



جامعة عباس لغرور - خنشلة -

كلية العلوم الاجتماعية والانسانية

قسم العلوم الاجتماعية



شعبة: علم النفس

تخصص: علم النفس الصحة

الرقم التسلسلي:/ك.ع.إج.إن/ق.ع.إج/2024

التفأولية غير الواقعية وعلاقتها بسلوكيات الخطر لدى السائقين الشباب دراسة ميدانية بولاية خنشلة

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم الاجتماعية

تخصص علم النفس الصحة

إشراف الأستاذ:

د. جدو عبد الحفيظ

إعداد الطالبات:

- بوسفوج فيالة

- عزيزي خولة

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم والنقب	الصفة	الرتبة العلمية
معوشة عبد الحفيظ	رئيسا	أستاذ
جدو عبد الحفيظ	مشرفا ومقررا	أستاذ
بن عشي سعيدة	عضوا مناقشا	أستاذة

السنة الجامعية: 2024/2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر و عرفان

في البدء نشكر الله عز وجل ونحمد فضله على ما وفقنا اليه لإنجاز وإتمام هذا البحث.

وكما هي العادة وإنما سطور الشكر والثناء تكون في غاية الصعوبة عند الصياغة، لأنها تشعرنا دوماً بقصورها

وعدم إيافتها حق من تحميه هذه الأسطر يقول الشاعر:

ولو أنني أوتيت كل بلاغة
وفنيت بحر النطق في النظم والنثر

لما كنت بعد القول إلا مقصراً
ومعترفاً بالعجز عن واجب الشكر

في هذا تتقدم بحالص الشكر والتقدير لي أولئك الذين بذلوا الجهد وظل وفانهم على مدى العهود، وبفيض من الحب نخصص
شكرنا لي التي الذي ساعدنا في إنجاز هذا البحث الدكتور المشرف جدو عبد الحفيظ على تعبه معنا وعلى إجتهاهه معنا في
وضع اللبنة الأخيرة في هذا البحث.

كما لا يفوتونا في هذه الوقفة أن نتقدم بالشكر لأساتذة علم النفس الصحة في جامعة عباس لغرور خنشلته

كما نشكر كل من ساندنا ولو بكلمة طيبة من أساتذة علم النفس، ولي كل الزميلات، كما لا ننسى شكر عينة الدراسة
من السائقين التي لها الفضل الكبير في هذا البحث.

اهداء

وحمده الله عز وجل على منحه وعونه لإتمام هذا البحث لي من وهبتهني كل ما تملك حتى أحقق لها كل أمالها، لي من كانت تدفعني قدما نحو الأمام لنيل المبتغى، لي الإنسانية التي امتلكت الإنسانية بكل قوة لي التي صهرت على تعليمي بتضحيات جسام مترجمة في تقدسيما للعلم، لي مدرستي الأولى في الحياة، لي التي وهبت فلذت كبرها كل العطاء والحنان لي التي صبرت على كل شيء، التي رعيتني حق الرعاية وكانت سندي في الشدائد وكانت وعوها لي بالتوفيق.

لي الذي وهبني هذه الحياة أبي الغالي وطال الله في عمره لي الذي تعب من جهلي لكي يتحقق لي إلهامي، لي الذي الحبيب نهد الله في عمره واهتمه بروج الصحة والعافية.

لي من قاسمني الجهد والمعاناة وأعطيني اهتماما وعمما وتشجيعا أخواني للبيبات لكم جزيل الشكر.

لي سندي في الحياة أخي محمد، وأخي سامي الذين تقاسموا معي عبء الحياة، ويفرحون لفرحي، ولي زوجة أخي ولي أختي وأختي ما أنجبت أروى وزباء، ولي عماتي وخالاتي للبيبات على قلبي ولي كل عائلة بوسفوج.

ولي زميلتي في البحث عوزي خولة، ولي صديقات عمري رحاب، ليلى وسام.

كما أهدي ثمرة جهدي للاستاذ الفاضل الدكتور حمدو عبد الحفيظ التي كلما شظم الطريق أمامي لجات إليه فانار وبني لي كل أستاذة قسم علم النفس ولي كل من يؤمن بان بزور نجاح التغبير هي في ذواتنا في أنفسنا قبل أن تكون في أشياء أخرى.

قال الله تعالى: إن الله لا يغير ما بقوم حتى يغيروا ما بأنفسهم.

إهداء

لى كل من حمل راية العلم فوق سارية الإسلام.

لى من جعل الله طاعتهما من طاعته، ورضاهما من رضاه.

لى أبا العوز الذي كان مثابة الشعاع المضيء الذي به أوصل وبني لنيل العلا.

لى أمة الغالية التي تعتبر وعانها بمثابة السيف السداد الذي تحدى به كل الصعاب.

لى إخوتي صابر ورمزي، لى إخوتي الراعتين هدى وبسمة.

لى كل فرد من عائلة عوزي.

لى زميلتي في البحث نيانة بوسفوج، لى أهاب قلبي الصغار نوسة ومحمد يزن والسيف الشداد.

ولى أستاذي الكرم الدكتور حمدو عبد الشفيظ.

مستخلص الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن طبيعة العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين. كما تسعى إلى دراسة العلاقة بين الجوانب المهنية وسلوكيات الخطر، بالإضافة إلى العلاقة بين الجوانب الصحية وسلوكيات الخطر لدى عينة من الشباب السائقين.

لاستكمال هذه الأهداف، تم استخدام المنهج الوصفي الارتباطي الذي يعتمد على الأساليب الإحصائية.

شملت عينة الدراسة 100 سائق من ولاية خنشلة. في هذه الدراسة، تم استخدام مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي أعده وانشتاين في عام 1980، والمقياس الآخر لصاحبه بدر محمد الأنصاري في عام 2001، بالإضافة إلى مقياس سلوك القيادة المخاطرة الذي أعدته الدكتورة فتيحة بوعيشة.

خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- توجد علاقة طردية متوسطة بين التفاؤل غير الواقعي وسلوكيات الخطر؛ أي أنه كلما زاد اعتقاد الفرد غير الواقعي، زادت سلوكيات الخطر.
- توجد علاقة طردية متوسطة بين الجانب المهني وسلوكيات الخطر؛ حيث أنه كلما زاد اعتقاد الفرد غير الواقعي بالمستقبل المهني والاجتماعي، زادت سلوكيات الخطر.
- توجد علاقة طردية متوسطة بين الجانب الصحي وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين؛ أي أنه كلما زاد اعتقاد الفرد غير الواقعي تجاه الصحة والمرض، زادت سلوكيات الخطر.

الكلمات المفتاحية: التفاؤلية غير الواقعية - سلوكيات الخطر - السائق.

Study extract

This study aims to uncover the nature of the relationship between unrealistic optimism and risk behaviors among young drivers. It also seeks to explore the relationship between professional aspects and risk behaviors, as well as the relationship between health aspects and risk behaviors among a sample of young drivers.

To achieve these objectives, the descriptive correlational method, which relies on statistical techniques, was employed. The study sample included 100 drivers from Khenchela Province. In this study, the Unrealistic Optimism Scale developed by Weinstein in 1980, another scale by Bader Mohammed Al-Ansari in 2001, and the Risky Driving Behavior Scale developed by Dr. Fatiha Bouaicha were used.

The study concluded with the following results:

- There is a moderate positive correlation between unrealistic optimism and risk behaviors; that is, the more unrealistic the individual's beliefs, the higher the risk behaviors.
- There is a moderate positive correlation between professional aspects and risk behaviors; meaning that the more unrealistic the individual's beliefs about their professional and social future, the higher the risk behaviors.
- There is a moderate positive correlation between health aspects and risk behaviors among young drivers; indicating that the more unrealistic the individual's beliefs regarding health and illness, the higher the risk behaviors.

Keywords: unrealistic optimism - risk behaviors - driver.

فهرس المحتويات

شكر و عرفان

إهداء

مستخلص الدراسة

.....

..... فهرس المحتويات

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

- 01..... مقدمة إشكالية
- 03..... دوافع اختيار الموضوع
- 04..... أهداف الدراسة
- 04..... أهمية الدراسة
- 04..... التحديد الإجرائي لمفاهيم الدراسة
- 05..... الدراسات السابقة والتعقيب عليها
- 10..... فرضيات الدراسة

الإطار النظري

الفصل الثاني: التفاؤلية غير الواقعية

- 11..... تمهيد
- 11..... تعريف التفاؤلية غير الواقعية

12.....	التفأولية غير الواقعية وبعض المتغيرات
17.....	العوامل المساهمة في التفأولية غير الواقعية
20.....	تفسيرات التفأولية غير الواقعية
25.....	خلاصة

الفصل الثالث: سلوكات الخطر

27.....	تمهيد
27.....	تعريف سلوكات الخطر
28.....	أسباب سلوكات الخطر
29.....	الجوانب السلوكية المرتبطة بسياسة سائق المركبة
31.....	مظاهر السياسة الخطرة
34.....	تعريف السائق
35.....	أخطاء سلوك السياسة الخطرة
40.....	خلاصة

الإطار الميداني

الفصل الرابع: الإجراءات المنهجية للدراسة

41.....	تمهيد
41.....	المنهج المستخدم

41.....	الدراسة الاستطلاعية ومجال الاستفادة منها
42.....	الإطار الزمني والمكاني
43.....	عينة الدراسة
47.....	أدوات الدراسة
55.....	الأساليب الإحصائية
55.....	خلاصة

الفصل الخامس: عرض النتائج وتحليلها ومناقشتها

56.....	تمهيد
56.....	عرض النتائج
58.....	مناقشة النتائج
60.....	الاستنتاج العام
61.....	خاتمة
62.....	قائمة المراجع والمصادر
65.....	الملاحق

فهرس الجداول

الرقم	الجدول	الصفحة
1	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الجنس.....	43
2	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب السن.....	44
3	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي.....	45
4	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب عدد مرات التعرض لحوادث المرور.....	46
5	طريقة تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي.....	48
6	معاملات الثبات لمقياس التفاؤل غير الواقعي.....	49
7	معاملات الارتباط بين البعد المهني وبنوده.....	50
8	معاملات الارتباط بين البعد الصحي وبنوده.....	51
9	معاملات الارتباط بين البعد المالي وبنوده.....	52
10	معاملات الارتباط بين مقياس التفاؤل غير الواقعي وأبعاده.....	52
11	أبعاد وبنود مقياس سلوك القيادة المخاطرة.....	54
12	معامل الارتباط بيرسون والدلالة الإحصائية ومستوى الدلالة للتفاؤل غير الواقعي	54
13	معامل الارتباط بيرسون والدلالة الإحصائية ومستوى الدلالة للجانب المهني.....	56
14	معامل الارتباط بيرسون والدلالة الإحصائية ومستوى الدلالة للجانب الصحي.....	57

قائمة الأشكال

الصفحة	الشكل	الرقم
44	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الجنس.....	1
45	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب السن.....	2
46	توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي..	3
47	عدد مرات التعرض لحوادث المرور.....	4

فهرس المخططات

الصفحة	المخطط	الرقم
25	تفسيرات التفاضل غير الواقعي.....	1

الفصل الأول

الإطار العام للدراسة

- مقدمة إشكالية
- دوافع اختيار الموضوع
- أهداف الدراسة
- أهمية الدراسة
- التحديد الإجرائي لمفاهيم الدراسة
- الدراسات السابقة والتعقيب عليها
- فرضيات الدراسة

مقدمة إشكالية

يعتقد الكثير من الناس أن التفاؤل هو الأمل والفرح المستقبلي والنظرة الايجابية المنتظرة لكل شيء فهو قدراتنا على تحمل مصاعب اليوم أملا في مستقبل أفضل، فالتفاؤل هو النور الذي يضيء لنا طريقنا في الظلمات ويساعدنا بأن نعيش حياة ملؤها المحبة، ويجعلنا نحقق أحلامنا وآمالنا وأن ننظر للحياة بعيون عاشقة وحالمة بما هو أفضل بحياة كريمة هانئة كلها أنوار ورضا بقضاء الله وقدره، بعيدة كل البعد عن التشاؤم، زد على ذلك أن التفاؤل هو وجهة النظر في الحياة والتي تبقى الشخص ينظر إلى العالم كم أنه ايجابي، أو تبقى حالته الشخصية ايجابية، فالمتفائلون عموما يعتقدون بأن الناس والأحداث الجيدة تسير في النهاية نحو الأفضل وهو عبارة عن الميل إلى الجانب الأفضل للأحداث، وتوقع أفضل النتائج حيث نظر الباحثون إلى التفاؤل من زوايا مختلفة وقسموا التفاؤل إلى واقعي، وغير واقعي فالتفاؤل الواقعي يقصدون به التفاؤل الايجابي، أما التفاؤل غير الواقعي بمعنى أن الأشخاص يميلون إلى الاعتقاد بأنهم غير معرضون للخطر، وغالبا ما يبالغون في تفاؤلهم اتجاه المستقبل، فالتفاؤل غير الواقعي غالبا ما يتسبب في التعرض لمخاطر عدة أهمها الحوادث المرورية وخاصة ما يتعلق بقيادة مختلف المركبات، ويظهر ذلك جليا من خلال السلوكيات الخطرة التي يجسدها السائقين في تفاعلاتهم المرورية اليومية، حيث نلاحظ في تصرفاتهم المخاطرة أثناء القيادة التي تتجلى في عدة صور وأشكال منها: الإفراط في السرعة، التجاوز الخطر، تشتت الانتباه، تناول الكحول، التعب أثناء القيادة، عدم احترام مسافة الأمان، القيادة بخشونة، وهذه الأخيرة كلها تؤدي إلى الهلاك وأحيانا تؤدي بهم إلى الموت، فالحوادث المرورية أصبحت مشكلة تعاني منها كل دول العالم، فإنها تبرز بشكل لافت للأنظار في دول العالم الثالث، حيث تحصد أرواح صغار السن من الشباب الذين يعتبرون أساس التنمية في بلدانهم. وتشير إحصائيات (الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب) بتاريخ (06.05.2009) أن الحوادث المرورية المميتة في العالم العربي تؤدي إلى مقتل 26 ألف وربع مليون مصاب بالإضافة

إلى التكاليف الوخيمة التي تقدر بـ60 مليون دولار، إضافة إلى هذا بذلت الجزائر جهودا كبيرة للحد من هذه الظاهرة من خلال تكاتف جهود مصالح الدرك والأمن الوطنيين بالإضافة إلى الحملات التوعوية، لكن لا القوانين الرعدية ، ولا مشاريع تهيئة الطرق ، ولا جهود كل من مصالح الدرك والأمن ساهمت في الحد من تفاقم هذه الظاهرة ، والدليل على ذلك أن الجزائر تحتل المرتبة الرابعة عالميا بعد كل الولايات المتحدة، إيطاليا، فرنسا، والمرتبة الثانية على الصعيد المغربي حسب إحصائيات 2009، وفي هذا السياق فقد أحصت مصالح الشرطة الجزائرية حوالي 224 حادث خلال الثلاثي الأول من سنة 2011 وحوالي 4786 جريحا و149 قتيل في نفس السنة، واستنادا إلى تقارير مصالح الأمن يتبين أن أسباب حوادث المرور في الجزائر تتعلق بثلاث عوامل رئيسية ألا وهي الطريق والمحيط والمركبة والعامل البشري .(بوعيشة، 2012، 24) وفي ضوء موضوعنا تناولت بعض الدراسات السابقة متغيرات دراستنا الحالية ،وبداية بدراسة بدر محمد الانصاري 2001 التفاؤل غير الواقعي وعلاقته ببعض متغيرات الشخصية (التفاؤل، التشاؤم، اليأس، الذنب، خزي)، هدفت هذه الدراسة إلى تحديد العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وبعض المتغيرات الشخصية ،وقد شملت العينة على (356) طالب وطالبة استعمل الباحث في دراسته مقياس التفاؤل غير الواقعي ذ، ومقياس التفاؤل والتشاؤم، ومقياس الذنب والخزي من إعداد الباحث، وفي النهاية توصل الأنصاري إلى نتائج مفادها انه لا توجد فروق بين الجنسين في التفاؤل غير الواقعي، أن التفاؤل غير الواقعي يرتبط إيجابا بالتفاؤل ،ويرتبط سلبا بالتشاؤم واليأس والذنب والخزي (مشري، 2017، 08). إضافة إلى هذه الدراسة أجرت ريمة حمدي سيف السالم سنة 2017 دراسة بعنوان سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين والتي هدفت إلى البحث عن سلوك المخاطرة لدى السائقين وفيما إذا كانت هناك علاقة بين سلوك المخاطرة وارتكاب الجنس، السن، الحالة العائلية، المستوى التعليمي، الأقدمية في السياقة، نوع الرخصة، نوع التأمين)

استخدمت ريمة حمدي المنهج الوصفي التحليلي واعتمدت على عينة قوامها 69 سائق، وتم استخدام مقياس سلوك المخاطرة لدى السائقين من إعداد الباحثان وفي الأخير توصلت الدراسة الى نتائج أهمها: أن المستويات منخفضة في سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وجود علاقة ارتباطية ذات دالة إحصائية بين سلوك المخاطرة وعدد حوادث المرور، توصلت الباحثان إلى انه توجد فروق ذات دالة إحصائية في سلوك المخاطرة لدى عينة البحث تعزى لخصائص: الجنس، السن، أقدمية السياقة، الحالة العائلية، نوع الرخصة، نوع التامين (بودانة، 2017).

إن هذه السلوكيات المنتشرة في مجتمعنا وغيرها تتم عن عدم احترام الإجراءات الوقائية من طرف السائقين واختيارهم لمواجهة الأخطار دون وعي بتوابعها، والتي قد تصل في بعض الحالات إلى وقوع ضحايا، ومنه طرحت الباحثتان التساؤل الآتي:

هل توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين التفاؤل غير الواقعي وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين؟

ونتفرع عن هذا السؤال أسئلة فرعية:

- هل توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين الجانب المهني والاجتماعي وسلوكيات اخطر لدى الشباب السائقين؟

- هل توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين الجانب الصحي وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين؟

1- دوافع اختيار الموضوع

1-1- الدوافع الذاتية

- رغبة الباحث الشخصية في اختيار هذا الموضوع.
- يمس شريحة عامة في المجتمع إذ لدينا في العائلة أشخاص يقومون بسلوكيات خطيرة أثناء السياقة.

1-2- الدوافع الموضوعية

- إثراء المكتبة وتزويدها بمعارف جديدة.
- وضع برنامج وقائي للسائقين الشباب الذين يقومون بسلوكيات خطيرة.

