

2020

The Relationship between Personality Types and Decision Making among Sample of Aviation Candidates and Students' in Jordan

Aysheh Ahmed Asswalmeh
saeshah@yahoo.com

Mohammed Azzam Beni Nasr

Follow this and additional works at: https://digitalcommons.aaru.edu.jo/jaaru_rhe



Part of the [Educational Psychology Commons](#)

Recommended Citation

Asswalmeh, Aysheh Ahmed and Beni Nasr, Mohammed Azzam (2020) "The Relationship between Personality Types and Decision Making among Sample of Aviation Candidates and Students' in Jordan," *Journal of the Association of Arab Universities for Research in Higher Education (مجلة اتحاد الجامعات العربية (للبحوث في التعليم العالي*: Vol. 40 : Iss. 3 , Article 4.
Available at: https://digitalcommons.aaru.edu.jo/jaaru_rhe/vol40/iss3/4

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in Journal of the Association of Arab Universities for Research in Higher Education (مجلة اتحاد الجامعات العربية (للبحوث في التعليم العالي by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aaruu.edu.jo, marah@aaruu.edu.jo, dr_ahmad@aaruu.edu.jo.

The Relationship between Personality Types and Decision Making among Sample of Aviation Candidates and Students' in Jordan

Cover Page Footnote

* Faculty of Education- Al Yarmouk University- Jordan. * Directorate of Civil Defense - Jordan.

أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن

محمد عزام بني نصر*

عائشة احمد السوالمه*

الملخص

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن. ولتحقيق أهداف الدراسة، استخدم الباحثان مقياس أنماط الشخصية المعد من قبل الشريفيين والشريفيين والدقس (2018)، كما قاما بتطوير مقياس اتخاذ القرار. تكونت عينة الدراسة من (277) مرشحاً تلميذاً، تم اختيارهم بالطريقة المتيسرة خلال الفصل الدراسي 2016-2017.

أشارت نتائج الدراسة أن أكثر أنماط الشخصية انتشاراً لدى مرشحي وتلاميذ الطيران هو نمط الشخصية منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ)، يليه نمط الشخصية متحفظ حدي وجداني حاسم (INTJ)، كما أشارت النتائج إلى أن مستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران كان مرتفعاً.

كما وأشارت النتائج إلى وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران، وأشارت إلى اختلاف قوة العلاقة الارتباطية بين نمط الشخصية والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف المستوى الدراسي، لصالح السنة الثالثة، في حين لم تختلف قوة هذه العلاقة باختلاف مكان السكن. الكلمات المفتاحية: أنماط الشخصية، اتخاذ القرار، مرشحي وتلاميذ الطيران، الأردن.

The Relationship between Personality Types and Decision Making among Sample of Aviation Candidates and Students' in Jordan

Aysheh Ahmed Asswalmeh*

Mohammed Azzam Beni Nasr*

Abstract

This study aimed to reveal the relationship between personality types and decision making among sample of aviation candidates and students' in Jordan. To achieve the objectives of the study, the researchers used scale of personality types, which has been designed by Al-shraifeen & Al-shraifeen & Al- Deges study (2018). They developed scale of decision-making. The sample of the study consisted of (277) aviation candidates and students, were chosen availability during the semester 2016-2017.

The results of the study showed that the prevalent personality type among aviation candidates and students was personality type (ESTJ), then the personality type (INTJ). The results indicated that the level of ability to decision making among aviation candidates' and students was high degree.

The results showed there was statistically significant correlation relationship between personality types and the ability of decision making among aviation candidates' and students. The results indicated that difference of strength of the correlation relationship between each type of personality types and the ability of decision making among aviation candidates' and students' according to difference of the academic level, in favor of the third year, and it didn't differ according to place of residence.

Keywords: Personality types, decision-making, aviation candidates' and students', Jordan.

*كلية التربية - جامعة اليرموك - الأردن

*مديرية الدفاع المدني - الأردن

* Faculty of Education- Al Yarmouk University- Jordan.

* Directorate of Civil Defense - Jordan.

مقدمة

عملية الطيران، والقدرة على اتخاذ القرار المناسب في الوقت المناسب، إذ أن القرارات التي يتخذها الطيارين على درجة من الأهمية (Boyd, Patterson & Thompson, 2005). لذلك جاءت هذه الدراسة لتتناول واحد من أبرز الاقضايا التي تؤثر على عملية الطيران وهما نمط شخصية الطيار وقدرته على اتخاذ القرارات، خاصة في ظل ندرة الدراسات العربية التي تتناول هذا الموضوع بالبحث والتقصي. وهذا سينعكس كما يتوقع الباحثان على انتقاء الطيارين مستقبلاً من حيث لفت انتباه القائمين على ذلك الى ضرورة الانتباه الى بعض العوامل الهامة التي تؤثر على سير رحلة الطيران وهما نمط شخصية الطيار وقدرته على اتخاذ القرار.

ويُعد مفهوم الشخصية من أكثر مفاهيم علم النفس تعقيداً، وتعددت الآراء في معالجتها لمفهوم الشخصية من حيث طبيعتها، وخصائصها، ومكوناتها، وعملياتها، ونظرياتها (الداهري والبيدي، 1999). ويعرّف يونج (Yung, 1947) الشخصية بأنها عدد من الأنظمة المنفصلة والمتفاعلة التي يعتمد بعضها على البعض الآخر. كما أشار بأن نمط الشخصية يقصد به السمة التي تمتاز بها شخصية الفرد.

في حين عرفها ألبرت (Allport, 1961) أنها ذلك الانتظام الداخلي للأجهزة النفسية الفسيولوجية للفرد، التي تحدد توافقه الفريد في بيئته. أما بيم (2010) فعرّفها بأنها الكيان الذي يصدر عنه السلوك إذ تتكامل فيه الوظائف النفسية المختلفة التي يشملها.

والشخصية بنظر كاتل (Cattel, 1968) هي ما يمكننا من التنبؤ بما سيفعله الفرد عندما يكون في موقف معين. ويعرف مارتين (Martin, 2010) نمط الشخصية بأنها: النمط الذي يشمل الصفات الجسمية والعقلية والخُلُقِية والانفعالية كافة في تفاعلها مع بعضها بعضاً. وتُعدّ أنماط الشخصية وفقاً لنظرية يونج والتي هي إحدى متغيرات هذه الدراسة، الطريقة المناسبة لوصف وتقييم شخصية الفرد، وقد تم تقسيم أنماط الشخصية إلى

تتطلب أية المهنة مجموعة من القدرات والخصائص، والسماح من أجل النجاح فيها، وتُعدّ مهنة الطيران من المهن الصعبة للغاية، والتي يجب أن يتمتع من يمارسها بسمات وأنماط شخصية ونفسية تؤهله لقيادة الطائرة بمستوى عالٍ من المهارة والكفاية، والقدرة على اتخاذ القرارات الصائبة في الكثير من المواقف الحرجة، ومنذ ظهور علم الطيران، ظهرت طرق فعالة لاختيار الطيارين (Hunter & Burke, 1995).

ويختلف الأفراد في كيفية تعاملهم مع المعلومات وتحليلها ومن ثم قدرتهم على اتخاذ القرارات الملائمة إزاء المشكلات، وهذا يرتبط بخصائصهم الشخصية (الموسوي، 2010). ويرى جانيش وجوزيف (Ganesh & Joseph, 2005) أن أنماط الشخصية تحدد كيفية تفاعل الفرد مع الأحداث، وستؤثر شخصية الطيار في التعامل مع المواقف التي ستواجهه، كما ستؤثر في أدائه ورحلته، وسلامة الركاب؛ لذا تحاول كليات الطيران اختيار الأفراد المناسبين لدراسة الطيران، وتستبعد الأفراد ذوي السلوك الشاذ والاضطرابات النفسية.

ولكي يتميز الطيار بنمط شخصية يلائم طبيعة عمله، يتم تدريبه ليصبح قادراً على اتخاذ القرارات بسرعة في حالات الطوارئ، إذ تمثل بيئة الطيران بيئة متغيرة، ومعرضة للحوادث، وتغيرات الجو بشكل كبير؛ لذا يجب على الطيار أن يكون ذو شخصية متوازنة وحازمة، وقادر على اتخاذ القرارات بسرعة والقيام بالإجراءات، والأنشطة التي تحتاجها عملية الطيران (Glicksohn & Naor-Ziv, 2016).

ولذلك يُعدّ اختيار وتدريب الطيارين أمر بالغ الأهمية لنجاح مهمة الطيارين، وعملية الطيران، إذ يجب أن يكون الطيار ملماً بالمعلومات المتعلقة بالطيران كافة، ولديه معرفة كافية فيما يتعلق بالحوادث التي قد يتعرض لها، وأن يمتلك المهارات، والقدرات المطلوبة لنجاح

(Soltani, 2012). أما صاحب التفضيل الوجداني (Feeling) الذي يرمز له بالرمز (F)، فيفضل الفرد استخدام شعوره ووجدانه، وأحاسيسه للحكم على أمر ما، واتخاذ قرار معين وهدفه هو خلق الانسجام مع الآخرين، والتعامل مع كل فرد كفرد فريد من نوعه (Myers, et al, 2003).

رابعاً: نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي): يرمز لنمط الشخصية الحاسمة (Judgment) بالرمز (J)، يفضل الفرد في هذا النمط أن يكون حاسماً في اتخاذ أي قرار متعلق بالعالم الخارجي الذي يعيشه، وذلك بهدف التخطيط، والتنظيم الناجح لسير حياته، أما في نمط الشخصية التلقائي (Perception) الذي يرمز له بالرمز (P)، يفضل الفرد العيش بطريقة عفوية، ومرنة، ويسعى دائماً إلى فهم الحياة بطريقة بسيطة، وسهلة (Berens, 2001).

لقد بدأت دراسة شخصية الطيارين باستكمال المتطلبات والشروط لقيادة الطائرات في الحربين العالميتين، ويتم اختيار الأفراد المناسبين ممن لديهم سمات شخصية مطابقة لوظيفة الطيار وإقضاء الأفراد الذين لديهم سمات شخصية غير مطابقة (Ganesh & Joseph, 2005).

ولكي يتميز الطيار بنمط شخصية يلائم طبيعة عمله، يجب أن يكون قادراً على مواجهة الضغوط التي قد تواجهه، وأن يتعامل معها بحكمة، وأن يتحلى بالشجاعة، والثقة بالنفس، وأن يكون مستقراً عاطفياً، ومنفتحاً على الآخرين، ومتكيف مع الآخرين، والبيئة المحيطة به، وطاقت الطيران بأكمله (Rose, Barron, Carretta & Arnold & Howse, 2014).

