



جامعة الترموك  
كلية التربية  
قسم علم النفس الإرشادي والتربوي

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

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

إعداد

**محمد عزام بني نصر**

إشراف الدكتورة

**عائشة أحمد السوالمه**

حقل التخصص: الإرشاد النفسي

الفصل الدراسي الأول

2017- 2016

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

إعداد

**محمد عزام بني نصر**

بكالوريوس إرشاد نفسي، جامعة اليرموك، 2014

قُدِّمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في تخصص الإرشاد  
النفسي، جامعة اليرموك، إربد، الأردن

وافق عليها

عائشة أحمد السوالمة..... مشرفاً ورئيساً

أستاذ مساعد في الإرشاد النفسي والتربوي، جامعة اليرموك

منار سعيد بني مصطفى..... عضواً

أستاذ مشارك في الإرشاد النفسي والتربوي، جامعة اليرموك

عدنان بدري الإبراهيم..... عضواً

أستاذ في الإدارة التربوية، جامعة اليرموك

تاريخ مناقشة الرسالة

2016 /1/10

## الإهداء

إلى أمر ربي ووصيته في قوله تعالى: ﴿ أَنْ شَكَرْتُ لِي وَلَوْلَايَكَ إِلَى الْمَصِيرِ ﴾ (صدق الله العظيم)

إلى من كمل العرق جبينه وشققت الأيام يدها، إلى من علمني النجاح والصبر والعزيمة والإصرار

إلى من غرست في نفسي قيم الإيمان وعبادة رب الأكموان

إلى من رضاها سبباً في توفيقني ...

والدي ووالدتي ... أطال الله في عمرهما وأبسهما ثوب الصحة والعافية،

ومتعني بهما ورد جميلهما ...

الباحث

## شكر وتقدير

الحمد لله كما ينبغي لجلال وجهه، وعظيم سلطانه، والشكر على توفيقه، وامتنانه، والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم الصادق الأمين وعلى آله وصحبه أجمعين.

وبعد أن أنجزت هذا العمل العلمي المتواضع، فلا يسعني إلا أن أعترف لكل ذي فضل علي بفضلته، وإن أهل الفضل والعطاء هم أهلاً للشكر والثناء، وأن أتقدم بجزيل الشكر وخالص العرفان والتقدير إلى أستاذتي الفاضلة الدكتورة عائشة السوالمة التي منحتني شرفاً عظيماً بالإشراف على هذه الرسالة وعاشت معي متاعبها، فقد قدمت لي من وقتها الثمين وعلمها الغزير وخبرتها الغنية شيئاً كثيراً، فلها مني كل الشكر والتقدير والاحترام.

كما أتقدم بالشكر والعرفان لأعضاء لجنة المناقشة، الأستاذ الدكتور عدنان الإبراهيم، والدكتورة منار بني مصطفى اللذين تفضلاً بقبول مناقشة هذه الرسالة وتحملاً عناء قرائتها وتقويمها وإبدائهما ملحوظات قيمة، ساهمت في إثراء هذا العمل العلمي المتواضع.

كما أتقدم بالشكر الجزيل لكل من ساهم في تقديم المساعدة، لجنة المحكمين، والأصدقاء، والزملاء والزميلات جزاهم الله عنا كل خير.

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأكاديمية الملكية للطيران ممثلة بإدارتها الحكيمة وموظفيها لما أبدوه من مساعدة وتسهيل في تطبيق هذا العمل العلمي ولم يبخلوا بتقديم أي خدمة في سبيل إنجاز هذا العمل وأخص بالشكر مدير الأكاديمية الملكية للطيران الكابتن محمد الخوالدة، ومدير الدراسات الأستاذ عارف شديفات.

## قائمة المحتويات

الموضوع	الصفحة
الإهداء .....	ج
شكر وتقدير .....	د
قائمة المحتويات .....	هـ
قائمة الجداول .....	ز
قائمة الملاحق .....	ح
الملخص باللغة العربية .....	ط
<b>الفصل الأول: خلفية الدراسة وأهميتها</b>	
مقدمة .....	1
أنماط الشخصية .....	2
أنماط الشخصية وفقاً لنظرية يونج .....	10
اتخاذ القرار .....	12
مشكلة الدراسة وأسئلتها .....	20
أهمية الدراسة .....	21
التعريفات الإصطلاحية والإجرائية .....	22
محددات الدراسة .....	23
<b>الفصل الثاني: الدراسات السابقة</b>	
الدراسات التي تناولت أنماط الشخصية لدى الطيارين .....	24
الدراسات التي تناولت اتخاذ القرار لدى الطيارين .....	28
التعقيب على الدراسات السابقة .....	31
<b>الفصل الثالث: الطريقة والإجراءات</b>	
منهج الدراسة .....	34
مجتمع الدراسة .....	34
عينة الدراسة .....	34
أداتا الدراسة .....	36
إجراءات الدراسة .....	45
متغيرات الدراسة .....	46

الموضوع	الصفحة
المعالجات الإحصائية.....	46
<b>الفصل الرابع: عرض النتائج</b>	
سؤال الدراسة الأول.....	48
سؤال الدراسة الثاني.....	50
سؤال الدراسة الثالث.....	52
سؤال الدراسة الرابع.....	52
<b>الفصل الخامس: مناقشة النتائج</b>	
مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الأول.....	57
مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الثاني.....	59
مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الثالث.....	60
مناقشة النتائج المتعلقة بالسؤال الرابع.....	62
التوصيات.....	66
قائمة المراجع.....	67
الملاحق.....	76
الملخص باللغة الإنجليزية.....	91

## قائمة الجداول

الصفحة	الجدول
10.....	(1): أنماط الشخصية وفقاً لنظرية يونج .....
35.....	(2): توزيع أفراد عينة الدراسة وفقاً لمتغيرات الجنسية والسنة الدراسية مكان الإقامة .....
38.....	(3): قيم معاملات ارتباط الفقرة بالنمط الذي تنتمي إليه .....
40.....	(4): قيم معاملات الاتساق الداخلي وثبات الإعادة لمجالات المقياس .....
42.....	(5): قيم معاملات ارتباط بيرسون لمقياس اتخاذ القرار بين الفقرة والمقياس ككل .....
49.....	(6): نتائج اختبار (CHI-SQUARE) لحسن مطابقة (GOODNESS OF FIT) التكرارات المشاهدة لأنماط الشخصية وتكراراتها المتوقعة.....
50.....	(7): الأوساط الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد العينة عن فقرات اتخاذ القرار واتخاذ القرار ككل مرتباً تنازلياً.....
52.....	(8): قيم معاملات ارتباط بيرسون (PEARSON CORRELATION) بين أنماط الشخصية واتخاذ القرار .....
53.....	(9): نتائج (Z) الفشرية لفرق معاملات الارتباط بين أنماط الشخصية واتخاذ القرار وفقاً لمتغير مكان السكن .....
54.....	(10): نتائج (Z) الفشرية لفرق معاملات الارتباط بين أنماط الشخصية واتخاذ القرار وفقاً لمتغير المستوى الدراسي .....
55.....	(11): نتائج (Z) الفشرية لفرق معاملات الارتباط بين أنماط الشخصية واتخاذ القرار وفقاً لمتغير الجنسية.....

## قائمة الملاحق

الصفحة	الملحق
76.....	(1): مقياس أنماط الشخصية بصورته الأولية.....
79.....	(2): قائمة بأسماء المحكمين.....
80.....	(3): مقياس أنماط الشخصية بصورته النهائية.....
83.....	(4): مقياس اتخاذ القرار بصورته الأولية.....
86.....	(5): مقياس اتخاذ القرار بصورته النهائية.....
89.....	(6): كتاب تسهيل مهمة موجّه من عمادة كلية التربية في جامعة اليرموك إلى أكاديمية الشرق الأوسط للطيران.....
90.....	(7): كتاب تسهيل مهمة موجّه من عمادة كلية التربية في جامعة اليرموك إلى أكاديمية الطيران الملكية الأردنية.....



## المخلص

بني نصر، محمد عزام. أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن. رسالة ماجستير، جامعة اليرموك. 2016. (المشرف: د. عائشة السوالمة).

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم استخدام مقياس أنماط الشخصية المستخدم في دراسة الصوالحة (2015)، كما تم تطوير مقياس اتخاذ القرار من قبل الباحث. تكونت عينة الدراسة من (277) مرشحاً تلميذاً، تم اختيارهم بالطريقة المتيسرة.

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، والجنسية، لصالح الجنسية الأردنية مقابل العراقية، ولصالح الجنسية الليبية مقابل السعودية، في حين لم تختلف قوة هذه العلاقة باختلاف مكان السكن.

الكلمات المفتاحية: أنماط الشخصية، اتخاذ القرار، مرشحي وتلاميذ الطيران، الأردن.

## الفصل الأول

### خلفية الدراسة وأهميتها

#### مقدمة

هناك العديد من المهن التي تتطلب المزيد من القدرات والخصائص، والسمات ليتمكن الفرد من ممارستها، وتعد مهنة الطيران من المهن الصعبة للغاية، والتي يجب أن يتمتع من يمارسون هذه المهنة بسمات وأنماط شخصية ونفسية تؤهلهم لقيادة الطائرة بمستوى عالٍ من المهارة والكفاءة، والقدرة على اتخاذ القرارات الصائبة في الكثير من المواقف الحرجة، إذ إن الخطأ الناتج عن اتخاذ الطيار قراراً غير صائباً سيؤثر على رحلة الطيران، وسلامة الركاب. ويُعد اتخاذ القرارات في الوقت المناسب، والصحيح مطلباً هاماً في جميع المهن، ولكن مهنة الطيران تستلزم إتقان هذه المهارة بمستوى أعلى في اتخاذ القرار، نظراً لطبيعة البيئات التي يعمل بها الطيارون والتي تتميز بأنها عالية الخطورة، وانطلاقاً من ذلك، فإن الخطأ الذي ينتج عن اتخاذ الطيار قراراً خارجاً عن أنظمة وقواعد الطيران السليمة، وفي الوقت الذي يتوجب عليه اتخاذ قرار صائب للخروج من الموقف الحرج من الممكن أن يكون ناتجاً عن إحدى السمات التي تعد أساساً في بناء شخصيته، وهي التي تحدد سلوكه في أثناء قيادته للطائرة.

وتشمل عملية الطيران العديد من المواقف، والحالات الصعبة التي قد تواجه الطيار، لذا سنؤثر بالتأكيد شخصية الطيار في التعامل مع هذه الحالات والمواقف التي ستواجهه، كما سنؤثر في أدائه ورحلته، وسلامة الركاب، ومنذ ظهور علم الطيران، ظهرت طرق فعالة لاختيار الطيارين، والتي تتضمن اختيار خصائص، وسمات شخصية الطيار التي تتناسب مع وظيفته ( Hunter & Burke, 1995).

ويختلف الأفراد في كيفية تعاملهم مع المعلومات وتحليلها ومن ثم قدرتهم على اتخاذ القرارات الملائمة إزاء المشكلات؛ أي أنهم بالرغم من تعرضهم إلى نفس العوامل الخارجية المحيطة بالمواقف، أو المشكلة فإنهم لا يمكن أن يتخذوا القرارات نفسها، فكل منهم له نمطه الخاص في اتخاذ القرارات، وهذا يرتبط بخصائصهم الشخصية، وقدرتهم على تحليل المواقف وفهمها (الموسوي، 2010).

ويرى جانيش وجوزيف (Ganesh & Joseph, 2005) أن أنماط الشخصية تحدد كيفية تفاعل الفرد مع الأحداث، والمواقف المختلفة التي تواجهه، وبالتالي فإن شخصية الطيار تؤثر بشكل مهم، وكبير في عملية الطيران وسلامة الرحلة والركاب، إذ يجب على الطيار تلبية متطلبات المواقف والظروف المتعلقة باتخاذ القرار السليم، بما يتلاءم مع هذه المواقف؛ لذا تحاول كليات الطيران اختيار الأفراد المناسبين لدراسة الطيران، والذين يمتازون بمجموعة من الصفات تؤهلهم لشغل هذا المنصب، وتستبعد الأفراد ذوي السلوك الشاذ، والاضطرابات النفسية. ويجب على الطيار أن يمتلك صفات تجعله قادراً على التفاعل مع عملية الطيران، وإدارة موارد الطاقم، وامتلاك استراتيجيات المواجهة المناسبة في أثناء العمل في الطيران.

### أنماط الشخصية

يُعد مفهوم الشخصية من أكثر مفاهيم علم النفس تعقيداً، إذ إن كل فرد يستخدم هذا المصطلح بطريقة تلقائية في الحياة اليومية، ولكن في نفس الوقت قد يكون من الصعب على أي فرد أن يضع له تعريفاً؛ لأن الشخصية تشمل الصفات الجسمية، والعقلية، والوجدانية كافة، المتفاعلة مع بعضها داخل كيان الفرد، ولهذا تعددت الآراء في معالجتها لمفهوم الشخصية من حيث طبيعتها، وخصائصها، ومكوناتها، وعملياتها، ونظرياتها (الداهري والعبيدي، 1999). ويعرف يونج (Yung, 1947) الشخصية بأنها عدد من الأنظمة المنفصلة والمتفاعلة التي يعتمد بعضها على البعض الآخر.

كما أشار المحلل والطبيب النفسي السويسري يونج (Yung, 1947) بأن نمط الشخصية يقصد به السمة التي تمتاز بها شخصية الفرد، وتشمل الصفات الجسمية والعقلية والأخلاقية والانفعالية كافة في تفاعلها مع بعضها بعضاً.

في حين يعرفها ألبرت (Allport, 1961) أنها ذلك الانتظام الداخلي للأجهزة النفسية الفسيولوجية للفرد، التي تحدد تواقفه الفريد في بيئته. أما بيم (2010) فعرفها بأنها الكيان الذي يصدر عنه السلوك إذ تتكامل فيه الوظائف النفسية المختلفة التي يشملها، ويضمها، وتصدر عنه، والعلاقة التي تربطها بالدوافع، والقوى الداخلية من جهة، والقوى الخارجية من جهة أخرى، والتفاعل بين هذه العوامل الذي يحدد السلوك.

والشخصية بنظر كاتل (Cattel, 1968) هي ما يمكننا من التنبؤ بما سيفعله الفرد عندما يكون في موقف معين. في حين عرفها الملاح (2003) على أنها مفهوم يشير إلى فئة أو صنف من الناس أو الأفراد الذين يشتركون في الصفات العامة، وإن اختلف بعضهم عن بعض في درجة اتسامهم بهذه الصفات.

وعندما يتميز الفرد بشخصية محددة ذات خصائص معينة، يبرز هنا مصطلح أنماط الشخصية، ويعرف الدايري (2005) نمط الشخصية بأنها: مجموعة الخصائص، والصفات الجسمية، أو المعرفية، أو الانفعالية، أو الاجتماعية الثابتة نسبياً، التي يمتاز بها الفرد عن الآخرين، وقد تكون السمة وراثية، أو مكتسبة، وهي نزعة ثابتة نسبياً توجه سلوك الفرد، وتصرفاته.

ويعرف مارتين (Martin, 2010) نمط الشخصية بأنها: النمط الذي تتميز به شخصية الفرد، وتشمل الصفات الجسمية والعقلية والأخلاقية والانفعالية كافة في تفاعلها مع بعضها بعضاً.

واستناداً إلى ما سبق، يمكن تعريف نمط الشخصية بأنه: السمات، والصفات الشخصية، والنفسية، والانفعالية، والعقلية التي يتمتع بها الفرد، والتي تميزه عن غيره في اتخاذ مجموعة السلوكيات التي ترتبط بالمواقف التي تواجهه.

وتعدّ أنماط الشخصية وفقاً لنظرية يونج (Yung, 1968) إحدى متغيرات هذه الدراسة، وقد أسهم يونج بجهد كبير ساعد في فهم شخصية الإنسان، والنمو الشخصي، خصوصاً متوسط العمر، إذ أشار إلى عدم التأثر في هذه المرحلة كثيراً بالفكر العقلاني بل الاهتمام بالتعبير عن القوى اللاشعورية، ومحاولة دمجها في الحياة الشعورية، ولذلك فهو يؤكد أن مرحلة منتصف العمر تحتاج إلى الابتعاد عن معظم القيم، وأنماط السلوك التي أثرت في الحياة قبل منتصف العمر، والتركيز على منطقة اللاشعور، وأفضل طريقة لعمل ذلك هو الانتباه إلى الرسائل، والرموز التي تبعثها الأحلام، وكذلك الاهتمام بالنشاطات كالكتابة، والرسم.

ومن خلال نمط الشخصية يمكن وصف وتقييم شخصية الفرد، إذ إن نمط الشخصية هو البنية الأساسية لهوية كل فرد بشكل فردي، ومستقل عن الآخر، وقد تم تقسيم أنماط الشخصية إلى أربعة ثنائيات منفصلة، ومن خلالها يتم معرفة نمط شخصية الفرد (Cohen, Ornoy & Karen, 2013).

ويرى يونج أن الشخصية يجب أن ينظر إليها ككل متكامل دون تجزئة، وانطلاقاً من ذلك فإن الشخصية من وجهة نظره تتكون من عدد من الأنظمة المتفاعلة فيما بينها، وهي الأنا واللاشعور الشخصي والعقدة، والشعور الجمعي وأنماطه الأولية، وهي القناع ثم الأنيميا والظل، كما أن الشخصية بالإضافة إلى هذه الأنظمة تشتمل على الاتجاهات الانطوائية والانبساطية، ووظائف

التفكير والوجدان والإحساس والحدس، وكذلك الذات وهي التي تمثل الشخصية المكتملة النمو (Yung,1947).

كما أشار يونج إلى أن هناك أربع وظائف سيكولوجية رئيسة للشخصية تتمثل بالتفكير والوجدان، والإحساس والحدس، فمن خلال التفكير يحاول الفرد أن يفهم طبيعة نفسه ويفهم الآخرين، في حين يعمل الوجدان على تحديد قيمة الأشياء بالنسبة للفرد، وبالتالي فإن الوجدان يسهم في زيادة خبرات الفرد الذاتية، أما الإحساس فوظيفته تتمثل في الإدراك وفهم الأشياء، في حين يشير الحدس إلى العمليات اللاشعورية التي تمكن الفرد من تجاوز الوجدانيات ليتمكن من تطوير نماذج للواقع الذي يعيشه (Yung,1968).