2- أهداف الدراسة

- الكشف عن العلاقة الموجودة بين التفاعلية غير الواقعية وسلوكيات الخطر.
- الكشف عن العلاقة الموجودة بين الجانب المهني والاجتماعي وسلوكيات الخطر.
- الكشف عن العلاقة الموجودة بين الجانب الصحي وسلوكيات الخطر.

3- أهمية الدراسة

1-3- الأهمية النظرية

- إثراء الجانب النظري والبحث العلمي فيما يخص علم النفس الصحة.
- تزويد الشباب السائقين بالمعلومات عن التفاعلية غير الواقعية وسلوكيات الخطر.

2-3- الأهمية التطبيقية

- دراسة علاقة التفاعل غير الواقعي بسلوكيات الخطر وتحديد إجراءاتها.
- دراسة المتغير النفسي الذي هو التفاعل غير الواقعي وسلوكيات الخطر الذي ظهر حديثاً في علم النفس الصحة.

4- التحديد الإجرائي لمفاهيم الدراسة

4-1- التفاعلية غير الواقعية: هي الدرجة التي يتحصل عليها السائق في مقياس التفاعل غير الواقعي الذي تم إعداده من طرف واينشتاين الذي أنجزه سنة 1980، والثاني لصاحبه بدر محمد الأنصاري سنة 2001.

4-2- سلوكيات الخطر: هي الدرجة التي عليها يتحصل السائق في مقياس سلوك القيادة المخاطرة لدى السائقين، الذي تم إعداده من طرف الدكتورة فتيحة بوعيشة.

4-3 السائق الخطر: هو الشخص الذي يقوم بسلوكيات خطيرة أثناء القيادة.

5- الدراسات السابقة

في ضوء البحث عن الدراسات ذات الصلة بالموضوع تم التوصل إلى:

❖ دراسة وانشتاين 1986 (التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بالقابلية للمرض).

• أهداف الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى البحث في علاقة التفاؤل غير الواقعي بالقابلية للمرض.

• عينة الدراسة

شملت عينة الدراسة على 296 فردا تم اختيارهم بطريقة عشوائية من سكان مدينة نيو جرسى، وقد اعتمد الباحث في جمع البيانات على الاستبيان تكون من 32 حدثا خطيرا تم توزيعه عبر البريد.

• نتائج الدراسة

أظهرت النتائج أن اعتقاد الشخص بأنه غير معرض للأذى أو أنه أقل تعرضا من غيره، لا يتعلق بالجنس أو العمر أو التربية أو حتى بطبيعة العمل، كما وضحت النتائج بأن التفاؤل غير الواقعي غالبا ما يعود إلى تعميم الأشخاص لتجاربه التي حصلت لهم في الماضي واعتبارها أساسا لمستقبلهم، فإذا لم تظهر لدى الشخص مشكلة فيما مضى من حياته، فسيعم هذا الاعتقاد ويعتقد أنها لم تحصل في الماضي فلن تحصل في المستقبل، كما توصل الباحث إلى أن التفاؤل غير الواقعي يزيد بزيادة الاعتقاد بالقدرة على منع حدوث الخطر، ويزيد أيضا بنقص التجربة الشخصية. (رجيل 2015).

❖ دراسة زعابطة سيرين هاجر 2011 (التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بسلوك القيادة

الصحي لدى السائقين).

• أهداف الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن طبيعة العلاقة التي تربط التفاوض غير الواقعي والسلوك السياقة الصحي لدى السائقين، فضلا عن التعرف عن الفروق بين أفراد العينة في كل من التفاوض غير الواقعي وسلوك السياقة الصحي حسب متغيرات السن والمستوى التعليمي وعدد مرات التعرض لحادث مرور ومدة السياقة الفعلية.

• عينة الدراسة

شملت عينة الدراسة (133) سائق سيارة سياحية من حديقة السيارات بمدينة سيدي بلعباس ولتحقيق أهداف الدراسة قمنا باتباع المنهج الوصفي، واستخدمت مقياسين صمم بقياس متغيرات الدراسة كما اعتمدت على الرزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (spss) وفي جمع وتحليل البيانات.

• نتائج الدراسة

وقد خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

- توجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاوض غير الواقعي والسلوك الصحي لدى السائقين.
- توجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاوض غير الواقعي وصيانة السيارة.
- توجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاوض غير الواقعي واحترام قانون المرور.
- توجد علاقة سلبية دالة إحصائيا بين التفاوض غير الواقعي والخصائص النفسواجتماعية والفيزيولوجية المحبب توفرها لدى السائق.
- توجد فروق دالة إحصائيا بين السائقين في التفاوض غير الواقعي تعزى إلى السن لصالح الفئة من 20 إلى 30 سنة والفئة الأكبر من 50 سنة.
- لا توجد فروق دالة إحصائيا بين السائقين في التفاوض غير الواقعي تعزى إلى المستوى التعليمي.

- لا توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين والتفاؤل غير الواقعي تعزى إلى عدد مرات التعرض لحادث المرور.
- لا توجد فروق بين السائقين في التفاؤل غير الواقعي وسلوك القيادة الصحي تعزى إلى مستوى السن.
- توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في سلوك القيادة الصحي تعزى إلى عدد مرات التعرض لحادث مرور لصالح الفئة التي لم يسبق لها وان تعرضت لأي حادث.
- لا توجد فروق دالة إحصائية بين السائقين في سلوك القيادة الصحي تعزى إلى مدة القيادة الفعلية. (سيرين، 2011).

❖ دراسة سعد الدين بوطبال 2012 (دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب).

• أهداف الدراسة

هدف من خلالها إلى التعرف على مدى شيوع سمة التفاؤل غير الواقعي لدى السائقين الشباب وطبيعة الفروق بين مرتكبي الحوادث المرورية وغيرهم في هذه الخاصية باستخدام مقياس التفاؤل غير الواقعي الذي كيفه بدر الدين الأنصاري على البيئة الكويتية، حيث اعتمد في الدراسة الحالية.

- عينة الدراسة

عينة قدرها (240) سائق، بعد تحليل البيانات باستخدام برنامج SPSS، توصلت الدراسة إلى أن السائقين الشباب الذين ارتكبوا حوادث مرورية يمتلكون مستويات أعلى من التفاؤل غير الواقعي مقارنة بالسائقين الذين لم يرتكبوا حوادث مرورية.

- نتائج الدراسة

كما بينت نتائج هذه الدراسة الحالية عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين الشباب المتزوجين والسائقين العزاب بما يخص التفاؤل غير الواقعي. (بوطبال 2012).

❖ دراسة الصالح أبركان وتوفيق البرغودي 2015 (التنبؤ بادراك الشباب لسلوك السياقة الخطر من خلال التفاؤلية غير الواقعية).

- أهداف الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف بين العلاقة التفاؤلية غير الواقعية وسلوك السياقة الخطر وكذلك التعرف على تأثير التفاؤلية غير الواقعية على سلوك السياقة الخطر في ضوء بعض المتغيرات الديموغرافية (الجنس، السن، المستوى التعليمي، الخبرة في السياقة).

- عينة الدراسة

حيث اعتمدت الدراسة على عينة قدرها (59) سائق، من فئة الشباب، واستخدمت في الدراسة أداتان هو ما مقياس التفاؤلية غير الواقعية لبدر محمد الأنصاري 2001 ومقياس سلوك السياقة الخطر.

• نتائج الدراسة

وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوك السياقة الخطر في بعدي الثقة الذاتية المفرطة والسرعة في القيادة، وكذلك تأثير التفاؤلية والعمر على سلوك السياقة الخطر وانتهت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات. (إبركان 2015).

5-1- التعقيب عن الدراسات السابقة

تباينت أهداف الدراسات السابقة بناءً على المتغيرات التي تم التركيز عليها. فقد هدفت دراسة وانشتاين عام 1986 إلى فهم التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بالقابلية للمرض، بينما استهدفت دراسة زغابطة وسيرين هاجر عام 2011 دراسة التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين. ومن جانبها، كانت دراسة بوطبال عام 2012 تهدف إلى فهم دور التفاؤل غير الواقعي في حوادث السير ومدى شيوعه بين الشباب، بالإضافة إلى تحليل الفروق بين مرتكبي حوادث السير وغيرهم. بينما كان هدف دراسة الصالح وأبركان وتوفيق البرغودي عام 2015 هو التنبؤ بإدراك الشباب لسلوك السياقة الخطر من خلال مستوى التفاؤلية غير الواقعية.

تباينت الدراسات السابقة في نوعية العينة التي تم إجراء الدراسة عليها، ولكن معظمها كانت موجهة نحو الشباب السائقين. على سبيل المثال، دراسة وانشتاين اعتمدت على عينة تضم 296 فرداً اختارهم بطريقة عشوائية، في حين اعتمدت دراسة زغابطة سيرين هاجر على عينة تضم 133 سائقاً، ودراسة بوطبال على عينة تضم 240 سائقاً، ودراسة الصالح وأبركان وتوفيق البرغوتي على عينة تضم 59 سائقاً. أما عينة الدراسة الحالية، فتكونت من 100 سائق في ولاية خنشلة.

وتناولت معظم الدراسات السابقة معامل الارتباط بيرسون الذي يظهر العلاقة بين متغيرين كميين، واستخدمت الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) في تحليل النتائج.

تظهر نتائج الدراسات المختلفة تبايناً في العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وعدة متغيرات، كما يلي:

الدراسة المتعلقة بعلاقة التفاؤل الغير الواقعي بالقابلية للمرض أظهرت عدم ارتباط هذه السمة بالجنس، العمر، التربية، أو طبيعة العمل. وكشفت النتائج أيضاً عن زيادة التفاؤل غير الواقعي مع زيادة الاعتقاد بالقدرة على منع الخطر، وكذلك مع نقص التجربة الشخصية.

بالنسبة للدراسة التي تتناول علاقة التفاؤل غير الواقعي بالسلوك الصحي لدى السائقين، فقد أظهرت النتائج وجود علاقة سلبية دالة إحصائياً بين التفاؤل غير الواقعي والسلوك الصحي لدى السائقين.

أما دراسة بوطبال، فلم تجد فروقاً دالة إحصائياً بين السائقين الشباب المتزوجين والسائقين العزاب فيما يتعلق بسمة التفاؤل غير الواقعي.

وأخيراً، أظهرت دراسة الصالح وأركان وتوفيق البرغوثي وجود علاقة بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوك السياقة الخطر.

6-فرضيات الدراسة

6-1- الفرضية العامة

توجد علاقة ارتباطيه بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين.

6-2- الفرضيات الجزئية

- توجد علاقة ارتباطيه دالة إحصائياً بين الجانب المهني والاجتماعي وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين.

– توجد علاقة ارتباطيه دالة إحصائيا بين الجانب الصحي وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين.

الإطار النظري

الفصل الثاني

التفأولية غير الواقعية

- تمهيد
- تعريف التفأولية غير الواقعية
- التفأولية غير الواقعية وبعض المتغيرات
- العوامل المساهمة في التفأولية غير الواقعية
- تفسيرات التفأولية غير الواقعية
- خلاصة

تمهيد

تلقي مفهوم التفؤل غير الواقعي اهتماماً متزايداً من الباحثين في مجالات علم النفس المتنوعة، وخاصة في علم النفس الصحي، نظراً لتأثيره على السلوكيات البشرية، بما في ذلك السلوكيات المرتبطة بالقيادة. يعتقد العديد من السائقين بشكل عام أنهم أقل عرضة لحدوث الحوادث المرورية والمشاكل السلبية الأخرى مقارنة بالآخرين، وأنهم أكثر تعرضاً للتجارب الإيجابية.

أولاً: تعريف التفؤلية غير الواقعية

تم تسمية التفؤل غير الواقعي بمصطلحات مختلفة من قبل الباحثين وحسب توجهاتهم واتجاهاتهم البحثية. بعضهم يشير إليه باسم "التفؤلية الدفاعية" أو "التفؤل الساذج"، (زعابطة، 2011)، بينما يطلق آخرون عليه مصطلح "توهم الحصانة" أو "التحيز التفؤلي". وثمة من يستخدم مصطلح "التفؤل المقارن" لوصف هذه الظاهرة.

- يعرف بدر الأنصاري التفؤل غير الواقعي بأنه اعتقاد الشخص بقدرته على التفؤل تجاه الأحداث دون وجود مبررات منطقية أو حقائق تدعم هذا الاعتقاد. في هذا الإطار، يتوقع الفرد عادةً حدوث أشياء إيجابية أكثر مما يحدث في الواقع، ويقلل من احتمال وقوع الأمور السلبية. هذا التباين بين التوقعات والواقع قد يؤدي في بعض الأحيان إلى نتائج غير متوقعة، مما يعرض الشخص لمخاطر عديدة. (الأنصاري، 2001، 200).
- قدم وانشتاين تعريفاً للتفؤل غير الواقعي بوصفه اعتقاد الفرد بأن الأمور الإيجابية ستحدث له أكثر مما هو واقعياً، واعتقاده بأن الأمور السلبية ستحدث له أقل مما هو عليه في الواقع. (ALI SALIH, 2022, 5)

- يعرف تايلور وبراون (Taylor1988,Brown) التفؤل غير الواقعي بأنه شعور الشخص بالتفؤل تجاه الأحداث دون وجود مبررات منطقية أو حقائق تدعم هذا الشعور. هذا التفؤل غير المبرر يمكن أن يؤدي في بعض الأحيان إلى نتائج غير

متوقعة، مما يسبب إحباطاً شديداً للفرد، ويعرضه لمخاطر الإصابة بالأمراض النفسية والجسدية. كما أظهرت دراسة تايلور وزملائه (1992) أن التوقعات غير الواقعية للأفراد تجاه أحداث المستقبل، خاصة في الأمور الصحية، قد تدفعهم إلى إهمال السلوك الصحي الجيد. (بدر محمد الأنصاري، 1998، 23).

- يفرق بين التفؤل المقارن والتفؤل غير الواقعي من خلال تعريف كل منهما. يُعرف التفؤل المقارن على أنه نزعة تجعل الفرد يتوقع حدوث أشياء إيجابية يستفيد منها دون غيره، وحدث أشياء سلبية يعاني منها الآخرون فقط. بكلمات أدق، يشعر البعض بأنهم محصنون من سلبيات الحياة، متيقنين أن كل ما هو سلبي سيقع على الآخرين. أما التفؤل غير الواقعي، فيُعرف على أنه نزعة تجعل الفرد يتوقع حدوث أشياء إيجابية أكثر مما يحدث في الواقع ويستفيد منها، ويعتقد أن كل ما هو سيء سيبتعد عنه. يظن البعض أنهم سيستفيدون من الأمور الإيجابية التي لا يستفيد منها الآخرون. يُعتبر التفؤل غير الواقعي إحدى آليات الدفاع التي يستخدمها الأنا لخفض القلق الناجم عن التخوف من الأخطار. (CHWEITZER, 2002, p227-228).

ثانياً: التفؤلية غير الواقعية وبعض المتغيرات

1- التفؤل غير الواقعي ومتغيرات الشخصية

أجرى ماهاتاني وجونستون (1989) دراسة على عينة مكونة من 60 طالباً من طلاب كلية الطب في إحدى الجامعات البريطانية. تم تطبيق استبيان التفؤل غير الواقعي على هذه العينة، والذي ركز على مدى تعرضهم لاحتمال الإصابة بـ 18 مرضاً، منها أمراض عقلية، مقارنة بأقربائهم. بالإضافة إلى ذلك، تم تطبيق استبيان حول الاتجاهات نحو المرض العقلي. كشفت نتائج الدراسة عن وجود ارتباط جوهري موجب بين التفؤل غير الواقعي والاتجاهات الإيجابية نحو المرض العقلي.

درس ديبيري وزملاؤه (1990) القلق والتفؤل غير الواقعي، حيث أشاروا إلى أنه عندما يُطلب من الناس تقدير احتمال تورطهم في حادث معين من حوادث الحياة، فإنهم يميلون إلى التفؤل بشكل غير واقعي. فهم يعتقدون، على سبيل المثال، أن الحوادث السلبية أقل احتمالاً لحدوثها لهم مقارنة بالآخرين، في حين يعتقدون أن الحوادث الإيجابية أكثر احتمالاً لحدوثها لهم مقارنة بالآخرين. فعندما يُطلب منهم تقدير احتمال أن يصبحوا ضحية في حادث تصادم على السكة الحديدية، فإنهم غالباً ما يعتقدون أن احتمال كونهم ضحية أقل من أقرانهم. على الرغم من وجود أدلة تدعم هذه الظاهرة، إلا أن أثر التفؤل غير الواقعي قد يعكس أحياناً ليصبح الناس متشائمين بشكل غير واقعي في ظروف معينة. وقدمت تفسيرات معرفية للتغير في مستويات التفؤل والتشاؤم التي يختبرها الشخص تجاه الأحداث، حيث فحصت العلاقة بين التفؤل والتشاؤم والقلق كمتغير مرتبط بالجوانب الانفعالية والمعرفية في هذه الدراسة. ووجد ارتباط سلبي بين معدل القلق الذي تشعر به الطالبات الإنجليزيات تجاه أحداث سلبية معينة ومدى التفؤل غير الواقعي لديهن بشأن حدوث هذه الأحداث، مثل: أن تصبح الفتاة ضحية اغتصاب، حدوث سرطان الثدي، العدوى بفيروس الإيدز، أن تصبح الفتاة ضحية اعتداء بقصد السرقة، أن تكون عاقراً، أن تطلق خلال خمس سنوات من الزواج، أن تصاب في حادث سيارة، العدوى بأمراض تناسلية، المعاناة من اكتئاب شديد، أن يسرق اللصوص سيارتها، أن تُفصل من الوظيفة، أن تُفصل من الكلية، أن تصاب بأزمة قلبية قبل سن الأربعين. استخلص الباحثون أن مستوى القلق الذي يختبره الفرد تجاه حادث سلبي معين يمكن أن يؤثر في مستوى التفؤل أو التشاؤم غير الواقعي تجاه هذا الحادث.

