

# مقایسه ویژگی شخصیت و هوش هیجانی بین افراد دارای ریسک پذیری بالا و ریسک پذیری پایین

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۱/۲۹ - تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۳/۱۰

## خلاصه

### مقدمه

داشتن حس پرواز و کسب شغلی مثل خلبانی می‌تواند ناشی از ویژگی‌های شخصیتی و هیجانی خاصی باشد. هدف این پژوهش مقایسه ویژگی‌های شخصیت و هوش هیجانی بین افراد دارای ریسک‌پذیری بالا و ریسک‌پذیری پایین بود.

### روش کار

روش تحقیق از نظر هدف کاربردی و از لحاظ روش شناسی از نوع علی مقایسه ای بود. جامعه آماری مورد نظر در این پژوهش شامل و هلی کوپتری (ریسک‌پذیری بالا) خلبانان مسافربری (ریسک‌پذیری پایین) شاغل در شرکت های هواپیمایی و نیروهای نظامی و انتظامی بود. حجم نمونه در این پژوهش ۱۳۳ تعیین شد. نمونه گیری به شیوه در دسترس صورت گرفت. ابزارهای پژوهش عبارت از پرسشنامه شخصیتی نئو-فرم کوتاه و هوش هیجانی شات بود.

### نتایج

یافته‌ها با توجه به مقادیر  $t$  محاسبه شده و سطح معناداری آنها تفاوت میانگین افراد با ریسک‌پذیری بالا و افراد با ریسک‌پذیری پایین به جز باز بودن به تجربه در همه ابعاد شخصیت ( $p < 0/005$ ) و هوش هیجانی ( $p < 0/001$ ) معنادار است.

### نتیجه گیری

خلبانان مسافربری دارای روانرنجورخویی بیشتری بودند اما برونگرایی، توافق، وجدانی بودن و هوش هیجانی خلبانان هلی کوپتر بالاتر بود.

### کلمات کلیدی

ویژگی‌های شخصیت، هوش هیجانی، ریسک‌پذیری  
پی نوشت: این مطالعه فاقد تضاد منافع می باشد.

زهرا زیارتی<sup>۱</sup>

مالک میرهاشمی\*<sup>۲</sup>

بیژن وثیق<sup>۳</sup>

۱. دانش‌آموخته روانشناسی، گروه روان شناسی، واحد رودهن، دانشگاه آزاد اسلامی، رودهن، ایران.

۲. دانشیار گروه روانشناسی، واحد رودهن، دانشگاه آزاد اسلامی، رودهن، ایران.

۳. پروفیسور دانشگاه هوا وفضا، امبری ریدل، دیتونا بیج ایالت فلوریدا، آمریکا.

\* گروه روان شناسی، واحد رودهن، دانشگاه آزاد اسلامی، رودهن، ایران.

Email: Mirhashemi@riau.ac.ir

## مقدمه

فقدان سلامت روان را می‌توان به عنوان عامل پیش‌بینی کننده مشکلات رفتاری افراد در نظر گرفت. برخوردار نبودن از سلامت روان باعث ناسازگاری‌های شناختی، هیجانی و رفتاری می‌شود و در طول زندگی فرد ادامه می‌یابد و به تخریب عملکرد او در زمینه‌های گوناگون منجر می‌شود (۱). مطالعات متعدد سطح پایین سلامت روان را با فرسودگی شغلی (۲)، عدم رضایت از زندگی (۱)، عدم رضایت شغلی (۳)، استرس شغلی (۴ و ۵)، مرتبط می‌دانند. در واقع، جوامع انسانی بدون حفظ سلامت روان، نمی‌تواند بقاء و استمرار خود را حفظ کند، زیرا بیماری و ناتوانی روابط انسانی را مختل و در نتیجه احساس امنیت و همبستگی را از انسان‌ها سلب خواهد کرد (۶). از آنجا که، خش اعظم کردار و رفتار انسانها از نهادها یا سازمان‌ها سرچشمه گرفته یا اینکه دست کم تحت تأثیر آنهاست، به نظر می‌رسد که موضوع سلامت روان نیز در مورد خلبانان سازمان هواپیمایی کشور (که وظیفه‌ی خطیری را بر عهده دارند) از اهمیت ویژه‌ای برخوردار باشد.

