บทที่ 3
สภาพปัจจุบัน ปัญหาและความต้องการการพัฒนา
งานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4

ในการนำเสนอสภาพปัจจุบัน ปัญหาและความต้องการการพัฒนาในการดำเนินงานงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ขอเสนอเป็น 5 ตอน ดังนี้

1. คำถามการวิจัย
2. วัตถุประสงค์การวิจัย
3. วิธีดำเนินการวิจัย
4. สภาพปัจจุบันของการดำเนินงานงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4
5. ปัญหาและความต้องการการพัฒนาในการงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4

ซึ่งแต่ละขั้นตอนมีรายละเอียดดังนี้

คำถามการวิจัย

การวิจัยในระยะที่ 1 นี้ มุ่งแสวงหาคำตอบสำหรับคำถามวิจัยที่สำคัญ 2 คำถาม คือ

1. สภาพปัจจุบันของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 เป็นอย่างไร
2. ปัญหาและความต้องการการพัฒนาในการงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 คือ อะไร

วัตถุประสงค์การวิจัย

การวิจัยในระยะที่ 1 นี้ มีวัตถุประสงค์การวิจัย 2 ประการ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาสภาพสภาพปัจจุบันของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4
2. เพื่อศึกษาปัญหาและความต้องการการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่างฝูงบิน 401 กองบิน 4

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหาและความต้องการการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ใช้การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR)

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

ในการวิจัยโดยในขั้นตอนที่ 1 นี้เป็นการสร้างโอกาสให้ผู้มีส่วนอย่างสำคัญในงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ทุกฝ่ายได้มาร่วมกันศึกษาสภาพปัจจุบันของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 รวมทั้งร่วมกันระบุปัญหาและความต้องการการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 โดยการประยุกต์ใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (survey research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) ประกอบกัน โดยมีวิธีการดำเนินการวิจัยดังนี้

1. กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผู้วิจัยประยุกต์ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินงานหรือกระบวนการซ่อมบำรุง ซึ่งแบ่งเป็น 6 ด้านได้แก่

1.1 ด้านกำลังพล

1.2 ด้านเครื่องมือและคู่มือเอกสารทางเทคนิค

1.3 ด้านการควบคุมคุณภาพ

1.4 ด้านการส่งกำลังบำรุง

1.5 ด้านความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง

1.6 ด้านบริหาร

ในการวิจัยในระยะที่ 1 นี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR) โดยให้ผู้มีส่วนสำคัญและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุง ร่วมกันศึกษาสภาพปัจจุบันปัญหาและความต้องการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4

2. ประชากร

ประชากร ที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ แบ่งกลุ่มประชากรออกเป็น 2 กลุ่มดังนี้

2.1 ผู้มีส่วนสำคัญในการพัฒนาครั้งนี้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ช่าง จำนวน 19 นาย

2.2 ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนา แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

2.2.1 บุคลากรภายในฝ่ายการช่าง ได้แก่ หัวหน้าฝ่ายการช่าง รองหัวหน้าฝ่ายการช่าง หัวหน้าหมวดตรวจซ่อม รองหัวหน้าหมวดตรวจซ่อม หัวหน้าหมวดช่างประจำอากาศยาน ผู้ช่วยหัวหน้าหมวดช่างประจำอากาศยาน หัวหน้าเจ้าหน้าที่ตรวจ หัวหน้าหมวดคลังพัสดุ ผู้ช่วยหัวหน้าหมวดช่างประจำอากาศยาน และกำลังพลที่ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายการช่าง จำนวน 9 คน

2.2.2 บุคลากรภายนอกฝ่ายการช่างได้แก่ ผู้บังคับฝูงบิน 401 รองผู้บังคับฝูงบิน 401 หัวหน้าฝ่ายสื่อสาร หัวหน้าฝ่ายสรรพาวุธจำนวน 4 คน

3. วิธีการและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการและเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลหลากหลายวิธีการตามลักษณะและธรรมชาติของแหล่งข้อมูล ดังนี้

มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี

3.1 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (in-depth interview) ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนอย่างสำคัญในงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบิน ของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 โดยตรง รวม 9 คน คือ หัวหน้าหมู่ ช่างจำนวน 3 หมู่ ช่างประจำหมู่ จำนวน 6 คน โดยใช้แบบสัมภาษณ์ที่ครอบคลุมตามกรอบการวิจัย (ดังรายละเอียดที่ปรากฏในภาคผนวก ก)

ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่สุภางค์ จันทวานิช (2539, หน้า 82-84) ได้เสนอไว้เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญซึ่งเป็นบุคคลที่มีหน้าที่การงานยุ่งมาก เพื่อให้ได้ข้อมูลตามประเด็นการศึกษาที่ตั้งไว้ ดังนี้

3.1.1 การเตรียมการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ประสานงานกับผู้กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ นำเสนอกรอบในการสัมภาษณ์ และนัดหมาย วัน เวลา ที่สะดวกที่สุดที่สามารถสัมภาษณ์ได้ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเวลาในช่วงที่ทำงานตั้งแต่ วันจันทร์ - วันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 08.00-16.00 น

3.1.2 การสัมภาษณ์ เนื่องจากผู้วิจัยเป็นเจ้าหน้าที่ช่างผู้ปฏิบัติงาน ในฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ก จึงมีความคุ้นเคยกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญในระดับหนึ่ง ให้สามารถลดความช่องว่าง ระหว่างผู้วิจัยกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้อย่างมาก ทำให้เกิดความสะดวกและได้รับความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างดียิ่ง โดยผู้วิจัยได้แจ้งวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลและประเด็นในการสัมภาษณ์อีกครั้งหนึ่ง แล้วดำเนินการสัมภาษณ์ตามประเด็นที่กำหนดไว้ที่ละประเด็นจนครบทุกประเด็น ใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 45 นาทีต่อคน

3.1.3 การจดบันทึกการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีจดบันทึกเนื้อหาที่เป็นประเด็นสำคัญๆ ไว้เป็นแนวทาง ขณะเดียวกันก็ขออนุญาตบันทึกเสียงไว้ด้วย และเพื่อป้องกันความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการสรุปดังนั้นเมื่อสิ้นสุดการสัมภาษณ์ในแต่ละประเด็นผู้วิจัยได้ทบทวนและสรุปประเด็นเพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ยืนยันข้อมูลอีกครั้งหนึ่ง ทำเช่นนี้จนครบทุกประเด็น

