

การศึกษาความพึงพอใจของนักบิน A320 ต่อหลักสูตรทบทวน A320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

A Study of A320 Pilots' satisfaction with A320 Recurrent Course, Bangkok Airways

ปฐิพัท สรรคจันทร^{1*} และ พชนิ จันทรน้อย²

Patipat Samagachandra^{1*} and Patchanee Channoi²

¹ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการบิน คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยนครพนม
ถนนอภิบาลบัญชาตำบลในเมือง อำเภอเมืองจังหวัดนครพนม 48000

² อาจารย์ที่ปรึกษา หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการจัดการการบิน คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยนครพนม
ถนนอภิบาลบัญชาตำบลในเมือง อำเภอเมืองจังหวัดนครพนม 48000

^{1*} Graduate student in Master of Business Administration (Aviation Management), Nakhon Phanom University,
Aphibanbancha Rd., Nai Mueang, Nakhon Phanom, Thailand 48000

² Advisor in Master of Business Administration (Aviation Management), Nakhon Phanom University,
Aphibanbancha Rd., Nai Mueang, Nakhon Phanom, Thailand 48000

*Corresponding author, E-mail: patipatum@hotmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาความพึงพอใจของผู้เข้ารับการฝึกอบรมต่อหลักสูตรทบทวน A320 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในศักยภาพของผู้สอนหลักสูตรทบทวน A320 และ 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการทบทวนหลักสูตรทบทวน A320 กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยนักบิน A320 ของบริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) จำนวน 155 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์คือ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติ t-test แบบ Independent Samples t-test สถิติ F-test แบบวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว ANOVA และสถิติค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ กำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลพบว่า 1) กลุ่มตัวอย่างพึงพอใจต่อหลักสูตรโดยรวมอยู่ในระดับมากโดยพึงพอใจในด้านหลักสูตรมากที่สุด รองลงมาพึงพอใจมาที่ครูการบิน สิ่งแวดล้อม เครื่องบินจำลอง และพึงพอใจในระยะเวลาเรียนน้อยที่สุด ซึ่งในด้านระยะเวลามีความสอดคล้องกับข้อเสนอแนะจากกลุ่มตัวอย่างที่เห็นว่าควรเพิ่มระยะเวลาให้เหมาะสมกับเนื้อหาที่มีรายละเอียดค่อนข้างมาก 2) กลุ่มตัวอย่างที่ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันมีความพึงพอใจไม่แตกต่างกัน และ 3) ความพึงพอใจต่อหลักสูตรทั้งหมดมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความพึงพอใจในด้านต่างๆ โดยสัมพันธ์กันมากที่สุด คือ ด้านครูการบินวิชา A320 System ส่วนน้อยที่สุด คือ ด้านระยะเวลาในการฝึกอบรม

คำสำคัญ: ความพึงพอใจ นักบิน A320 หลักสูตรทบทวน A320

Abstract

The purposes of these studies were: 1) to study the A320 Pilots' Satisfaction with A320 Recurrent Course 2) to study the factors that influence satisfaction on the potential of A320 Recurrent Course's instructors and 3) to propose the guidelines for reviewing the A320 Recurrent Course. The sample included 155 A320 pilots working for Bangkok Airways Public Company Limited. Questionnaires and interviews were used to collect the data. Percentage, arithmetic mean, standard deviation, independent samples t-test, F-test in type of one way analysis of variance (ANOVA) and correlation of coefficient were employed to analyze the data. The statistical significance level of these studies was set at 0.05. The result showed that the A320 pilots' satisfaction with the overall A320 recurrent course was at a high level where the degree of satisfaction on the curriculum was the highest followed by the instructor, environment, simulator and the course duration was the least. In terms of the course duration, there was a correlation with the recommendation from the sample group mentioning that the course time should be added to appropriately match the detailed course content. Moreover, the sample group with different personal aspects expressed indifferent satisfaction. Lastly, the overall satisfaction with the course revealed a positive correlation with satisfaction on various factors in which the one that showed the highest correlation was the A320 system instructor and the least correlated one was the training course duration.

