

السعادة الحقيقية: تناول خاص بالقوى والفضائل الإنسانية

- دراسة ميدانية لمراقبي الحركة الجوية -

حده وحيدة سايل¹ و يوسري بن نوار²

ملخص

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن بعض المميزات الايجابية لدى مراقبي الحركة الجوية العاملين بمطار الجزائر في ظل علم النفس الايجابي وهي تكشف عن مستوى السعادة الحقيقية والقوى والفضائل الإنسانية لديهم. أجريت الدراسة على عينة مكونة من (88) مراقب جوي تم اختيارهم بطريقة قصدية. وللتحقق من فرضيات الدراسة تم استخدام مقياس السعادة الحقيقية مكيافاً على بيئة عربية. تشير النتائج أنّ مستوى السعادة الحقيقية لدى المراقب الجوي فوق المتوسط، كما تبين من خلال ترتيب القوى الإنسانية أنّ المراقب الجوي يتمتع بالحب والإنسانية في المرتبة الأولى كما يتميز بالشجاعة ثم السمو والروحانية بعد ذلك الحكمة والمعرفة ثم العدل والإنصاف وأخيراً الاعتدال وضبط النفس وهي عوامل تساهم في الحفاظ على الرفاهة والتوازن الصحي. خلّصت الدراسة إلى ضرورة الاهتمام بالسّمات الإيجابية لدى المراقب الجوي وتدعيمها من خلال اقتراح خطط عمل لتطوير مؤسسة الملاحة الجوية للاهتمام أكثر بسعادة عمالها لضمان الجودة في عملهم وأداء أدوارهم على أحسن وجه في تسيير النقل الجوي.

الكلمات المفتاحية: السعادة الحقيقية، القوى والفضائل الإنسانية، علم النفس الإيجابي، المراقب الجوي.

Résumé :

La présente étude a pour objectif la mise en évidence certaines caractéristiques chez les contrôleurs de la circulation aérienne exerçant à l'aéroport d'Alger en se basant sur le point de vue de la psychologie positive et en déterminant le degré du bonheur authentique et les vertus et forces de caractères humain. L'étude a été menée sur un échantillon de (88) contrôleurs aériens, tous ceux qui sont actifs à l'aéroport. Afin de vérifier les hypothèses de l'étude, une l'échelle de bonheur authentique adaptée à une population arabe a été utilisée. Les résultats indiquent que le niveau de bonheur authentique des contrôleurs aériens est supérieur à la moyenne, les contrôleurs aériens disposent des vertus se caractérisant en premier lieu de l'humanité et l'amour, puis le courage, suivi de la transcendance puis la sagesse et le savoir puis la justice enfin la modération et le contrôle de soi. L'étude conclue par la nécessité de porter une importance au

¹ أستاذة محاضرة جامعة الجزائر 2

² طالب دكتوراه

traits positives des contrôleurs aériens, les renforcer en se basant sur un plan d'action visant le développement de l'institution de la navigation aérienne en portant plus d'attention au bonheur de ses employés afin d'assurer une qualité de leur travail et de la performance dans la gestion du transport aérien.

Mots clés : le bonheur authentique, les vertus et forces de caractères, psychologie positive, contrôleur aérien.

مقدمة

تعدّ السّعادة الحقيقية مقصد إنساني، رغم تعدّد مفهوم السّعادة في العديد من الكتابات القديمة إلّا أنّ مفهوم السّعادة الحقيقية يعدّ من المفاهيم الحديثة، يرتبط بدراسات علم النفس الإيجابي، وكلاهما يستمد جذوره من القوى الإنسانية.

لقد أصبحت السّعادة من الموضوعات البارزة في علم النفس الإيجابي التي تشجّع القيام بمثل هذه البحوث ودراستها وقياسها للتعرف على مقدار تواجدها ومصادرها المختلفة، ومدى آثارها في حياة الإنسان وعبر مراحلها المختلفة، فالإنسان كائن متطور متجدّد يمتاز بالتغيير المتواصل نحو الأحسن والأفضل خاصة حين تتاح له مصادر جيّدة، ومختلفة لحياة سعيدة وفاضلة.

ركّز علماء النفس في دراساتهم على أوجه العجز في الأداء البشري، وتجاهلوا أوجه النّمّو الإيجابي، وبالرغم من أنّ مشكلات عدم التوافق كانت من الموضوعات الأكثر شيوعاً في الدراسات السيكلوجية مقارنة بموضوعات الصّحة والتّطوّر الإيجابي، إلّا أنّ البحث عن المظاهر الايجابية للنّمّو النفسي والسلوكي أصبح أكثر إتساعاً وهذا ما مهّد لانتشار علم النفس الإيجابي (أسبينول و ستودينجر، 2003، ص 263).

يسعى المدخل الإيجابي positive approach إلى البحث عن بيئة عمل تحمل طابع التّحدي، بهذا تركّز على تطوير نقاط القوّة لدى العامل وتعزيز الإيجابية في المنظمة بدلاً من التركيز على نقاط ضعفه، وفي هذا الإطار بيّن Avey وزملائه (2009) أنّ هذا المدخل لا يدعو إلى إكتشاف قيمة الإيجابية بل يدعو إلى نظرة إيجابية بدلاً من المنظور السلبي.

يدعو إليه علم النفس الإيجابي الى تحقيق التوازن والتّركيز على الإيجابية كالسّعادة، الأمل، السّمات الشخصية الإيجابية سواء على المستوى الشّخصي أو المؤسّساتي، بحيث أوضح Sheldon و King (2001) بأنّ علم النفس الإيجابي يدعو للتركيز والتّحوّل الأساسي نحو تطوير فهماً غنياً لما يؤدي إلى حياة سعيدة داخل

موقع العمل وخارجه، وهكذا فإنّ المعالجة لا تتمثل بإصلاح ما انكسر وإنما تتجسّد في رعاية وتنمية ما هو أفضل.

