الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

République Algérienne Démocratique ET Populaire

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

جامعة الدكتور يحي فارس المدية

كلية العلوم الانسانية و الاجتماعية

قسم العلوم الاجتماعية

مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية الحسية الحركية) و الفروق بين الجنسين لقيادة المركبات [لدى المتربصين الشباب

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم الاجتماعية

تخصص : علوم تربية ارشاد و توجيه

إعداد الطالبة:

بن صابر أمينة

إشراف الدكتور

أتشي عادل

السنة الجامعية: 2019/2018


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر و عرفان

اللهم إني عبدتك ابنة عبدك و ابنة أمتك

ناصيتي بيدك ماض في حكمك ، عدل في قضاؤك

أسألك بكل اسم هو لك سميت به اسمك أو أنزلته في
كتابك ، أو علمته أحد من خلقك ، أو استأثرت به في
علم الغيب عندك ، أن تجعل القران الكريم ربيع قلبي
ونور صدري وجلاء حزني و ذهاب همي.

نحمد الله سبحانه و تعالى على انجاز هذا العمل و
نسأله أن يجعله صدقة

جارية و أن يجعل فيه ما هو صالح للأمة.

أتقدم بجزيل الشكر و الامتنان و التقدير إلى الدكتور
المشرف آتشي عادل " لما منحه لي من وقت وجهد و
توجيه و إرشاد و تشجيع .

كذلك أتقدم إلى كل أساتذتي الكرام والى كل
الذين ساهموا في هذا العمل من قريب أو بعيد.

إهداء

اهدي هذا العمل إلى لمن كان لهما الفضل علي بعد
الله سبحانه و تعالى .
إلى من كان له الفضل في تعليمي، إلى ربيع حياتي ،إلى قارب النجاة و خلود
الذكريات وسببي في الوجود بعد الخالق عز وجل، إلى من كان قدوتي في الحياة،
إلى من حرص أن نعيش مكرمين محترمين ،"أبي العزيز حفظه الله و أطال في
عمره"
إلى من منحتني الحب و الحنان، إلى التي أوصى بها الرحمان،إلى من بدعائها تنفرج
كربي و أحزاني،إلى التي رضاها نعمة و غضبها نقمة،إلى التي غمرتني بعطفها و
أنارت درب حياتي بحبها،"أمي الغالية أطال الله في عمرها بالخير"
إلى أختي المحترمة "نادية"و زوجها و بناتها "لينا و ريما" و أولادها "أسامة و أنيس"
إلى أختي الكريمة "فايزة "، إلى أخي العزيز"مصطفى"و إلى الكتكوت الصغير "نبيل".
إلى شريك حياتي "عبد الغني" و عائلته الكريمة.
إلى جدتي العزيزة أطال الله في عمرها.
إلى بنات عمي سارة و زينب.
إلى كل العائلة و الأقارب.
و إلى أعز الصديقات "عديلة،إنصاف،مدينة، فاطمة الزهراء ،منال، أنيسة،هالة"
إلى كل أساتذتي الكرام من الطور الابتدائي إلى المرحلة الجامعية.
إلى كل من وسعته ذاكرتي ولم تسعه مذكرتي.
سيقف قلمي هنا برهة ليضع بين أنظاركم ما كتبت لعل هذه المفردات خير معينة
لكم حتى تتذكروني يوما ما...

أمينة



الفهرس



فهرس المواضيع

شكر و عرفان	
إهداء	
فهرس المواضيع	**I**
فهرس الجداول	**II**
فهرس الملاحق	**III**
فهرس الأشكال	**IV**
مقدمة	**أ، ب**
ملخص الدراسة	**ج**
الجانب النظري	
الفصل الأول: الإطار العام للدراسة	
1- إشكالية	6
2- فرضيات الدراسة	8
3- أهداف الدراسة	9
4- أهمية الدراسة	9
5- تحديد المفاهيم	10
6- الدراسات السابقة	12
7- التعقيب على الدراسات السابقة	20
الفصل الثاني السياقة	
تمهيد	23
1- تعريف سلوك السياقة	24
2- مكونات حركة المرور	25
3- مظاهر (أشكال) سلوك السياقة	29
4- العوامل المؤثرة على سلوك السياقة	44
5- خصائص السياقة الآمنة (الوقائية)	49
6- كيفية الحصول على رخصة السياقة	51
7- تطوير و تحسين منظومة التكوين و التدريب على السياقة	53

8- مهارات قيادة السيارات	56
خلاصة الفصل	73
الفصل الثالث: الفروق بين الجنسين	
تمهيد	76
1- الفروق البيولوجية	77
2- الفروق النفسية	89
3- الفروق في السمات العقلية	93
4- الفروق بين الجنسين في سلوك السياقة	95
خلاصة الفصل	100
الجانب التطبيقي	
الفصل الرابع: الإجراءات المنهجية للدراسة	
1- منهج الدراسة	102
2- الأساليب الإحصائية المستخدمة	102
3- أدوات الدراسة	104
4- الدراسة الاستطلاعية	106
5- الدراسة الأساسية	111
6- عينة الدراسة الأساسية	111
الفصل الخامس :عرض ومناقشة النتائج	
التذكير بفرضيات الدراسة	114
عرض نتائج العينة	114
اختبار و مناقشة الفرضيات	117
استنتاج عام	125
خاتمة	128
الاقتراحات	129
قائمة المراجع	132
ملاحق	

فهرس الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
01	جدول رقم (2-1) يبين إحصائيات تورط العنصر البشري في حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2016	26
02	جدول رقم (2-2) يبين إحصائيات تورط الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2016	27
03	جدول رقم (2-3) يبين إحصائيات الأسباب المتعلقة بالمحيط في حوادث المرور لسنة 2016	28
04	جدول رقم (2-4) يبين إشارات المرور التي يتم التعرف عليها بسهولة أكثر	33
05	جدول رقم (2-5) يوضح العلاقة بين سرعة السيارة قبل الحادث و نسبة النجاة	36
06	جدول رقم (2-6) يوضح العلاقة بين السرعة و مسافة التوقف	37
07	جدول رقم (2-7) يوضح العلاقة بين قوة الصدمة و السرعة	38
08	جدول رقم (4-8) يمثل الحدود الفاصلة للدراسة	106
09	جدول رقم (4-9) يبين العبارات قبل التعديل و بعد التعديل	108
10	جدول رقم (4-10) يبين قيمة ألفا كرونباخ لثبات الاستبيان	109
11	جدول رقم (4-11) يمثل صدق الاستبيان باستخدام معامل الارتباط بارسون	110
12	جدول رقم (4-12) يبين أبعاد الاستبيان و قيمة الترابط لكل بعد	110
13	جدول رقم (4-13) يبين عينة الدراسة ا+لأساسية	112
14	جدول رقم (5-14) يبين نتائج أفراد العينة الكلية على مقياس مهارات السياقة	114
15	جدول رقم (5-15) يبين نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة المعرفية	115
16	جدول رقم (5-16) يبين نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة الانفعالي	115
17	جدول رقم (5-17) يبين نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة الحسي الحركي	116
18	جدول رقم (5-18) يبين الفروق بين الجنسين باستخدام اختبار ت لعينتين متكافئتين	117
19	جدول رقم (5-19) يبين الفروق بين الجنسين باستخدام اختبار كا2 للفروق	120
20	جدول رقم (5-20) يبين الفروق بين الجنسين لدى السائقين باستخدام اختبار ت للفروق	123

فهرس الملاحق

رقم الملحق	الموضوع
01	استبيان مهارات السياقة
02	قائمة الأساتذة المحكمين لمقياس مهارات السياقة

فهرس الأشكال

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
01	الشكل رقم (2-1) يمثل سيرورة اتخاذ القرار	71
02	الشكل رقم (3-2) يمثل مخ المرأة و مخ الرجل	79
03	الشكل رقم (3-3) يمثل الجسم الجاسي للمرأة و الجسم الجاسي للرجل	81
04	الشكل رقم (3-4) يمثل قلب الرجل و قلب المرأة	85
05	الشكل رقم (3-5) يمثل حوض الرجل و حوض المرأة	86



مقدمة



مقدمة :

تعتبر المشكلة المرورية بمختلف عناصرها مشكلة خطيرة تمس جميع الأفراد و المجتمعات في مختلف البلدان النامية منها و المتقدمة ، حيث تشكل حوادث المرور أحد أهم مظاهرها ، إذ تتصدر الحوادث المرورية قائمة أسباب الوفيات و الإصابات الخطيرة في بعض دول العالم ، و بشكل خاص الجزائر.و لهذه الحوادث توابع اجتماعية و صحية و اقتصادية ، و هي متسلسلة و مترابطة بطريقة تعرقل سياق النمو الحضري و تقدم المجتمع ، خصوصا و أن آثار هذه الحوادث لم تستأنث أي فئة اجتماعية فأصبحت بذلك عاملا يهدد الصحة العمومية للمجتمع ، من خلال ما تخلفه الحوادث المرورية سنويا من آلاف القتلى و المقعدين بسبب العاهات و التشوهات التي تسببها، فضلا عن الخسائر المادية المعتبرة.

وعند التمعن في إحصائيات الحوادث المرورية التي تقدمها المصالح المختصة نجد أن العامل البشري يعد المتسبب الرئيسي فيها بنسبة كبيرة جدا، حيث يحتل السائق على وجه الخصوص النسبة الأكبر في وقوع الحوادث المرورية، و يظهر ذلك جليا من خلال السلوكات الخطرة التي يجسدها السائقون في تفاعلاتهم المرورية اليومية. و تزداد الخطورة حينما يصر على تجاهل المبادئ السلوكية للسلامة المرورية ، سواء تعلق الأمر بتفاعل السائق مع مركبته أو مع البيئة المرورية بمختلف عناصرها و خصائصها.

و يعد نشاط السياقة من بين تلك السلوكات المتعلقة بالصحة و التي تتطلب تفاعل مجموعة من السلوكات التي يقوم بها السائق من قبيل صيانة السيارة و احترام إشارات المرور و السرعة الآمنة، و ربط حزام الأمن و القيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة، كما يرتبط سلوك السائق أيضا بتحكمه في حالته النفسية كالغضب و التهور أثناء السياقة ، ناهيك عن الحفاظ على وضع جسمي مستقر و صحو عقلي و كفاءة في العمليات المعرفية و التي من شأنها أن تحافظ على قيادة آمنة تحول دون التعرض أو

تعريض الآخرين للخطر ، مع العلم أنه كلما اقتربت هاته السلوكات من القطب الإيجابي اعتبرت سلوكات صحية، أما إذا اقتربت من القطب السلبي اعتبرت سلوكات خطيرة يمكن أن تعرض السائق إلى حادث مروري.

قد تبدو لنا تلك السلوكات بسيطة و يمكن لأي سائق أن يتحكم فيها، غير أننا و بتقصي الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور، وجدنا أن لإهمال أي دور منها دورا في وقوع الحوادث، الأمر الذي يدفع بنا إلى مراجعة الأسباب التي تجعل السائق يتهاون في الالتزام بسلوكات تضمن سياقة وقائية و يتمادى في ارتكاب المخاطر.

ملخص الدراسة :

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على مهارات السياقة و الفروق بين الجنسين لقيادة المركبات لدى المتربصين و السائقين الشباب، لدى عينة متاحة بلغت 40 شخص 20 منهم سائقين و 20 منهم متربصين، فالموضوع يصب في صلب التخصص الذي ننطوي ضمنه محاولين أن نوضح العلاقة التي تربط بين المهارات المعرفية و قيادة المركبات لدى الشباب، و لهذا يجب التسليط الضوء عليه بكل من التفصيل و التحليل، و ذلك بمعرفة مدى إدراك السائقين الشباب لما قد يتسببون فيه من حوادث مرورية و تفاقم مشكلة المرور في الجزائر و خاصة في الآونة الأخيرة ، الأمر الذي دفعنا لإجراء دراسة في هذا الصدد و كذا معرفة أهمية مدارس تعليم السياقة و دورها في تكوين السائق و تدريبه على اكتساب المؤهلات و المهارات الضرورية للسياقة.

ولتحقيق الأهداف التي انطلقت منها الدراسة قمنا باستخدام المنهج الوصفي و تطبيق استبيان مهارات السياقة المعد من طرفنا، وبعد المعالجة الإحصائية بتطبيق اختبار كا2 للفروق و اختبار ت لعينيتين متكافئتين و اختبار ت للفروق توصلنا إلى النتائج التالية :

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مهارات السياقة لصالح الإناث.
- وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين لدى المتربصين لصالح الذكور.
- عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة لدى السائقين.

ويبقى موضوع سياقة من المواضيع الهامة التي نأمل أن تجرى حولها في المستقبل سلسلة من الدراسات والأبحاث لغرض التخفيف من حدة الحوادث المرورية الناتجة عنها.



الجانب النظري



الفصل الأول
الأطار العام للدراسة

- إشكالية الدراسة
- فرضيات الدراسة
- أهداف الدراسة
- أهمية الدراسة
- تحديد المفاهيم الأساسية
- الدراسات السابقة
- التعقيب على الدراسات السابقة

الإشكالية :

يعتبر نشاط قيادة السيارة من النشاطات المعقدة التي تتطلب تفاعلا بين طرفين أحدهما الإنسان ، والثاني السيارة (الآلة) و ذلك في إطار بيئة مرورية بكل ما تحتويه من عناصر ، و لقيادة آمنة للسيارة يجب توفر شروط تقنية في السيارة و شروط فنية في البيئة المرورية ، زيادة على شروط جسمية و ذهنية لدى السائق ، حيث يمكن اعتبار السائق في مكان عمل أثناء قيادته للسيارة نظرا للجهد و العبء النفسي العقلي و الجسمي الذي يتواجد فيه ، لذلك يجب تكييف ظروف عمل قائد السيارة داخل السيارة و البيئة المحيطة به بما يتوافق مع إمكاناته و قدراته حتى يستطيع أداء مهامه (القيادة) بشكل صحي و سليم وآمن.

ولتحقيق السياقة الآمنة يجب توفر مهارات السياقة التي تتطلب قيادة السيارات قدرات حركية فيزيولوجية التي يتحكم فيها الجهاز العصبي زيادة على أجهزة الحواس الخمس التي تؤثر على تركيز السائق، كما تقتضي قيادة السيارات مراقبة مستمرة (تركيز الانتباه) و توقع دائم لما قد يحدث في البيئة المرورية بصفة عامة ، كما تتوفر السيارة على تجهيزات صممت لتساعد السائق على أداء مهامه بأمان مثل: المقعد، المقود، المرايا العاكسة...الخ ، لكن يبقى على السائق أن يكيف سلوكياته بما يتوافق مع هذه التجهيزات لسلامته الصحية و الجسدية أولا ، و تفاعله الآمن مع كل متطلبات و متغيرات البيئة المرورية ثانيا. أي يجب التركيز على تصميم السيارة بما يتوافق مع الخصائص الجسمية للسائق، واهتمام هذا الأخير بتكييف سلوكياته وفق متطلباته ، زيادة على المعرفية للسائق خاصة الانتباه و تفاعلها مع ظروف البيئة المرورية ، مع التركيز كذلك على تصميم البيئة المرورية بما يتوافق مع القدرات المعرفية و الخصائص الفيزيولوجية للسائق ، هذا كله في سبيل تدعيم القيادة الآمنة (الوقائية) لدى السائق.

حيث أثبتت دراسة محمد أحمد النابلسي (2002) أن كلا من الغضب و اضطراب المزاج والإدمان و إهمال صيانة السيارة ، من شأنها أن تؤدي إلى حوادث المرور (**برغوتي توفيق و أبركان صالح 2013 ، ص.3**).

كما أوضحت أيضا دراسة حمو بوظريفة و آخرون (1991) أن معظم السائقين يميلون إلى الانفعال و العناد أنهم يواصلون قيادة سياراتهم على الرغم من شعورهم بالتعب، و قلة التركيز و الانتباه (**بوظريفة و آخرون ، 1991**).

فالسائق يتحمل نسبة كبيرة في وقوع الحوادث المرورية ، و هو الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام. من المفروض أن يكون ملتزما بتطبيق قواعد المرور أثناء استخدامه للطريق، لكنه يعتبر المشكلة الرئيسة في عرقلة نظام المرور بتصرفاته المنافية لقواعد السلامة المرورية ، سواء كان عن قصد أم عن غير قصد ، حيث يبين لنا أن بعض السائقين و خاصة الشباب منهم يخالفون قانون المرور بطريقة متعمدة ، و يعمدون إلى ارتكاب سلوكات خطيرة تؤدي في النهاية إلى وقوع حوادث مرورية ، و بالمقارنة بين الذكور و الإناث في السياقة الذكور يعتبرون أكثر تهورا من الإناث في عملية السياقة لأن الإناث لا يجرؤون على ارتكاب المخالفات المرورية.

وهذا ما أشارت إليه الدراسات كدراسة برغوتي توفيق و أبركان صالح (2013) حيث توصلت إلى أن السائقين الرجال يعتبرون السيارة امتداد لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية و كأنها عضو من أعضاء الجسم ، و من ثم اعتبارها جزءا من ذات الفرد ، كما أن الذكور أكثر ميلا إلى حب الإثارة و المغامرة و أن الخصائص النفسية و البيولوجية للمرأة تجعلها أقل مغامرة من الرجل و من ثم أكثر حيطة (**برغوتي توفيق و أبركان صالح ، 2013 ، ص.5**).

وفي هذا الصدد فيما يتعلق بالفروق بين الجنسين ، أشارت نتائج دراسة **زكرمان** و **كاهلمان** إلى أن الذكور أكثر مخاطرة من الإناث بفروق جوهرية 0.001 (أي نسبة ثقة 99%) و منه المرأة تلتزم القوانين المرورية كافة أثناء القيادة ومن النادر تخترق المرأة تلك القوانين عكس الرجل الذي لا يبالي بتوقعات الخطر أثناء القيادة لأن معظم الرجال لا يحترمون قوانين المرور و هذا ما أثبتته دراسة البلبيسي (2003) إلى وجود وضوح كبير في زيادة معدلات الحوادث عند السائقين الذكور مقارنة مع معدلات الحوادث عند السائقات الإناث ، كما أظهرت أيضا أن الحوادث التي يسببها الذكور أخطر و أكثر ضررا من حيث العواقب (**سليم القيسي ، 2015 ، ص.380**).

و من هنا يمكننا تحديد مشكلة البحث من خلال التساؤلات الإجرائية التالية :

- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة (المعرفية الانفعالية ، حسية حركية) ؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية حسية حركية) لدى المتربصين الشباب ؟
- هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية ، حسية حركية) لدى السائقين ؟

1- **فرضيات الدراسة :**

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية حسية حركية) .
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية ، حسية حركية) لدى المتربصين الشباب.

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية ، حسية حركية) لدى السائقين .

2- أهداف الدراسة :

تهدف الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف فتتمثل في النقاط التالية :

- يهدف البحث بشكل أساسي إلى معرفة الفروق بين الجنسين التي يمكن أن تكون في مهارات سياقة المركبات (المعرفية ، الانفعالية ، الحسية الحركية) .
- معرفة الفروق بين الذكور و الإناث في مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية ، الحسية الحركية) لدى المتربصين الشباب.
- الكشف عن ما إذا كانت فروق بين الذكور و الإناث في مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية الحسية الحركية) لدى السائقين .
- الإلمام بأهمية مهارات القيادة للسائق في حركة المرور.

3- أهمية الدراسة :

تكتسي هذه الدراسة أهميتها من هدفها المعلن عنه سابقا ، و يمكن إجمال أهميتها من خلال النقاط التالية:

- الحصول على شهادة ماستر.
- تكمن أهمية الدراسة أو البحث الحالي في ندرة الأبحاث التي تطرقت إلى مثل هذه الأنواع من الدراسات.
- دراسة أهم المؤهلات و المهارات الضرورية التي يكتسبها السائق.