وتقوم نظرية يونج للشخصية على عدة افتراضات، والتي من أبرزها التفضيل الفطري والذي يشير إلى وجود الفروق الفردية لدى الأفراد، وأن هذه الفروق ليست عشوائية، وإنما فطرية لدى الفرد، كما أن الوراثة والبيئة تؤثر في تكوين نمط الشخصية لدى الفرد، بالإضافة إلى استقلالية الفرد بذاته وتفرد به شخصيته، فقد يحمل بعض الأفراد نفس نمط الشخصية ولكنهم يختلفون بالعديد من الخصائص التي تميزهم عن بعضهم، كما أن الفرد يستخدم جميع التفضيلات الموجودة لديه بكل بعد من أبعاد شخصيته، والتي تعد جزءاً لا يتجزأ من الشخصية، ولكن الفرد يميل إلى تفضيل معين أكثر من الآخر أضف إلى ذلك أن أنماط الشخصية تصنف وفقاً للنوع تبعاً لاستعداد الفرد الفطري، وبالتالي فإن نظرية أنماط الشخصية لدى يونج لا تفسر جميع سلوك الفرد، وإنما تنتظر إلى التفضيل الطبيعي للشخصية (Mayers, McCaulley, Quenk & Hammer, 2003).

وبالنظر إلى الشخصية وفقاً لوجهة نظر يونج، فإن يرى أن شخصية الفرد تتكون من مجموعة من التفضيلات، وبالتالي فإن يونج يرى أن كل فرد يمكن أن يقع في أحد اتجاهين متعاكسين، وهما منفتح متحفظ، كما أنه يرى أن لدى الفرد أربع وظائف نفسية، والتي تتمثل بالحسي والحدسي، والتفكير والوجدان. وبالتالي فإن هذه الوظائف تتفاعل مع أحد الاتجاهين (منفتح، متحفظ) ليكون هناك ثمان تفضيلات متوقعة للشخصية لدى الفرد، وبالتالي يبرز لدى الفرد أحد هذه التفضيلات وفقاً لشخصيته، والتي تميزه عن غيره من الأفراد وأن كانوا يحملون نفس نمط الشخصية (Berens, 2001).

وبناءً على ذلك تتكون الشخصية الإنسانية من ثمانية تفضيلات موزعة في أربعة أبعاد وترجع الفروق بين الأفراد لهذه المكونات الطبيعية للشخصية، وهي أربعة أبعاد بزوجين متعاكسين من التفضيلات موزعة على النحو التالي: كيف يكتسب الفرد الطاقة؟، وكيف يوجهها، منفتح أو متحفظ (Extraversion or Introversion)؟. كيف يجمع الفرد المعلومات، حسي أو حدسي (Sensing or intuition)؟. كيف يصدر الفرد قراراته، المفكر أو الوجداني ( Thinking or Feeling)؟. كيف يتعامل الفرد مع أوقات العمل والفراغ، الحاسم أو التلقائي ( Judgment or Perception)؟ (Tieger & Tieger , 1997).

وسيتم توضيح تفضيلات أنماط الشخصية على النحو الآتي:

أولاً: نمط الشخصية (منفتح/ متحفظ)

يرمز لصاحب التفضيل المنفتح (Extraversion) بالرمز (E)، ويفضل الفرد في هذا التفضيل التركيز على العالم الخارجي الخاص بالأفراد الآخرين والأنشطة، ويقوم بتوجيه طاقاته إلى البيئة الخارجية، ويتلقى الطاقة من التفاعل مع الآخرين. ويتميز الفرد ذو تفضيل الشخصية المنفتح

بأنه متوافق مع البيئة الخارجية، ويفضل التواصل من خلال الحديث مع الآخرين، والعمل على تحقيق الأفكار التي يؤمن بها، كما أنه يفضل التعلم من خلال القيام بالأنشطة المختلفة التي تجلب له الفائدة، ومن السهل أن يبادر إلى العمل، وإنشاء علاقات مع الآخرين، 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، ويوجه طاقاته، وانتباهه نحو الداخل، كما أنه يحصل على طاقاته من التفكير والتمعن في ذكرياته، ومشاعره، وخبراته، وتجاربه. ويتميز الفرد ذو تفضيل الشخصية المتحفظ بأنه يركز، وينتبه على العالم الداخلي، ويفضل التواصل مع الآخرين بالكتابة، ويفضل التأمل بما حوله أكثر من السعي إلى العمل بشكل واقعي، كما أنه يركز على مصلحته، ولا يأخذ بزمام الأمور إلا إذا كان الأمر مهم جداً (Pearman & Albritton, 2010).

#### ثانياً: نمط الشخصية (الحسي/ الحدسي)

يرمز لصاحب التفضيل الحسي (Sensing) برمز (S)، ويفضل الفرد في هذا التفضيل الاستشعار بالواقع، وأخذ المعلومات بشكلها الحقيقي، والواقعي، فهو يفضل معرفة التفاصيل التي تدور حوله؛ ليتفهم الواقع العملي الذي يعيشه. ويتميز الفرد ذو تفضيل الشخصية الحسية بأن لديه الرغبة الدائمة في معرفة الحقائق الملموسة، كما أنه واقعي، ويركز دائماً على الشيء الحقيقي والفعلي، ويتذكر التفاصيل الدقيقة للشيء، وبناءً على ذلك فإنه يبني استنتاجات واقعية عملية، فهو يدرك الأفكار، والنظريات من خلال التطبيقات، والتجارب العملية التي يقوم بها (Kise, 2007).

أما صاحب التفضيل الحدسي (iNtuition)، الذي يرمز له برمز (N)، فيفضل الفرد في هذا التفضيل أخذ المعلومات من خلال رؤيته للأشياء من منظور إحساسه بالأشياء، والتركيز على



العلاقات، والصلات بين الحقائق لاستنتاج ما يريده دون الرجوع إلى الواقع العملي الذي يعيشه، فهو يريد الحصول على المعلومات ضمن إدراكه، ووعيه للإمكانيات، والمواقف التي تدور حوله. ويتميز الفرد ذو تفضيل الشخصية الحدسية بأنه يتوجه دائماً في تفكيره نحو الاحتمالات المستقبلية التي تحدث في حياته، ويتخيل، ويبدع بشكل لفظي وليس عملي، كما أنه يركز على أنماط، ومعاني البيانات التي يتوصل لها، ويتذكر تفاصيل أمر عندما يتصل بنمط معين، ويضع الاستنتاجات بناءً على الحدس فقط (Cohen, Ornoy & Karen, 2013).

ثالثاً: نمط الشخصية (مفكر/ وجداني)

يرمز لصاحب التفضيل المفكر (Thinking) بالرمز (T)، ويفضل الفرد في هذا التفضيل استخدام التفكير في الوصول إلى حكم ما، وذلك بإلقاء نظرة على العواقب المنطقية لاختيار قرار ما، أو عمل معين، إذ يكون حكمه عقلاني، وذلك بعد دراسة إيجابيات وسلبيات الموضوع، ونقد وتحليل الأخطاء التي قد تواجه الفرد للتوصل إلى حل للمشكلة التي قد تواجهه، ويكون الهدف من ذلك إيجاد معيار يتم تطبيقه في جميع الحالات المشابهة. ويتميز الفرد ذو تفضيل الشخصية المفكرة بأنه يقوم دائماً بعملية تحليل البيانات، والمعلومات التي يتوصل إليها، كما يبحث عن الأسباب، والتأثيرات التي قد تؤثر في حكمه بشكل منطقي، ويسعى لحل المشكلات، والمصاعب التي تواجهه بشكل منطقي وتحليلي، وذلك لإيجاد معيار موضوعي للحالات المشابهة (Bahreinian, Beheshti & Soltani, 2012).

أما صاحب التفضيل الوجداني (Feeling) الذي يرمز له بالرمز (F)، فيفضل الفرد في هذا التفضيل استخدام شعوره ووجدانه، وأحاسيسه للحكم على أمر ما، واتخاذ قرار معين، ويشعر بالنشاط، والحيوية عندما يجد الدعم من الآخرين، والثناء منهم، وهدفه هو خلق الانسجام مع الآخرين، والتعامل مع كل فرد كفرد فريد من نوعه. ويتميز الفرد ذو نمط الشخصية الوجدانية بأنه

متعاطف مع الآخرين، ويسعى دائماً إلى تحقيق الوئام، والعلاقات الإيجابية مع الآخرين، كما يتميز بالرأفة والحنان على الآخرين، والعدل لكونه يرغب دائماً أن يعامل من قبل الآخرين كفرد في المجتمع (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، وفي الأغلب يكون الفرد منظم ويحرص في الحصول على الأشياء بشكل حاسم، ومنظم، ووفق خطة، وجدول زمني وذلك لضمان إنجاز الأمور التي يسعى لتحقيقها. ويتميز الفرد ذو الشخصية الحاسمة بأنه منظم، وصاحب قرار، وقادر على تنظيم حياته بأكمل وجه، كما أنه منهجي في وضع الخطط قصيرة، وطويلة الأجل، ويحرص دائماً في الحصول على الأشياء بطريقة منظمة، ويتجنب الضغوط التي قد تصيبه في اللحظات الأخيرة من أي عمل يقوم به (Berens, 2001).

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، كما يضع الخطط، ولكن بصورة منفصلة عن القرارات التي قد يتخذها، ويفضل دائماً أن تبقى خياراته، وقراراته واضحة، كما أنه يتميز بقدرته على التكيف مع متطلبات العصر الحالي. ويتميز الفرد ذو الشخصية التلقائية بأنه عفوي، ومرن، وواضح للجميع، وسريع التكيف مع الآخرين، كما أنه يتقبل تغيير رأيه، والعمل الذي يقوم به، ويستطيع التأقلم مع الضغوط التي قد تواجهه في اللحظات الأخيرة من أي عمل يقوم به.

ويمكن توضيح الأنماط الشخصية وفقاً لنظرية يونج من خلال الجدول الآتي:

## جدول (1)

### أنماط الشخصية وفقاً لنظرية يونج

ISTJ متحفظ/ حسي/ مفكر/ حاسم	ISFJ متحفظ/ حسي/ وجداني/ حاسم	INFJ متحفظ/ حسي/ وجداني/ حاسم	INTJ متحفظ/ حسي/ مفكر/ حاسم
ISTP متحفظ/ حسي/ مفكر/ تلقائي	ISFP متحفظ/ حسي/ وجداني/ تلقائي	INFP متحفظ/ حسي/ وجداني/ تلقائي	INTP متحفظ/ حسي/ مفكر/ تلقائي
ESTP منفتح/ حسي/ مفكر/ تلقائي	ESFP منفتح/ حسي/ وجداني/ تلقائي	ENFP منفتح/ حسي/ وجداني/ تلقائي	ENTP منفتح/ حسي/ مفكر/ تلقائي
ESTJ منفتح/ حسي/ مفكر/ حاسم	ESFJ منفتح/ حسي/ وجداني/ حاسم	ENFJ منفتح/ حسي/ وجداني/ حاسم	ENTJ منفتح/ حسي/ مفكر/ حاسم

المصدر: (Passmore, Holloway & Rawle-Cope, 2010)

ويؤكد مايرز وبريجز أن جميع الأفراد لديهم أحد أنماط الشخصية المشار إليها في الجدول أعلاه. وبالتالي فإن كل فرد يمتلك نمط شخصية يتوافق مع عمله، وتقوده إلى اتخاذ القرارات التي تضمن نجاح عمله (Walsh, 2013).

ولنمط الشخصية أثر خاص في النظام الذي يعمل به الفرد، وأن متخذ القرار داخل هذا النظام ليس آلة لها رد فعل متوقع أو متنبأ به بشكل دقيق، ولكن يجب أن يفسر السلوك التنظيمي وفقاً لمحددات السلوك الشخصي لمتخذ القرار، وهو سلوك يتأثر بالحالة الداخلية ومجموعة من المؤثرات الخارجية التي من ضمنها المؤثرات التنظيمية (العنبي، 2007).

لقد بدأت دراسة شخصية الطيارين باستكمال المتطلبات والشروط لقيادة الطائرات في الحربين العالميتين، وركزت على المسائل المتعلقة بالاختيار والتدريب، ويتم اختيار الأفراد المناسبين الذين لديهم سمات شخصية مطابقة لوظيفة الطيار، ويتم إقصاء الأفراد الذين لديهم سمات شخصية غير مطابقة، وبالتالي فإن الشخصية تتفاعل مع أداء الطيران، ويمكن أن تكون

واحدة من العوامل التي تسهم في العديد من الحوادث، ويستخدم مصطلح الشخصية للإشارة إلى التاريخ السابق في حياة الفرد، وإلى السمات التي تدل على سلوك الطيار، ونمط شخصيته التي تميزه عن غيره، فالشخصية لها تاريخ سابق، ولها حاضر قائم، وسلوك الفرد في لحظة ما يعبر عن ديناميكية الدوافع الشخصية، وشخصية الطيار لها تأثيراً هاماً في سلامة الرحلة، وما يرتبط بها من قرارات (Ganesh & Joseph , 2005).

ومن أبرز الصفات التي يجب أن يتميز بها الطيار الثقة، الهيمنة، والواقعية، والاستقرار، والقدرة على المنافسة، وتحقيق الأهداف، وأن يمتلك الرغبة في التحدي والنجاح، ويتحمل الإجهاد والضغط، وأن يوجه تفكيره نحو العمل، بالإضافة إلى ذلك أن يمتلك مستوى منخفض من القلق والإنطوائية، وأن يكون قادراً على التعامل مع الآخرين بشكل مرن وحاسم، ويتم اختبار هذه الصفات من خلال اختبارات مهنية مصممة خصيصاً لمهنة الطيران ( Stokes & Kite, 1994; Musson, Sandal & Helmreich, 2004).

كما يجب أن يتصف الطيار بالصحة العقلية، والدافعية، وسرعة البديهة، والاستعداد للقيام بكل ما يتعلق بمهنة الطيران، والقدرة على التعامل مع الطاقم كافة بحكمة، وروية ( Jones & Marsh, 2001). كما يتم اختيار الطيار بناءً على معايير نفسية، حيث لا يمكن أن يتم اختيار الفرد الذي يعاني من اضطرابات عقلية ليصبح طياراً (Santy & Jones, 1994). وعلى الطيار أيضاً أن يكون قادراً على التأقلم مع المستجدات كافة التي تحدث أثناء الرحلة، والقدرة على التنسيق وإنجاز المهمات بشكل صحيح مراعيًا سلامة الجميع (Christen & Moore, 1998).

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).

كما يجب أن يكون قادراً على مواجهة الضغوط التي قد تواجهه، وأن يتعامل معها بحكمة، وأن يتحلى بالشجاع، والثقة بالنفس، وأن يكون مستقراً عاطفياً، ومنفتح على الآخرين، ومتكيف مع الآخرين، والبيئة المحيطة به، وطاقم الطيران بأكمله ( Rose, Barron, Carretta & Arnold, 2014 & Howse). 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 عملية الطيران، والقدرة على اتخاذ القرار المناسب في الوقت المناسب، إذ أن القرارات التي يتخذها الطيارين على درجة من الأهمية (Boyd, Patterson & Thompson, 2005).

### اتخاذ القرار

تُعدّ عملية اتخاذ القرار من أهم الجوانب المتعلقة بأية وظيفة، وتزداد تعقيداً بسبب التأثيرات العالمية، والتكنولوجية. كما تم اعتبار أسلوب اتخاذ القرار كأسلوب معرفي، أو نفسي، أو أسلوب حل المشكلة. ويتم استخدام هذه المصطلحات بشكل مختلف؛ لأنها غير مرادفة لمصطلح اتخاذ القرار. فالأسلوب المعرفي هو أسلوب يتضمن عادات معالجة المعلومات لدى الفرد (Pennino, 2002).

ويرى بعض العلماء أن القرار عبارة عن عملية اختيار لأحد البدائل المطروحة في موقف معين لتحقيق أهداف محددة، وأن أساس اتخاذ القرار هو وجود بدائل عدة، فوجود البدائل يخلق مشكلة يتطلب حلها باختيار أحد البدائل المطروحة (الشويقي وزيد، 1994).

ويعرف كوفي (2000) اتخاذ القرار بأنه: إصدار حكم معين عما يجب أن يفعله الفرد في موقف ما بعد التمعن في البدائل المختلفة التي يتبعها. كما عرفته الطائي (2001) بأنه: عملية حسم الموقف مشكل يعتمد الوظيفة العقلية، كالانتباه، والإدراك، والتصور، والمبادرة من أجل تحقيق الهدف المطلوب بعد التعريف بالبديل المطلوب بتأني وروية.

وتعرف إبراهيم (2004) اتخاذ القرار بأنه: عملية عقلية تتطلب قدراً كبيراً من الاهتمام والإدراك لتشخيص المشكلة وتحليلها ودراستها في عملية اختيار البديل للسلوك بين بدائل عدة متاحة لمواجهة موقف معين، أو مشكلة، أو مسألة تنتظر الحل المناسب.

ويعرف تلعب (2011) اتخاذ القرار بأنه اختيار بديل من بين بدائل عدة، وقد يكون الاختيار دائماً بين الخطأ والصواب، أو بين الأبيض والأسود، وإذا لزم فإن الترجيح للأفضل أو الأقل ضرراً. 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، والصعوبات بطريقة تختلف من فرد إلى آخر، وذلك وفقاً للفروق الفردية في كيفية التعامل مع هذه التحديات.

ويعرف الباحث اتخاذ القرار بأنه عملية معرفية يتم من خلالها اختيار مسار العمل من بين بدائل وخيارات متعددة، إذ ينتج من هذه العملية اختيار عمل ما، أو رأي ما يحدد سلوك متخذ القرار. وقد أشار جاميان وسيده وإبيرابار (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، ويتضمن أسلوب اتخاذ القرار فهم المعلومات، والمعرفة العلمية المرتبطة بالقرار.