الإشكالية وفرضيات الدراسة

إنّ علم النفس التنظيمي الإيجابي لم يعرّف بشكل واضح ولم يستخدم بشكل واسع، وإنما جاءت دراسته ضمن عناوين كثيرة مثل علم النفس الإيجابي في العمل، وموقع العمل الإيجابي، والمنظمة الإيجابية، عرّف كلا من Donaldson و Ko (2010) علم النفس التنظيمي الإيجابي بأنه دراسة علمية للتجربة والسّمات الشخصية الإيجابية في موقع العمل والمنظمات الإيجابية وتطبيقها لتحسين فاعلية نوعية حياة العمل.

وبعد الاهتمام بمهنة المراقبة الجوية أساسيا لما تحقّقه من تنظيم الحركة الجوية والحفاظ على سلامتها، بحيث تعدّ من المهن التي يتعرّض صاحبها لضغوط مهنية وعبء عمل عالي وهذا ما أكدته العديد من الدراسات (Costa, G.1995 ;Tshabalal, M. P.2011 ;Sontacchi, A. 2011 ;Martin, C.2013) إلّا أنّها أهملت الجانب الإيجابي لشخصية المراقب الجوي والتركيز عليها بشكل أساسي، ممّا يؤدي إلى تحسين مؤسسة الملاحة الجوية.

أكدت دراسة Hagmueller و Rank و Kubin (2006) حول مؤشرات عبء العمل والتوتر الناجم في بيئة الطيران أنّ الإلكترونيات التي يستعملها المراقب الجوي لتنظيم الحركة الجوية تسبب له ضغطاً حاداً وبذلك يتعرض لإجهاد إلّا أنّ المراقب الجوي يشعر بالسعادة بسبب الدور الذي يقوم به في الحفاظ على سلامة الحركة الجوية.

وحسب المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية بالجزائر Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA) بلغ عدد عمليات الوصول والمغادرة لشركات الطيران في المطارات الجزائرية عام 2014 207611 التجارية وغير التجارية، وهذه العمليات في تزايد مستمر مقارنة بمثيلاتها في السنوات الماضية هذا ما يؤدي إلى تعاظم مسؤوليات المراقبين الجويين في الحفاظ على سلامة الحركة الجوية، وتساعد دراسة نقاط القوة في شخصية المراقب الجوي بشكل أساسي في فهم السّمات الإيجابية ممّا تؤدي لإنخفاض من حدّة الضغط لديه ومحاولة تطويرها.

بدأت دراسة نقاط القوة في الشخصية في علم النفس الإيجابي عام 1999 عندما قامت مجموعة كبيرة وقوية من المتّقين لوضع قائمة تجريبية لنقاط القوة البشرية، على أن تعمل هذه القائمة كأساس لإطار أعم للسّمات الإيجابية.

قام فريق من الباحثين بقيادة Martin Seligman بالبحث في التراث الإنساني، للوصول إلى ماهية السعادة الحقيقية، وتوصلوا إلى أنّ هناك فضائل إنسانية توجد في كلّ مكانٍ وزمان، تجسّد هذه الفضائل في نموذج السعادة الحقيقية وهي (الحكمة، المعرفة، الشّجاعة، الحب والإنسانية، العدالة، الاعتدال، والتّسامي)، وتعبّر هذه عن وجودها من خلال سلوكيّات يمكن ملاحظتها وقياسها وتنميتها، وهذه السلوكيات هي القوى الإنسانية (نقلاً عن علام، 2008، ص 431).

قام Srivastava و Ramachandran و Suresh (2012) بدراسة لتحديد شخصية المراقب الجوّي، وتحدد الدراسة خصائص الشخصية وأساليب العمل اللازمة في تنفيذ المهام بنجاح حدّة تحكم في الحركة الجوّية، كشفت نتائج عالية من تصنيفات لخصائص شخصية المراقب الجوّي مثل التكيّف، الطموح، السعادة، سمات نمط التعاون في العمل، ضبط النفس، التسامح، القدرة على التكيّف، الاعتمادية، الانتباه للتفاصيل، وكانت للنزاهة تصنيف مرتفع وأظهرت نتائج الدراسة ليس للأقدمية تأثير كبير على تصوّر الشخصية وسمات أسلوب العمل، كما أنّ فهم خصائص الشخصية وسمات عمل العاملين في المنطقة لها تطبيقات في إختيار تصميم تدريب المراقبين الجوّيين.

قدّمت Katherine Dahlsgaard مراجعة هامة في تصنيف الفضائل الأساسية وتمثلت في الحكمة والمعرفة التي تعتبر قوى معرفيّة تستلزم من الفرد أن يكتسب المعرفة ويستخدمها. الشّجاعة وهي قوى إنفعالية تتضمن ممارسة الفرد لإرادته من أجل تحقيق الأهداف في مواجهة الصّعوبات والمعوقات خارجية أو داخلية. الصّفات الإنسانية وهي قوى داخلية شخصية تستوجب أن يكون الفرد صادقاً وحنوناً مع الآخرين. العدالة وهي قوى مدنية تضمن حياة مجتمعية صحيّة بين أفراد المجتمع. الاعتدال وهي قوى تحمي الفرد من الإفراط والتّجاوز. السّمو وهي قوى وقيمة تبني صلات وروابط مع الكون الأوسع وتكسب حياة الفرد معنى وقيمة (Dahlsgaard, Peterson et Seligman, 2005).

قام Dollar و Schroeder (2004) بدراسة طولية لأنواع الشّخصية لمراقبي الحركة الجوّية حيث هدفت الدراسة للتعرف على دور أنواع الشّخصية حسب مقياس Mayers-Briggs (MBTI) وعلاقة هذا الأخير بالنّجاح المهني للمراقب الجوّي في التّحكّم في الحركة الجوّية، التدريب الميداني، والانتقال إلى منصب إشرافي أو إداري، دامت الدراسة حوالي 20 سنة، ولخصّت الدراسة في أهم نقاط من بينها أنّ هناك علاقة بين أبعاد الشّخصيّة والنّجاح في مجال التدريب والانتقال إلى منصب إشرافي وإداري وذلك بتمتع بالشّخصية المنبسطة وتمتع أفراد العيّنة الذين نجحوا في مهنتهم بالحكمة والشّجاعة ممّا يؤلّد لديهم السعادة.

