

基于工作因素的民航飞行教师职业倦怠分析

唐凤玲 李佩纹

中国民用航空飞行学院

DOI:10.12238/er.v4i5.3854

[摘要] 为了探究工作因素对民航飞行教师职业倦怠的影响情况,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师进行调查分析。结果显示,职称情况对职业倦怠有一定的影响,三级飞行教师易出现情感衰竭的情况,工作年限对职业倦怠的影响不明显。月飞行小时数和带飞学生数量是导致职业倦怠的主要因素。飞行小时数增加,容易导致职业倦怠的产生;带飞学生数量超过8人后,职业倦怠情况有明显的变化。

[关键词] 民航; 飞行教师; 职业倦怠; MBI~ES

中图分类号: G4 **文献标识码:** A

Job Burnout Analysis of Civil Aviation Flight Teachers Based on Working Factors

Fengling Tang Peiwen Li

China Civil Aviation Flight Academy

[Abstract] In order to explore the impact of working factors on the burnout of civil aviation flight teachers, this paper uses MBI~ES to analyze some flight teachers (CAAC). The results showed that the title has a certain impact on burnout, tertiary flight teachers are prone to emotional failure, and the impact of working years on burnout is not obvious. The number of flying hours and students are the main factors in job burnout. The increase in flight hours easily leads to job burnout; after the number of students exceeds 8, job burnout changes significantly.

[Key words] civil aviation; flight teacher; job burnout; MBI~ES

引言

教师由于工作重复性高,压力大而成为职业倦怠的高发群体。在国内的调查研究发现,职业倦怠十大高发职业中,教师排第三位。国外众多研究表明,教师是职业倦怠的高发人群。飞行教师既是飞行员又是教师,工作强度高,安全压力大,因而更容易出现职业倦怠,而国内针对民航飞行教师职业倦怠及其成因的研究较少。

甘景梨、梁学军等通过标准职业倦怠感量表(MBI)等工具研究了不同兵种职业倦怠的状况以及影响因素,指出了身体健康状况和疲劳感是空军飞行员职业倦怠的直接影响因素,同时飞行员需要高的自我接纳和客观支持。任慧峰、彭飞等研究了人格因素与军队飞行员职业倦怠及工作压力之间的关系,指出人

格因素对职业倦怠有预测作用,外控和情绪不稳定的飞行员职业倦怠感强,内控和人格坚韧的倦怠感低。但针对民航飞行教师的职业倦怠情况研究较少。

在前期的研究中发现,民航飞行教师总体上存在轻度职业倦怠情况。在个体层面,有73.75%的飞行教师存在一个或者多个维度的职业倦怠。但职业倦怠在人口统计学因素上并不存在显著差异,本次研究着重从工作因素角度,分析民航飞行教师职业倦怠状况以及成因。

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师作为调查的对象,采用工作年限、职称、月飞行小时数和带学生数4种工作因素对调查对象进行统计,总体情况见表1。

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
工作年限	3年以下	33	41.25%
	3~5年	16	20.00%
	5~8年	20	25.00%
	8年以上	11	13.75%
职称	见习飞行员	8	10.00%
	三级飞行员	43	53.75%
	二级飞行员	29	36.25%
月飞行小时	60以下	11	13.75%
	61~110	19	23.75%
	111~130	28	35.00%
	131以上	22	27.50%
带学生数量	1~4人	18	22.50%
	5~8人	36	45.00%
	9人以上	26	32.50%

2 研究工具与方法

2.1 研究工具

本研究采用马勒诗等人编制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。其中,情感衰竭维度、去个性化维度的题目得分越高表示职业倦怠程度越严重,低成就感维度反向记分,题目得分越低表示职业倦怠程度越严重。MBI~ES量表是国际标准量表,经过众多检验,被许多专家学者引用,其信度和效度都比较高。

2.2 数据处理方法

教师职业倦怠量表(MBI~ES)采用的是5点计分法,中间数是3,对于情感衰竭维度,如果平均分 $1 \leq \bar{x} \leq 2$,认为基本不存在情感衰竭问题;如果平均分 $2 < \bar{x} \leq 3$,认为存在轻度情感衰竭问题;如果平均分 $3 < \bar{x} \leq 4$,认为存在中度情感衰竭问题;如果平均分 $4 < \bar{x} \leq 5$,认为存在重度情感衰竭问题。对于去个性化维度亦是如此。对于低成就感维度则相反,如果平均分 $4 < \bar{x} \leq 5$,认为基本不存在低成就感问题;如果平均分 $3 < \bar{x} \leq 4$,认为存在轻度低成就感问题;如果平均分 $2 < \bar{x} \leq 3$,认为存在中度低成就感问题;如果平均分 $1 \leq \bar{x} \leq 2$,认为存在重度低成就感问题。