Keywords: satisfaction, A320 pilot, A320 recurrent course

1. บทนำ

ปัจจุบันการคมนาคมทางอากาศได้เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยวซึ่งเจริญเติบโตเป็นอย่างมาก จนกลายเป็นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ทำรายได้เป็นอันดับหนึ่งของประเทศ การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันมีความหลากหลายมากยิ่งขึ้นตามลำดับ นอกจากนั้นยังมีสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นเป็นจำนวนมากทั้งในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งบางเส้นทางการบินมีบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ทำการบินร่วมด้วยนักบินเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อสายการบิน เนื่องจากนักบินจะต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัย

ของผู้โดยสาร และเครื่องบินซึ่งมีมูลค่าสูง ดังนั้นเพื่อให้ นักบินมีความสามารถตามมาตรฐานที่กำหนด นักบินจะต้องได้รับการฝึกอบรมเพื่อให้สามารถทำการบินกับเครื่องบินที่สายการบินใช้ในการประกอบธุรกิจการบิน การฝึกอบรมนักบินตามหลักสูตรที่มีคุณภาพจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการส่งเสริมให้นักบินมีความสามารถตามมาตรฐานที่กำหนดจะต้องสามารถสร้างเสริม ความรู้ ทักษะ และทัศนคติให้กับนักบินได้ดี โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญคือ ครูผู้สอน หลักสูตร อุปกรณ์ ห้องเรียนและเครื่องฝึกบินจำลอง โดยที่นักบินสามารถนำความรู้ ทักษะ และทัศนคติที่ได้รับจากการฝึกอบรมไปประยุกต์ใช้ในการทำการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งในสถานการณ์ปกติ (normal situations) และสถานการณ์ไม่ปกติ (abnormal situations)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) มีเครื่องบิน Airbus 320 จำนวน 7 ลำ เครื่องบิน Airbus 319 จำนวน 12 ลำรวมเป็นนักบิน Airbus จำนวน 155 คน เป็นนักบินที่ 1 (captain) จำนวน 80 คนและนักบินที่ 2 (first officer) จำนวน 75 คนนอกจากนั้นบริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ยังเป็นสมาชิกของ IOSA (IATA Operational Safety Audit) ซึ่งเป็นระบบตรวจรับรองคุณภาพ การบริหารความปลอดภัยของสายการบิน โดยใช้มาตรฐานของ สมาพันธ์ผู้ขนส่งทางอากาศนานาชาติ (International Air Transport Association:IATA) ซึ่งนำพื้นฐานจากระบบ International Organization for Standardization หรือ ISOนำมาประกอบกับมาตรฐานการบินสากล Joint Aviation Requirement for the Operations หรือ JAR-OPS , Federal Aviation Regulations หรือ FARs, International Civil Aviation Organization หรือ ICAO กับโดย สายการบินขนาดใหญ่ ของโลกร่วมกัน ออกแบบมาตรฐานการประเมินกลางขึ้นมาแล้วให้ IATA เป็นตัวกลางในการจัดตั้งผู้ประเมิน ควบคุมคุณภาพ และเก็บผลการประเมินไว้ใช้อ้างอิงในหมู่สมาชิก การเป็นสมาชิกของ IOSA นั้นช่วยลดจำนวนการตรวจประเมินภายในกลุ่มสายการบินสมาชิกของ IATA ที่จะร่วมเป็นพันธมิตรในการบิน กับบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และความปลอดภัยทางด้านการบินยังเป็นปัจจัยหนึ่งที่ผู้โดยสารใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจในการเลือกใช้บริการสายการบิน ซึ่งจากการศึกษาของ The National Transportation Safety Board (NTSB) พบว่าร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุทางการบินเกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ (human error)ซึ่งปัจจัยมนุษย์นี้มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งและสามารถควบคุม กำกับ ดูแลได้ด้วยการฝึกอบรม ดังนั้นการฝึกอบรมนักบินให้มีประสิทธิภาพในการบินนั้นจึงเป็นปัจจัยที่สายการบินจะต้องให้