- معرفة أهم برامج تعليم القيادة من تلقين لمفاهيم السلامة المرورية سواء من خلال التكوين في جانبه النظري أو بفضل ما يكتسبه من قواعد و تقنيات من خلال السياقة الميدانية.
- معرفة الإشارات المرورية التي تعد لغة الطريق.
- تعد هذه الدراسة من المواضيع قليلة التداول.
- تسهم هذه الدراسة في تنوع مواضيع علم النفس.
- تصميم استبيان جديد لدراسة مهارات السياقة المعرفية ، الحسية الحركية و الانفعالية لتحقيق السياقة الآمنة.
- إثراء البحوث العلمية .

4- تحديد مفاهيم الدراسة :

من أجل توضيح موضوع الدراسة وتجنب أي غموض ارتأينا تحديد بعض المفاهيم التي تتناول عنوان الدراسة وهي كالتالي :

1.4مهارات السياقة :

أ. المهارات المعرفية (Cognitive Skills) :

- **التعريف الإجرائي :** نقصد بالمهارات المعرفية في هذه الدراسة هي الدرجة التي يتحصل عليها المستجيب على مقياس المهارات المعرفية لقيادة المركبات حيث كلما ارتفعت الدرجة دلت على وجود مهارة معرفية مرتفعة ، و كلما انخفضت الدرجة دلت على مهارة المعرفية منخفضة.

ب. المهارات الانفعالية :

- **التعريف الإجرائي :** هي الخصائص الوجدانية و العاطفية المتزنة التي تعتبر مطلبا هاما في إعداد السائق للتفاعل المروري بصفة عامة ، ذلك أن عدم الاستقرار الانفعالي يؤثر سلبا على سلوكات السائق الشيء الذي قد يجعله يتورط في حوادث مرورية. والتي يبنها الاستبيان الخاص بالدراسة

ج. المهارات الحسية الحركية :

- **التعريف الإجرائي :** يقصد بالمهارة الحسية الحركية في هذه الدراسة استقبال المعلومات حسيا والاستجابة لها بفاعلية حركيا و منه التناسق الحسي الحركي ضروري أثناء قيادة السيارة.

1. قيادة المركبات :

- **التعريف الاصطلاحي :** بداية يمكن تعريف السائق بأنه " كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدرجات العادية ، و الدرجات النارية أو يسوق حيوانات الجر و الحمل و الركوب و القطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك " ، أما السيارة فيقصد بها " كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك الدفع ، و تسير على الطريق " بمعنى أنها وسيلة تستخدم لنقل الأفراد أو السلع تعتبر سيارة شريطة أن تزود بمحرك و تسير على الطريق ، أما قيادة السيارات (المركبات) فتتمثل في مجموع النشاطات و السلوكات التي يقوم بها السائق لتشغيل و استغلال السيارة لإشباع حاجاته بمختلف أبعادها أو حاجات الآخرين ، و ذلك في إطار قواعد يحددها قانون المرور. خاصة فيما يتعلق بوجوب امتلاك رخصة القيادة (**سعد الدين بوطبال ،2014 ، ص.72**).

2. المتربصون الشباب :

- **التعريف الاصطلاحي :** اختلف الباحثون في تحديد مرحلة الشباب من حيث بدايتها و نهايتها والفترة الزمنية التي تستغرقها ، نظرا لتداخل النمو لدى الأفراد ، و منه فترة الشباب هي الفترة الزمنية التي

يجتازها الفرد بين مرحلة الطفولة و مرحلة الرشد و التي يتحقق خلالها نضجه الجسمي و العقلي والانفعالي و الاجتماعي .

إضافة إلى هذا التعريف فترة الرشد أو فترة الشباب الثانية تمتد من 18 سنة إلى 35 سنة والذين تتم عليهم الدراسة بمدرسة تعليم السياقة بالمدية ، وهم في مرحلة تكوين ولم يتحصلوا على شهادة السياقة أو متحصلين جدد عليها.

3. **السائقون :** هم الأشخاص الذين يتولون قيادة المركبات سواء كانت سيارة أو حافلة أو شاحنة برخصة سياقة ممنوحة من طرف مدرسة تعليم السياقة، بموافقة الأمين العام لدائرة الولاية.

5- الدراسات السابقة :

أ- دراسات متعلقة بمهارات السياقة :

أ-1 دراسة " دليل السائق " عبد الرحمان بن إبراهيم و نجيب بن ناصر (2014) :

إن الهدف من هذا الدليل هو تحسين مهارات القيادة على الطرق للسائقين الذين يحصلون على رخصة القيادة لأول مرة أو لمن يرغب في الإلمام بما يستجد من معلومات في قواعد و أنظمة المرور ويتوفر في هذا الدليل معلومات مهمة تفيد في الحد من الحوادث المرورية من خلال قواعد و أنظمة المرور، و الطرق و العلامات المرورية ، و السياقة الآمنة و مشاركة الآخرين في الطريق ، و المركبة والحوادث المرورية، والسلوكيات المؤدية إلى رخصة القيادة، واستخدام الهاتف الجوال والمخالفات المرورية والنقاط السوداء ، و المؤثرات على القيادة ، و الاصطدام بالحيوانات السائبة (**عبد الرحمان بن إبراهيم و نجيب بن ناصر، 2014 ، ص.20).**

أ-2 دراسة حمو بوظريفة و آخرون (1991) :

هدفت الدراسة إلى معرفة مختلف العوامل النفسية و الاجتماعية المؤثرة على سلوك السائق ، ضمن عينة قوامها 1000 سائق من مدينة الجزائر و ضواحيها ، و قد استعمل في جمع البيانات ثلاث أدوات تمثلت في :

- **الملاحظة** : تمت ملاحظة سلوك السائقين في حالات مختلفة (جسور، ملتقيات طرق، أنفاق، إشارة قف)، و ذلك بهدف التعرف على مدى غموض الإشارات ، و كذا التسرع في ترجمة قوانين المرور و ما يطبعه من مزاج و سلوكات انفعالية.
- **المقابلة** : تمت المقابلات مع مجموعة من الوزارات و الهيئات المختصة ، و ذلك بهدف جمع الإحصائيات و المعلومات المرتبطة بموضوع البحث.
- **الاستبيان** : هدف إلى اكتشاف اتجاهات و مواقف السائقين اتجاه العوامل التالية : عدم احترام قانون المرور – دور مصالح الأمن – مدة و فعالية التدريب – المزاج و الحالة العاطفية – السلوكات النفسية في السياقة – فهم و ترجمة قوانين المرور – الاتجاهات نحو السيارة – الصيانة – التعب – الاهتمام بمشكلة حوادث المرور.

وخلصت نتائج دراستهم إلى نقص تدريب السائقين من الناحية النفسية (الثقة في النفس الصبر...) كما توصلوا أيضا إلى أن معظم السائقين يميلون إلى الانفعال و العناد (المنبه الصوتي أو الضوئي) ويواصلون قيادة سياراتهم على الرغم من شعورهم بالتعب ، و قلة التركيز و الانتباه. كما أن بعضهم لا يحترم قوانين المرور ، و لا يبالي بها ، بدافع أنه يستطيع الفرملة في الوقت المناسب

(بوظريفة و آخرون ، 1991، ص.7).

أ-3 دراسة محمد أحمد النابلسي (2002) :

هدفت الدراسة إلى تشخيص العوامل النفسية إلى تنامي أخطار و حوادث الطرق ، و قد صنفت درجات التفاؤل غير الواقعي بالنسبة لحوادث المرور إلى 3 درجات هي :

- أجهل السرعة و دورها في التسبب في حوادث المرور.
- السرعة نادرا ما تكون السبب في حوادث المرور.
- لا أعتقد أنني عرضة لحوادث المرور.

و قد خلصت نتائج الدراسة إلى :

- كلا من الغضب و اضطراب المزاج و الإدمان و إهمال صيانة السيارة ، من شأنها أن تؤدي إلى حوادث المرور.
- التفاؤل غير الواقعي يؤدي إلى حوادث المرور ، لهذا يجب تحويل التفاؤل من غير واقعي إلى استعدادي ، بهدف الوقاية من الحوادث (**برغوتي توفيق و أبركان صالح ، 2013 ، ص.3**).

أ-4 دراسة سفينسون O.Svenson (1980) :

اهتمت " **سفينسون** " بدراسة سلوك الخطر لدى السائقين ، و هدفت في ذلك إلى معرفة فيما إذا كان السائقون يعتبرون سياقتهم أقل خطرا أم أكثر مهارة من بقية السائقين ، و قد أجريت الدراسة على عينتين بلغتا 161 سائقا ، منهم 81 سائقا أمريكيا بمتوسط عمر قدره 22 سنة ، حيث وصف 41 منهم بأن سياقتهم بالخطرة في حين حكم 40 الباقون على سياقتهم بالماهرة ، أما العينة الثانية فكانت من السويد ، وقد بلغت 80 سائقا بمتوسط عمر قدره 33 سنة ، حيث وصف 45 منهم سياقتهم بالمخاطرة و35 الباقون وصفوا سياقتهم بالآمنة.

تم سؤال أفراد العينة على قدراتهم في السياقة مقارنة بغيرهم من السائقين ، و قد خلصت نتائج الدراسة إلى أن معظم الأفراد اعتبروا أنفسهم أكثرة مهارة في السياقة ، حيث اعتقد 88 % من السائقين الأمريكيين و 77 % من السائقين السويديين أنهم يتميزون بسياقة آمنة أكثر من متوسط السائقين ، وأنهم أقل تعرضا للخطر من البقية (**برغوتي توفيق و أبركان صالح ، 2013 ، ص.2- 3**).

أ-5 دراسة مارش كولت Marsh Collett (1986) :

يمكن حصر هذه الدراسة ضمن " السلوكات العدوانية و قيادة السيارة " حيث أكدت على أهمية العنصر كمسبب للحادث المروري إذ أشارت الدراسة إلى وجود الشعور بضرورة الدفاع عن المجال الحيوي الذي يرتبط بسلوك دفاعي عدواني ، و هو ما يفسر وجود مستوى عال من العنف عند السائقين الرجال حيث يعتبرون السيارة امتداد لحدود ممارستهم سلطتهم الجسدية و كأن السيارة عضو من أعضاء الجسم. * دوافع الإثارة و المغامرة *.الضغط و الإجهاد لدى السائقين : لأن السياقة أكيد تتطلب مستوى عال من الانتباه و التركيز حتى تسمح له من فهم و تحديد التغيرات التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاجئ. * عدم تفوق السائقين في القدرة العقلية من أجل سياقة السيارة مثل ضعف الإدراك البصري *

(هناء بوحارة ، 2010 ، ص.4).

أ-6 دراسة بال إلبارج و توربجورن Pal Ulleberj et Torbjorn (2003) :

حاولت هذه الدراسة التوحيد بين مختلف الأبحاث التقليدية المتعلقة بالمقاربة المهتمة بسمات الشخصية، والمقاربة المهتمة بالمتغيرات الاجتماعية المعرفية. و هذا لفهم استراتيجيات الشباب إزاء السلوكات الخطيرة للسياقة و المسببة لحوادث المرور ، شارك في هذه الدراسة ما يقارب 1932 شابا من النرويج من خلال الإجابة على استبيان يحتوي أبعاد متعلقة ب : إدراك الخطورة ، المواقف المتعلقة بالسلامة المرورية ، و كذا استبيان يقيس العدوانية ، الحصر و القلق ، و عدم احترام القواعد المرورية.

وقد أشارت النتائج إلى أن الشخصية تؤثر على سلوك الخطر في السياقة بطريقة غير مباشرة من خلال المواقف السلوكية ، و كذا وجوب التحدث عن حملات توعية متعلقة بالسلامة المرورية (**برغوتي توفيق و أبركان صالح ، 2013 ، ص.4**).

ب- دراسات متعلقة بالفروق بين الجنسين في السياقة :

ب-1 دراسة برغوتي توفيق و أبركان صالح (2013) :

هدفت الدراسة إلى معرفة الفروق بين الإناث و الذكور في السرعة في القيادة و خرق قوانين المرور، حيث توصلت الدراسة إلى أن السائقين الرجال يعتبرون السيارة امتداد لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية و كأنها عضو من أعضاء الجسم ، و من ثم اعتبارها جزءا من ذات الفرد ، كما أن الذكور أكثر ميلا إلى حب الإثارة و المغامرة ، و أن الخصائص النفسية و البيولوجية للمرأة تجعلها أقل مغامرة من الرجل و من ثم أكثر حيطة (**برغوتي توفيق و أبركان صالح ، 2013 ، ص.5**).

ب-2 دراسة كلور و تونر McClure et Tuner (2003) :

قام كلور و تونر بدراسة حول سلوك المخاطرة لدى الشباب ، و التي تهدف إلى معرفة إلى أي مدى يمكن أن تفسر الاختلافات في سلوك المخاطرة و الاختلافات في مستوى الحوادث حسب السن والجنس حيث أوضحت نتائج الدراسة أن سلوك المخاطرة يمكن أن يفسر العواقب المرتفعة لحوادث المركبات الخاصة بالسائقين الذكور من الشباب ، كما أظهر التحليل أن متوسط نتائج الذكور كانت أعلى مما هو عند الإناث في كل من : العدوانية ، البحث عن الإثارة و تقبل المخاطرة بشكل عام ، و بين تحليل الانحدار لمختلف العوامل أن عدد الذكور هو ضعف عدد الإناث الذين قاموا بحادث واحد و ثلاث مرات للذين صرحوا بوقوعهم في حادثين أو أكثر، و قد وجد الباحثان كذلك أن السائقين من الفئة العمرية 17 إلى 29 سنة و الذين صرحوا بوقوعهم في حادث واحد هم ضعف الأشخاص من ذوي العمر الذي

يفوق 50 سنة ، و بالتالي يمكن أن تفسر زيادة المخاطرة لدى السائق بالسن و الجنس **(عياش بن الشيخ ، 2008، ص.68).**

ب-3 دراسة ماثيوس و آخرون (...Mathews. Etul) (1991) :

قام ماثيوس و آخرون بدراسة حول الشخصية غير السوية للسائق حيث هدفت إلى التعرف على السمات الشخصية للأفراد و ما يرتكبونه من مخالفات مرورية ، حيث أجرى الباحثون دراستهم على 73 فرد تراوحت أعمارهم ما بين 19 – 61 سنة (متوسط 28) و 63 % طلاب بكالوريوس و دراسات عليا ، و 37 % مهنيين ، و قد شملت أدوات الدراسة مقياس سلوك قيادة السيارات ، و مقياس زوكرمان للبحث عن الإثارة و استخبار ايزنك للشخصية ، و أوضحت نتائج الدراسة :

- وجود ارتباطات عالية تشير إلى أن الأفراد المتورطين في المخالفات المرورية لديهم مستوى مرتفع في الذهنية و الإثارة و المخاطرة ، و سرعة الملل و مستوى منخفض في العصبية .
- لم ترتبط مقاييس الانبساط و الكذب مع كل من وقع في الحوادث أو تورط في المخالفات المرورية.
- إن العمر والجنس ارتبطا بكثير من عوامل الدراسة.
- إن الذكور أعلى ذهنية و إثارة و مخاطرة ، و لكن أقل عصبية من النساء.
- الذكور أكثر اقترافا للمخالفات من الإناث.
- إن صغار السن ظهر لديهم مستوى أعلى من الانبساط و الذهنية و الإثارة و الميل للمخاطرة.

(حارتي حسين و بلعلياء بلال ، 2018، ص.28).

ب-4 دراسة كوربرت (Corbert) (2007) :

قام كوربرت بدراسة بعنوان الفجوة الجندرية (بين الذكور و الإناث) و علاقتها بالجرائم التي تعود إلى حوادث السير، أشار إلى أن الإناث يلعبن دورا محدودا في وقوع الحوادث القاتلة والحوادث المحولة

إلى المحاكم مقارنة مع الذكور ، إلا أن الباحث أكد على ضرورة الاهتمام بهذه النسب و خاصة أن هناك توجه كبير من قبل الإناث نحو الحصول على رخص القيادة ، مما يعني تجسيد الفجوة الجندرية في هذا المجال يؤدي إلى زيادة مشاركة المرأة في الجرائم المرورية (**سليم القيسي ، 2015 ، ص.379**).

ب-5 دراسة البلبيسي (Al-Balbissi) (2003) :

أجرى البليبسي بدراسة تحت عنوان " الدور الذي يلعبه الجنس في حوادث الطرق " ، حيث هدفت الدراسة إلى إظهار تأثير جنس السائق على حوادث الطرق ، و لتحقيق أهداف الدراسة تم تحليل سجل الحوادث لثلاثة سنوات و لثلاثة مناطق مختلفة ، و تم الأخذ بعين الاعتبار المسافة السنوية التي يسافر فيها السائق ، و المشاركة الاقتصادية و الاجتماعية و تأثير حوادث المركبات العامة ، حيث تم إدراج تأثيرات العوامل البيئية و عمر السائق ، و أظهرت النتائج إلى :

- وجود وضوح كبير في زيادة معدلات الحوادث عند السائقين الذكور مقارنة مع معدلات الحوادث عند السائقات الإناث ، و تم التوصل إلى نتيجة مشابهة بعد تسوية معدلات الحوادث للمسافة التي سافر بها كل جنس.

- كما أظهرت تحليلات معدل الحوادث حسب المنطقة نتائج مماثلة ، كانت هذه المعدلات بشكل عام أقل في المناطق ذات الدخل المنخفض مقارنة بالمناطق ذات الدخل العالي.

- الاختلافات في معدلات الحوادث بين الجنسين كانت كبيرة فقط في ظروف القيادة العادية ، أما في ظروف القيادة أكثر تعقيدا مثل الأحوال الجوية السيئة و السطوح الوعرة فإن الاختلافات في معدلات الحوادث بين الجنسين لم تكن كبيرة.

- السائقين الذين تتراوح أعمارهم ما بين (36- 50) سنة هم الأكثر تضررا من الحوادث ، و أن الفئات العمرية الأكبر سنا (فوق الخمسين عاما) كان لها أقل المعدلات من نسبة هذه الحوادث لكلا النوعين من الجنسين.

و من خلال البحث عن الأسباب المحتملة التي تسبب تباينا في معدلات الحوادث بين الجنسين تم التوصل إلى بعض الأخطاء التي ترتكب من قبل السائقين كانت المسببات الرئيسية للتباين في الغالبية العظمى من معدلات الحوادث بين الجنسين ، مثل عدم التقيد بشاخصة (قف) ، و استخدام المسرب الخاطئ ، و عدم التقيد بشاخصة إعطاء الأولوية ، و تجاهل العلامات الإجبارية ، و التجاوز الخاطئ.

- كما أظهرت النتائج أن عدم انتباه السائق و نفاد صبره ،هي العوامل الرئيسية المساهمة في ارتكاب الأخطاء المذكورة سابقا ، و علاوة على ذلك ، فإن السائقات من الإناث لا يجرؤن على ارتكاب الأخطاء الخطيرة المخالفة للقانون.

- كما أظهرت الدراسة أيضا أن الحوادث التي يسببها الذكور أخطر و أكثر ضررا من حيث العواقب **(سليم القيسي ، 2015 ، ص.380).**

ب-6 دراسة دوب/ قروس Doob Gross (1989) :

اعتمدت هذه الدراسة على دراسات المبالغة في استعمال منبهات السيارات كوسيلة غير مباشرة لقياس العدوانية. و تؤكد هذه الدراسات أن الرجال يستعملون منبهاتهم بمعدل ثلاث مرات أكثر من الإناث عندما لا يستجيب السائق الموجود أمامهم بسرعة عند تحول إشارة المرور إلى الأخضر و ما يمكن ملاحظته من خلال هذه الدراسات و ما توصلت إليه من نتائج هو أن السلوك العدواني يقل و يضعف مع تقدم السن إلا أن مستوياته عند الرجال تفوق دائما مستويات العنف عند الإناث **(بوقرة عواطف ،2013 ص.3).**

6- التعقيب على الدراسات :

يتضح من العرض السابق للدراسات السابقة التي تناولت متغير مهارات السياقة ومتغير الفروق بين الجنسين في السياقة ، لمس تباين أحيانا وتشابه أحيانا أخرى على مستوى نقاط كثيرة و يكمن هذا التباين والتشابه في عدة جوانب في الدراسات ابتداء من الأهداف مرورا بالعينة نوعها وأدوات جمع البيانات وصولا إلى الأساليب الإحصائية ثم النتائج.