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、F检验等,以 $P < 0.05$ 为差异有统计学意义。

3 结果分析

表2 民航飞行教师职业倦怠在职称上的差异检验

	二级飞行师	三级飞行师	见习飞行师	F	P
情感衰竭	2.184±0.647	2.326±0.505	1.763±0.466	3.50 2	0.03 5*
去个性化	1.600±0.630	1.684±0.443	1.325±0.301	1.69 6	0.19 0
低成就感	4.022±0.652	3.788±0.502	4.141±0.450	2.30 0	0.10 7
倦怠总分	2.719±0.208	2.711±0.203	2.528±0.216	2.95 9	0.05 8

表3 民航飞行教师职业倦怠在工作年限上的差异检验

	3年以下	3~5年	5~8年	8年以上	F	P
情感衰竭	2.199±0.532	2.271±0.558	2.311±0.698	2.311±0.698	0.613	0.609
去个性化	1.582±0.395	1.674±0.469	1.780±0.702	1.400±0.465	1.404	0.248
低成就感	3.837±0.501	3.922±0.483	3.888±0.776	4.136±0.401	0.774	0.512
倦怠总分	2.654±0.218	2.727±0.210	2.764±0.201	2.653±0.194	1.408	0.247

表4 民航飞行教师职业倦怠在月飞行小时上的差异检验

	60h以下	61~110h	111~130h	131h以上	F	P
情感衰竭	1.970±0.528	2.164±0.514	2.325±0.472	2.253±0.740	1.094	0.357
去个性化	1.418±0.451	1.611±0.464	1.500±0.391	1.873±0.640	3.069	0.033*
低成就感	4.023±0.255	3.941±0.658	3.848±0.469	3.898±0.713	0.270	0.847
倦怠总分	2.591±0.273	2.684±0.184	2.692±0.198	2.764±0.204	1.756	0.163

表5 民航飞行教师职业倦怠在带飞学生数量上的差异检验

	1~4人	5~8人	9人以上	F	P
情感衰竭	2.031±0.510	2.148±0.599	2.444±0.530	3.429	0.037*
去个性化	1.433±0.514	1.628±0.449	1.731±0.579	1.829	0.167
低成就感	4.160±0.471	3.948±0.617	3.678±0.476	4.355	0.016*
倦怠总分	2.669±0.251	2.684±0.197	2.731±0.203	0.547	0.581

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,用*标识,下同。

3.1 不同职称的差异

为了解不同职称的飞行教师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2所示。

从表2中的数据可知,在情感衰竭方面,不同职称的飞行教师得分存在显著差异 ($P < 0.05$); 在去个性化、低成就感和职业倦怠总分方面,不同职称的飞行教师得分不存在显著差异 ($P > 0.05$)。进一步两两对比差异可知,在情感衰竭方面,三级飞行师得分显著高于见习飞行师得分 ($P = 0.011$)。去个性化、低成就感和职业倦怠总分方面,不同年龄的飞行教师得分不存在显著差异 ($P > 0.05$)。

三级飞行师是飞行教师的中坚力量,人数占比最大,工作任务繁重。同时,从三级飞行师到二级飞行师的晋升,有一定科研成果要求,对以实际操作为主的飞行人员有一定的难度。两种因素结合,容易造成飞行教师工作热情缺失,感情

疲劳,产生职业倦怠。

3.2 不同工作年限的差异

为了解不同工作年限的飞行教师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3所示。

从表3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,不同年限的飞行教师得分不存在显著差异 ($P > 0.05$)。工作年限不是影响职业倦怠的主要因素。