وجود جامعه سالم از نظر سلامت روانی، منوط به سلامت اجزای کوچکتر آن جامعه، مانند اجتماعات کوچک و خانواده‌های موجود در آن است. در این میان شناخت ویژگی‌های شخصیتی، هیجانی و شناختی افراد جامعه ضروری می‌باشد. خلبانان نظامی که برای برخورد با شرایط بحرانی و جنگ تربیت می‌شوند باید به هنگام رزم با پذیرش خطر بتوانند وظیفه خود را به خوبی انجام دهند. ممکن است خلبان ورزیده‌ای که در تیم نمایش هوایی «آکروجت» با انجام مانورهای هنری فوق العاده ظریف و دقیق، اجرای نمایش می‌کند، در مواقع اضطراری به علت نبود شخصیت مناسب آن موقعیت، دچار تزلزل روحیه شده و از انجام مأموریت سر باز زند. یعنی در وقت نیاز، هزینه گزافی

را که سازمان برای او پرداخته است، هدر دهد. در حقیقت چنین افرادی خود به تنهایی مقصر نیستند بلکه عدم توجه سازمان به شخصیت متناسب در فرایند گزینش و استخدام نقش اساسی دارد. دیدگاه روانشناسی در مورد «شخصیت» چیزی متفاوت از دیدگاه‌های «مردم و جامعه» است (۷).

از نظر گلن شخصیت افراد ترکیب درستی از عقل و دل است و معمولاً سمبل عقل، بهره هوشی و سمبل دل، هوش هیجانی است، اما به لحاظ فرهنگی به هیجانان خود همانند هیجانانی که اطلاعات درست ذهن را تعریف می‌کند اعتماد نکنیم. حتی گاهی واژه هیجان، بیانگر یک شخصیت ضعیف است و به کسی اطلاق می‌شود که قادر به کنترل خویش نبوده یا حتی رفتاری کودکانه یا ابلهانه دارد (۸).

سلامت روان خلبانان تحت تأثیر عوامل شغلی مانند اضطراب و کنترل هیجانان و عملکرد در زمان پرواز، قرار دارد و عدم رضایت شغلی پیش‌بینی کننده فقدان استفاده از فرصت‌های حرفه‌ای، جو و اخلاق سازمانی، ضعف و فقدان خودمختاری در کار است. علاوه بر برخی از تنیدگی‌های شغل خلبانی، سلامت روانی با فقدان خودمختاری در کار، خستگی و طرح‌های پروازی در کنار ناتوانی در دستیابی به آرامش و ویژگی‌های شخصیتی مرتبط است (۹). ویژگی‌های شخصیتی به همه خصلت‌ها و ویژگی‌هایی اطلاق می‌شود که معرف رفتار یک شخص است، از جمله می‌توان این خصلت‌ها را شامل اندیشه، احساسات، ادراک شخص از خود، وجهه نظرها، طرز فکر و بسیاری عادات دانست. اصطلاح ویژگی شخصیتی به جنبه خاصی از کل شخصیت آدمی اطلاق می‌شود (۱۰). به اعتقاد بسیاری از نویسندگان، وجود تناسب بین شخصیت و ویژگی‌های شغلی و سازمانی در خلبانان باعث ایجاد رضایت بیشتر،

از توانایی خود آگاهند. این سازه نقش مثبتی در سلامت روانی دارد (۱۱).

در پژوهشی که لومباس، مارتین-آلبو، والدیویا و خیمنز (۱۲) در زمینه رابطه بین ادراک هوش هیجانی و استرس انجام دادند، نتایج نشان داد که ارتقاء مهارت های مدیریت استرس که یکی از خرده مقیاس های هوش هیجانی می باشد در مقابله با کاهش استرس و پیشرفت درمان افسردگی موثر می باشد. در آخر نتایج بر لزوم افزایش توجه هیجانی به عنوان یک درمان بر افسردگی تاکید داشت. تعریفی که گروه طب هوایی دانشگاه رایت آمریکا از طب هوانوردی نموده است عبارت است از طب پیشگیری با اولویت تخصصی در پیشبرد بهداشت و سلامت مسافران هوایی، خدمه پروازی، خلبانان، فضاوردان و مسافران بیمار.

مسافرت های هوایی می تواند یک محیط کاملا استرس زا برای خلبانان ایجاد کند. از جمله اختلالاتی که هوانوردی در عملکرد سیستم های مختلف فیزیولوژیک بدن ایجاد می کند، می توان به بی نظمی در عملکرد دستگاه های تنفسی، عصبی، قلبی عروقی، گوارشی و فعالیت های عضلانی اشاره کرد. همچنین در این افراد خستگی، بی نظمی در خواب، گیجی و اضطراب که ناشی از محیط پرواز است دیده می شود. اهمیت تأثیر بیماری های روانشناختی در عملکرد خلبانان می بایست در نظر گرفته شود. این موضوع می تواند بر ایمنی حوزه هوائی و همچنین کیفیت زندگی آنها تأثیر گذار باشد. البته بین اضطراب هیجانی که تأثیر گذار بر ایمنی پرواز است با همان اضطراب هیجانی که بر ایمنی پرواز تأثیر گذار نیست، تفاوت وجود دارد. در واقع در زندگی روزمره بعضی از استرس ها که به وجود آورنده احساس نگرانی یا اضطراب هستند عادی است. آن چیزی که این نوع شرایط روانشناختی را بر ایمنی پرواز تأثیر گذار یا بدون تأثیر

ایجاد انگیزه های درونزا، افزایش کارایی، خلاقیت و مسئولیت پذیری خواهد شد. بی گانو و استفن کانگ در پژوهشی به نام "تیپ های شخصیتی دانشجویان خلبانی" دریافتند که موافق بودن و هوشیاری دو مولفه بارز و اساسی شخصیتی برای دانشجویان خلبانی است که می توانند در این حرفه موفق تر عمل کنند. روبرت بور در سال ۲۰۰۷ در پژوهشی به نام "عوامل روانشناسی در رفتار خدمه و مسافران خطوط هوایی" جنبه های روانشناسی سفرهای هوایی را و مخصوصا چگونگی تاثیر سفرهای هوایی بر رفتارهای خدمه و مسافران که شامل سفر و استرس، تاثیرات سفر بر رفتار، ترس از پرواز، رفتارهای برهم زننده مسافران، و سلامت روان خدمه بود را بررسی کردند و به این نتیجه رسیدند اشتباه است که احساس کنیم مسافران هوایی و خدمه بیشتر از سایر اقشار جامعه از مشکلات روانی رنج می برند.

هوش هیجانی در تمامی رده های سازمانی کاربرد زیادی دارد به خصوص در میان خلبانان دارای اهمیت حیاتی می باشد، افرادی که دارای هوش هیجانی بالایی هستند با دیگران رابطه اثربخش و سازنده برقرار می کنند و عملکرد بهتری در محیط کار دارند. این افراد در مواجهه با عوامل روانی یا استرس بر خود تسلط دارند، کمتر دچار خشم، افسردگی یا ترک خدمت می شوند و برای رسیدن به اهداف آرمانی خویش تلاش زیادی می کنند. پایین بودن سطح هوش هیجانی در محیط کار بدون تردید در نتیجه نهایی فعالیت خلل وارد می کند و در صورت استمرار می تواند به سقوط سازمان منجر شود. همچنین هوش هیجانی به عنوان یک عامل حمایتی در برابر فشارهای کاری به شمار می آید. هوش هیجانی به عنوان عامل مهم موفقیت در زندگی فردی، اجتماعی، و شغلی شناخته شده است. کسانی که هوش هیجانی خود را به کار می گیرند، با محیط اطراف خود سازگاری بیشتری دارند، اعتماد به نفس بالایی نشان می دهند و

### روش کار

روش تحقیق از نظر هدف کاربردی و از لحاظ روش شناسی از نوع علی مقایسه ای بود. جامعه آماری پژوهش شامل خلبانان هواپیمای مسافربری و هلی کوپتری شاغل در شرکتهای هواپیمایی و نیروهای نظامی و انتظامی بود. در این پژوهش منظور از خلبانان هلی کوپتر (افراد دارای ریسک پذیری بالا) و خلبانان هواپیما (افراد دارای ریسک پذیری پایین) بود. ۱۳۳ نفر به روش نمونه گیری در دسترس به عنوان نمونه انتخاب شدند که حجم آن برای گروه هلی کوپتر ۷۲ و مسافربری ۶۱ نفر بود. ملاک‌های ورود در این پژوهش حداقل تحصیلات در سطح لیسانس و رضایت آگاهانه نسبت به شرکت در پژوهش بود و ملاک‌های خروج نیز قرار داشتن تحت درمان دارویی یا سایر مداخلات روانشناختی و یا روانپزشکی و عدم رضایت برای شرکت در پژوهش بود. به منظور رعایت اصول اخلاقی در مورد محرمانه بودن اطلاعات به نمونه‌های پژوهش اطمینان داده شد. بدین ترتیب داده‌های مورد نیاز جمع آوری و در نهایت با استفاده از نرم افزار SPSS نسخه ۲۲ و آزمون T مستقل شد.

### ابزار پژوهش

**پرسشنامه شخصیتی نئو-فرم کوتاه (NEO-FFI):** برای اولین بار مک کری و کاستا در سال ۱۹۸۴ پرسشنامه ای تحت عنوان نئو (NEO) با ۱۸۵ سوال تدوین کردند. در ادامه این دو پژوهشگر با بررسی‌هایی که انجام دادند، توانستند دو پرسشنامه با تعداد ۲۴۰ و ۶۰ سوال برای اندازه گیری ویژگی‌های شخصیت افراد تهیه کنند. در این پژوهش، به منظور بررسی ویژگی‌های شخصیت دانشجویان از فرم کوتاه سیاهه نئو که دارای ۶۰ سوال می‌باشد و برای اولین بار توسط کیامهر در سال ۱۳۸۱ به زبان فارسی ترجمه شده، استفاده شده است. این مقیاس، پنج ویژگی شخصیت را مورد سنجش قرار می‌دهد، که عبارتند از روان‌رنجورخویی (N)، برون‌گرایی (E)، باز

می‌کند، موضوع دوره زمانی و شدت آنهاست. اغلب، در تمام شرکت‌های هواپیمایی، اگر خلبانان دارای شرایط مناسب بهداشت روانی نباشند، می‌بایست تبدیل به کارمندان زمینی شوند. بدیهی است که پس از دوره زمینی، آنها می‌بایست جهت مجوز پرواز از ارزیابی و مشاهدات زیادی عبور کنند. اگر چه مسائل شدید روانشناختی در بین خدمه پرواز شیوع کمتری دارد، اما همین درصد کم نیز، می‌تواند بین ترس اضطرابی از پرواز تا تفکر خودکشی در حین پرواز با نوسان همراه باشد. البته مسائل دیگر روانشناختی مانند افسردگی، اختلالات خلقی، اضطراب، استرس‌های شغلی، مسائل مرتبط با روابط، اختلالات مرتبط با سکس، استفاده از الکل، اختلالات خواب نبایستی در ارزیابی‌های خدمه پرواز از نظر دور بماند (۱۳).

از بدو پیدایش صنعت هوانوردی وجود سوانح همواره با دست اندرکاران این صنعت همراه بوده و چون یک سد بزرگ در برابر آن خود نمایی کرده است. لذا متولیان صنعت هوا نوردی بخش اعظمی از تلاش خود را معطوف به جلوگیری از بروز سوانح هوایی نموده اند و در این مورد افزایش دانش و آگاهی های لازم پرسنل پروازی اعم از خدمه پرواز (خلبان، کمک خلبان، مهندس پرواز، ناوبر و...) در زمینه برخورداری بودن از سلامت روانی کامل از عواملی می باشند که در جلوگیری از پیدایش سوانح هوایی موثر می باشند. لذا با استناد به مطالب گفته شده در پژوهش حاضر این سوال مطرح می شود که آیا بین ویژگی های شخصیتی و هوش هیجانی خلبانان مسافربری و هلی کوپتری تفاوت وجود دارد؟ بنابراین با توجه به اهمیت نقش عامل انسانی در حوادث هوایی لازم است تا رفتار خلبانان مورد بررسی قرار گیرد. در این راستا توجه به خصوصیات روانشناختی خلبانی و نقش احتمالی آن ها در رفتار آنان ضرورتی آشکار دارد، بر همین اساس در این پژوهش به مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و هوش هیجانی خلبانان در دو سطح با ریسک‌پذیری بالا و با ریسک‌پذیری پایین پرداخته شد.

**مقیاس هوش هیجانی شات:** این مقیاس یک آزمون ۳۳ سؤالی است که به وسیله شات و همکاران در سال ۱۹۸۸ بر اساس الگوی هوش هیجانی مایر و سالووی (۱۱) ساخته شده است. پرسش‌های آزمون ۳ مقوله سازه هوش هیجانی شامل: تنظیم هیجان‌ها، بهره‌وری از هیجان‌ها و ارزیابی هیجان‌ها را در مقیاس ۵ درجه‌ای لیکرت (کاملاً مخالف تا کاملاً موافق) می‌سنجد. مقیاس هوش هیجانی تنها یک نمره کلی را برای هوش هیجانی به دست می‌دهد که دامنه آن از ۳۳ تا ۱۶۵ است. در ایران هنجاریابی این آزمون به وسیله خسروجاوید در سال ۱۳۸۱ صورت گرفته است. پایایی مقیاس هوش هیجانی کل بر مبنای آلفای درونی ۰/۸۱ بدست آمد. تحلیل عامل مقیاس با استفاده از روش تحلیل مؤلفه‌های اصلی، سه عامل تنظیم هیجان (آلفای ۰/۸۱)، ارزیابی و ابراز هیجان (آلفای ۰/۶۷) و بهره‌برداری از هیجان (آلفای ۰/۵۰) را نشان داد. هوش هیجانی کل در این پژوهش با سه مقیاس خود به ترتیب ۰/۷۴، ۰/۶۹ و ۰/۶۹ همبستگی نشان داد که همگی در سطح  $p < 0.001$  معنادار بودند. در پژوهش حاضر به منظور بررسی پایایی مقیاس هوش هیجانی شات از روش آلفای کرونباخ استفاده شد که نمره آن ۰/۷۹ بدست آمد.

بودن نسبت به تجربه (O)، توافق پذیری (A) و وظیفه‌شناسی (C) و در این پژوهش از پنج ویژگی شخصیت چهار ویژگی در نظر گرفته شده است. هر کدام از این ویژگی‌ها با ۱۲ سوال مورد سنجش قرار می‌گیرد. شیوه پاسخ‌دهی به این صورت است که آزمودنی جواب را در یک طیف ۵ درجه‌ای از نوع لیکرت (از کاملاً مخالفم تا کاملاً موافقم) انتخاب می‌کند. نمره گذاری این آزمون به صورت ۱، ۲، ۳، ۴ و ۵ می‌باشد. هنجاریابی آزمون NEO که توسط گروهی فرشی (۱۳۸۰) روی نمونه‌ای با حجم ۲۰۰۰ نفر از بین دانشجویان دانشگاه‌های تبریز، شیراز و دانشگاه‌های علوم پزشکی این دو شهر صورت گرفت ضریب همبستگی ۵ بعد اصلی را بین ۰/۵۶ تا ۰/۸۷ گزارش کرده است. ضرایب آلفای کرونباخ در هر یک از عوامل اصلی روان‌آزردگی خوبی، برون‌گرایی، باز بودن، سازگاری و با وجدانی به ترتیب ۰/۷۳، ۰/۷۳، ۰/۵۶، ۰/۶۸ و ۰/۸۷ به دست آمد. جهت بررسی اعتبار محتوایی این آزمون از همبستگی بین دو فرم گزارش شخصی (S) و فرم ارزیابی مشاهده گر (R)، استفاده شد، که حداکثر همبستگی به میزان ۰/۶۶ در عامل برون‌گرایی و حداقل آن به میزان ۰/۴۵ در عامل سازگاری بود (۱۴). در پژوهش حاضر به منظور بررسی پایایی پرسشنامه از روش آلفای کرونباخ استفاده خواهد شد و نمره آن ۰/۸۴ بدست آمد.

## نتایج

### جدول ۱- خلاصه یافته‌های توصیفی و مقایسه میانگین‌های ویژگی‌های شخصیت در بین گروه‌های پژوهش

متغیر وابسته	گروه	تعداد	میانگین	انحراف معیار	F	df	t	Sig
روان رنجورخویی	هلیکوپتر	۷۲	۱/۷۶	۰/۵۵۸	۳۶/۹۹۲**	۸۹/۵۸۹	-۳/۵۴۳**	۰/۰۰۱
	مسافربری	۶۱	۲/۰۱	۰/۱۸۹				
برون‌گرایی	هلیکوپتر	۷۲	۲/۳۷	۰/۵۶۴	۴۴/۶۸۱**	۸۸/۰۷۶	۷/۴۳۱**	۰/۰۰۱
	مسافربری	۶۱	۱/۸۵	۰/۱۸۲				
بازبودن به تجربه	هلیکوپتر	۷۲	۲/۱۱	۰/۳۹۱	۲۳/۰۰۳**	۱۰۷/۰۵۵	-۰/۷۳۱	۰/۴۶۲
	مسافربری	۶۱	۲/۱۵	۰/۱۹۲				
توافق	هلیکوپتر	۷۲	۲/۴۲	۰/۴۶۴	۵۹/۶۰۵**	۸۵/۰۴۵	۴/۸۱۸**	۰/۰۰۱
	مسافربری	۶۱	۲/۱۵	۰/۱۳۵				

وجدانی بودن	هلیکوپتر	۷۲	۲/۶۶	۰/۶۹۷	۴۷/۰۸۲**	۹۵/۵۳۲	۲/۱۳۶*	۰/۰۴۷
مسافری	مسافری	۶۱	۲/۴۷	۰/۲۷۴				

خلبانان هلیکوپتر است، در بقیه ویژگی‌های شخصیت ( برون گرایی، توافق و وجدانی بودن) میانگین خلبانان هلیکوپتر بالاتر از خلبانان مسافری است؛ بین ویژگی باز بودن به تجربه تفاوت معنادار نبود.

مطابق با جدول ۱ تفاوت میانگین روان رنجورخویی، برون گرایی، توافق و وجدانی بودن خلبانان هلی کوپتر و خلبانان مسافری معنادار است. مقادیر میانگین ها نشان می دهد که بجز متغیر روان رنجورخویی که میانگین خلبانان مسافری بالاتر از

جدول ۲- خلاصه یافته‌های توصیفی و مقایسه میانگین هوش هیجانی در بین گروه‌های پژوهش

گروه	تعداد	میانگین	انحراف معیار	F	df	t	Sig
هلیکوپتر	۷۲	۳/۱۶	۰/۴۰۹	۹/۷۵۵**	۱۲۳/۷۹۶	۱۳/۵۵۳**	۰/۰۰۱
مسافری	۶۱	۲/۳۵	۰/۲۶۹				

می دهد میانگین هوش هیجانی خلبانان هلیکوپتر بطور معنی- داری بالاتر از خلبانان مسافری است ( $p \leq 0/001$ ).

مطابق با جدول ۲ تفاوت میانگین هوش هیجانی خلبانان هلی کوپتر و خلبانان مسافری معنادار است. مقادیر میانگین ها نشان

### بحث و نتیجه گیری

این پژوهش با هدف مقایسه ویژگی شخصیت و هوش هیجانی بین خلبانان هلی کوپتر و خلبانان مسافری انجام شد، نتایج نشان داد که خلبانان مسافری دارای روان رنجورخویی بیشتری بودند اما برونگرایی، توافق، وجدانی بودن و هوش هیجانی خلبانان هلی کوپتر بالاتر بود. این یافته ها با پژوهش‌های جیمز و همکاران<sup>۱</sup> (۱۵) که پژوهشی در مورد بررسی روانشناسی خلبانان USAF با انواع پروازها انجام شد و هدف از این مطالعه تعیین اینکه آیا تفاوت های روانشناختی قابل توجهی بین خلبانان در حال پرواز در انواع مختلف هواپیماها وجود دارد یا خیر، آیا این تفاوت ها می تواند پیش بینی کند چه کسی یک خلبان جنگنده باشد یا خلبان هواپیمای مسافری باشد. یافته ها نشان داد که توانایی شناختی خلبانان جنگنده باید بالاتر از خلبانان دیگر باشد. پژوهش پیتز (۱۶) که در پژوهشی در مورد بررسی مهارت های تنظیم هیجان برای توجه سریع در پروازها انجام داد و نتایج

بیانگر این است که توجه و دقت کافی و تنظیم هیجان در حوادث خیلی مهم است از جمله در سیستم هواپیمایی و تحقیقات گسترده‌ای برای بهبود عملکرد توجه و تنظیم ذهنی انجام شده است نتایج نشان داد که خودتنظیمی شرکت کنندگان از هوشیاری و مدیریت آگاهی با گزارش های مقابله با فشار کاری ارتباط دارد و هر چه قدر هوشیاری و مدیریت آگاهی بالاتر باشد خود تنظیمی بهتر است. پژوهش برامز و همکاران (۱۷) که در پژوهشی در مورد بررسی رابطه بین تخصص، عملکرد در یک کار پیچیده و کارخلبانی در فرانسه انجام دادند و نتایج نشان داد که مهارت های توجه عمومی و توانایی پردازش اطلاعات جهانی و محلی در خلبانان نسبت به غیر خلبانان بیشتر است و پژوهشیکه در مورد تأثیر استرس حاد بر عملکرد کار خلبانی انجام دادند و نتایج بیانگر این بود که استرس بر شناخت و عملکرد خلبانان تأثیر منفی می گذارد شرایط اضطراری و سایر شرایط تهدیدآمیز خلبانان را ملزم به اجرای روشهای نادرست و استفاده از آنها می کند فشار کار، فشار زمان و علائم دیگر، همه می توانند استرس را باشند. استرس

این پژوهش با هدف مقایسه ویژگی شخصیت و هوش هیجانی بین خلبانان هلی کوپتر و خلبانان مسافری انجام شد، نتایج نشان داد که خلبانان مسافری دارای روان رنجورخویی بیشتری بودند اما برونگرایی، توافق، وجدانی بودن و هوش هیجانی خلبانان هلی کوپتر بالاتر بود. این یافته ها با پژوهش‌های جیمز و همکاران<sup>۱</sup> (۱۵) که پژوهشی در مورد بررسی روانشناسی خلبانان USAF با انواع پروازها انجام شد و هدف از این مطالعه تعیین اینکه آیا تفاوت های روانشناختی قابل توجهی بین خلبانان در حال پرواز در انواع مختلف هواپیماها وجود دارد یا خیر، آیا این تفاوت ها می تواند پیش بینی کند چه کسی یک خلبان جنگنده باشد یا خلبان هواپیمای مسافری باشد. یافته ها نشان داد که توانایی شناختی خلبانان جنگنده باید بالاتر از خلبانان دیگر باشد. پژوهش پیتز (۱۶) که در پژوهشی در مورد بررسی مهارت های تنظیم هیجان برای توجه سریع در پروازها انجام داد و نتایج

<sup>1</sup> . Jemz et all

مکرر شود. یک نمونه از تاثیر استرس بر فعالیتهای شناختی خلبانان، جهت گیری فضایی و گم کردن جهت در آسمان است. گم کردن جهت در اینجا به عنوان ادراک نامناسب خود در ارتباط با سطح زمین و سطح عمود است. یکی از انواع گم کردن جهت در آسمان که تحت تاثیر استرس قرار دارد شامل مطابقت بین جهت گیری ذهنی و جهت گیری عینی است و میتواند جهت گیری اشتباه به عنوان خطای حسی پذیرفته شده جهت گیری در نظر گرفته شود (۱۹).

بنابراین نتیجه کلی که از این پژوهش گرفته می شود این است که برونگرایی، توافق، وجدانی بودن و هوش هیجانی خلبانان هلی کوپتر (افراد با ریسک پذیری بالا) بالاتر از خلبانان مسافری بود. استفاده از روش نمونه گیری دردسترس و نبود امکان بررسی خلبانان شکاری و همچنین حذف برخی داده ها به دلیل پرت بودن، مخدوش و ناقص بودن از محدودیت های این پژوهش بود. پیشنهاد می شود در پژوهش های آتی از روش نمونه گیری تصادفی استفاده شود و با در نظر گرفتن سایر متغیرهای روان شناختی به بررسی و مقایسه خلبانان شکاری نیز پرداخته شود.

در پرواز از جنگ جهانی دوم بررسی شده است، استرس عملکرد متخصصان ماهر را هم مختل کرد و خلبانانی که هیجان خواهی متعادلی داشته باشند می توانند بر این موقعیت غلبه کنند (۱۸). طی پژوهشی دیگر مشخص شد که یکی از عوامل روانشناختی تاثیرگذار بر عملکرد خلبانان و کارکنان کادر پروازی نظامی، موضوع استرس می باشد. نتایج پژوهشها، عوامل استرس زا در خلبان و کارکنان کادر پروازی نظامی را شامل: نوع ماموریتها، مقررات و قوانین خشک اداری، محدودیتهای محیط نظامی، تجهیزات و ماشین الات، انجام مانورها، مسئولیتهای حقوق و مزایا، تعدد و طولانی بودن دوره ماموریتها، مقیاسهای پرداخت، برنامه فشرده ماموریتها، دوره های استراحت کم در حین انجام ماموریتها، استرسهای مربوط به خطاها و اشتباهات کاری، احتمال روبرو شدن با سانحه، خستگی ناشی از پرواز، ارزیابیهای پزشکی و... می دانند. استرس می تواند عملکرد جسمانی و شناختی خلبان نظامی و کادر پرواز را تحت تاثیر خود قرار داده و باعث افزایش خطای انسانی تاثیرگذار بر سوانح هوایی شود. استرس میتواند عملکرد شناختی خلبان منجمله تفکر، دقت، حافظه، یادگیری، تصمیم گیری منطقی، محاسبات ریاضی و... را تحت تاثیر خود قرار دهد و باعث بروز اشتباهات

## Reference

1. Zandbar H. Relationship between optimism - pessimism with mental health and life satisfaction among employees of the Education Organization of Shiraz. Master Thesis, General Psychology, Islamic Azad University, Marvdasht Branch. 2014.
2. Amstader A. Emotion regulation and anxiety disorder. Journal of Anxiety Disorders, 2008; 22, 211:221.
3. Fallahian R. The relationship between job satisfaction and mental health among employees of Khorramabad Welfare Organization. Master's thesis. General Psychology. Allameh Tabatabai University, semi-face-to-face training campus. 2015.
4. Chung, P. J., Chiou, C. J., & Chou, F. H. (2009). Relationships between health status, depression and cognitive functions of gerontology and geriatrics. Archives of Gerontology and Geriatrics, 49, 215-219.
5. Salid, G. A., Czajkowski, N. O., Holte, A. Tambs, K., & Aar, L. E. Positive mental health effects of the coping with strain (sws) course on employees: a four-year longitudinal randomized controlled trial. International Journal of Mental Health Promotion, 2016; 18: 158-175.
6. Shamloo S (1390). Schools and theories in personality psychology. Tehran: Roshd.
7. Sadegi D. Psychology of Air Passenger Flight: Clinical Approach. Psychological Research, 2 (5), 123-133.
8. Goleman D. Working with emotional intelligence. Bantam. 1998.
9. Harris D. Human performance on the flight deck. CRC Press. 2016.
10. Schmelton, Vivian and Fletcher, Kelbo. (1390). Individual differences. Translated by Farhad Jamjari and Yousef Karimi. Tehran: Fatemi Publishing.

11. Salovey P, Grewal D. The science of emotional intelligence. *Current directions in psychological science*. 2005 Dec;14(6):281-5.
12. Lombas AS, Martín-Albo J, Valdivia-Salas S, Jiménez TI. The relationship between perceived emotional intelligence and depressive symptomatology: The mediating role of perceived stress. *Journal of Adolescence*. 2014 Oct 1;37(7):1069-76.
13. Bor R. Psychological factors in airline passenger and crew behaviour: a clinical overview. *Travel medicine and infectious disease*. 2007 Jul 1;5(4):207-16.
14. GarousiFarshi T, Mehryar A, Ghazi M. Application of the new neo personality test (NEO) and study of the analysis of its characteristics and factor structure among students of Iranian universities. *Al-Zahra Humanities*. 2001; 11 (39): 173-198.
15. James, E., Boyd , J. C. P., Bill,T. T . Psychological test profiles of USAF pilots before training vs. type aircraft flown. Article in *Aviation Space and Environmental Medicine* , 2005: 76(5),463- 8.
16. Peter, N.R. Grad Dip Couns Dissertation Evaluation of a selfregulating skill for rapid attention recovery (rART). Submitted to Swinburne Higher Degree Research In fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy Swinburne University of Technology Faculty of Science, Engineering and Technology August. 2008.
17. Brams S, Hooge IT, Ziv G, Dauwe S, Evens K, De Wolf T, Levin O, Wagemans J, Helsen WF. Does effective gaze behavior lead to enhanced performance in a complex error-detection cockpit task?. *PloS one*. 2018;13(11).
18. Cooper CL, Sloan S. Occupational and psychosocial stress among commercial aviation pilots. In *Managerial, Occupational and Organizational Stress Research 2018* Jan 17 (pp. 139-145). Routledge.
19. Gerega A, Wojtkiewicz S, Sawosz P, Kacprzak M, Toczyłowska B, Bejm K, Skibniewski F, Sobotnicki A, Gacek A, Maniewski R, Liebert A. Assessment of the brain ischemia during orthostatic stress and lower body negative pressure in air force pilots by near-infrared spectroscopy. *Biomedical Optics Express*. 2020 Feb 1;11(2):1043-60.



*Original Article***Comparison of personality traits and emotional intelligence between helicopter pilots and passenger pilots**

Received: 17/04/2020 - Accepted: 30/05/2020

Zahra Ziyarati<sup>1</sup>  
 Malek Mir Hashemi<sup>2\*</sup>  
 Bizhan Vasigh<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Ph.D., Department of Psychology,  
 Roudehen Branch, Islamic Azad  
 University, Roudehen, Iran

<sup>2</sup>Associate Professor of Psychology,  
 Roudehen Branch, Islamic Azad  
 University, Roudehen, Iran.

<sup>3</sup>Ph. D, College of Business, Embry  
 Riddle Aeronautical University, Daytona  
 Beach, FL 32114, USA.

\* Roudehen Branch, Islamic Azad  
 University, Roudehen, Iran.

Email: Mirhashemi@riau.ac.ir

**Abstract**

**Introduction:** Having a sense of flying and earning a job, such as piloting, can be due to certain personality and emotional characteristics. The aim of this study was to compare personality traits and emotional intelligence high risk and low risk individuals.

**Materials and Methods:** The research method was applied in terms of purpose and comparative in terms of methodology. The statistical population of this study included passenger pilots and helicopters working in airlines and military and law enforcement forces. The sample size in this study was determined for group's of up to 133 people. Sampling was performed in an accessible manner. The research tools were a neo-short personality questionnaire and a shot emotional intelligence.

**Results:** According to the calculated t values and their significance level, the difference between the average helicopter pilots and passenger pilots is significant except for being open to experience in all aspects of personality ( $p \leq 0 / 005$ ) and emotional intelligence ( $p \leq 0 / 001$ ).

**Conclusion:** Passenger pilots had more psychoanalysis, but extraversion, agreement, conscientiousness, and emotional intelligence of helicopter pilots were higher.

**Key words:**

personality traits, Emotional Intelligence, risk-taking

**conflict of interest:** There is no conflict of interest.