3.1.4 การปิดการสัมภาษณ์ เมื่อสัมภาษณ์ครบทุกประเด็นแล้ว ผู้วิจัยได้ขอบคุณผู้ให้ข้อมูลสำคัญ พร้อมทั้งขอหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ในกรณีที่ต้องการความชัดเจนในบางประเด็นเพิ่มเติม

ในการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้แบบสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยได้ดำเนินการดังนี้

1) นำกรอบความคิดในการวิจัยดังกล่าวแล้วข้างต้นมาใช้เป็นหลักในการกำหนดประเด็นคำถามในการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

2) สร้างแบบสัมภาษณ์เพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลตามประเด็นที่กำหนด

3) ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสัมภาษณ์กับกรอบความคิดในการวิจัย โดยขอให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความตรงเชิงโครงสร้าง (construct validity) ก่อนนำไปใช้สัมภาษณ์จริง

4) ขณะที่สัมภาษณ์ เมื่อพบประเด็นที่เกี่ยวข้องก็ได้ปรับปรุงข้อคำถามเพิ่มเติมเพื่อให้ครอบคลุมประเด็นที่ต้องการให้มากที่สุด

3.2 การสอบถามใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 จำนวน 19 คน โดยใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้ดัดแปลงและสร้างขึ้นโดยการศึกษา ค้นคว้าจากตำรา และเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งแบบสอบถามเป็น 3 ตอน ที่ครอบคลุมตามกรอบแนวคิดในการวิจัย (ดังรายละเอียดที่ปรากฏในภาคผนวก ข) ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 6 ข้อลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกคำตอบ (check list)

ตอนที่ 2 สอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบให้เลือกประมาณค่าตามมาตราส่วนประมาณค่าของลิเคอร์ท (Likert's scale) 5 ระดับ โดยให้เลือกประมาณค่าในช่องที่ตรงกับความรู้สึกของผู้ตอบมากที่สุดเพียงช่องเดียว

โดยแบ่งคำถามเกี่ยวกับการปฏิบัติงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ออกเป็น 6 ด้าน คือ ด้านกำลังพล ด้านเครื่องมือและคู่มือเอกสารทางเทคนิค ด้านการควบคุมคุณภาพ ด้านการส่งกำลังบำรุง ด้านความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง ด้านบริหาร

ผู้วิจัยได้สร้างและหาคุณภาพของแบบสอบถาม โดยดำเนินการดังนี้

1) ศึกษาเอกสาร วารสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 และงานซ่อมบำรุงเครื่องบินของกองบัญชาการยุทธการทางอากาศ

2) ศึกษาเกณฑ์และวิธีการสร้างเครื่องมือจากเอกสารตำรา ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 และงานซ่อมบำรุงเครื่องบินของกองบัญชาการยุทธการทางอากาศ

3) สร้างแบบสอบถาม

4) นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความตรงเชิงโครงสร้าง (construct validity) แล้วแก้ไข ปรับปรุง จนได้ข้อคำถามที่ครอบคลุมเนื้อหาตามกรอบการวิจัย มีความชัดเจน และถูกต้องแล้วจึงนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3 การศึกษาเอกสาร ผู้วิจัยศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลในประเด็นเดียวกับการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ การศึกษาเอกสารได้ศึกษาจาก

3.3.1 เอกสารที่เป็นทางการ ได้แก่ รายงานการประชุม รายงานผลการดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4

3.3.2 เอกสารที่ไม่เป็นทางการ ได้แก่ เอกสารในการฝึกอบรม และอื่นๆ

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน ดังนี้

4.1 ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งโดยการแจกแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ โดยดำเนินการตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551

4.2 นำข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์ข้อมูล

4.3 จัดประชุมกลุ่มเฉพาะ โดยเชิญผู้ที่มีส่วนอย่างสำคัญในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ทุกฝ่าย ซึ่งได้แก่ หัวหน้าหมู่ ช่าง จำนวน 3 หมู่ ช่างประจำหมู่ รวมจำนวน 9 คน (รายชื่อดังปรากฏในภาคผนวก ค) มาประชุมร่วมกันเมื่อวันศุกร์ ที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2551 เวลา 09.00-10.00 น. ณ ห้องประชุมฝูงบิน 401 เพื่อรับทราบ ทบทวน ยืนยัน และปรับแก้ข้อมูลการศึกษาสภาพการดำเนินงานการซ่อมบำรุงระดับฝูงบิน ของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4ในปัจจุบัน รวมทั้งปัญหาและความต้องการการพัฒนาในการดำเนินงานร่วมกัน จนสามารถสรุปสภาพการงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4ในปัจจุบัน รวมทั้งปัญหาและความต้องการการพัฒนาในการงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ได้อย่างถูกต้องแม่นตรงมากที่สุด นอกจากนั้นผู้ร่วมประชุมยังได้ร่วมกันสะท้อนความต้องการการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4ในบางส่วนอีกด้วย

5. การตรวจสอบข้อมูล

เมื่อได้เก็บข้อมูลด้วยวิธีการต่างๆ ที่ใช้ประกอบกัน ดังรายละเอียดข้างต้นแล้วนั้น เพื่อให้การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นไปด้วยความถูกต้องมากที่สุด ผู้วิจัยจึงได้ตรวจสอบข้อมูลทั้งการตรวจสอบความตรง (validity) และการตรวจสอบความเที่ยง (reliability) โดยมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

5.1 การตรวจสอบความตรง ผู้วิจัยได้เริ่มพัฒนากรอบความคิดการวิจัยในครั้งนี้อย่างเป็นขั้นตอน และกำหนดเกณฑ์การดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนไว้ชัดเจน เช่น การเลือกผู้ที่มีส่วนอย่างสำคัญในการพัฒนางานงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง เป็นต้น ซึ่งเป็นการขจัดความอคติในการทำการวิจัยของผู้วิจัย จึงเป็นการตรวจสอบความตรงไปแล้วขั้นหนึ่ง นอกจากนั้นผู้วิจัยยังได้ใช้การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (triangulation) คือ

5.1.1 การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (data triangulation) ตรวจสอบข้อมูลจากแหล่งข้อมูล เวลา สถานที่ และบุคคล ที่ต่างกันต้องได้ข้อมูลที่ตรงกัน

5.1.2 การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล (methodological triangulation) ตรวจสอบข้อมูลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลหลายวิธีในเรื่องเดียวกันด้วยวิธีการต่างๆ ได้แก่ การสัมภาษณ์ การสอบถาม และการศึกษาเอกสาร