3.3 不同月飞行小时数的差异

为了解不同月飞行小时的飞行教师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4所示。

从表4中的数据可知,在去个性化方面,不同月飞行小时的飞行教师得分存在显著差异 ($P < 0.05$); 在情感衰竭、低成就感和职业倦怠总分方面,不同职称的飞行教师得分不存在显著差异 ($P > 0.05$)。进一步两两对比差异可知,在去个性化方面,月飞行小时数在60以下的飞行教师,得分显著低于月飞行小时数在131以上的飞行教师 ($P = 0.015$); 月飞

行小时数在111~130之间的飞行教师,得分显著低于月飞行小时数在131h以上的飞行教师($P=0.010$)。在情感衰竭、低成就感和职业倦怠总分方面,不同飞行小时数的飞行教师得分不存在显著差异($P>0.05$)。总体趋势基本上是月飞行小时数越多,去个性化得分越高。

月飞行小时数是飞行教师工作量的最主要指标。月飞行小时数越长,意味着要重复更多次的教学工作,经受更大的工作强度和安全压力。高强度高安全压力下的重复性工作,容易导致对学生和环境采取冷漠、忽视的态度等去个性化现象的出现。

3.4 不同带飞学生数量的差异

为了解不同带飞学生数量的飞行教师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。

从表5中的数据可知,在情感衰竭和低成就感方面,不同带飞学生数的飞行教师得分存在显著差异($P<0.05$)。在去个性化和职业倦怠总分方面,不同带飞学生数的飞行教师得分不存在显著差异($P>0.05$)。进一步两两对比差异可知,在情感衰竭方面,带飞学生在1~4人的飞行教师,得分显著低于带飞学生数在9人以上的飞行教师($P=0.018$);带飞学生在5~8人的飞行教师,得分显著低于带飞学生数在9人以上的飞行教师($P=0.043$)。在低成就感方面,带飞学生在1~4人的飞行教师,

得分显著高于带飞学生数在9人以上的飞行教师($P=0.005$)。

总体趋势是带飞学生越多,情感衰竭得分越高,低成就感得分越低,这两方面的职业倦怠越严重。带飞学生越多,教师有限的精力就要分给更多的学生,难免会有情感衰竭的情况出现。而且每个学生的先天条件不同,领会并掌握飞行技能的能力也不一样。带飞学生多了,总会有天赋较差的学生,教师要在教学上付出更多的时间精力,而学生领会较少,仍然难以掌握飞行技能,达到教学要求。这样教师难免会出现成就感较低的情况。从统计数据来看,每个飞行教师的带飞学生数量最好不要超过8个。超过8个之后,职业倦怠情况会出现明显增强的变化。

4 讨论

(1) 职称状况是影响民航飞行教师职业倦怠的因素之一,三级飞行员由于职称晋升有一定的难度,容易出现情感衰竭的职业倦怠情况。工作年限并不是导致职业倦怠的主要因素,这一点也和一线飞行教师普遍比较年轻有关。

(2) 月飞行小时数和带飞学生数量是导致飞行教师职业倦怠的主要因素。这两个指标都和飞行教师的劳动强度有关,教师的精力有限,工作强度增加,安全压力增加,教师的精神压力也增加,过渡疲劳,必然导致各种职业倦怠现象的

出现。适当降低飞行教师的工作强度,是缓解职业倦怠的可行方式。

[基金项目]

中国民用航空飞行学院科研项目(编号: J2018-39)。

[参考文献]

- [1] 李真. 职业倦怠十大高发职业排行榜[J]. 职业, 2006, (11): 12-13.
 - [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] 甘景梨, 梁学军, 程正祥, 等. 不同军兵种官兵职业倦怠的影响因素分析[J]. 中国疗养医学, 2016, 25(09): 897-900.
 - [4] Maslach C, Sehaufeli WB, Leiter MP. Job burnout[J]. Annual Review of Psychology, 2001, (52): 397-422.
 - [5] 任慧峰, 彭飞, 王嫣嫣, 等. 飞行(学)员人格因素与职业倦怠及工作压力相关研究[J]. 中华航空航天医学杂志, 2013, (01): 6-11.
 - [6] 唐凤玲, 徐菡涓. 民航飞行教师职业倦怠调查分析[J]. 现代教育论坛, 2020, 3(12): 84-86.
- 作者简介:**
唐凤玲(1984—),女,汉族,重庆人,硕士,讲师,研究方向:教育心理学、英语教育。
李佩纹(1988—),女,汉族,重庆人,硕士,讲师,研究方向:翻译学、教育学。