

CĂNG THẲNG NGHỀ NGHIỆP CỦA PHI CÔNG TRONG HOẠT ĐỘNG HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Nguyễn Hải Linh
Cử nhân Tâm lý học giáo dục

Tóm tắt: Nghiên cứu phân tích hệ thống các biểu hiện căng thẳng nghề nghiệp của phi công trên bốn phương diện: sinh lý, nhận thức, cảm xúc và hành vi, trong đó nhấn mạnh các biểu hiện đặc thù gắn với môi trường bay và điều hành bay. Kết quả nghiên cứu góp phần cung cấp cơ sở khoa học cho việc nhận diện, đánh giá và xây dựng các biện pháp phòng ngừa, can thiệp nhằm giảm thiểu căng thẳng nghề nghiệp, nâng cao sức khỏe tâm lý và bảo đảm an toàn trong hoạt động hàng không dân dụng.

Từ khóa: Căng thẳng nghề nghiệp, phi công, hàng không dân dụng

OCCUPATIONAL STRESS OF PILOTS IN CIVIL AVIATION OPERATIONS

Abstract: The study systematically analyzes manifestations of occupational stress among pilots across four dimensions: physiological, cognitive, emotional, and behavioral, with particular emphasis on stressors specific to the flight and air traffic operation environment. The findings provide a scientific basis for identifying and assessing occupational stress, as well as for developing preventive and intervention measures aimed at reducing occupational stress, improving psychological well-being, and ensuring safety in civil aviation operations.

Keywords: occupational stress, pilots, civil aviation

Nhận bài: 27.12.2025

Phản biện: 20.01.2026

Duyệt đăng: 25.01.2026

I. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong bối cảnh hàng không dân dụng phát triển nhanh, yêu cầu về an toàn bay, hiệu quả khai thác và chất lượng dịch vụ ngày càng cao, phi công phải đối mặt với nhiều áp lực nghề nghiệp đặc thù. Cường độ lao động lớn, lịch bay không ổn định, trách nhiệm cao đối với an toàn hành khách và tổ bay, cùng môi trường làm việc khắc khe khiến căng thẳng nghề nghiệp trở thành vấn đề đáng quan tâm. Căng thẳng kéo dài không chỉ ảnh hưởng đến sức khỏe sinh lý, tâm lý của phi công mà còn tiềm ẩn nguy cơ đối với an toàn bay. Vì vậy, nghiên cứu căng thẳng nghề nghiệp của phi công trong hoạt động hàng không dân dụng có ý nghĩa khoa học và thực tiễn quan trọng.

II. NỘI DUNG NGHIÊN CỨU

2.1. Khái niệm căng thẳng nghề nghiệp của phi công trong hoạt động hàng không dân dụng

2.1.1. Khái niệm căng thẳng nghề nghiệp

Căng thẳng hay stress nghề nghiệp là các phản ứng có hại về tâm sinh lý xảy ra khi yêu cầu về công việc không phù hợp với năng lực, nguồn lực hoặc nhu cầu của người lao động Lazarus, R. S., & Folkman, S. (1984). Stress nghề nghiệp có thể dẫn tới tình trạng suy giảm sức khỏe, thậm chí gây nên thương tích hay tai nạn lao động. Mọi ngành nghề, mọi lứa tuổi và giới tính đều tiềm ẩn những nguy cơ stress trong công việc, tuy nhiên có những ngành nghề có áp lực cao dễ làm cho người lao động stress.

Theo Lazarus và Folkman (1984), căng thẳng nghề nghiệp được định nghĩa là "một mối quan hệ đặc biệt giữa cá nhân và môi trường được đánh giá bởi cá nhân là căng thẳng hoặc vượt quá nguồn lực của mình và đe dọa đến phúc lợi của họ". Định nghĩa này nhấn mạnh tính tương tác giữa cá nhân và môi trường làm việc, trong đó, sự mất cân bằng giữa yêu cầu công việc và khả năng đáp ứng của cá nhân là yếu tố then chốt dẫn đến căng thẳng nghề nghiệp.

