

# **Cục Hàng không Việt Nam và những chuyện “lạ” về sân bay Tân Sơn Nhất**

*Tiến sĩ Nguyễn Bách Phúc*

*Chủ tịch Hội Tư vấn Khoa học Công nghệ và Quản lý Tp. HCM HASCON  
Viện trưởng Viện Điện – Điện tử - Tin học EEI*

Thời gian qua Lãnh đạo Cục Hàng không Việt Nam cũng như Lãnh đạo Bộ Giao thông Vận tải đã có những nhận định, đánh giá và phát ngôn rất “lạ” liên quan tới sân bay Tân Sơn Nhất. Xin được chỉ ra 10 chuyện “lạ” trong số những chuyện “lạ” đó.

## **Chuyện “lạ” thứ nhất: Tắc nghẽn bầu trời “lạ”.**

Hiện nay trên thế giới có hàng trăm sân bay lớn, với số lượng hành khách nhiều gấp nhiều lần Tân Sơn Nhất (80-100 triệu hành khách/năm), tần suất cất hạ cánh lên đến 60 chuyến/giờ hoặc hơn, nhưng chưa nghe ai về nói khái niệm “tắc nghẽn bầu trời”. Trong khi sân bay Tân Sơn Nhất tối đa chỉ có 34 chuyến/giờ cùng lượng khách chưa tới 20 triệu hành khách/năm, thì đã được Bộ GTVT và Cục Hàng không lớn tiếng “Tân Sơn Nhất tắc nghẽn bầu trời”?

Với tần suất cấp tập nhất 34 chuyến/giờ, nghĩa là mỗi giờ có  $34/2 = 14$  chuyến cất cánh và 14 chuyến hạ cánh, thời gian giãn cách giữa hai chuyến máy bay kế tiếp nhau là  $1/17 = 0,059$  giờ. Máy bay dân dụng hiện nay khi cất cánh hoặc hạ cánh thường bay với tốc độ 250 Km/giờ. Tính ra khoảng cách theo hàng dọc giữa hai máy bay kế tiếp nhau là  $(250 \text{ Km/giờ}) \times (0,059 \text{ giờ}) = 14,75 \text{ Km}$ .

Như vậy máy bay xếp hàng dọc trước cửa Tân Sơn Nhất, khi lên xuống cấp tập nhất, 2 chiếc liên tiếp nhau vẫn cách nhau gần 15 Km, chứ không phải mấy centimet như xe máy dừng trước đèn đỏ, sao lại gọi là “tắc nghẽn bầu trời”?

## **Chuyện “lạ” thứ hai: Chồng lấn vùng trời “lạ”.**

Bộ GTVT lớn tiếng tuyên truyền câu chuyện “sân bay Tân Sơn Nhất chồng lấn vùng trời với sân bay Quân sự Biên Hòa”.

Sân bay Tân Sơn Nhất và Biên Hòa nằm cạnh nhau 80 năm nay, kể cả những năm chiến tranh ác liệt, máy bay lên xuống nhiều “như chuồn chuồn”, cũng chưa nghe ai nói “chồng lấn vùng trời”.

Khoảng cách giữa sân bay Tân Sơn Nhất và sân bay quân sự Biên Hòa là 25 Km, trong khi sân bay Changi của Singapore chỉ cách sân bay quân sự Paya Lebar 8 Km, nhưng không thấy họ than phiền “chồng lấn vùng trời”.

Bộ GTVT và Cục Hàng không VN còn lớn tiếng tuyên truyền câu chuyện “chồng lấn vùng trời tiếp cận cất hạ cánh” của sân bay Tân Sơn Nhất và sân bay quân sự Biên Hòa.

Vùng trời tiếp cận cất hạ cánh là vùng trời tiếp giáp với đường băng sân bay, với chiều dài 40 dặm (khoảng 72 Km), chiều rộng khoảng 9 Km, chiều cao dưới 3.000 mét, là vùng trời được quốc tế quy định giao cho Trạm kiểm soát APP điều khiển không lưu, tức là Trạm APP hoàn toàn chịu trách nhiệm điều khiển các máy bay chuẩn bị hạ cánh hoặc sau khi cất cánh. Như vậy “Vùng trời tiếp cận cất hạ cánh” thực chất chỉ là một vùng quy ước, là vùng được kiểm soát chặt chẽ bởi Trạm APP chứ không phải là vùng cấm máy bay qua lại.