นอกจากนั้นการที่ผู้วิจัยได้จัดประชุมประชาพิจารณ์ (public dialogue) โดยเชิญผู้ที่มีส่วนอย่างสำคัญในการพัฒนางานงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4ทุกฝ่ายมาประชุมร่วมกันเพื่อรับทราบ ทบทวน ยืนยัน และปรับแก้ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการต่างๆ จนสามารถสรุปสภาพการงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4ในปัจจุบัน รวมทั้งปัญหาและความต้องการการพัฒนาในการดำเนินงานงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4ได้อย่างถูกต้องแม่นตรงมากที่สุด ก็นับเป็นการตรวจสอบความตรงของข้อมูลในอีกทางหนึ่งด้วย

5.2 การตรวจสอบความเที่ยง ความเที่ยงในงานวิจัยโดยทั่วๆ ไปนั้น ไม่ค่อยเหมาะกับงานวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยจึงตรวจสอบความไว้วางใจได้หรือความเที่ยง โดย

5.2.1 ผู้วิจัยได้แสดงถึงจุดยืนของกรอบความคิดการวิจัย การได้มาของข้อมูล วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล การเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

5.2.2 ผู้วิจัยใช้การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (triangulation) เช่นเดียวกับการตรวจสอบความตรงดังที่อธิบายไว้แล้ว

5.2.3 การตรวจสอบของนักวิจัยคนอื่น ที่สามารถจะใช้วิธีการศึกษาเดียวกันกับผู้วิจัย ตรวจสอบทานงานวิจัยชิ้นนี้ได้

6. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มาวิเคราะห์ โดยข้อมูลเชิงปริมาณวิเคราะห์โดยการใช้สถิติบรรยาย ส่วนข้อมูลเชิงคุณภาพวิเคราะห์โดยการวิเคราะห์เนื้อหา

6.1 การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (quantitative analysis) ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถาม โดยใช้สถิติบรรยาย (descriptive statistic) ดังนี้

6.1.1 แบบสอบถามกำลังพลที่ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 (แบบสอบถามชุดที่ 1 ในภาคผนวก) แบ่งเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการแจงนับ และการหาค่าร้อยละ

ส่วนที่ 2 สอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบิน ของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 เป็นคำถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า (rating scale) 5 ระดับ คำถามเป็นคำถามเชิงบวก (positive) ดังนั้น ข้อที่ได้คะแนนอยู่ในเกณฑ์มากที่สุดจะเป็นข้อที่มีสภาพปัจจุบันที่ดีมากที่สุด หรือมีปัญหาน้อยที่สุด ในทางกลับกันข้อที่ได้คะแนนอยู่ในเกณฑ์น้อยที่สุดจะเป็นข้อที่มีสภาพปัจจุบันที่ดีน้อยที่สุด หรือมีปัญหามากที่สุด วิเคราะห์โดยการหาค่าร้อยละ การหาค่าเฉลี่ย (arithmetic mean : μ) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation : σ) ซึ่งการแปลความหมายในการวิจัยครั้งนี้ จะแปลความหมายตามเกณฑ์ ดังนี้ (ประคอง กรรณสูต, 2538, หน้า 77)

1) การให้ค่าคะแนนตามความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม มีเกณฑ์ ดังนี้

ระดับการดำเนินการมากที่สุด	ให้คะแนน	5	คะแนน
ระดับการดำเนินการมาก	ให้คะแนน	4	คะแนน
ระดับการดำเนินการปานกลาง	ให้คะแนน	3	คะแนน
ระดับการดำเนินการน้อย	ให้คะแนน	2	คะแนน
ระดับการดำเนินการน้อยที่สุด	ให้คะแนน	1	คะแนน

2) การนำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยใช้ค่าเฉลี่ย(μ) จะใช้เกณฑ์ในการแปลความหมาย ดังนี้

คะแนน	4.51 – 5.00	หมายความว่า	ระดับการดำเนินการมากที่สุด
คะแนน	3.51 – 4.50	หมายความว่า	ระดับการดำเนินการมาก
คะแนน	2.51 – 3.50	หมายความว่า	ระดับการดำเนินการปานกลาง
คะแนน	1.51 – 2.50	หมายความว่า	ระดับการดำเนินการน้อย
คะแนน	1.00 – 1.50	หมายความว่า	ระดับการดำเนินการน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปฏิบัติงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบิน ของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 เป็นคำถามแบบปลายเปิด วิเคราะห์โดยการแบ่งกลุ่มของคำตอบแล้วนำมาสรุปในแต่ละด้าน

6.2 การวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (qualitative analysis) ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ การศึกษาเอกสาร และการประชุมประชาพิจารณ์ ที่ได้ตรวจสอบแล้วนำมาวิเคราะห์ประกอบกัน โดยผู้วิจัยได้ยึดวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) แบบสร้างข้อสรุป โดยการจำแนกชนิดข้อมูล (typological analysis) ตามกรอบการวิจัย โดยดำเนินการตามแนวทางที่ สุภางค์ จันทวานิช (2539, หน้า 136-137) เสนอไว้ คือ จำแนกข้อมูลที่วิเคราะห์ตามความเหมาะสมของข้อมูล ใช้ความรู้และประสบการณ์ในการงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ประกอบกับคำแนะนำของ

อาจารย์ที่ปรึกษา โดยจำแนกข้อมูลชนิดง่ายๆ ก่อน แล้วพิจารณาความสัมพันธ์ของข้อมูล อธิบายถึงความสัมพันธ์ และสาเหตุของปรากฏการณ์ โดยยึดกรอบการวิจัยเป็นหลัก

6.3 สำหรับข้อมูลทั่วไปของผู้ที่มีส่วนสำคัญและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ที่ตอบแบบสอบถามเพื่อนำมาวิเคราะห์หาสภาพปัจจุบัน ปัญหา และความต้องการการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 มีดังนี้

ข้อมูลทั่วไปของกำลังพลงานบำรุงเครื่องบิน L-39 ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ผู้วิจัยนำเสนอโดยยึดกรอบการวิจัยเป็นสำคัญ ดังนี้

ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นกำลังพลที่ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ทั้งหมดจำนวน 19 คน โดยเป็นเพศชายทั้งหมด ด้านอายุ ส่วนใหญ่มีอายุ 20 – 29 ปี คิดเป็นร้อยละ 47.3 รองลงมามีอายุ 30-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 42.1 ด้านยศที่ปฏิบัติงานส่วนใหญ่มียศ พ.อ.ต. - พ.อ.อ.คิดเป็นร้อยละ 68.4 รองลงมามียศ จ.ต. - จ.อ. คิดเป็นร้อยละ 26.3 ด้านระยะเวลาการรับราชการ ส่วนใหญ่มีระยะเวลาการรับราชการ16 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 36.8 รองลงมามีระยะเวลาการรับราชการ 6 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.5 ด้านระดับการศึกษาส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับต่ำปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 57.8รองลงมามีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 42.1 ด้านประสบการณ์เข้ารับการฝึกอบรมด้านงานซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่เคยเข้ารับการฝึกอบรม คิดเป็นร้อยละ 63.1 ที่เหลือไม่เคยเข้ารับการฝึกอบรม คิดเป็นร้อยละ 36.8 ดังปรากฏตาม ตาราง 3

ตาราง 3 ข้อมูลทั่วไปของกำลังพลที่ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4

สภาพทั่วไปของประชากร	จำนวน N = 19	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	19	100
2. อายุ(ปี)		
20-29 ปี	9	47.3
30-39 ปี	8	42.1
40 ปี ขึ้นไป	2	10.5

ตาราง 3 (ต่อ)

สภาพทั่วไปของประชากร	จำนวน N = 19	ร้อยละ
3. ยศ		
จ.ต. - จ.อ.	5	26.3
พ.อ.ต. - พ.อ.อ.	13	68.4
ร.ต. - ร.อ.	1	5.2
4. จำนวนปีที่รับราชการ		
1 - 5 ปี	4	21.0
6 - 10 ปี	6	31.5
11 -15 ปี	2	10.5
16 ปีขึ้นไป	7	36.8
5. วุฒิการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	11	57.8
ปริญญาตรี	8	42.1
6. การอบรม		
เคย	12	63.1
ไม่เคย	7	36.8

สภาพปัจจุบันของการดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4

การปฏิบัติงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 มีหัวหน้างาน กำหนดให้กำลังพลระดับผู้ปฏิบัติทุกตำแหน่งจะต้องมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39

ในปัจจุบันการปฏิบัติงานงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากกำลังพลระดับผู้ปฏิบัติส่วนใหญ่ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนางานงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ขาดความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติงานซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39 ถึงแม้ว่าส่วนใหญ่ยังมีประสบการณ์ในการทำงาน16 ปีขึ้นไป ประกอบกับผู้บริหารฝูงบิน 401 กองบิน 4 ได้ให้ความสำคัญต่องานซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39 ค่อนข้างมาก เนื่องจากเป็นเครื่องบินฝึกรบ ซึ่งในการศึกษาสภาพปัจจุบันของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4

มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี

ผู้วิจัยได้ศึกษาจากผู้ที่มีส่วนสำคัญและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 โดยได้เก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถาม และข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์และการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group discussion) ซึ่งได้ข้อมูลที่เป็นสภาพปัจจุบันงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ในด้านต่างๆ ตามกรอบการวิจัย ดังนี้

1. การดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4

1.1 การศึกษาสภาพปัจจุบันงานดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพล ผู้วิจัยได้ศึกษาตามความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนสำคัญและ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพลซึ่งได้ข้อมูล ดังนี้

1.1.1 จากการสอบถามกำลังพล ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 พบว่า

1) กำลังพลที่ทำหน้าที่มีเพียงพอในการปฏิบัติงานส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.57 ระดับการดำเนินการอยู่ในระดับปานกลาง

2) การบรรจุกำลังพลในหน่วยงานส่วนใหญ่ไม่ตรงกับความรู้ความสามารถ ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31 ระดับการดำเนินการอยู่ในระดับปานกลาง

3) กำลังพลส่วนใหญ่ยังไม่เคยได้รับการฝึกอบรมการซ่อมบำรุงส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.52 ระดับการดำเนินการอยู่ในระดับปานกลาง

4) กำลังพลที่มีความรู้ความสามารถลาออก ย้าย เกษียณ ส่งผลให้ประสิทธิภาพลดลง ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.57 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก

5) การจัดด้านกำลังพลโดยแยกเจ้าหน้าที่แต่ละระบบและแยกแผนกในการปฏิบัติการทำให้การประสานและการควบคุมทำได้ยาก ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.05 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง ดังปรากฏตามตาราง 4

ตาราง 4 สภาพการดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพล

ด้านกำลังพล	ระดับการดำเนินการ					μ	σ	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. กำลังพลที่ทำหน้าที่มีเพียงพอใน การปฏิบัติงาน	0 (0)	1 (5.2)	5 (26.3)	10 (52.6)	3 (15.7)	2.57	1.538	ปานกลาง

ตาราง 4 (ต่อ)

ด้านกำลังพล	ระดับการดำเนินการ					μ	σ	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
2. การบรรจุกำลังพลในหน่วยงานส่วนใหญ่ไม่ตรงกับความรู้ความสามารถ	1 (5.2)	7 (36.8)	8 (42.1)	3 (15.7)	0 (0)	3.31	.8200	ปานกลาง
3. กำลังพลส่วนใหญ่ยังไม่เคยได้รับการฝึกอบรมการซ่อมบำรุง	0 (0)	0 (0)	10 (52.6)	9 (47.3)	0 (0)	2.52	.5129	ปานกลาง
4. กำลังพลที่มีความรู้ความสามารถลาออกย้าย เกษียณ ส่งผลให้ประสิทธิภาพลดลง	2 (10.5)	9 (47.3)	6 (31.5)	2 (10.5)	0 (0)	3.57	.8377	มาก
5. การจัดด้านกำลังพลโดยแยกเจ้าหน้าที่แต่ละระบบและแยกแผนกในการปฏิบัติการทำให้การประสานและการควบคุมทำได้ยาก	2 (10.5)	1 (5.2)	12 (63.1)	4 (21.0)	0 (0)	3.05	.8481	ปานกลาง

1.1.2 จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพล พบว่า

1) กำลังพลที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับภาระงานที่เพิ่มขึ้น โดยเมื่อเทียบกับจำนวนเครื่องที่เข้าซ่อมกับจำนวนกำลังพลที่ปฏิบัติหน้าที่ นอกจากนี้ยังมีกำลังพลบางส่วนที่ต้องหมุนเวียนกันไปราชการนอกที่ตั้งเดือนละ 1 ครั้งๆละ 5 วัน

