



المؤتمر الدولي العلمي الثالث للمركز الأوروبي للبحوث والاستشارات

جامعة مرمره - كلية الإلهيات

تركيا - اسطنبول

27 - 28 / فبراير / 2017

بعنوان

"رؤى معاصرة في العلوم الاجتماعية والإنسانية"

**3rd ECRC International Scientific
Conference**

Marmara University – Ilahiyat Faculties

Istanbul – Turkey

27 - 28 February 2017

**" Contemporary Perspectives in Social
Sciences and Humanities "**

ISBN: 978-99966-1-511-5

الفهرس

الصفحة	الباحث
6	أ/ إيهاب أحمد مجارمة
37	د / محمود علي محمود رضوان
53	أ / خليل عبدالله على د / هادية يوسف عبدالرحمن محمد
65	أ/ لطيفة بهول
75	د / معين صالح يحيى الميتمي
94	د/ صالح سمير الدليمي
118	أ.م. د /عائدة حسين أحمد جوخرشة
128	أ.د/ زيزيت مصطفى نوفل
147	د/ بدر عبدالله العصيمي
165	أ/ عبد العزيز التركيبي
183	د/ خوله جمال فضل الله د/ ماجد بن محمد الشمدين
200	د/ يوسري بن نوار أ/ حدة وحيدة سايل
213	د/ سليمة حمودة
233	د/ بوقرة عواطف أ / بوقرة حليلة
241	أ / سعاد ولد جاب الله
254	أ / بلحميتي أمال
267	د/ خميسة قنون
280	أ/ مزيان الشريف خباب أ/ زكراوي حسينة أ.د/ بدرينة محمد العربي
291	د/ إياد سعدالله
322	د/ ابن عوف حسن بن عوف

الصفحة	الباحث
330	أ/ نبيل محمود حسين
342	د/ أحمد السعيد صقر
363	د/ نعيمة محمد يحيى
376	د/ ندى زهير الفييل
395	أ.م.د/ شيما ياسين طه الرفاعي أ.م.د/ منى ياسين الرفاعي
423	أ.د/ علي عيسى عبد الرحمن
435	د/ أحمد محمد المومني
458	د/ محمد عبدالله الشتوي
479	أ.م.د/ حنان عبد الرحمن طه أ.م.د/ فواز نصرت توفيق
490	أ/ روضة مبارك العامري
505	د/ السر الجيلاني الامين حماد
521	أ/ مناف مرزة نعمة
532	د/ دليلة برف
546	أ.د/ حميد سراج جابر
566	أ / محمد وسكسو
579	د/ صيته محمد مبارك العجمي
593	أ.م.د / وسام علي ثابت
607	أ/ بلال لعربي
627	أ/ بن عומר بشير بن حمو
644	أ/ محمد بومدين

**السعادة الحقيقية وعلاقتها بنوعية حياة العمل لدى مراقبي
الحركة الجوية**

-دراسة ميدانية بمطار الجزائر "هوارى بومدين"-

الدكتور

يوسـري بن نوار

جامعة الجزائر

أستاذ

حدة وحيادة سايل

جامعة الجزائر

ملخص

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن العلاقة بين السعادة الحقيقية ونوعية حياة العمل لدى مراقبي الحركة الجوية العاملين بمطار الجزائر "هوارى بومدين"، كما سعت إلى التعرف عن مستوى كل من السعادة الحقيقية ونوعية حياة العمل. أجريت الدراسة على عينة مكونة من (88) مراقب للحركة الجوية، تم اختيارهم بطريقة قصدية. وللتحقق من فرضيات الدراسة تم استخدام مقياس السعادة الحقيقية مكيف على بيئة جزائرية ومقياس نوعية حياة العمل مكيف على بيئة عربية. تشير النتائج إلى وجود كلا من مشاعر السعادة الحقيقية ونوعية حياة العمل لدى أفراد العينة، كما يوجد علاقة ارتباطية موجبة دالة عند (0,01) بين السعادة الحقيقية ونوعية حياة العمل.

الكلمات المفتاحية: السعادة الحقيقية، نوعية حياة العمل، مراقبي الحركة الجوية، الجزائر.