Ở Việt Nam có 3 Trạm APP, trong đó Trạm APP ở miền Nam kiểm soát vùng trời tiếp cận của tất cả sân bay ở miền Nam. Hai sân bay gần nhau như Tân Sơn Nhất và Biên Hòa đều được một Trạm APP kiểm soát, nếu vùng tiếp cận có chồng lấn lên nhau đi nữa thì vẫn do cùng một Trạm APP kiểm soát, nên sẽ không có bất cứ phiền toái nào.

Ngoài ra, vùng trời tiếp cận của Tân Sơn Nhất nằm giữa 2 vùng trời tiếp cận của sân bay Biên Hòa và của sân bay Long Thành tương lai, khoảng cách từ vùng trời tiếp cận của Tân Sơn Nhất đến vùng trời tiếp cận của Long Thành tương lai còn gần hơn của Biên Hòa, cơ sao Bộ Giao thông Vận tải chỉ nói Tân Sơn Nhất và Biên Hòa chồng lấn, mà bỏ qua chồng lấn giữa Tân Sơn Nhất hiện hữu và Long Thành tương lai? Nếu sự chồng lấn này là thực sự nguy hiểm thì lẽ nào Bộ lại chấp nhận sự nguy hiểm đó khi quyết định xây dựng sân bay Long Thành?

***Chuyện “lạ” thứ ba: Khoảng cách giữa 2 đường băng theo “Tiêu chuẩn” “lạ”.***

Bộ GTVT và Cục Hàng không VN lớn tiếng tuyên truyền câu chuyện “lạ” về “Tiêu chuẩn” của ICAO (Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế của Liên Hiệp quốc) đối với khoảng cách giữa 2 đường băng của Tân Sơn Nhất. Họ nói: theo “Tiêu chuẩn” của ICAO thì khoảng cách giữa 2 đường băng Tân Sơn Nhất phải hơn 1000m.

Trong khi ai cũng biết, ICAO không hề có “Tiêu chuẩn”, mà ICAO chỉ có “Khuyến cáo”.

“Khuyến cáo” của ICAO tuân theo nhiều chỉ định về sân bay, về máy bay, về chế độ điều khiển không lưu... Xét theo các chỉ định, với trường hợp Tân Sơn Nhất, ICAO “khuyến cáo” rằng khoảng cách giữa 2 đường băng tối thiểu là 300m.

Trong khi 2 đường băng của Tân Sơn Nhất cách nhau 365m. Nghĩa là lớn hơn mức tối thiểu 300m của “Khuyến cáo” của ICAO, và lớn hơn so với nhiều sân bay quốc tế hiện tại của Mỹ và Mexico.

Cũng vì cái “Tiêu chuẩn” “lạ” này, Bộ GTVT và Cục Hàng không VN mới đưa ra kết luận “lạ” : Tân Sơn Nhất không thể nâng cấp, muốn cải tạo Tân Sơn Nhất thì chỉ có cách xây thêm một đường băng mới, cách đường băng cũ hơn 1000m.

Từ kết luận “lạ” này, đã lẽ ra những chuyện “lạ” tiếp theo.

### **Chuyện “lạ” thứ tư: Những con số di dời “lạ”**

Hội Tư vấn HASCON đã chứng minh có thể “nâng cấp” Tân Sơn Nhất lên 80 triệu hành khách/năm, với tổng chi phí ước 3 tỷ USD, và không cần di dời một người dân nào, mà chỉ cần di chuyển các đơn vị quân đội khỏi khu vực Tân Sơn Nhất hiện hữu.