2) การบรรจุกำลังพลเข้าปฏิบัติงานไม่ตรงกับความรู้ความสามารถ เนื่องจากกำลังพลที่บรรจุใหม่จะจบจากโรงเรียนจ่าอากาศซึ่งยังไม่เคยมีความรู้ในเรื่องการซ่อม

มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี

เครื่องบิน L-39 จำเป็นต้องรับการฝึกและปฏิบัติจริงระยะหนึ่งก่อนจึงจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้

3) กำลังพลที่มีความรู้ความสามารถลาออก ย้าย เกษียณ ส่งผลให้ประสิทธิภาพลดลง สำหรับในเรื่องนี้มีผลกระทบโดยตรงอย่างมากเนื่องจากทำให้ขาดคนในการปฏิบัติหน้าที่โดยไม่มีการทดแทนและรวมถึงขาดคนที่มีความรู้ความสามารถด้วย

4) ส่วนการการแยกเจ้าหน้าที่แต่ละระบบ(ช่างยนต์ ช่างไฟฟ้า ช่างเครื่องบิน) ในการปฏิบัติงานทำให้การประสานและการควบคุมทำได้ยาก

โดยสรุปสภาพปัจจุบันงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพลที่ได้จากการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถาม ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์ และการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group discussion) เพื่อพิจารณาและยืนยันความถูกต้องของข้อมูล พบว่าด้านกำลังพลของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 พบว่ากำลังพลที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับภาระงานที่เพิ่มขึ้น การบรรจุกำลังพลเข้าปฏิบัติงานไม่ตรงกับความรู้ความสามารถและการการแยกเจ้าหน้าที่แต่ละระบบ (ช่างยนต์ ช่างไฟฟ้า ช่างเครื่องบิน) ในการปฏิบัติงานทำให้การประสานและการควบคุมทำได้ยาก

1.2 การศึกษาสภาพปัจจุบันงานดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพล ผู้วิจัยได้ศึกษาตามความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนสำคัญและ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านเครื่องมือและคู่มือเอกสารทางเทคนิค

1.2.1 จากการสอบถามกำลังพล ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 พบว่า

1) คู่มือเอกสารทางเทคนิคได้รับการปรับเปลี่ยนให้ทันสมัยแก่การใช้งานอยู่เสมอ ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.68 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

2) หน่วยงานยังมีข้อบกพร่องในการจัดเก็บดูแลรักษาเครื่องมือส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

3) หน่วยงานมีคู่มือการใช้งานของเครื่องมือพิเศษเพียงพอกับการใช้งาน ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.57 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

4) มีการจัดส่งเอกสารทางเทคนิคของบริษัทผู้ผลิตบริษัท อย่างเสมอ ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.57 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

5) หน่วยงานมีเครื่องมือที่ได้มาตรฐานเหมาะสมกับงานที่ปฏิบัติส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.28 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับน้อย ดังปรากฏตามตาราง 5

ตาราง 5 สภาพการดำเนินงานการดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านเครื่องมือและคู่มือเอกสารทางเทคนิค

ด้านเครื่องมือและคู่มือเอกสารทางเทคนิค	ระดับการดำเนินการ					μ	σ	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. คู่มือเอกสารทางเทคนิคได้รับการปรับเปลี่ยนให้ทันสมัยแก่การใช้งานอยู่เสมอ	0 (0)	3 (15.8)	8 (42.1)	7 (36.8)	1 (5.3)	2.68	.8200	ปานกลาง
2. หน่วยงานยังมีข้อบกพร่องในการจัดเก็บดูแลรักษาเครื่องมือ	0 (0)	9 (47.3)	5 (26.3)	5 (26.3)	0 (0)	3.21	.8549	ปานกลาง
3. หน่วยงานมีคู่มือการใช้งานของเครื่องมือพิเศษเพียงพอกับการใช้งาน	0 (0)	2 (10.5)	9 (47.3)	6 (31.5)	2 (10.5)	2.57	.8377	ปานกลาง
4. มีการจัดส่งเอกสารทางเทคนิคของบริษัทผู้ผลิตบริษัทอย่างเสมอ	0 (0)	2 (10.5)	9 (47.3)	6 (31.5)	2 (10.5)	2.57	.8377	ปานกลาง
5. หน่วยงานมีเครื่องมือที่ได้มาตรฐานเหมาะสมกับงานที่ปฏิบัติ	0 (0)	4 (21.0)	9 (47.3)	6 (31.5)	0 (0)	2.28	.7374	น้อย

1.2.2 จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านเครื่องมือและคู่มือเอกสารทางเทคนิค พบว่า

1) ด้านคู่มือเอกสารทางเทคนิคที่มีอยู่เก่าและไม่ทันสมัย

2) ไม่มีที่เก็บเอกสารที่แน่นอน หายบ่อย

3) ด้านเครื่องมือยังมีข้อบกพร่องในการจักเก็บยังไม่มีความเป็นระเบียบ การดูแลรักษาหลังการใช่งานยังไม่ดีพอ ทำให้ไม่พร้อมใช้งาน

มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี

โดยสรุปสภาพปัจจุบันของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านเครื่องมือและคู่มือเอกสารทางเทคนิคที่ได้จากการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถาม ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์ และการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group discussion) เพื่อพิจารณาและยืนยันความถูกต้องของข้อมูล พบว่าด้านเครื่องมือและคู่มือเอกสารทางเทคนิคของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ส่วนใหญ่ พบว่า คู่มือเอกสารทางเทคนิคที่มีอยู่เก่าไม่ทันสมัย ไม่มีที่เก็บเอกสารที่แน่นอน หายบ่อย ด้านเครื่องมือยังมีข้อบกพร่องในการจัดเก็บยังไม่มีความเป็นระเบียบ การดูแลรักษาหลังการใช้งานยังไม่ดีพอ ทำให้ไม่พร้อมใช้งาน

1.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันงานดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพล ผู้วิจัยได้ศึกษาตามความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนสำคัญและ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการควบคุมคุณภาพ

1.3.1 จากการสอบถามกำลังพล ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 พบว่า

1) หน่วยงานยังขาดนายตรวจที่มีความรู้และความสามารถในการตรวจ ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.00 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

2) การกำกับดูแลด้านการตรวจและการควบคุมคุณคุณภาพยังมีประสิทธิภาพต่ำ ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.94 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

3) การตรวจและการควบคุมคุณภาพควรได้รับการพัฒนา ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.52 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก

4) ผู้ที่ทำหน้าที่นายตรวจได้รับการอบรมถ่ายทอดความรู้จากผู้มีประสบการณ์ ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