إنّ مجال علم النفس الإيجابي وسيكولوجية القوى الانسانية Psychology of Human Strengths تعرض مصطلحات حديثة نسبياً، حيث أنّ جوانب القوى توصف بالمصادر أو الكفاءات Competance، فعلى سبيل المثال في علم النفس الصنّاعي والمؤسّساتي Organizational Psychology تشكّل القدرات أسس الاختيار الشّخصي، تؤخذ القدرات Abilities وتوقّعات النتائج Outcome expectancies وفعّالية الذات Self-efficacy وتحقيق الذات Self-actulization على أنها قوى إنسانية (بالستيروس، 2003، ص 186).

في دراسة Arumugam و Ramachandran و Bhattacharyya (2014) حول ملائمة إختبار الكشف عن مراقبي الحركة الجويّة، هدفت إلى تطوير والتحقّق من الاختبارات غير المعرفية non-cognitive test لاختيار المراقبين الجويّين، كشفت نتائجها لدرجات عالية للطموح والحكمة والقيادة والانفتاح على الخبرة والسّمو للمراقبين الجويّين وهناك علاقة قويّة بين هذا الأخير بالأقدمية ومختلف الرتب.

كما قاما فريقان من الباحثين Brasil وزملائه (2011) من جامعة San José State بـCalifornia مع Prevot و Smith (2011) بمركز البحث Nasa (Moffet Federal Airfield) بدراسة حول تقييم وتعديل مسار أدوات إدارة الحركة الجويّة لعمليات الجيل القادم، هدفت هذه الدراسة لتقييم وتعديل أدوات تعزيز المسار الآلي لدعم الحركة الجويّة في المستقبل، دامت الدراسة سنتين 2009 و 2010، فأظهرت النتائج استخدام أداة تزيد من تحسن الحركة الجويّة وانخفاض حجم العمل وبرتوكولات إتصال فعّالة، ممّا يزيد رضا ورفاهية وسعادة المراقب الجويّ.

وأوضح Barbarino (1995) في دراسة وصفية نموذج عمل المراقبين الجويّين حيث قدّم تقريراً للعمل الحالي والمستقبلي لمهنة المراقبة الجويّة وأهم الجوانب التي يتميّر بها هذا الأخير، كما إعتبر التدريب والاختبارات وممارسات العمل ذو أهمية للمراقب الجويّ وذلك لتمتعه بالمعرفة وحب الاستطلاع والبراعة والتعلّم ما يزيد من تحسين خدمة المراقبة الجويّة.

عرّف أحد المناحي القوى الإنسانية ليس باعتبارها مجموعة من الخصائص المحدّدة، بل لاعتبارها الحكمة Wisdom أو المعرفة بالأمور الأساسية في الحياة، وتطبيق هذه المعرفة من خلال إستراتيجيات إدارة الحياة والمتمثلة في الاختيار Selection وتحقيق الأداء الأمثل والتعويض في حالة الفقد (باتلس و فروند، 2003، ص 35).

في دراسة Tsonis (2006) حول تحليل التفاعل بين الإنسان والآلة للمعلومات المعقّدة في مراقبة الحركة الجويّة، وضع تحليلاً وصفياً لعملية التفاعل وقدّم الباحث نموذجاً مفصلاً مع حلول لخفض الضغط لدى

المراقبين الجويين، وقدّم قراءة للمراقب الجوي الذي يتصف بالرؤية الثاقبة هذا ما يساعده على حلّ مشكلاته في مجال العمل.

وقام Nunes و Kramer (2008) بتجربة تستند للتخفيف من انخفاض الأداء ذي الصلة بالعمر: أدلة من مراقبي الحركة الجوية، توصلت التجربة أنّ أداء المراقبين الجويين يرتبط بالعمر لوجود خبرة مهنية، سرعة الأداء ومستويات عالية من الكفاءة، أما الصغار في السن أثبتوا وجود طموح في العمل، كما أنّ من خلال الملاحظة بمركز المحاكاة (ACT) تبين أنّ الخبرة الكبيرة هي لدى كبار سن المراقبين الجويين، يكونون قادرين تماماً على أداء مستوى عالي من الكفاءة وسرعة وتيرة العمل، لوضوح الشجاعة لدى المراقبين الجويين كبار السن أثناء أداء مهامهم.

وبيّنت دراسة Broach (2013) حول إختيار الجيل القادم من المتخصصين في مراقبة الحركة الجوية، متطلبات لاستعداد الحركة الجوية في 2018، حيث بيّن الباحث أن إتحاد إدارة الطيران (FAA) يواجه تحديين تنظيميين كبيرين في القرن الواحد والعشرين، أولهما تغيير النظام الحالي إلى نظام الجيل القادم للنقل الجوي، وثانياً التعيين والاختيار وتدريب الجيل القادم، قدّم الباحث نقاطاً عديدة أهمها تمثلت في التركيز على المواهب في تنظيم الحركة الجوية وضبط الذات، القيادة والإنسانية، الحيوية والحماس وغيرها لاختيار المراقبين الجويين وبذلك تحسين خدمة المراقبة الجوية.

قام Pierce وآخرون (2014) بدراسة تتمثل في استخدام البيانات البيولوجية لاختيار المراقبين الجويين، وأستعمل في هذه الدراسة البيانات الشّخصية والبيولوجية في نجاح أو عدم نجاح التدريب لمرشحي منصب المراقبة الجوية، وذلك لتقييم جودة التدريب، من خلال إختبار (AT-SAT) Air Traffic Standardized Aptitude Test، وأوضحت النتائج أنّ هناك علاقة إرتباطية بين البيانات البيولوجية والنّجاح في التدريب، وهذا لوجود النّشاط والحيوية للمراقبين الجويين المترشحين.