مقدمة:

- تُعتبر مهنة مراقبة الحركة الجوية من بين المهن السامة التي يمارسها الفرد، ويلعب مراقب الحركة الجوية دوراً أساسياً في صناعة النقل، ممّا فرض على المراقبين ضرورة الاهتمام المتزايد بسير وتنظيم الحركة الجوية لتفادي التصادم والاحتكاك بين الطائرات، وذلك لارتفاع المتزايدة لعدد التّنقلات الجوية في المطارات. فتبيّن أنّ لمواجهة التحديات التي يعرفها التطور في المجال الجوي تحقيق مستويات عالية من السيكولوجية الإيجابية، لذلك ينبغي على المراقبين التركيز على القدرات والمهارات والإمكانات للتعامل مع مختلف المشكلات، والنّجاح في مواجهة أعباء ومتطلبات العمل.
- ومع تزايد كثافة الحركة الجوية، بلغت عمليّات الوصول والمغادرة لشركات الطيران في المطارات الجزائرية حسب المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA, 2014) 203 196 عمليّة في عام 2013، وبلغت 207 611 عمليّة في عام 2014، وبلغت عمليّة عبور الأجواء 471 102 عمليّة في عام 2013، وبلغت 362 284 عمليّة عبور في عام 2014، هذا ما يولد لديهم المزيد من الضغوط ممّا يؤدي إلى تهديد سلامة الحركة الجوية.
- فساهم علم النفس الإيجابي في العمل في المخرجات التنظيمية الإيجابية، مثل السعادة في العمل، الالتزام التنظيمي، ربط الخصائص الإيجابية للفرد كالتفاؤل والمرح والأمل وغيرها،

بالمستويات العليا للأداء المهني، ومن أجل تحقيق مؤسسة سليمة يجب التركيز على أهمية
السيكولوجية الإيجابية.

• يرى Hackman (2009) أنّ تطبيق البحوث الإيجابية الجديدة في موقع العمل من خلال علم
النفس الإيجابي والسلوك التنظيمي الإيجابي، والثقافة التنظيمية الإيجابية يتم عن كشف
المضامين الفكرية لها، فمن المهم التطرف إلى علم النفس الإيجابي وعلم النفس الإيجابي في
العمل.

• شعور مراقب الحركة الجوية بالسعادة الحقيقية نقطة بداية كحلّ للتغلب على المشكلات التي
يعاني منها وحجم المسؤولية التي تقع على عاتقه، فقد أوضح Dollar و Schroeder (2004)
في دراسة طولية لأنواع الشخصية لمراقبي الحركة الجوية أجريت على عينة متكوّنة من
6420 مراقب للحركة الجوية (5588 ذكور و 832 إناث) هدفت للتعرف على دور أنواع
الشخصية حسب مقياس Mayers-Briggs (MBTI) وعلاقة هذا الأخير بالنجاح المهني في
التحكّم في الحركة الجوية والتدريب الميداني والانتقال إلى منصب إشرافي أو إداري، دامت
الدراسة حوالي 20 سنة، وخلصت بأهم نقاط مفادها وجود علاقة بين أبعاد الشخصية والنجاح
في مجال التدريب والانتقال إلى منصب إشرافي وإداري وذلك بتمتع بالشخصية المنبسطة
وتمتع أفراد العينة الذين نجحوا في مهنتهم بالحكمة والشجاعة مما يوّد لديهم الشعور بالسعادة.

• وقاما فريقين من الباحثين Brasil وزملائه (2011) بجامعة San José State
California مع Prevo و Smith (2011) بمركز البحث (Nasa Moffet Federal)
Airfield) بدراسة حول تقييم وتعديل مسار أدوات إدارة الحركة الجوية لعمليات الجيل القادم،
تهدف إلى تقييم وتعديل أدوات تعزيز المسار الآلي لدعم الحركة الجوية في المستقبل أجريت
بين سنتي 2009 و 2010، بينت نتائجها أنّ استخدام الأداة تزيد من تحسن الحركة الجوية
وتخفض حجم العمل وزيادة الإتصال الفعّالة، هذا ما يُؤدّي إلى حالات إنفعالية إيجابية ورضا
ورفاهية وسعادة مراقب الحركة الجوية.