لذلك يُعد اختيار وتدريب الطيارين أمر بالغ الأهمية لنجاح مهمة الطيارين، وعملية الطيران، إذ يجب أن يكون لدى الطيار القدرة على اتخاذ القرار المناسب في الوقت المناسب (Boyd, Patterson & Thompson, 2005).

أربع ثنائيات منفصلة، ومن خلالها يتم معرفة نمط شخصية الفرد (Cohen, Ornoy & Karen, 2013). كما أشار يونج إلى أن هناك أربع وظائف سيكولوجية رئيسة للشخصية تتمثل بالتفكير والوجدان، والإحساس والحدس، (Yung, 1968). وبالنظر إلى الشخصية وفقاً لوجهة نظر يونج، فإن شخصية الفرد تتكون من مجموعة من التفضيلات، وبالتالي فإن كل فرد يمكن أن يقع في أحد اتجاهين متعاكسين وعلى النحو التالي:

أولاً: نمط الشخصية (منفتح/ متحفظ): يرمز لصاحب التفضيل المنفتح (Extraversion) بالرمز (E)، ويفضل الفرد التركيز على العالم الخارجي الخاص بالأفراد الآخرين والأنشطة، إذ يتميز بأنه فرد اجتماعي، وليس منطوي على نفسه (Myers, Mccaulley, Quenk, Hammer, 2003). أما صاحب التفضيل المتحفظ (Introversion) فيرمز له بالرمز (I)، ويفضل الفرد في هذا التفضيل التركيز على العالم الداخلي المرتبط بأفكاره، وخبراته، كما أنه متأمل جيد في ذكرياته، ومشاعره، وخبراته، وتجاربه (Pearman & Albritton, 2010). ثانياً: نمط الشخصية (الحسي/ الحدسي): يرمز لصاحب التفضيل الحسي (Sensing) برمز (S)، ويفضل الفرد الاستشعار بالواقع، وأخذ المعلومات بشكلها الحقيقي، والواقعي (Kise, 2007). أما صاحب التفضيل الحدسي (Intuition)، الذي يرمز له برمز (N)، فيفضل الفرد أخذ المعلومات من خلال رؤيته للأشياء من منظور إحساسه بالأشياء، فهو يريد الحصول على المعلومات ضمن إدراكه، ووعيه للإمكانيات (Cohen, Ornoy & Karen, 2013):

ثالثاً: نمط الشخصية (مفكر/ وجداني): يرمز لصاحب التفضيل المفكر (Thinking) بالرمز (T)، ويفضل الفرد استخدام التفكير في الوصول إلى حكم ما، وذلك بإلقاء نظرة على العواقب المنطقية لاختيار قرار ما، أو عمل معين، إذ يكون حكمه عقلاني (Bahreinian, Beheshti, 2005).

استخدام مقياس أنماط الشخصية في خمسة أنماط (العصابية، الانبساطية، الانفتاح على الخبرة، المقبولية، الاجتهاد). تكونت عينة الدراسة من (200) طالباً وطالبة من طلبة البكالوريوس الملتحقين ببرنامج الطيران. أظهرت نتائج الدراسة أن نمط المقبولية أكثر أنماط الشخصية انتشاراً، تلاه نمط الاجتهاد ومن ثم الانفتاح على الخبرة، تلاه نمط الانبساطية، وفي المرتبة الأخيرة نمط العصابية .

ولنمط الشخصية أثر خاص في النظام الذي يعمل به الفرد، فمتخذ القرار داخل هذا النظام ليس آلة لها رد فعل متوقع أو متنبأً به بشكل دقيق، ولكن يجب أن يفسر سلوك الفرد وفقاً لمحددات السلوك الشخصي لمتخذ القرار (العتيبي، 2007).

ويشير زامبوك وكلاين (Zsambok & Klein, 1997) إلى أن عملية اتخاذ القرار في الطيران تُبنى أساساً على عملية اتخاذ القرار حيث أن اتخاذ القرار في الطيران يتم في بيئات ديناميكية، ومعقدة تتسم بوجود مشكلات عديدة، وكثرة المعلومات المحيطة بالطيار، وقد يواجه مواقف مجهولة ومشكوك فيها، بالإضافة إلى ضيق الوقت وكثرة المخاطر التي قد تواجه طاقم الطائرة، كما أن هذه البيئات تحتاج إلى معايير، وأهداف تنظيمية يجب أن تكون بعيدة عن الخيارات الشخصية لمتخذ القرار .

وتتضمن عملية اتخاذ القرار المهام، والحالات التي يواجهها الطيار على متن الطائرة، ويجب على الطيارين تنفيذ مجموعة واسعة من المهام الأخرى، بالإضافة إلى مهمة الطيران، وقيادة طائراتهم بشكل سليم، وضمن معايير الأمان، والسلامة. وفي كثير من الأحيان، يعد التحليق بالطائرة بحد ذاته في بيئة معينة مهمة صعبة (Kaempf & Orasanu, 1997).

ويجب أن يكون لدى الطيار قدرة على إدارة المهام بشكل مرن وإدارة المهام الإجرائية في أثناء عملية الطيران الروتينية، وذلك بهدف اتخاذ القرارات التي من

وفي هذا الصدد تم اجراء العديد من الدراسات للكشف عن انماط شخصية الطيارين وتأثيرها على الطيران مثل دراسة ديفلين وسينغ (Devlin & Singh, 2010) في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى تعرف أنماط الشخصية لدى طاقم سلاح الجو الأمريكي وفقاً لأنماط الشخصية لدى يونج. واستخدام مقياس أنماط الشخصية وفقاً لمؤشر الأنماط لمايرز وبريجز. تكونت عينة الدراسة من (35) ضابطاً ومجنداً في سلاح الجو الأمريكي. أظهرت نتائج الدراسة وجود أوجه تشابه في أنماط الشخصية بين الضباط، والأفراد المجندين، إذ فضلوا نمط الشخصية الانطوائية على الانبساطية، ونمط الشخصية الحسية على الحسية، ونمط الشخصية الحاسمة على التلقائية.

وقام سيندوجا وشريفاستافا وقامبير وقاتورفيدولا (Sindhuja, Shrivastava, Gambhir & Chaturvedula, 2013) بدراسة بهدف التعرف على طبيعة سمة الذكاء العاطفي، ونوع الشخصية لدى الطيارين العسكريين الهنديين، والتأكد من العلاقة بين سمة الذكاء العاطفي والشخصية. تكونت عينة الدراسة من (60) طياراً عسكرياً هندياً متدرباً. تم استخدام استبانة أنماط الشخصية، واستبانة الذكاء العاطفي. أظهرت نتائج الدراسة أن الطيارين يرون أنفسهم فوق متوسط مستوى الذكاء العاطفي، وأن العلاقة بين الشخصية والذكاء العاطفي تؤدي إلى زيادة كبيرة في العلاقة بين نوع الشخصية والذكاء العاطفي، وأشارت النتائج أن نمط الشخصية السائد لدى الطيارين الهنديين، كان النمط منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ)، وبينت النتائج أن الذكاء العاطفي هو مؤشر مهم لسير الأشخاص الفعال للأطعم الجوية ولفهم علاقتها نحو الأداء الإيجابي في مكان العمل.

وهدف دراسة جاو وكونج (Gao & Kong, 2016) التي أجريت في استراليا إلى تعرف أنماط الشخصية لدى الطلبة المسجلين في برنامج الطيران. تم

وتعرّف القوات المسلحة الأنغولية (Federal Aviation Administration (FAA), 1991) اتخاذ القرار في الطيران أنه: نهج منظم للعملية الذهنية التي يستخدمها الطيارون لتحديد أفضل مسار للعمل، وذلك استجابةً لمجموعة معينة من الظروف.

وقد أشار فيشر ووراسانو وبيتش (Fischer, Orasanu & Wich, 1995) إلى أن ما يزيد تقييد عملية اتخاذ القرار هو المخاطر التي قد تواجه الطيار، وضغط الوقت، والمتغيرات الظرفية المفاجئة. واقترح جينسين وجيلكي وتيجنير (Jensen, Guilke & Tigner, 1997) أنه يجب أن تكون إدارة المخاطر جزءاً رئيساً من عملية اتخاذ القرار، فعلى الطيار أن يدرك تغير العوامل البيئية والمناخية في أثناء رحلة الطيران (Li, Baker, 2002). (Lamb, Grabowski & Rebok, 2002).

وأجريت العديد من الدراسات في مجال العوامل المؤثرة على اتخاذ القرار لدى الطيارين، حيث أجرى كاوسي ودوهايس وبيران وساباتيني وباستور (Causse, Dehais, Peran, Sabatini & Pastor, 2013) دراسة في فرنسا هدفت إلى الكشف عن آثار العاطفة، والمشاعر على اتخاذ القرارات لدى الطيارين، وتعرف النهج المريح للأعصاب لسلامة عملية الطيران. تكونت عينة الدراسة من (18) طياراً، تم توزيعهم في مجموعتين، تجريبية مكونة من (12) طياراً، وضابطة مكونة من (6) طيارين. تم استخدام التصوير بالرنين المغناطيسي الوظيفي لتصوير الأعصاب لدراسة أثر العاطفة في عملية اتخاذ القرار. أظهرت النتائج أن مستوى القدرة على اتخاذ القرارات لدى الطيارين جاء متوسطاً، كما أشارت النتائج إلى أن للعاطفة والمشاعر السلبية آثار على اتخاذ القرار والأداء الإدراكي لدى الطيارين، حيث قد يعرضهم ذلك للخطر، وأشارت النتائج إلى أن المشاعر الأقل العقلانية تؤثر في سلامة، وأمان عملية الطيران.

شأنها المحافظة على سلامة، وأمن الرحلة، وكافة أطرافها (Wiggins & O'Hare, 1995).

ويعد اتخاذ القرار من أهم الجوانب المتعلقة بأية مهنة، كما يمكن اعتبار أسلوب اتخاذ القرار كأسلوب معرفي، أو نفسي، أو أسلوب حل المشكلة (Pennino, 2002).

وتعرف إبراهيم (2004) اتخاذ القرار أنه: عملية عقلية تتطلب قدراً كبيراً من الاهتمام والإدراك لتشخيص المشكلة وتحليلها في عملية اختيار البديل للسلوك بين بدائل عدة متاحة لمواجهة موقف معين. ويعرف تغلب (2011) اتخاذ القرار أنه اختيار بديل من بين بدائل عدة. ويعرف مركز التعلم الإبداعي (Center for Creative Learning, 2013) اتخاذ القرار بأنه: نمط التعامل مع الأفكار، والمعلومات الجديدة، وإدارة التغيير، والاستجابة بفاعلية لكل ما هو جديد، ومواجهة التحديات، وذلك وفقاً للفروق الفردية.