يولد الإنسان ولديه استعداد أولي وبيولوجي لنمو 24 سنة وظهورها، ومع ذلك فإنّ الاستعداد البيولوجي يحدث له تحولات خلال السنوات الستة الأولى من حياته، وذلك حسب السّياق النفسي والاجتماعي الذي ينشأ فيه، إذا نشأ الفرد ووجد من يحيطه بالحب والرّعاية والاهتمام والمديح، فسوف يساعد ذلك على إبراز مواطن القوّة لديه من خلال التفاعل (الأعسر وآخرون، 2005، نقلًا عن علام، 2008، ص 432).

إنّ مفهوم القوى الإنسانية ذو إطار دينامي، متعدد المجالات لما يحتويه من خصائص متعددة تمتد من الخصائص الجسمية إلى الاجتماعية الاقتصادية إلى النفسية والروحية، تبدو هذه الخصائص مستقلة ولكن تربط بينهما علاقات تفاعل إن لم تكن علاقات تكامل (باتلس و فروند، 2003، ص 35-36).

إهتم علم النفس الإيجابي على أوجه القوّة عند الإنسان بدلاً من أوجه القصور، وبين كلّ من Taylor وآخرون (2000) و كذلك Seligman (2002) أنّ فهم القوى الإنسانية وقوّة الشّخصية والفضائل الإنسانية والظروف التي تؤدي إلى مستويات عالية من السّعادة من خلال علم النفس الإيجابي، يمكن أن يجعل للحياة قيمة ومعنى تساهم بطريقة فعليّة في منع أو تقليل عواقب الأمراض والاضطرابات النفسية والضغط.

تهدف الدراسة الحالية لإثراء البحوث النفسيّة بدراسة الجوانب الإيجابية لدى فئة معيّنة من المجتمع الجزائري المتمثلة في مراقبي الحركة الجوية، وذلك من خلال التعرّف على مستوى السّعادة الحقيقيّة لدى هذه الفئة، وكذلك التعرّف على القوى والفضائل التي تميّزهم، بالتالي تمثل الدراسة مؤشراً هاماً لمؤسسة الملاحة الجوية و برج المراقبة من أجل وضع خطط للإرشاد بالاستناد لقوى وفضائل المراقبين الجويين الجزائريين ومستوى السّعادة الحقيقيّة لديهم.

تفترض هذه الدراسة أنّ مستوى السّعادة الحقيقيّة لدى مراقبي الحركة الجوية يكون ضمن المتوسط حسب المقياس المستعمل في هذه الدراسة، كما تفترض أنّ القوى والفضائل الإنسانية تتمثل من الأكثر إلى الأقل شيوعاً في الحكمة والمعرفة، الشّجاعة، الحب والإنسانية، العدالة والإنصاف، الاعتدال وضبط النفس، السمو والروحية.

تتحدد نتائج الدراسة بحجم العينة التي تم إختيارها من المراقبين الجويين بمطار الجزائر العاصمة هواري بومدين، وبالمنهج المستخدم وهو المنهج الوصفي والأداة المستعملة لقياس السّعادة الحقيقيّة.

عيّة الدراسة وخصائصها

تتكوّن عيّنة الدراسة من 88 مراقبا جويًا عاملين بمطار الجزائر هواري بومدين، 72 ذكور و 16 أناث، من بينهم 74 متزوج و 14 أعزب، يتراوح سن أغليبتهم بين 31 و 40 سنة بنسبة 52,27%، وأقل نسبة تمثلت في أكبر من 50 سنة، كما أنّ أغلبية المراقبين الجويين هم ذوي أقدمية تتراوح بين 5 و 10 سنوات.

جدول رقم (1): خصائص أفراد عيّنة الدراسة (ن: 88)

الخصائص	الفئات	العينة	النسب المئوية
---------	--------	--------	---------------

الجنس	ذكر	72	%81,81
	أنثى	16	%18,18
الحالة الإجتماعية	متزوج (ة)	74	%84,09
	أعزب/عزباء	14	%15,90
	مطلق (ة)	00	%00
	أرمل (ة)	00	%00
السّن	من 25 إلى 30 سنة	14	%15,90
	من 31 إلى 40 سنة	46	%52,27
	من 41 إلى 50 سنة	18	%20,45
	أكبر من 50 سنة	10	%11,36
	أقل من 5 سنوات	6	%6,81
الأقدمية في العمل	من 5 إلى 10 سنوات	36	%40,90
	من 11 إلى 15 سنة	17	%19,31
	أكبر من 15 سنة	29	%32,95

أداة الدراسة

إستخدم الباحث قائمة السّعادة الحقيقية للسلوكولوجيان الأمريكيان M. Seligman و C. Peterson ونشرها Seligman في كتابه السّعادة الحقيقية Authentic Happiness من ترجمة مكتبة جرير، الرّياض وقام معمريّة (2012) بتقنين قائمة السّعادة الحقيقية على البيئة الجزائريّة. تتكوّن قائمة السّعادة الحقيقية من 48 بنداً، تقيس 6 فضائل أو قوى إنسانية وهي (نقلًا عن معمريّة، 2012، ص 126):

-تتضمن الحكمة والمعرفة ست فضائل وهي الفضول، حب التعلّم، الرّأي والتّقدير، البراعة والإبداع، الذكاء الاجتماعي، المنظور، وتقاس كل فضيلة ببندين، ومجموعهما 12 بنداً، وأرقامها من 1-12، وتتراوح الدرجة عليها بين صفر و36.

-تتضمن الشّجاعة ثلاث فضائل وهي البسالة، المثابرة، الاستقامة، وتقاس كل فضيلة ببندين، ومجموعهما 6 بنود، وأرقامها من 13-18، وتتراوح الدرجة عليها بين صفر و18.

-يتضمن الحب والإنسانية اثنتين من الفضائل وهي الطيبة والكرم، منح الحب وتلقيه، وتقاس كل فضيلة ببندين، ومجموعهما 4 بنود، وأرقامها من 9-22، وتتراوح الدرجة عليها بين صفر و12.

-يتضمن العدل والإنصاف ثلاث فضائل وهي الموطنة، الإنصاف، القيادة، وتقاس كل فضيلة ببندين، ومجموعهما 6 بنود، وأرقامها من 23-28، وتتراوح الدرجة عليها بين صفر و18.