• وقد أوضح كلا من Suresh و Ramachandran و Srivastava (2012) بدراسة لتحديد
شخصية مراقب الحركة الجوية والكشف عن خصائص الشخصية وأساليب العمل اللّازمة في
تنفيذ المهام بنجاح وحدة تحكّم في الحركة الجوية لعينة متضمّنة 87 مراقب، توصلت الدراسة
إلى وجود نتائج عالية من تصنيفات لخصائص شخصية مراقب الحركة الجوية مثل التكيف،

الطموح، السعادة، سمات نمط التعاون في العمل، ضبط النفس، التسامح، القدرة على التكيف، الاعتمادية، الانتباه للتفاصيل.

• وأوضح كل من Elias و Brass و Kirk (2013) في دراسة حول العزل الموجود في إدارة الطيران الفيدرالية (FAA) من خلال التحكّم في الحركة الجوية وإستجابات Congress، جاءت هذه الدراسة بعد تسريح القوات المسلّحة الأنغوليّة لعدد من مراقبي الحركة الجوية تزامنا مع زيادة معدّلات السّفَر ممّا أدى إلى عبء عمل في وحدة التحكّم، هذا ما أدى إلى بعض التأخير بحوالي 3% -4% في عمليّات الرّحلات، وأصبحت الأجواء مزدحمة خاصة في مدينة New York، أكّدت الدراسة على ضرورة الاهتمام بنوعيّة حياة عمل مراقب الحركة الجوية وتوفير الرّفاهيّة والرّضا الوظيفي لما له دور في تنظيم سير الحركة الجوية.

• وأكّد Arumugam و Ramachandran و Bhattacharyya (2014) في دراسة حول ملائمة إختبار الكشف عند مراقبي الحركة الجوية هدفت إلى تطوير والتحقّق من الاختبارات غير المعرفية no-cognitive test لاختيار مراقبي الحركة الجوية، وكشفت الدّراسة لعينة متكونة من 87 مراقب لدرجات عالية للطموح والحكمة والقيادة والانفتاح على الخبرة والسّمو للمراقبين كما توجد علاقة قويّة بين هذا الأخير وبين الأقدمية ومختلف الرّتب.

• إنّ دراسة العلاقة بين ميدان عمل مراقب الحركة الجوية ونوعية حياة العمل ينعكس على تكيفه وشعوره بالسّعادة الحقيقيّة، ومن هنا يمكن التأكيد على المحور الأساسي في عملية تحقيق الأهداف المسطرة من طرف منظمة الملاحة الجوية. في هذا الصّدّد أكّد Joseph و Ganguli (1976) في دراسة حول نوعيّة حياة العمل بين الشّباب العاملين في الخطوط الجوية الهنديّة ونوعيّة الحياة العامّة والرّضا عن الحياة لعينة متكونة من 66 عامل، أشارت النّتائج أنّ هناك نوعيّة حياة عمل جيّدة بين مختلف الرّتب ومختلف الجهود البدنيّة والفكريّة، كما أنّ هناك علاقة ارتباطية إيجابيّة بين العلاقات المهنيّة والرّضا عن الحياة، كما أنّ العلاقات الأسريّة ترتبط إيجابياً مع الرّضا عن الحياة ونوعيّة حياة العمل، وخلّصت إلى أنّ الطّموح لدى العمّال الشّباب يؤثّر بصفة إيجابيّة على نوعيّة حياة العمل.

• وأشار Rose وزملائه (1982) أنّ هرمون السّعادة Serotonin يرتفع من خلال علاقات العمل في غرفة المراقبة والمسؤوليّة والسيطرة في المجال الجوّي، كما أثبتت الدّراسة أنّ هرمون التوتر Cortisol يستقر وفق الخبرة المهنيّة التي تفوق خمسة سنوات، لتَمكّنهم في

السيطرة على جو العمل، فبذلك يتضح أنّ هناك علاقة ارتباطية بين السعادة ونوعية حياة عمل مراقب الحركة الجوية.