كما يتضمن أسلوب اتخاذ القرار جمع المعلومات، وامتلاك القدرة على تنظيمها، وتحليلها وربطها بمختلف الجوانب المتعلقة بالقرار للتوصل إلى القرار الصحيح (Jacoby, 2006). ويعد اتخاذ القرار وظيفة أساسية في أية مؤسسة، أو منظمة، كما أنه أمر حيوي لضمان نجاح المؤسسة (Leonard, Scholl & Kowalski, 1999). ويشمل اتخاذ القرار اختيار البديل المفضل 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، وعدم ربط القرار المتخذ بالأحداث الأخرى التي قد تؤثر على صحته أو أفضليته، ويتأثر بالتالي بالعوامل الخارجية، الأمر الذي يؤدي إلى اتخاذ قرار غير فعال. كما قد تؤثر خصائص متخذ القرار في القرار نفسه (Loo, 2000).

وأشار جانيس ومان (Janis & Mann, 1977) إلى أن عملية اتخاذ القرار الجيد، والفعال تتضمن جمع المعلومات، والبدايل المتعددة، وتقييم مخاطر، وفوائد كل عمل، وإعداد خطط طوارئ للتعامل مع المخاطر المعروفة. ويعتمد اتخاذ القرار الفعال في بيئة تكتيكية ديناميكية على حالة الوعي التي يتم تحديدها على أنها حرجة أم لا، وتتضمن حالة الوعي تصور العناصر الموجودة في البيئة داخل وحدة الزمان والمكان، وفهم معناها (Endsley & Bolstad, 1994). كما يعتمد اتخاذ القرار على تقييم الوضع، والذي يتم من خلاله تحقيق حالة من الوعي، وبعد تقييم الوضع مقدمة أساسية لحالة الوعي، الذي هو في حد ذاته مقدمة لجميع جوانب عملية اتخاذ القرار (Nobel, 1993).

ويجب أن يتميز متخذ القرار بالعقلانية والحكمة والمعرفة. 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، وذلك كون عملية اتخاذ القرار عملية صعبة جداً، وبالتالي فإن امتلاك الفرد للمعلومات والمعرفة، وإدراك عواقب الأمور، والأحداث المستقبلية الكافية تؤهله لاتخاذ القرار المناسب (Business Mate Org, 2011).

ويشير بريني دي برين وفيكوهوف وباركير ( Bruine de Briun, Fischhoff & Parker, 2007) إلى أنّ عملية اتخاذ القرار تعتمد أيضاً على عوامل متعددة، منها: امتلاك متخذ القرار لمهارات اتخاذ القرار، والخصائص الديموغرافية كالوضع الاجتماعي، والاقتصادي والعمر، والقدرات المعرفية، في أساليب اتخاذ القرار، ومخرجات العالم الواقعي الذي يعيشه الفرد.

وقد أشار أحمد وحسنين وفينكاتيسان (Ahmed, Hsnain & Venkatesan, 2012) إلى أن عملية اتخاذ القرار، وأساليبها تطورت خلال القرن الماضي، فقد بدأ الاهتمام بهذه العملية في التسعينيات بشكل كبير من قبل الباحثين، والتربويين، وذلك بهدف تحديد أسلوب لاتخاذ القرار، ولاتخاذ القرار أربعة أنماط، وهي التحليلي، والسلوكي، والتوجيهي، والمفاهيمي، وهي على النحو الآتي:

أولاً: نمط اتخاذ القرار التحليلي: يتميز متخذي القرار في هذا النمط بتحمل الغموض الذي ينتابهم، فهم بحاجة إلى تحليل المواقف، والمشكلات، مما يتطلب منهم كم هائل من المعلومات والمعارف، والنظر في بدائل كثيرة ومتعددة، وهنا يحتاج متخذ القرار إلى العقلانية، والموضوعية والتوصل إلى معلومات، ومصادر أخرى، والبحث عن أفضل القرارات استناداً إلى المعلومات المتاحة (Daft & Lane, 2009).

ثانياً: نمط اتخاذ القرار السلوكي: يهتم بهذا النمط الأفراد الذين لديهم فهم للمشاعر، ورغبة في تطوير شخصياتهم، وفي هذا النمط يكون لمتخذي القرار مستوى منخفض من التحمل، وذلك بسبب ما ينتابهم من شك، وعلى الرغم من ذلك لديهم روح معنوية مرتفعة، كما أنهم لا يعتمدون



في اتخاذ قراراتهم على المعلومات، والبيانات التي يمتلكونها، بل يعتمدون على الأفراد في ذلك؛ لذا يتقبلون الاقتراحات، والأفكار المختلفة من الآخرين، ومع ذلك يتجنبون الصراع، ولا يرغبون في اتخاذ القرارات الصعبة، وخاصة تلك التي لا تحظى بشعبية من الآخرين (Bryson, 2006).

ثالثاً: نمط اتخاذ القرار المفاهيمي: يمتلك متخذي القرار بناءً على هذا النمط نظرة واسعة على الوضع والموقف الذي يعيشونه، ويضعون العديد من البدائل، والاحتمالات المستقبلية، فهم يعتمدون على الحدس، والحصول على المعلومات من الآخرين لاتخاذ القرار، كما يميلون إلى المجازفة، فهم يتمتعون بالذكاء، والقدرة على إيجاد طرق خلاقية لحلّ المشكلات التي تواجههم، ولديهم قدرة عالية على تحمل الغموض (Hodgetts & Hegar, 2007).

رابعاً: نمط اتخاذ القرار التوجيهي: يتميزون متخذي القرار في هذا النمط بالكفاءة والمنطقية، كما أن لديهم مستوى تحمل منخفض للغموض، والمعارف المعقدة، ورغبة في إيجاد الحلول، واتخاذ القرار بشكل بسيط، ومن خلال خطوات واضحة، لذا يرغبون في التركيز على الحقائق واتخاذ القرارات السريعة، مع وجود معلومات، وبدائل محدودة، ويفضل متخذي القرار بناءً على هذا النمط الاعتماد على السياسات، والإجراءات التنظيمية في اتخاذ القرار، والسيطرة على زمام الأمور (Ahmed, Hsnain & Venkatesan, 2012).

وبالنظر إلى اتخاذ القرارات في الطيران، فإنها قد تؤثر في حياة مئات الأفراد، أضف إلى ذلك العواقب الاقتصادية التي قد تسببها القرارات الخاطئة، لذلك يجب على الطيار اتخاذ القرار الذي يضمن له الأمان، والسلامة للجميع؛ لأن اتخاذ القرارات في هذه الحالة تعد عملية حرجة (Stokes & Kite, 1994).

وتعرّف القوات المسلحة الأنغولية ( FFA, Federal Aviation Administration )

(1991) اتخاذ القرار في الطيران بأنه: "تهج منظم للعملية الذهنية التي يستخدمها الطيارون لتحديد أفضل مسار للعمل، وذلك استجابةً لمجموعة معينة من الظروف".

ويشير زامبوك وكلاين (Zsambok & Klein, 1997) إلى أنّ عملية اتخاذ القرار في الطيران تُبنى أساساً على عملية اتخاذ القرار التقليدي، ومع ذلك فإنّ اتخاذ القرار في الطيران يتمّ في بيئات ديناميكية، ومعقدة تتسم بوجود مشكلات عديدة، وكثرة المعلومات المحيطة بالطيار، وقد يواجه مواقف مجهولة ومشكوك فيها، بالإضافة إلى ضيق الوقت، وعدم وجود أهداف محددة، وكثرة المخاطر التي قد تواجه طاقم الطائرة، وتقاسم، وتوزع العمل على أفراد عدة، كما أن هذه البيئات تحتاج إلى معايير، وأهداف تنظيمية يجب أن تكون متوازنة، ومتوافقة، ويعيد عن الخيارات الشخصية لمتخذ القرار.

كما يجب أن تنطوي القرارات في بيئة الطيران على اعتبارات عدة، أهمها: أن لا يكون القرار فريداً من نوعه، بل يجب أن يرتبط بسلسلة من القرارات المتعددة، والمتراصة، والتي يتم اتخاذها في الوقت المناسب، وفي بيئة مستقلة عن أيّ بيئة أخرى، وعلى متخذ القرار تبسيط الواقع، واتخاذ القرار المناسب وفقاً للموقف الذي يواجهه؛ أي أن يقوم باتخاذ القرار بعقلانية Reason, (1990).

وتعتمد عملية اتخاذ القرار في الطيران بشكل كبير على إدراك الطيار للبدائل، والاختيارات المتاحة له، إذ إن مستوى الإدراك، والوعي بالظرف الذي يعيشه الطيار في وقت ما يحدد الحلول التي من شأنها أن تساعد في اتخاذ القرار المناسب، وتوجيه عمله، بالإضافة إلى تعزيز إدراك، وفهم الوضع الذي سيتم اتخاذ القرار بناءً عليه، والعمل على تحسين القرارات اللاحقة، وفي الواقع، فإن الوعي، والإدراك واتخاذ القرار، والعمل عمليات مترابطة فيما بينها، ويتضمن الوعي قدرة الطيار على

إدارة العمل ضمن الموارد المتاحة له، ومتطلبات المهمة التي يقوم بها، بالإضافة إلى القدرة على تحمل ضغط العمل، وضيق الوقت لاتخاذ قرار ما (Hoc & Amalberti, 1995).

وهناك عوامل عدة تؤثر في عملية اتخاذ القرار في الطيران، أهمها: تصور المخاطر، وإدارتها، والعوامل الظرفية التي قد تواجه الرحلة، لذلك على الطيار محاولة اتخاذ القرار بعد النظر في المخاطر كافة التي قد يتعرض لها، ومجابهة العوامل الظرفية المختلفة، إن كانت هذه العوامل مرتبطة بالمهمة التي يقوم بها، أو عوامل معرفية تتضمن الإدراك والقدرات المعرفية التي يمتلكها، أو عوامل مخفية، وشخصية، أو عوامل نفسية، واجتماعية والتي قد تؤثر بشكل مباشر في الطريقة التي يتم فيها اتخاذ القرارات، أضف إلى ذلك التحيزات التي قد تؤثر في هذه القرارات (Urban, Weaver, Bowers and Rhodenizer, 1996).

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، وهذا يدفع بالطيار إلى الاستجابة الفورية لفهم المشكلة التي تواجهه لاتخاذ القرار المناسب الفعال، فعندما ترتفع مستويات المخاطر، يشعر الطيار بضيق الوقت، مما يسمح له ذلك باللجوء إلى الإجراءات التشخيصية الإضافية، أو المداولة من الخيارات. واقترح جينسين وجيلكي وتيجنير (Jensen, Guilke & Tigner, 1997) بأنه يجب أن تكون إدارة المخاطر جزءاً رئيساً من عملية اتخاذ القرار، إذ تتضمن تقييم المخاطر، والتهديدات التي تواجه الطيار، وتقييم الإجراءات التي يجب العمل بها، والمحتملة لمواجهة هذه المخاطر.

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 (Kaempff & Orasanu, 1997).

ويتأثر اتخاذ القرار لدى الطيارين بمستوى الخبرة، والقدرات المعرفية، إذ يمتلك الطيارون كبار العمر تجارب ترتبط بمهارات الطيران، والقدرات المعرفية، وحدة البصر، وهذه العوامل جميعها تؤثر وتلعب دوراً كبيراً في اتخاذ القرار في مجال الطيران وخاصةً في أثناء الظروف الجوية السيئة (Wiggins & O'Hare, 1995).

فعلى الطيار أن يقوم باتخاذ القرارات خلال الظروف المناخية المتقلبة، وأن يكون قادراً على التحليق في ظروف الرؤية شبه المعدومة؛ بمعنى آخر أن يدرك تغير العوامل البيئية والمناخية في أثناء رحلة الطيران، واتخاذ القرارات التي تناسب ما يتعرض له من مخاطر، وتقلبات مناخية (Li, Baker, Lamb, Grabowski & Rebok, 2002). ومن أهم هذه التقلبات تغير الطقس، ومدة الرحلة، ونوع الطائرات، ويتم التحكم في هذه التقلبات من خلال جهاز محاكاة الطيران، الذي يتيح للطيارين إجراء تقييمات نموذجية، والرجوع إلى التقارير، والإجراءات السابقة للاستفادة منها (Schrifer, Morrow, Wickens & Talleur, 2008; Wiegmann, Goh & O'Hare, ) (2002).

ويجب أن يكون لدى الطيار قدرة على إدارة المهام بشكل مرن في أثناء حالات الطوارئ، وإدارة المهام الإجرائية في أثناء عملية الطيران الروتينية، والانتباه والتركيز في الطيران فقط، وتنفيذ الأنشطة ذات الأولوية، وذلك بهدف اتخاذ القرارات التي من شأنها المحافظة على سلامة، وأمن الرحلة، وكافة أطرافها (Wiggins & O'Hare, 1995).

ويحتاج الطيار لاتخاذ القرارات الصائبة، امتلاك المعلومات الأكثر صلة بالقرار الذي يجب اتخاذه (Wiggins & O'Hare, 1995)، كما يجب أن يكون لديهم الخبرة الكافية، والمهارات اللازمة في استخدام العلاقات المناسبة بين المعلومات المختلفة، والتي تتطلب تفاعل معقد بين الذاكرة العاملة، والاهتمام، كاستخدام العلاقة بين السرعة، واتجاه المعلومات البصرية، وذلك بهدف أن تكون رحلة الطيران مثالية ( Peres, Van De Moortele, Pierard, Lehericy & Satabin, 2007).

وبناءً على ما سبق، يرى الباحث أن إدراك الطيار لذاته وقدراته، وأنماطه الشخصية تعد محددات لسلوكه في مواقف الحياة اليومية المختلفة بشكل عام، والمواقف التي تواجهه في أثناء الطيران بشكل خاص، وبالتالي يؤثر ذلك في اتخاذ القرارات المناسبة لما يعترضه من مشكلات، ومواقف.

### مشكلة الدراسة وأسئلتها

على الرغم من التطور الهائل في تكنولوجيا الطيران، وإحراز التقدم، والنهوض في مجال أساليب تدريب الطيارين، وأنظمة الطائرات الخالية من الحوادث، إلا أنّ الحوادث في الطيران لا تزال تحدث، ومازال العامل البشري مماثلاً لما كان عليه، حيث يلعب دوراً واضحاً في ظهور أخطاء في عملية الطيران، مما يؤدي إلى كوارث إنسانية. 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 التي يعمل بها الطيارون، والتي تتميز بأنها عالية الخطورة، يجب أن يكون لديهم طريقة مناسبة لاتخاذ القرارات التي تتحكم بمستوى السلامة في مجال الطيران، إذ إن القرارات البسيطة التي يتخذها الطيار في فقرة القيادة لها تأثير كبير على سلامة الطيران، لذلك تُعدّ

القدرة على اتخاذ القرار المناسب مهارة أساسية للطيار، ويلعب نمط الشخصية الخاص بالطيار دوراً مهماً في عملية اتخاذ القرارات، وانطلاقاً من ذلك فإن الخطأ الذي ينتج عن اتخاذ الطيار قراراً خارجاً عن أنظمة وقواعد الطيران السليمة في الوقت الذي يتوجب عليه اتخاذ قرار صائب للخروج من الموقف الحرج من الممكن أن يكون ناتجاً عن السمات التي تُعد أساساً في بناء شخصيته، وهي التي تحدد سلوكه في أثناء قيادته للطائرة. وتأتي هذه الدراسة لتتناول 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؟
- 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 السنة الدراسية ومكان الإقامة والجنسية؟

## أهمية الدراسة

تستمد الدراسة الحالية أهميتها ضمن مجالين، وهما:

### أولاً: الأهمية النظرية

تعتبر الدراسة الأولى عربياً - في حدود علم الباحث - التي تناولت هذه المتغيرات مجتمعة، وبالتالي فإن هذه الدراسة هي الأولى من نوعها على الصعيد العربي، ومن المتوقع أن توفر للباحثين والمهتمين معلومات هامة حول الطيارين، وأن تكون البداية والتمهيد لإجراء المزيد من الدراسات ضمن هذا المجال، كما أن هذه الدراسة تشكل تدعيماً للجانب المعرفي من خلال ما ستوفره

من معلومات حول أهمية أنماط الشخصية واتخاذ القرار في عملية الطيران التي قد يستفيد منها المختصون بالطيران، والقائمون على عملية اختيار الطيارين.

### ثانياً: الأهمية التطبيقية

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 القرار المناسب من خلال توفير ظروف وفرص للتلاميذ من أجل اتخاذ القرارات في محاولة لتحسين مهاراتهم ، والتعرف على الصعوبات التي تواجه تلاميذ الطيران في اتخاذ القرارات المناسبة وفي الوقت المناسب، ومساعدتهم على تخطيها، كما ستساعد في التعرف على نمط الشخصية الأكثر مناسبة للطيار، وتوفير طريقة مفيدة لتحديد أنماط الشخصية المناسبة، ومن المتوقع أن تفتح هذه الدراسة آفاقاً بحثية للدارسين والمهتمين في هذا المجال، كما تتيح الفرص في التعرف على العوامل التي تؤثر في اتخاذ القرار لدى الطيارين والعمل عليها من أجل مهارة اتخاذ القرار لديهم.

### التعريفات الإصطلاحية والإجرائية

تشتمل الدراسة على المصطلحات الآتية:

- نمط الشخصية: السمة التي تمتاز بها شخصية الفرد، وتشمل الصفات الجسمية والعقلية والخلقية والانفعالية كافة في تفاعلها مع بعضها بعضاً (Yung, 1947). ويقصد به في هذه الدراسة من ناحية إجرائية الدرجة التي حصل عليها المفحوص على التفضيلات 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). ويقصد به في هذه الدراسة من ناحية إجرائية الدرجة التي حصل عليها المفحوص على مقياس اتخاذ القرار المستخدم في هذه الدراسة.
- مرشح تلميذ الطيران: هو المرشح التلميذ في أكاديميات الطيران، والتي يحدد إمكانية، أو عدم إمكانية أن يصبح طياراً اعتماداً على تعلمه للمبادئ الأساسية للطيران في الوقت المحدد لدورة 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، وتتحدد نتائج الدراسة في ضوء الخصائص السيكومترية لمقياسي الدراسة، وهما:

1. مقياس أنماط الشخصية المستخدم في دراسة الصوالة (2015).
2. مقياس اتخاذ القرار المطور من قبل الباحث بالاستناد إلى مجموعة من الدراسات، والمقاييس ذات الصلة.
3. كما تحدد نتائج الدراسة في ضوء المفاهيم، والمصطلحات الخاصة بالدراسة، وما تضمنته من أبعاد.