في دراسة أجراها "هورينز" عام 1995، تم الكشف عن طبيعة العلاقة بين التفؤل غير الواقعي وبعض متغيرات الشخصية. استخدمت عينة مكونة من 90 طالباً وطالبة من إحدى المدارس الثانوية الألمانية، تضمنت 45 فتاة و48 فتى تتراوح أعمارهم بين 15 و18 عاماً. طُبّق عليهم مقياس للتفؤل غير الواقعي تم تطويره من مقياس "وينشتاين"،

بحيث أصبح يتكون من 34 بنداً، منها 17 بنداً إيجابياً و 17 بنداً سلبياً، تُجاب على مقياس متدرج من 9 نقاط. بالإضافة إلى ذلك، تم تطبيق عدد من مقاييس الشخصية على أفراد العينة، بما في ذلك خداع الذات، الشعور الزائف بالقدرة على التحكم، السلوك الاجتماعي، السعادة، التوازن الوجداني، وتقدير الذات. أظهرت نتائج الدراسة وجود ارتباطات جوهرية موجبة بين التفاؤل غير الواقعي وكل من خداع الذات (ر-51, 0) والشعور الزائف بالقدرة على التحكم (ر-35, 0) وتقدير الذات (ر-67, 0) والسلوك الاجتماعي (ر-40, 0) والسعادة (ر-38, 0) والتوازن الوجداني (ر-34, 0). (الأنصاري، 2001، 201، 202، 203).

2- التفاؤل غير الواقعي والمشكلات الصحية

في دراسة أجراها "واينشتاين" عام 1982 حول التفاؤل غير الواقعي المتعلق بالقابلية للمشكلات الصحية، ذكر في مقدمتها أن الناس يُحثون دائماً على حماية أنفسهم من الأمراض والحوادث والجرائم والأخطار البيئية. ورغم أن الاحتياطات والتدابير الوقائية الواجب اتباعها معروفة بشكل عام، فإن المعلومات عنها متاحة عادة. ومع ذلك، يفشل الناس كثيراً في اتباع هذه التدابير الوقائية، ويعانون من الأمراض ويتعرضون للأذى البدني والآلام النفسية التي كان يمكن تجنبها.

وغير المتخصصين يقدمون تفسيراً بسيطاً لهذا الأمر، حيث يفترضون أن الناس يميلون إلى الاعتقاد بأنهم محصنون وغير معرضين للأذى، ويفشلون في اتخاذ الإجراءات اللازمة لأنهم يتوقعون أن المصائب ستصيب الآخرين وليسهم أنفسهم. على الرغم من توافر الأدلة على أن الاعتقادات المتصلة بالقابلية للمرض تعتبر منبئات مهمة بالسلوك الوقائي للصحة، فإننا نعرف القليل عن أصل هذه الاعتقادات ومدى دقتها.

هدفت دراسة "واينشتاين" إلى فحص هذه الاعتقادات المتعلقة بالقابلية للمرض لدى عينة من طلاب الجامعة الذين يتمتعون بصحة جيدة بشكل عام، حيث قام بفحص التفاؤل

غير الواقعي فيما يتعلق بالقابلية للمرض. وقد فسّر اعتقاد الناس بأن احتمال وقوعهم في الأخطار أقل من المتوسط (وسمى التفاؤل غير الواقعي كذلك تحيز التفاؤل) بتفسيرات عدة، منها:

أولاً: يُعتبر هذا شكلاً من أشكال السلوك الدفاعي للأناء، أو مقاومة ضد الاعتراف بأنفسهم كأشخاص غير مُعرضين للمخاطر، وذلك لأن التهديد الحقيقي يمكن أن يثير القلق. ومع ذلك، تم استهداف هذا التفسير بانتقادات كثيرة، بالإضافة إلى تفسيرات غير واقعية متعلقة بالتفاؤل.

ثانياً: يُعتبر هذا أخطاء في التفكير المعرفي، حيث يميل الأفراد، على سبيل المثال، إلى التركيز بشكل مفرط على أنفسهم، مما يجعل من الصعب عليهم قبول وجهات نظر الآخرين. ونتيجة لذلك، قد ينسى أن العوامل التي تجعلهم يشعرون بأن حدثاً معيناً لا يمكن أن يحدث لهم قد تؤثر أيضاً على آخرين بنفس الشكل. فقد نفكر أن احتمال الإصابة بمرض القلب يقل بالنسبة لنا لأننا نمارس التمارين الرياضية ونتجنب الدهون، دون أن نأخذ في الاعتبار أن هناك أشخاصاً آخرين يقومون بنفس الأمور أو أكثر ومع ذلك يُصابون بهذا المرض. ونتيجة لتركيزنا على ذواتنا، فإن أي عامل يؤثر في اعتقاداتنا حول احتمالية الإصابة بمرض ما قد يؤدي إلى أخطاء في التقييمات التي نصدرها بشأن هذا الخطر. على سبيل المثال، قد يجعلنا نقص الخبرة بمشكلة صحية نعتقد أنها لا تُمكن أن تحدث لنا، مما يقلل من احتمالية وقوعنا تحت هذا الخطر. ومن جهة أخرى، أظهرت الأبحاث وجود عامل آخر متصل بالأخطاء المعرفية وهو تحيز التفاؤل، حيث في بعض المشكلات مثل الأزمات القلبية، يكون لدى الأشخاص صورة عقلية نمطية عن الضحية، وإذا لم يروا أنفسهم متماثلين لهذه الصورة، فقد يظنون أن المشكلة لن تحدث لهم، حتى لو كانوا يختلفون عن هذه الصورة في جوانب لا تتعلق بخطر الإصابة بهذا المرض. (محمد بدر الأنصاري، 2001، 204-205).

3- التفاؤل غير الواقعي وبعض المتغيرات الاجتماعية

لقد تمت دراسة العلاقة بين التفاؤل غير الواقعي وعدة متغيرات، بما في ذلك توقعات الدخل الوظيفي، والضغوط المهنية، وحوادث العمل، بالإضافة إلى الفروق بين الجنسين في التفاؤل. وقد تم أيضاً استكشاف الاختلافات بين المجتمعات في هذا السياق. سنشير إلى هذه الدراسات بمزيد من التفصيل.

3-1- الفروق الجنسية والأعمار في التفاؤل غير الواقعي

أجرى الباحثان التركيان (Yildimir, Hablemitoglu) دراسة حول الفروق بين الجنسين في مستوى التفاؤل والواقعية باستخدام تمرکز الذات كمحور للدراسة. شملت الدراسة عينة من 263 طالباً، متألفة من 127 طالبة و136 طالباً ذكراً في جامعة أنقرة. وقد استخدم الباحثان مقياساً لتوجهات التفاؤل غير الواقعي للأحداث المستقبلية، الذي يقيس التمرکز حول الذات، بالإضافة إلى مقياس للضبط المدرك، أظهرت النتائج وجود فروق بين الجنسين، حيث كانت نتائج الذكور تشير إلى مستويات أعلى من التمرکز على الذات مقارنة بالإناث، مما يدل على تفاؤل غير واقعي، بينما كانت الإناث أكثر واقعية في تقديرهن لأحداث الحياة المستقبلية. (زغابطة سيرين هاجر، 73، 2011).

3-2- علاقة التفاؤل غير الواقعي بالحياة المهنية

أجرت دراسة من قبل (شيبيرد وأوليت وفيرنانديز) في عام 1996، استهدفت تقدير مستوى التفاؤل غير الواقعي لدى طلاب علم النفس في إحدى الجامعات الأمريكية، حيث بلغ عددهم 82 طالباً، موزعين بواقع 31 طالباً من السنة الثانية، و22 طالباً من السنة الثالثة، و29 طالباً من السنة الرابعة. تم تطبيق مقياس لقياس التفاؤل غير الواقعي عليهم، وذلك عبر استفسارهم حول توقعاتهم للوظيفة التي سيعملون فيها بعد التخرج والدخل

السنوي المتوقع من تلك الوظيفة. أظهرت النتائج زيادة في مستوى التفاوض غير الواقعي لدى طلاب السنة الثانية مقارنة بالطلاب في السنتين الثالثة والرابعة. وأشارت الدراسة إلى أن التفاوض غير الواقعي ينخفض كلما زادت سنوات الدراسة، حيث يتباين مستوى التفاوض مع تقدم الطلاب في مراحل دراستهم. (زغابطة سيرين هاجر، 2011، 74).

4- التفاوض غير الواقعي والثقافة

قام باحثون بمن فيهم بيترز، وكاميرت، وسيزابينسكى (1997) بدراسة لفهم الفروق الثقافية في التفاوض غير الواقعي. تمت هذه الدراسة على عينة تضم 670 بولندياً، و337 بلجيكياً، و112 مغربياً، بإجمالي عينات قدره 19 عينة، وتتراوح أعمارهم بين 17 و35 عاماً. تم تطبيق مقياس "وينشتاين" للتفاوض غير الواقعي عليهم. أظهرت نتائج الدراسة وجود فروق ثقافية في التفاوض غير الواقعي، حيث كان للبولنديين أعلى مستويات التفاوض غير الواقعي، تليهم البلجيكيون، ثم المغربيون.

أما دراسة "هايني وليهمان" (1995)، التي تهدف إلى عقد مقارنة ثقافية بين الكنديين واليابانيين في التفاوض غير الواقعي، فقد تمت على عينة يابانية تضم 196 فرداً، وعينة كندية تضم 324 فرداً، وتراوحت أعمارهم بين 18 و25 عاماً. تم تطبيق مقياس "وانشتاين" للتفاوض غير الواقعي على العينتين. أظهرت نتائج هذه الدراسة أيضاً وجود فروق ثقافية في التفاوض غير الواقعي، حيث كان للكنديين متوسط أعلى من اليابانيين في التفاوض غير الواقعي. (الأنصاري، 2001، 208، 209).

ثالثاً: العوامل المساهمة في التفاوضية غير الواقعية

من الصعب تحديد ما إذا كان الفرد متفائلاً بشكل غير واقعي فيما يتعلق بمجموعة من الأحداث المتنوعة. أظهرت الدراسات والأبحاث المتعلقة بالتفاوض غير الواقعي أنه على الرغم من أن العديد من الأحداث تنتج توقعات متفائلة، إلا أنها ليست جميعها كذلك. يختلف حجم التحيز بشكل كبير بين الأحداث، وكذلك يختلف مستوى تفاؤل الأفراد باختلاف

الموضوع والسياق. بالتالي، يساعد فهم عوامل تشكل التفاوض غير الواقعي على التنبؤ بحدوث هذه التحيزات.

لفهم عوامل تشكل التفاوض غير الواقعي، من المهم معرفة ما إذا كانت هذه العوامل تحفيزية أم معرفية بشكل أساسي. يعني ذلك ما إذا كان الأفراد يشوهون عن قصد المعلومات لأغراض معينة، وهو ما يعرف بالعامل التحفيزي، أم إذا كانوا ضحايا لعمليات التفكير الخاصة بهم، وهو ما يعرف بالعامل المعرفي.

فبالنسبة للعامل التحفيزي يتجسد في ثلاث نقاط أساسية تخدم الذات والتي تتمثل في:

- تعزيز أو الحفاظ على الذات.
- إبراز صورة اجتماعية ايجابية "تجسيد الذات مع الآخرين".
- الحد من الخوف وحماية الأنا من التهديدات المرتبطة بمواجهة النتائج غير مرغوب فيها.

في عام 1980، اكتشف العالم النفسي واينشتاين أنه عندما يكون لدى الفرد استثمار عاطفي معين في نتيجة ما، ويريد حماية احترام ذاته أو تحسينه، والمعروف باسم "تعزيز الذات"، فإن العوامل التي يركز عليها في تفكيره عادةً تزيد من احتمال تحقيق النتيجة التي يسعى إليها. وإذا كان هذا الاستنتاج صحيحاً، يمكن توقع أن الأفراد الذين يمتلكون مستويات عالية من احترام الذات، أو بمعنى آخر "الأفراد غير المصابين بالاكنتاب"، سيكونون أكثر عرضة لاتخاذ الإجراءات التي تزيد من فرص نجاحهم في تحقيق أهدافهم وتعزيز شعورهم بالذات.

أما بالنسبة للعامل المعرفي فهو يتعلق بالأخطاء المعرفية التالية:

- وهم السيطرة: لقد وجد وانشتاين 1980 أن الفرد ينظر للأحداث يمكن السيطرة عليها، وتبقى السيطرة على الحدث مؤشراً قوياً على حجم التحيز المتفائل "التفاؤل غير الواقعي".
- التحيزات الاحتمالية الشديدة: هناك أدلة تدعم هذا الخطأ والتي تشير إلى أن الأفراد يبالغون قليلاً في المخاطر الصغيرة "التشاؤم غير الواقعي"، يقللون بدرجة عالية الأخطار الكبيرة للأحداث "التفاؤل غير الواقعي".
- التجربة الماضية مع الحدث: وعليه فإن العوامل التحفيزية تتسبب في تشكيل التحيزات المتعلقة بالحدث، أما العوامل المعرفية توضح لنا كيفية ظهور تلك التحيزات. وباختصار هناك دليل قوي على أنه يجب أن يتوفر شرطين لكي ينشأ التفاؤل غير الواقعي هما:

- حاجة الفرد إلى وجود درجة من الالتزام أو الاستثمار العاطفي في النتيجة.
- النظر إلى الحدث على أنه قابل للتحكم والسيطرة عليه. (Coelho, 2010)

ولقد حدد Weinstein أربع خصائص تحدد تصورات الخطر المتحيز تلقائياً وهي:

- الاعتقاد بأنه إذا لم تظهر المشكلة بعد فإنها لن تظهر في المستقبل بمعنى أن الفرد معفي من المخاطر المستقبلية.
- الاعتقاد بأن المشكلة يمكن الوقاية منها بالاعتماد على القدرات والإمكانيات الفردية.
- الاعتقاد أن المشكلة نادرة الحدوث.
- نقص الخبرة الشخصية مع المشكلة أو اتجاه الخطر. (بولحبال أية، 2020، 35، 36).

وعليه التفاؤل الغير واقعي ينشأ نتيجة تفاعل بين عوامل أساسية، وهي العامل التحفيزي المتعلق بالذات والعامل المعرفي المتعلق بالأخطاء. هذا التفاعل يؤدي إلى تشكّل تحيزات في تقدير الأحداث أو المواقف، تتميز بأنها غير واقعية، حيث تقلل من احتمالية

التعرض للأمور السلبية وتزيد من احتمالية التعرض للأمور الإيجابية. هذا السلوك يُعزز انعكاساً متحسناً للواقع، مما يمكن الفرد من التعامل بشكل أكثر فعالية مع التحديات والفرص.

رابعاً: تفسيرات التفأولية غير الواقعية

تركز التحليلات حول تفسيرات التفأول غير الواقعي فيما إذا كانت ذات طبيعة تحفيزية أو معرفية. وفي هذا السياق، يمكن تحديد تفسيرين أساسيين لهذا التفأول غير الواقعي: التفسيرات التحفيزية المتعلقة بالعوامل الدافعية، والتفسيرات المعرفية المتعلقة بالعوامل المعرفية.

1- التفسيرات التحفيزية للتفأولية غير الواقعية

التفسيرات التحفيزية المتعلقة بالعوامل الدافعية للتفأول غير الواقعي تفترض وجود تحريفات متعمدة لحدث من الممكن أن يحدث، والتي من المفترض أن تؤثر في الحصول على النتائج المرغوبة وتجنب النتائج غير المرغوب فيها. وتتمثل التفسيرات التحفيزية فيما يلي:

1-1- الدفاع عن الذات

مناصرو هذا التفسير، مثل "وانشتاين" و"تايلر" و"براون"، يرون أن الأشخاص غالباً ما يتحيزون لأنفسهم في توقع الحوادث الإيجابية والسلبية بهدف تحسين تقديرهم لذواتهم أو على الأقل الحفاظ عليها. يُفند هذا الرأي في قولهما في عام 1955: "إذا كنا أكفاء فيما نفعل، فعلينا أن نعرف كيف نكون فاعلين في تجنب المشكلات التي يلزم تجنبها، أو أن نصل إلى الأهداف التي نرجوها". ومن هنا، يظهر لنا أن بعض الأفراد يلجؤون إلى التفأول غير الواقعي، حيث يشعرون بأنفسهم محصنين، ويتجاوزون المشاكل التي يواجهونها. ويجب أن يكون التفأول غير الواقعي أقوى بالنسبة للمخاطر التي يمكن

السيطرة عليها، لأن الفشل في تجنب هذه المخاطر يهدد تقدير الذات أكثر من الفشل في تجنب المخاطر التي لا يمكن السيطرة عليها. وقد لوحظ في العديد من الدراسات أن الأحداث التي يمكن وقوعها، مثل الزلازل والفيضانات، لا تعود إلى قدرة الأفراد، وبالتالي لا يؤثر تعرضهم لمثل هذه الأحداث على تقديرهم لذواتهم، لأنهم يعتقدون أنه لا بد لهم من التغيير في مواجهة القدر. (بولحبال أية، 2020، 27، 28).

1-2- التفؤل غير الواقعي كاستجابة للقلق

أثبتت الدراسات أن التفؤل غير الواقعي يعمل كدافع يقلل من القلق، حيث يصاحب التفكير في المستقبل شعور بالقلق بسبب الغموض الذي يعتره، والأفراد يتعاملون مع هذا القلق عن طريق التفكير في الأحداث الإيجابية واستبعاد التفكير في الأحداث السلبية. تستند هذه الفرضية على دراسات تجريبية مثل الدراسة التي قام بها كل من "تايلر وآخرون" في عام 1992 على 550 فرداً مصاباً بفيروس HIV. أظهرت النتائج أن المتفائلين كانوا أقل عرضة لتطوير السيدا بنسبة قليلة مقارنة بالمتشائمين، وهذا ما وصف بالنتيجة غير المتوقعة نظراً للحتمية التي تقول بأن الإصابة بفيروس السيدا تؤدي حتماً إلى ظهور أعراض السيدا.

ومع ذلك، فقد نقدت هذه النتائج في عام 1994 بسبب عدم تنجياتها في ظروف مرضية، إلا أن "Blok و Kolvin" أثبتا من خلال دراسات ميدانية أن مواجهة القلق تمر بالتشاؤم بدلاً من التفؤل. في دراسة أجراها "Medves وزملاء" في عام 1993، لاحظوا أن التلاميذ عند اقتراب الامتحانات يكونون أقل تفؤلاً من قبل. وقد فندوا هذا الرأي بدراسة أجروها على مجموعة من التلاميذ، حيث تم سؤالهم عن توقعاتهم للنتائج المتوقعة قبل الامتحانات، وتمت مقارنتها بالنتائج الفعلية. أظهرت النتائج أن التلاميذ كانوا جداً متفائلين قبل الامتحان، ثم أصبحوا منطقيين في المرات التالية، وفي المرة الأخيرة كانت توقعاتهم

تشاؤمية لدرجة أقل من النتائج الفعلية، مما يشير إلى أن القلق الذي أعتري التلاميذ أدى إلى تفكير تشاؤمي. (بولحبال أية، 2020، 27، 28).