Bộ GTVT và Cục Hàng không VN tuyên truyền rằng để nâng công suất Tân Sơn Nhất lên 40,50 triệu hành khách/năm, phải “mở rộng” sân bay, làm thêm một đường băng mới, phải di dời khu dân cư với diện tích 1500 ha, 140 nghìn hộ gia đình, 500 nghìn nhân khẩu, với số tiền di dời 9,1 tỷ USD.

Những con số di dời này nghe rất “lạ”.

Thứ nhất, mở thêm một đường băng tốn bao nhiêu đất?

Theo khuyến cáo của ICAO chiều dài chuẩn của đường băng là 4000m, khoảng cách an toàn hai đầu đường băng là 240m, như vậy tổng chiều dài là 4000m + 240m + 240m = 4480m.

Cũng theo khuyến cáo của ICAO khoảng cách giữa hai đường băng lớn nhất là 1035m tương ứng với những điều kiện nhất định của sân bay, đường băng, máy bay, chế độ bay, chế độ điều khiển không lưu. Nếu Bộ GTVT và Cục Hàng không VN chọn khuyến cáo với con số lớn nhất này thì chiều rộng của phần đất mở rộng chính là 1035m.

Như vậy diện tích mở rộng sẽ là  $4480\text{m} \times 1035\text{m} = 4.636.800 \text{ m}^2 = 464 \text{ ha}$ , tính tròn là 500 ha.

Cớ sao Bộ GTVT và Cục Hàng không VN lại đưa ra một con số “lạ” 1500 ha, phóng đại tới 3 lần!

Thứ hai, số nhân khẩu di dời “lạ”:

Mật độ dân cư ở quận Tân Bình là  $19,233 \text{ người/ Km}^2 = 193 \text{ người/ ha}$ .

Nếu phải di dời 1500 ha như họ nói, thì tổng số nhân khẩu phải di dời chỉ là  $193 \text{ người/ ha} \times 1500 \text{ ha} = 289.500 \text{ người}$ . Cớ sao họ lại đưa ra số người di dời “lạ” 500 nghìn người? sai gần 2 lần!.

Nếu chỉ di dời 500 ha thì tổng số nhân khẩu phải di dời chỉ là  $193 \text{ người/ ha} \times 500 \text{ ha} = 96.500 \text{ người}$ . Số người di dời “lạ” 500 nghìn người, sai gần 5 lần!

Thứ ba, tổng số tiền đền bù giải tỏa “lạ”:

Tính toán số tiền này rất phức tạp, phụ thuộc rất nhiều yếu tố, rất khó kiểm tra, đánh giá độ chính xác. Tuy nhiên, có thể tính gần đúng như sau:

Tạm cho rằng số tiền 9,1 tỷ USD đền bù, giải tỏa cho 1500 ha của Bộ GTVT và Cục Hàng không VN là đúng, thì khi chỉ đền bù 500 ha, số tiền đền bù chỉ là:  $9,1 \text{ tỷ USD/ } 1500 \text{ ha} \times 500 \text{ ha} = 3,03 \text{ tỷ USD}$ , ít hơn con số của Bộ GTVT và Cục Hàng không VN đến 3 lần!

### **Chuyện “lạ” thứ năm: Hai máy bay suýt đụng nhau, khoảng cách “lạ”**

Ngày 19-11, Cục Hàng không VN cho biết đã nhận được báo cáo của Tổng công ty Quản lý bay VN (VATM) về sự cố hai máy bay (một dân sự, một quân sự) suýt đụng nhau trên vùng trời sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất ngày 29-10.

Cục Hàng không VN thông tin cho Báo chí : “Máy bay Airbus 321 của Hàng không Việt Nam Airline (VNA) khởi hành từ TP.Hồ Chí Minh đi Huế, sau khi cất cánh, tổ lái phát hiện có máy bay cất ngang ở độ cao 1000 feet (304m) gây uy hiếp an toàn bay”. Thông tin còn cho biết: “Theo đại diện VNA, khi máy bay Airbus 321 đang ở độ cao 500 feet (khoảng 150m) thì tổ lái quan sát thấy một máy bay trực thăng cất ngang phía trước, theo nhận định của tổ lái, lúc này hai máy bay cách nhau khoảng 200 feet (khoảng 60m)”.