## الفصل الثاني

### الدراسات السابقة

يتضمن هذا الفصل عرضاً للدراسات السابقة ذات العلاقة بموضوع الدراسة التي هدفت إلى الكشف عن أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن، والتي استطاع الباحث الحصول عليها بعد إجراء مسح للدراسات في البيئتين العربية والأجنبية من أجل التعرف على الدراسات التي تناولت أنماط الشخصية واتخاذ القرار لدى الطيارين، وسيتم عرض هذه الدراسات في محورين من الأحدث إلى الأقدم، مع العلم أنه لا يوجد دراسة - في حدود علم الباحث - ربطت متغيري نمط الشخصية واتخاذ القرار مع العينة نفسها على الصعيدين العربي والأجنبي، وتجدر الإشارة إلى ندرة الدراسات في هذا المجال، وتم تناول الدراسات السابقة وفقاً لتسلسلها الزمني، وهي على النحو الآتي.

أولاً: الدراسات التي تناولت أنماط الشخصية لدى الطيارين

أجرى بيكانو (Picano, 1991) دراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى الكشف عن أنماط الشخصية لدى الطيارين ذوي الخبرة في الجيش الأمريكي. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم استخدام مقياس أنماط الشخصية. تكونت عينة الدراسة من (170) طياراً من ذوي الخبرة. أظهرت نتائج الدراسة أن أنماط الشخصية لدى الطيارين ذوي الخبرة تمثلت بالنمط الأول، ويكون الطيار تابع وليس مستقل بذاته، حيث يكون قد أنهى خدمته في الجيش، والنمط الثاني يكون الطيار عاطفي، وخائف، ومراقب لكل ما يجري حوله، إذ يكون قد تم إحالته إلى التقاعد، أما النمط الثالث فيكون الطيار مستقل للغاية، ويتميز بحبه للمنافسة وذي عزم وإصرار.

وأجرى كل من هورمان وماسشك (Hormann & Maschke, 1996) دراسة هدفت إلى الكشف عن العلاقة بين شخصية الطيار والأداء الوظيفي. تكونت عينة الدراسة من (274) طياراً في شركة طيران مرخصة واللذين تمت مقابلتهم للعمل في شركة طيران في أوروبا، حيث قرروا تقييم الطيارين من حيث تجربتهم في الطيران، وجهاز محاكاة الطيران، وتقييم الشخصية. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم استخدام مقياس أساس المزاجية، واستبانة مواقف إدارة قمرة القيادة. أظهرت نتائج الدراسة أن تجربة الطيران وحدها لم تكن بالجودة كما في مؤشر النجاح المستقبلي في الشركة، كما لو تم إضافة جهاز محاكاة الطيران أو التحقق من الرحلة وتقييم الشخصية، كما أشارت النتائج إلى أن سنوات الخبرة في الطيران قد تكون في الحقيقة عنصر سلبي في توظيف الطيارين المرخصين والمعتمدين، ومن ناحية الفوائد في تقييم سمات الشخصية، وجدت بأن تكون أكثر فائدة لطيايي الخطوط الجوية اللذين يتصفون بأنهم أكثر اجتماعياً، المتوازن في التوجهات والمؤكد لذاته نحو الأعمال والنشاطات

كما قام كليستر (Callister, 1999) بدراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى الكشف عن نمط الشخصية السائد بين الطيارين في القوات الجوية الأمريكية. استخدم في هذه الدراسة مقياس أنماط الشخصية. تكونت عينة الدراسة من (1301) طالباً وطالبة من الطلبة الذين يدرسون الطيران. أظهرت نتائج الدراسة أن نمط الشخصية السائد لدى الطلبة الطيارين كان نمط الشخصية منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ)، كما كشفت النتائج عن وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الذكور، والإناث في القدرة التنافسية العالية، والحزم والعزم، لصالح الذكور، إذ لوحظ قدرة الذكور على التعامل مع مستويات عالية من التوتر، بالإضافة إلى امتلاكهم مستويات أعلى من الانبساط، والانفتاح على الخبرة.

وقام فينزجيبونس وشوت وديفيس (Fitzgibbons, Schutte & Davis, 2004) بدراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى تعرف أكثر أنماط الشخصية انتشاراً لدى الطيارين. استخدم في هذه الدراسة مقياس أنماط الشخصية. تكونت عينة الدراسة من (93) طياراً في (14) شركة طيران مختلفة. أظهرت نتائج الدراسة أن أكثر أنماط الشخصية انتشاراً بين الطيارين نمط منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ)، إذ لوحظ بأن الطيارين يمتازون بالعاطفة المستقرة، ولديهم مستويات منخفضة من القلق والضعف والعداء، والاندفاع، والكآبة.

وأجرى هاملتون (Hamilton, 2007) دراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى تعرف أكثر أنماط الشخصية انتشاراً لدى الطيارين. استخدم في هذه الدراسة مقياس أنماط الشخصية الذي طوره الباحث لأغراض هذه الدراسة. تكونت عينة الدراسة من (52) طياراً. أظهرت نتائج الدراسة أن أكثر أنماط الشخصية انتشاراً هو نمط الشخصية منفتح حسي مفكر حاسم (ENTJ)، إذ تميز الطيارون بمستويات مرتفعة من التفكير، والقدرة على الحكم، واتخاذ القرارات الصائبة، والاستشعار عن بعد والحدس.

في حين أجرى لامبيرث ودوجلين ورينتميستر - بريانت ومور (Lambirth, Doglin, Rentmeister- Bryant & Moore, 2009) دراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى الكشف عن أكثر أنماط الشخصية انتشاراً لدى طيارين القوات البحرية الأمريكية. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم استخدام مقياس أنماط الشخصية. تكونت عينة الدراسة من (129) طياراً في القوات البحرية. أظهرت نتائج الدراسة أن أكثر أنماط الشخصية انتشاراً لدى الطيارين هو نمط الشخصية منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ)، حيث يتميزون برغبتهم في تحقيق الأهداف، والمشاركة في الأنشطة البناءة والفعالة.

أما ديفلين وسينغ (Devlin & Singh, 2010) فقد أجرو دراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى تعرف أنماط الشخصية لدى طاقم سلاح الجو الأمريكي وفقاً لأنماط الشخصية لدى يونج. ولتحقيق أهداف الدراسة تم استخدام 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 الحدية على الحسية، ونمط الشخصية الحاسمة على التلقائية.

وقام سيندوجا وشريفاستافا وقامبير وقاتورفيدولا (Sindhuja, Shrivastava, Gambhir & Chaturvedula, 2013) بدراسة حول الذكاء العاطفي وأنماط الشخصية على الطيارين العسكريين الهنديين وكان الهدف من هذه الدراسة التعرف على طبيعة سمة الذكاء العاطفي، ونوع الشخصية، والتأكد من العلاقة بين سمة الذكاء العاطفي والشخصية. تكونت عينة الدراسة من (60) طياراً عسكرياً هندياً متدرب. ولتحقيق أهداف الدراسة، 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.

وهذفت دراسة جاو وكونج (Gao & Kong, 2016) التي أجريت في استراليا إلى تعرف أنماط الشخصية لدى الطلبة المسجلين في برنامج الطيران. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم استخدام مقياس أنماط الشخصية المكون من (50) فقرة موزعة في خمسة أنماط للشخصية (العصابية،

الانبساطية، الانفتاح على الخبرة، المقبولية، الاجتهاد). تكونت عينة الدراسة من (200) طالباً وطالبة من طلبة البكالوريوس المتحقين ببرنامج الطيران. أظهرت نتائج الدراسة أن أكثر أنماط الشخصية انتشاراً، جاء نمط المقبولية، بما نسبته (36.84%)، تلاه نمط الاجتهاد بما نسبته (27.19%)، ومن ثم الانفتاح على الخبرة بما نسبته (20.18%)، وجاء في المرتبة الرابعة نمط الانبساطية بما نسبته (13.16%)، وفي المرتبة الأخيرة نمط العصابية بما نسبته (2.63%).

ثانياً: الدراسات التي تناولت اتخاذ القرار لدى الطيارين

أجرى جرين (Green, 2001) دراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى تعرف نظام سلامة الطيران، وإدراك مخاطر الطيار، وتأثيرها في تعزيز مهارات اتخاذ القرار. ولتحقيق أهداف الدراسة وجمع البيانات، تم إجراء مقابلات مع عدد من الطيارين. تكونت عينة الدراسة (25) طياراً من الطيارين المدربين والطلبة الطيارين. أظهرت نتائج الدراسة أن (33%) من أفراد عينة الدراسة يعدون الطيران نشاط غير محفوف بالمخاطر، وهذا الأمر مهم بالنسبة للطيار لأن تصور، وإدراك المخاطر يعد أحد العوامل التي تؤثر في الخيارات التعليمية، وتؤثر هذه الخيارات في عملية اتخاذ القرار لدى الطيار، ولتسهيل المهمة على الطيار يجب استخدام طريقة مناسبة لتعلم اتخاذ القرار، والتي يمكن أن تتضمن إجراءات معرفية يتم من خلالها تعرف المخاطر التي قد تواجهه، والعمليات الإدارية التي يجب أن يقوم بها لمواجهة هذه المخاطر.

وقام وين- شين ودون (Wen- Chin & Don, 2006) بدراسة في الصين هدفت إلى تقييم عمليات اتخاذ القرار التي يستخدمها الطيارون المتدربون بعد التحاقهم ببرنامج التدريب على اتخاذ القرار في مجال الطيران. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم بناء برنامج تدريبي قصير، يهدف تعريف وتدريب الطيارين المتدربين بالمحفزات، والفرضيات والخيارات، والاستجابة، وأهداف السلامة، وتحديدها وتقييمها، كما تتضمن البرنامج أنشطة اشتملت على كيفية اتخاذ قرارات

الاختيار، وقرارات إدارة الموارد، والقرارات الإجرائية، والقرارات التي تتطلب استخدام مهارات التفكير الإبداعي وحل المشكلات. تكونت عينة الدراسة من (41) طياراً، تم توزيعهم إلى مجموعتين، تجريبية مكونة من (21) طياراً، تم إلحاقهم ببرنامج تدريبي قصير، وضابطة مكونة من (20) طياراً لم يتم إلحاقهم بأي برنامج تدريبي. أظهرت نتائج الدراسة وجود فروق ذات دلالة إحصائية في قدرة الطيارين المتدربين على استخدام عمليات اتخاذ القرار الفعالة، لصالح المجموعة التجريبية التي التحقت بالبرنامج التدريبي، كما أشارت النتائج إلى وجود فاعلية للبرنامج التدريبي في إكساب الطيارين مهارات إدارة المخاطر، والقدرة على تقييم الوضع، إذ أثبت البرنامج التدريبي فاعليته في تحسين قواعد اتخاذ القرارات في مجال الطيران.

وقام كيندي وتايلو وريدي ويسافاجي ( Kennedy, Taylor, Reade & Yesavage, )

(2010) بدراسة في الولايات المتحدة الأمريكية هدفت إلى الكشف عن أثر متغيري العمر، والخبرة في اتخاذ القرار في الطيران، والتحكم بالطيران في جهاز محاكاة الطيران. ولتحقيق أهداف الدراسة، تم إجراء ثلاث تجارب لقياس التحكم في الطيران، والكشف عن القدرة في اتخاذ القرار في أثناء الطيران. تكونت عينة الدراسة من (72) طياراً من الطيارين الذين تراوحت أعمارهم بين (19-79) عاماً. أظهرت نتائج الدراسة أن مستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى الطيارين جاء متوسطاً، كما أشارت النتائج إلى وجود أثر ذي دلالة إحصائية لمتغيري العمر، والخبرة في اتخاذ القرار في الطيران، والتحكم بالطيران في جهاز محاكاة الطيران، لصالح الطيارين كبار السن، والبالغ أعمارهم (41) عاماً فأكثر، ويرجع السبب في ذلك إلى انخفاض في القدرات الإدراكية اللازمة للطيران، ومستوى الخبرة في الطيران لدى الطيارين الأصغر سناً، وهذه جميعها تؤثر في عملية اتخاذ القرار في أثناء الأحوال الجوية غير المتوقعة.

وأجرى كاوسي ودوهايس وبييران 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. ولتحقيق أهداف الدراسة، 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.

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 بالضغط 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 لحو قمر 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 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.

### التعليق على الدراسات السابقة

بمطالعة الدراسات السابقة التي تم استعراضها، يتضح أهمية تناول أنماط الشخصية، واتخاذ القرار في مختلف الجوانب لدى الطيارين، وتجدر الإشارة إلى أنه لم يكن هناك أي اهتمام بتناول علاقة متغيري أنماط الشخصية واتخاذ القرار لدى الطيارين سواء على المستوى العربي، أم الأجنبي، بالرغم من أهمية هذه المتغيرات، كما لا يوجد دراسة عربية - في حدود علم الباحث - تناولت الطيارين بالبحث والدراسة، ولا توجد أية دراسة على الصعيد الأجنبي تناولت متغيري اتخاذ القرار، ونمط الشخصية لدى الطيارين.



وبتحليل الدراسات السابقة التي تناولت أنماط الشخصية، يتضح الاهتمام بتناول أنماط الشخصية لدى الطيارين، كما جاء في دراسة بيكانو (Picano, 1991)، التي هدفت إلى الكشف عن أنماط الشخصية لدى الطيارين ذوي الخبرة، هدفت دراسات أخرى إلى الكشف عن العلاقة بين شخصية الطيار والأداء الوظيفي، كدراسة هورمان وماستشك (Hormann & Maschke, 1996)، وتناولت بعض الدراسات نمط الشخصية السائد بين الطيارين، كدراسة كليستر (Callister, 1999)، فيتزجيبونس وآخرين (Fitzgibbons, et al, 2004).

وأشارت بعض الدراسات، كدراسة هاملتون (Hamilton, 2007)، ولامبيرث وآخرون (Lambirth, et al, 2009)، وديفلين 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).

وبالنظر إلى الدراسات التي تناولت اتخاذ القرار لدى الطيارين، فقد هدفت بعض الدراسات إلى تعرف نظام سلامة الطيران، وإدراك مخاطر الطيران، وتأثيرها في تعزيز مهارات اتخاذ القرار، كدراسة جرين (Green, 2001)، وتناولت دراسات أخرى تقييم عمليات اتخاذ القرار التي يستخدمها الطيارون المتدربون بعد التحاقهم ببرنامج التدريب على اتخاذ القرار في مجال الطيران، كدراسة وين- شين ودون (Wen- Chin & Don, 2006)، كما تناولت بعض الدراسات أثر متغيري العمر، والخبرة في اتخاذ القرار في الطيران، كدراسة كيندي وآخرين (Kennedy, et al, 2010).

فقد أكدت هذه الدراسات على أهمية قرارات الطيارين، لكونها ترتبط بحياة الأفراد، كما ورد في دراسة كاوسي وآخرين (Causse, et al, 2013)، وبويتشير (Boettcher, 2014)، وأمبس

(Ambbs, 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.

وقد أفاد الباحث من مطالعته للدراسات السابقة في تحديد موقع الدراسة الحالية، وما يميزها عن غيرها من الدراسات، بالإضافة إلى الإفادة في إعداد أداتي الدراسة، وكذلك تعرف المجتمعات التي تم دراستها، وأبرز النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسات، كما تم مقارنة نتائج الدراسة الحالية بنتائج الدراسات السابقة، كما أسهمت مطالعة الدراسات السابقة في تحديد، وصياغة مشكلة الدراسة الحالية.

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

## الفصل الثالث

### الطريقة والإجراءات

يتضمن هذا الفصل وصفاً لمجتمع الدراسة، وعينتها، والمقاييس التي تم استخدامها، وطرق التحقق من صدقها وثباتها، وإجراءات الدراسة ومتغيراتها، والمعالجات الإحصائية التي استخدمت فيها.

#### منهج الدراسة

استخدم في هذه الدراسة المنهج الارتباط الوصفي لمناسبته لهذه الدراسة، وذلك من خلال تطبيق أدوات الدراسة على أفراد عينة الدراسة، وتحليلها كمياً وصولاً للنتائج.

#### 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، والجدول (2) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة، وفقاً لمتغيرات الجنسية، والسنة الدراسية، ومكان الإقامة.

جدول (2)

توزيع أفراد عينة الدراسة وفقاً لمتغيرات الجنسية والسنة الدراسية مكان الإقامة

المتغير	الفئات	العدد	النسبة (%)
الجنسية	أردني	62	22.4%
	ليبي	42	15.2%
	عراقي	73	26.4%
	سوداني	9	3.2%
	يمني	10	3.6%
	سعودي	21	7.6%
	تونسي	11	4.0%
	لبناني	11	4.0%
	جزائري	10	3.6%
	سوري	13	4.6%
	بحريني	15	5.4%
المجموع		277	100%
المستويات			
السنة الدراسية	سنة أولى	96	34.7%
	سنة ثانية	92	33.2%
	سنة ثالثة	89	32.1%
المجموع		277	100%
الفئات			
مكان الإقامة	ريف	98	35.4%
	بادية	67	24.2%
	مدينة	112	40.4%
المجموع		277	100%

## أداتا الدراسة

لتحقيق أهداف الدراسة والمتمثلة بالكشف عن أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى

عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران، استخدم الباحث المقاييس التالية:

### أولاً: مقياس أنماط الشخصية

يهدف الكشف عن أنماط الشخصية لدى عينة من تلاميذ مرشحي الطيران في الأردن، تم

استخدام مقياس أنماط الشخصية المستخدم في دراسة الصوالحة (2015) ويتكون المقياس بصورته

الأصلية من (57) فقرة موزعة في أربعة أبعاد وهي: المنفتح، أو المتحفظ، وحدد له (11) فقرة،

الحسي أو الحدسي، وحدد له (12) فقرة، المفكر أو الوجداني، وحدد له (22) فقرة، الحاسم أو

التلقائي، وحدد له (12) فقرة، والملحق (1) يبين المقياس بصورته الأولية.