وقد أشار جاميان وسيده وابيربار (Jamian, Sidhu & Aperapar, 2011) إلى أن أسلوب اتخاذ القرار هو العامل الرئيس الذي يسهم في نجاح القادة، وأدائهم التنظيمي. كما أكد بينينو (Pennino, 2002) أن أسلوب اتخاذ القرار هو اتجاه القائد نحو تصور حالات معينة، والتفكير بها للتوصل إلى نتيجة معينة. ويشمل اتخاذ القرار اختيار البديل الأفضل من خيارات متعددة، وذلك للوصول إلى هدف معين أو تحسين أمر ما (Ahmed, Hasnain & Venkatesan, 2012).

ويُعدّ القرار غير صحيح في كثير من الأحيان عندما يكون متخذ القرار غير قادر على اختيار البديل الأفضل بين الخيارات التي أمامه (Loo, 2000).

وهناك عوامل قد تؤثر في اتخاذ القرار، وهي: العقلانية، والمعرفة الكاملة، وفهم النتائج المترتبة على عمل معين، واكتساب المقدرة حول فهم النتائج المستقبلية لأي عمل (Business Mate Org, 2011).

نتائج الدراسة أن مستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى الطيارين جاء مرتفعاً، وأن اتجاهات الطيارين نحو اتخاذ القرارات القائمة على الأدلة جاءت إيجابية، وأشار الطيارون إلى أن الخبرة العملية في مجال الطيران تساعد في اتخاذ القرارات بسهولة، كما يمكن اتخاذ القرارات في الوقت المناسب من خلال وجود بيانات، ومعلومات، وأدلة تتعلق بالرحلة الجوية.

ومن خلال الدراسات السابقة التي تناولت أنماط الشخصية، يتضح الاهتمام بتناول أنماط الشخصية لدى الطيارين، كما جاء في دراسة ديفلين وسينغ (Devlin & Singh, 2010)، وجاو وكونج (Gao & Kong, 2016)، إلى أهمية، ودور نمط الشخصية في حياة الطيارين، وأثره في مهنتهم، وقد أشارت نتائج هذه الدراسات إلى التباين في أنماط الشخصية لدى الطيارين، كما تناولت بعض الدراسات الذكاء العاطفي وأنماط الشخصية لدى الطيارين، كدراسة سيندوجا وآخرين (Sindhuja, et al, 2013). كما أكدت هذه الدراسات على أهمية قرارات الطيارين، لكونها ترتبط بحياة الأفراد، كما ورد في دراسة كاوسي وآخرون (Causse, et al, 2013)، وبويتشير (Boettcher, 2014)، وأمبس (Ambs, 2014)، ومافين وآخرون (Mavin, et al, 2015)، إذ أشارت نتائج هذه الدراسات إلى أهمية إدارة المخاطر، وفهم المواقف التي يتعرض لها الطيارون، وأهمية اتخاذ القرار المناسب تجاه هذه المواقف، وبالضرورة أن يكون القرار المتخذ حكيماً، لكونه يرتبط بحياة، وسلامة أمن الأفراد.

وبمقارنة الدراسة الحالية بالدراسات السابقة، وما يميزها عن غيرها من الدراسات، تجدر الإشارة إلى أنه لم يكن هناك أي من الدراسات - بحدود علم الباحث- اهتمت بتناول أنماط الشخصية، وعلاقتها باتخاذ القرار لدى الطيارين، وبخاصة في البيئة العربية، الأمر الذي يعزز من إجراء هذه الدراسة في ضوء ندرة الدراسات في هذا المجال، أضف إلى ذلك أن الدراسة الحالية تتناول شريحة على درجة من الأهمية، ويتوقع أن تكون هذه

وقام بويتشير (Boettcher, 2014) بدراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى الكشف عن مستوى أداء الطيارين في حالات صعوبة اتخاذ القرارات، وذلك في ضوء النظرية النوعية المتعلقة بدور لعب الانحرافات في أداء الطيارين. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم إجراء المقابلات شبه المنظمة مع الطيارين. تكونت عينة الدراسة من (14) طياراً. أظهرت نتائج الدراسة أن مستوى أداء الطيارين في حالات صعوبة اتخاذ القرارات جاء منخفضاً، إذ يفقدون وعيهم، وسيطرتهم في الانخراط في الأنشطة، والمهارات المطلوبة منهم، لذا عليهم تعلم استراتيجيات الحفاظ على التركيز، وتجنب الشعور بالضغوط المختلفة التي قد يتعرض لها في أثناء رحلة الطيران.

وأجرى أمبس (Ambs, 2014) دراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى الكشف عن تأثير نظام التشغيل الآلي في القيادة في عملية اتخاذ القرار لدى الطيارين، وتصوراتهم في الأحوال الجوية السيئة. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم استخدام استبانة اتخاذ القرار لدى الطيارين. تكونت عينة الدراسة من (34) طياراً. أظهرت نتائج الدراسة وجود تأثير سلبي دال إحصائياً لنظام التشغيل الآلي لوجو قمرة القيادة في عملية اتخاذ القرار لدى الطيارين، وتصوراتهم، إذ يعتمد هذا التأثير على قدرة الطيارين على أداء مهامهم من دون استخدام نظام التشغيل الآلي، بل يفضل استخدام النظام اليدوي، وأشارت النتائج إلى أن استخدام نظام التشغيل الآلي يسبب عدم التوازن بين اتخاذ القرارات ومواصلة الرحلة الجوية في الأحوال الجوية السيئة.

وقام مافين وروث وسو ومنرو (Mavin, Roth, Soo & Munro, 2015) بدراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى الكشف عن اتجاهات الطيارين نحو اتخاذ القرارات القائمة على الأدلة. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم استخدام مقياس الاتجاهات نحو اتخاذ القرار. تكونت عينة الدراسة من (23) طياراً. أظهرت

- هل توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين أنماط الشخصية ومستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟

- هل تختلف قوة العلاقة بين أنماط الشخصية والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف متغيرات المستوى الدراسية ومكان السكن؟

أهمية الدراسة

الأهمية النظرية:

- تعد الدراسة الحالية الأولى عربياً - في حدود علم الباحثان - التي تناولت هذه المتغيرات مجتمعة، وبالتالي فإن هذه الدراسة هي الأولى من نوعها على الصعيد العربي.

- من المتوقع أن توفر الدراسة للباحثين والمهتمين معلومات مهمة حول الطيران، وأن تكون البداية والتمهيد لإجراء المزيد من الدراسات ضمن هذا المجال. كما ستساعد في ادراك أهمية التعرف على نمط الشخصية الأكثر مناسبة للطيار، ومن المتوقع أن تفتح هذه الدراسة آفاقاً بحثية للدارسين والمهتمين في هذا المجال.

- تشكل الدراسة تدعياً للجانب المعرفي من خلال ما ستوفره من معلومات حول أهمية أنماط الشخصية واتخاذ القرار في عملية الطيران التي قد يستفيد منها القائمون على عملية اختيار الطيارين

الأهمية العملية:

- وفرت الدراسة الحالية مقياسيين هاميين يمكن الاستفادة منهما عند اختيار الطيارين باعتبار ان اختيلاهم امر ليس سهلا، لما يقع على عاتق الطيار من مسؤوليات هامه وخطيره.

- تبرز أهمية الدراسة من الناحية التطبيقية لمتخذي القرار في اختيار الطيارين، وإمكانية توظيف النتائج والمعلومات التي تم التوصل إليها في بناء البرامج التدريبية لتحسين قدرات مرشحي الطيران على اتخاذ

الدراسة انطلاقة لدراسات أخرى في هذا المجال، لكونها الدراسة الأولى - في حدود علم الباحث - التي اهتمت بتناول أنماط الشخصية لدى الطيارين، وعلاقتها باتخاذ القرار.

من هنا يتضح ان ما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة أنها الأولى - بحدود علم الباحثين - التي اهتمت بالربط بين أنماط الشخصية و باتخاذ القرار لدى الطيارين، وبخاصة في البيئة العربية، الأمر الذي يعزز من إجراء هذه الدراسة في ضوء ندرة الدراسات في هذا المجال، أضف إلى ذلك أن الدراسة الحالية تتناول شريحة على درجة من الأهمية، ويتوقع أن تكون هذه الدراسة انطلاقة لدراسات أخرى في هذا المجال.

مشكلة الدراسة وأسئلتها

على الرغم من التطور الهائل في تكنولوجيا الطيران وأنظمة الطائرات الخالية من الحوادث، إلا أن الحوادث في الطيران لا تزال تحدث، وما زال العامل البشري يلعب دوراً واضحاً في ظهور أخطاء الطيران، وهذا ما أكدته مؤسسة حماية الطيران (Air Safety Foundation, 2006) من أن ما نسبته (75%) من حوادث الطيران تعود إلى اتخاذ القرارات الخاطئة. ونظراً لطبيعة البيئات عالية الخطورة التي يعمل بها الطيارون يجب أن يكون لديهم طريقة مناسبة لاتخاذ القرارات التي تتحكم بمستوى السلامة في مجال الطيران ويلعب نمط الشخصية الخاص بالطيار دوراً مهماً في عملية اتخاذ القرارات.

أسئلة الدراسة:

هدفت الدراسة الحالية الكشف عن أنماط الشخصية السائدة لدى التلاميذ الطيارين في الأردن وعلاقتها باتخاذ القرار لديهم، وذلك من خلال الإجابة عن التساؤلات الآتية:

- ما نمط الشخصية السائد لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟

- ما مستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟

الطريقة والإجراءات**منهج الدراسة**

استخدم الباحثان في هذه الدراسة المنهج الارتباطي الوصفي لمناسبته لهذه الدراسة.

مجتمع الدراسة

تكوّن مجتمع الدراسة من جميع مرشحي وتلاميذ الطيران في المملكة الأردنية الهاشمية المنتظمين بالدراسة والتدريب للعام الدراسي 2016-2017، والبالغ عددهم (500) مرشحاً تلميذاً، موزعين على أحد عشر جنسية، وفقاً للسجلات الرسمية ذات العلاقة، والتي تم الحصول عليها من كليات الطيران (أكاديمية الطيران الملكية وأكاديمية الشرق الأوسط للطيران).

عينة الدراسة

تكونت عينة الدراسة من (277) مرشحاً تلميذاً، تم اختيارهم بالطريقة المتيسرة من مرشحي وتلاميذ الطيران، والمسجلين للفصل الدراسي الثاني من العام الدراسي 2016-2017.