أ- مهارات السياقة :

اتفقت دراسة حمو بوظريفة و آخرون (1991) و دراسة محمد أحمد النابلسي (2002) و دراسة مارش كولت (1986) في الهدف ألا هو معرفة العوامل النفسية المؤثرة على سلوك السائق ، كما اتفقت دراسة سفينسون (1980) و دراسة إلبارج و توربجورن (2003) في هدف الدراسة و الذي تمثل في معرفة و إدراك سلوك الخطر لدى السائقين ، أما دراسة عبد الرحمان بن إبراهيم و نجيب بن ناصر (2014) فكان هدفها هو تحسين مهارات القيادة على الطرق للسائقين.

أما من حيث العينة انصبت هذه الدراسات على عينة من السائقين حيث بدا الاختلاف في حجم العينة و نوعها فدراسة حمو بوظريفة و آخرون (1991) كان لها عدد كبير من المشاركين و الذي تمثل في 1000 سائق ، أما دراسة سفينسون (1980) فقد أجريت على عينيتين قوامها 161 سائق منهم 81 سائق من أمريكا و 80 سائق من السويد، أما بقية الدراسات الأخرى لم يذكر العينة فيها ، أما من ناحية الأدوات فقد اختلفت لاختلاف فرضها.

ومن حيث النتائج المتوصل إليها فقد جاءت متباينة ، حيث توصلت إلى أن معظم السائقين يميلون إلى الانفعال و العناد و كلا من الغضب و اضطراب المزاج و العنف و العدوان و نقص تدريب

السائقين من الناحية النفسية و أنهم يواصلون قيادة سياراتهم على الرغم من شعورهم بالتعب ، و قلة التركيز و الانتباه ، كما أن بعضهم لا يحترم قوانين المرور والتي من شأنها أن تؤدي إلى حوادث المرور.

ب- الفروق بين الجنسين:

اتفقت دراسة دوب قروس (1986) و دراسة ماثيوس و آخرون (1991) و دراسة كلور و تونر (2003) و دراسة البلبيسي (2003) و دراسة كوربرت (2007) و دراسة برغوتي توفيق و أبركان صالح (2013) في الهدف الذي تمثل في معرفة الفروق بين الذكور و الإناث في السياقة.

انصبت هذه الدراسات على عينة السائقين حيث بدا الاختلاف في حجم العينة و نوعها ، فدراسة ماثيوس وآخرون (1991) شملت على عينة قوامها 73 فرد ، أما دراسة البلبيسي فقد شملت فئة تتراوح أعمارهم ما بين (36- 50) سنة ، أما بقية الدراسات لم يذر فيها عدد العينة. أما أدوات الدراسة فقد اختلفت الدراسات في استخدامها للأدوات.

وفيما يخص النتائج المتحصل عليها اتفقت دراسة دوب قروس (1989) و دراسة ماثيوس وآخرون (1991) و دراسة كلور و تونر (2003) و دراسة البلبيسي (2003) في أن الإناث أحسن من الذكور في السياقة عل عكس دراسة كوربرت (2007) التي توصلت إلى أن الذكور أحسن من الرجال في قيادة المركبات.

الفصل الثاني
السياقة

- تمهيد
- تعريف مهارة السياقة
- مكونات حركة المرور
- مظاهر ، أشكال ، سلوك السياقة
- العوامل المؤثرة على سلوك السياقة
- خصائص السياقة الآمنة
- كيفية الحصول على رخصة القيادة
- تطوير و تحسين منظومة التكوين و التدريب على السياقة
- مهارات قيادة السيارات
- خلاصة الفصل

تمهيد :

نتج عن التزايد المستمر لحوادث المرور اهتمام العديد من الباحثين بدراسة أسبابها و الظروف المؤدية إلى وقوعها بهدف وضع استراتيجيات وقائية للحد منها ، و قد تميزت هذه الدراسات بتطورها وتوسع مجال اهتماماتها ، فبعد أن كانت قديما مقتصرة على البحث في صيانة الطرق و كثافة التنقل ومعايير السلامة في السيارات ، أصبح البعض منها يهتم بالبحث في العوامل الفيزيولوجية و النفسية والاجتماعية و المعرفية لسلوك كافة مستعملي الطريق ، على اعتبار أن هذا السلوك هو نتاج تفاعل كل هاته العوامل مع بعضها البعض.

و في محاولة منا لإيفاء الموضوع حقه ، قسمنا الفصل إلى عدة جوانب متكاملة ، عرضنا فيه مفهوم مهارة السياقة و التفاعل بين مكونات حركة المرور، ثم حاولنا الإلمام بجملة من المظاهر المعبرة على سلوك السياقة و كذا العوامل المؤثرة فيه ، بالإشارة إلى خصائص السياقة الوقائية ، كما تناولنا كيفية التحصل على رخصة القيادة و كذا تطوير و تحسين منظومة التكوين و التدريب على السياقة.

كما أشرنا إلى أن مهمة السياقة تتوقف على سلامة العمليات المعرفية ، وأهم الوظائف التي يجب أن تتصف بالسلامة ليتمكن السائق من قيادة سيارته دون مشاكل ، و تعتمد على وجه الخصوص على الرؤية والتآزر الحسي الحركي واليقظة والتعب و إدراك المعلومات و الكفاءة في معالجتها و التركيز أثناء السياقة و الكفاءة في تقدير الخطر، و سنتعرض فيما يلي إلى أهم هذه الخصائص.

1- تعريف سلوك السياقة :

تعتبر السياقة إحدى المهارات التي تعلمها الإنسان منذ أن تم تصميم أول سيارة بخارية عام 1769م من قبل(نيكولاس جوزيف) ، وهي عملية مركبة تتطلب تفاعلا بين الرؤية و الدماغ والعضلات والقدرة على إيجاد حلول للمشاكل التي قد تواجه السائق بشكل حاسم وفعال (**السياقة و كبار السن ، 2009**).

ذهب **(بوظريفة و زملاؤه)** في تعريفهم لمهمة السياقة إلى أنها عبارة عن نسق متكامل بين السيارة و المحيط و الشخص ، وهي متوقفة على التغذية الرجعية القادمة من استجابة السيارة و المحيط و التي يحس بها في عدة نقاط من جسمه بدءا من العين باعتبارها المصدر الرئيسي للمعلومات التي يحتاجها السائق فيما يخص الأشياء الموجودة على الطريق ، و كذا السمع و نقاط الإحساس بالضغط المتواجدة في الجسم و المسؤولة عن الإحساس بالضوضاء و السرعة و الفرملة ، أضف إلى ذلك الذاكرة الجيدة التي تسمح بتذكر التقنيات المختلفة و إشارات المرور، فالمعلومات التي ترجع إلى السائق من سيارته يجب أن تساعده على معرفة مدى استجابتها لأوامره أو متحكماته و ماذا يستطيع أن يتوقع منها فعله.

إن قيادة السيارة من طرف الفرد السائق ، تشبه العملية التي يقوم بها الشخص الذي يريد الوصول التقاط تفاحة أو شيء آخر باستعمال عصا ، وفي هذه الحالة فإنه يستعمل العصا كامتداد لذراعيه ونفس الشيء بالنسبة للسائق و سيارته ، حيث يعرف مكان كل عجلة على الطريق و ماذا يحدث عند تغيير اتجاه السيارة أو عند عملية الفرملة ، و كأن كل أجزاء السيارة هي أجزاء لجسمه (**بوظريفة و آخرون ،1991، ص.86)** .

يذهب جيمس ليون (**1997, James Leon**) في دراسة له عن سيكولوجية المرور في جامعة هاواي تحت عنوان : " نظرية لفهم سلوك السياقة " بأن هناك منظورين ممكنين لفهم ما يفعله الناس كسائقين أحدهما يتعلق بمجموعة من العوامل الداخلية و الآخر يتعلق بمجموعة العوامل الخارجية، ويختص

المنظور الخارجي بظروف الطريق و العربات التي تستخدمه و المعلومات المتعلقة بذلك تأتي من الأجهزة و المقاييس و تقييم الملاحظين ، أما العوامل الداخلية فتهتم برأي و وجهة نظر السائقين أنفسهم أي الخاصة بإحساساتهم و إدراكاتهم أفكارهم اللفظية و آرائهم و انفعالاتهم تلك المعلومات التي لا يمكن الحصول من الأجهزة أو الملاحظين و إضافة إلى ذلك فهناك بعض الطرق التي لا ينصح باستخدامها والتي يسجل السائقون بواسطتها أفكارهم و مشاعرهم و إدراكهم للطريق و المارة فيه.

و تهدف دراسة جيمس هذه إلى تقديم نظرية لسلوك القيادة ، تعتمد على تقارير مشاهدة الذات والتي يعدها السائقون أنفسهم حيث يتكلمون بصوت عال على شرائط التسجيل أثناء قيامهم بقيادة المركبات في ذهابهم و عودتهم من العمل في الطريق الذي يرتادونه يوميا **(عياش بن الشيخ ، 2008، ص.53)**.

2- مكونات حركة المرور :

تتوقف حركة المرور على ثلاثة عناصر أساسية تتفاعل فيما بينها ، و تتمثل في السائق /المركبة / المحيط .

1.2 السائق :

هو من يتولى قيادة أي مركبة في الطريق ، و يجب أن تتوفر فيه خاصيتين حتى يتمكن من القيام بفعل السياقة ، و هما التحكم في السيارة و الخضوع لتكوين تطبيقي لنيل شهادة تسمح له بالسياقة ، أين يتم تقييم الحذر، التروي، التركيز، ويكون في حالة بدنية و عقلية تسمح له بالتحكم في عملية السياقة **(Bailet, 2006 ,p.154)**.

ينجم عن قيام السائق بأي خطأ أو مخالفة أثناء السياقة ، إمكانية تعريض حياته و حياة الآخرين للخطر، فقد أثبتت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لحوادث المرور لسنة 2016،

أن العنصر البشري يتسبب فيها بنسبة 88.74 % ، بواقع 75.63 % ترجع لأخطاء السائق و13.10 % عائدة لا مبالاة المارة. و الجدول التالي يوضح بالتفصيل نسب مختلف سلوكات السائق الخطرة :

الأسباب	11شهر 2016	النسبة % 2016
– عدم احترام السرعة القانونية.	7770	% 25.55
– فقدان السيطرة.	4846	% 15.93
– لا مبالاة المارة.	3985	%13.10
– عدم احترام إشارات المرور.	2519	% 8.28
– التجاوزات الخطيرة.	2297	% 7.55
– عدم احترام مسافات الأمان	1718	%5.65
– عدم احترام مبدأ الأولوية.	1456	%4.79
– المناورة الخطيرة.	954	%3.14
– السياقة دون الحيازة على الرخصة.	462	%1.52
– السياقة في حالة سكر.	415	%1.36
– المكوث أو التوقف الخطيرين.	163	%0.69
– جنحة الفرار.	209	%0.54
– استعمال الهاتف النقال أو التصنت الإذاعي.	70	%0.23
– عدم احترام شروط تأمين الحمولة.	6	%0.22
– الانبهار بالأضواء.	57	%0.19
المجموع	**26927**	**%88.74**

جدول رقم (2–1) يبين إحصائيات تورط العنصر البشري في حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2016 (المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2016، ص.12)

2.2 المركبة :

تعتبر المركبة عنصرا استراتيجيا فبواسطتها يتم تنقل الأفراد من مكان لآخر، و تتحدد سلامة المركبة بفعالية معداتها و قع الغيار فيها ، و يشتمل هذا العنصر على كل مركبة ذات محرك (سيارة / حافلة / شاحنة / دراجة نارية...الخ) ، و قد يؤدي أي عطل فيها إلى عدم التحكم و يتسبب في حادث مرور، فقد بينت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لسنة 2016 ، أن المركبة تتسبب بنسبة 4.59 % من مجموع أسباب حوادث المرور، و فيما يلي جدول يوضح نسبة تورط الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث السير.

الأسباب	11شهر 2016	النسبة% 2016
– انفجار الأطر أو عدم صلاحيتها.	583	%1.92
– اختلالات ميكانيكية.	384	%1.26
– كوابح معطلة.	326	%1.07
– إضاءة غير قانونية.	63	%0.21
– خلل في جهاز التوجيه.	39	%0.13
المجموع	**1395**	**%4.59**

جدول رقم (2–2) يبين إحصائيات تورط الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2016 (المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2016، ص.13).

3.2 المحيط :

يشتمل المحيط على كل من وسط الطريق و الرصيف و الجسور، و حتى تستخدم بسلامة و أمان يجب أن تراعي المبادئ العلمية في هندسة الطرق عند التصميم و الانجاز، كما يشتمل المحيط على الأشخاص المتواجدين فيه من مشاة و أطفال و تجار و عمال و كذا الأحوال الجوية المميزة لتلك المنطقة

في وقت معين (ثلج ، مطر، ضباب ، جليد) ، أضف إلى ذلك عبور الحيوانات .(**Setra ,Cetur,1992,p.18**)

كثيرا ما تتخلل المحيط بعض المشاكل كسوء تهيئة الطريق (حفر، انعدام إشارات المرور ، رداءة الرصيف) و كذا وجود الباعة على الرصيف و إعاقة المشاة و الأطفال لحركة المرور و افتقارهم للحذر والانتباه ، كل هذه المشاكل قد تكون سببا في حدوث مشكل مروري ، و بالتالي قد يؤدي إلى حادث خطير، و في هذا الصدد أشار المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق إلى أن ظروف المحيط تتسبب ب 6.67 % ، إلى جانب لا مبالاة المشاة كما ذكر سابقا يتسببون ب 13.10 % من الأسباب الإجمالية لحوادث السير، و هذا ما سنوضحه بالتفصيل في الجدول التالي :

الأسباب	11شهر 2016	النسبة 2016%
– حالة الطرقات.	536	%2.29
– سوء الأحوال الجوية.	132	%1.76
– عبور الحيوانات.	157	%0.52
– انعدام الإشارات المرورية.	60	%0.86
– انعدام الإضاءة.	46	%0.81
– إبهار الشمس.	78	%0.43
المجموع	1009	%6.67

جدول رقم (2–3) يبين إحصائيات الأسباب المتعلقة بالمحيط في حوادث المرور لسنة 2016

(المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2016، ص.13)

و تتفاعل هذه العناصر الثلاث فيما بينها كما يلي :

- العلاقة بين المحيط و الإنسان : أخذ المعلومات و معالجتها.

– العلاقة بين الإنسان و المركبة : الإجراءات المتخذة على المركبة

– العلاقة بين المركبة و المحيط : السلوك الحركي على قارعة الطريق

.(**Setra,Cetur,1992 ,p.144-145**)

بالنظر إلى العلاقة التفاعلية بين مكونات نظام المرور، يتضح لنا أن السائق في مهمة معقدة بحيث يتوجب عليه أثناء قيامه بفعل السياقة ، أن يكون مسيطرا على مركبته و لينا مع محيطه ، بحيث يستطيع

التوقف أو الاستمرار في السير كلما أحس أن ذلك ممكنا و أن يكون مسؤولا في قيادته ، دون إحداث فوضى أو مشكل في الطريق ، و بهذا فسلوك السياقة مرتبط بعوامل مهمة كمستوى الحذر والسيطرة على المقود و الخبرة و عوامل الشخصية و المواقف و مستوى الدافعية للفعل ، و هذا ما صنف ضمن مجموعة من المتطلبات تتفاعل فيما بينها لتحول دون وقوع الحادث و تتمثل في :

✓ **متطلبات نفسفيزيولوجية** : و تتضمن آليات الملاحظة و التي تؤثر على مدة معالجة المعلومة المرورية و التآزر الحسي الحركي أثناء العمل.

✓ **متطلبات نفسية** : و تتعلق بإدراك و تصور مواقف مستعملي الطريق الآخرين ، و إلى إدراك الخطر وكذا التقييم العقلاني لقدرات السياقة.

✓ **متطلبات سوسيولوجية : اجتماعية** تتعلق بتفاعل السائق مع بقية مستعملي الطريق ، و الذي يجب أن يتميز بالتسامح وتجنب الصراع (**Bailet,2006,p.154**).

3- مظاهر (أشكال) سلوك السياقة :

سنقوم فيما يلي بعرض أهم السلوكات التي يقوم بها السائق قبيلة و أثناء مهمة السياقة.

1.3صيانة السيارة :

عرفت السنوات القليلة الماضية ازديادا هائلا في عدد المركبات فبعد أن كان عددها في الحظيرة الوطنية خلال سنة 1970 يساوي 335.600 مركبة ، أصبح عددها في سنة 2015 يساوي 5.919.726 مركبة ، أي بزيادة تقدر ب 5.584.126 مركبة ، و هو ما يشكل نسبة 1663.92% ، أما عدد السيارات عام 2019 أصبح 9 ملايين مركبة (**بوطالبي ، 2016 ، ص.2**).

وقد أثبتت الكثير من الدراسات أن نوع المركبة يلعب دورا كبيرا في حوادث المرور، و تحتل السيارات السياحية في الجزائر المرتبة الأولى 72.68 % من حيث تسببها فيها ، ثم تليها مركبات الوزن الثقيل ثم المركبات الأخرى (**المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2016 ، ص.17**).

لهذا فإن صيانة السيارة بشكل دائم يعتبر سلوكا وقائيا ضد أي عطب مفاجئ أثناء القيادة ، فالمركبة المعطلة تعتبر خطرا حقيقيا على السائق و على محيطه المروري ، و هذا لا يعني استثناء السيارات الجديدة، فقد أثبتت دراسة أجريت في فرنسا سنة 1989 أن السيارات الحديثة أكثر تعرضا لحوادث السير من غيرها رغم أنها لم تصل بعد إلى المدة التي يجبر فيها السائق على القيام بعملية الفحص التقني، و هذا ما فسر بأن السائق الذي يملك سيارة جديدة يضع ثقة كبيرة فيها ، كونها جديدة و يظن بأنها قادرة على تحمل كل الظروف دون أن يصيبها خلل ما ، و بالتالي فيتهاون في مراقبة أجهزتها كما ينبهر بسرعتها ويسعى إلى إبهار الآخرين بها خصوصا إذا كان السائق من فئة الشباب ، وهذا ما يضاعف خطر تعرضه لحادث مرور (**Barjonet.et al,1992,p.69**) .

هذا ما فندته إحصائيات 2016 الخاصة بالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، التي أشارت إلى أن السيارات التي تقل أقدميتها عن 5 سنوات تعتبر من أكثر السيارات المتسببة في حوادث السير وهذا بنسبة 29.42 % (**المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2016، ص.18**).

تشتمل صيانة الفرد لسيارته بشكل دائم على أجهزة معينة بينتها دراسة أجريت من قبل الفدرالية الفرنسية

لنادي السيارات على عدد منها يبلغ 10.000 سيارة ، خلصت هاته الدراسة إلى أن 33 % منها يعاني من خلل في العناصر التالية :

- أضواء السيارة بنسبة 58 %.
- المكابح بنسبة 19%.
- العجلات بنسبة 16%.
- محدد الحركة و ماسح الزجاج بنسبة 7%.

و كلما زاد عمر السيارة ، كلما صار لزاما على السائق تفقد أجهزتها بشكل أكثر لتفادي حادث المرور الناتج عن خلل في أحد أجهزتها ، و في سبيل ذلك يتعين على السائق الالتزام بما يلي :

✓ الحفاظ على إطارات فعالة ، و ذلك من خلال مراقبة ضغطها ، فالعجلات غير المضغوطة بالشكل المطلوب تزيد من الاحتكاك بالأرض و تؤدي إلى استهلاك إضافي للوقود (بنسبة 30% إذا كان نقص الضغط يصل إلى 0.3 بار) والى تآكل سريع ، كما تزيد من مخاطر انفجار الإطار (**p.141-142,1983 ,Bezzaouacha ,Dekkar**)

✓ يجب التأكد من أن الإطارات تحوي نقوشا محفورة بوضوح ، لأنها تساعد على مرور المياه عبرها ، في حال كانت الطريق مبللة.