-يتضمن الاعتدال وضبط الذات ثلاث فضائل وهي ضبط الذات، الحصافة والتعقل، التواضع، وتقاس كل فضيلة ببندين، ومجموعهما 6 بنود، وأرقامها من 29-34، وتتراوح الدرجة عليها بين صفر و18.

-يتضمن السمو والروحانية سبع فضائل وهي تقدير الجمال، الامتتان، الأمل، الروحانية، الصبح، روح الدعابة، الحيوية، وتقاس كل فضيلة ببندين، ومجموعهما 14 بنوداً، وأرقامها من 35-48، وتتراوح الدرجة عليها بين صفر و42.

تكون الإجابة عن كل البنود ضمن أربع إختيارات، لا، قليلاً، متوسطاً، كثيراً، وتعطى الدرجة من 0 إلى 3، وبالتالي تتراوح الدرجة الكلية من صفر إلى 144، وارتفاع الدرجة يعني ارتفاع الفضائل والقوى الإنسانية، وبالتالي مشاعر السعادة الحقيقية.

وفي الدراسة الحالية، تحقّق الباحث من صدق وثبات المقياس على عيّنة مكوّنة من 30 مراقبا جويًا بمطار الجزائر هوارى بومدين، بحيث كانت معاملات الثبات بطريقة التجزئة النصفية مقبولة بحساب معامل ارتباط Spearman بين البنود الفردية (24 بند فردي) والبنود الزوجية (24 بند زوجي) فكانت تتراوح ما بين (0,74-0,80)، كما تمّ الاعتماد على معامل Cronbach's Alpha وكانت النتائج تتراوح ما بين (0,75-0,84).

كما اعتمد الباحث على حساب الصدق الذاتي وهو الجذر التربيعي لمعامل الثبات وكانت النتائج عالية تراوحت بين (0,79-0,88).

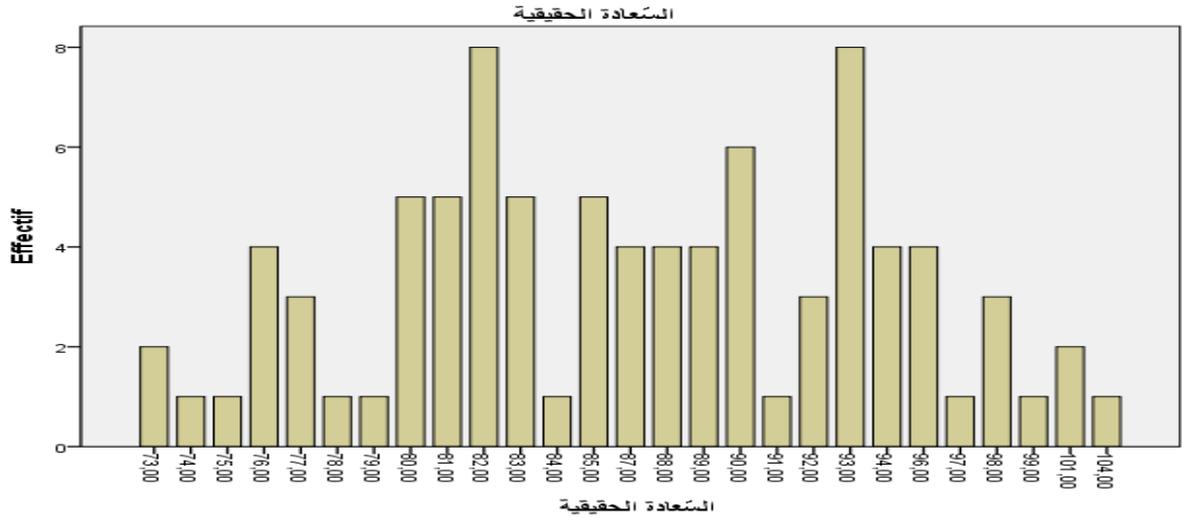
نتائج الدراسة ومناقشتها

أولاً : نتائج الفرضية الأولى ومناقشتها

جدول رقم (2) نتائج إختبار "ت" لدلالة الفروق بين متوسط درجات قائمة السعادة الحقيقية والمتوسط الفرضي للعيّنة

العيّنة	العدد	المتوسط الحسابي	المتوسط النظري	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	مستوى الدلالة
السعادة الحقيقية	88	86,76	72	7,29	18,99	0,01

الشكل رقم (1) نتائج مستوى السعادة الحقيقية لدى عمال مراقبة الحركة الجوية



يتبين من خلال النتائج الموضحة في الجدول رقم (2) أنّ مستوى السعادة الحقيقية لدى المراقبين الجويين جاءت فوق المتوسط، مما يدل على ارتفاع متوسطات المراقبين الجويين على المعدل الإجمالي لمقياس السعادة الحقيقية.

كانت النتائج تتراوح بين 73 درجة و104 درجة حسب مقياس السعادة الحقيقية، كما هو موضح في الشكل رقم (1)، وجاءت معظم إجابات المراقبين الجويين في الدرجة 82 و93 هذا ما يدل وجود مشاعر السعادة لدى مراقبي الحركة الجوية، وتشير هذه النتائج أنّ المراقبين الجويين تتحقق سعادتهم الحقيقية من خلال التوقع بمستقبل أفضل، والتخطيط لذلك لجعل الحياة ذات معنى، من خلال قوى وفضائل تميزهم، بالتالي تحققت الفرضية الأولى.