مقياس الدراسة**أولاً: مقياس أنماط الشخصية**

يهدف الكشف عن أنماط الشخصية لدى عينة من تلاميذ مرشحي الطيران في الأردن، تم استخدام مقياس أنماط الشخصية المطور من قبل الشريفيين والشريفيين والدقس (2018) بالاعتماد على نظرية يونغويتكون المقياس بصورته النهائية من (54) فقرة موزعة في أربعة أبعاد وهي: المنفتح، أو المتحفظ، المفكر أو الوجداني، الحاسم أو التلقائي.

دلالات صدق مقياس أنماط الشخصية

تمعرض المقياس بصورته الأصلية على (10) من المحكمين ذوي الخبرة للتحقق من الصدق الظاهري. كما تم التحقق من فاعلية الفقرات بحساب معامل ارتباط بيرسون (Pearson) بين فقرات أنماط الشخصية والنمط الذي تتبع له.

القرار المناسب، من خلال توفير ظروف وفرص للتلاميذ من أجل اتخاذ القرارات في محاولة لتحسين مهاراتهم .

- كما ستساعد في التعرف على نمط الشخصية الأكثر مناسبة للطيار، وتوفير طريقة مفيدة لتحديد أنماط الشخصية المناسبة.

التعريفات الاصطلاحية والإجرائية

- **نمط الشخصية:** السمة التي تمتاز بها شخصية الفرد، وتشمل الصفات الجسمية والعقلية والخلقية والانفعالية كافة في تفاعلها مع بعضها بعضاً (Yung, 1947). ويعرف إجرائياً الدرجة التي حصل عليها المفحوص على التقضيلات الخاصة بكل بعد من أبعاد مقياس أنماط الشخصية المستخدم في هذه الدراسة.

- **اتخاذ القرار:** هو اختيار البديل المناسب والذي يتم بعد دراسة شاملة، وتحليلية لجميع جوانب المشكلة، وموضوع اتخاذ القرار (حمدان، 2010). ويعرف إجرائياً الدرجة التي حصل عليها المفحوص على مقياس اتخاذ القرار المستخدم في هذه الدراسة.

- **مرشح تلميذ الطيران:** هو المرشح التلميذ في أكاديميات الطيران، والذي يتخرج برخصة طيار تجاري مدني بعد إكمال الساعات المحددة بواقع (155) ساعة طيران محرك واحد، بعدها يتسلسل بدورات للطيران المتقدم من طيران على طائرة ذات محركين، أو طيران بطائرات تجارية كبيرة.

محددات الدراسة

- اقتصرت هذه الدراسة على عينة متيسرة من مرشحي وتلاميذ كليات الطيران في الأردن (فئة الذكور) للعام 2016-2017. كما تتحدد نتائج الدراسة في ضوء الخصائص السيكومترية لمقياسي الدراسة وكذلك في ضوء المفاهيم، والمصطلحات الخاصة بالدراسة، وما تضمنته من أبعاد.

جدول (1)

قيم معاملات ارتباط الفقرة بالنمط الذي تنتمي إليه

الارتباط مع النمط	مضمون الفقرة	رقم الفقرة	النمط
0.37	أنتقي عدداً كبيراً من الأفراد لأجتمع بهم وأتحدث إليهم.	1	نمط الشخصية منفتح/متحفظ
0.48	أبادر بالتعرف إلى الآخرين في اللقاءات الجماعية.	2	
0.43	أستمتع بتبادل الحديث مع الآخرين.	3	
0.46	أميل لقضاء أغلب أوقاتي مع الآخرين.	4	
0.46	أستمد طاقتي من وجودي مع الآخرين.	5	
0.38	أشعر بالسعادة عندما أكون في المناسبات الجماعية.	6	
0.44	أحب العمل بوظيفة تعتمد على التعامل مع الآخرين.	7	
0.36	أفضل التفاعل مع الآخرين أثناء اللقاءات الجماعية.	8	
0.36	أفضل الخروج مع أصدقائي للأماكن المفتوحة.	9	
0.39	أتحدث بسهولة مع أي شخص أتعرف إليه.	10	
0.56	لدي الكثير من الأصدقاء.	11	
0.34	أثق بكل ما هو واقعي ملموس.	12	نمط الشخصية حسي/حديسي
0.42	أفضل مرافقة الأفراد الواقعيين.	13	
0.48	أفضل التحدث عن الأمور الواقعية والمادية.	14	
0.35	أفضل العيش في الواقع وليس الخيال.	15	
0.46	أهتم بالواقع الذي أعيشه.	16	
0.61	أعتبر نفسي شخصا عمليا.	17	
0.52	أفضل الطرائق المعروفة والمألوفة.	18	
0.54	أثق بالملاحظات الدقيقة والمباشرة.	19	
0.38	أثق بخبراتي العلمية وتجاربي الواقعية.	20	نمط الشخصية مفكر/ وجداني
0.39	أعتبر أن عقلي هو الذي يحرك قلبي.	21	
0.62	أعتمد على الحقائق الموضوعية في اتخاذ قراراتي.	22	
0.39	تقوى مشاعري عندما يتحدث الآخرون بلغة المنطق.	23	
0.60	أعبر عن رأيي بصراحة وبطريقة مباشرة.	24	
0.64	يصفني الآخرون بأنني منطقي.	25	
0.41	أتحكم برغباتي وانفعالاتي.	26	
0.46	أوضح الأمور بشكل منطقي.	27	
0.37	أعتبر أن المنطق فوق العاطفة.	28	
0.49	أحب أن يصفني الآخرون برجاحة العقل.	29	
0.56	أتصرف بصورة منطقية في كل الأوقات.	30	
0.49	أتحاور مع الآخرين بلغة المنطق.	31	

النمط	رقم الفقرة	مضمون الفقرة	الارتباط مع النمط
0.39	32	يصفني الآخرون بأنني صاحب حجة منطقية.	
0.46	33	أنا حازماً في قراراتي.	
0.43	34	أملك حجة قوية وأقدم البراهين والأدلة.	
0.44	35	أعطي كل ذي حق حقه ولا أجامل الآخرين.	
0.51	36	أقنع الآخرين بقراراتي.	
0.52	37	أتعامل مع الآخرين وفق القانون.	
0.39	38	أفكر بشكل واقعي.	
0.59	39	أعمل على إقناع الآخرين بكل الطرق المشروعة.	
0.48	40	أقدم رغباتي فوق المنطق.	
0.41	41	أدلل على اختياراتي بقوة الحجة.	
0.52	42	أعطي كل ذي حق حقه.	
0.57	43	أخطط لإنجاز عملي قبل الوقت المحدد.	
0.52	44	أفضل التقيد بجدول زمني لإنجاز أعمالي.	
0.48	45	اعتبر نفسي أكثر تنظيماً في التعامل مع الأحداث.	
0.37	46	أتقيد بخطوات محددة لإنجاز أعمالي.	
0.45	47	أميل إلى ترتيب مواعيدي الاجتماعية مسبقاً.	
0.42	48	أفضل تنظيم حياتي وفقاً لمواعيد مسبقاً.	
0.58	49	أحب أن أبدأ العمل على أي مهمة فور تكليفي بها.	
0.51	50	أحسم الأمور بسرعة وأتخذ قراراتي بوقت قصير.	
0.47	51	أتجنب العمل تحت الضغط.	
0.39	52	أنزعج عندما لا يلتزم الآخرون بمواعيدهم معي.	
0.42	53	أتحمل مسؤولية أفعالي مهما كانت النتائج.	
0.44	54	أبدأ العمل على أي مهمة فور تكليفي بها.	

نمط الشخصية
حاسم/ تلقائي

(Pearson) بين التطبيقين الأول والثاني على العينة الاستطلاعية، حيث تراوحت قيم ثبات الاتساق الداخلي لأنماط الشخصية بين (0.79 - 0.89)، في حين أن ثبات إعادة لأنماط الشخصية قد تراوحت بين (0.86 - 0.93)، وهذا يدل على جودة المقياس.

تصحيح مقياس أنماط الشخصية

تكون مقياس أنماط الشخصية من (54) فقرة، يتم الاستجابة عليها وفق تدرج ثلاثي يشتمل على البدائل التالية: (توافقني جداً، وتعطى (+1)، وتوافقني

تراوحت قيم معاملات ارتباط الفقرات مع الأنماط التي ينتمي إليها تراوحت بين (0.34 - 0.64). ولم يقل معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المقياس مع النمط الذي تتبع له عن (20%)، مما يشير إلى جودة بناء فقرات المقياس وفقاً لما أشار إليه (عودة، 2010).

دلالات ثبات مقياس أنماط الشخصية

ولأغراض التحقق من ثبات إعادة لمقياس الدراسة فقد تم حسابه بطريقة الاختبار وإعادة الاختبار (Test- Retest) باستخدام معامل ارتباط بيرسون

إلى الأدب التربوي والدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة، واعتماداً على مقياس إتخاذ القرار في دراسة أحمد وحسنين وفينكاتيسان (Ahmed, Hsnain & Venkatesan, 2012)، إذ تكون المقياس بصورته النهائية من (46) فقرة.

دلالات صدق مقياس إتخاذ القرار

تم التحقق من الصدق الظاهري للمقياس بعرضه على (10) من المحكمين من ذوي الخبرة. كما تم التحقق من فاعلية الفقرات بحساب قيم معاملات ارتباط بيرسون (Pearson) بين الفقرات والمقياس ككل.

إلى حد ما، وتعطى (-1) درجة، ومتساوية، وتعطى (0) درجة). يجمع كل تفضيل على حدة في مفتاح التصحيح، بحيث كلما ارتفعت الدرجة كان ذلك مؤشراً على أن هذا التفضيل هو السائد في المجال، ويحدد نمط الشخصية بالدرجة الأكبر لكل مجال من مجالات أنماط الشخصية، ويكتب نمط الشخصية بـ Code من أربعة أحرف مثل: (ESTJ، ISTP، ENTP، INTP).