✓ على السائق أن يراقب المكابح و يحرص على سلامتها خصوصا بعد غسلها أو بعد أو بعد المرور بطريق مغمور بالمياه، حيث أن المياه تؤثر على المكابح، فيصبح الكبح معدوما أو سلبيا (**المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد (ب)،(د.ت)، ص ص.8-12**).

✓ يجب مراقبة الزيت في علبة الفرامل و عدم استعمال الفرامل باستمرار خصوصا في المنحدرات، لأن ذلك يؤدي إلى ارتفاع حرارتها و احتراق سطحها و فقدان فعاليتها ، كما يتعين على السائق مراعاة

الإطارات الخارجية و الأطراف الظاهرة من المكابح ، لأنها يجب أن تكون محفورة ما فوق 2 ملم إلى 1.6 ملم على الأقل حتى تحافظ على ثبات الرجل فوقها.

✓ تحظر زيادة حمولة السيارات ، لأن زيادتها بشكل عشوائي يؤدي إلى الحد من فعالية المكابح (**حمدان،1997، ص ص. 235-236**).

✓ يتوجب على السائق أيضا أن يحرص على مراقبة أضواء سيارته و نظافتها ، و أن يتفقد ضغط العجلة الإضافية ،وأن لا يستخف بقيمة مرايا السيارة فيهمل تنظيفها ، كما يتوجب عليه أن يحرص على ملأ خزان الزيت و الماء و البنزين قبل كل سفر كي لا يعرض نفسه لموقف قد يكون سببا في توقف مفاجئ بمكان غير مناسب ، مما قد يجعله عرضة لحادث ما.

إن صيانة السيارة لا يعني بالضرورة معرفة كل التفاصيل المعقدة حول تركيبها ، و لكن كلما زاد مجال المعرفة كلما كان ذلك أحسن ، لأن السائق إذا عرف كيف تعمل الأجزاء المختلفة لسيارته فإنه سوف يكتشف إحساسا بالرفق عليها ، و هذا سوف يزيد من مستوى اهتمامه بمهمة السياقة ، كما يمدد عمر سيارته و يحول دون تسببها في حادث مرور، فقد رأينا في عنصر سابق أن الأسباب المتعلقة بخلل المركبة تحتل 4.59% من مجموع الأسباب المؤدية لحادث المرور، و خاصة ما يرتبط بانفجار الأطر و اختلال المكابح و بعض الأجهزة الميكانيكية الأخرى .

2.3احترام إشارات المرور:

يعد عدم احترام إشارات المرور عاملا أساسيا في ارتكاب حوادث السير و ذلك بنسبة تقدر ب 8.28% ، و يمثل عدم احترام مبدأ الأولوية نسبة 4.79% ، من بين 16 عاملا بشريا مسببا لحوادث السير بلغت نسبتها الإجمالية 88.74 % (**المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2016، ص.12**).

هذا يعني أن بعض السائقين لا يبالون بإشارات المرور فنراهم لا يتوقفون أمام إشارة قف و يقومون بعملية التجاوز حتى لو كان الخط مستمرا ، و هذا ما أكدته دراسة الأستاذ بوظريفة و زملائه التي أجريت بهدف التعرف على أسباب حوادث المرور في الجزائر سنة 1991، و التي خلص جزء من نتائجها إلى أن كثيرا من السائقين يهملون احترام قوانين المرور و لا يشعرون بالمسؤولية الملقاة على عاتقهم أثناء قيادة السيارة ، حيث أنه من المفروض أن يمتثل السائق لأخلاقيات المرور و تطبيق قوانينه حتى يضمن الأمن لنفسه و للآخرين ، و لكن للأسف ما يلاحظ عكس ذلك فقد يكون السبب نقصا في برامج التوعية والتدريب التي تغرس في السائقين إلزامية احترام القوانين كما يمكن أن يرجع إلى الشعور باللامسؤولية.

في هذا الصدد حاول (**أنداتش**) معرفة إشارات المرور التي يتم التعرف عليها بسهولة أكثر من غيرها ، فكانت نتائجه كالتالي :

نوع الإشارة	النسبة
– الأضواء و غيرها من الإشارات المضيئة.	%98.6
– الإشارات الإعلامية و التوجيهية.	%90.7
– الإشارات الإلزامية.	%73.8
– إشارات الخطر.	%73.8

جدول رقم (2–4) يبين إشارات المرور التي يتم التعرف عليها بسهولة أكثر

كما وجد نفس الباحث بأن الإشارات التي تجذب الانتباه كانت بالترتيب كالتالي:

- إشارة قف.
- الاتجاه الدائري.
- الأضواء.
- الممر المخطط و المضاء للمشاة.
- ممنوع التجاوز و حق الأولوية.

و تجدر الإشارة إلى أن إدراك الإشارات لا يعني بالضرورة احترامها ، و أنه للتمكن من احترامها فإنه من الضروري أن تكون موضوعة في موقع مناسب ، و في هذا الصدد يبين **(أنداتش)** مجموعة من الأخطاء المتعلقة بوضع إشارات المرور تتمثل فيما يلي :

- التجمع الزائد للإشارات.
- الإشارات المخبأة بواسطة أوراق الأشجار أو بإشارات أخرى.
- الإشارات غير المفيدة.
- الإشارات التي تحمل أو يترتب عنها أخطاء ، كالجمع بين إشارات متناقضة.

و يرى الباحثون أن هذه التوجيهات الخاطئة لها عواقب مع مرور الزمن و التي من أهمها تهاون السائق الذي كانت لديه رغبة في احترام الإشارات (**بوظريفة و آخرون، 1991، ص.12**).

يتوقف سلوك السائق اتجاه إشارات المرور تبعا لنظرته إليها ، و في هذا الخصوص أجريت دراسة بمدينة **ليل Lille** بفرنسا سنة 1998 حول آراء السائقين فيما يخص ظروف السير المروري و سبل تحسينها ، و قد بلغت عينة الدراسة 800 سائق ، و اشتملت على الأهداف التالية :

-اكتشاف آراء السائقين و سلوكاتهم اتجاه ظروف السير التي يواجهونها و النظر إلى تطلعاتها واتجاهها.

-التعرف على إدراكهم لإشارات السير الموجودة على الطريق.

-ضمان وضوح محتوى المعلومة و محتوى الإشارات.

وقد وصلت النتائج بأن هناك خمسة أصناف من السائقين يختلفون في سلوكهم و عاداتهم في السياقة، و هذا تبعا للمسافة التي يقطعونها ، و سبب استعمال السيارة وعدد الساعات التي يقضونها أثناء السياقة و هم كالتالي :

✓ **سائقون غير راضين – متطلبون :** يستعملون السياقة لأغراض معينة تجار، حرفيون ، نقل البضائع و يقطعون مسافات طويلة نظرا لطبيعة شغلهم ، و يتصفون بتعرضهم كثيرا لخطر الطريق ، لهذا يكونون صارمين و دائمي الحذر و التيقظ اتجاه إشارات المرور، غير أنهم كانوا غير راضين عنها و انتقدوا نوعيتها و تطلعوا إلى وجود أعمدة الرسائل المتغيرة لتحسين سياقتهم في الطريق Panneaux à Messages Variables (PMV)

✓ **سائقون غير راضين – منضبطون :** يتمثلون في سائقي السيارات الخفيفة ، و يقومون بالسفر لمسافات طويلة ، غالبا ما ينتقدون المعلومات الموجودة من خلال إشارات السير و يتطلعون إلى إشارات أكثر أمنا ودقة ، غير أنهم منضبطون و يحرصون على استخدام المعلومات المتوفرة.

✓ **سائقون غير راضين – خبيرون :** يتمثلون في سائقي الوزن الثقيل و يستعملون الطريق لوقت طويل جدا و مسافات بعيدة ، يتميزون بأنهم منطقيون و منظمون جدا ، دائما ينتقدون إشارات المروري يطمحون إلى وجود PMV.

✓ **سائقون منضبطون – متساهلون :** هم عادة ما يستخدمون الطريق لحاجات شخصية أو عائلية لا تتطلب وقت سياقة طويل ، و يتمثلون على وجه الخصوص في فئة الشباب ، يتميزون بالنظرة التفاؤلية و لا ينتقدون كثيرا الإشارات المرورية ، و يعتقدون أيضا بأن PMV هو وسيلة ناجعة.

✓ **منضبطون راضون :** ويتمثلون في النساء اللواتي يستعملن السيارة لأغراض مهنية أو للسفر بحيث لا يتعرضون كثيرا لمصاعب الطريق ، و قد أبدوا رضا إشارات المرور و لا يعترضون على استخدام PMV باعتباره وسيلة مطمئنة للأمن المروري.

من هنا يتوضح لنا أن هاته المجموعات تختلف في التفكير و تتفق في الاحتياج ، من هنا برزت أهمية هذه الدراسة كونها اهتمت بدراسة اتجاهات مختلف أصناف السائقين نحو إشارات المرور **(Bailet,2006,p.158-159)**.

إن احترام إشارات المرور يجسد احترام الحياة الاجتماعية و الالتزام بقوانينها ، فسوء إدراك العلامات المرورية والتغافل عليها هو نتاج قصور في الثقافة المرورية و الذي يعد وليد قصور في الثقافة العامة ولاسيما أن الشارع يعد خير انعكاس لثقافة حضارة أهله ، و في هذا الشأن يؤكد (سنان رمزي) في دراساته على السلوك الاجتماعي و الشخصية أن " الشارع هو الإسقاط الحقيقي للتربية الأسرية " (**محمد، 2010، ص.17**) ، غير أنه و للأسف قد نجد بعض الناس لا يبدون أي احترام لإشارات المرور، فمنهم من يخربها و منهم حتى من يسرقها لاستعمالها لأغراض أخرى.

3.3 الحفاظ على سرعة آمنة :

يعتبر التحكم في سرعة السيارة أهم عامل وقائي ضد حوادث السير، فالسرعة يجب أن تتوافق مع حال الطريق و حركة المرور حتى تكون السياقة مضمونة و آمنة ، فالإفراط في السرعة لا يزال السبب الأول في وقوع حوادث مميتة لأنه و في أغلب الأحيان يكون ممهدا لارتكاب مخالفات أخرى كالتجاوزات الخطيرة و المناورات ، حيث أثبتت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لسنة 2016 أن عدم احترام السرعة القانونية بلغ نسبة 25.55 % من مجموع 88.74 % من العوامل البشرية المتسببة في حادث سير **(المركز الوطني للوقاية والأمن الطرق، 2016، ص.12)**.

ويتمثل خطر السرعة في أنها كلما زادت ، كلما قلت نسبة نجاة الراكبين في السيارة في حال تعرضهم لحادث سير، و الجدول التالي يبين هذه الخطورة :

السرعة قبل الحادث	50-60 كلم / سا	80-90 كلم / سا	أكثر من 100كلم / سا
نسبة النجاة	% 88.4	% 78.7	%53

جدول رقم (2-5) يوضح العلاقة بين سرعة السيارة قبل الحادث و نسبة النجاة

كما تتأثر مسافة التوقف طرديا بسرعة السيارة ، وهذا ما يجعل السائق الذي يقود سيارته بسرعة كبيرة عاجزا عن تدارك المركبة أو الحاجز الذي أمامه ، فنتيجة الأمر الاصطدام لا محالة ، و الجدول التالي يوضح بالأرقام هذه العلاقة ، مع العلم أن : مسافة التوقف = مسافة رد الفعل + مسافة الكبح .

السرعة كلم / سا	السرعة م / ثا	مسافة رد الفعل متر	مسافة الكبح متر	مسافة التوقف متر
30	8.25	16.5	5	21.5
50	14	28	13.5	41.5
60	16.75	33.5	19.5	53
70	19.5	39	27	66
80	22.2	44.5	35	79.5
90	25	50	44.5	94.5
110	30.5	61	67	128
130	36	72	93	15

جدول رقم (2-6) يوضح العلاقة بين السرعة و مسافة التوقف

فمن الوقت الذي تشاهد فيه عيناك الضوء الخاص بإشارة قف ، فإن الدماغ يحتاج لنصف ثانية لتسجيل الأحداث ليتحكم في ساقك اليمنى لتسحبها من على دواسة البنزين ، و الضغط على دواسة المكبح ، فإذا كانت السيارة تسير بسرعة 60 كلم / سا و مسافة 6.5 متر خلف السائق السيارة التي تسير أمامك بنفس السرعة ، و قمت بالضغط على دواسة المكبح ، فإن السيارة تستمر بالسير لمسافة 16.7 متر خلال كل ثانية واحدة و لا يمكنك حينئذ منع الاصطدام.

كما ترتبط سرعة السيارة كذلك بشكل طردي بقوة الصدمة ، مما يجعل الراكب مهددا بفقدان حياته كلم زاد في السرعة ، و هذا ما يوضحه الجدول التالي :

السرعة كلم / سا	10	30	50	60	70	80	90	110	130
قوة الصدمة%	3	25	69	100	136	178	225	336	469

جدول رقم (2-7) يوضح العلاقة بين قوة الصدمة و السرعة

(Barjonet.et al,1992,p.92-93)

تختلف اتجاهات السائقين إزاء السرعة ، و في هذا الصدد أجرى دراسة **(Bailet)** هدفت إلى التعرف على الأسباب النفسية التي تؤدي إلى زيادة السرعة ، فشملت مجموعة الدراسة على عشرة سائقين تراوح سنهم ما بين 21 إلى 54 سنة ، و منهم من سبق وأن تعرض إلى حوادث مرور، و قد خلصت نتائج هذه الدراسة إلى أن المبحوثين يعتقدون بأنهم يلجئون للسرعة لا بسبب اعتقادهم بقلة الخطر أو بهدف إزعاج الآخرين ، بل لأن طبيعة الطريق تتطلب السرعة خصوصا إذا كانت خالية و جافة و مستوية وعلى الرغم من أنهم لم يعتبروا أنفسهم من منحرفي الطريق ، إلا أن بقية السائقين اعتبروهم عدوانيين كما تبين أيضا أن المبحوثين يلجئون للسرعة كترجمة لتمردهم على قانون المرور و للهروب من الضغط المروري و خاصة في الطرق السريعة التي تشعرهم بالتحرر من قيود إشارات المرور، مع العلم أنهم أظهروا ضعف احترام للقانون **(Bailet,2006,p.240-242)**.

كما يعتبر بعض السائقين أن الإفراط في السرعة دليل على إتقان السياقة و التحكم فيها ، و بالتالي تصبح السرعة في نظرهم بمثابة قيمة اجتماعية ، فنجدهم يرددون عبارات كثيرة تشيد بالسرعة من قبيل "ساعة في سبيطار و لا دقيقة روطار" ، بمعنى أن بعض السائقين يفضلون التضحية الجسمية على التأخر بدقيقة واحدة فقط ، و هذا ما يجسد لديهم فكرة أن السرعة تساعد على ربح الوقت ، و يطبق السائقون هذه

المقولة و غيرها بطريقة لا شعورية أو شعورية ، غير أن الأخطر من ذلك أنهم يسعون لتطبيقها دون التفكير في العواقب ، خصوصا و إن اعتبروا سياراتهم جديدة و متطورة ولا يجوز إخفاء مدى سرعتها على الغير.

على أية حال علينا أن نتذكر أنه عند قيادة السيارة بسرعة ، فإننا لن نصل إلى المكان الذي نريده أسرع بكثير مما لو كنا نقود السيارة ضمن شروط السرعة المسموح بها ، لذا يجب إتباع السرعات التي تشير إليها اللوحات الإرشادية فإذا قاد كل سائق سيارته بالسرعة الصحيحة ، فإنه يسهل على بقية السائقين تقدير المسافات على الطريق و فهم ماذا ينوي كل سائق منهم فعله ، و ينخفض أيضا عدد السيارات التي تقوم بتجاوز السيارات الأخرى ، و بالتالي تنخفض الأخطاء المؤدية إلى حوادث المرور.

وفي سبيل تخفيف سرعة السيارات ، يتعين أن تصبح الاقتراحات التالية قيد التحقيق :

- الاستعمال العقلاني لمسالك الطريق السريع.
- تقليص قدرة السيارات على السير بسرعة.
- تطوير وسائل الرقابة في الطرقات على الشباب و المسنين **(Bailet,2006,p.57)**
- إنشاء ممهلات الطرق بطريقة علمية ، كي لا تتحول من دورها الوقائي إلى دور معيق لحركة المرور لذا وضح مركز الدراسات للنقل البري بفرنسا **Cetur** بأن لا يزيد علو الممهل على 10 سم و يميل ب 10%.
- إنشاء ملتقيات الطرق الدائرية التي تفرض على السائق تخفيف السرعة **(Setra ,Cetur,1992,p.132-133)**
- تغيير اعتقادات و اتجاهات الأفراد نحو الإفراط في السرعة ، و ذلك باستخدام حملات توعية سمعية و بصرية ، تبرز مساوئها و الأخطار المترتبة عنها.

- تنمية إدراك الوضعيات الخطيرة قصد تجنبها.
- الحفاظ على مسافة الأمان لتجنب الاصطدام في حال توقف السائق الذي أمامك.

4.3 القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة :

نتج عن إحصائيات 2016 للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، أن الأحوال الجوية السيئة تسببت في حوادث السير بنسبة 0.43 % من بين 3.32 % من مجمل العوامل المحيطية (**المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق،2016، ص.13**).

فالأحوال الجوية تعتبر من العوامل التي تخرج عن نطاق السائق و المركبة و الطريق ، فقد تحدث بشكل مفاجئ ، كما يمكن لها أن تؤثر مباشرة في وقوع الحوادث كالانزلاق في الطريق و تأثير الضباب على الرؤية...الخ ، إلا أن التحكم فيها مرتبط بسلوك السائق اتجاهها ، و هنا قد يجد بعض السائقين أنفسهم مجبرين على مواجهتها ، فمنهم من يخاطر بنفسه و يكمل مسيرته و كأن شيئا لم يكن، و منهم يتريث إلى أن تهدأ ، و من تلك العوامل المناخية ما يلي : الرياح لأنها تؤثر على المركبات خاصة إذا كانت مرفوقة بأمطار أو ثلوج و هذا ما يؤدي إلى تقليص حقل الرؤية و ما يزيد احتمال وقوع الحوادث وأيضا من العوامل المؤثرة على سلوك القيادة ارتفاع درجة الحرارة ، و كثرة تساقط الأمطار و الجليد والثلوج و هذا ما يؤدي إلى ارتفاع نسبة وقوع الحوادث.

5.3 تجنب القيادة تحت تأثير الكحول و المخدرات و الأدوية :

بما أن عملية السياقة فعل معقد و يتطلب تفاعلا كبيرا بين الجهاز العصبي و الأعضاء الحسية فإن أي خلل يصيب هذين الجهازين قد يؤدي إلى عجز في قيادة المركبة و السيطرة عليها ، و بالتالي قد يعرض حياته و حياة غيره إلى الخطر، إلا أن الكثير من السائقين يعمدون إلى تناول مشروبات كحولية أو

مخدرات أو أدوية من شأنها أن تذهب صحوة العقل ، و يأبون إلا أن يقوموا لوحدهم بقيادة سياراتهم وهم على هذه الحال بحجة أنهم ماهرون في قيادة السيارة تحت أي ظرف من هذه الظروف.

1.5.3 مخاطر القيادة تحت تأثير الكحول :

تزداد حالات القيادة تحت تأثير الكحول في الجزائر بشكل خاص في الليل فتؤدي إلى وقوع حوادث مرور مميتة ، و في هذا الصدد أشارت إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق لسنة 2016 ، أنها تتمثل نسبة 1.36 % أي ما يقابل 415 حالة من أصل 26988 حادث ناجم عن عوامل بشرية مختلف (**المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2016، ص. 12)** .