ความสำคัญเนื่องจากการฝึกอบรมจะต้องมีทั้งการฝึกอบรมในสถานการณ์ปกติ และการฝึกอบรมในสถานการณ์ที่ไม่ปกติ เพื่อลดความผิดพลาดของนักบินในการปฏิบัติการบินได้แก่ ช่วงเคลื่อนไปตามลานบิน (taxi) ช่วงบินขึ้น (take off) ช่วงเริ่มไต่ระดับ (initial climb) ช่วงไต่ระดับ (climb), ช่วงวางระดับ (cruise) ช่วงลดระดับ (descend) ช่วงเริ่มเข้าใกล้สนามบิน (initial approach) ช่วงเข้าใกล้สนามบิน (final approach) และ ช่วงนำเครื่องบินลงจอด (landing)

สำหรับนักบินใหม่จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรเปลี่ยนแบบ A320 (A320 transition course) ส่วนนักบินที่ผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรเปลี่ยนแบบ A320 แล้วจะต้องเข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรทบทวน A320 ซึ่งนักบินจะต้องเข้ารับการฝึกอบรมสองครั้งในระยะเวลาหนึ่งปีทั้งนี้การตรวจสอบจะต้องมีระยะเวลาห่างกันเกินกว่า 4 เดือน (ข้อบังคับกรมการบินพลเรือน ฉบับที่ 78, 2551) เพื่อให้ นักบินมีความรู้และทักษะทางการบิน ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์นอกจากนั้นยังเป็นการดำเนินการป้องกันความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ

การฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพนั้นจะต้องคำนึงถึงความคาดหวังต่อการฝึกอบรมและความพึงพอใจของผู้เข้ารับการฝึกอบรมทางด้าน หลักสูตร ครูผู้สอนอุปกรณ์ ห้องเรียน และเครื่องบินจำลอง ดังนั้นการศึกษาความพึงพอใจของผู้เข้ารับการฝึกอบรมจึงเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้เข้ารับการฝึกอบรมและการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพอันจะนำไปสู่การปฏิบัติการบินด้วยความปลอดภัย ความเชื่อมั่นของผู้โดยสารและสายการบินพันธมิตร ชื่อเสียงของบริษัท และรายได้ของบริษัทต่อไป

การศึกษาครั้งนี้มีความประสงค์เพื่อศึกษาความพึงพอใจของนักบิน A320 ต่อหลักสูตรทบทวน

A320บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพื่อนำไปใช้ในการสร้างตัวชี้วัดด้านความปลอดภัย เพิ่มความพึงพอใจของผู้เข้ารับการฝึกอบรม และการปรับปรุงหลักสูตรทบทวน A320 ให้มีคุณภาพในระดับสากล

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อทราบความพึงพอใจของผู้เข้ารับการฝึกอบรมต่อหลักสูตรทบทวน A320
2. เพื่อทราบศักยภาพของผู้สอนหลักสูตรทบทวน A320
3. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยการปฏิบัติการบิน

3. วิธีการวิจัย

3.1 กลุ่มตัวอย่าง

นักบินผู้บิน A320 จำนวน 155 คน

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือแบบสอบถามโดยจัดทำเป็นแบบสอบถามออนไลน์ผ่านโปรแกรม Google Doc ซึ่งแบ่งเป็น 3 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ สถานภาพ เพศ อายุงาน และ การศึกษา

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความพึงพอใจ จำนวน 62 ข้อ โดยแบ่งเป็น 5 ด้านได้แก่

1. ความพึงพอใจต่อครูการบินวิชาดังนี้
 - Normal and Abnormal Procedure จำนวน 20 ข้อ
 - A320 System จำนวน 20 ข้อ
 - ในเครื่องบินจำลอง จำนวน 3 ข้อ
2. ความพึงพอใจต่อหลักสูตรจำนวน 6 ข้อ
3. ความพึงพอใจต่อสิ่งแวดล้อม จำนวน 7 ข้อ
4. ความพึงพอใจต่อเครื่องบินจำลอง จำนวน 3 ข้อ