ثانياً: مقياس إتخاذ القرار

بهدف الكشف عن مستوى القدرة على إتخاذ القرار لدى الطيارين، قام الباحثان بتطوير مقياس إتخاذ القرار لدى تلاميذ مرشحي الطيران في الأردن، بالرجوع

جدول (2)

قيم معاملات ارتباط بيرسون لمقياس إتخاذ القرار بين الفقرة والمقياس ككل

الارتباط مع المقياس	مضمون الفقرة	رقم الفقرة
0.48	عند مواجهتي لمشكلة أثناء الطيران أقوم بتحديد أسبابها.	1
0.40	أختار أنسب الأوقات لاتخاذ القرار .	2
0.45	لدي الخبرة الكافية لاتخاذ القرار الناجح.	3
0.44	أخذ القرارات بطريقة منطقية ومنهجية.	4
0.46	لدي المعرفة الكافية لاتخاذ القرار الناجح.	5
0.45	أتابع قراراتي جيداً بعد تنفيذها.	6
0.46	أشارك في إتخاذ القرارات.	7
0.45	أستطيع تحديد المشكلة التي سيتم إتخاذ القرار بشأنها.	8
0.40	تؤثر معلوماتي الشخصية في عملية اختيار حل المشكلة.	9
0.38	أجمع المعلومات التي احتاج إليها قبل إتخاذ القرار .	10
0.42	أدرك النتائج المترتبة على القرار .	11
0.53	أراعي الواقعية في تنفيذ القرار .	12
0.45	أقدر مسؤولية إتخاذ القرار .	13
0.47	أعتمد على حدسي في إتخاذ القرارات.	14
0.55	أرجع إلى اللوائح والقوانين للإستعانة بها عند إتخاذ القرار .	15
0.40	أحدد إيجابيات وسلبيات القرار .	16
0.46	أفضل التفكير في حلول للمشكلة بدلاً من التفكير في صعوبتها.	17
0.40	أتجنب إتخاذ قرارات مهمة في المواقف الخطرة أثناء الطيران.	18
0.40	أعمل على استخدام الطرق الفاعلة في توليد البدائل وأنتقي الأفضل منها.	19

الارتباط مع المقياس	مضمون الفقرة	رقم الفقرة
0.47	أستبعد الحلول التي تصطدم بالقوانين واللوائح التي لا يمكن تغييرها.	20
0.44	أعتمد على الاتصال الشخصي عندما أأخذ القرار.	21
0.46	أعفي المشاركين في اتخاذ القرار من مسؤولية النتائج المترتبة على هذا القرار.	22
0.40	ألتزم بالخطة الموضوعية إذا ما توقعته حدوث أي مشكلات.	23
0.47	ألغي أي قرار إذا قدم الطاقم الفني دليلاً على خطئه.	24
0.42	تؤثر حالتي النفسية في اتخاذ قراري.	25
0.47	تؤثر الآراء السابقة في قراراتي.	26
0.37	أجد صعوبة في اتخاذ القرار الصائب بسبب قلة المعلومات.	27
0.39	أأثر بالعصبية في اتخاذ القرارات.	28
0.38	أترجع عن قراري بعد أخذه.	29
0.43	أحتاج إلى تفاصيل دقيقة عن المشكلة التي أواجهها.	30
0.40	أسلوب المناقشة الهادئ يؤدي إلى إقناع الآخرين بالحجج العقلية والمنطقية.	31
0.47	أحتاج إلى مساعدة الآخرين عند اتخاذ القرارات الهامة.	32
0.53	أتردد عند اتخاذ قرار.	33
0.65	أفكر بتأني عند صنع أي قرار.	34
0.45	لا بد من المرونة في التعامل مع انفعال الآخرين دون أن أفقد الهدوء والتركيز على الأهداف	35
0.43	يؤدي تنفيذ المهام في غير مواعيدها المحددة إلى ضعف في اتخاذ القرار.	36
0.49	يؤدي إهمال الإتصال أثناء الطيران إلى ضعف في اتخاذ القرار.	37
0.52	أستعمل التكنولوجيا الحديثة في الطيران للمساعدة في إيجاد البدائل والحلول للمشكلة.	38
0.48	أجد أن المعلومات الغنية والتقنية المتوفرة لدي محدودة.	39
0.58	أعمل على مراجعة الجوانب العلمية والعملية لاتخاذ القرار.	40
0.63	أدرس كفاءة وعائد كل بديل قبل اختياره.	41
0.44	أنبه الآخرين للأخطاء فور حدوثها.	42
0.65	أتعامل مع التوتر بشكل جيد للغاية أثناء الطيران.	43
0.55	أقيم المخاطر المرتبطة بكل بديل أثناء الطيران.	44
0.58	أتحمل المسؤولية في تنفيذ القرار.	45
0.39	أجد صعوبة في اتخاذ القرارات بسبب ندرة المعلومات.	46

دلالات ثبات مقياس اتخاذ القرار

ولأغراض التحقق من ثبات إعادة لمقياس الدراسة بطريقة الاختبار، وإعادة الاختبار (Test-Retest) تم حسابه باستخدام معامل ارتباط بيرسون (Pearson) بين التطبيقين الأول والثاني على العينة الاستطلاعية، إذ بلغ ثبات الاتساق الداخلي لمستوى

تراوحت قيم معاملات ارتباط الفقرات مع المقياس ككل تراوحت بين (0.37-0.65) حيث لم يقل معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المقياس مع النمط الذي تتبع له عن (20%)، مما يشير إلى جودة بناء فقرات مقياس الدراسة الأول وفقاً لما أشار إليه (عودة، 2010).

وهي أدنى درجة، و(220) درجة، وهي أعلى درجة، وقد تم توزيع المتوسطات الحسابية لتحديد مستوى القدرة على اتخاذ القرار على النحو الآتي: (أقل من 2.33 مستوى منخفض)، (من 2.33 - 3.66 مستوى متوسط)، (أعلى من 3.66 مستوى مرتفع).

عرض النتائج

أولاً: للإجابة عن سؤال الدراسة الأول الذي نصّ على: "ما نمط الشخصية السائد لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟" فقد تم حساب التكرارات المشاهدة، والنسب المئوية والتكرار المتوقع الباقي لهما، والباقي المعياري لكل نمط من أنماط الشخصية لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؛ متبوعة باستخدام اختبار (Chi-Square) لحسن مطابقة (Goodness of fit) التكرارات المشاهدة لأنماط الشخصية، وتكراراتها المتوقعة، كما هو مبين في الجدول (1).

القدرة على اتخاذ القرار (0.89)، في حين أن ثبات الإعادة لمستوى القدرة على اتخاذ القرار قد بلغ (0.87)، وهذا يدل على جودة المقياس.

تصحيح مقياس اتخاذ القرار

تكون مقياس اتخاذ القرار بصورته النهائية من (46) فقرة، يضع المستجيب إشارة (x) أمام كل فقرة بما يتناسب وقناعته حول مضمون هذه الفقرة، وذلك من خلال سلم تدريجي مكون من خمس درجات، وفقاً لتدرج ليكرت (Likert) الخماسي، وهي: بدرجة كبيرة جداً (5) درجات، بدرجة كبيرة (4) درجات، بدرجة متوسطة (3) درجات، بدرجة قليلة (2) درجتان، بدرجة قليلة جداً (1) درجة، وتعطى هذه الدرجات في حالة الفقرات الموجبة، أما في حالة الفقرات السالبة فيتم عكس الدرجة، وتمثلت الفقرات السالبة بالفقرات ذات الأرقام (22، 25، 26، 27، 28، 29، 33، 39)، وبالتالي تراوحت الدرجة التي يحصل عليها المستجيب على المقياس بين (44) درجة،

جدول (1)

نتائج اختبار (Chi-Square) لحسن مطابقة (Goodness of fit) التكرارات المشاهدة لأنماط الشخصية وتكراراتها المتوقعة

الرقم	أنماط الشخصية	التكرار الملاحظ	النسبة المئوية	التكرار المتوقع	الباقى	الباقى المعياري	كا ² المحسوبة	درجة الحرية	الدلالة الإحصائية
1	ESTJ	113	40.80	19.80	93.20	0.24	438.70	1	0.00
2	INTJ	41	14.80	19.80	21.20	0.05	22.70	1	0.00
3	ISFJ	27	9.70	19.80	7.20	0.02	2.62	1	0.25
4	ESTP	25	9.00	19.80	5.20	0.01	1.37	1	0.54
5	ENTJ	19	6.89	19.80	-0.80	0.00	0.03	1	0.88
6	ISTJ	9	3.20	19.80	-10.80	-0.03	5.89	1	0.00
7	INFJ	8	2.90	19.80	-11.80	-0.03	7.03	1	0.00
8	ENFP	8	2.90	19.80	-11.80	-0.03	7.03	1	0.00
9	ESFP	7	2.50	19.80	-12.80	-0.03	8.27	1	0.00
10	INEP	6	2.20	19.80	-13.80	-0.04	9.62	1	0.00
11	ISFP	6	2.20	19.80	-13.80	-0.04	9.62	1	0.00
12	ENFJ	6	2.20	19.80	-13.80	-0.04	9.62	1	0.00
13	INTP	1	0.40	19.80	-18.80	-0.05	17.85	1	0.00
14	ENTP	1	0.40	19.80	-18.80	-0.05	17.85	1	0.00
	الكلي	277	100.0	277	0.00	0.00	558.20	13	0.00

انتشاراً وفقاً للترتيب الآتي: نمط الشخصية منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ) جاء في المرتبة الأولى، وبنسبة مئوية (40.80%) من جُلّ أفراد عينة الدراسة، وجاء نمط الشخصية متحفظ حديسي وجداني حاسم (INTJ) في المرتبة الثانية، وبنسبة مئوية (14.80%).

ثانياً: للإجابة عن سؤال الدراسة الثاني الذي نصّ على: "ما مستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟" فقد تم استخراج الأوساط الحسابية، والانحرافات المعيارية لفقرات اتخاذ القرار، واتخاذ القرار ككل، والجدول (2) يوضح ذلك.