من خلال ما أشار إليه من Taylor وآخرون (2000) و Seligman (2002) يمكن فهم النتيجة المتوصل إليها، إذ أن دراسة قوى وفضائل المراقب الجوي تؤدي إلى فهم السعادة التي يتمتع بها، مما يجعل للحياة قيمة ومعنى بالتالي تقل لديهم عواقب الأمراض والضغط النفسية، وتتفق هذه الدراسة مع دراسة Rank و Hagmueller و Kubin (2006) التي تشير الى أن المراقب الجوي يشعر بالسعادة نتيجة الدور الذي يقوم به، كما حددت دراسة Srivastava و Ramachandran و Suresh (2012) أبعاد شخصية المراقب الجوي وكانت للسعادة جزء

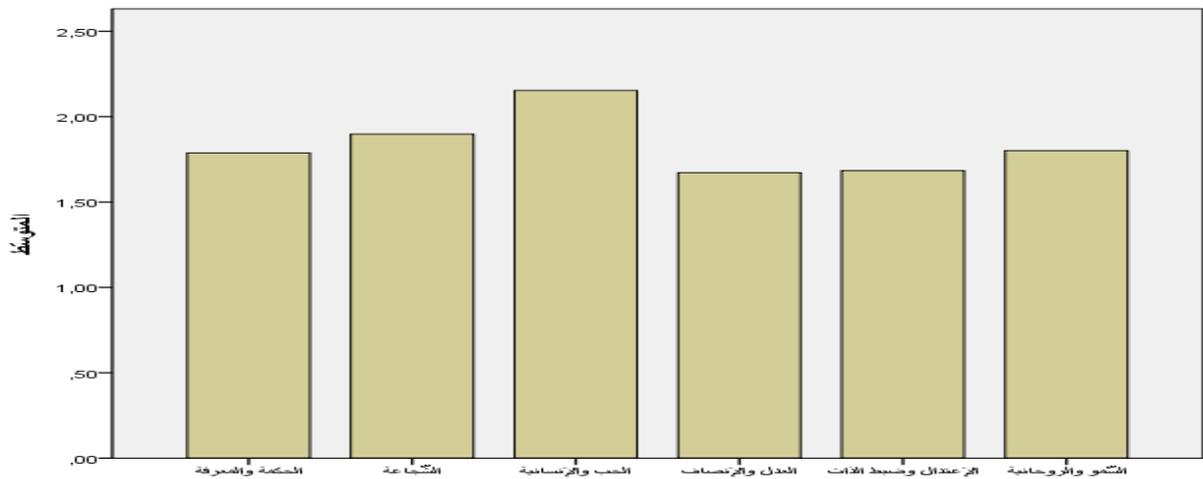
من شخصيته، فالمراقب الجوّي يشعر بالسّعادة الحقيقية لوجود فضائل وقوى إنسانية تميّزه سوف نتعرّف عليها فيما يلي.

ثانياً: نتائج الفرضية الثانية ومناقشتها

جدول رقم (3) نتائج إختبار Friedman لترتيب متوسطات أبعاد السّعادة الحقيقية الستة لدى أفراد العينة

مستوى الدلالة	درجة الحرّية	ك ²	الترتيب	المتوسط الحسابي	القوى والفضائل الإنسانية
0,01	5	102,122	4	3,27	الحكمة والمعرفة
			2	4,02	الشّجاعة
			1	5,01	الحب والإنسانية
			5	2,70	العدل والإنصاف
			6	2,69	الاعتدال وضبط الذات
			3	3,30	السّمو والروحانية

الشكل رقم (2) نتائج القوى والفضائل الإنسانية الستة لدى أفراد العينة (ن=88)



يوضّح الجدول رقم (3) ترتيب القوى والفضائل الإنسانية لدى المراقبين الجوّيين باستعمال إختبار Friedman حيث احتل الحب والإنسانية الصدارة بمتوسط (5,01)، وجاءت القوى الإنسانية "الشّجاعة" في المرتبة الثانية بمتوسط (4,02)، وفي المرتبة الثالثة جاء السّمو والروحانية بمتوسط (3,30)، وجاءت القوى الإنسانية "الحكمة والمعرفة" في المرتبة الرابعة بمتوسط (3,27)، وكانت النتائج متقاربة في القوى الإنسانية "العدل والإنصاف" و "الإعتدال وضبط النفس" احتلت الأولى المرتبة الخامسة بمتوسط (2,70)، واحتلت الثانية المرتبة السادسة بمتوسط (2,69) ومنه تحققت الفرضية الثانية.

فمن خلال ما توصلت إليه النتائج الإحصائية لترتيب القوى والفضائل الإنسانية حسب مقياس السعادة الحقيقية المستعمل في هذه الدراسة، والشكل رقم (2)، فكانت كالاتي: (1) الحب والإنسانية، (2) الشجاعة، (3) السمو والروحانية، (4) الحكمة والمعرفة، (5) العدل والإنصاف، (6) الاعتدال وضبط النفس.

يمكن تفسير هذا الترتيب لما يميز المراقبين الجويين بالصدق مع أنفسهم ومع الآخرين، ويظهر ذلك من خلال أفعالهم وسلوكياتهم، خاصة أن المراقب الجوي يعمل ضمن جماعة لتحقيق سير حسن للحركة الجوية.

جاءت القوى الإنسانية "الحب والإنسانية" في المرتبة الأولى، لوجود فضائل إنسانية لدى المراقب الجوي وهي الطيبة والكرم، راجع للعمل الذي يقوم به، الذي يعد مهنة تحافظ على سلامة الطائرة والموجودين بها، والتعامل الجيد مع الآخرين، كما يتميز بالفضيلة الإنسانية "منح الحب وتلقيه"، فالمراقب الجوي يعمل ضمن حلقة، كل له دور معين، ولا يمكن فصل حلقة عن أخرى، بالتالي هناك تفاعل إيجابي بينهم، فتتفق هذه النتيجة مع دراسة Brasil وزملائه (2011) و Prevt و Smith (2011).

وفيما يخص "الشجاعة" التي جاءت في المرتبة الثانية، فهي قوى إنفعالية يتميز بها المراقب الجوي، راجع لممارساته المهنية من أجل تحقيق الأهداف في مواجهة الصعوبات التي يواجهها في مراقبة الحركة الجوية والصعوبات والمعوقات الخارجية أو الداخلية، تتمثل الفضائل الإنسانية الموجودة في الشجاعة في البسالة، المثابرة، الاستقامة، هذا ما يدل أن المراقب الجوي يقوم بإنهاء الأعمال الصعبة بدون تذمر، وتتفق هذه النتيجة مع دراسة Nunes و Kramer (2008) أن المراقب الجوي قادر على أداء مستوى عالي وسرعة وتيرة أثناء العمل، وأشارت دراسة Dollar و Schroeder (2004) أن المراقب الجوي يتمتع بالشجاعة.