5. ความพึงพอใจต่อระยะเวลาในการฝึกอบรมจำนวน 3 ข้อ

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะ และผลสรุปความพึงพอใจโดยรวมต่อการฝึกอบรมหลักสูตรทบทวน A320

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้ศึกษาจัดเตรียมเครื่องมือการศึกษา จำนวน 155 ชุด
2. ผู้ศึกษาดำเนินการเก็บข้อมูล โดยผู้ศึกษาทำการแจกแบบสอบถามไปยังประชากร โดยใช้วิธีแจกแบบสอบถามทางออนไลน์ให้กับนักบินผู้บิน A320
3. หลังขั้นตอนการเก็บข้อมูล

1) ตรวจสอบจำนวนมาตรวัดทั้งหมดให้ครบ 155 ชุด

2) ตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์ในการตอบของมาตรวัดแต่ละชุด

3) ตรวจให้คะแนนตามเกณฑ์การให้คะแนนของแต่ละมาตรวัด

4) ผู้วิจัยนำมาตรวัดที่สมบูรณ์แบบทั้งหมดมาบันทึกคะแนน เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสรุปและอภิปรายผลการวิจัย ด้วยวิธีการทางสถิติ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติ t-test สถิติ ANOVA และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

4. ผลการศึกษา

4.1 ด้านครูการบินกลุ่มประชากรมีความพึงพอใจต่อครูการบินวิชา A320 System มากที่สุด รองลงมาเป็นวิชา Normal and Abnormal Procedure และ เครื่องฝึกบินจำลอง ตามลำดับโดยเมื่อเปรียบเทียบการตอบข้อคำถามที่เหมือนกันของวิชา Normal and Abnormal Procedure และ A320 System กลุ่มประชากรมีความพึงพอใจในเรื่องการเข้าสอนตรงเวลา ระยะเวลาการอบรมเป็นไปตามกำหนด มากที่สุดเหมือนกันทั้งสองวิชา

และรองลงมา กลุ่มประชากรมีความพึงพอใจในการเตรียมตัวก่อนการสอนของครูการบินเช่นเดียวกัน ส่วนครูผู้สอนในเครื่องฝึกบินจำลอง กลุ่มประชากรพึงพอใจหลังการฝึกอบรมมากที่สุด ในเรื่องของกรชี้แจงข้อบกพร่องและการสรุป รองลงมาเป็นระหว่างการสอน และสุดท้าย คือ ก่อนการฝึกอบรม ตามลำดับ

4.2 ด้านหลักสูตรกลุ่มประชากรมีความพึงพอใจต่อหลักสูตรอยู่ในระดับมากที่สุด โดยพึงพอใจต่อการนำความรู้และทักษะไปใช้ปฏิบัติงานมากที่สุด

4.3 ด้านสิ่งแวดล้อมกลุ่มประชากรพึงพอใจต่อห้องเรียนและสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมรวมถึงบรรยากาศในการเรียนการสอน มากที่สุด

4.4 ด้านเครื่องฝึกบินจำลอง กลุ่มประชากรพึงพอใจเครื่องฝึกบินจำลองในการฝึกอบรมมากที่สุด

4.5 ด้านระยะเวลา เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ย มีค่าเฉลี่ยต่ำกว่าในด้านอื่นๆ โดยกลุ่มประชากรพึงพอใจต่อระยะเวลาในการฝึกอบรมที่เหมาะสมมากที่สุด และพึงพอใจต่อจำนวนวันในการฝึกอบรมน้อยที่สุด

4.6 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ เพศ ตำแหน่งงาน อายุงาน และการศึกษาที่ต่างกัน ไม่มีผลต่อการตอบแบบสอบถามความพึงพอใจต่อหลักสูตรทั้งหมด เนื่องจากผลทางสถิติทดสอบที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ไม่พบความแตกต่างกัน

4.7 กลุ่มประชากรมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจด้านครูการบินมากที่สุด