يتضح من الجدول (1) وجود علاقة دالة إحصائياً عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$) بين التكرارات المشاهدة، وبين التكرارات المتوقعة لأنماط الشخصية لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن، وفقاً لاختبار (Chi-Square) لحسن مطابقة التكرارات المشاهدة لأنماط الشخصية لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن للتكرارات المتوقعة لها، مما قاد إلى حساب الباقي المعياري لتحديد أنماط الشخصية الأكثر انتشاراً بين أفراد عينة الدراسة؛ بمعنى أن التكرارات المشاهدة أكثر من التكرارات المتوقعة لها، وبفارق جوهري بدلالة الباقي المعياري لها، وبهذا جاءت أنماط الشخصية الأكثر

جدول (2) الأوساط الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد العينة عن فقرات اتخاذ القرار

واتخاذ القرار ككل مرتباً تنازلياً

المرتبة	الرقم	الفقرة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى
1	6	أتابع قراراتي جيداً بعد تنفيذها	4.58	0.72	مرتفعة
2	1	عند مواجهتي لمشكلة أثناء الطيران أقوم بتحديد أسبابها	4.56	0.80	مرتفعة
3	2	أختار أنسب الأوقات لاتخاذ القرار	4.53	0.68	مرتفعة
4	13	أتحمل المسؤولية في اتخاذ القرار	4.51	0.81	مرتفعة
5	31	أسلوب المناقشة الهادئ يؤدي إلى إقناع الآخرين بالحجج العقلية والمنطقية	4.47	0.82	مرتفعة
6	4	أخذ القرارات بطريقة منطقية ومنهجية	4.43	0.73	مرتفعة
7	10	أجمع المعلومات التي احتاج إليها قبل اتخاذ القرار	4.40	0.80	مرتفعة
7	42	أنبه الآخرين للأخطاء فور حدوثها	4.40	0.94	مرتفعة
9	12	أراعي الواقعية في تنفيذ القرار	4.38	0.83	مرتفعة
10	43	أتعامل مع التوتر بشكل جيد للغاية أثناء الطيران	4.33	0.90	مرتفعة
11	38	أستعمل التكنولوجيا الحديثة في الطيران للمساعدة بإيجاد البدائل والحلول للمشكلة	4.29	0.88	مرتفعة
12	19	أعمل على استخدام الطرق الفاعلة في توليد البدائل وأنتقي الأفضل منها	4.27	0.90	مرتفعة
13	17	أفضل التفكير في حلول للمشكلة بدلاً من التفكير في صعوبتها	4.25	0.98	مرتفعة
14	11	أدرك النتائج المترتبة على القرار	4.24	0.86	مرتفعة
14	16	أحدد إيجابيات وسلبيات القرار	4.24	0.92	مرتفعة
16	8	أستطيع تحديد المشكلة التي سيتم اتخاذ القرار بشأنها	4.23	0.88	مرتفعة
16	34	أفكر بتأني عند صنع أي قرار	4.23	1.03	مرتفعة
18	5	لدي المعرفة الكافية لاتخاذ القرار الناجح	4.21	0.81	مرتفعة
18	7	أشارك في اتخاذ القرارات	4.21	0.90	مرتفعة
20	30	أحتاج إلى تفاصيل دقيقة عن المشكلة التي أواجهها	4.19	0.96	مرتفعة

المرتبة	الرقم	الفقرة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى
20	44	أقيم المخاطر المرتبطة بكل بديل أثناء الطيران	4.19	1.00	مرتفعة
22	35	لا بد من المرونة في التعامل مع انفعال الآخرين دون أن أفقد الهدوء والتركيز على الأهداف	4.18	0.99	مرتفعة
22	40	أعمل على مراجعة الجوانب العلمية والعملية لاتخاذ القرار	4.18	0.94	مرتفعة
22	41	أدرس كفاءة وعائد كل بديل قبل اختياره	4.18	0.99	مرتفعة
25	3	لدي الخبرة الكافية لاتخاذ القرار الناجح	4.14	0.86	مرتفعة
26	23	ألتزم بالخطة الموضوعية إذا ما توقعت حدوث أي مشكلات	4.11	0.98	مرتفعة
27	15	أرجع إلى اللوائح والقوانين للاستعانة بها عند اتخاذ القرار	4.10	0.95	مرتفعة
28	20	أستبعد الحلول التي تصطدم بالقوانين واللوائح التي لا يمكن تغييرها	4.00	1.17	مرتفعة
29	24	ألغي أي قرار إذا قدم الطاقم الفني دليلاً على خطئه	3.98	1.05	مرتفعة
29	32	أحتاج إلى مساعدة الآخرين عند اتخاذ القرارات الهامة	3.98	1.01	مرتفعة
31	37	يؤدي إهمال الاتصال أثناء الطيران إلى ضعف في اتخاذ القرار	3.97	1.02	مرتفعة
32	21	أعتمد على الاتصال الشخصي عندما أأخذ القرار	3.96	1.06	مرتفعة
33	18	أجنب اتخاذ قرارات مهمة في المواقف الخطرة أثناء الطيران	3.82	1.21	مرتفعة
34	9	تؤثر معلوماتي الشخصية في عملية اختيار حل المشكلة	3.80	1.13	مرتفعة
35	36	يؤدي تنفيذ المهام في غير مواعيدها المحددة إلى ضعف في اتخاذ القرار	3.78	1.10	مرتفعة
36	14	أعتمد على حدسي في اتخاذ القرارات	3.68	1.09	مرتفعة
37	26	تؤثر الآراء السابقة في قراراتي	3.56	1.20	متوسطة
38	22	أعفي المشاركين في اتخاذ القرار من مسؤولية النتائج المترتبة على هذا القرار	3.40	1.23	متوسطة
39	39	أجد أن المعلومات الغنية والتقنية المتوفرة لدي محدودة	3.39	1.26	متوسطة
40	25	تؤثر حالتي النفسية في اتخاذ قراري	3.38	1.33	متوسطة
41	27	أجد صعوبة في اتخاذ القرار الصائب بسبب قلة المعلومات	3.30	1.26	متوسطة
42	28	أناثر بالعصبية في اتخاذ القرارات	3.26	1.34	متوسطة
43	33	أتردد عند اتخاذ قرار	2.95	1.45	متوسطة
44	29	أراجع عن قراري بعد اتخاذه	2.71	1.39	متوسطة
		اتخاذ القرار ككل	4.02	0.40	مرتفعة

بالمرتبة الأخيرة الفقرة (29)، والتي تنص على: "أراجع عن قراري بعد اتخاذه"، بوسط حسابي (2.71)، ودرجة تقييم متوسطة، وبلغ الوسط الحسابي لاتخاذ القرار ككل (4.02)، وبدرجة تقييم مرتفعة.

ثالثاً: للإجابة عن سؤال الدراسة الثالث الذي نصّ على: "هل توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين أنماط الشخصية

يظهر من الجدول (2) أن مستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران جاء مرتفعاً وفقاً للمعيار، حيث تراوحت الأوساط الحسابية لإجابات أفراد عينة الدراسة عن فقرات اتخاذ القرارات تراوحت بين (2.71-4.58)، وقد حصلت الفقرة (6)، والتي تنص على "أتابع قراري جيداً بعد تنفيذها" على المرتبة الأولى، بوسط حسابي (4.58)، ودرجة تقييم مرتفعة، بينما جاءت

يظهر من الجدول (3) وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$) بين أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن، إذ كانت جميع قيم معاملات الارتباط دالة إحصائياً.

رابعاً: للإجابة عن سؤال الدراسة الرابع الذي نص على: "هل تختلف قوة العلاقة بين أنماط الشخصية والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن والمستوى الدراسي؟" فقد تم حساب قيم معاملات ارتباط بيرسون (Pearson) بين أنماط الشخصية، واتخاذ القرار وفقاً لمكان السكن، ومن ثم تحويلها إلى قيم (Z) الفشرية المناظرة لها، متبوعة باستخدام معادلة الفرق بين معاملي الارتباط لعينتين مستقلتين، وذلك كما في الجدول (4).

والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟" فقد تم استخراج قيم معاملات ارتباط بيرسون (Pearson Correlation) بين أنماط الشخصية، واتخاذ القرار، كما هو مبين في الجدول (3).

جدول (3)

قيم معاملات ارتباط بيرسون (Pearson Correlation)

بين أنماط الشخصية واتخاذ القرار

نمط الشخصية	مقياس اتخاذ القرار	معامل الارتباط
المنفتح/ المتحفظ	معامل الارتباط	0.16
	الدلالة الإحصائية	0.01
الحسي/ الحديسي	معامل الارتباط	0.28
	الدلالة الإحصائية	0.00
المفكر/ الوجداني	معامل الارتباط	0.25
	الدلالة الإحصائية	0.00
الحاسم/ التلقائي	معامل الارتباط	0.26
	الدلالة الإحصائية	0.00

جدول (4)

نتائج (Z) الفشرية لفرق معاملات الارتباط بين أنماط الشخصية واتخاذ القرار وفقاً

لمتغير مكان السكن

نمط الشخصية	مكان السكن	معامل الارتباط	العدد	قيمة Z الفشرية	Z		
					الريف	المدينة	البادية
المنفتح/ المتحفظ	المدينة	0.14	202	0.14	-0.59		
	الريف	0.23	46	0.24			
	البادية	0.17	29	0.18			
الحسي/ الحديسي	المدينة	0.29	202	0.32	-0.18		
	الريف	0.30	46	0.35			
	البادية	0.18	29	0.19			
المفكر/ الوجداني	المدينة	0.22	202	0.25	-0.95		
	الريف	0.40	46	0.41			
	البادية	0.20	29	0.21			
الحاسم/ التلقائي	المدينة	0.23	202	0.24	-0.83		
	الريف	0.37	46	0.38			
	البادية	0.26	29	0.27			

* Z الجدولية = 1.97

كما تم حساب قيم معامل ارتباط بيرسون (Pearson) بين أنماط الشخصية، واتخاذ القرار وفقاً للمستوى الدراسي، ومن ثم تحويلها إلى قيم (Z) الفشرية المناظرة لها، متبوعة باستخدام معادلة الفرق بين معاملي الارتباط لعينتين مستقلتين، وذلك كما في الجدول (5).

يظهر من جدول (4) أن قوة العلاقة لا تختلف بين كل نمط من أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن، إذ كانت جميع قيم (Z) المحسوبة أقل من قيمة (Z) الجدولية.

الجدول (5)

نتائج (Z) الفشرية لفرق معاملات الارتباط بين أنماط الشخصية واتخاذ القرار

وفقاً لمتغير المستوى الدراسي

Z			قيمة Z الفشرية	العدد	معامل الارتباط	المستوى الدراسي	نمط الشخصية
سنة ثالثة	سنة ثانية	سنة أولى					
1.41-	1.23-		0.05	116	0.05	سنة أولى	المنفتح/ المتحفظ
0.06-			0.24	69	0.23	سنة ثانية	
			0.25	92	0.24	سنة ثالثة	
0.49-	1.81-		0.21	116	0.20	سنة أولى	الحسي/ الحدسي
1.29			0.49	69	0.46	سنة ثانية	
			0.28	92	0.27	سنة ثالثة	
0.21-	0.06-		0.26	116	0.24	سنة أولى	المفكر/ الوجداني
0.12-			0.27	69	0.25	سنة ثانية	
			0.29	92	0.27	سنة ثالثة	
2.82-	0.77-		0.12	116	0.12	سنة أولى	الحاسم/ التلقائي
-1.72			0.24	69	0.22	سنة ثانية	
			0.52	92	0.48	سنة ثالثة	

* Z الجدولية = 1.97

مناقشة النتائج

أولاً: مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الأول: "ما نمط الشخصية السائد لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟".