- وقام Marcus (2006) بدراسة لتحديد أبعاد نوعية حياة العمل وتأثيرها على إدراك وأداء مراقبي الحركة الجوية، فاشتمل مجتمع الدراسة مركزين، مراقبة الحركة الجوية وخدمات الحركة الجوية الإدارية، أجريت الدراسة على 635 مراقب للحركة الجوية وموظفين آخرين، وركّز على ثمانية مجالات رئيسية لأبعاد نوعية حياة العمل، وبينت النتائج وجود تأثير إيجابي لنوعية حياة العمل على أداء المراقبين، وبشكل خاص توازن الحياة الشخصية والمهنية وخصائص الوظيفة والاستقلالية في أداء العمل وكذا نمط الإشراف، المشاركة في اتخاذ القرار، علاقات العمل، الأمان المهني والسلامة المهنية.
- يُعدّ مراقب الحركة الجوية حسب Money و Career (2010) الرّجل الذي يحط الطائرات على الأرض ومن خلال الدّور الذي يقوم به يُمكننا فهم شخصيته، والتي من شأنها أن تجعله شخصاً سعيداً. وفي نفس الصّدّد أوضح كلّ من Bergheim و Hystad و Eid (2010) في دراسةٍ في إطار علم النّفس الإيجابي أنّ هناك علاقة بين رأس المال النّفسي Psychological Capital (PsyCap) من خلال الكفاءة الدّاتيّة، الأمل، التّفاؤل والمرونة لعينة متكونة من 1080 مراقب الحركة الجوية وبيئة عملهم من خلال إتخاذ القرارات، بيئة العمل المعنويّة، والعلاقات الجماعيّة، من خلال هذه الدّراسة أوضح الباحثون أنّ مراقب الحركة الجوية يتمتّع بنقاط قوّة في الشّخصيّة، وتوفّر مناخ بيئي سليم أدى إلى حالة نفسيّة إيجابيّة لديه قابلة للتطوّر.
- واستناداً لهذه الأدبيات نحاول من خلال الدراسة الحالية إلى الكشف عن مستوى كلّ من السعادة الحقيقية ونوعية حياة العمل لدى مراقبي الحركة الجوية وكذلك العلاقة بينهما، بالتالي قد تساهم في تحديد بروفيّل لشخصية مراقب الحركة الجوية وفهم انفعالاته الايجابية والكشف عن بيئة عمله.

فرضيات الدراسة

- إنّ مستوى السعادة الحقيقية لدى مراقب الحركة الجوية مرتفع حسب المقياس المستعمل في الدراسة،
- إنّ مستوى نوعية حياة العمل لدى مراقب الحركة الجوية مرتفع حسب المقياس المستعمل في الدراسة،
- يوجد علاقة ارتباطية دالة بين السعادة الحقيقية ونوعية حياة العمل لدى مراقب الحركة الجوية.

حدود الدراسة

- تتحدد نتائج الدراسة بحجم العينة التي تمّ اختيارها من مراقبي الحركة الجوية بمطار الجزائر " هواري بومدين"، كما تتحدد بالمنهج المستخدم وهو المنهج الوصفي والأدوات المستعملة في الدراسة.

التعريف الإجرائية

- السعادة الحقيقية: هي قدرة الفرد على التكيف مع ظروف الحياة بكفاءة من خلال قوى وفضائل يتمتع بها تحقق له مشاعر السعادة.
- نوعية حياة العمل: هي مجموعة من المبادئ تتميز بها بيئة العمل، يتضمّن بيئة العمل المعنوية، الأجور والمكافآت، الخلو من الضغوطات، جماعة العمل، الإشراف العادل.
- مراقب الحركة الجوية: هو الشخص الذي يُقدّم خدمة الحركة الجوية من خلال تنظيمها ومنع التصادم بين الطائرات، وتسهيل الحركة الجوية، والمحافظة على سلامة الطائرات والركاب.

عينة الدراسة وخصائصها

- تتكوّن عينة الدراسة من (88) مراقب للحركة الجوية عاملين بمطار الجزائر هواري بومدين، 72 ذكر و16 أنثى، من بينهم 74 متزوج و14 أعزب، يتراوح أغليبتهم من 31 إلى 40 سنة بنسبة (52,27%)، وأقل نسبة تمثلت في أكبر من 50 سنة، كما أنّ أغلبية المراقبين ذو أقدمية تتراوح بين 5 و10 سنوات.