### دلالات صدق وثبات مقياس أنماط الشخصية بصورته الأصلية

تحققت الصوالحة (2015) من الصدق الظاهري لمقياس أنماط الشخصية وذلك بعرضه

على مجموعة من المحكمين من ذوي الخبرة والاختصاص في مجالات التقويم والإرشاد النفسي

وعلم النفس التربوي، والبالغ عددهم (16) محكماً.

كما تم التحقق من صدق البناء لمقياس أنماط الشخصية من خلال حساب معاملات

ارتباط بيرسون بين فقرات مقياس نمط الشخصية وبين الدرجات على كل بعد من أبعاده، حيث

تراوحت قيم معاملات ارتباط فقرات بعد نمط الشخصية (منفتح/متحفظ) بين (0.75-0.41) مع

بعدها، وقيم معاملات ارتباط فقرات بعد نمط الشخصية (حسي/حدسي) قد تراوحت بين (0.53-

0.75) مع بعدها، وقيم معاملات ارتباط فقرات بعد نمط الشخصية (مفكر/وجداني) قد تراوحت بين

(0.69-0.45) مع بعدها، وقيم معاملات ارتباط فقرات بعد نمط الشخصية (حاسم/تلقائي) قد

تراوحت بين (0.63-0.41) مع بعدها.

وقامت الصوالحة بالتحقق من ثبات مقياس نمط الشخصية، من خلال حساب ثبات الاتساق الداخلي الذي تراوحت قيمه لأبعاد مقياس نمط الشخصية بين (0.81-0.90)، كما تم حساب قيم ثبات الإعادة، وتراوحت بين (0.83 - 0.91).

صدق وثبات مقياس أنماط الشخصية في الدراسة الحالية

أولاً: الصدق الظاهري لمقياس الدراسة

للتحقق من الصدق الظاهري لمقياس أنماط الشخصية، تم عرضه بصورته الأصلية على مجموعة من المحكمين، بلغ عددهم (10) محكماً من ذوي الخبرة، والاختصاص في مجال القياس والتقويم والإرشاد النفسي، وعلم النفس التربوي في جامعة اليرموك، كما هو مبين في الملحق (2)، وطلب إليهم إبداء الرأي حول مناسبة الفقرات، ومدى انتمائها للأنماط، بالإضافة إلى سلامة الصياغة اللغوية، ووضوحها من حيث المعنى، ومناسبتها لقياس ما وضعت من أجله، وإضافة، أو تعديل، أو حذف ما يروونه مناسباً، واعتمد الباحث ما نسبته (80%) من إجماع المحكمين لحذف أو إضافة أية فقرة، وبناءً على ملاحظات، وآراء المحكمين، تم حذف (3) فقرات، وهي ذات الأرقام 12، 15، 19 من نمط الشخصية حسي/حديسي، بالإضافة إلى استبدال بعض المفردات، واستناداً إلى ذلك تكوّن المقياس بصورته الحالية من (54) فقرة، كما هو مبين في الملحق (3).

ثانياً: مؤشرات صدق البناء لمقياس أنماط الشخصية لدى مرشحي وتلاميذ الطيران

يهدف التحقق من مؤشرات صدق البناء لمقياس أنماط الشخصية لدى مرشحي وتلاميذ الطيران، تم تطبيق المقياس على عينة استطلاعية من خارج عينة الدراسة المستهدفة في الأردن مكونة من (30) مرشحاً تلميذاً، وذلك لحساب معامل ارتباط بيرسون (Pearson) بين فقرات أنماط الشخصية والنمط الذي تتبع له، وذلك كما هو مبين في الجدول (3).

### جدول (3)

قيم معاملات ارتباط الفقرة بالنمط الذي تنتمي إليه

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

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

يلاحظ من البيانات الواردة في الجدول (3)، أن قيم معاملات ارتباط الفقرات مع الأنماط التي ينتمي إليها تراوحت بين (0.34-0.64)، وهي قيم تشير إلى أن المقياس يتمتع بمعاملات صدق تسمح باستخدامه في هذه الدراسة، يلاحظ من القيم سابقة الذكر الخاصة بصدق البناء، أن معامل ارتباط كل فقرة من فقرات المقياس مع النمط الذي تتبع له لم يقل عن (20%)، مما يشير إلى جودة بناء فقرات مقياس الدراسة الأول وفقاً لما أشار إليه (عودة، 2010).



## ثبات مقياس أنماط الشخصية في الدراسة الحالية

ولأغراض التحقق من ثبات الإعادة لمقياس الدراسة، فقد تم إعادة التطبيق على العينة الاستطلاعية سابقة الذكر، بطريقة الاختبار وإعادة الاختبار (Test-Retest) بفواصل زمني مقداره أسبوعين بين التطبيق الأول والثاني، إذ تم حسابه باستخدام معامل ارتباط بيرسون (Pearson) بين التطبيقين الأول والثاني على العينة الاستطلاعية، والجدول (4) يوضح قيمة معاملات ثبات الاتساق الداخلي، ومعاملات الإعادة الخاص بمقياس أنماط الشخصية.

### جدول (4)

قيم معاملات الاتساق الداخلي وثبات الإعادة لمجالات المقياس

المجال	الاتساق الداخلي	ثبات الإعادة
المنفتح/المتحفظ	0.79	0.86
حسي/حديسي	0.84	0.88
مفكر/وجداني	0.89	0.93
حاسم/تلقائي	0.87	0.89

يلاحظ من البيانات الواردة في الجدول (4) أن ثبات الاتساق الداخلي لأنماط الشخصية قد تراوح بين (0.79 - 0.89)، في حين أن ثبات الإعادة 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 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 اتخاذ القرار

يهدف الكشف عن مستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى الطيارين، قام الباحث بتطوير مقياس اتخاذ القرار لدى تلاميذ مرشحي الطيران في الأردن، بما يتناسب مع أهداف الدراسة الحالية، بالرجوع إلى الأدب التربوي والدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة، ومن أبرزها دراسة أحمد وحسنين وفينكاتيسان (Ahmed, Hsnain & Venkatesan, 2012)، إذ تكون المقياس بصورته الأولية من (50) فقرة، الملحق (4).

دلالات صدق وثبات مقياس اتخاذ القرار

أولاً: الصدق الظاهري لمقياس الدراسة

للتحقق من الصدق الظاهري لمقياس اتخاذ القرار، تم عرضه بصورته الأصلية على مجموعة من المحكمين مكونة من (10) محكمين من ذوي الخبرة والاختصاص في مجالات القياس، والتقييم والإرشاد النفسي، وعلم النفس التربوي في جامعة اليرموك، كما هو مبين في الملحق (2)، إذ طلب إليهم إبداء الرأي حول سلامة الصياغة لل فقرات، ووضوحها من حيث المعنى، ومناسبتها لقياس ما وضعت لأجله، وإضافة أو تعديل، أو حذف ما يرويه مناسباً، واعتمد الباحث ما نسبته (80%) من إجماع المحكمين لحذف أو إضافة أية فقرة، وبناءً على ملاحظات، وآراء المحكمين، تم حذف (4) فقرات، وهي ذات الأرقام 9، 21، 36، 40، وإعادة صياغة (9) فقرات، واستبدال بعض المفردات، واستناداً إلى ذلك تكون مقياس اتخاذ القرار من (46) فقرة، وقد أشار المحكمون إلى مناسبة المقياس لتحقيق أهداف الدراسة الحالية، والملحق (5) يبين مقياس اتخاذ القرار بصورته النهائية.

## ثانياً: مؤشرات صدق البناء لمقياس اتخاذ القرار لدى مرشحي الطيران

يهدف التحقق من مؤشرات صدق البناء لمقياس اتخاذ القرار في الدراسة الحالية من خلال تطبيقه على عينة استطلاعية مكونة من (30) مرشحاً تلميذاً من خارج عينة الدراسة المستهدفة في الأردن، وذلك لحساب قيم معاملات ارتباط بيرسون (Pearson) بين الفقرات والمقياس ككل. كما هو مبين في الجدول (5).

### جدول (5)

#### قيم معاملات ارتباط بيرسون لمقياس اتخاذ القرار بين الفقرة والمقياس ككل

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

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

يتضح من البيانات الواردة في الجدول (5) أن قيم معاملات ارتباط الفقرات مع المقياس

ككل تراوحت بين (0.37-0.65). وهي قيم تشير إلى أن المقياس يتمتع بمعاملات صدق تسمح

باستخدامه في هذه الدراسة. يلاحظ من القيم سابقة الذكر الخاصة بصدق البناء، أن معامل ارتباط

كل فقرة من فقرات المقياس مع النمط الذي نتبع له لم يقل عن (20%)، مما يشير إلى جودة بناء فقرات مقياس الدراسة الأول وفقاً لما أشار إليه (عودة، 2010).

#### ثبات مقياس اتخاذ القرار في الدراسة الحالية

ولأغراض التحقق من ثبات الإعادة لمقياس الدراسة؛ فقد تم إعادة التطبيق على العينة الاستطلاعية سابقة الذكر، بطريقة الاختبار، وإعادة الاختبار (Test- Retest) بفواصل زمني مقداره أسبوعين بين التطبيق الأول والثاني، إذ تم حسابه باستخدام معامل ارتباط بيرسون (Pearson) بين التطبيقين الأول والثاني على العينة الاستطلاعية، إذ بلغ ثبات الاتساق الداخلي لمستوى 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، كما هو مبين في الملحق (5)، يضع المستجيب إشارة (x) أمام كل فقرة بما يتناسب وقناعاته حول مضمون هذه الفقرة، وذلك من خلال سلم تدرجي 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، 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).

## إجراءات الدراسة

لقد تم تنفيذ الدراسة وفقاً للخطوات، والإجراءات الآتية:

- الرجوع إلى الأدب النظري، والدراسات السابقة.
- تطوير مقياسي الدراسة بصورتها النهائية لغايات التطبيق، بعد التأكد من دلالات صدقهما وثباتهما، وذلك من خلال عرضهما على مجموعة من المحكمين، بالإضافة إلى تطبيقهما على عينة استطلاعية لاستخراج قيم معاملات الصدق والثبات.
- تحديد عدد أفراد مجتمع الدراسة الكلي، والممثل بجميع مرشحي وتلاميذ الطيران، المسجلين للفصل الدراسي الأول للعام الدراسي 2016-2017، كما تم اختيار أفراد عينة الدراسة بالطريقة المتيسرة من مجتمع الدراسة الكلي.
- التحقق من الصدق الظاهري لمقياسي الدراسة.
- الحصول على كتاب تسهيل مهمة موجه من عمادة كلية التربية في جامعة اليرموك إلى أكاديمية الطيران الملكية، وأكاديمية الشرق الأوسط للطيران، ملحقين (6، 7)، لغايات توزيع أداتي الدراسة، والحصول على عدد الطلبة.
- التحقق من دلالات الصدق، والثبات لمقياسي الدراسة بهدف إخراجهما بالصورة النهائية.
- توزيع مقياسي الدراسة على أفراد العينة، وتوضيح المعلومات المتعلقة بطريقة الإجابة على الفقرات، والتأكيد على أفراد عينة الدراسة الدقة في الإجابة، كما تم إعلامهم أن المعلومات التي سيتم الحصول عليها لن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي.
- جمع مقياسي الدراسة من أفراد العينة بعد الإجابة على فقراتها، وبعد التأكد من المعلومات، والإجابة على جميع الفقرات، تم إعدادها لأغراض التحليل الإحصائي لاستخلاص النتائج.

- إدخال البيانات لذاكرة الحاسوب، ومن ثم استخدام المعالجات الإحصائية المناسبة، للإجابة عن أسئلة الدراسة، والخروج بالتوصيات المناسبة في ضوء ما تم التوصل إليه من نتائج.

### متغيرات الدراسة

اشتملت الدراسة على المتغيرات الآتية:

#### أولاً: المتغيرات المستقلة

- الجنسية، ولها إحدى عشرة فئة: (أردني، ليبي، عراقي، سوداني، يمني، سعودي، تونسي، لبناني، جزائري، سوري، بحريني).
- السنة الدراسية، ولها ثلاث مستويات: (أولى، ثانية، ثالثة).
- مكان الإقامة، ولها ثلاث فئات (ريف، بادية، مدينة).

#### ثانياً: المتغيرات التابعة

- أنماط الشخصية بأبعادها الأربعة، وهي: البعد الأول: منفتح/ متحفظ، والبعد الثاني: حسي/ حدسي، والبعد الثالث: مفكر/ وجداني، والبعد الرابع: حاسم/ تلقائي.
- مستوى القدرة على اتخاذ القرار، وله ثلاثة مستويات (مرتفع، متوسط، منخفض).

### المعالجات الإحصائية

للإجابة عن أسئلة الدراسة، تم استخدام المعالجات الإحصائية الآتية باستخدام الرزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS)، وذلك على النحو الآتي:

- للإجابة عن السؤال الأول، تم حساب التكرارات، والنسب المئوية، ومربع كاي للكشف عن نمط الشخصية السائد لدى الطيارين.

- للإجابة عن السؤال الثاني، تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للكشف عن مستوى القدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن.
- للإجابة عن السؤال الثالث، تم استخدام معامل ارتباط بيرسون للكشف عن العلاقة الارتباطية بين أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن.
- للإجابة عن السؤال الرابع، تم استخدام تحليل التباين الثلاثي (3- Way ANOVA) للكشف عن اختلاف قوة العلاقة بين أنماط الشخصية، والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف متغيرات الجنسية، والسنة الدراسية، ومكان الإقامة.



## الفصل الرابع

### عرض النتائج

هدفت الدراسة إلى الكشف عن أنماط الشخصية، وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن، وذلك عن طريق عرض الإجابة عن كل من أسئلة الدراسة الآتية:

أولاً: للإجابة عن سؤال الدراسة الأول الذي نصّ على: "ما نمط الشخصية السائد لدى مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن؟" فقد تم حساب التكرارات المشاهدة (Observed Frequencies)، والنسب المئوية والتكرار المتوقع (Expected Frequencies) والباقي لهما (Residual)، والباقي المعياري (Standardized Residual) 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 (6).

## الجدول (6)

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 <sup>2</sup> المحسوبة	درجة الحرية	الدلالة الإحصائية
1	ESTJ	113	40.80	19.80	93.20	438.70	1	0.00
2	INTJ	41	14.80	19.80	21.20	22.70	1	0.00
3	ISFJ	27	9.70	19.80	7.20	2.62	1	0.25
4	ESTP	25	9.00	19.80	5.20	1.37	1	0.54
5	ENTJ	19	6.89	19.80	-0.80	0.03	1	0.88
6	ISTJ	9	3.20	19.80	-10.80	5.89	1	0.00
7	INFJ	8	2.90	19.80	-11.80	7.03	1	0.00
8	ENFP	8	2.90	19.80	-11.80	7.03	1	0.00
9	ESFP	7	2.50	19.80	-12.80	8.27	1	0.00
10	INEP	6	2.20	19.80	-13.80	9.62	1	0.00
11	ISFP	6	2.20	19.80	-13.80	9.62	1	0.00
12	ENFJ	6	2.20	19.80	-13.80	9.62	1	0.00
13	INTP	1	0.40	19.80	-18.80	17.85	1	0.00
14	ENTP	1	0.40	19.80	-18.80	17.85	1	0.00
	الكل	277	100.0	277	0.00	558.20	13	0.00

يتضح من الجدول (6) وجود علاقة دالة إحصائية 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 الباقى المعياري لتحديد أنماط الشخصية الأكثر انتشاراً بين أفراد عينة الدراسة؛ بمعنى أن التكرارات المشاهدة أكثر من التكرارات المتوقعة لها، وبفارق جوهري بدلالة الباقى المعياري لها، وبهذا جاءت أنماط الشخصية الأكثر انتشاراً وفقاً للترتيب الآتي: نمط الشخصية منفتح حسي مفكر حاسم (ESTJ) جاء في المرتبة الأولى، وبنسبة مئوية (40.80%) من جل أفراد عينة الدراسة، وجاء نمط الشخصية متحفظ حدسي 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 (7) يوضح ذلك.

### جدول (7)

الأوساط الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد العينة عن فقرات اتخاذ القرار واتخاذ القرار ككل مرتباً تنازلياً

الرتبة	الرقم	الفقرة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة التقييم
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 في إيجاد البدائل والحلول للمشكلة	4.29	0.88	مرتفعة
12	19	أعمل على استخدام الطرق الفعالة في توليد البدائل وأنقي 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
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

الرتبة	الرقم	الفقرة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة التقييم
26	23	ألتزم بالخطة الموضوعية إذا ما توقعت حدوث أي مشكلات	4.11	0.98	مرتفعة
27	15	أرجع إلى اللوائح والقوانين للإستعانة 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	ألتجنب 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 موعدها المحددة إلى ضعف في اتخاذ القرار	3.78	1.10	مرتفعة
36	14	أعتمد على حمصي 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 والتفنية المتوفرة لدي محدودة	3.39	1.26	متوسطة
40	25	تؤثر حالتي النفسية في اتخاذ قرارتي	3.38	1.33	متوسطة
41	27	أجد صعوبة في اتخاذ القرار الصائب بسبب قلة المعلومات	3.30	1.26	متوسطة
42	28	أثأثر بالعصبية في اتخاذ القرارات	3.26	1.34	متوسطة
43	33	أتردد عند اتخاذ قرار	2.95	1.45	متوسطة
44	29	أترجع عن قرارتي بعد اتخاذه	2.71	1.39	متوسطة
		اتخاذ القرار ككل	4.02	0.40	مرتفعة

يظهر من الجدول (7) 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 قراراتي جيداً بعد تنفيذها" على المرتبة الأولى، بوسط حسابي (4.58)، ودرجة تقييم مرتفعة، بينما جاءت بالمرتبة الأخيرة الفقرة (29)، والتي تنص على: "أترجع عن قرارتي 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 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 (8).

### جدول (8)

قيم معاملات ارتباط بيرسون (Pearson Correlation) بين أنماط الشخصية واتخاذ القرار

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

يظهر من الجدول (8) 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 نصّ على: "هل تختلف قوة العلاقة بين أنماط الشخصية والقدرة على اتخاذ القرار لدى مرشحي وتلاميذ الطيران باختلاف مكان السكن والمستوى الدراسي والجنسية؟" 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 (9).