و تتمثل خطورة الكحول في أنها تحدث اختلالا في العضوية ، فتجعل الفرد في حالة من اللاوعي تعوق تركيزه أثناء القيادة ، فتخفض من إدراكه للخطر و من احترامه لإشارات المرور و تشعره بحالة من النشوة و تدفع به إلى إطلاق العنان لسرعة سيارته و التسبب بحادث مميت ، و لتوضيح العلاقة بين تناول الكحول و السياقة قام عدة باحثين بدراسة حول الآثار المباشرة للكحول على سلوك السائق ، نذكر منها الدراسة التي قام بها (**بوركاردت و شفارتزر Burkardt et Schweitzer**) ، التي أجريت سنة 1960 والتي قامت على تجارب مخبرية لقياس مختلف القدرات التي تتوقف عليها عملية السياقة مثل التوجه البصري ، الكمال الحسي و رد الفعل و مؤشرات الطبع ، و قد مرت الدراسة بعدة مراحل تم فيها قياس هذه القدرات دون كحول ، ثم أخذ الباحثان في زيادة نسبة و من الكحول شيئا فشيئا بكميات متفاوتة من (0.4 غ إلى 0.7 غ في الألف) و من (0.8 غ إلى 1.1غ في الألف) و من (1.2 غ إلى 1.5 غ في الألف) على مستوى الدم ، و قد توصلت النتائج أن تناول القليل من الكحول 0.5غ في الألف يؤثر على القدرات العقلية والمعرفية (Le savoir Faire) و الوظائف التي تحدد السياقة

. (**Hoyos,1968,p.98**)

2.5.3 مخاطر القيادة تحت تأثير الأدوية المهدئة و المخدرات :

يتفق الجميع على أن القيادة تحت تأثير الأدوية و المخدرات تزيد من خطر التعرض لحوادث المرور لما تسببه من تأثير على الجهاز العصبي المركزي ، غير أن الدراسات في هذا المجال لم تكن بدقة الدراسات التي تناولت تأثير الكحول على القيادة.

و تمثل الأدوية النفسية أكثر أنواع المخدرات خطرا على الأمن المروري و هي تنقسم إلى عدة أقسام تختلف في تأثيرها على قدرات القيادة ، و تتمثل فيما يلي :

- ✓ **مضادات النوم** : و خاصة Les Barbituriques تعد من أخطر الأنواع و المؤثرة على قدرة السائق في قيادته للمركبة ، و ذلك لأنها تتسبب في انقاض النشاط الحسي الحركي وتراجع رد الفعل إزاء التنبيهات السمعية البصرية.
- ✓ **المهدئات** : و تقوم هذه الأخيرة بخفض مستوى اليقظة لدى السائق ، حيث أن جرعة من Diazépam يتم تناولها لمدة أربعة أيام ، تؤدي إلى تراجع زمن رد الفعل و التآزر الحركي أثناء السياقة.
- ✓ **مهدئ الأعصاب Neuroleptiques** : مثلها مثل لارغاكتيل و فينيرغان حيث تخفض كثيرا مستوى اليقظة و القدرة على تحليل المعلومة.
- ✓ **مسكن الألم Analgésiques** : ويقوم بخفض عمليتي اليقظة و تخزين المعلومات و يبطئ سرعة ردة الفعل.

كما تتسبب هاته الأدوية في أعراض عدة نذكر منها : النعاس ، الدوار، ضعف في التعرف على الأشياء ، اضطرابات بصرية ، الهلوسة ، اضطرابات سمعية ، تغير في السلوك ، الإحساس بالثقل .(**Barjonet.et al,1992,p.60**)

يتبين لنا مما سبق أن كلا من الكحول و المخدرات و الأدوية المهدئة تعتبر بمثابة تهديد حقيقي لمستعملي الطريق كافة ، و ذلك لما لها من آثار ضارة على جوانبهم النفسية و الاجتماعية و المعرفية ولا تقتصر على السائقين وحدهم ، فقد يتسبب أحد المشاة بحادث مروع إذا كان ثملا (**Dekkar, Bezzaoucha,1983,p.140**).

6.3 ربط حزام الأمان :

لحزام الأمان فائدة في إبقاء الراكب داخل العربة عند حدوث الاصطدام و منعهم من الخروج منها أو اندفاع أجسامهم إلى الأمام سواء كانوا راكبين بالمقاعد الأمامية أو الخلفية ، و التي غالبا ما تتسبب بموتهم أو إلى حدوث إصابات خطيرة خاصة على مستوى الرأس ، و نظرا لتعذر إيجاد الإحصائيات الجزائرية حول حزام الأمان سنقوم بذكر الإحصائيات الأمريكية لسنة 2004 و التي بينت أن 21 % من ضحايا حوادث المرور توفوا بسبب اندفاعهم خارج المركبة أثناء الحادث بسبب عدم ربط حزام الأمان ، حيث تحتل شريحة الشباب أكبر نسبة من السائقين المتهاوين في ذلك ، كما بينت إحصائيات أمريكية أخرى لسنة 2002 أن 60 % من بين 5625 شاب تتراوح أعمارهم ما بين 16 إلى 20 سنة الذين قتلوا أثناء حوادث المرور لم يقوموا بربط حزام الأمان و خاصة الذكور منهم و بوجه أخص في الليل أو بعد تناولهم للكحول . (**OMS,2007,p.28**)

غير أنه و للأسف نجد من بين السائقين من يبدون استعدادا معاكسا لحزام الأمان فيجتنبونه ، فمنهم من يقتصر على ربطه عند الوصول للحواجز الأمنية و يرفض استخدامه ليلا بداعي نقص الرقابة ومنهم من يعتقد بأن ربط حزام الأمان يقتصر على الكبار دون الصغار و على المقاعد الأمامية فقط دون الخلفية ، و عليه يتوجب على السائق الالتزام بما يلي :

- استعمال حزام الأمان طواعية بشكل يعكس الفهم و الوعي الايجابي لفوائده ، و كذا حرصا على الأمن الشخصي.
- التزام الراكبين في الخلف باستعمال حزام الأمان و خصوصا في حالة السفر.
- وضع الطفل في الكرسي الخاص به داخل السيارة ، و ذلك تجنبا لخطر قذفه من مكانه

(بوظريفة و آخرون،1991، ص.7).

4- العوامل المؤثرة على سلوك السياقة :

1.4 الجنس:

افترض العديد من الخبراء في مجال الأمن المروري ، أن الرجال يختلفون عن النساء من حيث طبيعة السياقة و السلوكات المصاحبة لها ، حيث اتسمت قيادة المرأة بمستويات أكثر من الإحساس بالمسؤولية و احترام الغير من مستعملي الطريق ، كما تتميز المرأة بصفة الملاحظة الدقيقة لأجزاء الطريق و الوعي بأخطار القيادة في ظل الظروف الجوية السيئة أو تحت تأثير الكحول و المخدرات أو في حالة التعب ، و قد أشارت بعض الدراسات أيضا إلى أن النساء يقدن سياراتهن بسرعة أقل من الرجال ، و أن قيادتهن تتسم بالحذر نظرا لخوفهن من التعرض لحادث مرور **(Bailet,2006,p.80)** .

في هذا الصدد أجريت دراسة من طرف مركز البحث للنقل البري سنة 1977 حول الفروق بين الجنسين في مهمة السياقة ، و قد وجد بأنه ليس هناك اختلاف يذكر بينهما من ناحية السياقة ، لكن الإناث أكثر احتراما لقواعد المرور و أقل معرفة من الذكور في المجال الميكانيكي ، كذلك وجد أنهن أقل سرعة في قيادة السيارة ، بينما وجد أن الرجال أكثر منهن في تناول الخمر و المخدرات أثناء عملية السياقة.

كما يرى بعض الباحثين أن عامل الجنس يلعب دورا مهما في الحوادث ، و أن الذكور أكثر عرضة للحوادث من الإناث نظرا لكون أعمالهم تتسم بالخطورة ، غير أن دراسات أخرى أثبتت أن الإناث يملن نوعا ما لارتكاب الحوادث أكثر من الذكور في حالة ما تعرضن لنفس الظروف، ففي بحث قامت به شركة فيلادلفيا للنقل بالولايات المتحدة الأمريكية ، قورن فيه نسبة حوادث 3 آلاف سائق مع مثيلتها عند 40 سائقة ، مع العلم أن كل مجموعة مرت بنفس ظروف الطريق ، و كانت نسبة حوادث السائقين الذكور 0.257 حادثة في كل ألف ميل سياقة خلال مدة 11 شهرا ، بينما كانت هذه النسبة عند السائقات 0.722 لكل ألف ميل سياقة ، أي ثلاثة أمثال نسبة الذكور **(بوظريفة و آخرون،1991، ص.27)** .

2.4 السن:

تشير الدراسات إلى أن السن من العوامل التي لها أهمية كبيرة في وقوع الحوادث ، فصغار السن والمتقدمون فيه يكونون أكثر استهدافا لها ، و في هذا الصدد أكدت الدراسة التي قام بها (نورمان، Norman سنة 1994) أن الشباب يخالفون حدود السرعة أكثر من المتقدمين في السن **(السنان وآخرون ،2002، ص.43)**.

يرتبط كبر السن بضعف القدرات التي تمكن السائق من أداء مهمة ، بحيث كثيرا ما يجد صعوبة في عملية رد الفعل السريع أثناء ظهور الخطر، نتيجة لضعف التآزر الحسي الحركي الذي يقل مع تقدم الفرد في العمر، كما ينخفض مستوى النظر إلى حوالي 25 % من 30 إلى 60 سنة ، و قد يتعرض المسن إلى عدة أمراض تصيب العين فتعيقه عن إدراك مكونات الطريق ، و بالتالي تضعف القدرة على التحكم في السيارة ، أضف إلى ذلك انخفاض أداء الوظائف العقلية كالذاكرة قصيرة المدى التي يتدنى أداؤها لدى المسنين بسرعة أكبر من الذاكرة طويلة المدى ، و هذا ما يصاحبه مدة أطول لردة الفعل، غير أن كبار

السن دائما يمتازون بالحذر أكثر من صغار السن الذين يتميزون باللامبالاة ، و عدم احترام قانون المرور . **(Barjonet et al,1992,p.60)**

و هكذا يلعب السن دورا فعالا في حوادث المرور، فالشباب إذا قورنوا مع الذين يكبرونهم سنا، نجدهم أكثر ارتكابا للحوادث سواء كانوا سائقي سيارات أو درجات نارية ، و قد وجد السيكولوجي **(صابي سنة 1983)** بأن أغلب الحوادث التي ترتكب من طرف الشباب راجعة إلى نقص التجربة ، كما لاحظ أن جل الحوادث تكون في السنة الأولى من بداية سياقتهم ، و رغم النتائج الجيدة لهؤلاء الشباب في اختبار السياقة ، إلا أنهم يرتكبون أبشع الحوادث.

و قد أجريت دراسة حول حوادث النقل ، خلصت إلى أن الأفراد البالغين من العمر بين 15 و 24 سنة يتعرضون للحوادث بنسبة 30.9 % لكل 100 ألف من السكان ، و أن الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 25 و 44 سنة معدل الحوادث عندهم هو 21.1 % ، أما الأشخاص ما بين 45 و 65 سنة فأغلبهم يتعرضون لحوادث المرور، و قد فسر أصحاب الدراسة ارتفاع عدد حوادث المرور عند كبار السن أكثر من صغار السن بتناقص قدراتهم الحسية الحركية ، و أن هؤلاء المتقدمون في السن قد تعودوا على المخاطر، و من ثم فهم لا يحتاطون اتجاهها و لا يتخذون أي إجراءات أمنية **(بوظريفة و آخرون ، 1991، ص.27)**.

1.2.4 سياقة الشاب :

مفهوم السائقين الشباب : هم الأشخاص الذين يتولون قيادة المركبات سواء كانت سيارة أو حافلة أو شاحنة برخصة سياقة ممنوحة من طرف مدرسة تعليم السياقة ، بموافقة الأمين العام لدائرة الولاية

(حارتي لحسين و بلعلياء بلال ، 2018 ، ص.21).

من التعريف نضيف فئة الشباب الذين تتروح أعمارهم مابين 18 سنة لغاية 35 سنة

الشباب و سلوك قيادة السيارات :

تعتبر المركبة في واقعنا الاجتماعي وسيلة للتنفيس و الافتخار حيث يقود بعض الشباب مركباتهم بطريقة عشوائية و ملفتة للانتباه ، و يجوبون بها الشوارع و الطرقات بسرعة عالية ، و تنعدم عندهم روح المسؤولية أثناء القيادة. و كلما كانت المركبة حديثة و قوية كلما كانت أدى ذلك إلى زيادة الثقة بالنفس لدى بعض السائقين الشباب و كثيرا ما يلجأ بعض السائقين إلى الألعاب الاستعراضية أمام مرأى و مسمع الآخرين ، خاصة في مواسم و أيام الأفراح ، أين لا يحترم فيها قانون المرور تحت غطاء الفرح الذي طالما يتحول في حالات مختلفة إلى قرح و أحزان.

تعطي المركبة في مجتمعنا الفرد مكانة اجتماعية خاصة ، لذلك يعتقد الأفراد أن نوع المركبة وطرازها له أهمية في قلوب الناس ، و من خلالها يتم الحكم على صاحبها ، فالمركبة في منظور البعض تمثل برهانا على نجاح اجتماعي عندئذ تصبح برهانا لرقي الفرد في السلم الاجتماعي و الاقتصادي ، حيث نجده يغير مركبته في كل مرة بما هو أرقى منها ليحس من خلال ذلك بالنجاح في الحياة و أنه ذو شأن بالنسبة للآخرين ، فالمركبة حينها ما هي إلا وسيلة لجلب الإعجاب و التقدير من الآخرين و إثبات الذات في الواقع الاجتماعي.

كثيرا ما يتباهى الأفراد في مجتمعنا ، خاصة الشباب منهم ، بقيادتهم الخطيرة و الجريئة ذات السرعة العالية ، و اعتبار ذلك دليلا واضحا على التحكم في فن قيادة السيارات ، لهذا يتهم الفرد الذي يقود مركبته بالجبن و جهل فن السياقة ، و نقص الشجاعة ، فالإفراط في السرعة عند هؤلاء يعد معيارا أساسيا للحكم على قدرة الفرد في إتقان فن قيادة السيارات (**سعد الدين بوطبال ، 2012 ، ص.114-115**).

3.4 الخبرة :

تعتبر الخبرة أحد أهم العوامل الإنسانية المساعدة على تجنب الحوادث ، نظرا للمهارة التي يكون قد اكتسبها الأفراد نتيجة تعاملهم الطويل مع سياراتهم و مع السائقين الآخرين و مع شتى الظروف المحيطة بالطريق ، كما أن التدريب الجيد يجعل السائق يكتسب خبرة سليمة في التكيف مع المواقف الخارجية مثل اجتياز الظروف السيئة و المخاطر (**Bailet,2006,p.193**).

كما دلت بعض الدراسات التي أجريت في كل من انجلترا و الولايات المتحدة الأمريكية ، على أن لقلة الخبرة دور كبير في الحوادث ، فقد دلت دراسة شركة كليفلاند للسكك الحديدية على أن الحوادث التي ارتكبها السائقون ممن تقل خبرتهم بين 5 و 10 سنوات (**بوظريفة و آخرون ،1991، ص.30**).

4.4 الحالة الاجتماعية و المستوى التعليمي للفرد:

لا تقل الحالة الاجتماعية و الاستقرار العائلي في أهميتها عن المتغيرات الأخرى ، حيث تشير بعض الدراسات إلى أن غير المتزوجين كانوا أكثر ارتكابا للحوادث من الذين يتمتعون بحياة اجتماعية مستقرة، و هذا ما أكدته دراسة تحليل الحوادث المرورية بمدينة الرياض من أن السائقين المتزوجين أقل تعرضا للحوادث من العزاب ، حيث بلغت نسبة الحوادث التي نجمت عنها وفيات 6.43 % من بينها 4.56 % شباب أعزب.

كما أن للمستوى التعليمي دورا كبيرا في اكتساب الخبرة و رفع الكفاءة و خلق القيادة ، فقد أظهرت دراسات سعودية أن الشخص السعودي المتعلم أقل وقوعا في الحوادث من الأمي ، و أنه كلما انخفض بناء المستوى كلما كان أمام سلوكيات خطيرة في القيادة تجعل صاحبها أشد عرضة للخطر من غيره .

(السنان و آخرون،2002، ص.56).

بناءا على كل ما سبق يمكننا القول بأن كلا من هذه العوامل و غيرها تؤثر بشكل تفاعلي على سلوك السياقة الصحي ، فقد نجد سائقا صغير السن و أعزب و مستواه التعليمي متدن ، و يسلك سلوك سياقة خطر كأن يتناول الكحول أو يثور غاضبا على السائقين أو أن يزيد سرعة السيارة و لا يستخدم حزام الأمان ، فهو يهدد نفسه لخطر التعرض لحادث مرور.

5- خصائص السياقة الآمنة (الوقائية) :

يجب أن تتوفر لدى السائق بعض الصفات المحبذة للسياقة الجيدة ، و لتفادي الوقوع في الحوادث التي تقع يوميا في الطرقات ، فمن بين الصفات التي يجب أن تتوفر في السائق هي الخبرة و المهارة والتي تأتي مع مرور الزمن ، لكن هناك صفات يجب أن تتوفر لديه منذ البداية و التي تتمثل فيما يلي :

1.5 المسؤولية : يجب على السائق أن لا يأخذ بعين الاعتبار مسألة أمنه و أمن الركاب الموجودين معه بسيارته فحسب ، بل عليه أن يأخذ بعين الاعتبار أمن كل مستعملي الطريق بما في ذلك الراجلين ، و لا يستطيع القيام بذلك إلا إذا أبدى انتباها مدققا لحالات حركة المرور المتغيرة و تابع تطورها و على هذا الأساس يمكنه أن يخطط ردود أفعاله مسبقا بحيث لا يتسبب في خطر أو مضايقة للآخرين.

2.5 التركيز : إن الإحساس بالمسؤولية لدى السائق عادة ما ترافقه عملية التركيز على مهمة السياقة حيث يجب عليه أن يركز كل الوقت إذا أراد التعامل مع حركة المرور في هذا العصر، و التي عادة ما تكون كثيفة و سريعة التحرك ، هذا بالإضافة إلى أن هناك أخطار يمكن أن تظهر من مصادر مختلفة ، فإذا ترك فكره في حالة شذوذ حتى و لو للحظة واحدة فإن احتمال ارتكاب الأخطاء يزداد بشكل ملحوظ وبطبيعة الحال هذه الأخطاء قد تؤدي بدورها إلى حوادث ، و هكذا فإن كان السائق في حالة تعب أو إحباط، أو قلق أو ملل أو حتى إن كان مشغولا فإنه يستغرق وقتا أطول ليستجيب و بالتالي فإنه من

المستحسن أن يتخلى عن مهمة قيادة السيارة في كل هذه الظروف ، و إذا كان عليه أن يقوم بذلك ، فيجب أن يأخذ احتياطات خاصة لهذا الغرض.

3.5 التوقع : إن عملية التركيز لدى السائق تساعده على توقع الأشياء ، فالتوقع في مهمة السياقة يعني إصدار رد فعل مناسب ليتناسب مع ما يقوم به بقية مستعملي الطريق بالإضافة إلى استعداده للقيام بأي تعديل كلما تطلب الأمر ذلك ، و هكذا فإن التجربة و التوقع معا يجعلان السائق يسلك طريقة شبه أوتوماتيكية أو آلية تمكنه من تحاشي الخطر الممكن لكي يصبح خطرا حقيقيا.

4.5 الصبر : من السهل جدا أن ينفعل السائق بسرعة عندما يرتكب الآخرون نوعا من الأخطاء أو عندما يدخل إلى مكان به ازدحام حركة المرور، لكنه إذا فعل هذا فهو قريب من ارتكاب الحادث ، لذلك يجب أن لا يقود السيارة تحت مزاج ملؤه الانتقام أو التنافس، فإذا ضايقه السلوك التنافسي و العادات السيئة للسائقين الآخرين ، فعليه أن لا يغضب حتى و إن كان على حق ، بل و يجب عليه أن يظهر بمستوى عالي من التعقل و التعالي أو الترفع عن النزول إلى سلوك شخص غاضب ، محاولا بذلك إعطاء درس للطرف الآخر و الظهور أمامه كمثال أعلى للسلوك الجيد الذي يجب أن يتصف به السائق.