5) นายตรวจไม่ปฏิบัติตามรายการตรวจซ่อมแต่ใช้ประสบการณ์และความเคยชิน ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.84 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง ดังปรากฏตามตาราง 6

ตาราง 6 สภาพการดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการควบคุมคุณภาพ

ด้านการควบคุมคุณภาพ	ระดับการดำเนินการ					μ	σ	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. หน่วยงานของท่านยังขาดนายตรวจที่มีความรู้และความสามารถในการตรวจ	1 (5.3)	3 (15.8)	10 (52.6)	5 (26.3)	0 (0)	3.00	.816	ปานกลาง
2. การกำกับดูแลด้านการตรวจและการควบคุมคุณคุณภาพยังมีประสิทธิภาพต่ำ	1 (5.3)	2 (10.5)	11 (57.9)	5 (26.3)	0 (0)	2.94	.7798	ปานกลาง
3. การตรวจและการควบคุมคุณภาพควรได้รับการพัฒนา	1 (5.3)	8 (42.1)	10 (52.6)	0 (0)	0 (0)	3.52	.6117	มาก
4. ผู้ที่ทำหน้าที่นายตรวจได้รับการอบรมถ่ายทอดความรู้จากผู้มีประสบการณ์	0 (0)	9 (47.4)	8 (42.1)	2 (10.5)	0 (0)	3.36	.6839	ปานกลาง
5. นายตรวจไม่ปฏิบัติตามรายการตรวจซ่อม แต่ใช้ประสบการณ์และความเคยชิน	0 (0)	5 (26.3)	8 (42.1)	4 (21.1)	2 (10.5)	2.84	.9581	ปานกลาง

1.3.2 จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการควบคุมคุณภาพ พบว่า

1) การกำกับดูแลด้านการตรวจและการควบคุมคุณภาพ ควรทำอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่องมากกว่าเดิม เนื่องจากจำนวนนายตรวจที่ทำหน้าที่ตรวจและควบคุมคุณภาพมีจำนวนน้อย ทำให้ไม่สามารถดูแลอย่างทั่วถึง

มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี

2) นายตรวจไม่ปฏิบัติตามรายการตรวจซ่อมแต่ใช้ประสบการณ์และความเคยชิน เนื่องจากมีความคุ้นเคยกับการทำงานแบบเดิม

โดยสรุปสภาพปัจจุบันของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการควบคุมคุณภาพ ที่ได้จากการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยการใช้แบบสอบถามข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์ และการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group discussion) เพื่อพิจารณาและยืนยันความถูกต้องของข้อมูล พบว่าด้านการควบคุมคุณภาพของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 พบว่า การกำกับดูแลด้านการตรวจและการควบคุมคุณคุณภาพ ควรทำอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่องมากกว่าเดิม และควรปฏิบัติตามมาตรฐานการตรวจงาน

1.4 การศึกษาสภาพปัจจุบันงานดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพล ผู้วิจัยได้ศึกษาตามความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนสำคัญ และ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการส่งกำลังบำรุง

1.4.1 จากการสอบถามกำลังพล ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 พบว่า

1) การจัดหาและการเบิกจ่ายพัสดุควรได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้ดีกว่าเดิม ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

2) หน่วยงานประสบปัญหาการขาดแคลนพัสดุอะไหล่ทำให้งานล่าช้า ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก

3) หน่วยงานประสบปัญหาด้านการรับคืนพัสดุจากการส่งซ่อมจากต่างหน่วยงานล่าช้า ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก

4) การเบิก/จ่ายพัสดุอะไหล่ไม่สะดวกและไม่เหมาะสมต่อการซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

5) การจัดหาพัสดุอะไหล่ของงานซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39 ยังมีปริมาณไม่เหมาะสมกับการต้องการของผู้ใช้งาน ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.63 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก ดังปรากฏตามตาราง 7

ตาราง 7 สภาพการดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการส่งกำลังบำรุง

ด้านการส่งกำลังบำรุง	ระดับการดำเนินการ					μ	σ	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. การจัดหาและการเบิกจ่ายพัสดุควรได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้ดีกว่าเดิม	1 (5.2)	8 (42.1)	9 (47.3)	1 (5.2)	0 (0)	3.47	.6966	ปานกลาง
2. หน่วยงานประสบปัญหาการขาดแคลนพัสดุอะไหล่ทำให้งานล่าช้า	4 (21.0)	7 (36.8)	6 (31.5)	2 (10.5)	0 (0)	3.68	.9459	มาก
3. หน่วยงานประสบปัญหาด้านการรับคืนพัสดุจากการส่งซ่อมจากต่างหน่วยงานล่าช้า	1 (5.2)	13 (68.4)	4 (21.0)	1 (5.2)	0 (0)	3.73	.6533	มาก
4. การเบิก/จ่ายพัสดุอะไหล่ไม่สะดวกและไม่เหมาะสมต่อการซ่อมบำรุง	1 (5.2)	9 (47.3)	7 (36.8)	2 (10.5)	0 (0)	3.47	.7723	ปานกลาง
5. การจัดหาพัสดุอะไหล่ของงานซ่อมบำรุงเครื่องบินL-39 ยังมีปริมาณไม่เหมาะสมกับการต้องการของผู้ใช้งาน	2 (10.5)	8 (42.1)	9 (47.3)	0 (0)	0 (0)	3.63	.6839	มาก

มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี

1.4.2 จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการส่งกำลังบำรุงพบว่า

1) ขั้นตอนการเบิกจ่ายพัสดุยังไม่ชัดเจน และไม่มีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำเวลาไปติดต่อเบิกจ่ายพัสดุ

2) การจัดหาพัสดุอะไหล่ของงานซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39 ยังมีปริมาณไม่พอดีกับการต้องการของผู้ใช้งาน พัสดุที่เบิกจ่ายไม่ทันสมัยกับการใช้งาน

โดยสรุปสภาพปัจจุบันงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการส่งกำลังบำรุง ที่ได้จากการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถาม ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์ และการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group discussion) เพื่อพิจารณาและยืนยันความถูกต้องของข้อมูล พบว่า ด้านการส่งกำลังบำรุง ของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 พบว่า ขั้นตอนการเบิกจ่ายพัสดุยังไม่ชัดเจนและไม่มีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำเวลาไปติดต่อเบิกจ่ายพัสดุ การจัดหาพัสดุอะไหล่ของงานซ่อมบำรุงเครื่องบินL-39 ยังมีปริมาณไม่พอดีกับการต้องการของผู้ใช้งาน พัสดุที่เบิกจ่ายไม่ทันสมัยกับการใช้งาน