Hai máy bay bay trên trời ở hai độ cao khác nhau, thì khoảng cách gần nhất giữa 2 máy bay chỉ xảy ra khi chúng “đội đầu” nhau, một điều rất ít khi xảy ra, Airbus bay ở độ cao 150m, máy bay trực thăng bay ở độ cao 304m, khoảng cách “đội đầu” (khoảng cách gần nhất) sẽ là  $304 - 152 = 152$ m. Có sao Bộ GTVT và Cục Hàng không VN lại bảo chúng chỉ cách nhau 60m?

Khoảng cách “lạ” đó trên Thế giới này chắc chắn chỉ có ở Cục Hàng không VN mà thôi.

### **Chuyện “lạ” thứ sáu: Mất điện “lạ”?**

Trung tâm điều khiển không lưu là đối tượng đặc biệt quan trọng, cung cấp điện cho Trung tâm trên thực tế có tới bốn nguồn, gồm 2 nguồn điện lưới quốc gia, một nguồn Máy phát điện Diezen và bộ UPS lưu điện.

Khi Trung tâm đang “ăn điện” từ một nguồn điện nào đó trong 4 nguồn, nếu chẳng may nguồn đó bị sự cố mất điện, thì Hệ thống tự động sẽ lập tức chuyển Trung tâm sang “ăn điện” của một trong ba nguồn còn lại, vì vậy việc cấp điện cho Trung tâm là hoàn toàn liên tục, không bao giờ gián đoạn. Nghĩa là Trung tâm không bao giờ bị mất điện.

Cục Hàng không Việt Nam nói sự cố ngày hôm đó đầu tiên xảy ra ở bộ UPS, Kíp trực đã loay hoay mất mấy tiếng đồng hồ để xử lý, mới cấp được điện trở lại cho Trung tâm. Cục Hàng không Việt Nam nói đây là “sự cố kỹ thuật”.

Đó là một chuyện “lạ”! Đáng lẽ khi UPS bị sự cố, Hệ thống tự động sẽ lập tức chuyển nguồn, chứ không cần Kíp trực loay hoay can thiệp. Ai đã vô hiệu hóa hệ thống tự động chuyển nguồn?

Làm nghề cung cấp điện 53 năm nay, xin khẳng định rằng chưa bao giờ có chuyện mất điện ở nơi có ba nguồn cung cấp điện, càng vô lý và kì lạ hơn khi Trung tâm có tới bốn nguồn cung cấp.

Ngoài ra, việc xử lý sự cố mất điện vừa qua cũng là một chuyện “lạ”. Cho dù có ai đó đã vô hiệu hóa hệ thống tự động chuyển nguồn, thì đúng ra việc xử lý sự cố này vẫn rất đơn giản, chỉ mất chừng năm ba phút là cùng, nhưng không hiểu sao phải mất đến hàng giờ?

### **Chuyện “lạ” thứ bảy: Tần số “lạ”?**

Ngày 16.6.2015, Cục Hàng không Việt Nam nói rằng “sóng lạ ðề lên” sóng điều khiển không lưu Tân Sơn Nhất, kéo dài tới 18 phút, khiến 6 máy bay không thể hạ cánh và nhiều máy bay không thể cất cánh.

Tuy nhiên, đường truyền sóng của hệ thống điều khiển không lưu được bảo vệ rất tốt, phải có một nguồn phát “sóng lạ” cực mạnh, cùng tần số, với năng lượng rất lớn, mới có thể “đè” sóng chính được, hơn nữa thời gian sóng “lạ” đè kéo dài tới 18 phút. Như vậy đây không thể là một loại nhiễu ngẫu nhiên, mà là phải xuất phát từ một nguồn phát nhiễu rất mạnh. Cục Tần số Vô tuyến điện cũng như lực lượng an ninh chắc chắn sẽ dễ dàng tìm ra được nguồn phát sóng “lạ” này, họ còn có thể chỉ ra chính xác vị trí nơi phát ra sóng “lạ”, tương tự như họ tìm ra sóng liên lạc của bọn phản cách mạng.