## الجدول (9)

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

لمتغير مكان السكن

نمط الشخصية	مكان السكن	معامل الارتباط	العدد	قيمة Z الفشرية	Z	
					الريف	المدينة
المنفتح/ المتحفظ	المدينة	0.14	202	0.14	0.59-	0.21
	الريف	0.23	46	0.24		0.24
	البادية	0.17	29	0.18		
الحسي/ الحسبي	المدينة	0.29	202	0.32	0.18-	0.62
	الريف	0.30	46	0.35		0.64
	البادية	0.18	29	0.19		
المفكر/ الوجداني	المدينة	0.22	202	0.25	0.95-	0.81
	الريف	0.40	46	0.41		0.95-
	البادية	0.20	29	0.21		
الحاسم/ التقلاني	المدينة	0.23	202	0.24	0.83-	0.14 -
	الريف	0.37	46	0.38		0.44
	البادية	0.26	29	0.27		

\* Z الجدولية = 1.97

يظهر من جدول (9) 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.

كما تم حساب قيم معامل ارتباط بيرسون (Pearson) بين أنماط الشخصية، واتخاذ القرار

وفقا للمستوى الدراسي، ومن ثم تحويلها إلى قيم (Z) الفشرية المناظرة لها، متنوعة باستخدام معادلة

الفرق بين معاملي الارتباط لعينتين مستقلتين، وذلك كما في الجدول (10).

## الجدول (10)

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 أولى	سنة ثانية					
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	أحمسي/ الحامسي
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

يظهر من جدول (10) 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.

كما تم حساب معاملي ارتباط بيرسون (Pearson) بين أنماط الشخصية، واتخاذ القرار وفقاً للجنسية، ثم تم تحويلها إلى قيم (Z) الفشرية المناظرة لها، متبوعة باستخدام معادلة الفرق بين معاملي ارتباط لعينتين مستقلتين، وذلك كما في الجدول (11).

الجدول (11)

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

وفقاً لمتغير الجنسية

Z											قيمة Z الفشرية	الن	معامل الارتباط	الجنسية	نمط الشخصية
الأردنية	الليبية	العراقية	السعودية	البحرينية	السرورية	الجزائرية	البنجابية	التونسية	اليمينية	السودانية					
-0.89	-0.54	-0.17	-0.17	-0.82	-0.09	-0.50	-0.91	-0.60	-0.36		0.05	12	0.05	السودانية	
-0.49	-0.12	0.31	0.24	-0.49	0.28	-0.26	-0.63	-0.28			0.21	14	0.20	اليمنية	
-0.08	0.23	0.62	0.52	-0.17	0.54	-0.06	-0.35				0.34	11	0.33	التونسية	
0.37	0.64	0.99	0.87	0.22	0.87	0.21					0.53	9	0.49	البنجابية	
0.02	0.22	0.46	0.42	-0.06	0.45						0.38	6	0.37	الجزائرية	
-0.85	-0.47	-0.06	-0.08	-0.77							0.09	14	0.09	السورية	المنفتح/ المتحفظ
0.15	0.50	0.96	0.78								0.42	14	-0.39	البحرينية	
-0.92	-0.46	0.04									0.12	21	-0.12	السعودية	
-1.46	-0.70										0.11	74	0.11	العراقية	
0.58											0.25	42	0.24	الليبية	
											0.37	60	0.35	الأردنية	
-1.37	-1.03	-0.03	-0.93	-0.09	-0.53	-1.31	0.06	0.10	0.13		0.08	12	0.08	السودانية	
-1.67	-1.29	-0.22	-1.15	-0.23	-0.70	-1.43	-0.06	-0.02			0.02	14	-0.02	اليمنية	
-1.43	-1.11	-0.16	-1.01	-0.19	-0.62	-1.36	-0.04				0.03	11	-0.03	التونسية	
-1.21	-0.93	-0.09	-0.87	-0.14	-0.53	-1.27					0.05	9	-0.05	البنجابية	
0.64	0.82	1.46	0.79	1.27	0.97						0.95	6	0.87	الجزائرية	
-0.76	-0.41	0.71	-0.37	0.47							0.32	14	0.31	السورية	الحمي/ الحمسى
-1.37	-1.00	0.09	-0.89								0.12	14	-0.12	البحرينية	
-0.41	0.00	1.40									0.46	21	0.43	السعودية	
-2.70	-1.86										0.09	74	0.09	العراقية	
0.53											0.46	42	0.44	الليبية	
											0.57	60	0.53	الأردنية	
0.28	-0.41	0.62	-0.12	0.38	-0.22	0.36	0.66	0.39	-1.02		0.38	12	0.36	السودانية	
1.70	0.91	2.10	1.07	1.48	0.84	1.07	1.60	1.40			0.84	14	0.81	اليمنية	
-0.24	-0.88	0.08	-0.56	-0.04	-0.62	0.07	0.30				0.19	11	-0.19	التونسية	
-0.58	-1.14	-0.31	-0.85	-0.35	-0.89	-0.16					0.03	9	0.03	البنجابية	
-0.24	-0.65	-0.03	-0.47	-0.11	-0.52						0.14	6	0.14	الجزائرية	
0.61	-0.15	0.99	0.13	0.63							0.48	14	0.45	السورية	المنفتح/ الوجداني
-0.21	-0.94	0.15	-0.57								0.21	14	-0.21	البحرينية	
0.55	-0.35	1.02									0.43	21	0.41	السعودية	
-0.67	-1.86										0.16	74	0.15	العراقية	
1.20											0.53	42	0.47	الليبية	
											0.28	60	0.27	الأردنية	
1.76	0.38	1.50	1.94	1.71	1.40	1.08	0.40	1.36	1.36		0.88	12	0.85	السودانية	الخاسم/ التلقائي
0.06	-1.38	-0.25	0.47	0.38	0.05	0.17	-0.79	0.11			0.27	14	-0.26	اليمنية	
-0.08	-1.34	-0.35	0.31	0.24	-0.06	0.09	-0.83				0.22	11	0.21	التونسية	
0.98	-0.16	0.75	1.23	1.10	0.83	0.72					0.67	9	0.65	البنجابية	



Z											قيمة Z النظرية	العدد	معامل الارتباط	الجنسية	نمط الشخصية
الأردنية	الليبية	العراقية	السعودية	البحرينية	السورية	الجزائرية	التيانية	التونسية	البنينية	السودانية	قيمة Z النظرية	العدد	معامل الارتباط	الجنسية	نمط الشخصية
-0.16	-0.97	-0.32	0.11	0.08	-0.14						0.16	6	0.16	الجزائرية	
0.00	-1.44	-0.31	0.42	0.33							0.25	14	-0.25	السورية	
-0.43	-1.85	-0.74	0.05								0.11	14	0.11	البحرينية	
-0.59	-2.28	-0.99									0.09	21	-0.09	السعودية	
0.56	-1.96										0.35	74	0.31	العراقية	
2.36											0.74	42	0.72	الليبية	
											0.25	60	0.25	الأردنية	

\* Z الجدولية = 1.97

يظهر من الجدول (11) أن قوة العلاقة بين نمط الشخصية (حسي)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير الجنسية، إذ بلغت قيمة (Z) (-2.70)، وهي قيمة أعلى من القيمة الجدولية، كما جاءت الفروق بين الجنسيات (العراقية، الأردنية)، وبين نمط الشخصية (حاسم)، واتخاذ القرار، لصالح الجنسية الأردنية، إذ بلغت قيمة (Z) (-2.28، 2.36)، وهي قيم أعلى من القيمة الجدولية، وجاءت بين الجنسيات (السعودية، الليبية)، وبين نمط الشخصية (حاسم)، لصالح الجنسية الليبية، والجنسيات (الليبية، الأردنية)، وبين نمط الشخصية (حاسم)، لصالح الجنسية الليبية.

## الفصل الخامس

### مناقشة النتائج

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن علاقة أنماط الشخصية باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن. يتضمن هذا الفصل مناقشة النتائج التي تم التوصل إليها في ضوء ما تم طرحه من أسئلة، وفيما يلي عرضاً لذلك.

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 حسي وجداني حاسم (INTJ) في المرتبة الثانية.

ويرى الباحث أنه وفقاً لطبيعة عمل الطيار والمهام الموكولة إليه، يحتاج إلى امتلاك مهارات، وقدرات تساعده في المحافظة على سلامة الركاب، وأمان 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 في الوصول إلى حكم معين في موقف ما، 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.

كما يمكن عزو هذه النتيجة في ضوء طبيعة مهنة الطيران، وما يتحمله الطيار من مسؤولية، إذ تتطلب هذه المهنة من الطيار أن يكون حاسماً في اتخاذ قراراته، وإصدار الأحكام في

موقف ما، وعادةً ما يقوم الطيار بالسير نحو هدفه من خلال وضع خطة وجدول زمني يساعده في إنجاز مهامه التي يسعى إلى تحقيقها، بالإضافة إلى أن مهنة الطيران تتطلب أن يكون الطيار قادراً على مواجهة الضغوط التي قد يتعرض لها في أثناء الرحلة، كما أنه يلجأ إلى تبادل الحديث مع الآخرين، والتعامل معهم، والاستماع لآرائهم، الأمر الذي يسهم في زيادة خبراته، والمرونة في التعامل مع المواقف التي تواجهه، إضافة إلى ما ينبغي أن يتميز به الطيار من واقعية تتطلب منه أن يكون واقعياً في طرحه وقراراته، والاستناد إلى الدلائل الملموسة، وليس الاعتماد على الخيال، وهذا يتفق مع نمطي الشخصية المنفتح الحسي المفكر الحاسم (ESTJ)، والمتحفظ الحدسي الوجداني الحاسم (INTJ)، التي تتسم بالاعتماد على الحقائق الموضوعية في اتخاذ القرارات، والتعامل مع المواقف المختلفة بطريقة منطقية، بعيداً عن الانفعالات والعواطف، وكذلك الحزم باتخاذ القرارات، واستخدام الدليل والحجة المقنعة، الأمر الذي يشير إلى أن هذا النمط من الشخصية يتوافق مع ما تتطلبه مهنة الطيران، وما يجب أن تتمتع به شخصية الطيار.

واتفقت الدراسة الحالية 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 الحالية مع دراسة هاملتون (Hamilton, 2007)، التي أظهرت نتائجها إلى أن أكثر أنماط الشخصية انتشاراً لدى الطيارين، جاء نمط الشخصية منفتح حدسي 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، وما يرتبط بها من متغيرات وعوامل التي تتطلب من الطيار اتخاذ القرارات المناسبة تجاه الأحداث، والمواقف التي تواجهها، ففي حال تعرض الطيار إلى بعض المخاطر، وجب عليه إدراك هذه المخاطر، وتفاديها، واتخاذ القرارات المناسبة تجاهها، والسعي نحو المحافظة على سلامة الركاب، لإيصالهم إلى بر الأمان. ويرى الباحث أن مهمة الطيار من المهام الصعبة التي قد تؤثر في حياة مئات الركاب في حال لم يستطع إدراك المخاطر التي يتعرض لها، واتخاذ القرارات التي تساعد في تفاديها، وبالتالي لا بد من التمتع بالقدرة على اتخاذ القرار المناسب وفي الوقت المناسب.

ويمكن تفسير هذه النتيجة أيضاً في ضوء أهمية عملية اتخاذ القرارات لدى الطيارين، إذ تتسم بيئة الطيران بالتعقيد والصعوبة، واحتمالية التعرض إلى مخاطر متعددة؛ كالتقلبات المناخية والجوية. ففي حال تعرض الطيار إلى موقف ما، يجب عليه اتخاذ القرارات المناسبة ضمن وقت ضيق، ومجابهة العوامل الظرفية المختلفة التي قد يتعرض لها، وهذا يتطلب القدرة على إدارة المعلومات ومعالجتها وفهمها وربطها بالقرار المتخذ.

ويرى الباحث أن عملية اتخاذ القرار لدى الطيار تعتمد على قدرة الطيار في الاستجابة السريعة للظروف والمواقف التي يتعرض لها في أثناء الرحلة الجوية، وقدرته على تقييم المخاطر والتهديدات التي تواجهها، بالإضافة إلى المحافظة على معايير الأمان، والسلامة لدى الركاب والرحلة. وبالتالي فإن اتخاذ القرار الصائب والمناسب يجب أن يستند إلى حقائق ومعلومات، وأن

يلتزم باللوائح والقوانين، وإن يرتبط القرار بالنتائج المترتبة عليه، وأن يتحمل مسؤولية قراره، وبالتالي فإن اتخاذ القرار لدى الطيارين يحتاج إلى التفكير المتأنى، والمرونة في التعامل مع الآخرين، وتوظيف جميع المعلومات المتاحة التي تساعد على اتخاذ القرار المناسب.

وانتقلت نتيجة الدراسة الحالية مع دراسة مافين وآخرون (Mavin, et al, 2015)، التي أشارت نتائجها إلى أن القدرة على اتخاذ القرار لدى الطيارين، جاءت بمستوى مرتفع.

واختلفت الدراسة الحالية 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 الطيارين تؤثر بشكل مباشر في كيفية التعامل مع المعلومات وتحليلها، والقدرة على اتخاذ القرارات الملائمة في المواقف التي قد تواجههم، فالطيارون بسبب طبيعة بيئة الطيران يتعرضون لمجموعة من العوامل الخارجية، كالعوامل البيئية، ومجموعة من العوامل الداخلية، كالضغوط، والتوتر، وبالتالي اتخاذ القرار المناسب يرتبط بصورة منطقية مع نمط شخصية الطيار وقدرته على التعامل مع المعلومات، ويطها بالمواقف المختلفة، والتفاعل مع الأحداث بطريقة إيجابية.

كما يمكن تفسير هذه النتيجة استناداً إلى مهمة الطيارين في تلبية متطلبات الموقف، والظروف المتعلقة باتخاذ القرارات الصائبة، والتي تتأثر بشكل كبير بأنماط الشخصية لديهم. 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. وبالتالي فإن اتخاذ القرار المناسب يتطلب من الطيار إدراك جميع الجوانب المرتبطة بالموقف الذي يواجهه، ومدى قدرة الطيار على التفاعل مع الأحداث، وعدم التوتر والانفعال، الأمر الذي يتطلب القدرة على ضبط الانفعالات، والتحكم بها، وعدم التردد والاعتماد على الحدس، في ضوء المعلومات لتجنب المخاطر، واتخاذ القرار المناسب.

ويرى الباحث أن عملية اتخاذ القرار تعد جزءاً لا يتجزأ من مهنة الطيران، إذ إن قدرة الطيار على اتخاذ القرار تتطلب امتلاك أنماط شخصية تحدد سلوكياته في أثناء قيادته للطائرة، بالإضافة إلى توجيه طاقاته، ومهاراته في بناء استنتاجات واقعية عملية، وإدراك المخاطر التي قد يتعرض لها.

كما يمكن تفسير هذه النتيجة في ضوء نمط الشخصية الذي يجب أن يتسم به الطيار، بحيث ينسجم مع طبيعة عمله في مجال الطيران، وما يعترض بيئة الطيران من تغيرات في الظروف المناخية، والجوية، إذ يتطلب ذلك شخصية متوازنة وحازمة، وقادرة على اتخاذ القرارات بسرعة في ضوء ضيق الوقت التي يمر به الطيار في أثناء تعرضه لحادثة ما. ويشير باهرينيان وآخرون (Bahreinian, et al, 2012) إلى أن أنماط الشخصية تُعد من أهم محددات سلوكيات الطيارين، إذ أن لأنماط الشخصية دوراً مؤثراً في القدرة على التفاعل مع المشكلات السلوكية، والاجتماعية التي قد يتعرض لها الطيارون، وبالتالي تؤثر بشكل مباشر في اتخاذ القرارات.

كما ويمكن النظر إلى طبيعة العلاقة بين نمط الشخصية لدى الطيارين والقدرة على اتخاذ القرارات من أن الشخصية القادرة على مواجهة الضغوط، والتعامل معها بحكمة، والتخلي بالشجاعة، والثقة بالنفس، سوف تسهم بشكل إيجابي في قدرة الطيار على اتخاذ القرار المناسب، وهذا ما أكد عليه روس وآخرون (Rose, et ál, 2014)، حين أشار إلى أن اختيار الطيارين يرتبط بخصائص وسمات شخصية تؤهلهم لتولي هذه المهمة، وبخاصة القدرة على ضبط الانفعالات، وتحمل الضغوط، والتعامل بروية ومنطقية مع المواقف والأحداث، الأمر الذي يساعد في اتخاذ القرار المناسب، وفي الوقت والزمان المناسبين.

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 والجنسية؟"

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.

كما أظهرت النتائج أن قوة العلاقة بين نمط الشخصي (حسي/ حدسي)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير الجنسية، وجاءت الفروق بين الجنسيات (العراقية، الأردنية)، لصالح الجنسية الأردنية، وأن قوة العلاقة بين نمط الشخصية (حاسم/ تلقائي)، واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير الجنسية بين الجنسيات (السعودية، الليبية)، لصالح الجنسية الليبية، والجنسيات (الليبية، الأردنية)، لصالح الجنسية الليبية.

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، كما أن جميعهم يتواجدون في البيئة التعليمية نفسها، وفي بيئة سكنية واحدة، والتي قد تؤثر في أنماطهم الشخصية بشكل متساوٍ، وبالتالي تؤثر في قدرتهم على اتخاذ القرار بشكل مشابه، أضف إلى ذلك ما يتوافر من فرص لاتخاذ القرارات في البيئة الطبيعية التي يعيش فيها الطيارين والتي تكاد أن تكون متشابهة.

ويرى الباحث ضمن تفسير هذه النتيجة أن متغير مكان السكن، لم يسهم في إيجاد فروق في طبيعة العلاقة بين نمط الشخصية واتخاذ القرار، وذلك في ضوء طبيعة ومقومات البيئة التي يعيش فيها مختلف المرشحين للتلاميذ، والتي تكاد أن تكون متقاربة بظروفها ومقوماتها.

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 وبييرارد وليهرسي وساتابين (Peres, Van De Moortele, Pierard, Lehericy & Satabin, 2007) أن الطيارين الذين يمتلكون معلومات وخبرة أكثر مقارنةً بغيرهم من الطيارين، يكون لديهم



القدرة على تحديد العلاقة بين السرعة، واتجاه المعلومات البصرية، وذلك بهدف أن تكون رحلة الطيران مثالية.