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

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

أدوات الدراسة

- تمّ استخدام في هذه الدراسة مقياس السعادة الحقيقية للباحثين M. Seligman و C. Peterson ترجمة مكتبة جرير، وقام معمريّة (2012) بتقنين قائمة السعادة الحقيقية على البيئة الجزائرية، بحيث تتكوّن من 48 بنداً، تقيس 6 فضاء أو قوى إنسانية (الحكمة والمعرفة، الشجاعة، الحب والإنسانية، العدل والإنصاف، الاعتدال وضبط الذات، السمو والروحانية)، ويجاب عن كلّ البنود ضمن أربع إختيارات، (لا، قليلاً، متوسطاً، كثيراً)، وتتراوح الدرجة الكلية من صفر إلى 144. وفي الدراسة الحالية، تحقّق الباحث من صدق وثبات المقياس على عينة مكونة من 30 مراقب جويّ بمطار الجزائر هواري بومدين، بحيث كانت معاملات الثبات بطريقة التجزئة النصفية مقبولة بحساب معامل

ارتباط Spearman بين البنود الفردية الزوجية فكانت تتراوح ما بين (0,80-0,74) ، كما تمّ الاعتماد على معامل Cronbach's Alpha وكانت النتائج تتراوح ما بين (0,75-0,84). كما اعتمد الباحث على حساب الصدق الذاتي وهو الجذر التربيعي لمعامل الثبات وكانت النتائج عالية تراوحت بين (0,79-0,88).

- كما تم استخدام في هذه الدراسة مقياس نوعية حياة العمل من تصميم المغربي (2004) يتكوّن من (36) بند، موزّعة على ستة (6) أبعاد (ظروف العمل المعنوية، خصائص الوظيفة، الأجور والمكافآت، جماعة العمل، أسلوب الرئيس في الإشراف، المشاركة في القرارات). يندرج نمط الاستجابة على المقياس من غير مرافق تماماً إلى موافق تماماً "خماسي التقدير" والدرجة الكلية للمقياس تتراوح ما بين 36 و 180. وفي الدراسة الحالية، تحقّق الباحث من صدق وثبات المقياس على عينة مكوّنة من 30 مراقب، بحيث كانت معاملات الثبات بطريقة التجزئة النصفية مقبولة فكانت تتراوح ما بين (0,710-0,791)، كما تمّ الاعتماد على معامل Cronbach's Alpha وكانت النتائج تتراوح ما بين (0,831-0,715). كما تم حساب الصدق الذاتي وكانت النتائج عالية تراوحت بين (0,901-0,813).

نتائج الدراسة ومناقشتها

أولاً : نتائج الفرضية الأولى ومناقشتها

جدول رقم (2) نتائج إختبار "ت" لدلالة الفروق بين متوسط درجات قائمة السّعادة الحقيقية والمتوسّط الفرضي للعينة

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

- يتبيّن من خلال النتائج الموضّحة في الجدول رقم (2) أنّ مستوى السّعادة الحقيقية لدى مراقبي الحركة الجوية جاءت فوق المتوسط، ممّا يدلّ إرتفاع متوسطات المراقبين على المعدّل الإجمالي لمقياس السّعادة الحقيقية. فتشير هذه النتائج أنّ مراقبي الحركة الجوية تتحقّق سعادتهم الحقيقية من خلال التوقّع بمستقبل أفضل، والتّخطيط لذلك لجعل الحياة ذات معنى، من خلال قوى وفضائل تميزهم، بالتالي تحقّقت الفرضية الأولى.

- من خلال ما أشار إليه Seligman (2002) يمكن فهم النتيجة المتوصل إليها. فدراسة قوى وفضائل مراقب الحركة الجوية يؤدي إلى فهم السعادة التي يتمتع بها، مما يجعل للحياة قيمة ومعنى بالتالي تقل لديهم عواقب الأمراض والضغوط النفسية. وتتفق هذه الدراسة مع دراسة Hagmueller و Rank و Kubin (2006) أن مراقب الحركة الجوية يشعر بالسعادة نتيجة الدور الذي يقوم به، وكذلك دراسة Ramachandran و Suresh و Srivastava (2012) التي حدّدت أبعاد شخصية المراقب وكانت للسعادة جزء من شخصيته، فالمراقب يشعر بالسعادة الحقيقية لوجود فضائل وقوى إنسانية تميّزه.