2- التفسيرات المعرفية للتفاوضية غير الواقعية

يفسر التفاوض غير الواقعي من طرف الباحثين الذين يدافعون عن هذا الرأي بناء على قيام الفرد بأخطاء معرفية عندما يبني تصورات حول تقدير الخطر المحقق به وكذا عند تصور الخطر الاجتماعي.

2-1- الأخطاء المتعلقة بتجميع المعلومات والأخطاء في الحكم على الأمور ممكنة الحدوث

يؤكد إنشتاين في فترة 1988-1989 أهمية الخبرة الشخصية في تحديد مدى إدراك الفرد للمخاطر. فهو يشير إلى أن الوعي بالمخاطر، سواء كانت تهديدات للآخرين أو للفرد نفسه، يلعب دوراً حاسماً في تقييم الأخطار. كما يبرز إنشتاين أن نقص المعلومات يعكس نقص الخبرة، حيث يمكن للأفراد أن يستنتجوا مدى الخطورة استناداً إلى ما يعرفونه.

علاوة على ذلك، يوضح إنشتاين أن الثقة الزائدة في عدم وقوع المخاطر تظهر في مرحلة محددة من نموده لسيرورة اتخاذ القرار والوقاية. يصف هذه المرحلة بأنها فترة التفاوض غير الواقعي، حيث يعتقد الشخص أنه محمي من المخاطر رغم وجود المعرفة بالخطر. ومع ذلك، يشير إنشتاين إلى أن الخبرة الشخصية تلعب دوراً مهماً في تقليل هذا التفاوض غير الواقعي، حيث يمكنها أن تساعد في كسر جدران الجهل والتقصير وعدم الاكتراث. ومع ذلك، يلاحظ أن النزعة التفاوضية لا تزول تماماً مع اكتساب الخبرة الشخصية. (زعابطة، 2011، 54).

2-2- التمرکز حول الذات

وفقاً لإنشتاين، يُعرّف التمرکز حول الذات كصعوبة الأفراد في تصوّر وجهات نظر الآخرين وفهم مواقفهم. ينحصر اهتمامهم بشكل أساسي في أفكارهم وسلوكياتهم، دون النظر إلى وجهات نظر الآخرين. عندما يُطلب من الأفراد المميزين بالتمرکز حول الذات تقدير احتمالات حدوث أحداث إيجابية أو سلبية لهم، يتجاهلون وجهات نظر الآخرين ويركزون بسهولة على المعلومات التي تؤيد تصوراتهم، معتمدين على مدى الخطر الذي يمكن أن يتعرضوا له. هؤلاء الأفراد يعتمدون على مخطط من الأفعال والتصورات لتجنب المخاطر، كما يعتقدون بأن الآخرين لا يتبعون نفس الإجراءات. هذا التمرکز على الذات يجعلهم غير قادرين على فهم تصورات الآخرين ولا يستطيعون التعامل مع أفكارهم بشكل فعال. في النهاية، يتسبب ذلك في أن يكونوا غافلين عن سلوكيات الآخرين ويتجاهلون حقيقة أن العوامل التي تؤثر علينا قد تؤثر أيضاً على الآخرين. على سبيل المثال، قد يتجاهل هؤلاء الأفراد حقيقة أن أفراد آخرين قد يتبعون أنماط حياة مشابهة لهم وقد يكونون أكثر عرضة للخطر. هذا التمرکز على الذات يعيقهم عن فهم وجهات نظر الآخرين وقد يجعلهم ينسون أن الأحداث التي قد لا تحدث لهم قد تحدث للآخرين، وبالتالي يفقدون القدرة على التعاطف وفهم تصرفات الآخرين بشكل صحيح. (زعابطة، 2011، 55).

2-3- التحيز الايجابي للأفراد

في عام 1983، اقترح Sears مفهوم التحيز الايجابي للأفراد. ووفقاً لهذا الرأي، يرتبط التفؤل غير الواقعي بالطبيعة الانانية المرهقة للأفراد. يتجلى هذا الفهم بشكل واضح في دراسة أجريت في عام 1995 من قبل Kassim و Regan و Snyder على عينة من طلاب الجامعات بهدف كشف التفؤل غير الواقعي. طُلب من المشاركين تقدير احتمال حدوث بعض الأحداث الايجابية والسلبية لأنفسهم وإخوتهم وأصدقائهم. كشفت النتائج أن المشاركين كانوا أكثر تفؤلاً غير واقعي بالنسبة لأنفسهم وإخوتهم، حيث اعتقدوا أن الأحداث السلبية يقل احتمال حدوثها لهم ولإخوتهم، بينما اعتقدوا أن الأحداث الايجابية يزداد احتمال حدوثها لهم ولإخوتهم مقارنة بأصدقائهم. وبناءً على ذلك، يتم تقليل أو إزالة

التفاوت غير الواقعي عندما يتم مقارنة الأفراد بأصدقائهم وأصدقاء إخوانهم وأصدقاء أصدقائهم. بناءً على ذلك، يُعتبر التفاؤل غير الواقعي أحد الآثار الجانبية للتحيز الإيجابي للأفراد، حيث يتجلى هذا التفاؤل في رؤية الأحداث الإيجابية بشكل أكبر والأحداث السلبية بشكل أقل بالنسبة لأنفسهم ولأفراد عائلاتهم. (بولحبال، 2020، 32).

2-4- المقارنة التنازلية

في عام 1981، قدمت Wills مفهوم التحفيزية كآلية دفاعية للذات، تساهم في تقليل القلق وزيادة الشعور بالرفاهية عندما يتم مقارنة الفرد بأشخاص آخرين يتموضعون دونه من الناحية الاجتماعية. من جانبه، ربط وانشتاين المقارنة التنازلية بالية معرفية، حيث يقوم الأفراد بتشكيل صورة نمطية أقل دافعية لأفراد لا يقومون بأفعال كبيرة لتجنب الخطر. يقوم الأفراد بمقارنة أنفسهم بأفراد يتعرضون باستمرار للخطر، مما يجعلهم يشعرون بأنهم أقل عرضة للخطر من الأفراد الذين يتعرضون له. في هذا السياق، يتم تنشيط صورة الفرد المعرض للخطر عندما يواجه الأفراد الخطر، ويحاولون تخيل الآخر بدلاً من أنفسهم، بحيث يصبحون ضحايا محتملين للخطر. ونتيجة لذلك، يقوم الأفراد بتقليل مخاطر الفرد نسبياً عندما يتم التفكير في الآخر كموضوع للمقارنة، وذلك من خلال استبدال الصورة العقلية لأنفسهم بصورة الضحية المعرضة للخطر، مما يؤدي إلى تقليل نسبي لمخاطر الفرد. (بولحبال، 33، 2020).

دراسات عديدة في مجال علم النفس حول مفهوم التفاؤل غير الواقعي أظهرت وجود اتجاهين رئيسيين لتفسيره، وهما التفسيرات التحفيزية والتفسيرات المعرفية، والذاتان لا ثالث لهما في تفسير هذا النوع من التفاؤل.

❖ التفسيرات التحفيزية:

- تفسيرات تحفيزية للتفاوت غير الواقعي ترى أن هذا النوع من التفاؤل يعتبر نزعة دفاعية عن الذات، حيث يهدف إلى تحسين تقدير الفرد لذاته.

– بالإضافة إلى ذلك، يُفسر التفاؤل الغير واقعي كاستجابة للقلق، حيث يعمل كوسيلة لتقليل مستوى القلق الذي ينتج عن حدث ما.

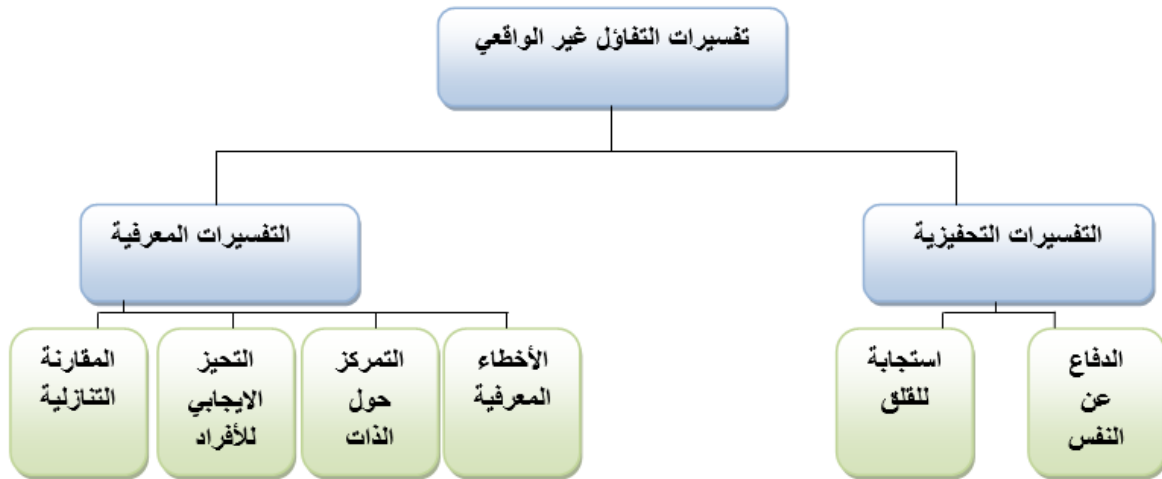
❖ التفسيرات المعرفية:

– تفسيرات معرفية للتفاؤل غير الواقعي ترى أن هذا النوع من التفاؤل ينشأ عند حدوث أخطاء معرفية أثناء بناء تصورات حول تقدير الخطر.

– هذه الأخطاء المعرفية قد تتعلق بالمعلومات المجمعّة حول الحدث أو بالقدرة على التحكم في الأحداث.

– بالإضافة إلى ذلك، يُعتبر التفاؤل غير الواقعي حول الذات ناتجاً عن التحيز الإيجابي للأفراد، بالإضافة إلى القيام بالمقارنات الاجتماعية.

مخطط (1) يمثل تفسيرات التفاؤل غير الواقعي



خلاصة

في هذا الفصل تم التركيز على دور التفؤل في تشكيل نظرة إيجابية نحو المستقبل، إلا أنه تم أيضاً التطرق إلى جانب من التفؤل الذي قد يؤدي إلى خوض المغامرات بشكل مفرط وأسلوب التهور. توصلت العديد من الدراسات إلى أن سمة التفؤل الغير واقعي يمكن أن تؤدي إلى التعرض المفرط للمخاطر نتيجة لسوء التقدير، إلى جانب الجانب المعرفي الخاطئ الذي يتضمن المدركات العقلية للأخطار التي يواجهها الفرد.

فعلى سبيل المثال، قد يتجاهل الأفراد الذين يتسمون بالتفؤل الغير واقعي مخاطر محتملة أو يقللون من أهميتها، مما يعرضهم للمزيد من المغامرات دون التفكير الكافي في عواقبها. كما قد يتسبب التفؤل الغير واقعي في ارتكاب أفعال تهورية قد تؤدي إلى نتائج سلبية.

لذلك، يجب على الأفراد الاعتراف بأن التفؤل الذي يتجاوز الواقعية قد يؤدي إلى تقديرات غير دقيقة للمخاطر، وعليهم أن يتبنوا موازنة بين التفؤل والواقعية لتجنب المغامرات الغير محسوبة والتصرفات العشوائية التي قد تعرضهم للخطر.

الفصل الثالث

سلوكات الخطر

- تمهيد
- تعريف سلوكات الخطر
- أسباب سلوكات الخطر
- الجوانب السلوكية المرتبطة بسياسة سائق المركبة
- مظاهر السياسة الخطرة
- تعريف السائق
- أخطاء سلوك السياسة الخطرة
- خلاصة

تمهيد

يتجلى سلوك القيادة الخطرة في المواقف الصعبة التي يواجهها الأفراد أو التي تتطلب مهارات معينة في التعامل أثناء القيادة. وقد حاول العديد من الباحثين دراسة هذا السلوك باعتباره يتضمن النشاط المعرفي الذي يقوم به الفرد بناءً على تصوره للنجاح أو الفشل في الأحداث اليومية التي يواجهها.

أولاً: تعريف سلوكات الخطر

- أوضح كل من ديفيد لوبريتون وكوسلان أن السلوكيات الخطرة تتجسد في تعرض الأفراد لاحتمال كبير للإصابة الخطيرة أو الموت أو تعريض مستقبلهم للخطر أو وضع حالتهم الصحية في خطر. وهذا يؤثر أيضاً على اندماجهم الاجتماعي. وأكد كوسلان أن هذه السلوكيات الخطرة تلحق الضرر بهم وبالآخرين، مما يمكن أن يُعتبر علامة على الانحراف الاجتماعي.
- وفقاً لماتارازو، يُعتبر السلوك الخطر عاملاً مرضياً يزيد من احتمال الإصابة بالأمراض أو التعرض للحوادث. ومن أمثلة هذه السلوكيات: شرب الكحول، التدخين، استهلاك كميات كبيرة من الدهون والسكريات، والقيادة بسرعة زائدة. (زعابطة، 2011، 80).
- عرف جاكسون السلوكيات الخطرة بأنها الميل إلى المجازفة والاندغماس في ممارسة الأعمال أو الأنشطة التي تنطوي على مخاطر بالنسبة للفرد.
- الدرجة التي يحصل عليها السائقون عند الإجابة على مقياس سلوك المخاطرة لدى السائقين، المعد من قبل الباحثة بوعيشة فتيحة، تحدد مستوى المخاطرة لديهم. إذا حصل السائق على درجة من 0 إلى 44، فهذا يشير إلى أن مستوى المخاطرة لديه ضعيف. وإذا كانت الدرجة بين 45 و 89، فإن مستوى المخاطرة متوسط. أما إذا

تراوحت الدرجة بين 90 و134، فهذا يدل على أن مستوى المخاطرة مرتفع. (بوعيشة، 2017، 240).

ثانياً: أسباب سلوكات الخطر

1- الأسباب الداخلية المؤدية لسلوك السياقة الخطر

هناك أسباب متعددة داخلية تساهم في نشوء سلوك السياقة الخطرة لدى الفرد منها:

- الأسباب الجسمية: تتضمن النشاط الزائد الناتج عن اختلاف إفرازات بعض الغدد مثل الغدة الدرقية والغدة النخامية، إضافة إلى مستوى منخفض من الذكاء. هذا يؤدي إلى عدم قدرة الفرد على تصريف نشاطه الزائد في أنشطة مفيدة، مما يدفعه إلى توجيه هذا النشاط نحو سلوكيات خطيرة. (بودانة إبراهيم، 2021، 27).
- الأسباب البيولوجية: تتعلق بتكوين الحدث الوراثي والعضوي والعقلي. يلعب عامل الوراثة دوراً مهماً في نشوء السلوك الخطر، خاصة عند تفاعله مع الأسباب البيئية. وترتبط بعض حالات السلوك الخطر بشكل وثيق بإصابة الفرد بأمراض عصبية ونفسية وراثية. (بودانة إبراهيم، 2021، 27).
- الأسباب النفسية: ترتبط بسلوكيات القيادة الخطرة وتشمل نزعات السيطرة أو الخضوع الشديد، الحاجة إلى إثبات الذات، التقليد، القابلية للاستهواء، حب التملك، والانحراف الجنسي. (بودانة إبراهيم، 2021، 27).

2- الأسباب المؤدية للسلوك السياقة الخطر والتي تعود للذات

- الشعور المتزايد بالإحباط.
- ضعف الثقة.
- الاضطرابات الانفعالية والنفسية وضعف الاستجابة للمعايير الاجتماعية.

- عدم القدرة على مواجهة المشكلات التي يعاني منها الفرد. (بودانة إبراهيم، 2021، 27).

ثالثاً: الجوانب السلوكية المرتبطة بسياسة سائق المركبة

من المعروف أن قيادة السيارة تمثل سلوكاً معقداً يتأثر بمجموعة من العوامل، منها الثقافة، ووسائل الإعلام، والأسرة، ومؤسسات التعليم. بالإضافة إلى ذلك، تعتمد قيادة السيارة على جوانب متعددة، منها الجانب الوجداني، والمعرفي، والحسي الحركي، والجانب الاجتماعي الثقافي، كما سيتبين فيما يلي:

1- الأسس الوجدانية

وتتمثل في:

- التقدير والقيمة للسيارة: يمكن اعتبار السيارة ليست مجرد وسيلة للنقل، بل هي تمثل أيضاً قيمة وتقدير للفرد. فهي تعبر عن الراحة والاستقلالية والتنقل بحرية، ويمكن أن تكون رمزاً للنجاح والتفوق الشخصي.
- السيطرة والتنافس: يُعتبر التنافس والسيطرة على السيارة أسلوباً مرغوباً في قيادتها، حيث يسعى الفرد إلى السيطرة الكاملة على المركبة وإظهار مهاراته القيادية. كما يعكس التنافس رغبة الفرد في التفوق والتميز في مجال القيادة.
- عدم القدرة على التحمل والتغاضي عن تفوق الآخرين: يمكن أن يؤدي عدم القدرة على التحمل والتغاضي عن تفوق السائقين الآخرين في الكفاءة والدوافع إلى خلق بيئة منافسة غير صحية على الطريق، مما يزيد من خطر الحوادث والاشتباكات المرورية.
- دعم الرغبة في توجيه العدوان للآخرين: يجب أن يكون هدف القيادة هو السلامة واحترام قوانين المرور، وعدم توجيه العدوان للآخرين. بدلاً من ذلك، يجب دعم رغبة

الفرد في الالتزام بالقوانين والتعامل بأخلاقية واحترام مع السائقين الآخرين على الطريق. (بودانة إبراهيم، 2021، 28).

تلك القيم الوجدانية تعتبر معايير سلبية تهدد الانسجام المجتمعي، وبالتالي، يجب تبني النهج الثقافي والاجتماعي البناء الذي يعمل على تقليل هذه السلبيات واستكشاف الجوانب الإيجابية للتعاون بين السائقين.

2- الأسس المعرفية

وتتمثل في:

- عدم الاحترافية في تقدير المخاطر.
- التحيز والتحكم الذاتي في تفسير حالات القيادة.
- نقص الذكاء العاطفي لدى السائقين.
- تراجع الضميرية الاجتماعية. (بودانة إبراهيم، 2021، 28).