Con người dành phần lớn thời gian trong ngày cho công việc, và việc họ bị ảnh hưởng bởi căng thẳng tại nơi làm việc là điều không thể tránh khỏi. Dewe et al. (2010) cho rằng, đối với nhiều người, nơi làm việc có thể là nguồn gây ra căng thẳng, trầm cảm và lo âu, và chính mối quan hệ giữa công việc và căng thẳng đã thu hút sự quan tâm của nhiều nhà nghiên cứu". Muchinsky (2009) cũng lập luận rằng, vấn đề sức khỏe cấp bách nhất trong môi trường làm việc ngày nay chính là căng thẳng, và điều này phổ biến ở tất cả các quốc gia công nghiệp hóa".

Tác động của căng thẳng trong môi trường làm việc là rất nghiêm trọng, và một số tổ chức đã xây dựng các chiến lược để đối phó với những ảnh hưởng này ". Ví dụ, thông qua các chương trình chăm sóc sức khỏe cho nhân viên, nhiều tổ chức đã triển khai các dịch vụ tư vấn và can thiệp quản lý căng thẳng " Dewe et al. (2010).

Williams và Cooper (2002) lập luận rằng, sự tương tác phức tạp giữa các yếu tố gây căng thẳng cùng với sự đa dạng của triệu chứng và nguyên nhân khiến việc quản lý căng thẳng tại nơi làm việc trở nên khó khăn. Họ cho rằng, quá trình này giống như việc cố gắng nhắm trúng một mục tiêu luôn di chuyển, gây thách thức lớn cho các nhà quản lý và nhà nghiên cứu ". Kenny và McIntyre (2005) đồng tình với quan điểm này khi cho rằng, căng thẳng nghề nghiệp là một hiện tượng phức tạp, có nhiều tầng lớp và đòi hỏi phải được phân tích một cách hệ thống, toàn diện từ nhiều góc độ khác nhau ".

Căng thẳng nghề nghiệp còn được định nghĩa là những phản ứng sinh lý và cảm xúc xảy ra khi người lao động cảm nhận sự mất cân bằng giữa yêu cầu công việc và khả năng và/hoặc nguồn lực của họ để đáp ứng những yêu cầu này. Quan trọng là, các phản ứng căng thẳng xảy ra khi sự mất cân bằng đạt đến mức mà người lao động cảm thấy họ không thể đối phó với những tình huống mà trong đó việc đối phó là điều quan trọng đối với họ.

Căng thẳng tại nơi làm việc có thể được tạo ra bởi yêu cầu công việc, điều kiện môi trường, tổ chức công việc và các mối quan hệ con người; tác động đến sự hài lòng trong công việc, hiệu quả làm việc và sức khỏe có thể dao động rất lớn tùy thuộc vào đặc điểm tâm lý - thể chất và khả năng đối phó của từng cá nhân, cũng như sự hỗ trợ xã hội nhận được.

Căng thẳng nghề nghiệp không phải là một loại bệnh. Phản ứng của người lao động đối với các yếu tố gây căng thẳng có thể là tích cực hoặc tiêu cực, tùy thuộc vào loại yêu cầu đặt ra đối với họ, mức độ kiểm soát mà họ có đối với tình huống, mức độ hỗ trợ họ nhận được và phản ứng cá nhân của mỗi người. Trong phần lớn các trường hợp, con người có thể điều chỉnh để đối phó với các yếu tố gây căng thẳng và tiếp tục thực hiện nhiệm vụ công việc bình thường của mình.

Nghiên cứu của Siegrist (1996) về mô hình "nỗ lực-phần thưởng" đã chỉ ra rằng, khi nỗ lực bỏ ra trong công việc vượt quá phần thưởng nhận lại (bao gồm cả phần thưởng về tài chính, sự công nhận và cơ hội phát triển), cá nhân sẽ trải qua căng thẳng nghề nghiệp. Điều này đặc biệt đúng trong các ngành nghề đòi hỏi sự nỗ lực cao nhưng lại thiếu sự công nhận và hỗ trợ từ tổ chức.