5.5 الثقة بالنفس : تعد درجة الثقة بالنفس لدى السائق عند التعامل مع سيارته كجزء من موقفه نحو مهنة السياقة و بطبيعة الحال ، فإن السائقين الجدد يكونون غير متأكدين من أنفسهم في شيء معين وتنمو الثقة بالنفس مع اكتساب الخبرة ، لكن السائق الجيد هو الذي لا يترك نفسه يشعر بثقة النفس الزائدة عن اللزوم لأنها تؤدي إلى اللامبالاة و المجازفة و التي بدورها قد تنتهي بحادث.

6.5 التدريب المنظم : إن كل الصفات التي ذكرناها لحد الآن تعتمد على نوعية التدريب الذي يتلقاه الفرد منذ البداية فعادة ما يبدأ السائقون تعلمهم عن طريق أهلهم و أقاربهم و أصدقائهم ، و هذا ما يساعد على إجراء الكثير من التمارين التطبيقية بتكاليف منخفضة لكن على الرغم من أن بعض المعلمين غير

المختصين يمكنهم شرح الكثير من التفاصيل حول سير السيارة و أسلوب السياقة في ظرف مدة زمنية معقولة، فإن الكثير من السائقين المهرة لا يصلحون كمدرسين حيث يمكنهم تحطيم مستوى الثقة بالنفس لدى المبتدئين بدفعهم للقيام ببعض التمرينات الصعبة و غير المنتظمة قبل الأوان ، و هكذا فإن تدريب المنظم و المخطط الهادف يعتبر حد أساسي لتعلم مهمة السياقة بل و يجب أن تخطط كل حصة تعليمية لتناسب مدى تقدم المتعلم.

7.5 المعرفة الميكانيكية : إن معرفة السائق لكيفية عمل الأجزاء المختلفة للسيارة لعمل جيد ويعرف ماذا يحدث لها عند استعمال المتحكمات ، فإنه سوف يكتشف إحساسا بالرفق على السيارة وهذا سوف لن يجعل منه سائقا جيدا فحسب بل يزيد من مستوى اهتمامه بمهمة السياقة ، كما يمدد في حياة سيارته وعلى العموم فإن السائق الجديد سوف يتعلم استعمال المتحكمات بسرعة أكثر إذا كان يفهم كيفية عملها مع بعضها البعض (**عياش بن الشيخ، 2008، ص.56**).

6- كيف تحصل على رخصة القيادة :

عندما ترغب الحصول على رخصة القيادة يجب عليك أن تعمل ما يلي :

1. الحصول على تصريح قيادة السيارة لغرض التمرين على قيادة السيارة الخاص يجب أن يكون المرء حاملا لتصريح السياقة خلال فترة التمرين أو التعليم على قيادة السيارة، تملأ استمارة تصريح السياقة واستمارة فحص البصر و ترسل للمحافظة لغرض الموافقة ، إن تصريح السياقة ساري المفعول لمدة سنتين ويمكن تمديده سنتين فقط، بعد الحصول على تصريح السياقة يحق للمرء القيام بالتمرين و التعليم على قيادة السيارة ، و ذلك إما في مدرسة تعليم قيادة السيارة أو التعلم الخاص مع مدرب يحمل شروط خاصة مع خبرة جيدة.

2. السياقة على الجليد بعد أن يتعلم المتمرن على قيادة السيارة و يمتاز بالسيطرة الجيدة في أوضاع حركة السير حان الوقت لحجز موعد لغرض فحص قدرته للسياقة على الجليد ، و الهدف الآخر هو لغرض معرفة حالة سير السيارة على طريق زلق أو ما شابه ذلك.

3.الامتحان و ينقسم إلى :

أ- **الامتحان النظري:** و يتضمن (65) سؤالا مقسم إلى خمس مراحل و تشمل كافة الميادين التي تتعلق بالسيارة نذكر منها:

- الناحية الميكانيكية و رخصة السوق.
- البيئة.
- الأمان في حركة المرور.
- قوانين و أنظمة حركة المرور.
- أسئلة نفسية تتعلق بتصرفات السائق في الحالات الصعبة ، بالحمولة ، بالحوادث و علامات المرور...الخ.

ب- الامتحان العملي: يتضمن امتحان السياقة العملي ، السياقة داخل المدينة و كذلك المناطق الخارجية و على الممتحن أن يلاحظ باهتمام النقاط التالية :

- تعديل مقعد الجلوس و شد الحزام و إنارة الأضواء و فحصها ، ثم الانتباه إلى الاتجاه المطلوب.
- الانتباه إلى خصائص المرور الموجودة على الطريق.
- الانتباه و الحذر عند مناطق عبور المشاة و مواقف الباصات و تقاطع الطرق و ما شابه ذلك.
- الانتباه عند بدء الخروج إلى الطريق ، و بملاحظة السيارات القادمة من الخلف و ذلك عن الطريق التأكد من خلال المرآة الداخلية (الخلفية) ، مع إدارة الرأس و إعطاء الإشارة الجانبية.

- الانتباه عند الاستدارة إلى اليمين أو اليسار، و الانتباه إلى مسالك الدراجات الهوائية و النارية الخفيفة.

- الانتباه إلى قاعدة اليمين و السير في طريق ذو اتجاه واحد، كذلك منح الأسبقية و أن لا تزعج أو تعيق الآخرين في حركة المرور.

- كن هادئا عند السياقة و تجنب السياقة الهجومية، وضع في الحسبان بأن السائرين في حركة المرور سوف يقوموا بارتكاب أخطاء تخالف قوانين المرور المعروفة عندك.

- و أخيرا إذا كانت السياقة خالية من الأخطاء فإن الأستاذ المشرف سوف يعتبر السياقة ناجحة ويمنحك رخصة السوق.

- أما إذا كانت السياقة غير قانونية و يلاحظ بأن وجودك خطر على أرواح الآخرين في حركة المرور فإنه من المؤكد أن تعيد الامتحان العملي عدة مرات **(سمير وردا،2007 ، ص.7)** .

7- تطوير و تحسين منظومة التكوين و التدريب على السياقة :

الحرص تطوير هذه المنظومة و تدارك ما يشوبها من نقائص أوكلت مهمة انجاز دراسة حول هذا الموضوع لمخبر الوقاية و الأرغونوميا ، و التي أسفرت بعد مناقشة نتائجها في يوم دراسي على جملة من اقتراحات يمكن استغلالها على ضوء التوصيات المعتمدة :

أولا : شروط فتح مدرسة السياقة

- وضع دليل يضبط أخلاقيات مهنة التكوين في السياقة.

- إدخال الوسائل السمعية و البصرية و الأدوات المساعدة على تحسين أداء المتعلم مع ضرورة الإعلام الواسع حول مدى امتلاك كل مدرسة لهذه الوسائل ، حتى تكون موضع تنافس بين مختلف المدارس في استقطاب مختلف المترشحين على أساس ما تقدمه من إمكانيات حديثة في التكوين لا غير.

- ضرورة قيام وزارة النقل بتوفير الميكانيزمات الضرورية لمساعدة مدارس السياقة على اقتناء التجهيزات و الأدوات المطابقة للنظم و المعايير المعمول بها دوليا حتى تفتح لها مجال الاستثمار و المنافسة.

ثانيا : شروط الحصول على رخصة السياقة

- وضع إطار قانوني يسمح بالتشخيص الدقيق للحالة الصحية للمترشح لنيل رخصة السياقة.
- تعميم التكوين للحصول على شهادة السائق المحترف على المستوى الوطني.
- إدراج شهادات جديدة في مجال النقل المتخصص ، مثل نقل الأطفال ، نقل المواد الخطيرة...الخ.
- تشجيع الشباب على تعلم السياقة بداية من سن 16 سنة بشرط وجود سائق.

ثالثا: البرامج و الطرق و الوسائل البيداغوجية.

1- مراجعة منظومة التكوين الخاصة بمدارس تعليم السياقة ، بما فيها الممرنين و الممتحنين.

2- مراجعة و ضبط البرامج التكوينية و إيجاد برنامج موحد مع إدخال مواد جديدة (مبادئ الإسعافات الأولية ، الوقاية المرورية ، التعريف بالقانون لاسيما الجانب المتعلق بالمخالفات و العقوبات ، التعريف بالسيارة و مكوناتها).

3- إعادة النظر في الكتب المتداولة لدى مدارس تعليم السياقة و ذلك باعتماد كتب موحدة تحت إشراف هيئة متخصصة.

4- خلق شبكة معلوماتية وطنية خاصة بمدارس تعليم السياقة.

5- تحديث الوسائل البيداغوجية (الأجهزة السمعية البصرية ، وسائل تقليد السياقة).

6- اعتماد مسالك خاصة بتعليم السياقة.

7- ضرورة المتابعة و المراقبة من طرف الوصاية.

رابعا: طرق و أساليب الامتحانات.

✓ تخصيص ميزانية من طرف وزارة النقل من أجل تهيئة المسارات بمعايير دولية موحدة و تسييرها على مستوى كل البلديات و ذلك كون أن المسار لديه مردودية مالية لاحقا على الوزارة نظرا لحاجة المترشحين المكونين و الممتحنين و ذلك من أجل تحسين الظروف المكانية و الزمنية.

✓ مواصفات المسار: يجب أن يتوفر على المرافق الصحية ، قاعة الانتظار و مركز الامتحان مع تهيئته لعملية المتابعة للسياقة و توفير الأمن من المفترض أن تكون عليه عوائد مادية لصيانته و تطويره و من المستحسن أن يكون في مكان غير معزول و متوفر على النقل و الأمن.

✓ تحديد مدة الامتحان التطبيقي ب30 دقيقة.

✓ حديد عدد المترشحين بين 10 و 15 مترشح لكل ممتحن في اليوم.

✓ عدم الإعلان عن النتيجة بطريقة مباشرة على المترشح لترسل للمكون فيما بعد.

✓ ضرورة تواجد مترشح واحد في المركبة أثناء الامتحان التطبيقي.

✓ تطوير الامتحان النظري لاستعمال الإعلام الآلي إذا توفرت الإمكانيات.

✓ محتوى الامتحان النظري يكون فيه مفاهيم حول قوانين المرور، صيانة و مبادئ ميكانيكية للمركبة والإسعافات الأولية و الجانب التشريعي و توزيع الأسئلة لتغطية جميع عناصر البرنامج من طرف الممتحن.

✓ وضع سلم لتقييم المترشح حول مختلف التمارين و المناورات في الامتحان و تسليم النتيجة للمتكون.

✓ توفير المسارات الآمنة للمناورات الخاصة بالشاحنات.

✓ تقديم تكوين مستمر للممتحن لمراعاة الجانب النفسي للمترشح.

✓ رسكلة الممتحنين لمتابعة التطورات و المستجدات في امتحان السياقة.

✓ توحيد طريقة الامتحان و وضع برنامج موحد كما يطبق من طرف الممتحنين.

✓ حماية الممتحن و ضمان أمنه (**دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر،2017، ص.ص 72 -75**).

8- مهارات قيادة السيارات :

1.8 تعريف المهارة :

لفظ المهارة **Skiil** يشير إلى الأداء المتميز ذو المستوى الرفيع في كافة مجالات الحياة ، و هو بذلك يشمل كافة الأداءات الناجحة للتوصل إلى أهداف سبق تحديدها شريطة أن يتميز هذا الأداء بالإتقان و الثقة ، حيث يمتد لفظ مهارة ليشمل كافة مجالات الحياة من أعمال حرفية و مهنية (**عبد العالي نصيف، 1987 ، ص.226**).

وفي تعريف آخر كلمة مهارة لها معان عديدة قد تشير إلى نشاط معقد معين يتطلب فترة من التدريب المقصود ، و الممارسة المنظمة و الخبرة المضبوطة بحيث يتم بطريقة ملائمة ، و يؤدي إلى هدف مفيد مثل قيادة السيارة أو الطباعة ، و قد تعني المهارة درجة عالية من الكفاءة و الجودة في الأداء ، و هنا يكون التركيز على مستوى الأداء ، يتضمن سيرها وفق خطوات معينة ، و مكان معين ، و عدد تكرار المهمة المطلوبة ، فالمهارات تختلف باختلاف موضوعاتها و نشاطاتها ، فقد تكون معرفية أو حركية أو ذهنية أو نفسية أو حركية أو اجتماعية أو رياضية ، و هي تترسخ بالتكرار و الممارسة و الخبرة التي تيسر حدوثها (**لمعان محمد ، 2015 ، ص.12**).

2.8 مبادئ تعلم المهارات :

المهارات علم كغيره من العلوم له مبادئ و أسس و مجالات يتطور بقدر الاهتمام به و الأخذ بأسباب تنميته ، تتمثل مبادئ تعلم المهارات فيما يلي :

1. يعتمد تعلم المهارات على كل من المنطق العلمي الصحيح و التدريب الفني الجاد ، و هو ما يقود إلى سرعة تعلم المهارات مع اقتصاد في كل من المجهود العقلي و البدني.

2. الممارسة ، فالممارسة العملية العلمية ركن من أركان فن اكتساب المهارات.

3. توفير فرصة للممارسة تتلاءم مع نوعية و متطلبات المهارة المطلوبة.

4. توزيع فترات الممارسة بدلا من تجميعها.

5. سرعة الأداء أولا ثم الترقية فيه.

3.8 محددات اكتساب المهارة و خصائصها :

يمكن اكتساب المهارة عن طريق المحددات التالية :

1. الممارسة و التكرار ، حيث تعد الممارسة لازمة لاكتساب المهارة ، و ينبغي أن تتم الممارسة بصورة طبيعية و في مواقف عملية و حياتية.

2. الفهم و إدراك العلاقات ، و النتائج للمهارة المراد اكتسابها.

3. التوجيه بما يعين على اكتساب المهارة و التعرف على الأخطاء ، و نواحي القوة و أفضل الأساليب للعمل و الأداء.

4. القدوة الحسنة : مما يساعد على اكتساب المهارة ، و ذلك من خلال الصور، و زيارة الأماكن التي يمكن أن يكون لها دور في اكتساب المهارة.

5. التشجيع و النجاح المؤديان إلى تعزيز التعليم ، و التقدم الملموس في اكتساب المهارة. وتعد المعرفة (النظرية و التدريب) من أهم دعائم اكتساب المهارة في العمل و التي يعود أثرها مباشرة على مستوى الخدمة المقدمة للأفراد و الجماعات (**لمعان محمد ، 2015 ، ص.13-14**).

- **أما بالنسبة لمهارات السيارة فتمثلت فيما يلي :**

1. الرؤية و السمع :

تعتبر الرؤية من المتطلبات الرئيسية للقيام بمهمة السياقة ، و هو ما أكده الكثير من الباحثين في ميدان الحوادث ، ذلك أن حدة البصر من العوامل الأساسية في إدراك الموقف الخارجي على مدى متسع

يسمح للفرد بتجنب المخاطر و الطوارئ في الوقت المناسب ، و قد أكد الباحث (**تيفن** ، **Tiffin**) سنة 1950 على وجود علاقة بين الحوادث و الرؤية ، و يرى أن الأفراد اللذين لديهم عتبة رؤية جيدة هم أقل وقوعا في الحوادث من الذين لديهم عتبة رؤية أضعف (**بوظريفة و آخرون ،1991، ص.24**) .

تتمحور أهمية الرؤية في أنها تزود السائق ب 90% من المعلومات و هذا ما يجعل ضعفها عاملا أساسيا في خطر التعرض لحادث سير، لأنها تتسبب في تشويه عملية إدراك الخطر و تقدير المسافات ، وفي هذا الصدد أشار البروفيسور (**Liesmaa**) إلى الدراسات التي اهتمت بالبحث في أهمية إدراك المسافات للحفاظ على الأمن المروري ، حيث يتمثل هذا الإدراك في (رؤية كلتا العينين ، أبعاد الصورة في شبكية العين ، مقدرة العين على تغير الطول البؤري لعدستها لتكن صورة واضحة على الشبكية وفقا لتغير بعد الجسم عن العين ، بريق الأجسام المتحركة ، اختلاف الوضع الظاهري للأجسام الموجودة على أبعاد مختلفة من السائق) ، و قد اعتبر (**Liesmaa**) أن حدة النظر لكلتا العينين هو أهم مكون للعناصر السابقة ، و قد لوحظ في دراسة مقارنة بين أفراد يتميزون بسلامة النظر و أفراد آخرون يعانون من ضعفه ، أن أفراد الفئة الأخيرة يجدون صعوبة في اتخاذ قرار التجاوز أو دخول طريق ذو أولوية ، كما أن المشكل الرئيسي الذي يواجهه الأفراد المصابون بالعور يتمثل في صعوبة تمييز سرعة السيارات القادمة ، كما ركز البروفيسور (**Liesmaa**) على أهمية صعوبة اتخاذ القرار عند التورط في حادث سير (**O.M.S ,1977,p16**) .

كما أثبتت بعض الدراسات التي أجراها (**بورغ** ، **Burg**) سنة 1967 بأنه من ضمن عوامل الرؤية المدروسة تعتبر حدة الرؤية المتحركة ذات علاقة قوية و مستمرة مع السياقة ، كما أوضحت هذه الدراسات بأن هناك أدلة كثيرة تؤكد على مدى علاقة كل من حدة الرؤية الثابتة و وقت للاسترجاع من بهر العين والمجال البصري ، كما أوضحت البيانات بأن تأثير الرؤية وعلاقتها بالسياقة يختلف تبعا لعامل السن وهذا

ما أبرزته دراسة (**قالن** ، **Gallen**) حيث أشارت إلى أن الرؤية تتدهور مع تقدم السن ، كما أن هناك اختلافا في علاقة الرؤية و السياقة حسب الجنس (**بوظريفة و آخرون** ، **1991**،ص.**30**) .

يتأثر مجال الرؤية بعدة عوامل كنقص الضوء في الليل ، حيث تقل قدرة العينين السليمتين على الرؤية إلى حوالي 5 أو 6 من أصل 10 كما تتأثر بسرعة السيارة ، فعندما تصل سرعة السيارة إلى 30 كلم / سا يصل مجال الرؤية إلى 100 درجة ، أما لو كانت السيارة تسير بسرعة 100 كلم / سا فإن المجال يتقلص إلى 45 درجة ، و عندما تسير بسرعة 130 كلم / سا يقل مجال الرؤية ليصل إلى 30 درجة ، مع العلم أن الفرد الذي يبصر جيدا يصل حقل رؤيته إلى 180 درجة ، إذا كان ماشيا على قدميه . (**Bailet,2006,pp.171-172**)

هناك عوامل أخرى تؤثر بدورها على حدة الرؤية و على التآزر الحسي الحركي مثل أكسيد الكربون والخمر و المهدئات ، حيث أن المقبلين على التدخين بكثرة توجد لديهم مستويات عالية من أكسيد الكربون في الدم ، و هذا ما يؤدي إلى وجود أعراض بصرية لديهم أكثر من الأشخاص الذين ليسوا عرضة لأكسيد الكربون ، و من هذه الأعراض ازدواجية الرؤية و مشاكل في تكيف و تطابق العين ، و هذا ما دفع بمصممي السيارات إلى إدخال تعديلات في تصميم زجاج السيارة و نسق الإشارات الضوئية بهدف تحسين الرؤية

(**بوظريفة و آخرون، 1991 ،ص.26**) .

ولأن 90 % من المعلومات الضرورية للسياقة تستقبل بواسطة البصر، فمن المهم أن تكون لدينا رؤية جيدة و أن نقوم بتصحيحها على الدوام ، فالرؤية الجيدة تعني أننا نبصر الأشياء من بعيد و بسرعة وهذا ما يساعدنا على التعجيل بالتوقف إذا برز مانع ما أو حائل على الطريق و هذا طبعا يتعزز بالالتزام بسرعة معتدلة .