كما يمكن عزو هذه النتيجة إلى أن الطيارين ذوي نمط الشخصية (حاسم/تلقائي) يتميزون برغبتهم في التعامل مع المواقف بشكل حاسم، ومنظم، وقادرين على تنظيم الأمور بشكل يتوافق مع توجهاتهم، وقراراتهم، كما أنهم يقومون بأعمالهم وفق خطط قصيرة وطويلة الأجل، وهذا قد يؤثر في اتخاذهم للقرارات المتعلقة بالمواقف التي يتعرضون لها، وخاصةً أنهم يستطيعون التأقلم مع الضغوط التي تواجههم في عملهم، في ضوء ما يتمتعون به من خصائص وسمات شخصية.

ويمكن عزو النتيجة التي أشارت إلى أن قوة العلاقة بين نمط الشخصي (حسي/ حدسي) واتخاذ القرار تختلف وفقاً لمتغير الجنسية، وجاءت الفروق بين الجنسيات (العراقية، الأردنية)، لصالح الجنسية الأردنية، إلى طبيعة الشخصية الأردنية، وما يتمتع به من خصائص، وسمات قد تؤهلهم إلى القدرات على اتخاذ القرارات المناسبة، أضف إلى ذلك طبيعة الرغبة والاهتمام بممارسة مهنة الطيران، والتي قد تتوافر لدى الطيارين الأردنيين مقارنة بغيرهم من المتدربين من جنسيات أخرى.

أما بالنسبة إلى اختلاف قوة العلاقة بين نمط الشخصي (حاسم / تلقائي) واتخاذ القرار بين الجنسيات (السعودية، الليبية)، لصالح الجنسية الليبية، فيمكن عزو ذلك إلى طبيعة المنطقة الجغرافية، وما يرافقها من تغيرات مناخية وجوية، تحتم على الطيارين الليبيين إدراك مخاطر عملية الطيران، وامتلاك المهارات، والقدرات المختلفة التي تساعدهم في اتخاذ القرارات المناسبة في المواقف، والحوادث التي قد يتعرضون لها، أضف إلى ذلك ما يعيشه الليبيين من ظروف سياسية وعسكرية، أثرت في هذا الجانب.

ويمكن عزو النتيجة التي أشارت إلى أن قوة العلاقة بين نمط الشخصي (حاسم / تلقائي)، واتخاذ القرار بين الجنسيات (الليبية، الأردنية)، لصالح الجنسية الليبية، إلى طبيعة البيئة التي يعيش فيها الطيارين المرشحين الليبيين، وما فرضته عليهم الظروف والتي قد تكون مرتبطة بهذا الجانب، وما تعرضت له ليبيا من حروب، الأمر الذي قد أسهم في زيادة قدراتهم على اتخاذ القرارات في ظل الظروف الخاصة بهم، وبخاصة ما يرتبط منها بالحروب التي قد تعرضت لها بعض الدول، الأمر الذي قد يؤدي إلى التباين واختلاف في ضوء العلاقة ما بين نمط الشخصية، واتخاذ القرار، وذلك تبعاً لهذه الظروف والعوامل، والتي قد يكون تأثيرها مباشراً، أو غير مباشر.

## التوصيات

في ضوء ما تم طرحه من أسئلة، وما توصلت إليه الدراسة من نتائج يمكن للباحث أن

يوصي بما يلي:

- تضمين المناهج الدراسية بعض المواقف، والمشكلات التي تتطلب اتخاذ القرارات، وذلك بهدف تدريب التلاميذ الطيارين على اتخاذ القرارات.
- تعريض التلاميذ الطيارين إلى مواقف حقيقية في أثناء عملية الطيران بهدف الكشف عن قدراتهم في اتخاذ القرارات في أثناء الطيران.
- وضع اختبارات متخصصة للكشف عن أنماط الشخصية لدى الطيارين، بالإضافة إلى الاختبارات المتخصصة للكشف عن القدرة على اتخاذ القرارات.
- إجراء المزيد من الدراسات حول العوامل التي قد تؤثر في اتخاذ القرارات لدى الطيارين، ووضع الحلول لها.

## قائمة المراجع

### أولاً: المراجع العربية

إبراهيم، ريزان. (2004). أنماط الشخصية (A-B) وعلاقتها بالميول العصابية والقدرة على

اتخاذ القرار. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، العراق.

بیم، الن. (2010). نظريات الشخصية. (ترجمة: علاء كفاي ومايسة النبال وسهير محمد).

عمان: دار الفكر.

تعليب، 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.

الداهري، صالح. (2005). مبادئ الصحة النفسية. عمان: دار وائل للنشر.

الشويقي، أب وزيد، سعيد. (1994). مدى فعالية نموذج برونزفريك لتعلم سلوك التنبؤ في اتخاذ

القرار على ضوء بعض المتغيرات المعرفية واللامعرفية. أطروحة دكتوراة، جامعة طنطا،

مصر.

الصوالحة، رانيا. (2015). مفهوم الذات المهني ونمط الشخصية كمتنبآت بقلق الأداء لدى

المرشدين التربويين في الأردن. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة اليرموك، إربد،

الأردن.

الطائي، إيمان. (2001). سمات الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لطلبة كلية القانون في جامعة

بغداد. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، العراق.

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.

الملاح، نادر. (2003). طرز الشخصية، المنامة: مكتبة البحرين للنشر والتوزيع.

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.

- 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.
- Air Safety Foundation. (2006). **Safety Advisor Operations and Proficiency No 11**. Retrieved on 12/12/2016 from: [www.asf.org](http://www.asf.org).
- Allport, G. (1961). **Pattern and growth in personality**. London: Holt, Rinehart and Winston.
- Ambs, K. (2014). The Influence of Cockpit Weather Automation on Pilot Perception and Decision-Making in Severe Weather Conditions. **McNair Scholars Research Journal**, 7(1), 1-17.
- Bahreinian, 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.
- Brune de Bruin, W., Parker, A. M., & Fischhoff, B. (2007). Individual differences in adult decision-making competence. **Journal of Personality and Social Psychology**, 92 (5), 938 – 956
- Bryson, J. (2006). **Managing information systems: a transformational approach**. Burlington, VT: Ashgate Publishing Limited.

- Business Mate Org (2011). **What is Bounded Rationality?** Retrieved from <http://www.businessmate.org/Article.php?ArtikelId=227>
- Callister, J. (1999). Revised NEO personality inventory profiles of male and female U.S. Air Force Pilots. **Military Medicine**, **164**(12), 885-890.
- 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.
- Daft, R. & Lane, P. (2009). **Management**. Mason, OH: Cengage Learning.
- 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.
- Fitzgibbons, A., Schutte, P. & Davis, D. (2004). **Pilot personality profile using NEO-PI-R. National Aeronautics and Space Administration**. Retrieved from <http://ntrs.nasa.gov/archive/nasa/casi.ntrs.nasa.gov/20040191539.pdf>.
- 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.
- Green, M. (2001). Aviation system safety and pilot risk perception: Implications for enhancing decision-making skills. **Journal of Air Transportation World Wide**, 6(1), 99-111.
- Hamilton, R. (2007). Machiavellianism and Personality Typing as Determinants for Screening Commercial Pilot Candidates. **Collegiate Aviation Review**, 12(1), 28-35.
- Hoc, J. & Amalberti, R. (1995). Diagnosis: Some Theoretical Questions Raised by Applied Research. **Current Psychology of Cognition**, 14, 73-101.
- Hodgetts, R. M. & Hegar, K. W. (2007). **Modern Human Relations at Work**. Mason, OH: Thompson Learning, Inc.



- Hornamm, H. & Maschke, P. (1996). On the relation between personality and job performance of airline pilots. **The International Journal of Aviation Psychology**, 6(2), 171- 178.
- Hunter, D. & Burke, E. (1995). **Handbook of pilot selection**. Hants: Avebury Aviation.
- Jacoby, J. M. (2006). **Relationship between principles decision-making styles and technology acceptance & use**. Unpublished Doctoral dissertation, School of Education, University of Pittsburgh.
- 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.
- Janis, I. & Mann, L. (1977). **Decision making: A Psychological Analysis of Conflict, Choice, and Commitment**. Free Press, New York.
- Jensen, R., Guilke, J. & Tigner, R. (1997), 'Understanding Expert Aviator Judgment', in Flin, R., Salas, E., Strub, M., and Martin, L. (Editor). **Decision Making Under Stress: Emerging Themes and Applications**, Ashgate, Aldershot, England, 233-242.
- Jones, D. & Marsh, R. (2001). Psychiatric considerations in military aerospace medicine. **Aviat Space Environ**, 72 (2), 29-35.
- 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.
- Leonard, N., Scholl, R. & Kowalski, K. (1999). Information processing style and decision-making. **Journal of Organizational Behavior**, 20, 407 – 420.
- 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/body/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., Mccauley, 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.
- Noble, D. (1993). A Model to Support Development of Situation Assessment Aids', in Klein, G.A., Orasanu, J., Calderwood, R., and Zsombok, C.E. (Editor). **Decision Making in Action: Models and Methods**, Ablex, Norwood, New Jersey, 287-305.

- Passmore, J., Holloway, M. & Rawle-Cope, M. (2010). Using MBTI type to explore differences and the implications for practice for therapists and coaches: Are executive coaches really like counselors. **Counseling psychology Quarterly**, 23(1), 1-16.
- 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.
- Picano, J. (1991). Personality types among experienced military pilots. **Aviation, Space, and Environmental Medicine**, 62(6), 517-520.
- Reason, J. (1990). **Human Error**. Cambridge University Press, New York.
- 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.
- Santy, P. & Jones, D. (1994). An overview of international issues in astronaut psychological selection. **Aviat Space Environ**, 65 (10), 3-9.
- Schrivers, A., Morrow, D., Wickens, C. & Talleur, D. (2008). Expertise differences in attention strategies related to pilot decision making. **Hum Factors**, 50, 864–878.
- 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 Aerospace Med**, 57(1), 1-12.
- Stokes, A. & Kite, K. (1994). **Flight Stress: stress, fatigue, and performance in aviation**. Hants: Avebury Aviation.
- Tieger, P. & Tieger, B. (1997). **Nurture by Nature**. New York: Little brown and Company.
- 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.
- Walsh, B. (2013). What type are you? Time – the science of you: the factors that shape your personality. **Special edition issue**, 54-59.
- Wen- Chin, L. & Don, H. (2006). The evaluation of the decision making processes employed by cadet pilots following a short aeronautical decision-making training program. **International Journal of Applied Aviation Studies**, 6(2), 315-333.
- Wiegmann, D., Goh, J. & O'Hare, D. (2002). The role of situation assessment and flight experience in pilots' decisions to continue visual flight rules flight into adverse weather. **Hum Factors**, 44, 189-97.
- Wiggins, M. & O'Hare, D. (1995). Expertise in aeronautical weather-related decision making: A cross-sectional analysis of general aviation pilots. **J Exp Psychol Appl**, 1, 305-320.
- 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.
- Zsombok, C. & Klein, G. (1997). **Naturalistic Decision Making**. Mahwah, New Jersey, USA: Erlbaum.

## ملحق (1)

### مقياس أنماط الشخصية بصورته الأولية

الأستاذة/الدكتور/ة.....الفاضل/ة

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

أتقدم بالشكر الجزيل والتقدير العميق ، على اهتمامكم بتقدير العلم، والبحث العلمي بالاستجابة لتحكيم هذه المقاييس التي تُعدّ جزءاً من دراسة يجريها الباحث لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في التربية بتخصص الإرشاد النفسي بعنوان :

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

ولتحقيق أهداف الدراسة سيتم استخدام مقياس اتخاذ القرار، وهو مطور بناء على مقاييس سابقة، مقياس أنماط الشخصية المستخدم في دراسة ( الصوالحة ، 2015) مفهوم الذات المهني ونمط الشخصية كمتنبآت بقلق الأداء لدى المرشدين التربويين في الأردن.

ولما عهدته فيكم من خبرة وتعاون فأنتني أضع بين أيديكم المقاييس بصورتها الأولية راجيا منكم تحكيمها من حيث:

- سلامة الصياغة اللغوية لل فقرات، ووضوحها.

- مدى ملاءمة الفقرات لمجالات الدراسة .

- أية ملاحظات، أو تعديلات ترونها مناسبة.

شاكرا ومقدرا لكم تعاونكم.

الباحث:

محمد بني نصر.

الرقم	الفقرة	مدى السلامة اللغوية		مدى الانتماء للمجال	
		سليمة	بحاجة إلى تعديل	منتمية	غير منتمية
البعد الأول : منفتح / متحفظ					
1	أنتقي عدداً كبيراً من الأفراد لاجتماع بهم وأتحدث إليهم				
2	أبادر بالتعرف على الآخرين في اللقاءات الجماعية				
3	أستمع بتبادل الحديث مع الآخرين				
4	أميل لقضاء أغلب أوقاتي مع الآخرين				
5	أستمد طاقتي من وجودي مع الآخرين				
6	أشعر بالسعادة عندما أكون في المناسبات الجماعية				
7	أحب العمل بوظيفة تعتمد على التعامل مع الآخرين				
8	أفضل التفاعل مع الآخرين أثناء اللقاءات الجماعية				
9	أفضل الخروج مع أصدقائي للأماكن المفتوحة والتفاعل مع الناس				
10	أتحدث بسهولة مع أي شخص أتعرف عليه				
11	لدي أصدقاء كثير				
البعد الثاني : حسي / حدسي					
12	أعتقد بأنني شخص عملي وواقعي				
13	أثق بكل ما هو واقعي ملموس				
14	أفضل مرافقة الأفراد الواقعيين				
15	أفضل الأفراد ذوي الأفكار الواقعية				
16	أفضل التحدث عن الأمور الواقعية والمادية				
17	أفضل العيش في الواقع وليس الخيال				
18	أهتم بالواقع الذي أعيشه				
19	أفضل التجارب الملموسة والواقعية				
20	أعتبر نفسي شخصاً عملياً				
21	أفضل الطرائق المعروفة والمألوفة				
22	أثق بالملاحظات الدقيقة والمباشرة				
23	أثق بخبراتي العلمية وتجاربي الواقعية				
البعد الثالث : مفكر / وجداني					
24	أعتبر أن عقلي هو الذي يحرك قلبي				
25	أعتمد على الحقائق الموضوعية في اتخاذ قراراتي				
26	تقوى مشاعري عندما يتحدث الآخرون بلغة المنطق				
27	أعبر عن رأيي بصراحة وبطريقة مباشرة				
28	يصفني الآخرون بأنني منطقي وصريح				
29	أتحكم برغباتي وانفعالاتي				

الرقم	الفقرة	مدى السلامة اللغوية		مدى الانتماء للمجال	
		سليمة	بحاجة إلى تعديل	منتمية	غير منتمية
30	أوضح الأمور بشكل منطقي				
31	أعتبر أن المنطق فوق العاطفة				
32	أحب أن يصفني الآخرون برحابة العقل				
33	أتصرف بصورة منطقية في كل الأوقات				
34	أتحاور مع الآخرين بلغة المنطق				
35	يصفني الآخرون بأنني صاحب حجة منطقية				
36	أعتبر نفسي حازم في قراراتي ولا أتحرر بها				
37	أملك حجة قوية وأقدم البراهين والأدلة				
38	أعطي كل ذي حق حقه ولا أجامل الآخرين				
39	أقنع الآخرين بقراراتي لأنني أثق بها				
40	أتعامل مع الآخرين وفق القانون				
41	أحب التفكير في الأشياء الواقعية				
42	أعمل على إقناع الآخرين بكل الطرق المشروعة				
43	أقدم رغباتي فوق المنطق				
44	أدل على اختياراتي بقوة الحجة				
45	أعطي كل ذي حق حقه ولا أحب المناق في القول والعمل				
البعد الرابع : حاسم / تلقائي					
46	أخطط لإنجاز عملي قبل الوقت المحدد				
47	أفضل التقيد بجدول زمني لإنجاز أعمالي				
48	أعتبر نفسي أكثر تنظيماً في التعامل مع الأحداث				
49	أقيد بخطوات محددة لإنجاز أعمالي				
50	أميل إلى ترتيب مواعيدي الاجتماعية مسبقاً				
51	أفضل تنظيم حياتي وفقاً لمواعيد مسبقة				
52	أحب أن أبدأ العمل على أي مهمة فور تكليفي بها				
53	أحسم الأمور بسرعة واتخذ قراراتي بوقت قصير				
54	أجتنب العمل تحت الضغط والظروف الطارئة				
55	الزجج عندما لا يلتزم الآخرون بمواعيدهم معي				
56	أتحمل مسؤولية أفعالي مهما كانت النتائج				
57	أبدأ العمل على أي مهمة فور تكليفي بها				

## ملحق (2)

### قائمة بأسماء المحكمين

الاسم	الرتبة	التخصص	الجامعة
محمد صوالحة	أستاذ	علم النفس التربوي	اليرموك
نصر مقابلة	أستاذ مشارك	علم النفس التربوي	اليرموك
نصر العلي	أستاذ مشارك	علم النفس التربوي	اليرموك
قاسم سمور	أستاذ مشارك	إرشاد نفسي	اليرموك
عمر شواشرة	أستاذ مشارك	إرشاد تربوي	اليرموك
منار بني مصطفى	أستاذ مشارك	إرشاد نفسي	اليرموك
حنان الشقران	أستاذ مساعد	إرشاد نفسي	اليرموك
زايد بني عطا	أستاذ مشارك	قياس وتقويم	اليرموك
محمد خوالدة	أستاذ مشارك	مناهج اللغة العربية وأساليب تدريسها	اليرموك
محمد مهيدات	أستاذ مساعد	التربية الخاصة	اليرموك



### ملحق (3)

#### مقياس أنماط الشخصية بصورته النهائية

أخي التلميذ

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يقوم الباحث بدراسة بعنوان "أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينه من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن". استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في تخصص الإرشاد النفسي . يوجد بين يديك أداة مكونة من (54) فقرة تهدف إلى الكشف عن نمط الشخصية. راجياً الإجابة عن جميع الفقرات بصدق ودقة من خلال وضع إشارة (x) مقابل كل فقرة بما يتناسب ودرجة تقديرك لها، علماً بأن المعلومات التي سيتم الحصول عليها ستعامل بسرية تامة ولن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي.