أظهرت النتائج أن نمط الشخصية السائد لدى مرشحي وتلاميذ الطيران، جاء النمط منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ) في المرتبة الأولى، وجاء نمط الشخصية متحفظ حدسي وجداني حاسم (INTJ) في المرتبة الثانية يرى الباحثان أنه وفقاً لطبيعة عمل الطيران والمهام الموكولة إليه، يحتاج إلى امتلاك مهارات، وقدرات تساعده في المحافظة على سلامة الركاب، وأمان

يظهر من جدول (5) أن قوة العلاقة بين نمط الشخصية (الحاسم)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير المستوى الدراسي، إذ بلغت قيمة (Z) (2.82)، وهي قيمة أعلى من القيمة الجدولية، وجاءت الفروق بين (السنة الأولى، السنة الثالثة)، لصالح السنة الثالثة، بينما لم يكن هناك اختلاف في قوة العلاقة بين باقي الأنماط، واتخاذ القرار وفقاً للمستوى الدراسي.

تتطلب منه اتخاذ القرارات المناسبة في المواقف الخطره والحرجه سيما وان قراراته تتضمن تحمل مسؤوليه حياة مئات الركاب، وبالتالي لا بد من التمتع بالقدرة على اتخاذ القرار المناسب وفي الوقت المناسب. واتفقت نتيجة الدراسة الحاليه مع دراسة مافين وآخرون (Mavin, et al, 2015)، التي أشارت نتائجها إلى أن القدرة على اتخاذ القرار لدى الطيارين جاءت بمستوى مرتفع. واختلفت الدراسة الحاليه مع دراسة كيندي وآخرون (Kennedy, et al, 2010)، كاوسي وآخرون (Causse, et al, 2013)، التي أشارت نتائجها إلى أن القدرة على اتخاذ القرار لدى الطيارين جاءت بمستوى متوسط.

ثالثاً: مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الثالث: "هل توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ($\alpha = 0.05$) بين أنماط الشخصية والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟"

أظهرت النتائج وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين أنماط الشخصية والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن. ويمكن عزو هذه النتيجة إلى أن الخصائص الشخصية لدى الأفراد تؤثر بشكل مباشر في كيفية التعامل مع المعلومات وتحليلها، والقدرة على اتخاذ القرارات الملائمة في المواقف التي قد تواجههم، وبالتالي اتخاذ القرار المناسب بصورة منطقية مع نمط شخصية الطيار وقدرته على التعامل مع المعلومات، وأكد جينس وجوزيف (Ganesh & Joseph, 2005) إلى أن أنماط الشخصية تحدد كيفية تفاعل الفرد مع الأحداث والمواقف التي قد تواجهه، وبالتالي تؤثر في عملية اتخاذ القرار. ويشير باهرينيان وآخرون (Bahreinian, et al, 2012) إلى أن أنماط الشخصية تُعد من أهم محددات سلوكيات الطيارين.

الرحلة، واتخاذ القرارات المناسبة في ضوء المعطيات المتوافرة لديه، لذلك يجب أن يتميز الطيار بامتلاك الأفكار، وإدارة المعلومات التي تؤهله من القيام بأعماله ومهامه على أكمل وجه، وهذا يتطلب أن يستخدم أفكاره ودراسة هذا الموقف بكافة إيجابياته وسلبياته، وتحليل الأخطاء التي قد تواجهه، والبحث عن الأسباب التي قد تؤثر في رحلاته الجوية، وسلامة ركابه، واتخاذ القرارات المناسبة بشأنها. وهذا يتفق مع نمطي الشخصية المنفتح الحسي المفكر الحاسم (ESTJ)، والمتحفظ الحديسي الوجداني الحاسم (INTJ)، واتفقت الدراسة الحاليه مع دراسة كليستر (Callister, 1999)، فيتزجيبونس وآخرون (Fitzgibbons, et al, 2004)، التي أشارت نتائجها إلى أن نمط الشخصية السائد لدى الطيارين جاء نمط الشخصية منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ). كما اتفقت مع دراسة لامبيرث وآخرون (Lambirth, et al, 2009)، التي أظهرت نتائجها أن أكثر أنماط الشخصية انتشاراً لدى الطيارين جاء نمط الشخصية منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ). واختلفت نتيجة الدراسة الحاليه مع دراسة هاملتون (Hamilton, 2007)، التي أظهرت نتائجها إلى أن أكثر أنماط الشخصية انتشاراً لدى الطيارين، جاء نمط الشخصية منفتح حديسي مفكر حاسم (ENTJ).

ثانياً: مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني: "ما مستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟"

أظهرت النتائج أن القدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران، جاءت بدرجة مرتفعة. ويمكن عزو هذه النتيجة إلى طبيعة مهنة الطيران، إضافة إلى الحرص الجاد والدقيق من قبل المسؤولين في اختيار الأفراد المقبلين على امتحان وظيفة الطيار مدركين بذلك ما يرتبط بالمهنة من متغيرات وعوامل التي تتطلب من الطيار اتخاذ القرارات المناسبة تجاه الأحداث، والمواقف التي تواجهه، حيث أن مهمة الطيار من المهام الصعبة التي

رابعاً: مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الرابع: "هل تختلف قوة العلاقة بين أنماط الشخصية والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن والمستوى الدراسي؟" أظهرت النتائج أن قوة العلاقة لا تختلف بين كل نمط من أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن، كما أشارت النتائج أن قوة العلاقة بين نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير المستوى الدراسي، وجاءت الفروق بين (السنة الأولى، السنة الثالثة)، لصالح السنة الثالثة، بينما لم يكن هناك اختلاف في قوة العلاقة بين باقي الأنماط واتخاذ القرار وفقاً للمستوى الدراسي. ويمكن عزو النتيجة التي أشارت إلى أن قوة العلاقة لا تختلف بين كل نمط من أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن، إلى أن جميع الطيارين يتواجدون في بيئة تدريبية موحدة، وبالتالي فإنهم يتلقون معلومات وخبرات أثناء الدراسة والتدريب بشكل متساوٍ، والتي قد تؤثر في أنماطهم الشخصية بشكل متساوٍ، وبالتالي تؤثر في قدرتهم على اتخاذ القرار بشكل مشابه. ويمكن تفسير وجود قوة العلاقة بين نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير المستوى الدراسي، وجاءت الفروق بين (السنة الأولى، السنة الثالثة)، لصالح السنة الثالثة، إلى أن الطيارين ذوي نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي) في السنة الثالثة يمتلكون مهارات في اتخاذ القرار أكثر مقارنةً بالطيارين في السنة الأولى، وذلك في ضوء الخبرات والمعلومات التي اكتسبها مرشحي وتلاميذ الطيران خلال سنوات الدراسة، بالإضافة إلى ساعات الطيارين التي مارسها التلاميذ المرشحين خلال السنوات الثلاث، والتي أكسبتهم القدرة على اتخاذ القرارات في ضوء المعلومات والخبرة خلال ساعات الطيران التي قام بها. وأشار بيريس وفان دي مورتيلي وبيراردي وليهرسي وساتابين (Peres, Van De Moortele, Pierard, Lehericy)

رابعاً: مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الرابع: "هل تختلف قوة العلاقة بين أنماط الشخصية والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن والمستوى الدراسي؟" أظهرت النتائج أن قوة العلاقة لا تختلف بين كل نمط من أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن، كما أشارت النتائج أن قوة العلاقة بين نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير المستوى الدراسي، وجاءت الفروق بين (السنة الأولى، السنة الثالثة)، لصالح السنة الثالثة، بينما لم يكن هناك اختلاف في قوة العلاقة بين باقي الأنماط واتخاذ القرار وفقاً للمستوى الدراسي. ويمكن عزو النتيجة التي أشارت إلى أن قوة العلاقة لا تختلف بين كل نمط من أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن، إلى أن جميع الطيارين يتواجدون في بيئة تدريبية موحدة، وبالتالي فإنهم يتلقون معلومات وخبرات أثناء الدراسة والتدريب بشكل متساوٍ، والتي قد تؤثر في أنماطهم الشخصية بشكل متساوٍ، وبالتالي تؤثر في قدرتهم على اتخاذ القرار بشكل مشابه. ويمكن تفسير وجود قوة العلاقة بين نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير المستوى الدراسي، وجاءت الفروق بين (السنة الأولى، السنة الثالثة)، لصالح السنة الثالثة، إلى أن الطيارين ذوي نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي) في السنة الثالثة يمتلكون مهارات في اتخاذ القرار أكثر مقارنةً بالطيارين في السنة الأولى، وذلك في ضوء الخبرات والمعلومات التي اكتسبها مرشحي وتلاميذ الطيران خلال سنوات الدراسة، بالإضافة إلى ساعات الطيارين التي مارسها التلاميذ المرشحين خلال السنوات الثلاث، والتي أكسبتهم القدرة على اتخاذ القرارات في ضوء المعلومات والخبرة خلال ساعات الطيران التي قام بها. وأشار بيريس وفان دي مورتيلي وبيراردي وليهرسي وساتابين (Peres, Van De Moortele, Pierard, Lehericy)

أظهرت النتائج أن قوة العلاقة لا تختلف بين كل نمط من أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن، كما أشارت النتائج أن قوة العلاقة بين نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير المستوى الدراسي، وجاءت الفروق بين (السنة الأولى، السنة الثالثة)، لصالح السنة الثالثة، بينما لم يكن هناك اختلاف في قوة العلاقة بين باقي الأنماط واتخاذ القرار وفقاً للمستوى الدراسي. ويمكن عزو النتيجة التي أشارت إلى أن قوة العلاقة لا تختلف بين كل نمط من أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن، إلى أن جميع الطيارين يتواجدون في بيئة تدريبية موحدة، وبالتالي فإنهم يتلقون معلومات وخبرات أثناء الدراسة والتدريب بشكل متساوٍ، والتي قد تؤثر في أنماطهم الشخصية بشكل متساوٍ، وبالتالي تؤثر في قدرتهم على اتخاذ القرار بشكل مشابه. ويمكن تفسير وجود قوة العلاقة بين نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير المستوى الدراسي، وجاءت الفروق بين (السنة الأولى، السنة الثالثة)، لصالح السنة الثالثة، إلى أن الطيارين ذوي نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي) في السنة الثالثة يمتلكون مهارات في اتخاذ القرار أكثر مقارنةً بالطيارين في السنة الأولى، وذلك في ضوء الخبرات والمعلومات التي اكتسبها مرشحي وتلاميذ الطيران خلال سنوات الدراسة، بالإضافة إلى ساعات الطيارين التي مارسها التلاميذ المرشحين خلال السنوات الثلاث، والتي أكسبتهم القدرة على اتخاذ القرارات في ضوء المعلومات والخبرة خلال ساعات الطيران التي قام بها. وأشار بيريس وفان دي مورتيلي وبيراردي وليهرسي وساتابين (Peres, Van De Moortele, Pierard, Lehericy)

التوصيات

يوصي الباحثان بتدريب التلاميذ الطيارين على اتخاذ القرارات وذلك من خلال تضمين المناهج الدراسية بعض المواقف والمشكلات التي تتطلب اتخاذ القرارات. وتعرض التلاميذ الطيارين إلى مواقف حقيقية في أثناء عملية الطيران والتي تهدف إلى تطوير أنماط شخصية لديهم تكون أكثر ملائمة لمهنة الطيران، إضافة إلى وضع اختبارات متخصصة للكشف عن أنماط الشخصية لدى الطيارين والقدرة على اتخاذ القرارات. كذلك إجراء المزيد من الدراسات حول العوامل التي قد تؤثر في اتخاذ القرارات لدى الطيارين، ووضع الحلول لها.