زيادة على ما سبق ذكره ، على السائق أن يقوم بتثبيت المرايا العاكسة بما يناسبه و يوافق خصائصه الجسمية حتى تكون الرؤية لديه جيدة ، المرآة العاكسة الداخلية تسمح للسائق برؤية الأشياء الخلفية مباشرة ، بينما المرايا الجانبية تتيح رؤية الأشياء الخلفية الجانبية. هنا لابد أن نركز على جهاز الرؤية لدى السائق و سلامته من الأمراض المؤثرة على جودة الرؤية لديه ، كما يجب تفادي تعب عضلات العينين الناجم عن السهر المفرط أو الإجهاد في العمل الذي يتطلب استخدام العينين بشكل رئيسي ، كما يجب على السائق معالجة سائر الأمراض التي تؤثر على رؤيته ليلا أو نهارا قصد تحقيق قيادة آمنة للسيارة ، أو استخدام النظارات الطبية إن تطلب الأمر ذلك ، لأن جودة الرؤية بالنسبة للسائق تعد عاملا مهما في تجسيده للقيادة بأمان (**سعد الدين بوطبال ، 2014، ص.74**).

كما أن الرؤية يتم من خلالها تقدير الأبعاد و الأجسام و تقدير المسافات و زمن رد الفعل و تساعد في تنظيم العمليات الإدراكية و التذكرية الآنية .

أما حاسة السمع تؤدي وظيفة هامة تساهم في وقاية السائق من التورط في حوادث مرورية ، حيث يمكن بفضل حاسة السمع الانتباه لأخطار فجائية و بالتالي لاستجابة لها بفاعلية ، أو يمكن بفضل هذه الحاسة تنبيه السائق الآخر من خطر محدق به أو سلوك غير وقائي يقوم به أثناء قيادة السيارة ، وهنا لابد أن نشير إلى أهمية صفة التعاون و التسامح لدى السائق في تيسير عملية القيادة للسائقين الآخرين .

ومن العوامل المضعفة لأداء حاسة السمع نجد : الضجيج و الضوضاء ، الاستماع للراديو والموسيقى الصاخبة ، الانشغال بالهاتف النقال ...الخ ، و تؤثر هذه العوامل على تركيز انتباه السائق أيضا من خلال كمية المعلومات التي يعالجها الدماغ في نفس الوقت مع معالجة خصائص الطريق والبيئة المرورية ، كل هذه العوامل تقلل من كفاءة السائق في قيادة السيارة ، و قد تتسبب في ارتكابه

لحادث مروري. و منه لابد من الاهتمام بسلامة الجهاز السمعي للسائق و معالجة جميع الأمراض التي تؤثر فيه ، زيادة على تفادي المثيرات السمعية الكثيرة التي تشتت انتباه السائق عن ظروف قيادة السيارة

(سعد الدين بوطبال ، 2014، ص.75).

2. التآزر الحسي الحركي :

تلعب القدرات الحسية الحركية دورا كبيرا في عملية السياقة و تكيف السائق مع مختلف منبهات الموقف الخارجي ، و هو ما يؤكده الباحثان **(دارك Dark سنة 1940 و باباريك سنة 1968)** بإشارتهما إلى أن سرعة الإدراك الحسي الحركي لها أهميتها في السياقة ، فالسائقون الذين يستغرقون وقتا طويلا في ردة الفعل هم أكثر من يتعرض لحوادث المرور ، و خصوصا إذا كانت سرعة سياراتهم كبيرة من أولئك الذين يتميزون بردة فعل سريعة .

يتأثر التآزر الحسي الحركي بعدة أمراض منها ضعف العضلات و تصلب المفاصل و ضعف السمع والرؤية و كذا داء باركنسون و الزهايمر، و يتأثر أيضا بشكل بارز بالمواد المخدرة و المهلوسة والكحول ، حيث تؤدي إلى اختلال وظائف الحواس و يثبط عمل الجهاز العصبي المركزي ، فيصبح من الصعب مواصلة مهمة السياقة **(بوظريفة و آخرون ، 1991، ص.28).**

إلى جانب عدم اتخاذ القرار المناسب في الحركة ، مثلا عوض تغيير اتجاه المركبة من اليمين لليسار توجه للعكس مما ينجر عليه اصطدام ، وقد يكون السبب خلل في مسارات السيالة العصبية أو الاستثارة المفرطة غير متحكم فيها .

3. اليقظة و التعب :

يؤدي الإعياء إلى انخفاض في مستوى اليقظة و يضاعف من الوقت للقيام بردة الفعل ، وتبدأ مؤشرات الإعياء بالإحساس بثقل في الرأس و وخز في العيون و حالات من الخمول و فترات من الإغفاء ، حتى يشعر السائق بضعف في التمكن من المحافظة على سرعة ثابتة ، هنا يتعين عل السائق أن يأخذ فترة استراحة ، و التي أجمع الباحثون على أنها ضرورية كل ساعتين .

تزداد خطورة التعب خصوصا عند السفر أو استعمال السيارة لمدة طويلة بدون أخذ قسط مسبق من النوم لحوالي 6 ساعات على الأقل ، أو بذل جهد مضني في العمل (**Hoyos ,1968,p.101**).

و يزداد التعب تبعا لعدة عوامل منها :

- كثافة المرور .
- القيادة في الطرق الرتيبة و غير المألوفة .
- رداءة الطريق بسبب الأحوال الجوية السيئة .
- السياقة لمدة طويلة .
- ارتفاع درجة حرارة السيارة ، و انبعاث أكسيد الكربون داخلها.
- الإصابة بخلل في الأعضاء الحسية ، أو الإصابة بأمراض جسمية أو سوء التغذية و قلة النوم

. (**Dekkar,Bezzaoucha,1983 ,p.130**)

وجه اهتمام كبير لدراسة تعب السائقين أثناء السياقة ، نذكر منها دراسة قديمة أجراها كل من (**ريان و روان سنة 1936**) ، حيث قاما بتسجيل التعب عن طريق دراسة ستة أشخاص و كلهم من سائقي الشاحنات ، و ذلك بمقارنة كفاءة الوظائف العصبية المختلفة للسائقين في أيام لم يقوموا أثناءها بعملية سياقة ، و في أيام أخرى قاموا بقيادة الشاحنة لمسافة أطول من 450 كلم / سا ، و قد أظهرت النتائج بأنه

في الأيام المصحوبة بسفر طويل ، فإن شكل التعب الذي ظهر يكون متمثلا في شكل خلل وظيفي كما يلي :

- قلة التنسيق بين العين و اليد .
- نقصان في السرعة ، و الدقة في الحساب الذهني .
- ازدياد في حركة المحافظة على التوازن أثناء الوقوف .
- انخفاض في الاستجابة لانقباض أصبع القدم أو تمويجه .

وقد استنتج الباحثان من هذه التجربة ، بأن مدة السياقة أدت إلى انخفاض القدرة على التفريق بين بعض العبارات الحسية ، و انخفاض الكفاءة في العمليات المناسبة كالوظائف الحركية و التي تضع ضغطا ثقيلا على كاهل السيارة (**بوظريفة و آخرون، 1991،ص.29**).

كما أشارت بعض الدراسات إلى وجود أثر للسياقة على بعض الوظائف الجسمية مثل تسارع دقات القلب ، حيث تبين أن عملية السياقة تؤثر فيها كما يلي :

- ترتفع دقات القلب بنسبة 10 % في حالة طريق ممطر .
- ترتفع دقات القلب بنسبة 20 % في الطرق الحضرية .
- ترتفع دقات القلب بنسبة 40 % في الطرق كثيفة الحركة .

في حين تؤثر السياقة في ارتفاع ضغط الدم كالتالي :

- يرتفع ضغط الدم من 1 إلى 2 سم ، فيما يتعلق بالضغط الانبساطي .
- يرتفع ضغط الدم من 2 إلى 4 سم ، فيما يتعلق بالضغط الانقباضي .

كما تتسبب السياقة في ارتفاع إفراز الكاتيكولامين (**Dekkar,Bezzaoucha ,1983,pp.135-136**) .

يؤثر التعب بشكل أساسي على اليقظة ، و في هذا الصدد بين (**فيليب كابون Philipe Cabon**) و هو أحد أهم المختصين في دراسة اضطراب اليقظة أثناء السياقة ، بأن نسبة الحوادث التي ترجع إلى غفلة السائق و شرود ذهنه تتراوح بين 8 إلى 15 % و تعود بالدرجة الأولى إلى التعب ومختلف العوامل المؤدية إليه ، كما أكدت إحصائيات فرنسية أن 30 % من الحوادث على الطريق السريع سببها شرود الذهن ، و السبب في ذلك هو رتابة هذا النوع من الطرق .

و ترتبط اليقظة بمستوى حشد الموارد العضوية ، و قد عرفت لأول مرة من طرف طبيب الأعصاب (**هيد ، Head سنة 1923**) على أنها " كفاءة الجهاز العصبي في الاستجابة بسرعة لمختلف المواقف ، بالاشتراك مع القدرة على الانتباه " و تكمن أهميتها في أن انخفاض مستواها يحول دون قيام السائق بردود الفعل المفاجئة على المواقف غير المتوقعة ، بل تصبح ردود فعله مقتصرة على المواقف المعتادة والبسيطة ، و تنخفض مستويات اليقظة بشكل لا شعوري تبعا للوضعيات المتبعة ، كحركة المرور المملة والسياقة في الليل ، أو تبعا لسلوكات السائق الثانوية كإشعال سيجارة ، و انغماس السائق في الحديث مع الركاب...الخ (**Bailet , 2006 ,p171-172**).

كما تتضاعف الحاجة إلى اليقظة كلما كانت السيارة تسير بسرعة ، فعند سرعة 100 كلم/سا يمكن أن تؤدي ثانية واحدة أو ثانيتان من الشرود إلى كارثة حقيقية ، فالسيارة تقطع مسافة 28 متر في الثانية الواحدة إذا كانت تسير بسرعة 100 كلم / سا (**المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد (ب)،(د.ت)،ص.10**) .

من هنا يمكننا القول بأن السائق يستطيع التغلب على حالتي التعب و الشرود إذا التزم بما يلي :

- تهوئة السيارة بشكل جيد لإبعاد النعاس .
- التوقف لمدة 5 دقائق عل الأقل كل ساعتين لشرب الماء أو المشي .
- التناول المعتدل للأغذية الصحية و السكريات لتفادي هبوط مستوى السكر في الدم .

- النوم الكافي لمدة 6 سا على الأقل .
- استعمال نظرات شمسية في حالة مواجهة الشمس لعيني السائق.

(Dekkar ,Bezzaoucha , 1983,p184).

4.الانتباه و التركيز:

تتمثل صعوبة السياقة في أنها تتطلب قدرا كبيرا من الانتباه و التركيز و هي ليست مجرد نشاط آلي ، و قد أشار (**روكلان** ، **Reuchlin**) إلى أن الانتباه يرتبط بمستوى عالي من النشاط الذي يسمح بكفاءة أكثر أثناء القيادة في ظل كل الظروف ، و يضيف **(Munm) N.L** 1967 بأن الانتباه يتوقف على نقاط أساسية هي :

- تكييف الجهاز العصبي و المستقبلات الحسية مع الوضعية الراهنة .
- ضغط في العضلات .
- إحساس بالقوة .

التمتع بملاحظة تبرز كل التفاصيل (**Bailet , 2006,p.184**).

و بالتالي يتطلب الانتباه قوة عقلية تسمح بتوجيه النشاط بصورة ناجعة ، و كذا بتصنيف مؤشرات الطريق ، و تكييف ردة الفعل بما يتناسب معها .

تتأثر عملية الانتباه بانشغال السائق عن الطريق و محيط السياقة ، و الذي قد يكون نتيجة لعوامل عديدة منها التعب و شرب الكحول و كذا الأدوية المنومة و استعمال الهاتف أو التحدث مع الركاب إلى غيرها من العوامل ، بحيث على السائق أن يركز تفكيره على مهمة السياقة إذا أراد التعامل مع حركة المرور بشكل آمن ، فهناك أخطار يمكن أن تظهر من مصادر عدة ، فإذا ترك فكره في حالة شرود و لو للحظة واحدة ، فإن احتمال ارتكاب الأخطاء يزداد بشكل ملحوظ ، و هكذا فإن كان السائق مرهقا أو

مشغول البال أو قلقا ، فإنه يستغرق وقتا أطول للاستجابة ، و بالتالي فإنه من المستحسن أن يتخلى عن مهمة قيادة السيارة في ظل هذه الظروف (**بوظريفة و آخرون ، 1991 ،ص.30**).

غير أننا و للأسف نلاحظ أن الكثير من السائقين يعمدون إلى القيام بسلوكات تشتت الانتباه رغم العلم بمخاطرها ، و تتمثل على وجه الخصوص في الانشغال بمكالمة هاتفية أثناء القيادة ، حيث أظهرت الدراسات أن هناك علاقة بين التحدث بواسطة الهاتف النقال و ارتفاع خطر التعرض لحادث سير وأشارت إلى أن هذا الأخير يتضاعف 4 مرات في حال ما إذا كانت يد السائق مشغولة بشيء آخر، وأنه يتضاعف إلى حوالي 6 مرات أثناء الخمس دقائق الأولى من المكالمة الهاتفية (**Centre d'information et d'animation de la jeunesse,2004,p.13**)

كما تتأثر عملية الانتباه بتشوه الإدراك السمعي و البصري ، فعلى سبيل المثال نجد الكثير من شبابنا ممن يقود سيارته و هو جالس بطريقة توحي باللامبالاة ، كأن يتكأ على الباب أو ينزل كرسيه أو أن يستخدم يدا واحدة فقط في السياقة ، و هذا ما يحول دون الانتباه الجيد لما يحدث في محيط الطريق ولا يفوتنا أن نذكر أيضا أن بعض الشباب يحبذ رفع صوت المذياع أثناء السياقة ، مما يقلص مجالهم السمعي لما يحدث خارج السيارة ، فيتجاهلون الطريق و يندفعون بسرعة مما يجعلهم يمثلون خطرا حقيقيا لمستعملي الطريق .

و لكي يحافظ السائق على انتباه مستمر أثناء السياقة ، يتعين عليه الالتزام بما يلي :

- تجنب الانفعال مع الموسيقى أثناء القيادة .
- تفادي السياقة في حالة التعب أو النعاس .
- تفادي تناول الأدوية التي تؤثر على الانتباه ، في حال الرغبة في السياقة .
- عدم الانشغال بأمور أثناء السياقة كالأكل أو التدخين .

5. الإدراك السليم لحركة المرور:

الإدراك بعد سيكولوجي يمكن السائق من التنقل بكل أمان رغم تطور تكنولوجيات السيارات التي تسهل على السائق اكتشاف الخطر ، و يتمحور مفهوم الإدراك حول تصور الطريق و الذي يتمثل في : التعرف على إشارات المرور/ اكتشاف الحواجز/ تقدير سرعة السيارات و المسافات التي تفصل بينهما ومن الناحية السيكولوجية يشكل الإدراك فعلا معقدا تشترك فيه الأعضاء الحسية و القشرة المخية ، و يتوقف بصفة عامة على التعرف على المؤشرات و المعلومات الموجودة في الطريق و محيطه و معالجتها ، حيث يتسبب أي خطأ في الإدراك بارتكاب قرار غير ملائم يمكن أن يؤدي إلى حادث مرور ، و بهذا يعد الإدراك حجر الأساس في معالجة المعلومات من طرف السائق (**Bailet , 2006,p.196**) .

يتعلق إدراك السائق بتلقيه لمعلومات تخص مهمته سواء من الطريق أو من خلال العدادات أو الإشارات السمعية البصرية و غيرها ، و تتسبب محدودية إدراك السائق لأماكن معينة كالزوايا و الحواجز إلى خلق مشاكل مرورية ، إلا إذا زود بوسائل اصطناعية مساعدة ، فالكثير من سائقي الشاحنات الضخمة وحتى سائقي السيارات الصغيرة ، يرتكبون حوادث عند الرجوع إلى الوراء من أجل التوقف عند أماكن تفريغ البضائع .

كما أنه من الصعب على الإنسان رؤية أو سماع شيء ضد أرضيته أو إدراك شيء يكون في حالة حركة ، و يتعلق الأمر على وجه الخصوص بتصميم الطريق و تنظيم حركة المرور، حيث يجب تعيين حدود الطريق و خاصة في المنعرجات و ضفاف الأودية ، و على العموم يجب التنبيه لكل الأخطار التي يمكن أن تحدق بالسائق سواء كانت هذه الأخطار دائمة أو مؤقتة ، مثلما هو الأمر عند وضع رمال أو مواد أخرى من أجل القيام ببعض الأشغال في الطريق أو المنازل أو أماكن أخرى (**بوظريفة و آخرون 1991 ،ص.32)** .

6. تقدير و توقع الخطر :

يرتبط الحذر بنوعية الأخطار و درجة تقديرها ، و هنا تجدر بنا الإشارة إلى نوعين الأخطار :

- الأخطار الموضوعية : ويقصد بها الأخطار التي يمكن تحديد أسباب وقوعها بواسطة مؤشرات متعلقة بميزات الوضعية التي قام فيها الخطر، و عليه فالخطر الموضوعي هو الحساب الذهني الذي يقوم به الفرد قصد التنبؤ باحتمال وقوع حادث مرور لفرد أو جماعة من الأفراد في مكان معين ، مثل تجاوز سرعة محددة نتيجة الاعتقاد بأن وضعية الطريق تسمح بالإفراط في السرعة دون الوقوع في حادث .

- الأخطار الذاتية : أي الأخطار المتوقعة من طرف الأفراد الذين يتخوفون من ميزات وضعيات معينة في الطريق أو يهملونها ، و بكلمة أدق تقوم الأخطار الذاتية تحت شكلين رئيسيين هما :

أ- لا يتصور السائق أنه قد يكون ضحية لحادث مرور، أي أنه يستبعد وقوع حادث قد يعاني منه شخصيا.

ب- قد يغتر السائق بنفسه عندما يعتبر مهارته سوف تبعده عن جميع أخطار الطريق ، فيقود مركبته حسب أهوائه و استعداداته الفردية ، بل قد نجد أكثر من هذا حيث أن البعض تدفعهم تصوراتهم الذاتية إلى ارتكاب تجاوزات مختلفة ، مثل الإفراط في السرعة في بعض الوضعيات كالتجاوز في المنعطفات استعمال مركبة مهترئة في الطريق العمومي متجاهلين بذلك الأخطار التي قد يتسببون بها .

و بالفعل لا تعتبر قيادة المركبة نشاطا خطيرا ، بل إهمال خطورتها هو العامل الرئيسي المتسبب في السلوكات المعادية للأمن المروري ، فاعتقاد الآخرين بأن احتمال وقوع الخطر أمر مستبعد الحدوث يجعل السائق يغامر بزيادة السرعة لربح الوقت ، انطلاقا من فرضية مفادها أن الحوادث تحدث لأناس آخرين دونهم ، و نفس الشيء يمكن قوله على المشاة الذين يمكن رؤيتهم في حركة مراوغة السيارات أثناء حركة المرور، فنادرا ما يستعملون الجسور و أنفاق المشاة .

يتسبب التقدير السيء للخطر بارتكاب أخطاء في الحكم على الأشياء ، فالإنسان ضعيف في محاولته لإعطاء أحكام مطلقة ، فمثلا لو طلب منه تقدير طول الشيء فإنه من المحتمل جدا أن لا يتوصل إلى تقدير صحيح له ، فكثير من الحوادث تقع نتيجة محاولة لنقل أثقال زائدة على متن المركبة أو المرور داخل زحام السيارات ، لهذا ينصح السائق بالالتزام بالسرعة المناسبة و ترك مسافة الأمان حتى يكون جاهزا لتدارك أي خطأ قد يتسبب فيه هو أو بقية السائقين (**بوظريفة و آخرون ، 1991، ص.40**) .

تختلف درجة الحذر بين الأفراد باختلاف سنهم ، فتقدير الخطر عند الشباب يختلف عن تقديره لدى الراشدين و خصوصا إذا تعلق الأمر بخطر السرعة و الصراع بين السيارات (ترك مسافة الأمان) أو رداءة الطريق أو خطر شرب الكحول ، كل هذه العوامل يعتبرها الشباب تحديا يحاولون التغلب عليها من خلال اعتقادهم بالمهارة التي يتمتعون بها في عملية السياقة (**Barjonet et al , 1992,p.57**) .