يبدو أن مستوى المعرفة لدى السائقين يتميز بقلّة الدقة والفعالية، ولهذا يجب تعليم السائقين تقنيات التدريب الذاتي وتعزيز كفاءتهم الشخصية، لكي يكونوا قادرين على التعامل مع المخاطر ومواجهتها بكفاءة.

3- الأسس الحسية الحركية

وتتمثل في:

- التصرفات الآلية.
- أخطاء الإدراك مثل تقدير المسافات بشكل غير دقيق، السرعة غير الملائمة، أو أداء غير صحيح.

- تراجع في أداء الفرد أو انتباهه نتيجة التعب، النعاس، التأثيرات المخدرة، اللامبالاة، أو النقص في التدريب والاستعداد. (بودانة إبراهيم، 2021، 28).

4- الأسس الاجتماعية الثقافية

إلى جانب الأسس الوجدانية والمعرفية والحسية والحركية، تعتمد قيادة السيارة على المعايير والأساليب الاجتماعية والثقافية كما ذكر Nougochi1990. تلك الأساليب الاجتماعية تلعب دوراً مساعداً في تغيير عادات السائقين، وذلك من خلال الأنشطة التي يقوم بها المجتمع والتي تركز على التوعية والتثقيف، وتشجيع الممارسات الآمنة والمسؤولية في القيادة. يُعتبر نشاط القيادة للسيارة بمثابة تجربة شبه شعورية؛ حيث يعتمد الكثير منه على العادات الآلية المكتسبة من الثقافة والتجربة الشخصية. (بودانة إبراهيم، 2021، 29).

رابعاً: مظاهر السياقة الخطرة

تتمثل مظاهر السياقة الخطرة فيما يلي:

1- الإفراط في السرعة

الإفراط في السرعة يُعتبر المخالفة الأكثر شيوعاً بين السائقين، وهو يسبب العديد من حوادث السير التي تختلف درجة خطورتها من حادث لآخر.

1-1 الإفراط في السرعة وخطورة الحادث

الإفراط في السرعة يُعتبر المخالفة الأكثر تكراراً وشيوعاً كمسبب لحوادث المرور في الجزائر، ومع ذلك، فإن هذه المشكلة شائعة في جميع أنحاء العالم. يجب أن نولي اهتماماً خاصاً لأمرين في هذا السياق:

أولاً: يجب ملاحظة أن الإفراط في السرعة لا يقتصر على الطرق السريعة فحسب، بل يحدث أيضاً في المناطق الحضرية والريفية على حد سواء.

ثانياً: تترتب خطورة الحوادث المرورية، وفقاً لعام 1991، على الإفراط في السرعة. فالسائق الذي يقود بسرعة عالية عندما يتورط في حادث مروري، سيكون لهذا الحادث عواقب خطيرة بسبب شدة الاصطدام الناتجة عن السرعة العالية.

1-2- محددات السرعة المعتمدة من طرف السائقين

الإفراط في السرعة يرتبط بعوامل متعددة، كما ذكره Nouguchi في عام 1990. فعلى سبيل المثال، يرتبط السرعة لدى السائقين بقوة المركبة، حيث يفترض بعض السائقين أن المركبات الحديثة، التي تتميز بقوتها وحدود سرعتها، تجعلهم قادرين على السيطرة عليها بسهولة. بالإضافة إلى ذلك، يُجذب السائقين الطرق المعبدة التي تمتد على مسافات طويلة لاعتماد سرعات عالية أثناء القيادة، مدفوعين برغبتهم في توفير الوقت. يعتبر البعض الإفراط في السرعة وسيلة لتحقيق الاقتصاد في الوقت. وهنا يتحول سلوك الإفراط في السرعة إلى سلوك مقبول، بدلاً من الانتباه إلى قواعد السلامة المرورية. السائق الذي يعتمد على مهاراته الشخصية لتجنب حوادث المرور دون الالتزام بقواعد السلامة المرورية، قد يتورط في سلوكيات مرورية خطيرة قد تؤدي في النهاية إلى وقوع حوادث. (بوخالفة، 2000، 41).

2- القيادة تحت تأثير الكحول

الإفراط في تناول الكحول أثناء قيادة المركبات يمكن أن يؤدي إلى ارتكاب مخالفات مرورية خطيرة بسبب تأثيره على قدرات السائق العقلية والجسمية. يعيق تناول الكحول تركيز السائق، ويبطئ من استجابته الحركية ويقلل من قدرته على اتخاذ القرارات السليمة

أثناء القيادة. هذا يعني أن السائق الذي يتناول الكحول قد يجد صعوبة في السيطرة على المركبة، مما يزيد من احتمالية وقوع حوادث مرورية خطيرة.

3- أثر نقص الانتباه أثناء القيادة

تشثبت الانتباه أثناء قيادة المركبة يُعتبر واحداً من العوامل الرئيسية التي تهدد القيادة الآمنة، حيث تتطلب القيادة الآمنة تركيزاً عالياً وتجميع استعداد الحواس وتوجيهها نحو الطريق. هذا يسمح للسائق بالاستجابة الفعالة للظروف المتغيرة والطارئة على الطريق، مما يساهم في تفادي الحوادث وتقليل خطر وقوعها.

عند قيادة المركبة، من الضروري عدم الانشغال عن الطريق ومحيط السياقة، بالإضافة إلى التركيز على مقود السيارة، حيث يمكن أن يؤدي الانشغال عن هذه العوامل إلى وقوع حوادث مرورية متفاوتة الخطورة.

يمكن أن يكون نقص الانتباه ناتجاً عن عوامل متعددة، منها: التعب والإرهاق، تناول الكحول، التدخين، تناول الكافيين، استخدام بعض الأدوية المهدئة، تعاطي المخدرات، التدخين أثناء القيادة، قراءة الجريدة أثناء القيادة في الليل، التحدث مع الركاب أو المارة، استخدام الهاتف المحمول، وغيرها من العوامل.

لذا، يجب على السائقين أن يكونوا مدركين لهذه العوامل وأن يحافظوا على تركيزهم وانتباههم خلال القيادة لتجنب حوادث المرور المحتملة.

4- الضغط النفسي والقيادة الخطرة

تؤثر الخصائص النفسية والانفعالية للسائق بشكل كبير على أسلوب قيادته للمركبة، حيث يظهر الحالة النفسية للسائق عادة على شكل سلوكيات، واستجابات تفاعلية أثناء القيادة. ونتيجة لذلك، قد يكون أسلوب قيادة السائق الذي يعاني من حالة نفسية غير مستقرة غير آمناً. فالسائق الذي يعيش تحت وطأة الضغط النفسي قد يتجاوز قوانين

المرور، وقد لا يلتفت بما يكفي لإشارات المرور، ويتعامل مع عملية القيادة بشكل عدواني ومتهور، مما يزيد من احتمالية وقوع حوادث مرورية. (بوخالفة، 2020، 46، 47).

5- التعب

يُعتبر التعب عاملاً مهماً يجعل قيادة الفرد خطيرة، نظراً لأن قيادة المركبات تتطلب قوى جسدية معينة لممارسة مختلف جوانب هذا النشاط. يُعد التعب من العوامل المهددة للسياقة الآمنة بسبب زيادة احتمالية الوقوع في حوادث المرور. يتزايد خطر القيادة أثناء التعب مع زيادة كثافة حركة المرور ومدة السياقة، بالإضافة إلى القيادة في الطرق غير المألوفة أو في أوقات النوم. يمكن أن يتضاعف التعب عندما يكون الشخص في حالة صحية ضعيفة أو بعد الإفراط في الجهد من خلال أداء أعمال شاقة بشكل مكثف.

6- حزام الأمان وقاية من خطورة الحادث

تُظهر أهمية استخدام حزام الأمان عندما ندرك أنه يقلل من خطر الإصابات بشكل كبير، خاصة الإصابات الجسمية التي تتجم عن حوادث التصادم الجبهية. فعندما يحدث تصادم جبهية، فإن الارتطام بالواقى الزجاجي الأمامي يمثل خطراً كبيراً على الرأس والجسم بشكل عام. وباستخدام حزام الأمان، يتم تقليل تلك الإصابات بشكل كبير، إذ يساعد الحزام في تثبيت الجسم في مقعده، مما يقلل من قوة الارتطام ويحمي الركاب من الإصابات الخطيرة. (بوخالفة، 2020، 48، 49).

خامساً: تعريف السائق

هو كل شخص حائز على رخصة السياقة ومؤهل لقيادة المركبة بصفة قانونية وفق ما ينص عليه قانون المرور. (حمدي، 2017، 111، 112).

سادسا: أخطاء سلوك السياقة الخطر

1- أخطاء مباشرة

أولاً: أخطاء بشرية

أ- عدم معرفة بأصول القيادة

يُعتبر السائق هو العامل الرئيسي الذي يحدث حوله معظم حوادث السير، إذ تشير الإحصائيات إلى أن 85% من هذه الحوادث تحدث بسبب خطأ السائق أو عدم معرفته بأساسيات القيادة وقواعد وآداب المرور. تعكس اهتمام بعض الدول بتأهيل السائقين من خلال شروط صارمة للحصول على رخصة القيادة، حيث لا يكفي اجتياز الاختبار فقط، بل يجب أيضاً أن يتلقى المتقدمون تدريباً في إحدى مدارس تعليم القيادة المعتمدة، حيث يتم تدريبهم من قبل مختصين في مجال التدريب والتعليم. بعض الأنظمة تشترط أيضاً إجراء اختبار نفسي للمتقدمين للحصول على رخصة القيادة العامة، وذلك لضمان أن السائقين لديهم الاستعداد النفسي اللازم لتحمل مسؤولية القيادة بأمان وتحت ظروف مختلفة. (رجيل، 2015، 24).

ب- اللامبالاة (الاستهتار)

الثقافة السائدة لدى بعض السائقين تتسم بالسلبية، حيث تدفعهم إلى سلوك غير مسؤول يؤثر سلباً على احترام قواعد المرور. يتضمن هذا السلوك السائق الأناني الذي يعتبر الطريق ممتلكاته الخاصة، وبالتالي لا يلتفت لحقوق الآخرين أو القواعد المرورية المفروضة عليه. كما يشمل السائق المتهور الذي يظهر تصرفات متهورة ومتجاوزة، مثل

القيادة بسرعات فائقة والمزاحمة المستمرة لحركة المرور، وتعبيره عن غضبه بسلوكيات قيادية متهورة ومستهترة، دون النظر إلى العواقب المحتملة لتصرفاته. (رجيل، 2015، 29).

ثانياً: الأخطاء التقنية

أ- عدم الخبرة الفنية والميكانيكية

تحتاج السيارة كجهاز متحرك إلى عناية وصيانة دائمتين لتعمل بكفاءة. فمتلما يدرك الإنسان أهمية صحته ويقوم بزيارات دورية للطبيب لفحص صحته، حتى لو لم يكن يشعر بالمرض، فإن السيارة تتطلب فحصاً وصيانة دورية، خاصة إذا كانت تعمل في ظروف قاسية. يجب إجراء عمليات الفحص والصيانة بانتظام وفقاً لجدول زمني محدد، وذلك للتأكد من أن السيارة دائماً جاهزة للاستخدام، سواء داخل المدينة أو في رحلات طويلة. بالإضافة إلى ذلك، يلعب الطريق الذي يقودها السائق دوراً هاماً في صحة السيارة على المدى الطويل. عندما يتم التعامل مع السيارة بشكل صحيح، يقلل ذلك من احتمالية الأعطال المفاجئة ويزيد من فترة استخدامها. وعلى الجانب الآخر، يزيد سوء استخدام السيارة، مثل القيادة بطريقة غير سليمة وتجاوز الحمولة المسموح بها وإهمال الصيانة الدورية، من خطر الحوادث ويقصر من عمر السيارة ويزيد من تكاليف الصيانة. (بودانة، 2020، 30).

ب- الحالة العامة للسيارة

تؤثر الحالة الفنية للسيارة بشكل كبير على سلامة القيادة، خاصة فيما يتعلق بأداء المحرك والمكابح وزوايا ميل الإطارات الأمامية. ينص قانون السير في العديد من الدول على إجراء فحص دوري للسيارات، لكن هذا الفحص في الواقع يقتصر عادة على التحقق من أرقام السيارة دون الانتباه الكافي لحالتها الفنية. في الدول المتقدمة، يتم تنفيذ هذا

الفحص بدقة عالية في ورش متخصصة مجهزة بأحدث التقنيات. ومع ذلك، حتى في أفضل الظروف التطبيقية، تبقى حوادث السير واردة، وقد شجعت بعض الهيئات المعنية شركات صناعة السيارات على تصميم سيارات تحد من الفواجع في حال وقوع حوادث السير. وقد قامت هذه الشركات بالعديد من التصاميم والتجارب العلمية الموسعة لتطوير سيارات آمنة ومبتكرة. (بودانة، 2020، 31).

2- أخطاء غير مباشرة

أ- حالة الطريق (التصميم الهندسي للطريق)

يعتبر تأثير السيارات على سطح الطريق من العوامل الهامة التي تسهم في تدهور حالة الطريق، حيث يؤدي حركة السيارات إلى خلل في جسم الطريق، مما يقلل من متانته ومقاومته ويقصر من عمره، ويزيد من الحاجة إلى صيانته المستمرة. كما تتسبب حركة السيارات في الاهتزازات والتموجات على سطح الطريق، مما يؤدي إلى اضطرابات متنوعة تؤثر بشكل مباشر على السيارات، وتزيد من استهلاك قطع الغيار وترميم الطريق، مما يزيد من فرص حوادث السير.

توجد عدة إجراءات يمكن اتخاذها للتقليل من هذه المشاكل، منها:

- تصميم الطرق بعيدة عن مداخل المدن قدر الإمكان، أو إنشاء أنفاق أو معابر علوية في حال عدم الإمكانية.
- تخصيص مسارات مختلفة لمختلف وسائل النقل داخل المدن، مع منح الأولوية لوسائل النقل العامة.
- إنشاء طرق اتصال خاصة تخدم المرافق العامة والخاصة، مع تنظيم حركة الاتصال بينها وبين الطرق الرئيسية.
- توجيه حركة المرور إلى مستويات مختلفة في التقاطعات والمفترقات.

– العمل على استقامة الطرق وتقليل المنعطفات، مع تحسين رصفها وإنشاء جزر عريضة للفصل بين حركتي المرور في الاتجاهين. (رجيل، 2015، 30).

ب- التصميم الهندسي للسيارة

من أبرز هذه المشكلات ما يلي:

تلاحظ الشركات المصنعة للسيارات أهمية معالجة أخطاء التصميم التي قد تؤدي إلى مشاكل في السلامة والأداء. على سبيل المثال، في عام 1972، قامت شركة فولفو بسحب حوالي 150,000 سيارة لإصلاح خطأ في جهاز التوجيه، وذلك لتجنب فقدان السيطرة على المقود عند السرعات العالية. كما تعمل الشركات على توفير المواصفات القياسية وشروط السلامة في تصميم السيارات، بما في ذلك تجهيزها بأنظمة التحكم اللازمة. تم تطوير جهاز التحذير التلقائي للسائقين، الذي يعمل عندما تقترب سيارة أخرى إلى مدى معين، حيث تزداد قوة إشارة التحذير كلما اقتربت المسافة بين السيارتين. كما تم تطوير جهاز التنبيه الأوتوماتيكي للسائق النائم، الذي يعمل إذا غفا السائق دون تحريك المقود، بهدف تحسين السلامة وتجنب حوادث السير. (رجيل، 2015، 31).

ج- حالة الجو الخارجي (عوامل طبيعية)

يُقصد بحوادث المرور الناتجة عن الظروف الجوية السيئة العوامل الطبيعية التي تؤدي إلى تعطل حركة المرور وتسبب الاختناقات على الطرق، وتشمل هذه الظروف العوامل الجوية المختلفة التي تنشأ من الطقس الخارجي وتؤثر مباشرة أو غير مباشرة على العناصر الرئيسية الثلاثة لحوادث المرور (السائق، الطريق، المركبة). تتنوع هذه الظروف وتختلف باختلاف الأحوال الجوية في كل منطقة، وتتنوع أيضاً تأثيراتها بحسب شدتها. يمكن استعراض بعض الأمثلة على هذه الظروف، مثل تكاثف الضباب، وتراكم الثلوج، وتكوين الصقيع، وهطول الأمطار الغزيرة، وتدفق السيول، وهبوب الرياح

العاصفة المصحوبة بالغبار الكثيف، وارتفاع درجات الحرارة ونسبة الرطوبة. كل هذه الظروف يمكن أن تؤدي إلى فقدان الطرق سلامتها وأمانتها، وتزيد من خطر حوادث المرور بسبب تقليل قدرات السائقين على الرؤية الواضحة والتحكم الجيد بالمركبات. بالتالي، يجب أن يتم اتخاذ احتياطات كبيرة لمواجهة هذه الظروف، مثل إصدار تحذيرات للسائقين وتوجيههم بالتاليات المناسبة على الطريق وتعريفهم بالمناطق الخطرة. (رجيل، 2015، 32).

د- حالة المشاة

يمكن القول إن الأسلوب غير المباشر لسلوك السياقة الخطر يتمثل في مخالفة لقواعد المرور. ويعود مرجع هذه الحقيقة إلى أن هناك تأثيراً كبيراً لسلوك المستعملين للطرق، سواء كانوا سائقين أو مشاة، على فعالية الحلول الهندسية المتوفرة. فعلى الرغم من تطوير تصاميم الطرق وتحسينها، إلا أن سلوك المستعملين الخاطئ يمكن أن يلغي كل جهود التحسين. ومن بين هذه الأخطاء التي يرتكبها المشاة:

- عدم الالتزام بالأماكن المخصصة لعبور المشاة، نتيجة لقلّة الوعي بأنظمة وقواعد المرور.
- عبور الشوارع بشكل خاطئ من قبل كبار السن وذوي الإعاقة، نتيجة لضعف السمع والبصر، بالإضافة إلى ترك الأطفال يلعبون في الشوارع من دون مراقبة.
- سوء استخدام الطريق من قبل الباعة المتجولين والأشخاص الذين يعرضون سلعهم بشكل غير قانوني. (بودانة، 2020، 34).

ه- عدم التوعية المرورية

توجد نسبة كبيرة من السائقين الذين يفتقرون إلى الوعي بالأساليب الصحيحة لاستخدام الطرق وقوانين المرور ونظمها. ومن المعروف أن بعض السائقين يرون القوانين المرورية كقيود على حريتهم، مما يؤدي إلى عدم احترامهم لتلك القواعد.