Các báo đã đăng tải ý kiến phản biện của Hội tư vấn HASCON về những phát ngôn của lãnh đạo Cục Hàng không trong câu chuyện này. Đáp lại, lãnh đạo Cục Hàng không đã đưa ra những lời giải thích vòng vo và phi lý.

Cuối cùng, theo thông tin các báo, thì Cục Hàng không chính thức thừa nhận: Sự cố xảy ra không phải do nguồn sóng “lạ” từ bên ngoài. Tại sao Cục HK thừa nhận như thế? Đơn giản là Cục Tần số Vô tuyến điện cũng như lực lượng an ninh đã không hề tìm thấy sóng “lạ”.

**Mà khi không tìm ra sóng “lạ” thì câu chuyện sóng “lạ” làm gián đoạn điều khiển không lưu của Cục Hàng không là câu chuyện không có thật, chỉ là câu chuyện giật gân tưởng tượng.**

Ngoài ra có thể phân tích thêm về chuyện “sóng lạ” của Cục Hàng không như sau:

Theo nguyên lý khoa học, Điều hành không lưu luôn luôn phải có “các tần số dự bị theo đúng quy trình”, các máy bay cất cánh và hạ cánh đều phải biết tần số dự bị, hơn nữa hệ thống tự động trên máy bay và tại Trạm Điều khiển không lưu sẽ tự động chuyển đổi sang tần số dự bị khi mất tần số chính thức. Vì vậy dù sóng điều khiển không lưu bị nhiễu thì liên lạc giữa điều khiển không lưu và các máy bay sẽ không hề hấn gì. Tại sao Cục Hàng không lại bảo 6 máy bay không hạ cánh được và nhiều máy bay không cất cánh được vì mất liên lạc do “sóng “lạ” đè”?

Cục trưởng Cục hàng không đã giải thích: “Trạm điều hành không lưu đã phải chuyển sang tần số dự bị, nếu không sẽ gián đoạn điều hành bay. Còn một số chuyến bay bị lỡ là điều bình thường, vì khi chuyển sang tần số dự bị thì về mặt khối lượng cung cấp không bằng được tần số bình thường, nên dẫn đến tình trạng chuyến phải bay chờ, phải dự bị”.

Lời giải thích này là hoàn toàn nguy hiểm, vì thực ra, “khối lượng cung cấp dịch vụ” ở đây phụ thuộc trình độ của thiết bị, của công nghệ, của năng lực điều hành, chứ hoàn toàn không phụ thuộc tần số sóng điều hành chính thức hay dự bị”.

Bên cạnh đó, ban đầu khi đưa ra câu chuyện “sóng lạ”, phát biểu trên báo chí, lãnh đạo Cục Hàng không Việt Nam cho rằng “sự cố mất tần số là rất nguy hiểm”. Nhưng cuối cùng khi Cục Tần số Vô tuyến điện cũng như lực lượng an ninh đã không hề tìm thấy sóng “lạ”, tức là không hề có cái “sóng lạ” của Cục Hàng không, thì lãnh đạo Cục Hàng không Việt Nam lại phát biểu trên báo chí rằng “sự cố mất tần số là không nguy hiểm”, lạ thay!, vậy mất tần số, mất điều khiển thì máy bay biết bay đi đâu, hạ cánh ở nơi nào?

### **Chuyện “lạ” thứ tám: Sửa chữa đường lăn “lạ”?**

Trong sân bay các “đường băng” cho máy bay cất hạ cánh là hết sức quan trọng, quyết định năng lực của sân bay. Ngoài ra một loại đường khác cũng rất quan trọng là “đường lăn”, là con đường cho máy bay “bò” trên mặt đất trước khi cất cánh và sau khi hạ cánh.