Từ các phân tích trên, trong nghiên cứu này

có thể hiểu, căng thẳng nghề nghiệp là một phản ứng tiêu cực về tâm lý và sinh lý phát sinh từ sự mất cân bằng giữa yêu cầu công việc và khả năng đáp ứng cũng như ứng phó của cá nhân mỗi người trong nghề nghiệp, khiến con người có những trải nghiệm khác nhau về sinh lý, nhận thức, cảm xúc và hành vi dẫn đến những hệ quả khác nhau có liên quan đến sức khỏe thể chất, tinh thần và hiệu suất làm việc.

2.1.2 Khái niệm phi công trong hoạt động hàng không dân dụng

Trong hoạt động hàng không dân dụng, phi công được hiểu là người trực tiếp điều khiển hoặc tham gia điều khiển máy bay từ buồng lái trong quá trình thực hiện chuyến bay. Theo Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế, phi công là người có trách nhiệm điều khiển máy bay, bảo đảm chuyến bay được thực hiện an toàn, đúng quy trình kỹ thuật và phù hợp với các quy định của ngành hàng không dân dụng ICAO (2016).

Xét ở góc độ pháp lý và quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, phi công là cá nhân được đào tạo chuyên môn, đáp ứng các tiêu chuẩn về kiến thức, kỹ năng, kinh nghiệm bay và sức khỏe, đồng thời được cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép lái máy bay dân dụng còn hiệu lực. Người phi công thực hiện nhiệm vụ điều khiển máy bay theo đúng loại tàu bay, phạm vi khai thác và điều kiện bay được ghi nhận trong giấy phép, tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về an toàn bay, điều hành bay và khai thác hàng không dân dụng.

Như vậy, trong hoạt động hàng không dân dụng, phi công không chỉ là người điều khiển kỹ thuật máy bay mà còn là chủ thể chịu trách nhiệm trực tiếp về an toàn chuyến bay, hành khách, hàng hóa và việc tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn hàng không quốc gia và quốc tế.

Xét theo phân loại nghề nghiệp và lao động, phi công được xếp vào nhóm nghề điều khiển phương tiện vận tải đặc thù. Đây là loại hình lao động kỹ thuật trình độ cao, có trách nhiệm trực tiếp đối với an toàn con người, tài sản và hoạt động khai thác vận tải hàng không. Phi công thực hiện nhiệm vụ điều khiển tàu bay, quản lý các hệ thống bay, phối hợp với kiểm soát không lưu và các thành viên tổ bay để bảo đảm chuyến bay diễn ra an toàn, đúng quy định.

Theo phân loại nghề nghiệp quốc tế ISCO (International Standard Classification of Occu-

pations), phi công thuộc nhóm chuyên gia và lao động kỹ thuật bậc cao, trong tiểu nhóm nghề điều khiển máy bay và phương tiện hàng không. Cách phân loại này phản ánh yêu cầu cao về trình độ đào tạo, năng lực chuyên môn, chứng chỉ hành nghề và trách nhiệm pháp lý đối với nghề phi công.

Như vậy, phi công là nghề nghiệp chuyên môn kỹ thuật cao trong lĩnh vực vận tải hàng không, đòi hỏi đào tạo nghiêm ngặt, cấp phép bắt buộc và tuân thủ chặt chẽ các tiêu chuẩn an toàn quốc gia và quốc tế.

2.1.3. Khái niệm căng thẳng nghề nghiệp của phi công trong hoạt động hàng không dân dụng

Phi công là một trong những nghề nghiệp đòi hỏi sự tập trung cao độ, khả năng ra quyết định nhanh chóng và chịu áp lực lớn. Do tính chất đặc thù của công việc, phi công thường xuyên phải đối mặt với những tình huống căng thẳng, có thể ảnh hưởng nghiêm trọng đến sức khỏe tâm lý và hiệu suất làm việc.

Căng thẳng nghề nghiệp của phi công có thể được hiểu là trạng thái mất cân bằng giữa yêu cầu công việc và khả năng đáp ứng của cá nhân trong môi trường làm việc đặc thù. Theo Karasek và Theorell (1990), mô hình "yêu cầu công việc - kiểm soát quyết định" cho thấy, những nghề nghiệp có yêu cầu công việc cao nhưng mức độ kiểm soát quyết định thấp sẽ dẫn đến căng thẳng cao. Đối với phi công, yêu cầu công việc cao thể hiện ở việc phải xử lý thông tin phức tạp, đưa ra quyết định nhanh chóng trong thời gian ngắn, đồng thời chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn cho hàng trăm sinh mạng. Trong khi đó, mức độ kiểm soát quyết định có thể bị hạn chế bởi các quy trình, quy định nghiêm ngặt và sự phụ thuộc vào khả năng của hệ thống kỹ thuật.

Một trong những yếu tố gây căng thẳng chính ở phi công là áp lực thời gian. Họ phải liên tục giám sát và điều hành các chuyến bay trong một thời gian dài. Bất kỳ sai sót nào cũng có thể dẫn đến hậu quả nghiêm trọng, thậm chí là thảm họa hàng không.

Nghiên cứu của Hunter (2004) về tác động của căng thẳng đối với phi công đã chỉ ra rằng, những người làm việc trong môi trường căng thẳng cao thường có nguy cơ mắc các vấn đề sức khỏe tâm lý như lo âu, trầm cảm và rối loạn giấc ngủ. Ngoài ra, căng thẳng còn có thể ảnh hưởng đến khả năng tập trung, ra quyết định và giao tiếp của phi công, từ đó làm tăng nguy cơ xảy ra sai sót trong công việc.

Từ những lý luận về các vấn đề căng thẳng, đặc điểm nghề nghiệp của phi công trong nghiên cứu này quan niệm căng thẳng nghề nghiệp của "Căng thẳng nghề nghiệp của phi công trong hoạt động hàng không dân dụng là những phản ứng tiêu cực về tâm lý và sinh lý bắt nguồn từ sự mất cân bằng giữa các yêu cầu đặc thù của công việc, áp lực trách nhiệm cao, môi trường làm việc khắc nghiệt và khả năng đáp ứng cũng như ứng phó của bản thân trong nghề nghiệp khiến các phi công trong hoạt động hàng không dân dụng có những trải nghiệm khác nhau về sinh lý, nhận thức, cảm xúc và hành vi, gây suy giảm sức khỏe, hiệu suất làm việc và tiềm ẩn nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn bay".

Theo đó, căng thẳng nghề nghiệp của phi công trong hoạt động hàng không dân dụng là một trạng thái tâm lý đặc thù, được định hình bởi những cảm xúc tiêu cực và sự bất ổn về mặt sinh lý. Trạng thái này nảy sinh khi phi công trong hoạt động hàng không dân dụng nhận thức được sự chênh lệch giữa những yêu cầu khắt khe của công việc và năng lực ứng phó của bản thân. Những yêu cầu này không chỉ đơn thuần là số lượng chuyến bay cần điều hành, mà còn bao gồm cả áp lực về trách nhiệm pháp lý và những tình huống khẩn cấp có thể xảy ra bất cứ lúc nào.

Khi đối diện với căng thẳng, phi công trong hoạt động hàng không dân dụng buộc phải huy động tối đa nguồn lực tinh thần và thể chất để duy trì sự tập trung và đưa ra những quyết định chính xác. Nếu họ sở hữu đủ năng lực chuyên môn, kỹ năng xử lý tình huống linh hoạt và sự hỗ trợ từ đồng nghiệp, họ có thể kiểm soát được căng thẳng và hoàn thành nhiệm vụ một cách hiệu quả. Ngược lại, khi phi công trong hoạt động hàng không dân dụng cảm thấy bản thân không đủ năng lực hoặc rơi vào trạng thái quá tải, căng thẳng sẽ gia tăng, dẫn đến những hậu quả tiêu cực như suy giảm hiệu suất làm việc, mất tập trung, và tăng nguy cơ xảy ra sai sót trong quá trình điều hành bay.

2.2. Các biểu hiện căng thẳng nghề nghiệp của phi công trong hoạt động hàng không dân dụng

Trong quá trình thực hiện điều hành bay, phi công trong hoạt động hàng không dân dụng phải đối mặt với nhiều yếu tố gây căng thẳng, từ áp lực về mật độ hoạt động bay, diễn biến thời tiết phức tạp trên đường bay, tại khu vực sân bay, đảm bảo phân cách an toàn giữa các tàu bay đến trách nhiệm đảm bảo an toàn cho hàng ngàn hành khách

trên các chuyến bay... Cũng giống như căng thẳng của các nhân viên ở các lĩnh vực ngành nghề khác, căng thẳng nghề nghiệp của phi công trong hoạt động hàng không dân dụng có thể được phân tích trên 4 phương diện chính: sinh lý, cảm xúc, nhận thức và hành vi.

2.2.1. Biểu hiện về mặt sinh lý

Căng thẳng nghề nghiệp của phi công thường biểu hiện rõ rệt qua các phản ứng sinh lý do đặc thù công việc đòi hỏi sự tập trung cao độ, làm việc trong môi trường áp suất thay đổi, tiếng ồn lớn và lịch làm việc không ổn định. Các biểu hiện phổ biến bao gồm: rối loạn giấc ngủ do bay đêm, bay xuyên múi giờ; mệt mỏi kéo dài, đau đầu, tim đập nhanh, tăng huyết áp, rối loạn tiêu hóa hoặc suy giảm sức đề kháng. Những phản ứng này phản ánh sự quá tải của hệ thần kinh và cơ thể khi phải duy trì trạng thái tỉnh táo, chính xác và kiểm soát liên tục trong thời gian dài. Ngoài những biểu hiện trên phi công trong hoạt động hàng không dân dụng còn biểu hiện những phản ứng đặc thù liên quan trực tiếp đến môi trường điều hành bay chuyên biệt:

Hội chứng mỏi mắt và rối loạn thị giác do làm việc với màn hình Radar: Do phải liên tục nhìn vào màn hình radar và máy tính trong điều kiện ánh sáng yếu (đặc trưng của phòng điều hành bay), phi công trong hoạt động hàng không dân dụng thường xuyên gặp các vấn đề như khô mắt, mỏi mắt, nhìn mờ thoáng qua, hoặc giảm khả năng tập trung thị giác.

Các vấn đề về Thính giác và cổ/vai gáy: Căng thẳng do phải nghe và liên lạc liên tục và phải duy trì tư thế ngồi cố định với tai nghe. Điều này có thể dẫn đến ù tai hoặc đau mỏi/cứng cơ cổ và vai (do tư thế tập trung cao độ khi liên lạc và theo dõi).

2.2.2. Biểu hiện về mặt nhận thức

Ở khía cạnh nhận thức, căng thẳng nghề nghiệp có thể làm suy giảm khả năng tập trung, chú ý và xử lý thông tin của phi công.

Phi công có thể gặp khó khăn trong việc duy trì sự tập trung kéo dài, phản ứng chậm trước các tình huống phức tạp, giảm khả năng ghi nhớ ngắn hạn hoặc dễ nhầm lẫn khi phải xử lý đồng thời nhiều nhiệm vụ.

Trong điều kiện căng thẳng cao, quá trình ra quyết định có thể trở nên thận trọng quá mức hoặc ngược lại là vội vàng, làm tăng nguy cơ sai sót chuyên môn trong hoạt động bay.

Do phải tập trung quá mức vào điều khiển máy

bay và theo dõi diễn biến trong chặng bay. Đây là biểu hiện nguy hiểm trực tiếp đến an toàn bay.

Ra quyết định dựa trên "Kinh nghiệm thay vì Phân tích": Trong tình huống áp lực cao, thay vì phân tích cặn kẽ các yếu tố (độ cao, tốc độ, hướng bay), phi công trong hoạt động hàng không dân dụng có xu hướng dựa vào thói quen/kinh nghiệm cũ một cách cứng nhắc, dẫn đến việc bỏ qua các giải pháp tối ưu hoặc sai sót khi tình huống có yếu tố bất thường.

2.2.3. Biểu hiện về mặt cảm xúc

Phi công có thể trải qua cảm giác lo âu thường trực, áp lực trách nhiệm lớn đối với an toàn chuyến bay, hành khách và tổ bay.

Xuất hiện các trạng thái cảm xúc như căng thẳng kéo dài, dễ cáu gắt, bồn chồn, mất kiên nhẫn hoặc cảm giác kiệt sức về mặt tinh thần. Trong một số trường hợp, căng thẳng kéo dài có thể dẫn đến trạng thái chán nản, giảm hứng thú với công việc và suy giảm động lực nghề nghiệp.

Mặc dù làm việc trong máy bay đông người, phi công cảm thấy cô đơn khi đối mặt với một tình huống khẩn cấp, vì chỉ có bản thân là người ra quyết định cuối cùng. Cảm xúc này tạo ra gánh nặng tâm lý nặng nề hơn.

Dù đã hết ca, phi công vẫn duy trì trạng thái tinh thần cảnh giác cao độ, khó thư giãn ngay lập tức, dẫn đến rối loạn giấc ngủ do tâm trí vẫn tiếp tục "chạy" các tình huống bay đã xảy ra.

2.2.4. Biểu hiện về mặt hành vi

Giảm giao tiếp với đồng nghiệp, thu mình, né tránh các tương tác xã hội hoặc thể hiện thái độ cứng nhắc, dễ xung đột trong phối hợp tổ bay.

Một số phi công có thể hình thành các hành vi không thích ứng như làm việc quá mức hoặc bỏ qua các dấu hiệu mệt mỏi của bản thân.

Thay đổi trong thói quen làm việc: Tăng tần suất kiểm tra lại các thiết bị (ngay cả khi đã kiểm tra), viết/đánh dấu quá mức trên Strip để giảm lo lắng, hoặc ngược lại là bỏ qua các quy trình kiểm tra phụ để tiết kiệm thời gian khi quá tải.

Tránh né tình huống: phi công có thể có hành vi hạn chế nhận ca làm việc tại các khu vực/vị trí bay có mật độ cao hoặc thường xuyên xin nghỉ phép để tránh các "ngày căng thẳng".

Lạm dụng các chất hỗ trợ tập trung: Một số phi công có thể tăng sử dụng caffeine, thuốc lá, hoặc đồ uống năng lượng để cố gắng duy trì sự tỉnh táo và tập trung kéo dài ngoài khả năng sinh lý bình thường.

III. KẾT LUẬN

Căng thẳng nghề nghiệp của phi công trong hoạt động hàng không dân dụng là hiện tượng đa chiều, biểu hiện đồng thời trên các mặt sinh lý, nhận thức, cảm xúc và hành vi. Việc nhận diện và hiểu rõ các biểu hiện căng thẳng nghề nghiệp ở phi công trong hoạt động hàng không

dân dụng là vô cùng quan trọng để có thể đưa ra các biện pháp can thiệp và hỗ trợ hiệu quả. Điều này không chỉ giúp cải thiện sức khỏe và chất lượng cuộc sống của phi công trong hoạt động hàng không dân dụng mà còn góp phần đảm bảo an toàn và hiệu quả cho hoạt động điều hành bay.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Lazarus, R. S., & Folkman, S. (1984). *Stress, Appraisal, and Coping*. Springer Publishing Company.
- Dewe, P. J., O'Driscoll, M. P., & Cooper, C. L. (2010). *Coping with work stress: A review and critique*. Chichester, UK: Wiley-Blackwell.
- Muchinsky, P. M. (2009). *Psychology applied to work: An introduction to industrial and organizational psychology (9th ed.)*. Belmont, CA: Wadsworth Cengage Learning.
- Williams, S., & Cooper, C. L. (2002). *Managing workplace stress: A best practice blueprint*. Chichester, UK: John Wiley & Sons.
- Kenny, D. T., & McIntyre, D. B. (2005). *Stress management: A comprehensive guide to wellness*. Sydney, Australia: Pearson Education.
- Siegrist, J. (1996). Adverse health effects of high-effort/low-reward conditions. *Journal of Occupational Health Psychology*, 1(1), 27–41. <https://doi.org/10.1037/1076-8998.1.1.27>
- ICAO (2016). Annex 1, Personnel Licensing (12th ed.).
- Karasek, R., & Theorell, T. (1990). *Healthy work: Stress, productivity, and the reconstruction of working life*. New York, NY: Basic Books.
- Hunter, D. R. (2004). *Pilot fatigue and its causes*. *The International Journal of Aviation Psychology*, 14(4), 331–343. https://doi.org/10.1207/s15327108ijap1404_1