وجاءت في المرتبة الثالثة القوة الإنسانية "السمو والروحانية"، بحيث تعتبر قوى وقيمة تبني صلات وروابط مع الكون الأوسع وتكسب حياة الفرد معنى وقيمة، فالمراقب الجوي يتمتع بقوة وجدانية تصله بأشياء أكبر وأكثر استمراراً من خلال فضائل إنسانية تذوق الجمال والتميز، الامتتان، الأمل والتفاؤل، الروحانية، الصبح والرحمة، المرح والدعابة، الحيوية والحماس، تتفق هذه النتيجة مع دراسة Arumugam و Ramachandran و Bhattacharyya (2014) أن المراقب الجوي يتمتع بدرجات عالية من السمو.

أما القوة الإنسانية "الحكمة والمعرفة" التي جاءت في المرتبة الرابعة، والتي تعتبر قوى معرفية تستلزم من الفرد أن يكتسب المعرفة ويستخدمها، فالمراقب الجوي منفتح على الخبرات، كما يقوم بغربلة المعلومات بصورة موضوعية ومنطقية، لديه نكاه عملي واجتماعي واعى لما يقوم به، وهذا دائماً راجع إلى المهام الذي يقوم بها، تتفق هذه النتيجة مع دراسة Dollar و Schroeder (2004) التي تشير إلى أن المراقب الجوي يتمتع بالشخصية

المنبسطة وبالْحكمة، كما أشارت دراسة Barbarino (1995) أنّ المراقب الجوّي يتمتع بالمعرفة وحب الاستطلاع والبراعة والتعلّم، ودراسة Arumugam و Ramachandran و Bhattacharyya (2014) بوجود درجات عالية من الحكمة والانفتاح على الخبرة لدى المراقبين الجوّيين.

وجاءت في المرتبة الخامسة القوة الإنسانية "العدل والإنصاف"، بحيث تعتبر قوى مدنية تضمن حياة مجتمعية صحيّة بين أفراد المجتمع، فهي تتجاوز العلاقة بين المراقبين الجوّيين أثناء أداء مهامهم، بل تتعدى ذلك بعلاقة المراقب الجوّي بأفراد أسرته والمجتمع ككل، فالفضائل التي يتمتع بها المراقب الجوّي من المواطنة والعمل كفريق، وكذلك عدم السّماح للمشاعر الشّخصية بالانحياز لطرف دون آخر عند إتخاذ قرارات تخص الآخرين، والقيادة الجيّدة في إنجاز العمل، وتتفق هذه النتيجة مع دراسة Arumugam و Ramachandran و Bhattacharyya (2014) على وجود القيادة لدى المراقب الجوّي، ودراسة Broach (2013) بيّنت الدراسة على التركيز على القيادة والإنسانية في إختيار المراقبين الجوّيين لأهميتها في أداء تنظيم الحركة الجوّية.

وفي المرتبة الأخيرة، جاءت القوة الإنسانية "الاعتدال وضبط النّفس"، وهي قوى تحمي الفرد من الإفراط والتّجاوز، فهذا يشير إلى أنّ المراقب الجوّي يعبر عن رغباته بأسلوب معبر ويتحكّم فيها، فهي فضيلة أساسية تتمثل في ضبط الذات، يحرص في تصرفاته من خلال التأييد من طرف الآخرين، تتفق هذه النتيجة مع دراسة Tsonis (2006) تشير أنّ المراقب الجوّي يتصف بالرؤية الثاقبة في حلّ مشكلاته في مجال العمل، كما أشارت دراسة Broach (2013) إلى ضرورة وجود ضبط الذات لدى المراقب الجوّي أثناء إختيارهم.

خلاصة

هدفت هذه الدراسة إلى تحديد مستوى السّعادة الحقيقية لدى مراقبي الحركة الجوّية بمطار الجزائر هوارى بومدين وترتيب القوى والفضائل الإنسانية لديهم، وشملت عيّنة الدراسة (88) مراقب جوّي، وتوصلت نتائجها إلى أن أكبر نسبة من المراقبين الجوّيين تتراوح أعمارهم ما بين 31 و 40 سنة، كما أنّ نسبة الذكور كانت تفوق نسبة الإناث بـ 81,81%، من بينهم 84,09% متزوجين، وتراوحت نسبة المراقبين الجوّيين ذوي أقدمية في العمل بين 5 إلى 10 سنوات بنسبة 40,90%.

بيّنت نتائج التحليل الإحصائي أنّ مستوى السّعادة الحقيقية لدى المراقب الجوّي جاءت فوق المتوسط، وخصّصت الدراسة أنّ القوى الإنسانية تتمثل في: الحب والإنسانية، الشّجاعة، السّمو والزّوجانية، الحكمة والمعرفة، العدل والإنصاف، الاعتدال وضبط النّفس.

تساعد هذه الدراسة المختصين في علم النفس التنظيمي والصحة المهنية، ومؤسسة الملاحة الجوية في التعرف على مكونات السعادة الحقيقية وجوانب القوة لدى المراقبين الجويين، وكيف يمكن أن ننمي هذه المكونات والتي بدورها تقود المراقب الجوي لأداء مهني وحياء أفضل، وذلك من خلال إعداد برنامج خاص بهم يركز على كيفية قيام برج المراقبة بدورها نحو المراقبين الجويين، وبالتالي تدعيم المقومات الحقيقية للمراقبين، فرغم وجود ضغوط مهنية عند هذا الأخير وعبء عمل ومشكلات جسدية ونفسية فلا بد من المؤسسة الاهتمام أكثر بسعادة المراقبين بفهم القوى والفضائل الإنسانية التي يتمتعون بها وتطويرها ودعمها.