5. อภิปรายผลการศึกษา

5.1 ด้านครูการบิน

แสดงให้เห็นว่านักบินมีความพึงพอใจเป็นอันดับแรก เนื่องจาก ในข้อกำหนดของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดจำนวนชั่วโมงเรียนของหลักสูตรทบทวน ซึ่งการอบรมส่วนใหญ่เป็นการ

ฝึกอบรมภาคพื้นดิน ดังนั้น นักบินจึงให้ความสำคัญกับครูการบินภาคพื้นดินมากกว่าภาคอากาศ รวมถึงประเด็นที่ทำให้นักบินมีความพึงพอใจต่อครูการบินมากเป็นอันดับแรก คือ เรื่องการเตรียมตัวเข้าสอน การตรงต่อเวลา และการสรุปผลการฝึกอบรมพร้อมชี้แจงและเสนอแนะ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ อารมณ์ ใจเที่ยง (2540) ที่กล่าวไว้ว่าครูที่ดีคือครูที่สอนให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้ได้ดี มีลักษณะการสอนที่ดีเช่น มีการเตรียมการสอนล่วงหน้า สอนอย่างคำนึงถึงประโยชน์ที่ผู้เรียนจะนำไปใช้ในชีวิตประจำวันและสังคม สอนด้วยความมอบความรักความอบอุ่น ความเป็นกันเอง และสอนด้วยจิตวิญญาณของความเป็นครู

5.2 ด้านหลักสูตร

พบว่ามีความสัมพันธ์กับหลักสูตรทบทวนอยู่ในระดับค่อนข้างสูง ซึ่งนักบินให้ความพึงพอใจกับวัตถุประสงค์ของการอบรม และความสามารถนำไปใช้ประโยชน์ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของจิตพิชญ์ เชื้อรัตนพงษ์ (2539) ที่ว่า หลักสูตรจะต้องมีจุดหมาย คือ หลักสูตรจะต้องสอดคล้องกับสังคม ความต้องการของผู้เรียน รวมถึงต้องสามารถนำความรู้และทักษะไปใช้ปฏิบัติได้ ดังนั้น หลักสูตรทบทวน A320 นี้มีวัตถุประสงค์ที่เหมาะสม เนื่องจากนักบินสามารถนำความรู้จากการอบรมไปใช้ในการบินได้จริง

5.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

มีความสัมพันธ์เป็นลำดับที่สอง รองจากครูการบิน ทั้งนี้ การฝึกอบรมทั้งในห้องเรียนและในเครื่องบินฝึกจำลอง สิ่งแวดล้อมมีความสำคัญ เนื่องจากนักบินจะต้องเรียนรู้เพื่อทำการสอบก่อนจบหลักสูตร หากในขณะฝึกอบรม มีสิ่งรบกวน โดยเฉพาะในเครื่องฝึกบินจำลอง อาจทำให้นักบินไม่ผ่านการฝึกอบรมได้นอกจากนี้ สิ่งแวดล้อมยังเป็นตัวขับเคลื่อนให้การเรียนการสอนมีความสะดวก คล่องตัวและทันสมัย

ซึ่งสอดคล้องกับ ใจทิพย์เชื้อ รัตนพงษ์ (2539) ที่กล่าวถึงสิ่งที่สำคัญ 2 ประการที่จะเป็นประโยชน์ต่อการจัดการเรียนการสอนดังนี้ 1) ต้องเป็นสิ่งที่มีความประโยชน์แก่ผู้เรียน (usefulness) เนื้อหาวิชาควรมีประโยชน์ที่จะนำมาใช้ในชีวิตประจำวัน และพัฒนาสังคมทั้งในปัจจุบันและอนาคต เช่น ในยุคโลกาภิวัตน์ วิชาคอมพิวเตอร์อาจเป็นประโยชน์ต่อผู้เรียนในการประกอบอาชีพต่อไปภายหน้า เป็นต้น 2) ต้องเป็นสิ่งที่สามารถจัดให้ผู้เรียนได้ มีโอกาสเป็นนักพัฒนา หลักสูตรควรเลือกเนื้อหาที่สามารถจัดให้ผู้เรียนได้รับรองในเรื่องความพร้อมด้านเวลา บุคลากรผู้สอน วัสดุ และอุปกรณ์ต่างๆ ซึ่งถือเป็นประเด็นที่สำคัญที่จะช่วยให้การเรียนการสอนดียิ่งขึ้น