Tháng 4 năm nay, Cục Hàng không đưa ra một thông tin giật gân làm âm ỉ công luận: Tân Sơn Nhất do sửa chữa “đường lăn” nên làm cản trở hoạt động của “đường băng” cất hạ cánh. Cụ thể, chỉ sửa chữa ba “đường lăn” phụ, không sửa chữa “đường lăn” chính, nhưng sẽ phải hạn chế sử dụng đường cất hạ cánh 25L/07R từ 30 – 32 lượt /giờ, xuống 25 lượt /giờ, đồng nghĩa mỗi giờ giảm 5-7 chuyến bay.

Hàng trăm sân bay trên thế giới, chuyện sửa chữa đường băng, đường lăn là chuyện “cơm bữa”, nhưng không nghe ai nói mỗi khi sửa chữa thì sẽ cản trở hoạt động sân bay. Lý do là người ta xây dựng kế hoạch sửa chữa hết sức khoa học và hết sức hợp lý.

Cách đây vài năm một trong hai “đường băng” của Tân Sơn Nhất đã đóng cửa để sửa chữa trong thời gian hơn 4 tháng. Hồi đó không nghe Cục Hàng không thông tin cho dư luận về bất cứ sự cản trở nào cho hoạt động bay của Tân Sơn Nhất.

Cớ sao năm nay, chỉ sửa chữa “đường lăn” phụ, chứ không phải sửa chữa “đường băng” trong thời gian hơn 2 tháng, Cục Hàng không lại gây chấn động dư luận, đến nỗi lãnh đạo của Cục, lãnh đạo của các Hãng bay, và cả Bộ trưởng Bộ GTVT cũng phải “nhảy vào” câu chuyện “lạ” này.

### **Chuyện “lạ” thứ chín: Sét “lạ”**

Ngày 14/07/2015, Cục Hàng không Việt Nam thông báo, ngày 30/06/2015 sét đánh vào đường băng Tân Sơn Nhất làm hư hỏng mặt đường băng, rộng 10 m2, sâu 3 lớp bê tông nhựa, phải đóng cửa đường băng 3 ngày để sửa chữa

Sét không bao giờ đánh lên một mặt phẳng, như mặt đường, mà chỉ đánh lên mặt phẳng đó khi có những vật nhô lên cao, có tính dẫn điện như con người, xe cộ, cây cối...

Điều đó lý giải, khi muốn chống sét cho các công trình, người ta phải xây dựng những cột “thu lôi” (“thu” nghĩa là thu vào, kéo vào, “lôi” nghĩa là sấm sét). Cột “thu lôi” phải cao hơn công trình, đỉnh cột là một chiếc kim nhọn thu sét. Nhờ đó sét sẽ đánh vào kim nhọn trên cao chứ không đánh vào công trình ở bên dưới.

Ngoài ra, khi cây cối hoặc con người đứng trên mặt đất, trên mặt đường, bị sét đánh, thì sẽ cháy thành than, còn mặt đất và mặt đường dưới chân họ, dưới gốc cây thì không hề hấn gì, còn sét “lạ” của Cục Hàng không Việt Nam, lại “có tài” đánh hỏng 10 m2, không chỉ trên mặt đường băng mà còn phá hoại sâu tới 3 lớp bê tông nhựa

Trên thế giới có hàng triệu km đường đi lại, chưa nghe ai nói sét đánh vào mặt đường của hàng triệu km đường này. Vì vậy, cũng chưa nghe ai nói phải làm thu lôi chống sét cho những con đường đó.

Chỉ có duy nhất ở Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam sáng tác ra câu chuyện sét đánh vào mặt đường băng Tân Sơn Nhất. Đúng là “sét lạ”, là sản phẩm duy nhất mà chỉ Cục Hàng không Việt Nam mới có. Phải chăng chuyện “lạ” này là tiền đề cho “Dự án” xây dựng “Hệ thống chống sét cho tất cả các đường băng của tất cả sân bay VN” với chi phí hàng tỷ USD?

### ***Chuyện “lạ” thứ mười: Con người “lạ”***

Bộ GTVT và Cục Hàng không Việt Nam có những con người có tài năng đặc biệt, chuyên sản xuất ra những chuyện “lạ”. Cứ chiều hướng này, có lẽ trong tương lai chúng ta sẽ còn được nghe nhiều chuyện “lạ” hơn!