ثانيا : نتائج الفرضية الثانية ومناقشتها

جدول رقم (3) نتائج إختبار "ت" لدلالة الفروق بين متوسط درجات نوعية حياة العمل والمتوسط الفرضي للعيّنة

العدد	المتوسط الحسابي	المتوسط النظري	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	مستوى الدلالة
88	124,69	108	4,03	38,83	0,01

- يتبيّن من خلال النتائج الموضّحة في الجدول رقم (3) أنّ مستوى نوعية حياة العمل لدى مراقبي الحركة الجوية جاءت مرتفعة، ممّا يدلّ ارتفاع متوسطات المراقبين على المعدل الإجمالي لنوعية حياة العمل. فتشير هذه النتائج أنّ مراقبي الحركة الجوية يتمتعون بنوعية حياة عمل مرتفعة وهذا ما يدل على وجود ظروف بيئة العمل المعنوية والمشاركة في القرارات، بالتالي تحققت الفرضية الأولى.
- ونعتقد أن تكون هذه النتيجة مرتبطة بطبيعة عمل مؤسسة الملاحة الجوية التي تولي أهمية للمراقبين ومساعدتهم على أداء مهامهم، إلّا أنّها النتيجة تعبر عن درجة متوسطة تدل على أنّ نسبة كبيرة من المراقبين الجوّيين راضين بشكل نسبي عن نوعية حياة عملهم لدى ينقصهم برامج لتحسين نوعية حياة العمل من حيث الأداء وتحسين القدرات وفي هذا السياق، يرى Kumar (2013) أنّ نوعية حياة العمل هي درجة التميز التي أوجدت في العمل وشروط العمل التي تحدد العلاقة بين العامل وبيئته.

ثالثاً : نتائج الفرضية الثالثة ومناقشتها

جدول رقم (4) نتائج إختبار Pearson بين السّعادة الحقيقيّة ونوعيّة حياة العمل لدى أفراد العينة

نوعيّة حياة العمل		السّعادة الحقيقيّة
0,341	معامل الارتباط	
0,01	مستوى الدّلالة	

- يبيّن الجدول رقم (4) وجود علاقة ارتباطية دالة عند المستوى (0,01) بين السّعادة الحقيقيّة ونوعيّة حياة العمل. يشير إلى علاقة موجبة، بحيث قدر معامل ارتباط Pearson بـ (r=0.341)، يدلّ على أنّه كلّما كانت مشاعر السّعادة الحقيقيّة مرتفعة تكون نوعيّة حياة العمل مرتفعة.
- تشير النتائج إلى أنّه كلّما يكون هناك مشاعر للسّعادة الحقيقيّة تكون نوعيّة حياة العمل مرتفعة، فإنّ علاقة مراقب الحركة الجويّة بعمله علاقة عمليّة، تشبّع طموحاته ومهاراته، ممّا يسمح له أن يحيا الحياة التي يُريدها، ورغم عدم رضاه عن أجره إلاّ أنّ هذا الأخير قد يعتبر عاملاً يبعد عنه القلق ويمكنه من العيش بكرامة، وتحقيق مكانة اجتماعيّة.
- وتتفق نتائجنا بما توصل إليه العديد من الباحثين فقد أشار Bergheim و Hystad و Eid (2010) أنّ هناك علاقة بين رأس المال النّفسي، وبيئة عمل مراقب الحركة الجويّة من خلال إتخاذ القرارات، بيئة العمل المعنويّة، والعلاقات الجماعيّة. كما أوضح Rose وزملائه (1982) أنّ هرمون السّعادة يرتفع من خلال علاقات العمل في غرفة المراقبة والمسؤوليّة والسيطرة في المجال الجوّي، من خلال هذه الدّراسة يتّضح أنّ هناك علاقة ارتباطيّة بين السّعادة ونوعيّة حياة عمل مراقب الحركة الجويّة.