5.4 ด้านเครื่องฝึกบินจำลอง

ความพร้อม ความเหมาะสมและการนำมาใช้ของเครื่องบินฝึกจำลอง นำมาซึ่งความพึงพอใจของนักบินในระดับมาก เครื่องบินฝึกจำลองใช้เพื่อจำลองสถานการณ์ทางการบิน เพื่อให้นักบินเกิดความคุ้นเคย ฝึกการแก้ไขสถานการณ์เฉพาะหน้า และทบทวนการเรียนรู้ต่ออุปกรณ์ในเครื่องบิน สอดคล้องแนวคิดของ พันธุ์ดี ทับทิม และคณะ (2549) ปัจจัยสนับสนุนการเรียนรู้เช่น วัสดุทางการศึกษาและเทคโนโลยีใหม่ ๆ เป็นสิ่งสำคัญในการจัดการเรียนการสอน ซึ่งเป็นเครื่องมือช่วยสอนของครูเพื่อให้ผู้เรียนได้รับประสบการณ์ในการเรียนรู้มีความสนใจและเข้าใจในสิ่งที่สลับซับซ้อนได้ง่ายขึ้น ช่วยให้ผู้สอนและผู้เรียนได้บรรลุผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาอย่างตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์

5.5 ด้านระยะเวลาในการฝึกอบรม

ระยะเวลาในการฝึกอบรมมีความสัมพันธ์กับหลักสูตรในระดับปานกลาง และมีความสัมพันธ์กับหลักสูตรน้อยที่สุด โดยจำนวนวันในการฝึกอบรมนักบินมีความพึงพอใจน้อยที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับ

ข้อเสนอแนะที่ นักบิน A320 มีความต้องการให้ปรับปรุงหลักสูตร ในเรื่องของระยะเวลา ส่วนใหญ่ต้องการให้เพิ่มจำนวนวันในการฝึกอบรมภาคพื้นดินให้มากขึ้นเพื่อให้มีเวลาในการทบทวนก่อนการสอบ

โดยสรุป ทุกๆ ด้านของหลักสูตร อันได้แก่ ด้านครูการบิน ด้านหลักสูตร ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านเครื่องบินจำลอง มีความสัมพันธ์กับหลักสูตรทบทวน A320 อยู่ในระดับค่อนข้างสูง นอกจากนี้ ยังมีความสัมพันธ์ภายในอยู่ในระดับปานกลางถึงสูง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Tabata (1962) ที่กล่าวว่า หลักสูตรไม่ว่าจะมีรูปแบบอย่างไรก็ตาม ควรมีองค์ประกอบ 4 ประการด้วยกันคือ วัตถุประสงค์ทั่วไป เนื้อหาวิชาและจำนวน ชั่วโมงสอนแต่ละวิชา กระบวนการเรียนการสอน และโครงการประเมินผลตามหลักสูตร ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจะพบว่า องค์ประกอบทั้ง 4 นี้ มีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกันหมด

6. ข้อเสนอแนะ

การศึกษา เรื่อง ความพึงพอใจของนักบิน A320 ที่มีต่อหลักสูตรทบทวน A320 ในครั้งนี้ เป็นการศึกษาที่ยังไม่ครบถ้วนทุกด้านเนื่องจากเป็นการศึกษาเรื่องใหม่ และมีความจำกัดในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ที่หลากหลาย ดังนั้นเพื่อขยายผลการวิจัยในครั้งต่อไป

1. ในกรณีที่เป็นหลักสูตรเดิม ควรมีการปรับปรุงหลักสูตรในเรื่องของระยะเวลาให้เหมาะสมรวมถึงปรับปรุงในด้านอื่นๆ เพื่อวัดผลความพึงพอใจของนักบินหลังการพัฒนาหลักสูตรตามความต้องการแล้ว