لتغيير هذا الموقف، لا بد من توفير الوعي المروري اللازم للسائقين، حيث يُعتبر الوعي الفعال هو المؤشر الأول للسلوك الصحيح على الطرق. ويجب أن يشمل التوعية بالقواعد المرورية وأهميتها، بالإضافة إلى فهم المشكلات التي تواجهها المجتمعات بسبب سلوكيات القيادة الخاطئة والمساهمة في حلها.

يجب أن يتمكن السائقون من فهم المشكلة بجميع جوانبها والوقوف على الجهود المبذولة لحلها، ويجب أن يشعروا بأهمية دورهم في تحسين الوضع وضرورة المشاركة في إبداء الرأي والمقترحات لتحسين السلوكيات المرورية. إن تعزيز الوعي المروري لا يقتصر على تذكير السائقين بالقواعد فقط، بل ينبغي أن يتضمن فهمهم العميق للمشكلة وتأثيراتها وكيفية المساهمة في حلها. (بودانة، 2020، 25).

خلاصة

سلوك السياقة الخطر يمثل استجابة للأفكار التي تستهوي السائقين، حيث قد يُغريهم بالمكاسب الظاهرية مثل الوقت القصير أو الشعور بالتحدي. ولكن على الرغم من الفوائد المؤقتة التي قد يعتقدون أنهم يحققونها، فإن هذا السلوك يمكن أن يؤدي إلى خسائر جسيمة ومدمرة.

السائق يجب أن يكون قادراً على إعطاء تقييمات إيجابية وواقعية للمخاطر المحتملة أثناء القيادة، مما يزيل الشعور بالخوف غير المبرر ويسمح لهم بالاعتراف بوجود الخطر

الحقيقي. هذا يمكن أن يشجعهم على اتخاذ القرارات السليمة واتباع الممارسات الآمنة أثناء السياقة، وبالتالي تقليل احتمال وقوع الحوادث.

الفصل الرابع

الإجراءات المنهجية للدراسة

- تمهيد
- المنهج المستخدم
- الإطار الزمني والمكاني
- عينة الدراسة
- أدوات الدراسة
- الأساليب الإحصائية
- خلاصة

تمهيد

تتوقف الدراسات العلمية على مجموعة من الإجراءات المنهجية المضبوطة، فالاعتماد على منهج البحث العلمي المناسب، واستخدام أدوات البحث العلمي التي تتلاءم وطبيعة المتغيرات والتي تتمتع بخصائص سيكومترية تعبر عن كفاءتها في قياس ما أعدت لقياسه، وحسن اختيار العينة وملائمة الأساليب الإحصائية التي تدرس الفرضيات، كل هذه الإجراءات تساعد الباحث على القيام بدراسة علمية محكمة، وهذا ما حرصت الطالبتان على مراعاة في إعداد هذه الدراسة، وهو ما سيتم عرضه في هذا الفصل.

أولاً: المنهج المستخدم

يتوقف اختيار المنهج في معالجة متغيرات أي بحث على طبيعة وأهداف المشكلة التي يعالجها وعلى الإمكانيات التي تتيحها الدراسة في جمع المعلومات.

وانطلاقاً من كون الدراسة تهدف إلى الكشف عن العلاقة الموجودة بين متغيرين هما التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الخطر، تم اختيار المنهج الوصفي الذي يقوم على وصف الجوانب المتعلقة في إشكالية الدراسة ومتغيراتها سواء ما تعلق منها بجانب التفاؤل غير الواقعي وسلوك السياقة الخطر، وذلك استناداً إلى ما تقدمه أدوات البحث المستخدمة في بيانات كمية يتم تحليلها وتفسيرها في ضوء المعطيات المحدودة للأهداف الدراسية، وعينة الدراسة بغية الوصول إلى كشف العلاقة الموجودة بين متغيري الدراسة.

ثانياً: الإطار الزمني والمكاني

تمت الدراسة الاستطلاعية في الحدود الزمنية والمكانية التالية:

- الحدود الزمنية: تم إجراء الدراسة الاستطلاعية خلال السنة الجامعية 2025/2024 في حدود 23 أبريل إلى 25 أبريل 2024.
- الحدود المكانية: أجريت الدراسة الاستطلاعية في ولاية خنشلة.

- الحدود البشرية: لقد اعتمدت الدراسة على عينة قوامها (100) سائقًا.

ثالثًا: عينة الدراسة وكيفية اختيارها

6-1- التعريف بالعينة

تكونت عينة الدراسة في الأصل من 100 سائق (ة) من جنس الذكور والإناث وزعت عليهم المقاييس، في أماكن مختلفة محطة النقل، الأصدقاء والأقرباء... الخ، وتم استرجاع الأداتين بنفس عدد توزيعها حيث تم توزيعها بطريقة عشوائية وتم اختيارهم حسب متغيرات الدراسة، المستوى العمري، والمستوى التعليمي، الجنس (ذكور، إناث)، عدد مرات التعرض لحادث مرور.

6-2- خصائص العينة

1- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الجنس

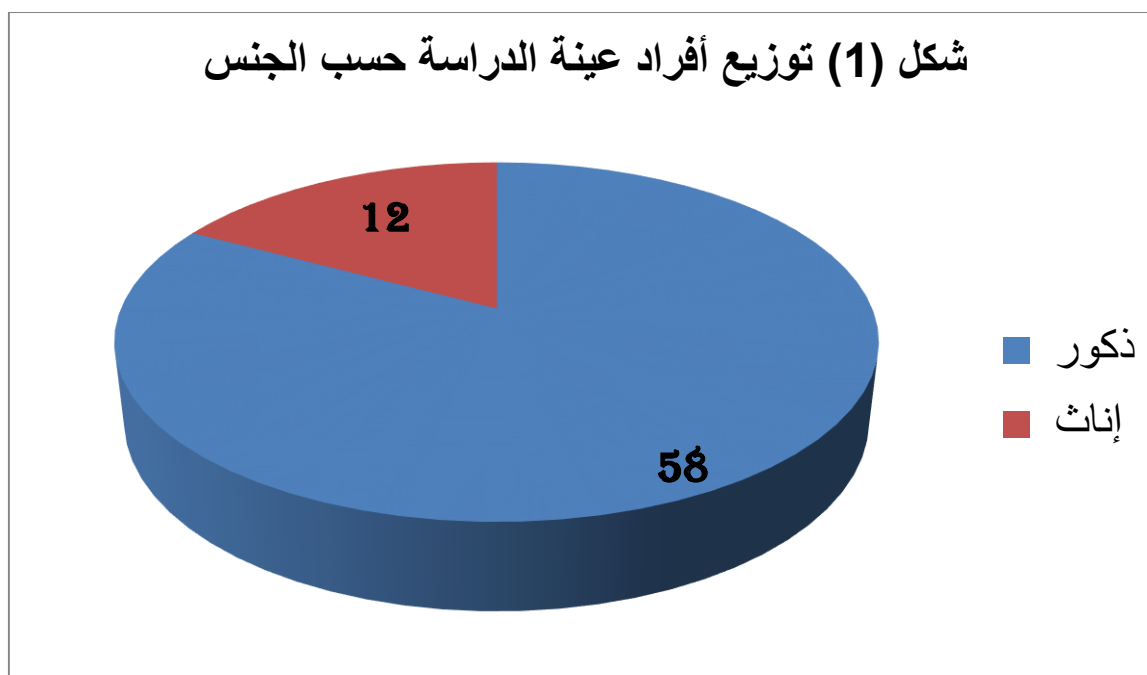
جدول (1) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الجنس

النسبة المئوية	التكرارات	الجنس
82,85	58	ذكور
17,14	12	إناث
100	70	المجموع

نلاحظ أن عدد الذكور أكبر من عدد الإناث، بحيث قدر عدد الذكور بـ 58 سائق أي بنسبة 82,85 من خلال الجدول 1.

مقارنة بالسائقات اللواتي قدر عددهم بـ 12 سائقة أي بنسبة 17,14 من أفراد العينة، ويرجع ارتفاع عدد السائقين على عدد السائقات إلى أن السياقة في ولاية خنشلة تعتبر من صفات الذكور أكثر من الإناث.

شكل (1) توزيع أفراد عينة الدراسة حسب الجنس



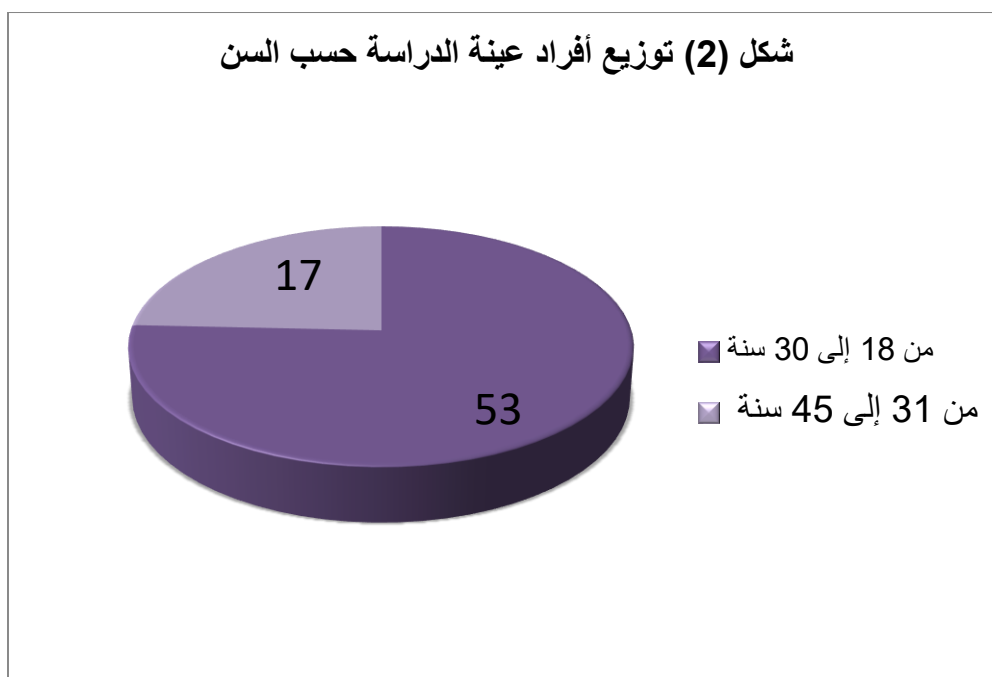
2- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب السن

جدول (2) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب السن

النسب المئوية	التكرارات	السن
75,7	53	من 18 إلى 30 سنة
24,3	17	من 31 إلى 45 سنة
100	70	المجموع

من خلال الجدول 2 نلاحظ أن الفئة العمرية من 18 إلى 30 سنة تمثل أكبر نسبة للسائقين والتي قدرت نسبتها ب 75,7.

وذلك لأن فئة الشباب هي الفئة الأكثر قيادة للسيارات، في حين أن الفئة العمرية من 31 إلى 45 والتي قدرت نسبتها ب 24,3 أقل نسبة مقارنة بالأولى.

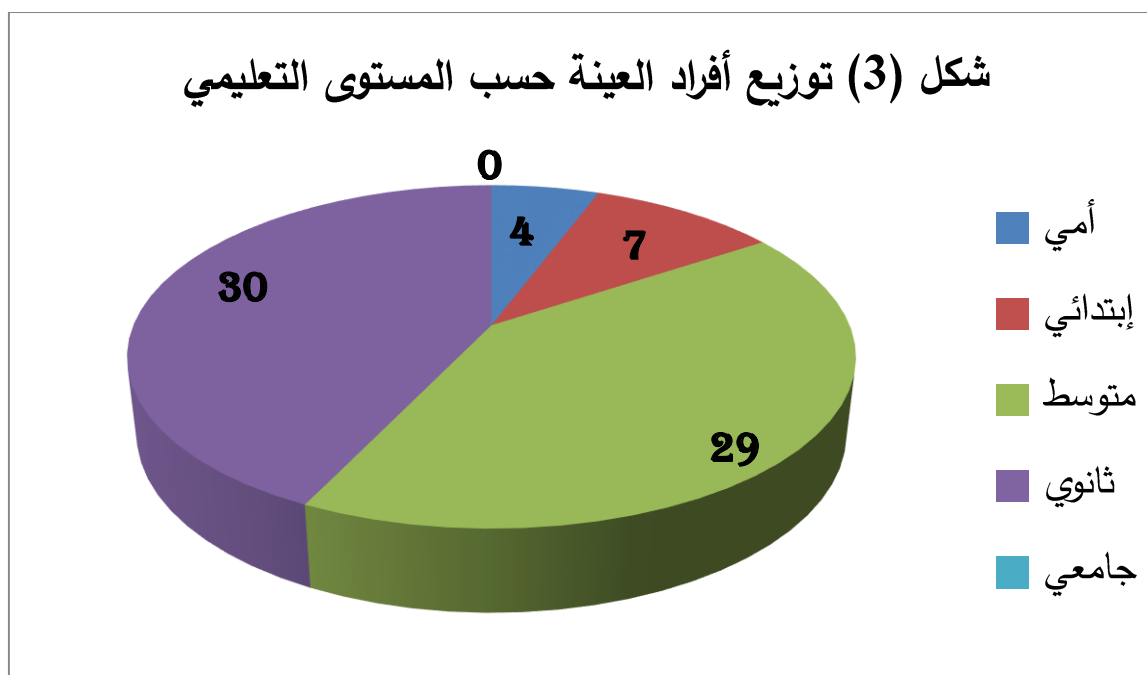


3- توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي

جدول (3) يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب المستوى التعليمي

النسبة المئوية	التكرارات	المستوى التعليمي
5,7	4	أمي
10,0	7	ابتدائي
41,4	29	متوسط
42,9	30	ثانوي
0	0	جامعي
100,0		المجموع

شكل (3) توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي

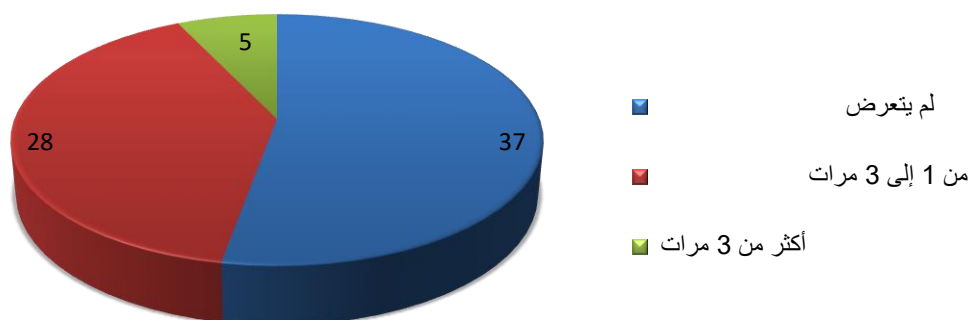


جدول (4) توزيع أفراد عينة الدراسة حسب عدد مرات التعرض لحوادث المرور

عدد مرات التعرض لحوادث مرور	التكرارات	النسبة المئوية
لم يتعرض	37	52,9
من 1 إلى 3 مرات	28	40,0
أكثر من 3 مرات	5	7,1
المجموع	70	100

يتضح من خلال الجدول (5) أن فئة السائقين غير المتعرضين لحوادث المرور تمثل أكبر نسبة وقدرت ب 52,9 لدى أفراد عينة الدراسة، وفي المقابل نجد أن نسبة فئة السائقين المرتكبين لحوادث المرور من مرة واحدة إلى ثلاث مرات بلغت 40,0 وهي أكبر نسبة للأفراد العينة الذين تعرضوا لحوادث المرور، في حين نجد أن أفراد العينة الذين تعرضوا لحوادث المرور أكثر من ثلاث مرات قدرت نسبتهم ب 7,1 وهي أقل نسبة مقارنة للأفراد الذين تعرضوا للحوادث المرور من مرة واحدة إلى ثلاث مرات.

شكل (4) عدد مرات التعرض لحوادث المرور



رابعاً: أدوات الدراسة

استخدمت الباحثتان في الدراسة الميدانية الأساسية على استخدام مقياسين استدعتهما طبيعة البحث، فتم استعمالهما في الدراسة الاستطلاعية قصد اختبار مدى صلاحية هذه الأدوات.

الأداة الأولى: مقياس التفاؤل غير الواقعي

أ- وصف الأداة

هو عبارة عن مقياس تم إعداده من طرف وانشتاين الذي أنجزه سنة 1980، والثاني لصاحبه بدر محمد الأنصاري والمعد سنة 2001، وتم حساب صدقه وثباته من طرف الباحثة سيرين زغبطة ومشاشو قرمية ليتوافق مع البيئة الجزائرية، فكان صدق المقياس دال عند مستوى الدلالة 0.01، أما ثباته بالفاكرونباخ 0.087، وعن طريق التجزئة النصفية 0.73، وارتفع بعد تصحيح الطول بمعادلة سبيرمان براون ومعادلة غوتمان إلى 0.848، ويحتوي المقياس على 29 بنداً، 10 بنود ذات طابع إيجابي و19 بنداً ذات طابع سلبي، و4 بدائل يمنح المفحوص درجة 1 إذا أجاب بمستحيل ودرجتين إذا أجاب بمستبعد و3 درجات إذا أجاب بممكن و4 درجات إذا أجاب بأكيد، هذا ما يخص العبارات

ذات المعنى الايجابي، ويعكس التصحيح بالنسبة للعبارات ذات المعنى السلبي (زغابطة سيرين، 2011، 137، 138).

وأعيد حساب صدق وثبات المقياس ليناسب الدراسة الحالية وللتأكد من صلاحية المقياس.

ب- تعليمة مقياس التفاؤل غير الواقعي

يضم هذا المقياس مجموعة من الأحداث التي يحتمل حدوثها في الواقع، أرجو منك أن تقرأ كل عبارة جيداً ثم اقرأ احتمالات الإجابة وحدد إمكانية تعرضك لكل حدث من هذه الأحداث وذلك بوضع علامة (X) في الخانة التي تحدد إجابتك، أرجو أن تجيب على كل العبارات وتأكد أن إجابتك ستوظف لأغراض علمية فقط وأنها ستحظى بالسرية التامة.