المراجع

1. علام سحر فاروق، (2008)، معدّلات السعادة الحقيقية لدى عينة من طلابّ المرحلتين الإعدادية والثانوية، دراسات نفسية، قسم علم النفس جامعة عين الشمس، مج 18، ع 2، ص ص 431-465.
2. أسبينول ج.ليزا و ستودينجر م.أورسولا، (2003)، سيكولوجية القوى الإنسانية: تساؤلات أساسية وتوجّهات مستقبلية لعلم النفس الإيجابي، ترجمة صفاء الأعسر و آخرون، (2006)، الطبعة الأولى، القاهرة، المجلس الأعلى للثقافة.
3. بالاستيروس روسيو فرناندار، (2003)، الجانب المضيء والجانب المظلم في سيكولوجية القوى الإنسانية مثال من سيكولوجية المسنين. ترجمة علاء الدين كفاي. في: أسبينول ج.ليزا و ستودينجر م.أورسولا، (2003)، سيكولوجية القوى الإنسانية: تساؤلات أساسية وتوجّهات مستقبلية لعلم النفس الإيجابي، ترجمة صفاء الأعسر و آخرون، (2006)، الطبعة الأولى، القاهرة، المجلس الأعلى للثقافة.
4. باتلس ب. بول و فروند م. ألكسندرا، (2003)، القوى الإنسانية باعتبارها التناغم بين الحكمة والاختيار الأمثل مع التعويض، ترجمة صفاء الأعسر وآخرون، . في: أسبينول ج.ليزا و ستودينجر م.أورسولا، (2003)، سيكولوجية القوى الإنسانية: تساؤلات أساسية وتوجّهات مستقبلية لعلم النفس الإيجابي، ترجمة صفاء الأعسر و آخرون، (2006)، الطبعة الأولى، القاهرة، المجلس الأعلى للثقافة.
5. معمريّة بشير، (2012)، تقنين قائمة السعادة الحقيقية على عينات من البيئة الجزائرية، مجلّة شبكة العلوم النفسية العربية، العدد 32-33، خريف وشتاء 2012، ص ص 121-132.
6. Arumugan, S., Ramachandran, K., Bhattacharyya, A. (2014). Suitability screening test for air traffic controllers. Global journal of human-social science: a arts and humanities, Psychology. Vol 14, Issue 4, Version 1.0.
7. Avey, J. B., Luthans, F. and Jenes, S. M. (2009). Psychological capital : a positive resource for combating employee stress and turnover. Human resource management. Vol 48. N°5, pp 677-693.

8. Barbarino, M. (1995). Model for task and job descriptions of air traffic controllers. European organization for the safety of air navigation. HUM.ET1.ST10.DEL.01.
9. Brasil, C., Paul, L., Mainini, M., Homola, J. and Lee, H. (2011). Trajectory Assessment and modification tools for next generation air traffic management operations. San José State University. Moffett Field. California. USA. & Prevot, T., Smith, N. (2011). Trajectory Assessment and modification tools for next generation air traffic management operations. NASA Ames Research Center, Moffett Field, California. USA.
10. Broach, D. (2013). Selection of the next generation of air traffic control specialists: aptitude requirements for the air traffic control tower cab in 2018. Federation aviation administration. Office of aerospace medicine, Washington, USA.
11. Costa, G. (1995). Occupational stress and stress prevention in air traffic control. Institute of occupational medicine. University of Verona.
12. Dahlsgaard, K., Peterson, C., and Seligman, M. (2005). Shared virtue: The convergence of value human strengths across culture and history. Review of general psychology.
13. Dollar, C. S., Schroeder, D. J. (2004). A longitudinal study of Meyers-Briggs personality types in air traffic controller. Office of aerospace medicine, Federal aviation administration. DOT/FAA/AM-04/21. Washington.
14. Donaldson, S. I., and Ko, L. (2010). Positive organizational psychology, behavior and scholarship : A review of the emerging literature and evidence base. School of behavioral and organizational science, Claremont graduate university, Claremont, USA.
15. Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA). (2014). <http://www.enna.dz/statistiques.html>.
16. Hagmueller, M., Rank, E., Kubin, G. (2006). Evaluation of the human voice for indications of workload induced stress in the aviation environment. European organization for the safety of air navigation. EEC N° 18/06. France.
17. Martin, C. (2013). La gestion de la charge mentale des contrôleurs aériens en-route : apports de l'eye-tracking dans le cadre du projet européen SESAR. Psychologie. Université toulous le mirail-Toulous 2.
18. Nunes, A. and Kramer, A. (2008). Experience-based mitigation of age-related performance declines: evidence from air traffic control. Journal of experimental psychology. Volum 14. N°4. pp12-24.
19. Pierce, L. G., Broach, D., Byrne, C. L., and Bleckley, M. K. (2014). Using biodata to select air traffic controllers. Federation aviation administration. Office of aerospace medicine, Washington.
20. Seligman, M. (2002). Positive psychology, Positive prevention, and Positive therapy, In C.R.Synder, M.S.J. Lopez (Eds) 2002. The Hand book of Postive psychology (3-9). New York. Oxford University Press.
21. Sheldon, K. and King, L. (2001). Why positive psychology is necessary. American psychologist, Vol 56, N° 3, pp 216-217.
22. Sontacchi, A. (2011). Acoustical enhancement and stress reduction at the air traffic controller working position. Institute of electronic music and acoustic. University of music and performing arts graz, inffeldgasse 10/3, 8010 Graz, Austria.

23. Suresh, A., Ramachandran, K., Srivastava, A. (2012). Personality based job analysis of air traffic controller. *Ind J Aerospace*, Vol 56, N° 2, pp 21-31.
24. Taylor, S., Kemeng, M., Reed, G., Bower, J. and Gruenwald, T. (2000). Psychological resources, Positive illusions and health. *American psychological*. 55. Pp 99-109.
25. Tshabalal, M., P. (2011). Occupational stress and coping resources in air traffic control. Master of arts. *Industrial and organizational psychology*. University of South Africa.
26. Tsonis, C., G. (2006). An analysis of information complexity in air traffic control human machine interaction. Master of science in aeronautics and astronautics at the Massachusetts institute of technology. Jun 2006.