شاكراً حسن تعاونكم

الباحث: محمد بني نصر.

الجنسية: .....

المستوى الدراسي: سنة أولى      سنة ثانية      سنة ثالثة

مكان الإقامة:      المدينة       الريف       البادية

الرقم	الفقرة	توافقني جداً	توافقني إلى حد ما	متساوية
1	أنتقي عدداً كبيراً من الأفراد لأجتمع بهم وأتحدث إليهم			
2	أبادر بالتعرف إلى الآخرين في اللقاءات الجماعية			
3	أستمع بتبادل الحديث مع الآخرين			
4	أميل لقضاء أغلب أوقاتي مع الآخرين			
5	أستمد طاقتي من وجودي مع الآخرين			
6	أشعر بالسعادة عندما أكون في المناسبات الجماعية			
7	أحب العمل بوظيفة تعتمد على التعامل مع الآخرين			
8	أفضل التفاعل مع الآخرين أثناء اللقاءات الجماعية			
9	أفضل الخروج مع أصدقائي للأماكن المفتوحة			
10	أتحدث بسهولة مع أي شخص أتعرف إليه			
11	لدي الكثير من الأصدقاء			
12	أثق بكل ما هو واقعي ملموس			
13	أفضل مرافقة الأفراد الواقعيين			
14	أفضل التحدث عن الأمور الواقعية والمادية			
15	أفضل العيش في الواقع وليس الخيال			
16	أهتم بالواقع الذي أعيشه			
17	أعتبر نفسي شخصاً عملياً			
18	أفضل الطرائق المعروفة والمألوفة			
19	أثق بالملاحظات الدقيقة والمباشرة			
20	أثق بخبراتي العلمية وتجاربي الواقعية			
21	أعتبر أن عقلي هو الذي يحرك قلبي			
22	أعتمد على الحقائق الموضوعية في اتخاذ قراراتي			
23	تقوى مشاعري عندما يتحدث الآخرون بلغة المنطق			
24	أعبر عن رأيي بصراحة وبطريقة مباشرة			
25	يصفني الآخرون باللي منطقي			
26	أتحكم برغباتي وانفعالاتي			
27	أوضح الأمور بشكل منطقي			
28	أعتبر أن المنطق فوق العاطفة			
29	أحب أن يصفني الآخرون برجاحة العقل			
30	أتصرف بصورة منطقية في كل الأوقات			

الرقم	الفقرة	توافقتي جداً	توافقتي إلى حد ما	متساوية
31	أتحاور مع الآخرين بلغة المنطق			
32	يصفني الآخرون بأنني صاحب حجة منطقية			
33	أنا حازماً في قراراتي			
34	أملك حجة قوية وأقدم البراهين والأدلة			
35	أعطي كل ذي حق حقه ولا أجامل الآخرين			
36	أقنع الآخرين بقراراتي			
37	أتعامل مع الآخرين وفق القانون			
38	أفكر بشكل واقعي			
39	أعمل على إقناع الآخرين بكل الطرق المشروعة			
40	أقدم رغباتي فوق المنطق			
41	أدلل على اختياري بقوة الحجة			
42	أعطي كل ذي حق حقه			
43	أخطط لإنجاز عملي قبل الوقت المحدد			
44	أفضل التقيد بجدول زمني لإنجاز عمالي			
45	اعتبر نفسي أكثر تنظيماً في التعامل مع الأحداث			
46	أقيد بخطوات محددة لإنجاز عمالي			
47	أميل إلى ترتيب مواعيدي الاجتماعية مسبقاً			
48	أفضل تنظيم حياتي وفقاً لمواعيد مسبقة			
49	أحب أن أبدأ العمل على أي مهمة فور تكليفي بها			
50	أحسم الأمور بسرعة وأتخذ قراراتي بوقت قصير			
51	أتجنب العمل تحت الضغط			
52	أنزعج عندما لا يلتزم الآخرون بمواعيدهم معي			
53	أتحمل مسؤولية أفعالي مهما كانت النتائج			
54	أبدأ العمل على أي مهمة فور تكليفي بها			

## ملحق (4)

### مقياس اتخاذ القرار بصورته الأولية

الأستاذة/ة الدكتور/ة.....الفاضل/ة

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

أتقدم بالشكر الجزيل والتقدير العميق ، على اهتمامكم بتقدير العلم والبحث العلمي بالاستجابة لتحكيم هذه المقاييس التي تُعدّ جزءاً من دراسة يجريها الباحث لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في التربية بتخصص الإرشاد النفسي بعنوان: " أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينه من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن" ولتحقيق أهداف الدراسة سيتم استخدام مقياس اتخاذ القرار وهو مطور بناء على مقاييس سابقة، مقياس أنماط الشخصية المستخدم في دراسة ( الصوالحة ، 2015) مفهوم الذات المهني، ونمط الشخصية كمتنبآت بقلق الأداء لدى المرشدين التربويين في الأردن.

ولما عهدته فيكم من خبرة وتعاون فأنتني أضع بين أيديكم المقاييس بصورتها الأولية راجيا منكم تحكيمها من حيث:

- سلامة الصياغة اللغوية لل فقرات ووضوحها.

- مدى ملاءمة الفقرات لمجالات الدراسة .

- أية ملاحظات أو تعديلات ترونها مناسبة.

شاكرا ومقدرا لكم تعاونكم

الباحث:

محمد بني نصر

الرقم	الفقرة	مدى السلامة اللغوية		مدى الانتماء للمجال	
		سليمة	بحاجة إلى تعديل	منتمية	غير منتمية
1	عند مواجهتي لمشكلة أثناء الطيران أقوم بتحديد أسبابها				
2	أملك القدرة على اختيار أنسب الأوقات لاتخاذ القرار				
3	لدي الخبرة الكافية لاتخاذ القرار الناجح				
4	أخذ القرارات بطريقة منطقية ومنهجية				
5	لدي المعرفة الكافية لاتخاذ القرار الناجح				
6	عندما اتخذ القرارات أتابعها جيداً بعد التنفيذ				
7	تتاح لي الفرصة كثيراً للمشاركة في اتخاذ القرارات				
8	أستطيع تحديد المشكلة التي سيتم اتخاذ القرار بشأنها				
9	أدرك أهمية التوقيت في اتخاذ القرار				
10	تؤثر معلوماتي الشخصية في عملية اختيار حل المشكلة				
11	أجمع المعلومات التي احتاج إليها قبل اتخاذ القرار				
12	أزن النتائج المترتبة على القرار				
13	أراعي الواقعية في تنفيذ القرار				
14	أقدر مسؤولية اتخاذ القرار				
15	أعتمد على حدسي في اتخاذ القرارات				
16	أرجع إلى اللوائح والقوانين لأسترشد بها عند اتخاذ القرار				
17	أحدد إيجابيات وسلبيات القرار				
18	أفضل التفكير في حلول للمشكلة بدلاً من التفكير في صعوبتها				
19	أتحاشى اتخاذ قرارات مهم في المواقف الخطرة أثناء الطيران				
20	أعمل على استخدام الطرق الفعالة في توليد البدائل وأنتقي الأفضل منها				
21	عند اتخاذي لقرار أعبر علناً عن شك في خطأه أو صوابه				
22	أستبعد الحلول التي تصطدم بالقوانين واللوائح التي لا يمكن تغييرها				
23	أعتمد على الاتصال الشخصي عندما اتخذ القرار				
24	أعفي المشاركين في اتخاذ القرار من مسؤولية النتائج المترتبة على هذا القرار				
25	أعمل على التمسك بالخطة المرسومة إذا ما توقعت حدوث أي مشكلات				
26	الغي أي قرار إذا قدم طاقم الطائرة دليلاً على خطأه				

الرقم	الفقرة	مدى السلامة اللغوية		مدى الانتماء للمجال	
		سليمة	بحاجة إلى تعديل	منتمية	غير منتمية
27	أنحمل المسؤولية في تنفيذ القرار				
28	تؤثر حالتي النفسية في اتخاذ قراري				
29	اسمح للأراء السابقة أن تؤثر على قراراتي				
30	قلة المعلومات تؤدي إلى صعوبة اتخاذ القرار الصائب				
31	أناثر بالعصبية في اتخاذ القرارات				
32	أترجع عن قراري بعد اتخاذه				
33	احتاج إلى تفاصيل دقيقة عن المشكلة التي أواجهها				
34	أسلوب المناقشة الهادئ يؤدي إلى إقناع الآخرين بالحجج العقلية والمنطقية				
35	ندرة المعلومات تؤدي إلى صعوبة في اتخاذ القرارات بدقة وسرعه				
36	أفضل دراسة المعلومات حول الموضوع المراد اتخاذ القرار فيه				
37	في بعض الأحيان أحتاج إلى مساعدة الآخرين عند اتخاذ القرارات الهامة				
38	أتردد عند اتخاذ قرار				
39	صنع القرار يتطلب تفكيراً متأنياً				
40	أتوقف للتفكير عند اتخاذي للقرار لأعرف ما الذي أسعى للوصول إليه				
41	لا بد من المرونة في التعامل مع انفعال الآخرين دون أن أفقد الهدوء والتركيز على الأهداف				
42	تنفيذ المهام في غير مواعيدها المحددة تؤدي إلى ضعف في اتخاذ القرار				
43	إهمال الاتصالات والمراسلات الواردة أثناء الطيران تؤدي إلى ضعف في اتخاذ القرار				
44	استعمل التكنولوجيا الحديثة في الطيران للمساعدة في إيجاد البدائل والحلول الممكنة				
45	أجد أن المعلومات الغنية والثقنية المتوفرة لدي محدودة				
46	أعمل على مراجعة الجوانب العلمية لاتخاذ القرار				
47	أدرس كفاءة وعائد كل بديل قبل اختياره				
48	أنبه الآخرين للأخطاء فور حدوثها				
49	أتعامل مع التوتر بشكل جيد للغاية أثناء الطيران				
50	أثناء الطيران أقيم المخاطر المرتبطة بكل بديل قبل اتخاذ القرار				

## ملحق (5)

### مقياس اتخاذ القرار بصورته النهائية

أخي التلميذ

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يقوم الباحث بدراسة بعنوان "أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينه من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن". استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في تخصص الإرشاد النفسي . يوجد بين يديك أداة مكونة من (44) فقرة تهدف إلى الكشف عن مستوى اتخاذ القرار. راجياً الإجابة عن جميع الفقرات بصدق ودقة من خلال وضع إشارة (x) مقابل كل فقرة بما يتناسب ودرجة تقديرك لها، علماً بأن المعلومات التي سيتم الحصول عليها ستعامل بسرية تامة ولن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي.

شاكراً حسن تعاونكم

الباحث: محمد بني نصر.

الجنسية: .....

المستوى الدراسي:  سنة أولى  سنة ثانية  سنة ثالثة

مكان الإقامة:  المدينة  الريف  البادية

الرقم	الفقرة	دائماً	غالباً	أحياناً	نادراً	أبداً
1	عند مواجهتي لمشكلة أثناء الطيران أقوم بتحديد أسبابها					
2	أختار أنسب الأوقات لاتخاذ القرار					
3	لدي الخبرة الكافية لاتخاذ القرار الناجح					
4	أخذ القرارات بطريقة منطقية ومنهجية					
5	لدي المعرفة الكافية لاتخاذ القرار الناجح					
6	أتابع قراراتي جيداً بعد تنفيذها					
7	أشارك في اتخاذ القرارات					
8	أستطيع تحديد المشكلة التي سيتم اتخاذ القرار بشأنها					
9	تؤثر معلوماتي الشخصية في عملية اختيار حل المشكلة					
10	أجمع المعلومات التي احتاج إليها قبل اتخاذ القرار					
11	أدرك النتائج المترتبة على القرار					
12	أراعي الواقعية في تنفيذ القرار					
13	أقدر مسؤولية اتخاذ القرار					
14	أعتمد على حدسي في اتخاذ القرارات					
15	أرجع إلى اللوائح والقوانين للاستعانة بها عند اتخاذ القرار					
16	أحدد إيجابيات وسلبيات القرار					
17	أفضل التفكير في حلول للمشكلة بدلاً من التفكير في صعوبتها					
18	أتجنب اتخاذ قرارات مهمة في المواقف الخطرة أثناء الطيران					
19	أعمل على استخدام الطرق الفعالة في توليد البدائل وأنتقي الأفضل منها					
20	أستبعد الحلول التي تصطدم بالقوانين واللوائح التي لا يمكن تغييرها					
21	أعتمد على الاتصال الشخصي عندما أأخذ القرار					
22	أعفي المشاركين في اتخاذ القرار من مسؤولية النتائج المترتبة على هذا القرار					
23	ألتزم بالخطة الموضوعية إذا ما توقعت حدوث أي مشكلات					
24	ألغي أي قرار إذا قدم الطاقم الفني دليلاً على خطئه					
25	تؤثر حالتي النفسية في اتخاذ قراري					
26	تؤثر الإراء المسابقة في قراراتي					
27	أجد صعوبة في اتخاذ القرار الصائب بسبب قلة المعلومات					
28	أتأثر بالعصبية في اتخاذ القرارات					
29	أراجع عن قراري بعد اتخاذه					



الرقم	المفكرة	دائماً	غالباً	أحياناً	نادراً	أبداً
30	أحتاج الى تفاصيل دقيقة عن المشكلة التي أواجهها					
31	أسلوب المناقشة الهادئ يؤدي الى إقناع الآخرين بالحجج العقلية والمنطقية					
32	أحتاج الى مساعدة الآخرين عند اتخاذ القرارات الهامة					
33	أتردد عند اتخاذ قرار					
34	أفكر بتأني عند صنع أي قرار					
35	لا بد من المرونة في التعامل مع انفعال الآخرين دون أن أفقد الهدوء والتركيز على الأهداف					
36	يؤدي تنفيذ المهام في غير مواعيدها المحددة إلى ضعف في اتخاذ القرار					
37	يؤدي إهمال الاتصال أثناء الطيران إلى ضعف في اتخاذ القرار					
38	أستعمل التكنولوجيا الحديثة في الطيران للمساعدة في إيجاد البدائل والحلول للمشكلة					
39	أجد ان المعلومات الغنية والتقنية المتوفرة لدي محدودة					
40	أعمل على مراجعة الجوانب العلمية و العملية لاتخاذ القرار					
41	أدرس كفاءة وعائد كل بديل قبل اختياره					
42	أنبه الآخرين للأخطاء فور حدوثها					
43	أتعامل مع التوتر بشكل جيد للغاية أثناء الطيران					
44	أقيم المخاطر المرتبطة بكل بديل أثناء الطيران					
45	أتحمل المسؤولية في تنفيذ القرار					
46	أجد صعوبة في اتخاذ القرارات بسبب ندرة المعلومات					

## ملحق (6)

# كتاب تسهيل مهمة موجه من عمادة كلية التربية في جامعة اليرموك إلى أكاديمية الشرق الأوسط للطيران



جامعة اليرموك  
YARMOUK UNIVERSITY

١١٠٧/٢٠٢٣

كلية التربية

مكتب العميد

الرقم: ١٥ / محرم / ١٤٤٥

التاريخ: ١٦ / تشرين / ٢٠١٦

الموافق:

السادة أكاديمية الشرق الأوسط للطيران المحترمين

عمان

الموضوع: تسهيل مهمة الطالب محمد عزام بني نصر

تحية طيبة وبعد،،،

يقوم الطالب محمد عزام بني نصر، ورقمه الجامعي (٢٠١٤٤٠٢٠٦٥) بدراسة بعنوان "أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينه من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن"، وذلك امتكماً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في كلية التربية، تخصص الإرشاد النفسي، ويستدعي ذلك تطبيق أداة الدراسة المرفقة على عينة من تلاميذ الطيران في الأكاديمية.

أرجو التكرم بالاطلاع والموافقة على تسهيل مهمة الطالب المذكور أعلاه.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

نائب عميد كلية التربية

أ.د. طارق جوارنة

أريد - الأردن

Tel: +962 - 2 - 721111

فاكس: +962 - 2 - 7211136

Fax: +962 - 2 - 7211136

Irbid - Jordan

هاتفون: +962 - 2 - 7211111

E-mail: fac\_edu@yu.edu.jo

http://www.yu.edu.jo

ملحق (7)

كتاب تسهيل مهمة موجه من عمادة كلية التربية في جامعة اليرموك إلى أكاديمية  
الطيران الملكية الأردنية



جامعة اليرموك  
YARMOUK UNIVERSITY

كلية التربية  
مكتسب العميد

١٠٧/٢٤

١٤٢٨ / محرم / ١٥

٢٠١٦ / تشرين / ١٣

السادة أكاديمية الطيران الملكية الأردنية المحترمون

عمان

الموضوع: تسهيل مهمة الطالب محمد عزام بني نصر

تحية طيبة وبعد،،،

يقوم الطالب محمد عزام بني نصر، ورقمه الجامعي (٢٠١٤٤٠٢٠٢٥) بدراسة بعنوان "انماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن"، وذلك استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في كلية التربية، تخصص الإرشاد النفسي، ويستدعي ذلك تطبيق أداة الدراسة المرفقة على عينة من تلاميذ الطيران في الأكاديمية.

أرجو التكرم بالاطلاع والموافقة على تسهيل مهمة الطالب المذكور أعلاه.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

نائب عميد كلية التربية

د. طارق جوارنة

أربد - الأردن

Tel: +962 - 2 - 721111

فاكس: +962 - 2 - 7211136

Fax: +962 - 2 - 7211136

Irbid - Jordan

اللون: +962 - 2 - 7211111

E-mail: fac.edu@yu.edu.jo

http://www.yu.edu.jo

## Abstract

**Bani Nasr, Mohammad Azam. The Relationship Between Personality Types and Decision Making among Sample of Aviation Candidates' and Students' in Jordan. Master Thesis. Yarmouk University. (2016). (Supervision: Dr. Aisha Al- Sawalmeh).**

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 researcher used scale of personality types, which used by Al- Sawalha study (2015). The researcher developed scale of decision making. The sample of the study consisted of (277) aviation candidates' and students', were chosen availability.

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 nationality, in favor of Jordanian nationality versus Iraqi nationality, and favor of Libyan nationality versus Saudi nationality, and it didn't differ according to place of residence.

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