ج- طريقة تطبيق وتصحيح المقياس

يطلب من السائق اختيار اجابة واحدة من الاختبارات الخمسة التي يحتوي عليها المقياس (إطلاقاً، نادراً، غالباً، دوماً)

حيث يتم الاعتماد على طريقة ليكرت في عملية التصحيح، والجدول التالي يبين طريقة تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي:

جدول (5) طريقة تصحيح مقياس التفاؤل غير الواقعي

الدائل	إطلاقاً	نادراً	أحياناً	غالباً	دوماً
درجات البنود الايجابية	0	1	2	3	4
درجات البنود السلبية	4	3	2	1	0

د- حساب الخصائص السيكومترية لمقياس التفاؤل غير الواقعي

1- حساب صدق التفاؤل غير الواقعي

• اختبار معامل الثبات

لاختبار معامل الثبات نقوم باستخدام معامل الثبات ALPHA CRONBACH الذي يعد من أشهر الاختبارات، كانت نتائج الاختبار كالتالي:

جدول (6) يوضح معاملات الثبات لمقياس التفاؤل غير الواقعي

المحور	عدد البنود	معامل الثبات
البعد المهني	10	0.791
البعد الصحي	11	0.877
البعد المالي	08	0.725
مقياس التفاؤل غير الواقعي	30	0.768

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS.

من خلال نتائج الجدول يتضح أن مقياس التفاؤل غير الواقعي ثابت وصالح للدراسة.

• اختبار الصدق

لاختبار الصدق قمنا باعتماد طريقة الاتساق الداخلي، حيث تقوم هذه الطريقة على اختبار الارتباط بين كل بعد وبنوده، ثم بعد ذلك حساب الارتباط بين الأبعاد والدرجة الكلية للمقياس، حيث تحصلنا على النتائج التالية:

- اختبار الارتباط بين البعد المهني وبنوده:

جدول رقم (7): يوضح معاملات الارتباط بين البعد المهني وبنوده

رقم العبارة	معامل الارتباط	مستوى المعنوية
01	0.448	0.013
02	0.211	0.264

0.005	0.499	03
0.001	0.539	04
0.010	0.461	05
0.024	0.342	06
0.000	0.620	07
0.003	0.531	08
0.016	0.323	09
0.001	0.529	10

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS.

يتضح من خلال الجدول أن معاملات الارتباط بين البعد المهني وبنوده دال عند المستوى (0.01) و(0.05) وأن مجموع البنود الدالة هي: 10/09 من المجموع الكلي للبنود الممثلة لهذا البعد، وهذا دليل على وجود اتساق داخلي لهذا البعد.

- اختبار الارتباط بين البعد الصحي وبنوده:

جدول (8) يوضح معاملات الارتباط بين البعد الصحي وبنوده

رقم العبارة	معامل الارتباط	مستوى المعنوية
01	0.581	0.001
02	0.506	0.004
03	0.240	0.201
04	0.546	0.002
05	0.739	0.000
06	0.449	0.013

0.010	0.460	07
0.035	0.386	08
0.027	0.312	09
0.010	0.431	10
0.001	0.560	11

يتضح من خلال الجدول أن معاملات الارتباط بين البعد الصحي وبنوده دال عند المستوى (0.01) و(0.05) وأن مجموع البنود الدالة هي: 11/10 من المجموع الكلي للبنود الممثلة لهذا البعد، وهذا دليل على وجود اتساق داخلي لهذا البعد.

- اختبار الارتباط بين البعد المالي وبنوده:

جدول رقم (9): يوضح معاملات الارتباط بين البعد المالي وبنوده

رقم العبارة	معامل الارتباط	مستوى المعنوية
01	0.632	0.000
02	0.499	0.005
03	0.531	0.003
04	0.350	0.022
05	0.569	0.001
06	0.695	0.000
07	0.553	0.002
08	0.549	0.000

المصدر: اعتمادا على مخرجات برنامج SPSS.

يتضح من خلال الجدول أن معاملات الارتباط بين البعد المالي وبنوده دال عند المستوى (0.01) و(0.05) وأن مجموع البنود الدالة هي: 08/08 من المجموع الكلي للبنود الممثلة لهذا البعد، وهذا دليل على وجود اتساق داخلي لهذا البعد.

- اختبار الاتساق الداخلي بين مقياس التفاؤل غير الواقعي وأبعاده

جدول (10) يوضح معاملات الارتباط بين مقياس التفاؤل غير الواقعي وأبعاده

البعد	معامل الارتباط	مستوى المعنوية
المهني	0.594	0.001
الصحي	0.812	0.000
المالي	0.669	0.000

المصدر: اعتماداً على مخرجات برنامج SPSS.

يتضح من خلال الجدول أن معاملات الارتباط بين مقياس التفاؤل غير الواقعي وأبعاده دال عند المستوى (0.01) و(0.05) وأن مجموع الأبعاد الدالة هو: 03/03 من المجموع الكلي للأبعاد الممثلة لهذا المقياس، وهذا دليل على وجود اتساق داخلي تام لمقياس التفاؤل غير الواقعي.

الأداة الثانية: مقياس سلوك القيادة المخاطرة

أ- وصف الأداة

يهدف هذا المقياس إلى قياس سلوك المخاطرة لدى السائقين، وقد تم تكييف هذا المقياس في البيئة الجزائرية من طرف الدكتورة فتيحة بوعيشة، بحيث كان المقياس قبل تعديله يقيس المخاطرة بصفة عامة وكان يحتوي على خمسة محاور و51 بنداً، ثم أصبح بعد تعديله يحتوي على ثلاثة محاور (السياقة غير القانونية، السياقة غير الأخلاقية، السياقة غير الصحية) و37 بنداً، والجدول الموالي يبين ذلك.

ب- تعليمية مقياس سلوك القيادة المخاطرة

فيما يلي مجموعة من العبارات التي يحتمل أن تقوم بها عند قيادتك لسيارتك، اقرأ من فضلك كل عبارة أمام الاختيار المناسب لك بوضوح، ثم حدد مدى احتمال قيامك بهذه السلوكات من خلال وضع علامة X.

ج- طريقة تصحيح مقياس سلوك القيادة المخاطرة

لقد تم الاعتماد على طريقة ليكرت في عملية التصحيح حيث يطلب من السائق اختيار درجة موافقته أو عدمها على سلم مكون من 5 مستويات (بدائل) تتراوح ما بين اطلاقاً الى دائماً، والجدول التالي يبين طريقة تصحيح مقياس سلوك القيادة المخاطرة.

جدول (11) يبين أبعاد وبنود مقياس سلوك القيادة المخاطرة

التعريف الإجرائي للأبعاد	البنود	الأبعاد
قيام السائق بسلوكات مجازفة قد تدفع به إلى عقاب قانوني	16-15-13-12-6-3 -34-28-27-25-23- 36-35	السياقة غير القانونية
قيام السائق بسلوكات غير مقبولة أخلاقياً	-14-11-8-5-4-2 32-30-24-22-18	السياقة غير الأخلاقية
قيام السائق بسلوكات غير صحية	-20-19-17-10-7-1 -33-31-29-26-21 37	السياقة غير الصحية

ب- تعليمة مقياس سلوك القيادة المخاطرة

فيما يلي مجموعة من العبارات التي يحتمل أن تقوم بها عند قيادتك لسيارتك، اقرأ من فضلك كل عبارة بوضوح، ثم حدد مدى احتمال قيامك بهذه السلوكات من خلال وضع علامة X أمام الاختيار المناسب لك.

ج- طريقة تصحيح مقياس سلوك القيادة المخاطرة

لقد تم الاعتماد على طريقة ليكرت في عملية التصحيح حيث يطلب من السائق اختيار درجة موافقته أو عدمها على سلم مكون من 5 مستويات (بدائل) تتراوح ما بين إطلاقاً إلى دائماً، والجدول التالي يبين طريقة تصحيح مقياس سلوك القيادة المخاطرة.

جدول (12) يبين طريقة تصحيح مقياس سلوك القيادة المخاطرة

البدائل	إطلاقاً	نادراً	أحياناً	غالباً	دائماً
الدرجات	0	1	2	3	4

ثامناً: الأساليب الإحصائية

في معالجة النتائج، وذلك للكشف عن SPSS 18 تمت الاستعانة بالحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية.

العلاقات بين المتغيرات وتمثلت في:

- بالنسبة للإحصاء الاستدلالي: استخدمت الاختبارات التالية:
- معامل ارتباط بيرسون لحساب الارتباطات بين متغيرات البحث.
- المتوسط الحسابي.
- الانحراف المعياري.

خلاصة

تضمن هذا الفصل الإجراءات المنهجية بشكل مفصل بدأ من الدراسة الاستطلاعية إلى غاية الدراسة، وذلك للوصول إلى عرض وتحليل النتائج المتوصل إليها والتي سيتم التطرق إليها في الفصل الموالي بعرض النتائج وتحليلها وتفسيرها.

الفصل الخامس

عرض النتائج وتحليلها

- تمهيد
- عرض النتائج
- مناقشة النتائج
- الاستنتاج العام
- خاتمة
- قائمة المراجع
- الملاحق

تمهيد

بعد عرض الدراسة الاستطلاعية وطريقة استخدامها والوصول إلى الأدوات والعينة المناسبة وبعد اختيار المنهج المستخدم والأساليب الإحصائية، سنقوم بعرض النتائج المتحصل عليها.

أولاً: عرض النتائج

1- عرض نتائج الفرضية الرئيسة

تنص هذه الفرضية على ما يلي:

توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائية بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين.

لاختبار الفرضية تم استخدام معامل الارتباط بيرسون للكشف عن العلاقة بين متغيري الفرضية، وقد تم التوصل إلى:

جدول (13) يبين معامل الارتباط بيرسون والدلالة الإحصائية ومستوى الدلالة للتفاوت غير

الواقعي

التفاؤلية غير الواقعية		
مستوى الدلالة	الدلالة الإحصائية	معامل الارتباط بيرسون
0,01	0,001	0,533

2- عرض نتائج الفرضية الجزئية الأولى

تنص الفرضية على ما يلي:

توجد علاقة ارتباطيه دالة إحصائياً بين الجانب المهني وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين.

لاختبار الفرضية تم استخدام معامل الارتباط بيرسون للكشف عن العلاقة بين متغيري الفرضية، وقد تم التوصل إلى:

جدول (14) يبين معامل الارتباط بيرسون والدلالة الإحصائية ومستوى الدلالة للجانب المهني

الجانب المهني		
مستوى الدلالة	الدلالة الإحصائية	معامل الارتباط بيرسون
0,05	0,013	0,380

3- عرض نتائج الفرضية الجزئية الثانية

تنص الفرضية على ما يلي:

توجد علاقة ارتباطيه دالة إحصائياً بين الجانب الصحي وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين.

لاختبار الفرضية تم استخدام معامل الارتباط بيرسون للكشف عن العلاقة بين متغيري الفرضية، وقد تم التوصل للفرضية.

جدول (15) يبين معامل الارتباط بيرسون والدلالة الإحصائية ومستوى الدلالة للجانب الصحي

الجانب الصحي		
معامل الارتباط بيرسون	الدلالة الإحصائية	مستوى الدلالة
0,405	0,009	0,01

ثانياً: مناقشة النتائج

1- مناقشة النتائج المتعلقة بالفرضية الرئيسة

توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين.

من خلال البيانات المتحصل عليها من تحليل النتائج الخاصة بالفرضية الرئيسية، وباستخدام معامل الارتباط بيرسون لدراسة العلاقة بين المتغيرات، والمبينة في الجدول (13) توصلنا إلى النتائج التالية:

- أن معامل الارتباط بيرسون للتفاؤلية غير الواقعية هو (0,533) هذا ما يدل على وجود علاقة طردية متوسطة بين التفاؤلية غير الواقعية وسلوكيات الخطر أي كلما زاد اعتقاد الفرد غير الواقعي، كلما أدى ذلك إلى زيادة سلوكيات الخطر.
- نلاحظ أن مستوى الدلالة بلغت قيمته (0,001) لقيمة أقل من (0,01) مستوى الدلالة المعتمد.
- من خلال ما سبق يمكننا القول أن الفرضية محققة وهذا ما كانت تتوقعه الباحثتان.

2- مناقشة النتائج المتعلقة بالفرضية الجزئية الأولى

- توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين الجانب المهني وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين.
- إن البيانات المحصل عليها من تحليل النتائج الخاصة بالفرضية الجزئية الأولى، وباستخدام معامل الارتباط بيرسون لدراسة العلاقة بين المتغيرات، والمبينة في الجدول رقم (14) توصلنا إلى النتائج التالية:
- أظهرت النتائج أن معامل الارتباط بيرسون (0,380) وهذا ما يدل على وجود علاقة طردية متوسطة بين الجانب المهني وسلوكيات الخطر، حيث أنه كلما زاد اعتقاد الفرد غير الواقعي للمستقبل المهني والاجتماعي كلما زادت سلوكيات الخطر.
- نلاحظ أن مستوى الدلالة بلغت قيمته 0,013 لقيمة أقل من 0,05 مستوى الدلالة المعتمد.
- من خلال ما سبق يمكننا القول أن الفرضية محققة وهذا ما توقعت الباحثان.

3- مناقشة النتائج المتعلقة بالفرضية الجزئية الثانية

- توجد علاقة دالة إحصائية بين الجانب الصحي وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين.
- إن البيانات المحصل عليها من تحليل النتائج الخاصة بالفرضية الجزئية الثانية، وباستخدام معامل الارتباط بيرسون لدراسة العلاقة بين المتغيرات، والمبينة في الجدول رقم (15) توصلنا إلى النتائج التالية:
- أظهرت النتائج أن معامل الارتباط بيرسون (0,405) وهذا ما يدل على وجود علاقة طردية متوسطة بين الجانب الصحي وسلوكيات الخطر، حيث أنه كلما زاد اعتقاد الفرد غير الواقعي تجاه الصحة والمرض كلما زادت سلوكيات الخطر.
- نلاحظ أن مستوى الدلالة بلغت قيمتها (0,009) لقيمة أقل من (0,01) مستوى الدلالة المعتمد.
- من خلال ما سبق يمكننا القول أن الفرضية محققة وهذا ما توقعت الباحثان.

ثالثاً: الاستنتاج العام

يتضح من خلال عرض ومناقشة نتائج الفرضيات، أن الدراسة الحالية قد حاولت تحقيق أهدافها، وذلك باستخدام الطرق الإحصائية المختلفة، حيث كشفت عن العلاقة بين متغيرات الدراسة التفاضلية غير الواقعية وسلوكيات الخطر لدى السائقين الشباب، حيث تم التوصل إلى النتائج التالية:

- بالنسبة للعلاقة الارتباطية بين التفاضلية غير الواقعية وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين، كشفت نتائج الدراسة عن وجود علاقة طردية متوسطة بين التفاضلية غير الواقعية وسلوكيات الخطر، وهذه العلاقة دالة إحصائياً.
- بالنسبة للعلاقة الارتباطية بين الجانب المهني وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين، كشفت نتائج الدراسة عن وجود علاقة طردية متوسطة بين المتغيرين، أي أنه كلما زاد اعتقاد الفرد غير الواقعي للمستقبل المهني والاجتماعي كلما زادت سلوكيات الخطر، وهذه العلاقة دالة إحصائياً.
- بالنسبة للعلاقة الارتباطية بين الجانب الصحي وسلوكيات الخطر لدى الشباب السائقين، كشفت نتائج الدراسة عن وجود علاقة طردية متوسطة بين المتغيرين، أي أنه كلما زاد اعتقاد الفرد غير الواقعي تجاه الصحة والمرض كلما زادت سلوكيات الخطر، وهذه العلاقة دالة إحصائياً.

خاتمة

خاتمة

بعد استعراض موضوع هذه الدراسة والخوض في مضامينها، والتي حاولت هذه الأخيرة الكشف عن العلاقة الموجودة بين التفاعلية غير الواقعية وسلوكات الخطر لدى الشباب السائقين، والتي أثمرت على وجود علاقة ارتباطية طردية بين التفاعلية غير الواقعية وسلوكات الخطر لدى الشباب السائقين، إضافة إلى هذا توصلت دراستنا الحالية إلى:

وجود علاقة طردية متوسطة بين الجانب المهني وسلوكات الخطر لدى الشباب السائقين.

وجود علاقة طردية متوسطة بين الجانب الصحي وسلوكات الخطر لدى الشباب السائقين.

من خلال الدراسة الراهنة نجد بأن تفكير الشباب غير الواقعي هو الذي يؤدي بهم إلى القيام بسلوكات خطيرة لذلك يجب إرساء مبادئ السلامة المرورية لتفادي حوادث المرور والتخفيف من حدتها.

وفي الأخير يمكننا القول أنه كلما زاد اعتقاد الفرد غير الواقعي كلما زادت سلوكات السياقة الخطرة لدى الشباب.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

- 1- الأنصاري بدر محمد (2001)، إعداد مقياس التفاؤل غير الواقعي لدى عينة من الطلبة والطالبات في الكويت، مجلة دراسات نفسية، العدد 2، مجلة 11، مصر.
- 2- الأنصاري محمد بدر (1998) التفاؤل والتشاؤم المفهوم والقياس والمتعلقات، قسم علم النفس، كلية الآداب، جامعة الكويت.
- 3- الصالح أبركان، وتوفيق البرغوتي، 2015، التنبؤ بادراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية، المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، المجلد 8، العدد 1 جامعة باتنة، الجزائر.
- 4- بوخالفة أسماء، بوشهري حليلة السعدية، 2021، مركز التحكم (داخلي، خارجي) وعلاقته بسلوك المخاطرة لدى السائقين، مذكرة لنيل شهادة الماستر، علم النفس العيادي، جامعة المدية، الجزائر.
- 5- بهلول سارة أشواق، 2009، سلوكيات الخطر المتعلقة بالصحة (التدخين، الكحول، سلوك قيادة السيارات، قلة النشاط البدني) وعلاقته بكل من جودة الحياة والمعتقدات الصحية، شهادة ماجستير جامعة باتنة الجزائر.
- 6- بودانة ابراهيم، 2021، اتجاهات السائقين الشباب نحو سلوك المخاطرة في السياقة، مذكرة لنيل شهادة ماستر علم النفس العمل وتنظيم الموارد البشرية، جامعة الجلفة، الجزائر.
- 7- بوطبال سعد الدين، 2012، دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، العدد 9، لمركز الجامعي غليزان الجزائر.

8- بوعيشة فتيحة، 2012، أثر السلوك نمط أ والتفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة على ارتكاب حوادث المرور، مذكرة ماجستير، علم النفس العيادي، جامعة البليدة الجزائر.