1.5 การศึกษาสภาพปัจจุบันงานดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพล ผู้วิจัยได้ศึกษาตามความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนสำคัญและ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง

1.5.1 จากการสอบถามกำลังพล ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง พบว่า

1) ขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบอากาศยานส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

2) ขาดประสบการณ์และความชำนาญในการซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก

3) ยังขาดความรู้ความเข้าใจในการเปิดใช้คู่มือหรือเอกสารเทคนิคประกอบการซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.73 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก

4) ควรมีการเปิดหลักสูตรการซ่อมบำรุงให้เจ้าหน้าที่บรรจุใหม่ก่อนปฏิบัติงาน ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก

5) การใช้ข้อมูลจากปัญหาข้อขัดข้องในอดีตมีส่วนช่วยการวิเคราะห์ปัญหาข้อขัดข้องในการซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก ดังปรากฏตามตาราง 8

ตาราง 8 สภาพการดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง

ด้านความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง	ระดับการดำเนินการ					μ	σ	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1.ขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบอากาศยาน	1 (5.2)	8 (42.1)	9 (47.3)	1 (5.2)	0 (0)	3.47	.6966	ปานกลาง
2. ขาดประสบการณ์และความชำนาญในการซ่อมบำรุง	4 (21.0)	7 (36.8)	6 (31.5)	2 (10.5)	0 (0)	3.68	.9459	มาก
3. ยังขาดความรู้ความเข้าใจในการเปิดใช้คู่มือหรือเอกสารเทคนิคประกอบการซ่อมบำรุง	1 (5.2)	13 (68.4)	4 (21.0)	1 (5.2)	0 (0)	3.73	.6533	มาก
4. ควรมีการเปิดหลักสูตรการซ่อมบำรุงให้เจ้าหน้าที่บรรจุใหม่ก่อนปฏิบัติงาน	8 (42.1)	3 (15.7)	8 (42.1)	0 (0)	0 (0)	4.00	.9428	มาก
5.การใช้ข้อมูลจากปัญหาข้อขัดข้องในอดีตมีส่วนช่วยการวิเคราะห์ปัญหาข้อขัดข้องในการซ่อมบำรุง	8 (42.1)	3 (15.7)	8 (42.1)	0 (0)	0 (0)	4.00	.9428	มาก

1.5.2 จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง พบว่า

1) ส่วนใหญ่ยังขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39

2) นอกจากนี้ยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการเปิดใช้คู่มือ หรือเอกสารเทคนิคประกอบการซ่อมบำรุง

โดยสรุปสภาพปัจจุบันงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง ที่ได้จากการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถาม ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์ และการประชุมกลุ่ม

เฉพาะ (focus group discussion) เพื่อพิจารณาและยืนยันความถูกต้องของข้อมูล พบว่า ส่วนใหญ่ยังขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39 และยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการเปิดใช้คู่มือ หรือเอกสารเทคนิคประกอบการซ่อมบำรุง

1.6 การศึกษาสภาพปัจจุบันงานดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านกำลังพล ผู้วิจัยได้ศึกษาตามความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนสำคัญและ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการบริหาร

1.6.1 จากการสอบถามกำลังพล ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการบริหารพบว่า

1) เจ้าหน้าที่จัดดำเนินงานเพื่อทำหน้าที่จัด การเฉพาะงานซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39 โดยทำให้ส่งผลกระทบในการประสานงานมากับหน่วยอื่นส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.89 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก

2) การติดตามและการประเมิลผลการซ่อมบำรุงไม่ดีเท่าที่ควรส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.78 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

3) การประสานงานการซ่อมบำรุงในหน่วยงานยังมีประสิทธิภาพต่ำส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.89 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

4) หน่วยงานยังขาดการควบคุมและกำกับดูแลในการซ่อมบำรุงที่ดีส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง

5) การรวมเจ้าหน้าที่งานซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39 ทุกระบบไว้ในแผนเดียวกันจะทำให้การประสานการซ่อมบำรุงดียิ่งขึ้น ส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 ระดับการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง ดังปรากฏตามตาราง 9

ตาราง 9 สภาพการดำเนินงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการบริหาร

ด้านการบริหาร	ระดับการดำเนินการ					μ	σ	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. มีเจ้าหน้าที่จัดดำเนินงานเพื่อทำหน้าที่กำหนดเวลาการซ่อมบำรุงระดับฝูงบินเป็นไปด้วยความเรียบร้อย	5 (26.3)	8 (42.1)	5 (26.3)	1 (5.2)	0 (0)	3.89	.8752	มาก
2.การติดตามและการประเมิลผลการซ่อมบำรุงยังไม่ดีเท่าที่ควร	0 (0)	2 (10.5)	12 (63.1)	4 (21.0)	1 (5.2)	2.78	.7132	ปานกลาง
3.การประสานงานการซ่อมบำรุงในหน่วยงานยังมีประสิทธิภาพต่ำ	0 (0)	5 (26.3)	8 (42.1)	5 (26.3)	1 (5.2)	2.89	.8752	ปานกลาง
4.หน่วยงานของท่านยังขาดการควบคุมและกำกับดูแลในการซ่อมบำรุงที่ดี	2 (10.5)	5 (26.3)	9 (47.3)	3 (15.7)	0 (0)	3.31	.8852	ปานกลาง
5.การรวมเจ้าหน้าที่งานซ่อมบำรุงเครื่องบินL-39 ทุกระบบไว้ในแผนเดียวกันจะทำให้การประสานการซ่อมบำรุงดียิ่งขึ้น	2 (10.5)	5 (26.3)	10 (52.6)	2 (10.5)	0 (0)	3.36	.8307	ปานกลาง

1.6.2 จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการบริหาร พบว่า

1) ประสานงาน การควบคุมกำกับ การติดตามและประเมินผล การซ่อมบำรุงยังไม่ชัดเจน เนื่องจากมีหลายฝ่ายที่ร่วมในภารกิจซ่อมบำรุงระดับฝูงบิน การปรับ

แผนการซ่อมบำรุง หากมีกรณีที่มีปัญหาด้านอื่นมากระทบ ไม่ว่าจะเรื่องของพัสดุ อะไหล่ ทำให้การปฏิบัติงานมีความล่าช้า

2) กำลังพลยังขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน ขาดความเข้าใจกันระหว่างผู้บริหารกับผู้ปฏิบัติงาน ความเข้าใจดีต่อกันและกัน ขาดขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน

โดยสรุปสภาพปัจจุบันงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ด้านการบริหารที่ได้จากการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถาม ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์ และการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group discussion) เพื่อพิจารณาและยืนยันความถูกต้องของข้อมูล พบว่าการบริหารของงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 พบว่า ประสานงาน การควบคุมกำกับ การติดตามและประเมินผล การซ่อมบำรุงยังไม่ชัดเจน และกำลังพลยังขาดขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน

ปัญหาและความต้องการพัฒนาในงานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่างฝูงบิน 401 กองบิน 4

จากการวิจัยในระยะที่ 1 สามารถสรุปสภาพปัจจุบัน ปัญหา และความต้องการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4 ได้ดังปรากฏในตาราง 10

ตาราง 10 สรุปสภาพปัจจุบัน ปัญหาและความต้องการพัฒนางานซ่อมบำรุงระดับฝูงบินของฝ่ายการช่าง ฝูงบิน 401 กองบิน 4

งานซ่อมบำรุง	สภาพปัจจุบัน	ปัญหา	ความต้องการพัฒนา
1. ด้านด้านกำลังพล	กำลังพลที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับภาระงานที่เพิ่มขึ้น การบรรจุกำลังพลเข้าปฏิบัติงานไม่ตรงกับความรู้ความสามารถ การแยกเจ้าหน้าที่แต่ละระบบและแยกแผนกในการปฏิบัติงาน (ช่างยนต์ ช่างไฟฟ้า ช่างเครื่องบิน)ทำให้การประสานและการควบคุมทำได้ยาก	1. ปริมาณงานมีมากขึ้นอัตรากำลังเท่าเดิม 2. กำลังพลที่มีความรู้เรื่องการซ่อมเครื่องบิน L-39 ย้ายลาออกเกษียณ 3. กำลังพลที่บรรจุใหม่ไม่มีความรู้เรื่องการซ่อมเครื่องบิน L-39	1. มีกำลังพลให้สอดคล้องกับภารกิจของฝูงบิน 2. มีการพัฒนาความรู้ความสามารถให้มีคนที่เหมาะสมกับงาน 3. กำลังพลมีความรู้ความสามารถและทำงานทดแทนกันได้

ตาราง 10 (ต่อ)

งานซ่อมบำรุง	สภาพปัจจุบัน	ปัญหา	ความต้องการพัฒนา
		4. การแยกเจ้าหน้าที่แต่ละระบบและแยกแผนกในการปฏิบัติงาน (ช่างยนต์ ช่างไฟฟ้า ช่างเครื่องบิน)ทำให้การประสานและการควบคุมทำได้ยาก	
2. ด้านเครื่องมือและคู่มือเอกสารทางเทคนิค	1. ด้านเครื่องมือยังมีข้อบกพร่องในการจัดเก็บยังไม่มีความเป็นระเบียบ การดูแลรักษาหลังการใช้งานยังไม่ดีพอทำให้ไม่พร้อมใช้งาน 2. คู่มือเอกสารทางเทคนิคที่มีอยู่เก่าไม่ทันสมัย ไม่มีที่เก็บที่แน่นอน หายบ่อย	1. ด้านเครื่องมือการจัดเก็บยังไม่เป็นระเบียบ 2. เครื่องมือยังไม่พร้อมใช้งาน 3. คู่มือเก่า ชำรุด ไม่ทันสมัย 4. ไม่มีผู้รับผิดชอบในการดูแล และจัดเก็บคู่มือ	1. มีระบบการจัดเก็บเครื่องมือหลังการใช้งาน 2. มีสถานที่เก็บที่ค้นหาได้ง่าย 3.ปรับปรุงคู่มือให้ทันสมัย 4. มีผู้รับผิดชอบในการดูแล และจัดเก็บคู่มือ มีระบบการยืม-คืน
3. ด้านการควบคุมคุณภาพ	การกำกับดูแลด้านการตรวจและการควบคุมคุณคุณภาพ ควรทำอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่องมากกว่าเดิม	1. นายตรวจไม่ปฏิบัติตามรายการตรวจซ่อมใช้ประสบการณ์และความเคยชิน 2. นายตรวจให้ความสนใจ ควบคุมการปฏิบัติงานน้อย	นายตรวจ ควบคุมกำกับงานอย่างใกล้ชิดและปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรฐานการตรวจงาน
4.ด้านการส่งกำลังบำรุง	ขั้นตอนการเบิกจ่ายพัสดุยังไม่ชัดเจน การจัดหาพัสดุอะไหล่ของงานซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39 ยัง	1.ขั้นตอนการเบิกจ่ายไม่ชัดเจน 2.เจ้าหน้าที่พัสดุไม่อยู่ประจำ(กรณีเจ้าหน้าที่	1. มีขั้นตอนการเบิกจ่ายไม่ชัดเจน 2. มีเจ้าหน้าที่พัสดุที่มีความรู้ความสามารถ

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

ตาราง 10 (ต่อ)

งานซ่อมบำรุง	สภาพปัจจุบัน	ปัญหา	ความต้องการพัฒนา
	มีปริมาณไม่พอดีกับการต้องการของผู้ใช้งาน พัสดุที่เบิกจ่ายไม่ทันสมัยกับการใช้งาน	ประจำไม่อยู่เจ้าหน้าที่แทนปฏิบัติหน้าที่แทนกันไม่ได้) 3.พัสดุเก่าไม่ทันสมัย 4.พัสดุไม่พอใช้งาน	ปฏิบัติหน้าที่ประจำ 3. มีพัสดุที่ทันสมัยเพียงพอต่อการใช้งาน
5.ด้านความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุง	ส่วนใหญ่ยังขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39	กำลังพลมีความรู้เกี่ยวกับการซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39 น้อย	มีความรู้และทักษะเพียงพอสามารถปฏิบัติภารกิจซ่อมบำรุงเครื่องบิน L-39
6.ด้านการบริหาร	การบริหารกำลังพลเกี่ยวกับการประสานงาน การควบคุมกำกับ การติดตามและประเมินผลการซ่อมบำรุงยังไม่ชัดเจน กำลังพลยังขาดขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน	1.การควบคุมและกำกับดูแลในการซ่อมบำรุงยังไม่ชัดเจน 2.ขาดขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน	1.มีการควบคุมและกำกับดูแลในการซ่อมบำรุงที่ชัดเจน 2.มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานที่ดี

มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี