

Fear of Flying among Mutah University Students Based on some Variables

Basim Aldahadha¹, Abrar Aladaileh²

¹ College of Educational Sciences, Mutah University, Jordan.

²Ministry of Education, Jordan.

Received: 26/3/2019

Revised: 21/4/2019

Accepted: 4/11/2019

Published: 1/6/2020

Citation: Aldahadha, B. ., & Aladaileh, A. . (2020). Fear of Flying among Mutah University Students Based on some Variables. *Dirasat: Educational Sciences*, 47(2), 327-342. Retrieved from <https://dsr.ju.edu.jo/djournals/index.php/Edu/article/view/2293>



© 2020 DSR Publishers/ The University of Jordan.

This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY-NC) license <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

Abstract

The study aims to identify the level of fear of flying among Mutah University students in light of the variables of gender, nationality, educational level, college, and the number of times of travel. The study sample consisted of 709 students from all faculties of the university. A questionnaire was developed to measure fear of flying. The results indicated that the general average of the level of fear of flying on planes on the variable of fear days before traveling, and the variable of feeling fear upon arrival at the airport came to a low degree, and on the variable of fear of flying when boarding planes came in a medium degree. The results indicated that there were statistically significant differences due to the variables of gender and the number of times of travel. The results were in favor of both females on the number of plane rides and in favor of males for the other dimensions and the overall degree of the scale. The results were in favor of those who traveled more than once on all dimensions of the scale and overall score.

Keywords: Fear of flying on airplanes, Mutah University, students, Jordan.

الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة في ضوء عدد من المتغيرات

باسم دحادحه¹، أبرار العضايله²

¹جامعة مؤتة.

²وزارة التربية والتعليم، الأردن.

ملخص

هدفت الدراسة إلى تعرف مستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة في ضوء متغيرات كل من الجنس، والجنسية، والمستوى التحصيلي، والكلية، وعدد مرات السفر، وتكونت عينتها من (709 طالباً وطالبة من كافة كليات الجامعة، وتم تطوير أداة لقياس الخوف من ركوب الطائرات، وأشارت نتائجها إلى أن المتوسط العام لمستوى الخوف من ركوب الطائرات على بُعد الخوف قبل السفر بأيام، وبُعد الشعور بالخوف عند الوصول للمطار جاء بدرجة منخفضة، وعلى بُعد الشعور بالخوف عند ركوب الطائرات جاء بدرجة متوسطة. وأشارت النتائج إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغيري الجنس وعدد مرات السفر. وقد جاءت النتائج لصالح كل من الإناث على بُعد عند ركوب الطائرة ولصالح الذكور للأبعاد الأخرى والدرجة الكلية للمقياس، فيما جاءت النتائج لصالح من سافروا أكثر من مرة على جميع أبعاد المقياس والدرجة الكلية ولم تظهر النتائج فروقا تعزى للمتغيرات الأخرى أو للتفاعل بين المتغيرات المستقلة. وقد توصلت الدراسة إلى عدة توصيات يمكن الأخذ بها للتخفيف من الخوف من ركوب الطائرات. الكلمات الدالة: الخوف من ركوب الطائرات، طلبة جامعة مؤتة، الأردن.

المقدمة

الخوف حالة انفعالية شديدة أو ملحّة وغير معقولة يصحبه توقع حدوث موقف ما محدد وخطير يهدد الذات، مثل الخوف من المرتفعات، والحيوانات، ومشاهدة الدم، والخوف من الأماكن المغلقة، والظلام، والأماكن المفتوحة، والجماهير، والخوف الاجتماعي، والخوف من الطيران، وقد تم وصف الخوف من الطيران كقوبيا لأول مره في الدليل التشخيصي الإحصائي للاضطرابات العقلية في عام 2000. والفرد يدرك أن هذا الخوف شديد وغير منطقي. ويحاول الفرد تجنب الموقف أو تستمر حالة القلق والضيق لديه (Hamdi, Gabriel, 2002; Sperry, Dawood & Abu Talib, 2003; Zarrad, 2008).

إلى جانب ذلك، فقد يخاف الكثير من الناس ركوب الطائرة، فمنذ زمن بعيد ربط عدد من الناس السفر الجوي بالمتعة والرهبة والخيال، فقد توسعت معارف الإنسان للعالم من حوله، وأصبح السفر الجوي مهمًا لعدة أسباب، من بينها: أسباب شخصية وأسباب متعلقة بالعمل وإنسانية، وسياسية. وإن عدم التمكن من السفر يشكل إعاقة للذين يعانون من الرهبة من الطيران، وبالتالي تفرض عليهم قيود على حياتهم المهنية وعلاقاتهم الشخصية (Krangel, 2002).

إن الخوف من الطيران ليس ظاهرة حديثة كما يعتقد الكثيرون فقد ركزت الدراسات على ردود الفعل النفسية تجاه الطيران أولاً خلال الحرب العالمية الأولى، عندما سجلت المعدلات المرتفعة للإصابة النفسية في طاقم الطيران. فقد كان الطيران يعتبر نوعاً من السحر وكان الخوف منه حتى قبل قيام الأخوين رايت بأول رحلة طيران عام 1903 وفي البداية فإن الخوف من الطيران يمكن اعتباره رد فعل معقول لنشاط خطير يمكن أن يؤدي إلى إحداث إصابات أو تشويه أو وفاة (Jones, 1986).

إضافة إلى التطور والاهتمام المتزايد للطيران وظهور شركات للنقل الجوي وعروضها لأسعار منافسة وتشجيعات مالية للمسافرين الدائمين فقد أصبح السفر سهلاً ومتاحاً، بالرغم من ذلك، فكلما زاد عدد المسافرين جواً كل سنة بدأ عدد متزايد من الأشخاص يجد الطيران تجربة مروعة ومسببةً ألماً جسدية. فعند ركوب الطائرة يشعر المرء بعدم القدرة على التحكم بمجرى الأمور (Radwan, 2012). فيخاف الناس من السفر جواً لسببين، هما: العواقب التي تترتب على أي حادث والمجازفة المتأنية من احتمال حدوث أي أمر سيئ بالرغم من أن إمكانية ذلك ضئيلة في معظم الأحيان، إلا أن العواقب قد تكون مميتة (Krangel, 2002).

كذلك لا يمكن لأحدهم مهما كان معتاداً على السفر بالطائرة أن ينكر المهابة التي يشعر بها لدى الصعود إلى الطائرة أو لدى إقلاعها، وهذه المهابة التي قد تبدو عند المعتادين على الطيران إعجاباً بالمسيرة التي اجتازتها صناعة الطيران حتى وصلت إلى هذا المستوى من الأداء والأمان، غالباً ما تكون قلقاً مفهوماً ومبرراً عند غير المعتادين عليه، وغالباً ما يشتد هذا القلق بل ويعتري الجميع من معتاد وغير معتاد في كل مرة تحصل فيها كارثة جوية (عبدالواحد, 2015).

وفي دراسة أجرتها شركة "بوينج" الأمريكية قبل عشرين عاماً أثبتت أن أكثر من (500) مليون شخص في العالم يعاني من خوف شديد من الطيران ومن بينهم (25) مليون أمريكي يخافون هذه الوسيلة، كما تشير إلى أنه تم عمل دراسة حديثة في بلدان مثل أستراليا التي أثبتت أيضاً أن (20%) من سكانها يعانون هذه المشكلة، بل وثبت أن نصف عدد سكان هولندا لم يحلقوا أبداً، وهناك (28%) منهم يعترف بخوفه الشديد من الطيران (Azouz, 2004).

وفي دراسة مسحية أخرى أجراها علماء النفس في نيوانجلاند New England أن حوالي (15) مليون أمريكي يعانون من المخاوف الحادة، التي تسبب الإعاقة لهم، وأن للخوف المرضي العديد من الأعراض مثل: -الشعور بالقلق والتوتر، والشعور بالنقص، وتوقع الشر، وشدة الحذر والحرص، والتهاون والاستهتار، والاندفاع وسوء التصرف والسلوك، والإجهاد، والصداع، والإغماء والتقيؤ، والشعور بالآلام الظهر، والاضطراب في الكلام. طبعاً هذه الأعراض تختلف حسب شكل الخوف المرضي وموضوعة وشدته، وما يتركه من أثر في حياة الفرد الشخصية والعملية (شكري, 2008).

وفي هذا الصدد قام مولرو نورتي وهيلديرس (Nortje & Helders, Möller, 1998) بدراسة حول "الإدراك غير العقلاني والخوف من الطيران". هدفت الدراسة التي أجريت في جنوب أفريقيا إلى تقييم الخوف من الطيران فيما إذا كان مرتبطاً بأفكار ومعتقدات، فتكونت عينة الدراسة (22) شخص من بينهم (15) من مرضى الخوف من الطيران بمتوسط عمر (47.4) الذين حصلوا على معدل (5) وأعلى من (10) درجات في استبيان مؤشر القلق من الطيران، و(7) أشخاص لا يعانون من الخوف من الطيران بمتوسط عمر (44.8). فأظهرت النتائج أن الأشخاص الذين يؤمنون بالمعتقدات اللاعقلانية أكثر قلقاً فيما يختص بالخوف من الطيران.

وقد قام كل من جيروين وسبينهوفن وديكسترا ودايك (Dyck, Diekstra, Spinhoven, Van Gerwen, 2002) بإجراء دراسة بعنوان "البرامج متعددة المعايير لعلاج الخوف من الطيران والتي تركز على الجانب السلوكي المعرفي، والتي تستمر ليومين، ويوم واحد لبرنامج علاجي سلوكي جماعي. قد تم جمع البيانات حول سلوكيات الأفراد في أوقات مختلفة قبل مرحلة العلاج وبعد (3) إلى (6) أشهر وحتى السنة، وتم جمع معلومات ما يقارب (757) مشتركاً. وتوصلت الدراسة بأن كلا البرنامجين قد كانت دالة إحصائية في خفض مستوى الخوف من الطيران.

وأجرى بانوس وآخرون (Alcañiz, Perpiñá, Botella, Baños, 2002) دراسة بعنوان "المعالجة الافتراضية للخوف من الطيران"، هدفت إلى بيان مختلف السيناريوهات للواقع الافتراضي في معالجة رهاب الطيران. تكونت عينتها من (4) مشاركين، جميع المشاركين خضعوا لدليل التشخيص للاضطرابات النفسية بما يختص بقوبيا الطيران. المشاركة الأولى حصلت على معدل (7) بمقياس من (1-10) والمشاركة الثانية معدل (6) والمشاركة الثالثة بلغت معدل الخوف لديها (7) والمشاركة الرابعة بلغت معدل الخوف لديها (8).

كما أجرى بورناس وآخرون (Tortella-Feliu, Barceló, López, Noguera, Llabrés, Bornas, 2004) دراسة بعنوان "الأثار النفسية وتغير معدل ضربات القلب والمحاكاة أثناء التعرض إلى المحفزات ذات الصلة بالطيران"، هدفت الدراسة إلى تقييم العلاقة والآثار على الذات عند التعرض لأحد المؤثرات سواء الصوت أو الصورة، فتكونت عينتها من (30) مشارك (15) منهم يعانون من الخوف من الطيران و (15) لا يعانون من الخوف من الطيران بمتوسط عمر 22 سنة. أظهرت النتائج أن الأشخاص الذين يعانون من رهاب معين يختص بالطيران ابلغوا بمخاوفهم من التهديدات الخارجية كقلق رئيسي.

وفي هذا الموضوع أجرى جيليجان (Gilligan, 2005) دراسة بعنوان "طلبة الجامعات والخوف من الطيران" هدفت هذه الدراسة إلى اختبار الفرضية التي تقول إن الخوف والقلق من الطيران هو نتيجة تأثيرات مجتمعة من عوامل خوف قديمة ومتراكمة بشكل مباشر، بمجموعة من المشاهدات أو الأوضاع اللفظية لمجموعة من طلبة الجامعات. واشتملت الدراسة على عينة مؤلفة من (112) مشاركا والذين تم توظيفهم من الطلبة الملتحقين بجامعة روزفلت في شيكاغو وشامبورغ اليونيس. وقد أشارت النتائج إلى أن الرجال والنساء الذين يخشون من الطيران يمتلكون تجارب سيئة عن الطيران، فالرجال الذين يشعرون بالقلق تجاه الطيران يمتلكون تجارب سيئة ويعبرون عنه بأن الطيران سيئ وخطير ولا يحبون الحوار عن الطيران. والنساء اللواتي يمتلكن شعور الخوف والقلق من الطيران يمتلكن تجارب سيئة ويعبرن أنهن يفقدن السيطرة حول ما يحدث حولهم.

وأجرى مورابي (Murphy, 2007) دراسة بعنوان "العلاقة بين تقدير واحترام الذات العالمي والخوف من الطيران لدى البالغين"، وقد صممت هذه الدراسة لقياس العلاقة بين الثقة بالنفس والخوف من الطيران، وأظهرت أن الرجال الذين يعانون من انخفاض احترام الذات هو أكثر احتمالا للإصابة بمثل هذا النوع من الرهاب، بينما لا توجد مثل هذه العلاقة لدى النساء، مما يشير إلى الفروق بين الجنسين بين العلاقة المتبادلة بين الثقة بالنفس والخوف من الطيران، وتم قياس كل من الثقة بالنفس والخوف من الطيران عبر استبيان تم توزيعه على الإنترنت لمجموعة من السكان المستهدفين بالدراسة عبر الإنترنت، ومن خلال عملية بسيطة بأخذ العينات العشوائية، وتمت مناقشة النتائج والآثار المترتبة على هذه الدراسة نظريا وتطبيقيا.

وأجرى كيم وآخرون (Lindner, Edwards, Anderson, Palin, Kim, 2008) دراسة بعنوان "استخدام المهارات المكتسبة في العلاج المعرفي السلوكية للخوف من الطيران: إدارة مستوى القلق من الطيران بعد الحادي عشر من أيلول"، هدفت إلى اختبار المهارات العلاجية لحالة الخوف من الطيران، فقد تم اختيار (115) مشاركا بطريقة عشوائية لاستكمال ثمانية جلسات من العلاج السلوكي المعرفي لعلاج الخوف من الطيران، وتمت إعادة تقييم (55) مشاركا في (2002)، كم تم جمع استطلاعات من (33) فردا لم يتلقوا العلاج. وأشارت النتائج إلى أن الذين قاموا باستكمال العلاج كانوا أكثر عرضة وقدرة على إظهار مهارات من أولئك الذين لم يتلقوا العلاج بتاتا، كما أنهم قد أظهروا مستويات أقل من القلق، وتشير هذه النتائج إلى أن استخدام المهارات المكتسبة من العلاج السلوكي المعرفي ترتبط ارتباطا وثيقا مع انخفاض مستويات القلق وعلى المدى الطويل.

كما أجرى هوجين (Haugen, 2008) دراسة بعنوان "هل يؤثر العلاج السلوكي والمعرفي لعلاج القلق من الطيران من تخفيض أعراض القلق الثانية؟"، هدفت إلى استكشاف تأثير علاج القلق من الطيران في أعراض القلق الثانية، ولتقييم تأثير المشاكل العصبية السابقة بالاتصال مع الطبيب النفسي المختص على درجة القلق، حيث شملت الدراسة ما يقارب (295) امرأة و (128) رجلا، وتم تدريبهم على برنامج العلاج السلوكي المعرفي من خلال إعلان. أظهرت النتائج أن كل من النساء والرجال اظهروا انخفاضا في متوسط درجاتهم للخوف من الطيران.

كما أجرى نوسي وآخرون (Nousi Haringsma, Van Gerwen & Spinhoven, 2008) دراسة بعنوان "تواريخ مختلفة للطيران والمرتبطة في الهلع: والمرتبطة بالمخرجات النفسية والعلاجية"، وقد بلغت عينتها (2001) ممن تقدموا للخضوع إلى برامج علاجية، حيث أوضح ما نسبته 85، (6%) أنهم قد طاروا من قبل وأن تلك الرحلة مرت بسلام، وما نسبته 8، (70%) لم يكن لهم تجارب مع الطيران من قبل و5، (4%) عانوا من تجارب طيران مأساوية. وأظهرت النتائج أن المشاركين للذين لم يسبق لهم الطيران أظهروا خوفا شديدا من هذه التجربة.

وأجرى نوسي جيروين وسبينهوفين (Nousi Gerwen & Spinhoven, 2008) دراسة بعنوان "استبانة مواقف التوتر من الطيران واستبانة لنموذج التوتر من الطيران: سمات الأشخاص الذين يعانون من هلع الطيران"، أظهرت نتائجها وجود فروق واضحة بين المرضى والعينة الضابطة، حيث أظهرت عينات المرضى وجود مستويات عالية من مستوى القلق أو القلق الاستباقي أعلى من المعدلات الطبيعية، وأيضاً بأن استبيان مستوى القلق واستبيان شكل القلق يمكن تطبيقهما على الأشخاص الذين يعانون من الخوف من الطيران وعلى الأشخاص الطبيعيين أيضاً، وأن هنالك عدد لا بأس به من الذين يخافون من الطيران ويحرزون مستوى عالي من القلق، والقلق الاستباقي أثناء الطيران بشكل عام وشكوى بالسلوك المعرفي.

وفي هذا الموضوع أجري ريدت وبوجيرد (Bogaerde & De Readt)، 2012، دراسة بعنوان "الدور الاعتدالي لحساسية التوتر في الرهاب من الطيران"، هدفت إلى محاولة التوصل لأدلة للدور الذي يلعبه الخوف من الطيران في تأثيره على المسافرين. تكونت العينة من (103) مشاركا: حيث قسمت العينة إلى (45) شخصا يعاني من رهاب الطيران و (49) كعينة ضابطة. وقبل قيامهم بالطيران طلب من المشاركين إكمال استبيان حول حساسيتهم وتحديد أو التعبير عن مستوى توترهم وارتياحهم. وتوصلت النتائج إلى أن الارتياح الجسدي يتنبأ بحدوث التوتر مع الأشخاص الذين حققوا نتائج مرتفعة على مقياس الخوف من الطيران.

كما قام بورناس وآخرون (Tortella-Feliu, Balle, Llabrés, Gelabert, Bornas)، 2011، بدراسة بعنوان "منحدر التغيير أثناء التعرض لمعالجة فوبيا الطيران"، هدفت إلى اختبار الفرضية القائلة بأن المرضى الذين يعانون من رهاب الطيران يَمُرُّون بالتغيير بمستويات متفاوتة بالرغم من أنهم قد يتلقون مستوى مماثل من العلاج، وقد يتحسن مستوى التغيير بحسب عدد جلسات التعرض للعلاج. كما اختبرت الدراسة الدور النظري لمرونة جلسات العلاج، باعتبار أن المرونة قد تحقق مستوى عالي ارتباطا مع المعدل السريع للتغيير. تكونت العينة من (37) مريضا برهاب الطيران، حيث أظهرت النتائج أن المرضى الذين يحضرون الجلسات بشكل أقل أظهرت لهم مستوى عاليًا من التغيير، مع الكشف عن ارتباط في تغير عدد ضربات القلب بأكثر من الذين اظهروا مرونة أقل من غيرهم.

وأجرى يضًا فارازي وآخرون (Faraci et al.)، 2011، دراسة بعنوان "تقييم الخوف من الطيران: مساهمة في التحقيق الإيطالي لمقاييس التقرير الذاتي"، هدفت إلى وصف الخصائص النفسية للتكيف الإيطالي لمقياس التقريرين الذاتيين لتقييم الخوف من الطيران: الاستبيان الأول يقيس مستوى القلق من الطيران والمتعلق بقياس مستوى القلق بالفترات المختلفة أثناء الطيران، والاستبيان الثاني يعبر عن شكل القلق والذي يتعلق بأعراض القلق المختلفة التي تحدث في حالات السفر الجوي، وقد أظهرت التحليلات التأكيدية نماذج تلائم البيانات المتاحة، وأن هناك ثلاثة عوامل من استبيان قياس مستوى القلق، وعاملين من استبيان قياس شكل القلق تم اكتشافهما، فالمصادقية جاءت مبنية ومدعمة من التقارب ومعايير البيانات ذات الصلة، وأن الاتساق الداخلي كان مرضيًا لجميع الفروع الجانبية، وعلى مستوى عالٍ من الحساسية للتغيير، مما يشير إلى القدرة على تطبيقها في برامج العلاج لغير الناطقين باللغة الإنجليزية.

أما دراسة بوجيرد وريد التي (Bogaerde & De Readt)، 2012، كانت بعنوان "الشعور الداخلي كمصدر للخوف: يكشف عن الرابط بين نقص الأكسجين والخوف من الطيران"، فهذه هدفت إلى تحديد فيما إذا كان نقص الأكسجين مرتبط بشكل اختياري بقلق الطيران، وأيضًا الكشف عن مستويات تشبع الأكسجين والمشاعر الجسدية الشخصية المرتبطة في مخاوف الطيران والمسيطرات، وتكونت عينتها من (103) مشاركا. أشارت النتائج إلى أن كلاً من مخاوف الطيران والمسيطرات تظهر تناقض عظيم ومهم بالمقارنة في التشبع بالأكسجين من مستوى سطح البحر والرحلات المرتفعة، وبعد ذلك على مستوى الأرض، وقد أقرت مجموعة الخوف من الطيران أكثر المشاعر الجسدية، وهذا يعود إلى المستويات المرتفعة للقلق على تلك النقطة.

وقد وقام فان المن وفان جيروين (Van Almen & Van Gerwen)، 2013، بدراسة ارتباطية في هولندا عنوانها "الانتشار وسلوكيات الخوف من الطيران"، هدفت إلى تقييم العلاقة بين الخوف من الطيران والتخصيص التطوعي للانتباه من التهديدات، وتكونت عينتها من (9116) بمتوسط عمر (34.37) سنة، وشملت السكان بشكل عام، الذين استكملوا استبيان على موقع متخصص بمعالجة الخوف من الطيران، وأظهرت نتائجها أن الأشخاص الذين أحرزوا علامات عالية في الانتباه ومراقبة التهديدات أحرزوا في المقابل درجات عالية على مقياس الخوف من الطيران.

كما قام إيكيبيرج وفوسكي وبرجهاوسين (Berg-Hansen, Fauske, Ekeberg)، 2014، بدراسة عنوانها "مسافرو الخطوط الجوية النرويجية لم يعودوا يشعرون بالخوف بعد أحداث 11 سبتمبر، ووجد هناك، (8%) لم يكونوا خائفين إطلاقاً. ووجد أيضاً أن (2,5%) من الإناث و (4%) من الذكور يعاني من حالة الهلع من الطيران، وأن (5%) قد ألغوا رحلاتهم بسبب التوتر خلال العاميين الماضيين.

وفي هذا الموضوع أجرى روفايولت وتيتيلمان ونيجوفانس (Negovanska, Tytelman, Ruffault)، 2015، دراسة بعنوان "برنامج المعالجة الإدراكية والظاهرية للخوف من الطيران"، هدفت إلى قياس فعالية واحدة من هذه البرامج من خلال التركيز على القلق قبل الطيران وبعد تجربة أول رحلة طيران. فقد تم استبيان (157) مشاركا في يوم واحد للمشاركة في برنامج التدخل للمعالجة من مشكلة الخوف من الطيران وللإفادة من تقنيات العلاج المعرفي والسلوكي والواقع الافتراضي. وتم قياس القلق باستخدام استبيانات مستوى القلق وشكل القلق. وأظهرت النتائج فعالية برنامج العلاج باستخدام التقنيات السلوكية والمعرفية واستراتيجيات الواقع الافتراضي لمعالجة الخوف من الطيران كما أظهرت انخفاضاً في مستوى القلق بعد الرحلة الأولى من برنامج التدخل.

وأجرى المهندي (Muhannadi)، 2008، دراسة مسحية بعنوان "ما مدى انتشار ظاهرة الخوف من الطيران في دول مجلس التعاون الخليجي"، اتضح من نتائجها أن (45%) لديهم مخاوف من الطيران منهم (21%) يتجاهلون مخاوفهم من الطيران وهم الذين يسافرون في السنة مرة أو مرتين وعادة ما تكون للسباح أو لزيارة الأقارب في بلادهم، الأصلية، وان حوالي (24%) ممن شملهم الاستبيان يستسلمون لمخاوفهم من الطيران وهم الذين يسافرون

للضرورة القصوى.

وقد قام كل من ماروموستاكوس وكلارك وروك (Mavromoustakos)، Clark & Rock، 2016 بدراسة بعنوان "تقييم احتمالية التهديد للمخارج المرتبطة بالخطورة والاتجاه الزمني لدى (مرضى الخوف من الطيران)". هدفت الدراسة إلى التحقق ما إذا كانت احتمالية التحيز يمكن إظهارها في ما يتعلق بـ "الهلع من الطيران" وإذا ما كانت احتمالية حساب أحداث أو تجارب الطيران السلبية يمكن التنبؤ بها من منظور الوقت، وتكونت عينتها من (60) شخصاً يعانون من "الهلع من الطيران": حيث ملؤوا استبانة عبر الإنترنت، وأكملوا مقياس الخوف من الطيران، وأظهرت النتائج أنه كلما اقترب موعد السقر زادت احتمالية ظهور الأعراض المرتبطة بالخوف بشكل أكبر.

كما قام كامبوس وآخرون (Campos et al.، 2016) بدراسة بعنوان "علاج الرهاب والخوف من الطيران على شبكة الإنترنت: بروتوكول الدراسة على تجربة عشوائية"، هدفت إلى تقييم فعالية العلاج عبر الإنترنت لرهاب الطيران مقابل قائمة انتظار المجموعة، وأظهرت نتائجها أن للإنترنت مزايا عديدة على العلاج من رهاب فوبيا الطيران، وخاصة من حيث الحصول على العلاج والقبول والانضمام، وفعالية تكاليف التدخل والعلاج، وهذه أول تجربة وعينة عشوائية لمناقشة هذه القضية.

وعليه، فقد تنوعت الأهداف التي تطرقت لها الدراسات السابقة فبعضها اهتم بتقييم الخوف من الطيران كدراسة Nortje & Helder، Möller (1998) وربطه بالأفكار والمعتقدات، وحاولت دراسات أخرى معرفة تأثير علاج وبرامج الخوف من الطيران جنباً إلى جنب مع وصف مسبق لدرجة الخوف من الطيران للمجموعات التي خضعت للعلاج، واهتمت دراسة أخرى باختبار الفرضية التي تقول إن الخوف والقلق من الطيران هو نتيجة تأثيرات مجتمعية من عوامل خوف قديمة كدراسة جيلجان (Gilgan)، (2005)، كما اهتمت دراسة أخرى بقياس العلاقة بين الثقة بالنفس والخوف من الطيران كما في دراسة مورفي (Murphy)، (2007)، وتطرقت دراسة أخرى إلى تحديد فيما إذا كان نقص الأكسجين مرتبط بشكل اختياري مع قلق الطيران كما في دراسة بوجاد ودي ردت (Bogaerde & De Readt)، (2012) واهتمت دراسة أخرى بتحديد السمات المرتبطة في أولئك الذين لديهم خوف من الطيران كما في دراسة نوسي وآخرين (Nousi et al.، 2008).

أهمية الدراسة

تستمد هذه الدراسة أهميتها من أهمية الشريحة التي تتناولها وهم طلاب جامعة مؤتة، وبذلك فإن الدراسة الحالية تكتسب أهمية خاصة على المستويين النظري والتطبيقي، إن هذه الدراسة في حدود علم الباحثين الأولى عربيًا التي تناولت مستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة. وتبرز أهمية الدراسة نظرياً الوقوف على مدى ما يفسره الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة. كما تسهم هذه الدراسة في إثراء الأدب الموجود حول الخوف من الطيران لدى طلاب جامعة مؤتة.

وتكمن الأهمية التطبيقية لهذه الدراسة في أن النتائج قد تتيح للمرشدين والمعالجين النفسيين تعرّف الخوف من ركوب الطائرات مما يمكنهم من توظيف ذلك في برامج علاجية مناسبة. قد تسهم النتائج على إتاحة الفرصة للقائمين على رعاية هذه الفئة لتعرّف الخوف من الطيران وتضييف ذلك في رعايتهم له. وتسهم الدراسة الحالية بأهميتها الكبيرة في المجال النفسي والإكلينيكي (العيادي) كونه عملية علاجية لمساعدة المسافرين على تحقيق الوقاية أو التخفيف من أعراض السفر. تزود هذه الدراسة بأداة تقيس (الخوف من ركوب الطائرات) بحيث تناسب هذه الأداة البيئة الأردنية، وبعد التحقق من الخصائص السيكومترية يمكن أن يستفيد منها المعالجون النفسيون في التعامل مع المسافرين.

التعريفات الاصطلاحية والإجرائية

1- الخوف من ركوب الطائرات (phobia of flying): عبارة عن أعراض غير متجانسة تم اكتسابها تحت تأثيرات نفسية معقدة وعوامل اجتماعية وفسولوجية فريدة من نوعها تؤثر على الأفراد، حيث يتوجب عندها التدخل النفسي الفعال على أساس تقييمي وظيفي للفرد، وهو رهاب محدد وملحوظ ينتج من خوف مفرط من احتمالية السفر جواً (Oakes & Bor، 2010). ويعرف إجرائيًا بأنه: العلامة الكلية التي يحصل عليها أفراد عينة الدراسة (طلبة جامعة مؤتة) لدى إجاباتهم على فقرات مقياس الخوف من ركوب الطائرات المستخدم في الدراسة الحالية.

2- طلاب جامعة مؤتة: هم الطلاب الذين تم استبيانهم وهم على مقاعد الدراسة في جامعة مؤتة للعام الدراسي 2017/2018.

أهداف الدراسة

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف الآتية:

- 1- تعرّف مستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة في ضوء عدد من المتغيرات.
- 2- الكشف عن الفروق في مستوى الخوف من ركوب الطائرات والتي تعزى للجنس، والجنسية، والمستوى التحصيلي، والكلية، وعدد مرات السفر.

حدود الدراسة ومحدداتها

تقتصر الدراسة الحالية على الحدود التالية:

أ- الحدود الموضوعية: تقتصر الدراسة على تقصي مستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة في ضوء عدد من المتغيرات.

ب- الحدود البشرية: تقتصر عينة الدراسة على طلاب جامعة مؤتة.

ج- الحدود المكانية: تقتصر الدراسة على جامعة مؤتة.

د- الحدود الزمانية: تحدد الدراسة زمنياً في العام الدراسي (2016-2017).

هـ- المحددات المنهجية: وتحدد الدراسة بصدق وثبات الأداة المستخدمة فيها، وهي مقياس الخوف من ركوب الطائرات، ومن محددات الدراسة الأخرى صدق إجابات الطلبة على تلك الأداة.

مشكلة الدراسة وأسئلتها

إن الآثار الشخصية للخوف من الطيران واسعة النطاق بالنسبة للركاب، فقد يرافق الخوف من الطيران شعور الخجل أو انفعال زائد عند مواجهة احتمالية السفر جواً (Omar, 2012). فالأشخاص الذين يتجنبون الطيران غالباً ما يقومون باختيار وظائف مهنية تحد من هذا الخوف، فبالنسبة إلى طاقم الطائرة قد يؤدي ذلك إلى تهديد أماكهم الوظيفية، لما لها من آثار مدمرة على الفرد وأفراد أسرهم بسبب فقدان مصدر دخلهم (Bor, 2007; foreman & Van Gerwen, 2006).

وأيضاً هناك أناس كثيرون يعانون من عطلات عائلية، وترقيات، وفرص عمل فقط لأنهم يخشون ركوب الطائرة، وهو أمر عانى منه محمد عبد الوهاب، وجمال عبد الناصر، ونجيب محفوظ الذي رفض السفر إلى السويد لاستلام جائزة نوبل للأدب وأرسل ابنته لاستلامها. فقد تبين أن (20%) من عدد سكان الأرض يعانون بدرجات متفاوتة من خوف الطيران. وهو عدد هائل، فإذا كان عدد سكان الأرض (6 مليارات؛ وبالتالي يعاني مليار منهم من الخوف من الطيران (كيف نتخلص من رعب الطيران، 2015).

بالإضافة إلى ذلك تفيد إحصاءات السلامة العامة أن استعمال الطائرة كوسيلة للسفر أكثر أماناً من ركوب السيارة (29 مره (Phobia, 2007). وبذلك قام كل من فاراسي، تراسكارل، انجيلو، يرسو (Faraci, Triscari, Angelo, & Urso, 2011) في المؤتمر الدولي الثالث للخوف من الطيران الذي عقد في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال كندا في تشرين الثاني/ نوفمبر 2007. بأنه اتسمت السنوات القليلة الماضية بتزايد الخوف من الطيران على الرغم من أن السفر الجوي أكثر أنواع المواصلات أمناً ولكن الناس لا يزالون خائفين من الطيران.

وبالرغم من انتشار هذه المشكلة، فإن نتائج الدراسات تبدو مربعة. وبالحقيقة فإن الكثير من المؤلفين أظهروا شكواهم لتجاهل مثل هذا النوع من الفوبيا، وقد يعود ذلك ربما إلى ارتفاع تكلفة الدراسة، وقد أظهر العلاج النفسي أنه أكثر فعالية في معالجة المخاوف المرضية، ويبدو أن الجهد والوقت الكثير للمعالجة يحد من المصادر ويعتبر تحدياً للباحثين والمعالجين والمرضى. وبين المهندي (Muhannadi, 2010) أن انتشار ظاهرة الخوف من الطيران بين النساء أكبر منها بين الرجال في الخليج العربي ولكن النساء أسرع استجابة للعلاج من الرجال (Al-Mutawa, 2008). وبناء على ما تقدم، فسوف نستكشف مستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة في ضوء عدد من المتغيرات. ومن هنا يمكن أن نحدد مشكلة الدراسة الحالية بالإجابة على السؤالين التاليين.

1- ما مستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة وفقاً لأبعاد المقياس والدرجة الكلية؟

2- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات الخوف من ركوب الطائرات، تعزى لمتغيرات الجنس، والجنسية، والمستوى التحصيلي، والكلية، وعدد مرات السفر؟

الطريقة والإجراءات

يتناول هذا الجزء عرضاً لمنهج الدراسة ومجتمع الدراسة، وعينتها، وطريقة اختيارها، كما يتضمن وصفاً للأدوات المستخدمة لتحقيق أغراض الدراسة، ودلالات صدقها وثباتها، بالإضافة للإجراءات التي تم اتباعها في تطبيق الأدوات للحصول على البيانات، انتهاءً بالمعالجات الإحصائية المستخدمة في تحليل البيانات لاستخلاص النتائج.

مجتمع الدراسة وعينتها

تكون مجتمع الدراسة من جميع طلبة جامعة مؤتة/الجنح المدني، في المملكة الأردنية الهاشمية للعام الدراسي 2017/2018م، والبالغ عددهم (17600) طالباً وطالبة طبقاً لإحصائية وحدة القبول والتسجيل بالجامعة، وقد بلغ عدد الطلبة الذكور (8733) طالباً بنسبة 48.7 % فيما بلغ عدد الطالبات (8867) بنسبة 51.3 %. تم اختيار عينة الدراسة من مجتمع الدراسة بأسلوب العينة العشوائية البسيطة، حيث بلغ حجم العينة (709) طالباً وطالبة، والجدول رقم (1) يوضح كيفية توزيع أفراد عينة الدراسة على متغيرات الدراسة

الجدول (1) توزيع أفراد العينة الدراسة تبعاً للمتغيرات الديموغرافية

المتغير	فئات المتغير	العدد	النسبة المئوية
الجنس	ذكور	288	40.6
	إناث	421	59.4
	الكلي	709	100.0
الجنسية	أردنية	647	91.3
	غير أردني	62	8.7
	الكلي	709	100.0
الكلية	إنسانية	309	43.6
	علمية	400	56.4
	الكلي	709	100.0
التحصيل	ممتاز	136	19.2
	جيد جداً	248	35.0
	جيد	272	38.4
	مقبول فما دون	53	7.5
	الكلي	709	100.0
عدد مرات السفر	أكثر من مرة	427	60.2
	مرة واحدة	282	39.8
	الكلي	709	100.0

أداة الدراسة

تمت مراجعة الكتب والمراجع العلمية المرتبطة بموضوع الخوف من الطائرة وركوب الطائرة قبل السفر وأثناء السفر والسلوكيات الدالة عليها، وذلك من خلال الاطلاع على مجموعة متنوعة من المراجع المتخصصة في ذلك، كما تم الاطلاع على عدد من الدراسات والبحوث العلمية، وكذلك مقاييس وقوائم واستمارات بخصوص موضوع الدراسة، ومن بينها دراسة جيليجان (Gilligan)، (2005) ويتكون المقياس من (30) فقرة موزعة على ثلاثة أبعاد، هي (Van Gerwen، & van Dyck، Diekstra، Spinhoven، (1999) *قبل السفر بأيام*؛ وهي الفترة الزمنية التي يبدأ فيها القلق عند الأشخاص منذ اللحظة التي يشترطون تذاكر الطيران، ويستمر هذا القلق بالتزايد عند حزم أمتعتهم ووداع عائلتهم وأصدقائهم، والفرد الذي يحصل على درجة عالية على هذا البعد يمتاز بالخوف، في حين الذي يحصل على درجات متدنية فهو لا يعاني من الخوف. ويمثل هذا البعد (9) فقرات، هي: (1،2،3،4،5،6،7،8،9). *عند الوصول للمطار*: وهي الفترة الزمنية الذي يشتد فيها مستوى القلق عندما يمررون بالإجراءات الروتينية عند تسجيل أسمائهم وانتظار نداء المغادرة في منطقة الإقلاع، والفرد الذي يحصل على درجات عالية على هذا البعد يوصف بأن لديه خوفاً من ركوب الطائرة، في حين تعكس الدرجات المتدنية بأن ليس لدى الفرد خوف من ركوب الطائرة، ويمثل هذا البعد (7) فقرات هي (10،11،12،13،14،15،16). *عند ركوب الطائرة*: وهي اللحظة أو المنطقة التي يشعرون بأنهم قد وصلوا إلى نقطة اللاعودة ولا سبيل للهروب عندما يغلق باب الطائرة ويعاني هؤلاء الناس من أعراض قاسية، ويمثل هذا البعد (14) فقرة هي (17،18،19،20،21،22،23،24،25،26،27،28،29،30).

وبناء على ذلك تم بناء المقياس، والذي تكون من ثلاثة أجزاء: يتضمن أولها تمهيداً للمقياس وتعريفاً به، ومفتاح تصحيحه، ومثالاً تطبيقياً توضيحياً عليه، ويتضمن ثانياً البيانات الديموغرافية للمستجيب، حيث تم تحديد بيانات ديموغرافية للطلبة، ويتضمن ثالثاً فقرات المقياس، إذ بلغ مجموع الفقرات (30) فقرة جميعها بالاتجاه السلبي.

صدق الأداة

للتحقق من صدق المحتوى لأداة الخوف من ركوب الطائرات عند الطلبة ومدى ملاءمته لتحقيق أهداف الدراسة الحالية تم عرض المقياس بصورته الأولية وبفقراته البالغة (44) فقرة على مجموعة من المحكمين المتخصصين وأصحاب الخبرة وعددهم (10) من أعضاء هيئة التدريس. وفي ضوء الملاحظات والاقتراحات التي وردت من أعضاء لجنة التحكيم، تم اعتماد ما نسبته (80%) من الآراء، لإبقاء الفقرة أو حذفها أو تعديلها، وقد تم الأخذ بمقترحات المحكمين وإجراء التعديلات المطلوبة، وقد تضمن المقياس في صورته النهائية (30) فقرة.

تم التحقق من تجانس أداة الخوف من ركوب الطائرات داخلياً باستخدام طريقة الاتساق الداخلي وهي إحدى طرق صدق البناء (Construct

(Validity)، حيث تم احتساب معامل الارتباط بين كل فقرة من فقرات المقياس مع المجال الذي تنتهي له وكذلك مع الدرجة الكلية للمقياس، وقد تبين أن جميع معاملات الارتباط بين كل فقرة من فقرات أداة الدراسة مع المجال وكذلك مع الدرجة الكلية كانت دالة إحصائية عند مستوى دلالة $\alpha \geq 0.05$ مما يدل على صدق الاتساق الداخلي لأداة الدراسة.

ثبات الأداة

للتحقق من ثبات أداة الدراسة تم تطبيقها على (40) فردا من مجتمع الدراسة ومن خارج عينتها، وبعد جمع البيانات تم استخراج معامل كرونباخ ألفا (Cronbach's Alpha) للاتساق الداخلي وكذلك بطريقة التجزئة النصفية وذلك على مستوى كل مجال من مجالات أداة الدراسة، وكذلك المستوى الكلي، وقد أظهرت النتائج أن معاملات ثبات أداة الدراسة بطريقة التجزئة النصفية قد تراوحت للمجالات بين (0.83-0.89) وعلى المستوى الكلي فقد بلغ معامل الثبات (0.87)، أما بطريقة كرونباخ ألفا فقد تراوحت معامل ثبات المجالات بين (0.81-0.91)، وعلى المستوى الكلي فقد بلغت قيمة معامل الثبات (0.90) وتعد مثل هذه القيم مقبولة لأغراض الدراسة الحالية.

إجراءات الدراسة

أما بالنسبة إلى إجراءات ترجمة أداة الدراسة فقد كانت البداية من خلال اخذ الموافقة على الترجمة من المؤلفين؛ إذ تم تهيئة النسخة العربية وترجمتها من الإنجليزية، وقد تم عرض المقياس على اثنين من المتخصصين في علم النفس وممن يتقنون اللغتين العربية والإنجليزية بعد الترجمة إلى اللغة العربية. إضافة إلى اثنين آخرين مختصين بالترجمة، وفي خطوة لاحقة تم مقارنة النسخ الأربعة مع بعضها البعض، وقد تم اتخاذ القرار بشأن صياغة بعض الفقرات وتعديل البعض وتغيير بعض الكلمات بخيارات أخرى أكثر دقة وتخصصية. وبعد ذلك تمت ترجمة النسخة العربية المتفق عليها مرة أخرى وبشكل عكسي إلى اللغة الإنجليزية، ومن ثم مقارنة النسخة الأصلية للتحقق من مدى تطابق المعنى والترجمة، وأخيرا ولجعل المقياس ملائما للبيئة العربية بشكل عام وللبيئة الأردنية بشكل خاص تم عرضه على (10) محكمين من أساتذة الإرشاد وعلم النفس، وقد أكد جميع المحكمين بان المقياس مناسب بصورته الحالية للبيئة الأردنية. وقد تم استكمال إجراءات تطبيق الأداة وفقا للنظام المتبع في الجامعة بأخذ الموافقة، كما تم إعطاء الطلبة حرية قبول أو رفض تعبئة الاستبانة امثالاً للمعايير المعتمدة في أخلاقيات البحث العلمي العالمية.

متغيرات الدراسة

أ. المتغيرات المستقلة: اشتملت الدراسة على خمسة متغيرات مستقلة، هي:

1. الجنس: وله مستويان (ذكور، إناث).
 2. الجنسية: ولها مستويان (أردني، غير أردني).
 3. الكليات: ولها مستويان (إنسانية، علمية).
 4. مستوى التحصيل: وله أربع مستويات (ممتاز، جيد جدا، جيد، مقبول فما دون).
 5. عدد مرات السفر: وله مستويان (مرة واحدة فقط، أكثر من مرة).
- ب. المتغير التابع: الخوف من ركوب الطائرة.

المعالجة الإحصائية

للإجابة عن أسئلة الدراسة تم إجراء المعالجات الإحصائية باستخدام الرزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS)؛ إذ تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية. كما تم إجراء تحليل التباين المتعدد (Multiple Anova). وللتحقق من ثبات أداة الدراسة تم استخدام معامل كرونباخ ألفا، ومعامل ارتباط بيرسون بين مرتبي التطبيق كما تم استخراج التكرارات والنسب المئوية.

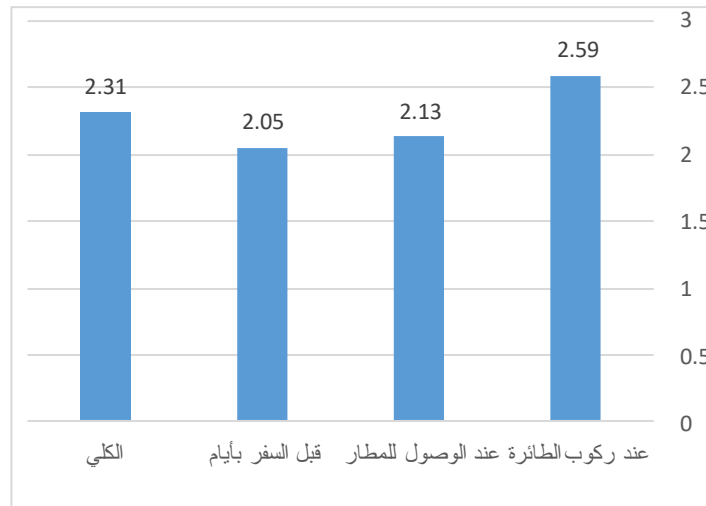
النتائج

يتضمن هذا الجزء من الدراسة عرضا للنتائج في ضوء الأسئلة المطروحة التي هدفت للكشف عن مستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة، وفيما يلي عرض لنتائج الدراسة وفقا لتسلسل أسئلتها للإجابة عن السؤال الأول فقد تم تحديد المستويات على المعيار الآتي: (منخفض: أقل من 2.33، متوسط: أكبر أو يساوي 2.33 وأقل أو يساوي 3.66، مرتفع أكبر من 3.66). كما تم احتساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية، لاستجابات أفراد عينة الدراسة على أبعاد الخوف وكذلك البعد الكلي والجدول (2) يوضح نتائج ذلك:

الجدول (2) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية وفقا لكل بُعد من أبعاد الخوف وكذلك البعد الكلي

الرتبة	الأبعاد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	مستوى الخوف
1	عند ركوب الطائرة	2.59	1.10	متوسط
2	عند الوصول للمطار	2.13	1.13	منخفض
3	قبل السفر بأيام	2.05	0.97	منخفض
-	الكلي	2.31	1.07	منخفض

يبين الجدول (2) أن المتوسطات الحسابية لمستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة جاء وعلى المستوى الكلي بدرجة منخفضة بمتوسط حسابي (2.31) وانحراف معياري (1.07)، أما على مستوى الأبعاد فقد جاء بالمرتبة الأولى بُعد الخوف "عند ركوب الطائرة" بمتوسط حسابي بلغ (2.59) وبدرجة متوسطة، وجاء في المرتبة الثانية بُعد الخوف "عند الوصول للمطار" بمتوسط حسابي بلغ (2.13) وبدرجة خوف منخفضة، وجاء في المرتبة الثالثة بُعد الخوف "قبل السفر بأيام" بمتوسط حسابي (2.05) وبدرجة خوف منخفضة أيضا. والشكل (1) يوضح درجات الخوف من ركوب الطائرات وفقا لكل بُعد والبعد الكلي.



الشكل (1) درجات الخوف من ركوب الطائرات وفقا لكل بُعد والبعد الكلي

وفي ما يلي عرض تفصيلي لمستوى الخوف من ركوب الطائرات وفقا لكل بُعد من هذه الأبعاد:

بُعد: الخوف قبل السفر بأيام

الجدول (3) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لبعد قبل السفر بأيام

رقم الفقرة	الرتبة	نص الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى
6	1	عندما أقوم بتوديع الأهل والأصدقاء	2.59	1.33	متوسط
7	2	عندما أريد النوم قبل السفر بيوم	2.28	1.25	منخفض
9	3	عندما أفكر طوال اليوم برحلة الطيران	2.19	1.18	منخفض
8	4	عندما يحين موعد الطعام قبل السفر	2.01	1.21	منخفض
3	5	عندما أقرر أن أسافر بالطائرة	1.99	1.17	منخفض
5	6	عندما أقوم بحزم الأمتعة	1.99	1.14	منخفض
1	7	عندما أقرأ تقرير عن رحلة الطيران	1.85	1.10	منخفض
4	8	عندما أشتري تذكرة السفر	1.78	1.13	منخفض
2	9	عندما يخبرني أصدقائي عن رحلة الطيران	1.75	1.08	منخفض
-	-	الكلي	2.05	0.97	منخفض

يظهر الجدول (3) أنَّ المتوسط العام لمستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة والمرتبطة ببعد الخوف قبل السفر بأيام جاء بدرجة منخفضة، وبمتوسط حسابي بلغ (2.05) وانحراف معياري (0.97)، وقد احتلت الفقرة (6) التي نصها "عندما أقوم بتوديع الأهل والأصدقاء" المرتبة الأولى بمتوسط حسابي بلغ (2.59) وبدرجة متوسطة من الشعور بالخوف، في حين جاءت الفقرة (2) والتي نصها "عندما يخبرني أصدقائي عن رحلة طيران" في المرتبة الأخيرة بين فقرات هذا البعد بمتوسط حسابي (1.75) وبدرجة منخفضة من الشعور بالخوف.

بُعد: الخوف عند الوصول للمطار

الجدول (4) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لبعد الخوف عند الوصول للمطار

رقم الفقرة	الرتبة	نص الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى
13	1	عندما أرى الطائرات تقلع وتهبط	2.21	1.30	منخفض
15	1	عندما أسمع صوت الطائرات	2.21	1.29	منخفض
16	2	عندما أمشي في اتجاه بوابة الطائرة	2.17	1.30	منخفض
14	3	عندما أسمع نداء الرحلة	2.16	1.25	منخفض
10	4	عندما أكون في طريقى للمطار	2.13	1.21	منخفض
11	5	عندما أدخل في صالة المغادرين	2.04	1.22	منخفض
12	5	عندما أذهب مع المسافرين لتدقيق جواز السفر	2.04	1.23	منخفض
-	-	الكلية	2.13	1.13	منخفض

يظهر الجدول (4) أنَّ المتوسط العام لمستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة والمرتبطة ببعد الشعور بالخوف عند الوصول للمطار جاء بدرجة منخفضة، وبمتوسط حسابي بلغ (2.13) وانحراف معياري (1.13)، وقد احتلت الفقرتان (13) و (15) اللتان تنصان على "عندما أرى الطائرات تقلع وتهبط"، "عندما أسمع صوت الطائرات" المرتبة الأولى بمتوسط حسابي بلغ (2.21) وبدرجة منخفضة من الشعور بالخوف، في حين جاءت الفقرة (11) و (12)، اللتان تنصان على "عندما أدخل صالة المغادرين"، "عندما أذهب مع المسافرين لتدقيق جواز السفر"، في المرتبة الأخيرة بين فقرات هذا البعد بمتوسط حسابي (2.04) وبدرجة منخفضة من الشعور بالخوف أيضاً.

بُعد: الخوف عند ركوب الطائرة

الجدول (5) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لبعد الخوف عند ركوب الطائرات

رقم الفقرة	الرتبة	نص الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى
25	1	عندما تهتز الطائرة	3.32	1.38	متوسط
26	2	عندما يصبح صوت المحركات أعلى	3.12	1.39	متوسط
27	3	عندما لا أستطيع الحركة بالطائرة	2.88	1.41	متوسط
23	4	عند الطيران فوق الماء	2.65	1.36	متوسط
24	5	عند الطيران أثناء الليل	2.61	1.36	متوسط
28	6	عندما يتناقص صوت المحركات	2.60	1.30	متوسط
30	7	عند ارتطام عجلات الطائرة بالمدرج	2.58	1.30	متوسط
29	8	عند استعداد الطائرة للهبوط	2.56	1.28	متوسط
20	9	عندما تتحرك أجنحة الطائرة	2.53	1.30	متوسط
19	10	عندما يعلن عن الإقلاع	2.39	1.31	متوسط
21	11	عندما أجلس عند النافذة	2.30	1.31	منخفض
22	12	عندما يخبرني طاقم الرحلة عن الارتفاع الحقيقي لمستوى الرحلة	2.29	1.34	منخفض
17	13	عندما تغلق أبواب الطائرة	2.26	1.31	منخفض
18	14	عند إعطاء تعليمات الرحلة من قبل طاقم	2.15	1.27	منخفض

رقم الفقرة	الرتبة	نص الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المستوى
		رحلة الطيران			
-	-	الكلية	2.59	1.10	متوسط

يظهر الجدول (5) أنَّ المتوسط العام لمستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة والمرتبطة ببعد الشعور بالخوف عند ركوب الطائرات جاء بدرجة متوسطة، وبمتوسط حسابي بلغ (2.59) وانحراف معياري (1.10)، وقد احتلت الفقرة (25) التي تنص على "عندما تهتز الطائرة" المرتبة الأولى بمتوسط حسابي بلغ (3.32) وبدرجة متوسطة من الشعور بالخوف، في حين جاءت الفقرة (18)، التي نصها "عند إعطاء تعليمات الرحلة من قبل طاقم رحلة الطيران" في المرتبة الأخيرة بين فقرات هذا البعد بمتوسط حسابي (2.15) وانحراف معياري (1.27) وبدرجة منخفضة من الشعور بالخوف. للإجابة عن السؤال الثاني فقد تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لتقديرات طلبة جامعة مؤتة لمتوسطات الخوف من ركوب الطائرات حسب المتغيرات الديموغرافية (الجنس، والجنسية، والمستوى التعليمي، والكلية، وعدد مرات السفر) والجدول (6) يوضح ذلك.

الجدول (6) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لتقديرات عينة الدراسة حسب متغيرات الدراسة

البعد	المتغير	فئات المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	البعد	المتغير	فئات المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
فيل السفر بأيام	الجنس	ذكور	1.83	0.86	عند الوصول للمطار	الجنس	ذكور	1.83	0.86
		إناث	2.19	1.01			إناث	2.19	1.01
	الجنسية	أردنية	2.04	0.98		الجنسية	أردنية	2.04	0.98
		غير أردني	2.10	0.87			غير أردني	2.10	0.87
	الكلية	إنسانية	2.11	1.03		الكلية	إنسانية	2.11	1.03
		علمية	2.00	0.91			علمية	2.00	0.91
	التحصيل	ممتاز	2.21	1.15		التحصيل	ممتاز	2.21	1.15
		جيد جدا	1.96	0.91			جيد جدا	1.96	0.91
		جيد	2.02	0.90			جيد	2.02	0.90
		مقبول فما دون	2.13	1.00			مقبول فما دون	2.13	1.00
	عدد مرات السفر	مرة واحدة	2.36	1.02		عدد مرات السفر	مرة واحدة	2.36	1.02
		أكثر من مرة	1.84	0.87			أكثر من مرة	1.84	0.87
عند ركوب الطائرة	الجنس	ذكور	2.30	0.99	الكلية	الجنس	ذكور	2.30	0.99
		إناث	2.78	1.12			إناث	2.78	1.12
	الجنسية	أردنية	2.60	1.11		الجنسية	أردنية	2.60	1.11
		غير أردني	2.44	0.88			غير أردني	2.44	0.88
	الكلية	إنسانية	2.62	1.15		الكلية	إنسانية	2.62	1.15
		علمية	2.56	1.06			علمية	2.56	1.06
	التحصيل	ممتاز	2.60	1.24		التحصيل	ممتاز	2.60	1.24
		جيد جدا	2.47	1.07			جيد جدا	2.47	1.07
		جيد	2.69	1.04			جيد	2.69	1.04
		مقبول فما دون	2.57	1.08			مقبول فما دون	2.57	1.08
	الجنس	ذكور	2.05	0.88		الجنس	ذكور	2.05	0.88
		إناث	2.49	1.05			إناث	2.49	1.05
	الجنسية	أردنية	2.32	1.02		الجنسية	أردنية	2.32	1.02
		غير أردني	2.23	0.83			غير أردني	2.23	0.83
	الكلية	إنسانية	2.36	1.06		الكلية	إنسانية	2.36	1.06
		علمية	2.28	0.97			علمية	2.28	0.97
	التحصيل	ممتاز	2.40	1.17		التحصيل	ممتاز	2.40	1.17
		جيد جدا	2.22	0.96			جيد جدا	2.22	0.96
		جيد	2.36	0.96			جيد	2.36	0.96
		مقبول فما دون	2.30	1.00			مقبول فما دون	2.30	1.00

البعد	المتغير	فئات المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	البعد	المتغير	فئات المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
	عدد مرات السفر	مرة واحدة	3.01	1.13		عدد مرات السفر	مرة واحدة	2.06	1.05
		أكثر من مرة	2.31	0.99			أكثر من مرة	2.70	0.89

تشير البيانات الواردة في الجدول (6) إلى وجود فروقات ظاهرية في المتوسطات الحسابية لتقديرات طلبة جامعة مؤتة لمتوسطات الخوف من ركوب الطائرات حسب المتغيرات الديموغرافية (الجنس، والجنسية، والمستوى التحصيلي، والكلية، وعدد مرات السفر)، وللكشف فيما إذا كانت هذه الفروقات ذات دلالة إحصائية تم استخدام تحليل التباين المتعدد (Multiple Anova)، والجدول (7) يوضح نتائج ذلك.

الجدول (7) نتائج تحليل التباين المتعدد للكشف عن الفروق في مستوى الخوف من ركوب الطائرات وفقا لمتغيرات الدراسة

المجال	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة (ف)	مستوى الدلالة
قبل السفر بأيام	الجنس	12.322	1	12.322	14.573	0.000*
	الجنسية	3.947	1	3.947	4.668	150.0
	الكلية	0.656	1	0.656	0.776	0.379
	التحصيل	6.428	3	2.143	2.534	0.056
	عدد مرات السفر	40.329	1	40.329	47.699	0.000*
	الخطأ	590.163	698	0.846		
	المجموع	3611.840	706			
عند الوصول للمطار	الجنس	20.133	1	20.133	18.175	0.000*
	الجنسية	0.704	1	0.704	.636	0.426
	الكلية	0.029	1	0.029	.026	0.871
	التحصيل	3.896	3	1.299	1.172	0.319
	عدد مرات السفر	77.123	1	77.123	69.621	0.000*
	الخطأ	773.213	698	1.108		
	المجموع	4099.653	706			
عند ركوب الطائرة	الجنس	23.245	1	23.245	22.016	0.000*
	الجنسية	0.507	1	0.507	0.480	0.488
	الكلية	0.023	1	0.023	0.021	0.884
	التحصيل	5.115	3	1.705	1.615	0.185
	عدد مرات السفر	63.930	1	63.930	60.552	0.000*
	الخطأ	734.828	696	1.056		
	المجموع	5552.362	704			
الكلية	الجنس	19.022	1	19.022	21.399	0.000*
	الجنسية	1.273	1	1.273	1.432	0.232
	الكلية	0.131	1	0.131	0.147	0.702
	التحصيل	3.465	3	1.155	1.299	0.274
	عدد مرات السفر	57.295	1	57.295	64.453	0.000*
	الخطأ	620.485	698	.889		
	الكلية	4495.708	706			

* دالة إحصائية عند مستوى دلالة ($0.001 \geq \alpha$)

يتضح من الجدول (7) وجود فروق في المتوسطات الحسابية لتقديرات طلبة جامعة مؤتة لمتوسطات الخوف من ركوب الطائرات تعزى لمتغيرات الجنس وعدد مرات السفر وذلك على جميع أبعاد المقياس وعلى الدرجة الكلية، وقد جاءت النتائج لصالح كل من الإناث على بعد عند ركوب الطائرة ولصالح الذكور للأبعاد الأخرى والدرجة الكلية للمقياس، فيما جاءت النتائج لصالح من سافروا أكثر من مرة على جميع أبعاد المقياس والدرجة الكلية. ومما يجدر ذكره أنه لم تكشف النتائج عن وجود فروق في متوسط درجات الخوف من ركوب الطائرات تعزى للتفاعل بين متغيري الجنس وعدد مرات السفر، ويهدف الاختصار في عرض النتائج فقد تم الاستغناء عن عرض هذه الأرقام تجنباً للمبالغة في عرض الأرقام، وخصوصاً التي لم تظهر دلالة إحصائية.

المناقشة

أظهرت النتائج أن المتوسطات الحسابية لمستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة جاء وعلى المستوى الكلي بدرجة منخفضة بمتوسط حسابي (2.31) وبانحراف معياري (1.07)، أما على مستوى الأبعاد فقد جاء بالمرتبة الأولى بعد الخوف "عند ركوب الطائرة" بمتوسط حسابي بلغ (2.59) وبدرجة متوسطة، وجاء في المرتبة الثانية بعد الخوف "عند الوصول للمطار" بمتوسط حسابي بلغ (2.13) وبدرجة خوف منخفضة، وجاء في المرتبة الثالثة بعد الخوف "قبل السفر بأيام" بمتوسط حسابي (2.05) وبدرجة خوف منخفضة أيضاً. والشكل رقم (1) يوضح التفاوت بدرجات الخوف وفقاً لكل بعد والبعد الكلي.

وتعزى هذه النتيجة إلى أن الخوف هو حالة انفعالية طبيعية تشعر بها الكائنات الحية في بعض المواقف فيظهر في أشكال متعددة وبدرجات مختلفة، وأن الخوف طبيعي وهو استجابة أولية أساسية للبقاء، وهذه النتائج التي ظهرت لاستجابات طلبة جامعة مؤتة على هذا السؤال تبين أن الخوف هو انفعال طبيعي بالرهبة من بعض الأشياء أو الموضوعات التي قد تسبب الضيق للأشخاص وغالباً ما ينتهي بانتهاء الموقف وهذا ما أشار إليه الفوال (2006، Fawal).

وأظهرت النتائج أن المتوسط العام لمستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة والمرتبطة ببعد الخوف قبل السفر بأيام جاء بدرجة منخفضة، وبمتوسط حسابي بلغ (2.05) وانحراف معياري (0.97)، وقد احتلت الفقرة رقم (6) التي نصها "عندما أقوم بتوديع الأهل والأصدقاء" المرتبة الأولى بمتوسط حسابي بلغ (2.59) وبدرجة شعور بالخوف متوسطة، في حين جاءت الفقرة رقم (2) والتي نصها "عندما يخبرني أصدقائي عن رحلة طيران" في المرتبة الأخيرة بين فقرات هذا البعد بمتوسط حسابي (1.75) وبدرجة شعور بالخوف منخفضة. وهذه النتيجة تتفق فيما ذكره كرانجل (2002، Krangel)، أن بعض الأشخاص عندما يسافرون لاجتماع عمل مهم ويسبب لهم هماً أو خوفاً فإن اقتران الرحلة الجوية مع جزعهم أو همهم هذا تكون حصيلة رحلة صعبة بشكل مطلق. وهذه النتيجة تتفق أيضاً مع دراسة كل من نوسي جيروين وسبيوفين (Nousi et al., 2008)؛ إذ إن هناك عدداً ممن يخافون من الطيران ويحزنون مستوى عالياً من القلق، والقلق الاستباقي وأثناء الطيران بشكل عام وشكوى بالسلوك المعرفي.

كما أظهرت النتائج أن المتوسط العام لمستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة والمرتبطة ببعد الشعور بالخوف عند الوصول للمطار جاء بدرجة منخفضة، وبمتوسط حسابي بلغ (2.13) وانحراف معياري (1.13)، وقد احتلت الفقرتان (13) و (15) اللتان تنصان على "عندما أرى الطائرات تقطع وتهبط"، "عندما أسمع صوت الطائرات" المرتبة الأولى بمتوسط حسابي بلغ (2.21) وبدرجة شعور بالخوف منخفضة، في حين جاءت الفقرتان (11) و (12)، اللتان تنصان "عندما ادخل صالة المغادرين" عندما أذهب مع المسافرين لتدقيق جواز السفر" في المرتبة الأخيرة بين فقرات هذا البعد بمتوسط حسابي (2.21) وبدرجة شعور بالخوف منخفضة أيضاً.

وتعزى هذه النتائج في استجابات طلبة جامعة مؤتة على الاستبيان المعد لذلك أن الطلبة سبب رعبهم بأنهم كونهم مقيدون أو خوفهم من الوقوع بنوبة ذعر وان تزامن الأفكار يقوم بتنشيط مثل هذه الأفكار الانفعالية للخوف لدرجة أنهم يفضلون تجنب رحلة الطيران إن ما يهابونه هو الإحساس بالخشية ومرض الخوف وبالتالي يتجنبون الطيران؛ إذ إن ما تفكر به يؤثر دائماً في ما تشعر به وما تشعر به يؤثر في طريقة تصرفك وتكون نقطة بدء الاستجابة للخوف في عقلك وأفكارك، وهذا ما أشار إليه كرانجل (2002، Krangel).

كما أظهرت النتائج أن المتوسط العام لمستوى الخوف من ركوب الطائرات لدى طلاب جامعة مؤتة والمرتبطة ببعد الشعور بالخوف عند ركوب الطائرات جاء بدرجة متوسطة، وبمتوسط حسابي بلغ (2.59) وانحراف معياري (1.10)، وقد احتلت الفقرة (25) التي تنص على "عندما تهتز الطائرة" المرتبة الأولى بمتوسط حسابي بلغ (3.32) وبدرجة شعور بالخوف متوسطة، في حين جاءت الفقرة (18)، التي نصها "عند إعطاء تعليمات الرحلة من قبل طاقم رحلة الطيران" في المرتبة الأخيرة بين فقرات هذا البعد بمتوسط حسابي (2.15) وبانحراف معياري (1.27) وبدرجة شعور بالخوف منخفضة.

ويمكن أن تعزى هذه النتائج أن نسبة الطلبة الذين يشعرون بالخوف عند ركوب الطائرة جاءت بدرجة متوسطة منهم من يؤمن بعدم خطورة الطيران وأن رحلاتهم هادئة وسلسة وليس لديهم أية فكرة عن كيفية نمو الخوف عندهم ونسبة قليلة منهم هي فقط من تشعر بالقلق خلال سفرها،

أما الأغلبية فلا تعاني من هذه المشكلة، وهذا شيء طبيعي تماماً؛ فربما يخاف الطالب الذي يعيش في الريف من ركوب الطائرات، ولكن على العكس من ذلك لا يخاف الطالب الذي يعيش في المدن من ركوب الطائرات، وهذه نتيجة لتعاملهم مع البيئة وتأثرهم بالنمط الحضاري لهذه البيئة وما فيها من عادات وأساطير ومواقف.

وبالتالي، فالخوف ظاهرة طبيعية وسوية ولا تنم على أي مرض نفسي أو على أي انحراف في الشخصية طالما أن هناك أسباباً معقولة لما يبدها الشخص من مخاوف وطالما أن القدر الذي يبديه من الخوف يتناسب مع حجم المثير للخوف، والخوف في حد ذاته ليس شيئاً سيئاً يجب القضاء عليه أو يجب الاستغناء عنه تماماً في مجال التربية أو في المجالات الاجتماعية العادية، وهذا ما أشار إليه أسعد (Assad2001). فالخوف شيء طبيعي في الإنسان وهو من المشاعر الأساسية للإنسان وغالباً ما يكون دافع للحركة في الحياة فخوفنا من الأمراض يقينا منها، وخوفنا من الفشل يجعلنا نبذل المجهود للنجاح، ولكن الخوف قد يزيد ويتحول إلى مخاوف مرضية.

ويأتي الخوف من ركوب الطائرات كأحد أنواع هذه المخاوف التي تتميز بأنها غير مبررة ولا يستطيع الإنسان أن يجد لها تفسيراً واضحاً، وإنما يشعر بخوف عند اقترابه من مكان الصعود للطائرة، وتصاحب ذلك علامات جسدية مثل زيادة ضربات القلب وزيادة إفرازات العرق، ويسيطر على الشخص الخائف شعور بأنه غير قادر على تحمل هذا الموقف مما يدفعه إلى الابتعاد وتجنب المواقف التي قد تدفعه إلى السفر وقد يزداد الوضع سوءاً، بحيث يتمتع صاحب هذا الشعور عن السفر أو اتخاذ قرار بالسفر كما أشار لها معيض (Mouaidh, 2013).

ويمكن أن تعزى هذه النتائج أن نسبة الطلبة الذين يشعرون بالخوف عند ركوب الطائرة جاءت بدرجة متوسطة منهم من يؤمن بعدم خطورة الطيران وإن رحلاتهم هادئة وسلسة وليس لديهم أية فكرة عن كيفية نمو الخوف عندهم، ونسبة قليلة منهم هي فقط من تشعر بالقلق خلال سفرها، أما الأغلبية فلا تعاني من هذه المشكلة وهذا شيء طبيعي تماماً.

وتشير نتائج تحليل التباين المتعدد للكشف عن الفروق في مستوى الخوف من ركوب الطائرات وفقاً لمتغيرات الدراسة وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة إحصائية لمتغيري الجنس وعدد مرات السفر وذلك على جميع أبعاد المقياس وعلى الدرجة الكلية، وقد جاءت النتائج لصالح كل من الإناث على بعد عند ركوب الطائرة ولصالح الذكور للأبعاد الأخرى والدرجة الكلية للمقياس، فيما جاءت النتائج لصالح من سافروا أكثر من مرة على جميع أبعاد المقياس والدرجة الكلية. وتفسر هذه النتيجة كون الذكور ربما أكثر سفراً من الإناث؛ إذ إن الذين يسافرون أكثر من مرة يعتنون من الخوف من ركوب الطائرات أكثر من غيرهم، وهذا ما أشار إليه أيضاً العنزي (Anzi, 2004)، فالخوف من الطيران عائد لعدة أسباب من ضمنها المرور بخبرات طيران صعبة في الماضي، فعندما يعتقد الشخص أنه لا يستطيع السيطرة على مشاعره وضبطها سوف يتكون لديه شعور بالخوف، وتظهر عليه أعراض الخوف. وإذا كانت لديه تجارب صعبة في الماضي عن الطيران أصبحت هذه التجارب مشروطة، بمعنى أنه عندما ينوي السفر في المستقبل سوف يبدأ بتوقعات الاحتمالات الماضية التي تثير خوفه من الطيران.

وقد تتفق هذه النتيجة مع دراسة هوجن (Haugen, 2008) التي عُنوانت بـ "هل يؤثر العلاج السلوكي والمعرفي لعلاج القلق من الطيران من تخفيض أعراض القلق الثانية؟". فقد أظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الذكور والإناث في ما يتعلق بخفض مستوى الخوف من ركوب الطائرات. ولا تتفق هذه النتيجة مع دراسة أجرتها شركة "بوينج" الأمريكية قبل عشرين عاماً التي أثبتت أن أكثر من (500) مليون شخص في العالم يعاني من خوف شديد من الطيران ومن بينهم (25) مليون أمريكي يخافون هذه الوسيلة، كما تشير إلى أنه تم عمل دراسة حديثة في بلدان مثل أستراليا التي أثبتت أيضاً أن (20 %) من سكانها يعانون هذه المشكلة، بل وثبت أن نصف عدد سكان هولندا لم يخلقوا أبداً، وهناك (28 %) منهم يعترف بخوفه الشديد من الطيران (Azouz, 2004).

التوصيات

في ضوء النتائج التي تم التوصل إليها يمكن تقديم التوصيات الآتية

1. ضرورة إجراء دراسات مشابهة تشمل المطارات وشركات الطيران وتبعاً لمتغيرات عديدة للوصول بتقديم الخدمة وتقليل القلق والخوف من ركوب الطائرات إلى أعلى مستوى ممكن.
2. إبراز دور الإعلام في بث برامج توعية أمان السفر جواً وأن ركوب الطائرات أكثر أمناً من كل وسائل النقل الأخرى.
3. دور الجامعات وخاصة كليات التربية وتخصص الإرشاد بعقد ورشات عمل للطلبة عن موضوعات الطيران لتخفيف حدة القلق عند الطلبة.
- 4.حث الباحثين بالمستقبل على تطبيق هذه الدراسة بالجامعات الأردنية الحكومية والخاصة، وخصوصاً من عينات مختلفة كالمسافرين المتواجدين في قاعات انتظار الطائرات للإقلاع.

المصادر والمراجع

- أسعد، ي. (2001). *الشباب والتوتر النفسي*. القاهرة: دار غريب.
- جبريل، م.، وحمدى، ن.، وداود، ن. وأبو طالب، ص. (2002). *التكيف والصحة النفسية*. (ط2). عمان: جامعة القدس المفتوحة.
- رضوان، س. (2012). *الاضطرابات النفسية*. من موقع: <http://www.almanalmagazine.com>
- الزباد، ف. (2008). *العلاج النفسي السلوكي*. (ط2). بيروت: دار العلم للملايين.
- العمري، م. (2012). أنماط متنوعة من السلوك الغير سوي (القلق، الخوف، الذعر، الوسواس القهري). من موقع: <http://t1t.net/book/index.php?action=view&id=2206>
- عزوز، أ. (2004). وصايا لـ 500 مليون شخص في العالم من أصحاب القلوب الخائفة. *جريدة الشرق الأوسط*، (9259).
- الفوال، م. (2006). مقاومة الخوف والسلوك الفردي عند الأطفال. مؤتمر فيلادلفيا الدولي الحادي عشر (ثقافة الخوف). 24-26 أبريل، كلية التربية: جامعة دمشق.
- كريم، ع. (2005). *المخاوف المرضية قياسها وتصنيفها وعلاجها*. الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية.
- كرانجل، م. (2002). *تغلب على الخوف من الطيران*. الرياض: العبيكان.
- محمد ك. (2005). *المخاوف المرضية قياسها وتصنيفها وعلاجها*. رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الآداب، جامعة الإسكندرية.
- معيض، س. (2013). ماذا تقول لمسافر يعاني من "قوبيا" ركوب الطائرة؟ *جريدة الرياض*، 16429.
- المطوع، ع. (2008). علاج الخوف من الطيران هام للجميع. من موقع: <http://www.flyingway.com/vb/showthread.php?t=31869>
- العززي، ح. (13August/ 2004). دراسة بحثية: نصف سكان الخليج يخافون ركوب الطائرات. *الجزيرة* (11642) من موقع: <http://www.al-jazirah.com/2004/20040813/th1.htm>

References

- Al-Mutawa, P. (2008). *Treating the fear of flying is important for everyone*. Retrieved from: <http://www.flyingway.com/vb/showthread.php?t=31869>
- Anzi, H. (2004/13 August). Research study: Half of the Gulf residents are afraid to ride planes. *Al Jazeera* (11642). Retrieved from: <http://www.al-jazirah.com/2004/20040813/th1.htm>.
- Assaad, J. (2001). *Youth and psychological tension*. Cairo: Dar Gharib.
- Azouz, A. (2004). The commandments of the world's 500 million fearful hearts. *Al-Sharq Al-Awsat Newspaper*. (9259)
- Baños, R. M., Botella, C., Perpiñá, C., & Alcañiz, M. (2002). Virtual reality treatment of flying phobia. *IEEE Transactions on information Technology in Biomedicine*, 205-212. doi: 10.1109/TITB.2002.802380.
- Bogaerde, A.V., & De Raedt, R. (2012). Internal sensations as a source of fear; exploring a link between hypoxia and phobia. *Routledge Taylor & francis Group*, (3), 343-354, Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1080/10615806.2012.67359210>.
- Bornas, X., Gelabert, J M., Llabrés, J., Balle, M., & Tortella-Feliu, M. (2011). Slope of Change Throughout Exposure Treatment for Flight Phobia: The Role of Autonomic Flexibility. *Journal of Clinical Psychology*, 67(6), 550-560. doi: 10.1002/jclp.20780.
- Campos, D., López, J.B., Botella, C., Mira, A., Castilla, D., Baños, R., Feliu, M.T., & Quero, S. (2016). An Internet-based treatment for flying phobia (NO-FEAR Airlines): study protocol for a randomized controlled trial. *BMC Psychiatry*. doi: 10.1186/s12888-016-099-1.
- Ekeberg, O., Fauske, B., & Berg-Hansen, B. (2014). Norwegian airline passengers are not more afraid of flying after the terror act of September 11. The flight anxiety, however, is significantly attributed to acts of terrorism. *Scandinavian Journal of Psychology*, 55, 464-468. doi: 10.1111/sjop.12137.
- Faraci, P., Triscari, M., Angelo, V., & Urso, V. (2011). Fear of flying assessment: A contribution to the Italian validation of two self-report measures. *Review of psychology*, (18), 91-100.
- Fawal, M. (2006). Resist fear and individual behavior in children. In *The 11th Philadelphia International Conference (Culture of Fear)*. 24-26 April, Faculty of Education: Damascus University.
- Gabriel, M., Hamdi, N., Dawood, N., & Abu Talib, P. (2002). *Adaptation and mental health*. Amman: Al-Quds Open University.

- Gilligan, J H. (2005). *College Students and Fear of Flying*. Unpublished master thesis. The Faculty of the College of Arts and Sciences and Roosevelt University.
- Haugen, T L. (2008). *Does cognitive behavioral treatment for flight anxiety reduce the degree of other anxiety symptoms?* Faculty of medicine and University of Oslo.
- ILjon foreman, E. Bor, R., & Van Gerwen, L. J. (2006). The nature, characteristics, impact and personal implications of fear of flying. In: Bor R, Hubbard T, editors. *Aviation Mental Health*. Aldershot: Ashgate.
- Jones, D. (1986). Flying and danger joy and fear. *Aviate Space Environ Med*, 63, 831-8.
- Kim, S., Palin, F., Anderson, P., Edwards, S., & Lindner, G. (2008). Use of Skills Learned in CBT for Fear of Flying: Managing flying anxiety after September 11th. *NIH Public Access Author Manuscript*, 22(2), 301-1309. doi:10.1016\j.janxdis.2007.02.006.
- Krangel, M. (2002). *Beat the fear of flying*. Riyadh: Obeikan.
- Mavromoustakos, E., Clark, G.I., & Rock A.J. (2016). Evaluating Probability of Threat-Relevant Outcomes and Temporal Orientation in Flying Phobia. *PLOS ONE*, 11(8), 1-14. doi: 10.1371/journal.pone.0161272.
- Möller, A.T., Nortje, C., & Helders, S.B. (1998). Irrational cognitions and the fear of flying. *Journal of Rational Emotive and cognitive Behavior Therapy*. 16, 135–148. doi: 10.1023/A:1024938411949.
- Mouaidh, S. (2013). What do you say to a traveler with "phobia" boarding? *Al-Riyadh newspaper*. (16429) .
- Muhannadi, K. (January 22, 2010). *Fear of flying is a problem and it has a solution*. (Video file). Retrieved from: <https://www.youtube.com/watch?v=d1MPInwh5Zs>
- Murphy, J. J. (2007). *The Relationship Global Self-Esteem and Fear of Flying in Adults*. Unpublished master's thesis. Capella University.
- Nousi, A., Gerwen, L.V., & Spinhoven, P. (2008). The Flight Anxiety Situations Questionnaire and the Flight Anxiety Modality Questionnaire: Norms for people with fear of flying. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 6, 305-310. doi: 10.1016/j.tmaid.2008.06.001.
- Nousi, A., Haringsma, R., Van Gerwen, L. J., & Spinhoven, P. (2008). Different Flying histories in flying phobics: Association with psychopathology and treatment outcome. *Aviation Space and Environmental Medicine*, 79(10), 953-959.
- Oakes, M., & Bor, R. (2010). The Psychology of fear of flying (part 1): A critical evaluation of current perspectives on the nature, prevalence and etiology of fear of flying. *Travel medicine and infectious Disease*, 8, 327-338.
- Omari, m. (2012). *Various types of abnormal behavior (anxiety, fear, panic, obsessive-compulsive disorder)*. Retrieved from: <http://t1t.net/book/index.php?action=view&id=2206>
- Radwan, S. (2012). *Mental disorders*. Retrieved from: <http://www.almanalmagazine.com/>
- Ruffault, A., Tytelman, X., & Negovanska, V. (2015). A Cognitive and Virtual Reality Treality Treatment Program for the Fear of Flying. *Aerospace Medicine and Human Performance*. doi: 10.3357/AMHP.4211.2015.
- Sperry, L. (2003). *Handbook of Diagnosis and treatment of DSM-IV-TR Personality Disorders (2nd ed.)*. New York: Routledge.
- Van Gerwen, L V., Spinhoven, P., Diekstra, R F.W., & Dyck, R V. (2002). Multicomponent Sandardized Treatment Programs for fear of Flying: Description and Effectiveness. *Cognitive and Behavioral Practice*, 9, 138-149.
- Van Gerwen, L.J., Spinhoven, P, Diekstra, R.F.W., & van Dyck, R. (1999). Construction and psychometric characteristics of two self-report questionnaires for the assessment of fear of flying. *Psychological Assessment*, 14(1), 2-11.
- Zarrad, P. (2008). *Behavioral Psychotherapy*. Beirut: Dar Al Elm.