9- بولحبال أية، 2020، دور التفاؤل غير الواقعي في الاتجاهات نحو السلوك ذو العلاقة بالصحة "التدخين نموذجا" لدى الطلبة الجامعيين، أطروحة مكملة لنيل شهادة الدكتوراة، علم النفس الصحة الإكلينيكي، جامعة باتنة، الجزائر.

10- رجيل منال، 2015، التفاؤل غير الواقعي وعلاقته بسلوك السياقة الخطرة لدى السائقين، مذكرة لنيل شهادة ماستر، علم النفس العيادي، جامعة أم البواقي، الجزائر.

11- ريمة حمدي، 2017، سلوك المخاطرة وعلاقته بحوادث المرور لدى السائقين، مجلة العلوم الاجتماعية، العدد 26، جامعة عنابة، الجزائر.

12- مزعابطة سيرين هاجر، 2011، علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين، مذكرة لنيل ماجستير علم النفس العيادي، جامعة باتنة، الجزائر.

13- نعومي سمير، بوعيشة فتيحة، 2019، أثر التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية، مجلة روافد، لمجلد 3 العدد 2.

14- مشري نسيبة، 2017، سمات الشخصية الانبساط والانطواء وعلاقتها بالتفاؤل غير الواقعي لدى مرضى القولون العصبي، مذكرة لنيل شهادة ماستر، علم النفس العيادي، جامعة المسيلة.

14- Salih ,Z.A,Noor eabd ,H,M(2022),Unrelistic optimism, Internationnal journal of health sciences.

الملاحق

مقياس التفاؤل غير الواقعي

معلومات عامة:

الجنس: ذكر () أنثى ()

السن:

المستوى التعليمي: أمي () ابتدائي () متوسط () ثانوي () جامعي ()

عدد مرات التعرض لحادث مرور:

التعليمة:

يضم هذا المقياس مجموعة من الأحداث التي يحتمل حدوثها في الواقع، أرجو منك أن تقرأ كل عبارة جيدا ثم اقرأ احتمالات الإجابة وحدد إمكانية تعرضك لكل حدث من هذه الأحداث وذلك بوضع علامة (X) في الخانة التي تحدد إجابتك، أرجو أن تجيب على كل العبارات وتأكد أن إجابتك ستوظف لأغراض علمية فقط وأنها ستحظى بالسرية التامة.

الرقم	العبارة	مستحيل	مستبعد	ممکن	أكيد
1-	أتمتع بصحة جيدة مدى الحياة				
2-	أصاب بعدوى فيروس السيدا				
3-	أصاب بأزمة قلبية قبل سن 40				
4-	أحصل على ترقيات بعد مدة قصيرة من بداية عملي				
5-	أعرض لانفجار الغاز في المنزل				
6-	تسرق ممتلكاتي الشخصية				
7-	لا أتناول الأدوية لمدة سنة كاملة				
8-	أفقد قواي العقلية				
9-	أعرض للسجن				
10-	أعرض لحروق مشوهة				
11-	أصاب بأحد الأمراض الوراثية				
12-	لا أعاين الطبيب لمدة 5 سنوات				

				أصاب بمرض عضال	-13
				لا أمرض طوال الشتاء	-14
				أنجب ولدا معاقا	-15
				أفقد معظم أفراد عائلتي في حادث	-16
				أصاب بالعقم /العجز	-17
				يتضاعف مدخولي الشهري كل 5 سنوات	-18
				أصاب بالعمى	-19
				أحظى بتقدير ومحبة كل الناس	-20
				أصاب بالتهاب الكبد الفيروسي	-21
				لا أتعرض لمشاكل في الأسنان طيلة حياتي	-22
				أجري عملية جراحية خطيرة	-23
				أصاب بزيادة نسبة الكوليسترول في الدم	-24
				أعرض لتسمم غذائي	-25
				أنا في مأمن من حوادث العمل	-26
				أكون ضحية اختلاس	-27
				يبتر جزء من أطراف جسمي	-28
				لا أصاب بأحد الأمراض المعدية طيلة حياتي	-29

مقياس سلوك القيادة المخاطرة

فيما يلي مجموعة من العبارات التي يحتمل أن تقوم بها عند قيادتك لسيارتك، اقرأ كل عبارة بوضوح ،حدد مدى احتمال قيامك بهذه السلوكات من خلال وضع علامة (X) أمام الاختيار المناسب بالنسبة لك

دائماً	غالباً	أحيانا	نادرا	إطلاقاً	البنود
					1-اللتناف إلى المقاعد الخلفية أثناء السياقة.
					2-إشعال الأضواء الأمامية (phares)مقابل سيارة أخرى.
					3-القيام بالمناورات الخطيرة.
					4-إشعال الأضواء الأمامية (phares) أثناء السير خلف سيارة أخرى.
					5-مضاعفة السرعة المحددة.
					6-تجاوز السرعة المحددة.
					7- القيادة مع عدم معرفته بالطريق.
					8- شتم سائق آخر ارتكب خطأ.
					9-تناول المأكولات أثناء القيادة.
					10-عدم مراقبة ضغط العجلات وحالة المركبة.
					11-تشغيل الراديو بشكل عال أثناء القيادة.
					12-عدم ترك مسافة الأمان بينك وبين المركبة التي تسبقك.
					13-عدم الالتزام بإشارات المرور.
					14-تجاهل عبور الحيوانات.
					15- القيادة دون الحيازة على رخصة السياقة.
					16-عدم احترام مبدأ الأولوية.
					17-السياقة أثناء السفر لمدة طويلة دون توقف.
					18-السير فالرصيف المخصص للوقوف الاستعجالي.
					19-عدم حمل حقيبة الإسعافات الأولية في السيارة.
					20-القيادة بعد تناول بعض الأدوية تنصح بعد السياقة بعدم تناولها.
					21-القيادة دون عجلة احتياطية.
					22-شتم رجل أبطأ أثناء قطع الطريق.
					23-تجاهل السائق للإشارة الضوئية.

					24-رمي المخالفات من السيارة.
					25-عدم استعمال حزام الأمان.
					26-عدم تزويد السيارة بقلادة إخماد الحرائق.
					27-لما يتوقف عند سماع سفارات إنذار السيارات ذات الأولوية (الإسعاف، الشرطة...).
					28-تجاوز المركبات تجاوزاً خطيراً.
					29-ركوب دراجة نارية بدون واقى الرأس (الخوذة).
					30- شراء رخصة القيادة.
					31-القيادة بعد استعمال قطرات تضعف الرؤية.
					32-عدم التوقف لأطفال أو كبار السن بقطع الطريق.
					33-استعمال قطع غيار مغشوشة في السيارة.
					34-القيادة في حالة سكر.
					35-استعمال الهاتف النقال عند القيادة.
					36- يسمح للطفل قبل 10 سنوات بالجلوس في الأماكن الأمامية.
					37-قيادة السيارة في حالة التعب والإرهاق.

العينة الأساسية

النوع					
		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	ذكر	40	57,1	57,1	57,1
	أنثى	30	42,9	42,9	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

السن					
		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	من 18 إلى 30 سنة	53	75,7	75,7	75,7
	من 31 إلى 45	17	24,3	24,3	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

المستوى التعليمي					
		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	أمي	4	5,7	5,7	5,7
	ابتدائي	7	10,0	10,0	15,7
	متوسط	29	41,4	41,4	57,1
	ثانوي	30	42,9	42,9	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

عدد مرات التعرض لحادث المرور					
		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	لم يتعرض	37	52,9	52,9	52,9
	من 1 إلى 3 مرات	28	40,0	40,0	92,9
	أكثر من 3 مرات	5	7,1	7,1	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

الفرضيات

Corrélations			
		X	Y
X	Corrélation de Pearson	1	**335
	Sig. (bilatérale)		010
	N	70	70

Corrélations					
		Y	المهني	الصحي	المالي
Y	Corrélation de Pearson	1	*803	05*4	*273
	Sig. (bilatérale)		130	090	601
	N	70	70	70	70
*. La corrélation est significative au niveau 0.05 (bilatéral).					
**. La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).					

العينة الاستطلاعية

معاملات الثبات لمقياس التفاؤل غير الواقعي

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,791	10

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,877	11

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,758	8

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,768	29

		المهني
المهني	Corrélation de Pearson	1
	Sig. (bilatérale)	
	N	30
أتمتع بصحة جيدة منذ الحياة	Corrélation de Pearson	,448*
	Sig. (bilatérale)	,013
	N	30
احصل على ترقيات بعد مدة قصيرة من بداية عملي	Corrélation de Pearson	,211
	Sig. (bilatérale)	,264
	N	30
تسرق ممتلكاتي الشخصية	Corrélation de Pearson	,499**
	Sig. (bilatérale)	,005
	N	30
لا أتناول الأدوية لمدة سنة كاملة	Corrélation de Pearson	,539**
	Sig. (bilatérale)	,001

	N	30
أصاب بأحد الأمراض الوبائية	Corrélacion de Pearson	,461*
	Sig. (bilatérale)	,010
	N	30
يتضاعف مدخولي الشهري كل 5 سنوات	Corrélacion de Pearson	,342*
	Sig. (bilatérale)	,024
	N	30
أصاب بالعمى	Corrélacion de Pearson	,620**
	Sig. (bilatérale)	,000
	N	30
أصاب بالتهاب الكبد الفيروسي	Corrélacion de Pearson	,531**
	Sig. (bilatérale)	,003
	N	30
لا أتعرض لمشاكل في الأسنان طيلة حياتي	Corrélacion de Pearson	,323*
	Sig. (bilatérale)	,016
	N	30
أجري عملية جراحية خطيرة	Corrélacion de Pearson	,529**
	Sig. (bilatérale)	,001
	N	30

	الصحي	
الصحي	Corrélacion de Pearson	1
	Sig. (bilatérale)	
	N	30
أصاب بعدوى فيروس السيدا	Corrélacion de Pearson	,581**
	Sig. (bilatérale)	,001
	N	30
أتعرض لحروق مشوهة	Corrélacion de Pearson	,506**
	Sig. (bilatérale)	,004
	N	30
لا أعين الطبيب لمدة 5 سنوات	Corrélacion de Pearson	,240
	Sig. (bilatérale)	,201
	N	30
أصاب بمرض عضال	Corrélacion de Pearson	,546**
	Sig. (bilatérale)	,002
	N	30
لا أمرض طوال الشتاء	Corrélacion de Pearson	,739**
	Sig. (bilatérale)	,000
	N	30
أفقد معظم أفراد عائلتي في حادث	Corrélacion de Pearson	,449*
	Sig. (bilatérale)	,013
	N	30

أحظى بتقدير ومحبة كل الناس	Corrélation de Pearson	,460*
	Sig. (bilatérale)	,010
	N	30
أعرض لتسمم غذائي	Corrélation de Pearson	,386*
	Sig. (bilatérale)	,035
	N	30
أنا في مأمن من حوادث العمل	Corrélation de Pearson	,312*
	Sig. (bilatérale)	,027
	N	30
أكون ضحية اختلاس	Corrélation de Pearson	,431*
	Sig. (bilatérale)	,010
	N	30
يبتز جزء من أطراف جسمي	Corrélation de Pearson	,560**
	Sig. (bilatérale)	,001
	N	30

		المالي
المالي	Corrélation de Pearson	1
	Sig. (bilatérale)	
	N	30
أصاب بأزمة قلبية قبل سن 40	Corrélation de Pearson	,632**
	Sig. (bilatérale)	,000
	N	30
أعرض لانفجار الغاز في المنزل	Corrélation de Pearson	,499**
	Sig. (bilatérale)	,005
	N	30
أفقد قواي العقلية	Corrélation de Pearson	,531**
	Sig. (bilatérale)	,003
	N	30
أعرض للسجن	Corrélation de Pearson	,350*
	Sig. (bilatérale)	,022
	N	30
أنجب ولدا معاقا	Corrélation de Pearson	,569**
	Sig. (bilatérale)	,001
	N	30
أصاب بالعقم/ العجز	Corrélation de Pearson	,695**
	Sig. (bilatérale)	,000
	N	30
أصاب بزيادة نسبة الكوليسترول في الدم	Corrélation de Pearson	,553**
	Sig. (bilatérale)	,002
	N	30
لا اصاب بأحد الأمراض المعدية طيلة حياتي	Corrélation de Pearson	,549**

	Sig. (bilatérale)	,000
	N	30

Corrélations					
		X	المهني	الصحي	المالي
X	Corrélation de Pearson	1	,594**	,812**	,669**
	Sig. (bilatérale)		,001	,000	,000
	N	30	30	30	30
**. La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).					

معامل الثبات لمقياس سلوك القيادة الخطرة

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,784	13

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,682	11

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,695	13

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,859	37

		غير القانونية
غير القانونية	Corrélation de Pearson	1
	Sig. (Bilatérale)	
	N	30
القيام بالمناورات الخطيرة	Corrélation de Pearson	,579**
	Sig. (Bilatérale)	,001
	N	30
تجاوز السرعة المحددة	Corrélation de Pearson	,439*
	Sig. (Bilatérale)	,015
	N	30
عدم ترك مسافة الأمان بينك وبين المركبة التي تسبقك	Corrélation de Pearson	,277
	Sig. (Bilatérale)	,138
	N	30
عدم الالتزام بإشارات المرور	Corrélation de Pearson	,451*
	Sig. (Bilatérale)	,012
	N	30
القيادة دون الحيازة على رخصة السياقة	Corrélation de Pearson	,668**
	Sig. (Bilatérale)	,000

	N	30
عدم احترام مبدأ الأولوية	Corrélation de Pearson	,548**
	Sig. (Bilatérale)	,002
	N	30
تجاهل السائق للإشارة الضوئية	Corrélation de Pearson	,635**
	Sig. (Bilatérale)	,000
	N	30
عدم استعمال حزام الأمان	Corrélation de Pearson	,606**
	Sig. (Bilatérale)	,000
	N	30
لا يتوقف عند سماع سفارات إنذار السيارات ذات الأولوية(اسعاف، شرطة...),	Corrélation de Pearson	,396*
	Sig. (Bilatérale)	,022
	N	30
تجاوز المركبات تجاوزاً خطيراً	Corrélation de Pearson	,775**
	Sig. (Bilatérale)	,000
	N	30
القيادة في حالة سكر	Corrélation de Pearson	,319*
	Sig. (Bilatérale)	,026
	N	30
استعمال الهاتف النقال عند القيادة	Corrélation de Pearson	,735**
	Sig. (Bilatérale)	,000
	N	30
يسمح للطفل قبل سنوات بالجلوس في الأماكن الأمامية	Corrélation de Pearson	,458*
	Sig. (Bilatérale)	,011
	N	30

		غير الأخلاقية
غير الأخلاقية	Corrélation de Pearson	1
	Sig. (bilatérale)	
	N	30
إشعال الأضواء الأمامية مقابل سيارة أخرى	Corrélation de Pearson	,288*
	Sig. (Bilatérale)	,032
	N	30
إشعال الأضواء الأمامية أثناء السير خلف سيارة أخرى	Corrélation de Pearson	,589**
	Sig. (Bilatérale)	,001
	N	30
مضاعفة السرعة المحددة	Corrélation de Pearson	,334*
	Sig. (Bilatérale)	,021
	N	30
شتم سائق آخر ارتكب خطأ	Corrélation de Pearson	,553**
	Sig. (Bilatérale)	,002
	N	30

تشغيل الراديو بشكل عال أثناء القيادة	Corrélation de Pearson	,581**
	Sig. (Bilatérale)	,001
	N	30
تجاهل عبور الحيوانات	Corrélation de Pearson	,631**
	Sig. (Bilatérale)	,000
	N	30
السير في الرصيف المخصص للوقوف الاستعجالي	Corrélation de Pearson	,592**
	Sig. (Bilatérale)	,001
	N	30
شتم رجل أبطأ أثناء قطع الطريق	Corrélation de Pearson	,407*
	Sig. (Bilatérale)	,026
	N	30
رمي المخالفات من السيارة	Corrélation de Pearson	,628**
	Sig. (Bilatérale)	,000
	N	30
شراء رخصة القيادة	Corrélation de Pearson	,567**
	Sig. (Bilatérale)	,001
	N	30
عدم التوقف لأطفال أو كبار السن بقطع الطريق	Corrélation de Pearson	,447*
	Sig. (Bilatérale)	,013
	N	30

غير الصحية	Corrélation de Pearson	1
	Sig. (Bilatérale)	
	N	30
الالتفاف إلى المقاعد الخلفية أثناء القيادة	Corrélation de Pearson	,445*
	Sig. (Bilatérale)	,014
	N	30
القيادة مع عدم معرفته الطريق	Corrélation de Pearson	,304*
	Sig. (Bilatérale)	,019
	N	30
تناول المأكولات أثناء القيادة	Corrélation de Pearson	,494**
	Sig. (Bilatérale)	,006
	N	30
عدم مراقبة ضغط العجلات وحالة المركبة	Corrélation de Pearson	,319*
	Sig. (Bilatérale)	,016
	N	30
القيادة أثناء السفر لمدة طويلة دون توقف	Corrélation de Pearson	,521**
	Sig. (Bilatérale)	,003
	N	30
عدم حمل حقيبة الإسعافات الأولية في السيارة	Corrélation de Pearson	,469*

	Sig. (Bilatérale)	,013
	N	30
القيادة بعد تناول بعض الأدوية تنصح بعد السياقة بعد تناولها	Corrélation de Pearson	,587**
	Sig. (Bilatérale)	,001
	N	30
القيادة دون عجلة احتياطية	Corrélation de Pearson	,337*
	Sig. (Bilatérale)	,019
	N	30
عدم تزويد السيارة بقارورة إخماد الحرائق	Corrélation de Pearson	,433*
	Sig. (Bilatérale)	,017
	N	30
ركوب دراجو نارية بدون واقى الرأس (الخوذة)	Corrélation de Pearson	,681**
	Sig. (Bilatérale)	,000
	N	30
القيادة بعد استعمال قطرات تضعف الرؤية	Corrélation de Pearson	,495**
	Sig. (Bilatérale)	,005
	N	30
استعمال قطع غيار مغشوشة في السيارة	Corrélation de Pearson	,350*
	Sig. (Bilatérale)	,018
	N	30
سياقة السيارة في حالة التعب والإرهاق	Corrélation de Pearson	,515**
	Sig. (Bilatérale)	,004
	N	30

Corrélations					
		Y	غير القانونية	غير الأخلاقية	غير الصحية
Y	Corrélation de Pearson	1	,893**	,819**	,855**
	Sig. (Bilatérale)		,000	,000	,000
	N	30	30	30	30
**. La corrélation est significative au niveau 0.01 (bilatéral).					