خلاصة

هدفت هذه الدراسة إلى تحديد مستوى كل من السعادة الحقيقية ونوعية حياة عمل مراقب الحركة الجوية بمطار الجزائر، والكشف عن العلاقة بينهما، وشملت عينة الدراسة (88) مراقب، وتوصلت نتائجها الى أن أكبر نسبة من المراقبين تتراوح أعمارهم ما بين 31 و40 سنة، كما أن نسبة الذكور كانت تفوق نسبة الإناث، من بينهم (84,09%) متزوجين، وأثبتت نتائج التحليل الإحصائي أن مستوى كل من السعادة الحقيقية ونوعية حياة العمل مرتفع، كما أن هناك علاقة ارتباطية موجبة ودالة عند (0,01) بين السعادة الحقيقية ونوعية حياة العمل لدى مراقبي الحركة الجوية.

المراجع

1. معمريّة بشير. (2012). تقنين قائمة السعادة الحقيقية على عينات من البيئة الجزائرية. مجلة شبكة العلوم النفسية العربية، العدد 32-33، خريف وشتاء 2012.
2. المغربي عبد الحميد عبد الفتاح. (2004). جودة حياة العمل وأثرها في تنمية الاستغراق الوظيفي: دراسة ميدانية. مجلة الدراسات والبحوث التجارية، كلية التجارة، جامعة الزقازيق، المجلد السادس والعشرين، العدد الثاني، جويلية 2004.
3. Arumugam, S., Ramachandran, K., & Bhattacharyya, A. (2014). Suitability screening test for air traffic controllers. *Global Journal of Human-Social Science: A Arts and Humanities, Psychology*. 14(4), Version 1.0.
4. Bergheim, K., Hystad, S. W., & Eid, I. (2010). Psychological capital and safety climate: A study of Norwegian air traffic controllers. 9th Conference of the European Academy of Occupational Health Psychology, Nottingham.
5. Brasil, C., Paul, L., Mainini, M., Homola, J., & Lee, H. (2011). Trajectory assessment and modification tools for next generation air traffic management operations. San José State University. Moffett Field. California. USA. & Prevot, T., Smith, N. (2011). Trajectory Assessment and modification tools for next generation air traffic management operations. NASA Ames Research Center, Moffett Field, California. USA.
6. Dollar, C. S., & Schroeder, D. J. (2004). A longitudinal study of Meyers-Briggs personality types in air traffic controller. Office of Aerospace Medicine, Federal Aviation Administration. DOT/FAA/AM-04/21. Washington.
7. Elias, B., Brass, C. T., & Kirk, R. S. (2013). Sequestration at the federation aviation administration (FAA): Air traffic controller furloughs and congressional response. Congressional Research Service. May 7, 2013.
8. Etablissement National de la Navigation Aérienne. (2014). Statistiques du trafic. Retrieved from Etablissement National de la Navigation Aérienne website: <http://www.enna.dz/statistiques.html>
9. Ganguli, O. N., & Joseph, J. S. (1976). Quality of working life: Work prospects and aspirations of young workers in air India. Central Labour Institute, Bombay.

10. Hackman, J. R. (2009). The perils of positivity. *Journal of organizational behavior*, 30(3), 309-319.
11. Hagmueller, M., Rank, E., & Kubin, G. (2006). Evaluation of the human voice for indications of workload induced stress in the aviation environment. European Organization for the Safety of Air Navigation. EEC N° 18/06.France.
12. Kumar, S. S. (2013). A study on quality of work life among the employees at metro engineering private limited. *International Journal of Management*, 4(1), 2.
13. Marcus, A. (2006). Organizational psychology and safety culture in air traffic control. Doctoral thesis at Lund University.
14. Money, A., & Career, A. (2010). So you want my job: Air traffic controller. Retrieved from <http://www.artofmanliness.com/2010/06/23/so-you-want-my-job-air-traffic-controller/>.
15. Rose, R. M., Jenkins, C. D., Hurst, M., Herd, J. A., & Hall, R. P. (1982). Endocrine activity in air traffic controllers at work II. Biological, psychological, and work correlates. *Psychoneuroendocrinology*, 7(1), 113-124.
16. Seligman, M. P. (2002). Positive psychology, Positive prevention, and Positive therapy. In C. R. Synder, M. S. J. Lopez, (Eds.), 2002. *The Hand book of Postive psychology* (pp.3-9). New York. Oxford University Press.
17. Suresh, A., Ramachandran, K., & Srivastava, A. (2012). Personality based job analysis of air traffic controller. *Ind J Aerospace*, 56(2), 21-31.