المراجع العربية

- إبراهيم، ريزان. (2004). أنماط الشخصية (A-B) وعلاقتها بالميول العصابية والقدرة على اتخاذ القرار. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، العراق.
- ببم، ألن. (2010). نظريات الشخصية. (ترجمة: علاء كفاقي ومايسة النبال وسهير محمد). عمان: دار الفكر.
- تعلمب، سيد. (2011). نظم ودعم اتخاذ القرارات الإدارية. عمان: دار الفكر للنشر والتوزيع.
- حمدان، عبد الفتاح. (2010). الاتزان الانفعالي والقدرة على اتخاذ القرار لدى ضباط الشرطة الفلسطينية. رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الإسلامية، غزة، فلسطين.
- الداهري، صالح والعبيدي، ناظم. (1999). الشخصية والصحة النفسية، عمان: دار الكندي للنشر والتوزيع، الأردن.

- Allport, G. (1961). **Pattern and growth in personality**. London: Holt, Rinehart and Winston..
- Bahreini, M., Beheshti, S., & Soltani, F. (2012). The relationship between personality type and leadership style of managers: a case study. **Mustang Journal of Business & Ethics**, 3, 94 – 111.
- Berens, L. (2001). **Understanding Yourself and Others: An introduction to interaction styles**. California: Telos.
- Boettcher, G. (2014). **Underperformance During Crisis Decision-Making Situations: A Qualitative Theory on the Role Distractions Play in Pilot Performance**. PhD thesis, Sullivan University.
- Boyd, J., Patterson, J. & Thompson, B. (2005). Psychological test profile of USAF pilots before training vs. type aircraft flown. **Aviation, Space, and Environmental Medicine**, 76, 463–468.
- Business Mate Org (2011). **What is Bounded Rationality?** Retrieved from <http://www.businessmate.org/Article.php?ArtikelId=227>
- Cattell, R. (1968). **The scientific analysis of personality**. Chicago: Aldine Publishing Company.
- Causse, M., Dehais, F., Péran, P., Sabatini, U. & Pastor, J. (2013). The effects of emotion on pilot decision-making: A neuroergonomics approach to aviation safety. **Transportation research part C: emerging technologies**, 33, 272-281.
- Center for Creative Learning. (2013). Retrieved from <http://www.creativelearning.com/problem-solving-styles>
- Christen, B. & Moore, J. (1998). A descriptive analysis of “not aeronautically adaptable” dispositions in the US Navy. **Aviat Space Environ**, 69 (11), 71-75.
- Cohen, Y., Ornoy, H. & Karen, B. (2013). MBTI personality types of project managers in their success: a field study. **Project Management Journal**, 44(3), 78 – 87.
- Devlin, M & Singh, A. (2010). MBTI personality and hemisphericity of a U.S. Air Force group. **Leadership and**
- الشريفين، أحمد والشريفين، نضال والدقس، مي كامل. (2018). بناء مقياس لأنماط الشخصية لدى الطلبة الجامعيين وفق نظرية يونغ. **مجلة العلوم التربوية والنفسية: جامعة البحرين**, 19(4)، 315-.
- العنبي، بندر. (2007). اتخاذ القرار وعلاقته بكل من فاعلية الذات والمساندة الاجتماعية لدى عينة من المرشدين الطلابيين بمحافظة الطائف. رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة أم القرى، السعودية. عودة، أحمد. (2010). القياس والتقويم في العملية التدريسية. إريد: دار الأمل للنشر والتوزيع. كوفي، ستيفن. (2000). العادات السبع لأكثر الناس فاعلية (دروس فعالة في عملية التغيير الشخصي). (ترجمة: عبد الكريم عقل)، الرياض: مكتبة جرير.
- الموسوي، محمد. (2010). التنظيم الذاتي المعرفي وعلاقته باتخاذ القرار والتطورات المستقبلية نحو مهنة التعليم لدى طلبة معاهد إعداد المعلمين. أطروحة دكتوراة غير منشورة، جامعة بغداد، العراق.

المراجع الأجنبية

Ahmed, A., Hasnain, N. & Vankatesan, M. (2012). Decision Making inRelation to Personality Types and Cognitive Styles of Business student. **IUP Journal of Management Research**, 1(2), 237- 262.

managers in their success: a field study. **Project Management Journal**, 44(3), 78 – 87.

Devlin, M & Singh, A. (2010). MBTI personality and hemisphericity of a U.S. Air Force group. **Leadership and**

- Management in Engineering**, 10(3), 108 – 120
- Endsley, M. & Bolstad, C. (1994). Individual Differences in Pilot Situation Awareness. **The International Journal of Aviation Psychology**, 4(3), 241-264.
- Federal Aviation Administration (FAA). (1991). **Aeronautical Decision-making**, Report no. Advisory Circular 60-22, US Department of Transport, Washington.
- Fischer, U., Orasanu, J. & Wich, M. (1995). Expert Pilots' Perceptions of Problem Situations', in Jensen, R.S. and Rakovan, L.A. (Editor). **Eighth International Symposium on Aviation Psychology**, Columbus, Ohio, U.S.A., The Ohio State University, 2, 777-782.
- Ganesh, A. & Joseph, C. (2005). Personality studies in aircrew: An overview. **IJASM**, 49(1), 54-62.
- Gao, Y. & Kong, S. (2016). Personality types of pilot students: A study of an Australian collegiate aviation program. **International Journal of Aviation, Aeronautics, and Aerospace**, 3(3), 1-16.
- Glicksohn, J. & Naor-Ziv, R. (2016). Personality profiling of pilots: traits and cognitive style. **International Journal of Personality Psychology**, 2(1), 7-14.
- Hamilton, R. (2007). Machiavellianism and Personality Typing as Determinants for Screening Commercial Pilot Candidates. **Collegiate Aviation Review**, 12(1), 28-35.
- Hunter, D. & Burke, E. (1995). **Handbook of pilot selection**. Hants: Avebury Aviation.
- Jamian, L. S., Sidhu, G. K., & Aperapar, P. S. (2011). Managerial decision styles of dean's: a case study of a Malaysian public university. **Asian Journal of University Education**, 7(2), 59 – 80.
- Kaempf, G. & Orasanu, J. (1997). Current and Future Applications of Naturalistic Decision Making', in Zsombok, C.E. and Klein, G. (Editor). **Naturalistic Decision Making**, Lawrence Erlbaum, Mahwah, 81-90.
- Kennedy, Q., Taylor, J., Reade, G. Yesavage, J. (2010). Age and Expertise Effects in Aviation Decision Making and Flight Control in a Flight Simulator. **Aviat Space Environ Med**, 81(5), 489–497.
- Kise, J. (2007). **Differentiation through Personality Types**. Thousand Oaks, CA: Corwin.
- Lambirth, T., Doglin, D., Rentmeister-Bryant, H. & Moore, J. (2009). Selected personality characteristics of student naval aviators and student flight officers. **The International Journal of Aviation Psychology**, 13(4), 415- 427.
- Li, G., Baker, S., Lamb, M., Grabowski, J. & Rebok G. (2002). Human factors in aviation crashes involving older pilots. **Aviat Space Environ Med**, 73, 134–138.
- Loo, R. (2000). A psychometric evaluation of the general decision-making style inventory. **Personality and Individual Differences**, 29, 895 – 905.
- Martin, L. (2010). **The cognitive style inventory**. Retrieved on 19/9/2016 from: <http://home.snu.edu/~jsmith/library/bod/v08.pdf>
- Mavin, T., Roth, W., Soo, K. & Munro, I. (2015). Towards Evidence-based Decision Making in Aviation: The case of Mixed-Fleet Flying. **Aviation psychology and applied Human Factors**, 5, 52- 61.
- Musson, D., Sandal, G. & Helmreich, R. (2004). Personality characteristics and trait clusters in final stage astronaut selection. **Aviat Space Environ Med**, 75 (4), 34-49.
- Myers, I. B., Mccaulley, M. H., Quenk, N. L., & Hammer, A. L. (2003). **MBTI manual: a guide to the development and use of the Myers-Briggs type indicator instrument**. Mountain View, CA: CPP, Inc.

- Pearman, R., R. & Albritton, S. C. (2010). **I'm not crazy, I'm just not you**. Boston, MA. Nicholas Brealey Publishing.
- Pennino, C. M. (2002). Is decision style related to moral development among managers in the U.S.? **Journal of Business Ethics**, **41**, 337 – 347.
- Peres. M., Van De Moortele, P., Pierard, C., Lehericy, S. & Satabin, P. (2007). Functional magnetic resonance imaging of mental strategy in a simulated aviation performance task. **Aviat Space Environ Med**, **71**, 1218–1231.
- Rose, M., Barron, L., Carretta, T., Arnold, R. & Howse, W. (2014). Early identification of unmanned aircraft pilots using measures of personality and aptitude. **The International Journal of Aviation Psychology**, **24**, 36-52.
- Sindhuja, C., Shrivastava, J., Gambhir, S. & Cha Aturvedula, S. (2013). A study on trait emotional intelligence and personality type of Indian Military pilots: A preliminary study. **Ind J Aerspace Med**, **57**(1), 1-12.
- Stokes, A. & Kite, K. (1994). **Flight Stress: stress, fatigue, and performance in aviation**. Hants: Avebury Aviation.
- Urban, J., Weaver, J., Bowers, C. & Rhodenizer, L. (1996). Effects of Workload and Structure on Team Processes and Performance: Implications for Complex Team Decision Making. **Human Factors**. **38** (2), 300-310.
- Yung, C. (1968). **Man and his Symbols**. New York: Dell.
- Yung, K. (1947). **Personality and Problems of adjustment**. New York: F.S. Crofts and Co.