

民航飞行教员职业倦怠调查分析

唐凤玲 徐菡涓

中国民用航空飞行学院

DOI:10.12238/mef.v3i12.3236

[摘要] 民航飞行教员的职业倦怠，对飞行教学质量和飞行安全都有一定的影响。为了了解飞行教员的职业倦怠情况，本文采用教师职业倦怠量表(MBI-ES)，对中国民用航空飞行学院部分飞行教员进行调查分析。结果显示，飞行教员总体在情感衰竭和低成就感方面存在轻度职业倦怠，73.75%的飞行教员存在一个或多个维度的轻度或中度职业倦怠。倦怠状况在年龄、学历、婚姻状况三个方面无显著性差异。

[关键词] 民航；飞行教员；职业倦怠；MBI-ES

中图分类号: F272.92 **文献标识码:** A

Investigation and Analysis of Professional Burnout of Civil Aviation Flight Instructors

Fengling Tang, Hanmei Xu

Civil Aviation Flight University of China

[Abstract] The job burnout of civil aviation flight instructors has a certain impact on the quality of flight teaching and flight safety. In order to understand the professional burnout of flight instructors, this paper uses the Teacher Burnout Inventory (MBI-ES) to investigate and analyze some flight instructors of the Civil Aviation Flight University of China. The results showed that overall flight instructors had mild burnout in terms of emotional exhaustion and low sense of accomplishment, and 73.75% of flight instructors had mild or moderate burnout in one or more dimensions. There is no significant difference in burnout status in three aspects: age, educational background, and marital status.

[Key words] civil aviation; flight instructor; job burnout; MBI-ES

民航飞行教员是一个特殊且重要的职业，既是飞行员，需要有过硬的飞行技术，又是教师，承担着培养年轻飞行员飞的重任。国内外众多研究表明，教师是职业倦怠的高发人群，而飞行教员因其职业的特殊性，职业倦怠更容易出现，且对教学质量和飞行安全都有一定程度的影响。国内针对教师职业倦怠的研究较多，但是针对飞行员职业倦怠的研究比较少，尤其针对民航飞行教员职业倦怠的研究更少。

车形、王丽等人对民航飞行教员工作压力、心理健康及应对方式进行了研究，结果表明偏大的压力状态容易导致飞行教员出现职业倦怠心理。高志鹏使用通用职业倦怠量表（MBI-GS）调查了部分飞行教员的职业倦怠情况，但是没有体现出高校教师的特点。上述研究都未

采用教师职业倦怠量表（MBI-ES）对民航飞行教员的总体职业倦怠情况进行调查。因此，有必要针对民航飞行教员这个特殊群体的职业倦怠情况进行调查分析。

表1 调查问卷有效样本基本情况统计
(N=80)

项目	选项	人数	百分比
性别	男	78	97.50%
	女	2	2.50%
年龄	25岁以下	13	16.25%
	25~30岁	51	63.75%
	31~35岁	14	17.50%
	36~40岁	2	2.50%
教育程度	大学本科	70	87.50%
	硕士研究生	10	12.50%
婚姻状况	未婚	29	36.25%
	已婚	51	63.75%

1 研究对象

本研究以中国民用航空飞行学院的部分飞行教员作为调查的对象，综合考虑了不同性别、年龄、职称人数的比例，从2个飞行训练分院中抽取部分飞行教员，共发放调查问卷85份，回收85份，其中5份判为无效答卷剔除，共获得有效问卷80份，有效率为94.1%。有效样本基本情况统计见表1。

2 研究工具与方法

本研究采用马勒诗等人在MBI基础上研究编制的适合教育工作者的教师职业倦怠量表（MBI-ES）进行问卷调查。该量表包含情绪衰竭、去个性化、低成就感三个维度，采用李克特5点记分，“从未如此”“很少如此”“有时如此”“经常如此”“总是如此”分别记1~5分，中间

数是3。对于情感衰竭维度,如果平均分,认为基本不存在情感衰竭问题;如果平均分,认为存在轻度情感衰竭问题;如果平均分,认为存在中度情感衰竭问题;如果平均分,认为存在重度情感衰竭问题。对于去个性化维度亦是如此。对于低成就感维度,由于采用反向积分,判断依据正好相反。

问卷所测试数据,用SPSS20.0进行数据统计分析。本研究所使用的统计方法有描述性统计、T检验、F检验等,以 $P < 0.05$ 为差异有统计学意义。

3 结果分析

3.1 民航飞行教员职业倦怠的总体情况见表2。

表2 民航飞行教员职业倦怠得分

	得分	平均分
情感衰竭	19.963±5.179	2.218±0.575
去个性化	8.088±2.571	1.618±0.514
低成就感	31.263±4.530	3.908±0.566
倦怠总分	59.313±4.640	2.696±0.211

注:本研究调查所得分值表述为平均分±标准差 ($\bar{x} \pm s$),下同。

从表2中的数据可知,中国民航飞行学院飞行教员职业倦怠总量表中情感衰竭的平均分为2.218,属于轻度情感衰竭范围;去个性化的平均分为1.618,基本不存在去个性化问题;低成就感的平均分为3.908,属于轻度低成就感范围。总体看来,中国民航飞行学院飞行教员在情感衰竭和低成就感方面存在轻度职业倦怠问题。

为了解飞行教员在不同维度上的倦怠得分以及所占比例,整理数据如表3。

表3 民航飞行教员职业倦怠各维度得分

	$1 \leq \bar{x} \leq 2$	$2 < \bar{x} \leq 3$	$3 < \bar{x} \leq 4$	$4 < \bar{x} \leq 5$
情感衰竭	37.50%	58.75%	3.75%	0%
去个性化	85.00%	13.75%	1.25%	0%
低成就感	0%	7.50%	55.00%	37.50%

从表3中的数据可知,在情感衰竭方

面,37.5%的飞行教员基本不存在问题,58.75%的教师存在轻度问题,3.75%的飞行教员存在中度问题。在去个性化方面,85%的飞行教员基本不存在问题,13.75%的飞行教员存在轻度问题,1.25%的飞行教员存在中度问题。在低成就感方面,37.5%的飞行教员基本不存在问题,55%的飞行教员存在轻度问题,7.5%的飞行教员存在中度问题。在上述三个维度均没有飞行教员存在重度职业倦怠问题,且存在轻度职业倦怠问题的比例也较低,总体情况较好。

为了解飞行教员个体在各维度的倦怠情况,整理数据如表4。从表3的数据可以看出,飞行教员在MBI-ES量表的三个维度上均不存在重度职业倦怠,故统计出个体在各个维度的轻度和中度职业倦怠的情况,就可以反映出飞行教员个体的倦怠情况。这样,所有被测样本可以分为A~H这八种情况,如表4所示。

表4 民航飞行教员各维度的倦怠情况

类别	轻度或中度情感衰竭	轻度或中度去个性化	轻度或中度低成就感	人数	所占比例
A	√	○	○	8	10.00%
B	○	√	○	1	1.25%
C	○	○	√	6	7.50%
D	√	√	○	0	0.00%
E	√	○	√	33	41.25%
F	○	√	√	0	0.00%
G	√	√	√	11	13.75%
H	○	○	○	21	26.25%

注:√表示存在对应情况,○表示不存在对应情况。

从表4可以看出,存在单一维度轻度或者中度职业倦怠的人数(A、B、C三类)为15,占总被测人数的18.75%;两个维度同时存在轻度或者中度职业倦怠的人数(D、E、F三类)为33,占总被测人数的41.25%,这部分全部是轻度或中度情感衰竭和低成就感(E类),没有D和F类;三个维度全部存在轻度或者中度职业倦怠的人数(G类)为11,占总被测人数的13.75%;三个维度都没有职业倦怠的人数(H类)为21,占总被测人数的26.25%。

总体而言,在被测样本中,有73.75%的飞行教员存在一个或者多个维度的职业倦怠,其中,13.75%的教员在三个维度上均存在不同程度的职业倦怠,需要重点关注。

3.2 民航飞行教员职业倦怠在人口统计特征的差异

3.2.1 不同年龄的差异

为了解不同年龄的飞行教员在职业倦怠各维度上的差异,对调查数据进行单因素方差分析,如表5所示。因36~40岁人数过少(2人),无法进行分析,故分组时与前一组合并为31~40岁组。

表5 民航飞行教员职业倦怠在年龄上的差异检验

	25岁以下	26~30岁	31~40岁	F	P
情感衰竭	2.145±0.552	2.264±0.532	2.132±0.734	0.437	0.648
去个性化	1.600±0.416	1.631±0.464	1.589±0.732	0.052	0.949
低成就感	3.856±0.436	3.870±0.558	4.070±0.680	0.823	0.443
倦怠总分	2.643±0.276	2.704±0.187	2.713±0.232	0.491	0.614

注:t值、F值用于计算P值。P值用于分析X与Y之间是否呈现出显著性, $P < 0.05$ 可认为差异一般显著,下同。

从表5中的数据可知,在情感衰竭、去个性化、低成就感和职业倦怠总分方面,不同年龄的飞行教员得分不存在显著差异($P > 0.05$)。

3.2.2 不同教育程度的差异

为了解不同教育程度的飞行教员在职业倦怠各维度上的差异,对调查数据进行独立样本t检验,如表6所示。

表6 民航飞行教员职业倦怠在教育程度上的差异检验

	大学本科	硕士研究生	t	P
情感衰竭	2.214±0.557	2.244±0.723	-0.154	0.878
去个性化	1.611±0.457	1.660±0.849	-0.177	0.863
低成就感	3.918±0.554	3.878±0.675	0.360	0.726
倦怠总分	2.697±0.205	2.691±0.260	0.080	0.937

从表6中的数据可知，在情感衰竭、去个性化、低成就感和职业倦怠总分方面，不同学历的飞行教员得分不存在显著差异（ $P>0.05$ ）。

3.2.3不同婚姻状况的差异

为了解不同婚姻状况的飞行教员在职业倦怠各维度上的差异，对调查数据进行独立样本t检验，如表7所示。

表7 民航飞行教员职业倦怠在婚姻状况上的差异检验

	未婚	已婚	t	P
情感衰竭	2.211±0.559	2.222±0.590	-0.085	0.932
去个性化	1.676±0.455	1.584±0.547	0.763	0.448
低成就感	3.935±0.601	3.892±0.551	0.326	0.745
倦怠总分	2.716±0.198	2.684±0.219	0.647	0.520

从表7中的数据可知，在情感衰竭、去个性化、低成就感和职业倦怠总分方面，不同婚姻状况的飞行教员得分不存在显著差异（ $P>0.05$ ）。

4 讨论

4.1民航飞行教员总体职业倦怠情况相比较一般高校教师要好，仅在情感衰竭和低成就感方面存在轻度或者中度职业倦怠。73.75%的飞行教员存在一个或多个维度的职业倦怠，但多为轻度。13.75%的教员在三个维度上均存在不同程度的职业倦怠，需要重点关注。

4.2民航飞行教员的倦怠状况在年龄、学历、婚姻状况三个方面无显著性差异。民航飞行教员普遍比较年轻，工作时间比较短，这也是在人口特征方面无显著差异的原因。

基金项目：

中国民用航空飞行学院科研项目（编号：J2018-39）资助。

参考文献

[1]曹雨平,李怀祖.高校教师工作倦怠现象的主要影响因素[J].江苏高教,2005(05):76-77.

[2]王晓春,甘怡群.国外关于工作倦怠研究的现状述评[J].心理科学进

展,2003,11(5):567-572.

[3]车彤,王丽.我校飞行教员工作压力、心理健康及应对方式研究[J].中国民航飞行学院学报,2009,20(05):28-31.

[4]高志鹏.基于MBI-GS的AHP模型的飞行教员职业倦怠智能诊断检测系统的设计[D].电子科技大学,2011.

[5]Maslach C, Sehaufeli WB, Leiter MP. Job burnout[J]. Annual Review of Psychology,2001(52):397-422.

[6]吴桂坤.应用型本科高校教师职业倦怠现状调查研究[J].教育现代化,2019,6(55):226-227.

作者简介：

唐凤玲（1984--），女，汉族，重庆人，讲师，硕士，研究方向：教育心理学、英语教育教学。

徐菡涓（1997--），女，汉族，四川德阳人，研究实习员，本科，研究方向：人力资源管理。