost câteva detalii explicate corect în conferința de presă de Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS), în legătură cu accidentul aviatic din munții Apuseni. Unul dintre acestea a fost apariția givrajului la carburatoarele motoarelor, fapt ce a condus la scăderea tracțiunii și în final la oprirea lor. Expertul CIAS a mai insistat și asupra altor factori agravanți și anume centrul avionului, determinat de cantitatea prea mare de combustibil de la bord. Cumulată cu efectul givrajului, cantitatea mult prea mare de combustibil, a determinat echipajul să nu poată menține nivelul de 3.600 m înscris în planul de zbor, coborând la 2.400 m.

<http://gazetadebistrita.ro/wp-content/uploads/2014/01/accident-avion-cluj.jpg>

Ce a evitat expertul CIAS să menționeze în conferința de presă ? Cum a ajuns situația meteo să evolueze pînă la a crea givrajul sever fără ca Iovan să fie informat despre acest lucru. Pilotul Adrian Iovan a primit situația meteo de la ora 10, a întocmit planul de zbor conform acesteia și l-a depus la briefing la ora 10:50. La acea oră, la Sibiu vântul era aproape nul, iar repartiția termică pînă în apropiere de Alba Iulia era una normală și în absența unui front atmosferic periculos, condițiile meteo nu aveau cum să se schimbe mult, în cele trei ore de zbor pînă la Oradea. Numai că decolarea de pe aeroportul Băneasa a aeronavei BN-2, înmatriculată YR-BNF a întârziat pînă la ora 13:10, adică două ore și 20 de minute.

<http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/photos/8/7/7/1914778.jpg>

După o oră și 30 de minute de la decolare, condițiile meteo inițiale au început evolueze cu repeziciune. O demonstrează harta difuzată de radarele meteorologice de la ora 14:41 (moment în care avionul BN-2 se apropia de verticala Sibiu) care evidențiază apariția unei formațiuni noroase, bogată în precipitații (în culorile verde și albastru). Aflată atunci pe aliniamentul Brad, Beiuș, Zalău, Huedin, Cluj Napoca, Târgu Mureș și care se deplasa spre sud și care acoperea zona munților Apuseni. Era previzibil ca această schimbare a situației meteo să influențeze zborul

avionului BN-2 pe tronsonul Alba Iulia-Oradea. Iovan n-avea radar meteorologic la bord și alt mijloc prin care să descopere că înrăutățirea condițiilor meteo punea în pericol zborul aeronavei BN-2.

<http://media.dcnews.ro/image/201401/w670/Givraj-2.jpeg>

În conferința de presă, CIAS s-a ferit să detalieze un element esențial, anume **cum au evoluat condițiile meteo** (conform hărții radar meteorologică de la ora 14:41), astfel încât au condus la apariția givrajului sever asupra aeronavei BN-2. Există două ipoteze. Prima se referă la apariția unui **front rece** care se manifestă prin dislocarea aerului cald de la sol, ridicarea lui la înălțime mare, înlocuindu-l cu aer rece. Ceea ce produce inversiuni termice, manifestate prin aceea că temperatura din apropierea solului este mai mică decât cea de la înălțime mare. Așadar temperatura indicată pe harta radar meteorologică, fiind cea de la înălțime mare, temperatura reală, din apropierea solului, acolo unde zbura Iovan, era cu pînă la -10 grade Celsius mai mică.

<http://usercontent2.hubimg.com/8046141.jpg>

Dacă era vorba despre apariția unui **front cald**, harta radar indică formațiuni noroase cu precipitații puternice la înălțimi mari. În timp ce condițiile de givraj sever preced cu 50-100 km aceste formațiuni noroase.

<http://stormchase.net/wp-content/uploads/2011/06/201106262.jpg>

Ceea ce înseamnă că cineva ar fi trebuit să știe și să-l anunțe și pe Iovan prin radio, din timp că în munții Apuseni existau condiții de givraj sever încă de cînd avionul BN-2 survola Sibiu.

Pentru cei care nu cunosc, există o ramură a meteorologiei numită termodinamica atmosferei, care prognozează evoluția fronturilor atmosferice. Utilizînd în acest scop ecuațiile diferențiale care modelează matematic transferul (absorbția sau degajarea) de căldură a fluidul de aer. Permițînd astfel estimarea timpului necesar pentru reanucerea moleculelor de aer la starea lor de echilibru, ca urmare a supunerii lor unui proces fizico-chimic.