2. ควรเพิ่มความเที่ยงของการเก็บข้อมูลให้มากขึ้น โดยขณะทำการเก็บข้อมูลควรทำการสังเกตกลุ่มตัวอย่างให้ตอบแบบสอบถามตามความจริงและถูกต้อง ทั้งนี้ให้ได้ผลการศึกษาที่น่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น

3. ควรมีการศึกษาการเปรียบเทียบความแตกต่างของลักษณะส่วนบุคคลกับความพึงพอใจหลักสูตร เพื่อเป็นการเจาะจงการศึกษาว่า บุคคลกลุ่มใดประเภทใด ที่มีความพึงพอใจต่อหลักสูตรมากที่สุด

4. ในการศึกษาครั้งต่อไปควรมีการศึกษาเจาะลึกถึงเนื้อหาวิชา เพื่อให้ได้รายละเอียดที่ชัดเจน ซึ่งจะทำให้ผลการศึกษาดูต้องและตรงกับความต้องการของผู้เรียนมากยิ่งขึ้น

5. ควรมีการศึกษาความพึงพอใจต่อหลักสูตรอื่นๆ กับกลุ่มตัวอย่างเดิม และกลุ่มตัวอย่างใหม่ เพื่อทราบความพึงพอใจในหลักสูตรอื่นๆ และพัฒนาให้ตรงตามความต้องการของกลุ่มตัวอย่าง

7. กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยดีด้วยความกรุณาและความช่วยเหลือเป็นอย่างดียิ่งจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รพีพร ศรีจำปา ซึ่งเป็นประธานกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระในครั้งนี้ ดร.เกรียงศักดิ์ อยู่สกุล ดร.พินันtha โรจน์รัตน์ศิริกุล และ อาจารย์ ดร.พัชนี จันทรน้อย กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา ที่ให้คำปรึกษา แนะนำ พร้อมทั้งแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดียิ่งตลอดมา จนงานสำเร็จ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ นางสาว กันยารัตน์ ชูโต รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ที่ช่วยตรวจสอบและดูความเหมาะสมของแบบสอบถาม พร้อมทั้งให้คำแนะนำ เพื่อให้เนื้อหาของแบบสอบถามตรงตามวัตถุประสงค์ และอยู่ในกฎระเบียบของบริษัทฯ

นอกจากนี้ ขอขอบพระคุณนางสาวอากาศโท สราวุธ ทองเล็ก รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ที่อนุญาตให้ทำการเก็บข้อมูลภายในศูนย์ปฏิบัติการลูกเรือการ

บินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) และอำนวยความสะดวกทำให้การเก็บข้อมูลราบรื่นไปได้ด้วยดี

สุดท้าย ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณ นักบิน A320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน)ทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือในการทำแบบสอบถาม และให้ความสำคัญกับการศึกษาครั้งนี้ หากการศึกษาครั้งนี้มีข้อบกพร่องหรือผิดพลาดประการใด ผู้ศึกษาขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

8. เอกสารอ้างอิง

- ใจทิพย์ เชื้อรัตนพงษ์. (2539). การพัฒนาหลักสูตร: หลักการและแนวปฏิบัติ. โรงพิมพ์อัสสัมชัญ. ขอบข่ายคณะกรรมการการabinพลเรือน ฉบับที่ 78 (2551). ประกาศ ณ วันที่ 4 มกราคม 2551. กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพฯ.
- พันธุ์ทิพย์ ทับทิมและคณะ. (2549). การประเมินความพึงพอใจการบริการและความต้องการทรัพยากรสารสนเทศห้องปฏิบัติการเรียนรู้ด้วยตนเอง คณะศึกษาศาสตร์ของนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวรพิษณุโลก. คณะศึกษาศาสตร์. มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- อาภรณ์ ใจเที่ยง. (2540). หลักการสอน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โอ.เอส. พรินติ้งเฮาส์.
- Taba, Hilda. (1962). Curriculum Development : Theory and Practice. New York : Harcourt, Brace and world Inc.