وؤثر حذر السائق أثناء السياقة على توقع ما سيحصل ، فالتوقع في مهمة السياقة يعني إصدار رد فعل مناسب لكي يتناسب مع ما يقوم به بقية مستعملي الطريق ، بالإضافة إلى استعداده للقيام بأي تعديل كلما تطلب الأمر ذلك ، و هكذا فإن التجربة و التوقع معا يجعلان السائق يسلك طريقة شبه أوتوماتيكية أو آلية تمكنه من تحاشي الخطر الممكن (**بوظريفة و آخرون ، 1991 ،ص.45**) .

7. الكفاءة في معالجة المعلومات :

يعتبر مفهوم معالجة المعلومة أحد مفاهيم النظرية المعرفية التي تتسم بالتعقيد ، فالسائق يقوم بمهمته في محيط ديناميكي أين يتحتم عليه في كل ثانية أن يدرك كل مكونات الطريق و محيطه ، و أن يبحث عن مؤشرات وجود الأخطاء ، لهذا يجب أن يتمتع السائق بسلامة الوظائف العقلية التي تسمح له باستحضار نظام معرفي كفؤ يسمح له بانتقاء و تحليل سريع للمعلومات ، لكي يترجمها و يقوم بإجراءات نفسوحركية للتكيف مع الموقف ، و تتم عملية معالجة المعلومات في مهمة السياقة بشكل زمني بدءا

بالاستقبال الحسي للمعلومة و الذي يتم على وجه الخصوص بالعين و الأذن ، ثم يتم التعرف على الأشكال و الأشياء و العقبات الموجودة على الطريق (**Bailet,2006,p.7**).

تتلخص الإجراءات التي يقوم بها السائق أثناء معالجته لمعلومات الطريق فيما يلي :

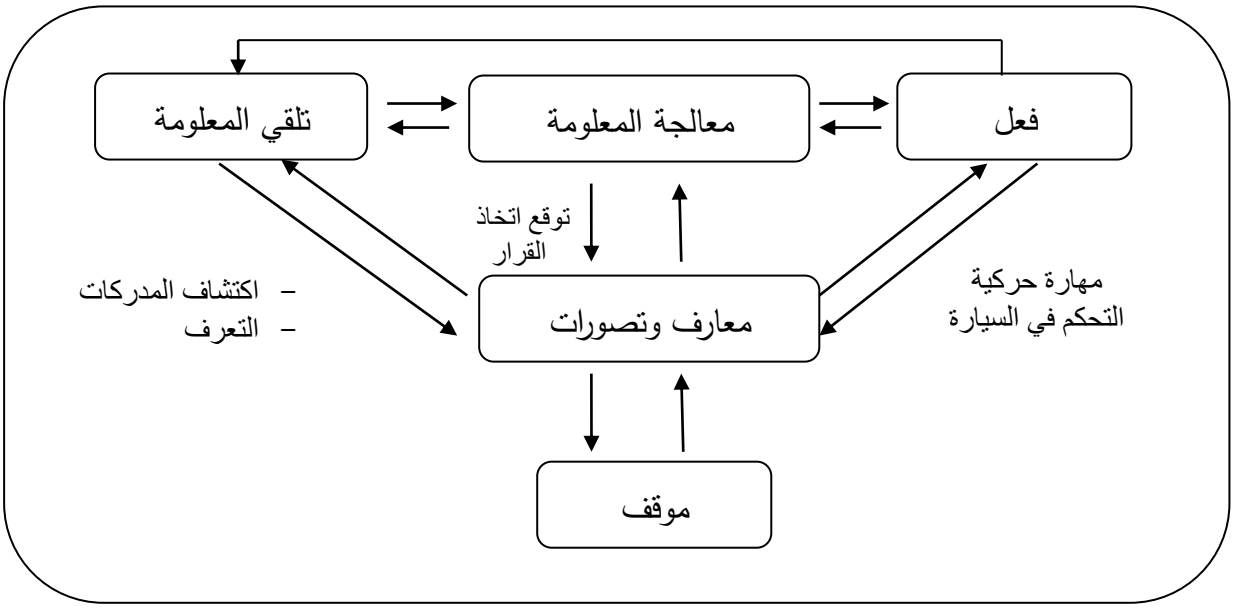
1- اكتشاف المعلومات عبر الحواس (صعوبة الطريق ، دخول منطقة عمرانية ...) .

2- التعرف على المعلومات و قراءتها (إشارات المرور) .

3- فهم المعلومات و اتخاذ القرار .

4-القيام بالفعل (**Setre,Cetur,1992,p.213**)

و قد فسرت العديد من النماذج النظرية المعرفية كيفية قيام السائق بمعالجة المعلومات باعتباره أحد مكون نظام السير ، حيث أجمعت هذه النماذج على أن السائق يتلقى المعلومات من محيطه و يتعرف عليها ، ثم يقوم بترجمتها ضمن المواقف التي حصلت فيها ، و ذلك انطلاقا من دوافعه و أهدافه و تصوراته و توقعاته حول تطور المواقف على الطريق ، و من ثمة يتخذ القرارات و التي يقوم بتحويلها فيما بعد إلى إجراءات ، حيث تتوقف هذه الإجراءات على كل من معارف الشخص و تصوراته و طبيعة المواقف و تتغير تبعا لتغيرها ، و الشكل التالي يلخص لنا كيفية معالجة السائق للمعلومات :



شكل رقم (2-1) يوضح سيرورة اتخاذ القرار

(Ferrandez ,1995,p.32-33)

تتوقف معالجة المعلومات على الذاكرة طويلة المدى و التي تحتوي على كل المعلومات الثابتة وهنا علينا أن نشير إلى أن السائق أثناء قيامه بمهمة السياقة ، فإنه يقوم بالتعرف على المؤشرات والأحداث المهمة و يقارنها بتلك المسجلة في الذاكرة ، و المثال التالي يوضح لنا دور الذاكرة في معالجة المعلومات:

نأخذ على سبيل المثال موقف السائق عند دخول منطقة سكنية ، حيث يقوم أولا برؤية مظاهر تشير إلى أن تلك المنطقة مأهولة بالسكان (أضواء عمارات) ، ثم يبدأ بتصور نفسه أمام إشارة مرور أو معلم يشير إلى دخول منطقة سكنية ، و هذا يستوجب تقليل سرعة السيارة شيئا فشيئا ، ثم يأخذ في تصور طبيعة الطريق التي ستتغير كلما اقترب السائق من الدخول إلى المدينة و كذا تفاعله مع بقية مستعملي الطريق ، و هنا يقوم السائق بمقارنة هذه الأحداث مع أحداث ماضية قد حصلت له من قبل ، كأن يتعرض لعملية تفتيش من طرف وحدة المراقبة أو أن يمر أحد المارة أمام سيارته أو أن يتعرض لحادث سير، و هنا

تصبح ذكرياته متسلسلة بشكل زمني ، حيث تندرج هذه الذكريات ضمن الذاكرة الزمنية (العرضية) ، و التي أشار (**تو لوينغ Tu Luing**) سنة 1983 إلى أنها نظام لتخزين المعلومات وفق تسلسل زمني معين.

وتختلف معالجة المعلومات باختلاف الشخصية و الجنس ، و في هذا الصدد أشار (**أنيك بوتيي Annick Pottier سنة 1993**) ، في دراسته التي اهتمت بالبحث في الفروق بين الأفراد في عملية معالجة المعلومات حسب الجنس ، كما شرحت سلوكات السائق أثناء البحث على المؤشرات أو المعلومات داخل السيارة ، كما أشارت أيضا إلى أن عملية المعالجة تتم في فترة قصيرة رغم تعدد آليتها، كما خلصت الدراسة أخرى أجراها نفس الباحث سنة 1993 ، إلى أن الرجال و النساء لا يخصصون سوى 7 % من الوقت أثناء السفر في الاعتماد على المرايا الداخلية و الخارجية للسيارة Les Rétroviseurs ولوحة القيادة Tableau de Bord ، حيث تبين أن النساء أقل اعتمادا من الرجال على المرايا الخارجية و لوحة القيادة ، بل يعتمدون على المرايا الداخلية ، و لا يعيرون اهتماما كبيرا للوحة القيادة).

(Bailet ,2006,p.172

و هذا عائد إلى قدرة الإنسان المحدودة في معالجة كمية من المعلومات في وقت واحد و بشكل خاص عندما تكون هذه المعلومات غير عادية أو في ظروف طارئة ، لذا يتوجب على السائق أن يحافظ على يقظة وظائفه المعرفية .

خلاصة الفصل :

نستخلص من هذا الفصل أن سلوك السياقة يتمثل في حرص السائق على الالتزام بالسلوكات التي من شأنها أن تحافظ على قيادة آمنة في ظل كل الظروف ، و تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين للخطر.

كما يجب التأكيد على أن عدم المعرفة و عدم الخبرة بالسياقة يعتبران عاملين أساسيين في وقوع الكثير من الحوادث ، فيجب أن يكون لدى السائق الخبرة و القدرة على القيادة الصحيحة وأن يتمكن من التعامل السليم مع كافة المواقف و الظروف المختلفة ، بمعنى آخر أنه يجب التشييد على المتقدمين للحصول على رخص السياقة ، و اختبارهم اختبارا دقيقا يراعي كل متطلبات السلامة و التأكد التام من الذين يشتركون بعدد كبير من الحوادث.

و نستنتج أيضا أن كل أعضاء جسم الإنسان ترتبط فيما بينها ، و أن أي تلف في وظيفة أحد الأعضاء يعيق البقية عن القيام بوظيفتها على أكمل وجه ، كما على الفرد أن يتزود بمهارات السياقة و المعرفة الكاملة لقانون المرور فهو يحتاج بذلك للتدريب و العمليات التعليمية و التدريبية التي تؤدي إلى سلامة السائق و سلامة مستعملي طريق الآخرين ، كما تجدر بنا أيضا الإشارة إلى المشكلات الصحية التي يتعرض لها كبار السن قد تعوق أو تصعب عملية السياقة ، إلا أن هذا لا يعني أبدا التوقف عنها ولكن يتعين عليهم استشارة الطبيب في سبيل حماية أنفسهم و حماية الآخرين من عواقب قد تكون وخيمة نظرا للتغيرات الجسمية التي تصيب كبار السن مثل ضعف العضلات و الرؤية و السمع و أمراض المفاصل التي تؤثر على مهارة السياقة .

الفصل الثالث
الفروق بين الجنسين

- تمهيد
- الفرق البيولوجية
- الفروق النفسية
- الفروق في السمات العقلية
- الفروق بين الجنسين في سلوك السياقة
- خلاصة

تمهيد :

إن موضوع الفروق بين الجنسين كان دائما مثارا للعديد من القضايا الخلافية منذ كان للإنسان وجود، فالذكر لا يختلف عن الأنثى من حيث كونه فردا له مزاجه و طباعه و سجاياه الخاصة فحسب ولكنه يختلف عنها من حيث كونه ذكرا ، كما أنها تختلف عنه من حيث كونها أنثى ،حيث برهن التاريخ الإنساني على أن وظائف الأنثى لم تكن في يوم من الأيام مثل وظائف الذكر ، فلكل وظيفته التي هيئ لها ، و هذا ما سنتطرق إليه في هذا الفصل بتحديد الفروق البيولوجية و النفسية و العقلية بين الجنسين والإلمام بجملة من الفروقات بين الذكر و الأنثى في مجال السياقة.

1- الفروق البيولوجية :

تحدث الفروق بين الذكور و الإناث بسبب طبيعة الهرمونات التي تفرز في دم كل منهما ، فقد تبين التستوسترون (Testostérone) هو الهرمون المسؤول عن الذكورة. في حين أن هرمون الإستروجين (Estrogène) هو الهرمون المسؤول عن الأنوثة. و يصاحب إفراز كل هرمون في الدم في كل من الذكور و الإناث بعض المظاهر الجنسية الثانوية ، غير أنه لا يعرف كائن مطلق الذكورة أو كامل الأنوثة إذ أن كل كائن يحتوي النوعين من الهرمونات ، و إن كانت نسبة أحدهما إلى الأخرى تختلف ، و يتراوح تدريجيا بين الذكورة المطلقة و الأنوثة الكاملة ، و هما نهايتان نظريتان فحسب. و لذا فإن بعض الرجال أشد ذكورة من غيرهم أو أضعفها ، و بعض النساء أكثر أنوثة من غيرهن أو أقلها وبينهم تسلسل من الدرجات الوسيطة التي لا نهاية لها. و هذا هو السبب في تخنث بعض الرجال وترجل بعض النساء. و إذا انعدمت مظاهر الرجولة كنمو الأعضاء الجنسية الخارجية ، و ظهور شعر الوجه والجذع ، و تضخم العضلات...الخ ، كما يسبب عدم إفراز الإستروجين عند النساء غياب مظاهر الأنوثة ككبر الثديين ، و استدارة الجسم ، و غزارة شعر العانة ، و تشحم الإليتين.

و يتحدد نوع الجنس ذكرا كان أم أنثى عند تلقيح البويضة بعدد الكروموسومات التي تضمنها ، و لا يمكن تغييره بأية طريقة ، ثم ينمو كل من النوعين ، نموا متشابها كل التشابه ، إلى أن تظهر الخصية في الجنين الذكر و تبدأ في صنع التستوسترون. و عندئذ و تحت تأثير هذا الهرمون تتحول الأعضاء التناسلية الخارجية إلى شكلها المميز. كما يظهر المبيض في الجنين الأنثى و يبدأ في إفراز الإستروجين الذي يصبغ عليها ملامح الأنوثة (**رشاد علي ، 1998 ، ص.13-14**).

1.1 الفروق بين الجنسين في أجهزة الجسم :

1.1.1 المخ (الدماغ) :

ترجع الفروق الهامة بين مخ كل من الذكر والأنثى إلى هرمون التستيستيرون الذي يشكل المخ في الجنين النامي داخل الرحم حيث أنه المفتاح الأساسي في تشكيل الاختلافات التركيبية بين الذكر والأنثى وهذا الهرمون يبدأ إفرازه داخل الرحم ابتداء من الأسبوع السابع (Dewing et al 2006).

وزن مخ المرأة أقل من وزن مخ الرجل بحوالي (10%) فمثلا:

وزن مخ الرجل 1386 جرام

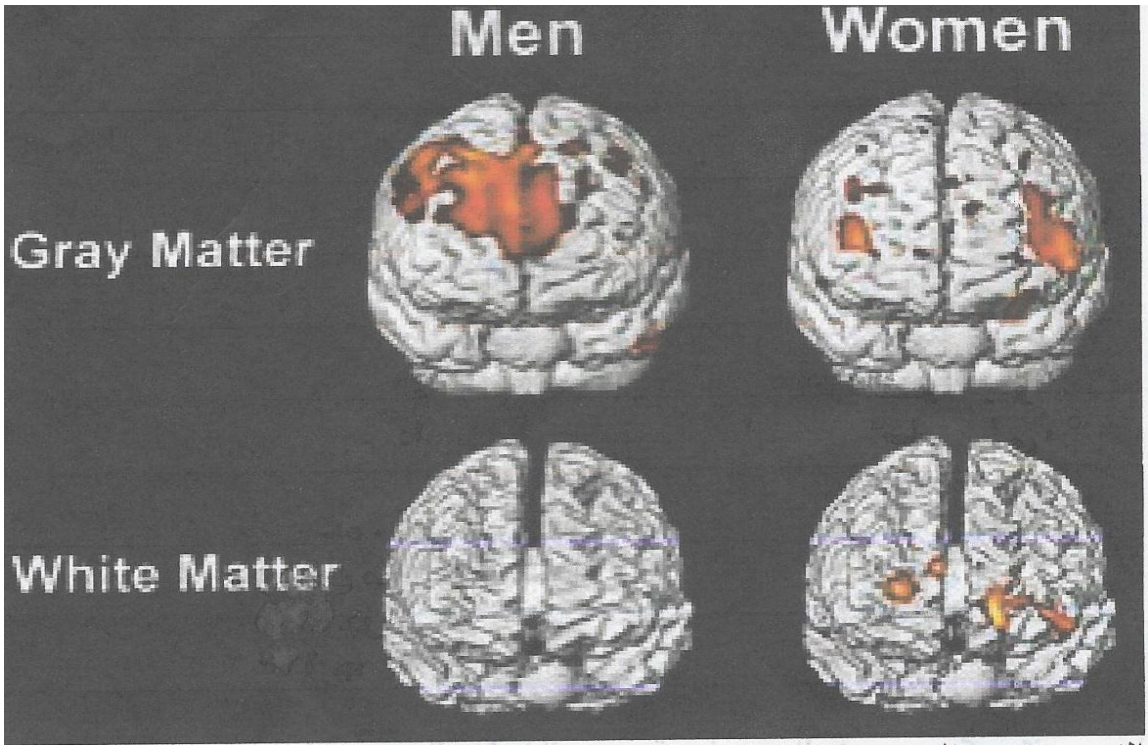
وزن مخ المرأة 1245 جرام (**ماريان وليجاتو 2003 Miarian and Legato,p78**).

الفروق في حجم النوايا أو عدد الخلايا العصبية ما بين الجنسين يمكن تفسيرها بأثر الهرمونات المختلفة على معدل موت الخلايا Cell death فمثلا هرمون التستيستيرون ينقص موت الخلايا العصبية حتى قبل الولادة ولذلك نجد أن الذكور أكثر عددا في الخلايا العصبية عن الإناث (**Fourger (2006,p25**

كما أنه ثبتت فروق في عدد وحجم الخلايا العصبية العضلية (Motor neuron) في الجزء الأسفل من جزء المخ (Medulla) والحبل الشوكي وهذه التغيرات ثبت وضوحها وتفسيرها بالفروق الجنسية في وظائف العضلات. (sex differences in the fonction of muscles).

كما ثبت أن الرجال لديهم في جهازهم العصبي المادة السنجابية (gray matter) وهي المنوط بها فهم المعلومات واستيعابها جيدا (information processing) أكثر من المادة البيضاء (white matter) والأخيرة وظيفتها توصيل مراكز المعلومات بعضها ببعض (wiring of processing centers) في

حين أن النساء على العكس، حيث أن الجهاز العصبي للمرأة يحوي نسبه أكبر نسبة من المادة البيضاء و أقل من المادة السنجابية (**Fourger 2006,p85**).



الشكل رقم (3-2) يمثل مخ المرأة و مخ الرجل

الفروق بين الجنسين في الجهاز العصبي المركزي لها دور محوري في تشكيل الفروق بينهما من حيث الميول والنشاط الجنسي و الإنجابي وتناول الطعام والقدرة التعليمية وكذلك الملكات العقلية والقدرات الإبتكارية.

اختلاف هرمونات الذكر والأنثى (Gonadal steroids) هي المسؤولة عن عدم تماثل المخ في الجنسين فمثلا بعض الأجزاء في النصف المخي الأيسر تكون أكثر نموا في الرجل عن المرأة ويرجع ذلك إلى النمو المبكر في التخصص لوظائف مناطق المخ للرجل مع أداء أفضل (**kelly 1991 ,p74**).

لقد أثبت العالم دوينج وزملاؤه 2006 أن كروموسوم y مرتبط به عامل يسمى (SRY) وهذا العامل يؤثر مباشرة في الخصائص الكيمائية الحيوية للخلايا العصبية ذات الإفراز الدوباميني.

Dopaminergic neurons الخاصة بجهاز النيجر وسترايل (Negrostrial) وما يتعلق به من نشاط عصبي وعضلي خاص (**Dewing et al2006,p12**)

كما أثبت العالم لوبيز وزملاؤه وجود جين مرتبط بالكروموسوم x سماه (PCDHX) و أثبت أن المرأة لديها في مخها ضعف أو أكثر من الضعف مما لدى مخ الرجل من هذا الجين و أثبت أن اختلاف نسبة تركيز هذا الجين (المشج) يعزى إليه اختلاف مخ الرجل عن مخ المرأة (**Lopes et all 2006**).

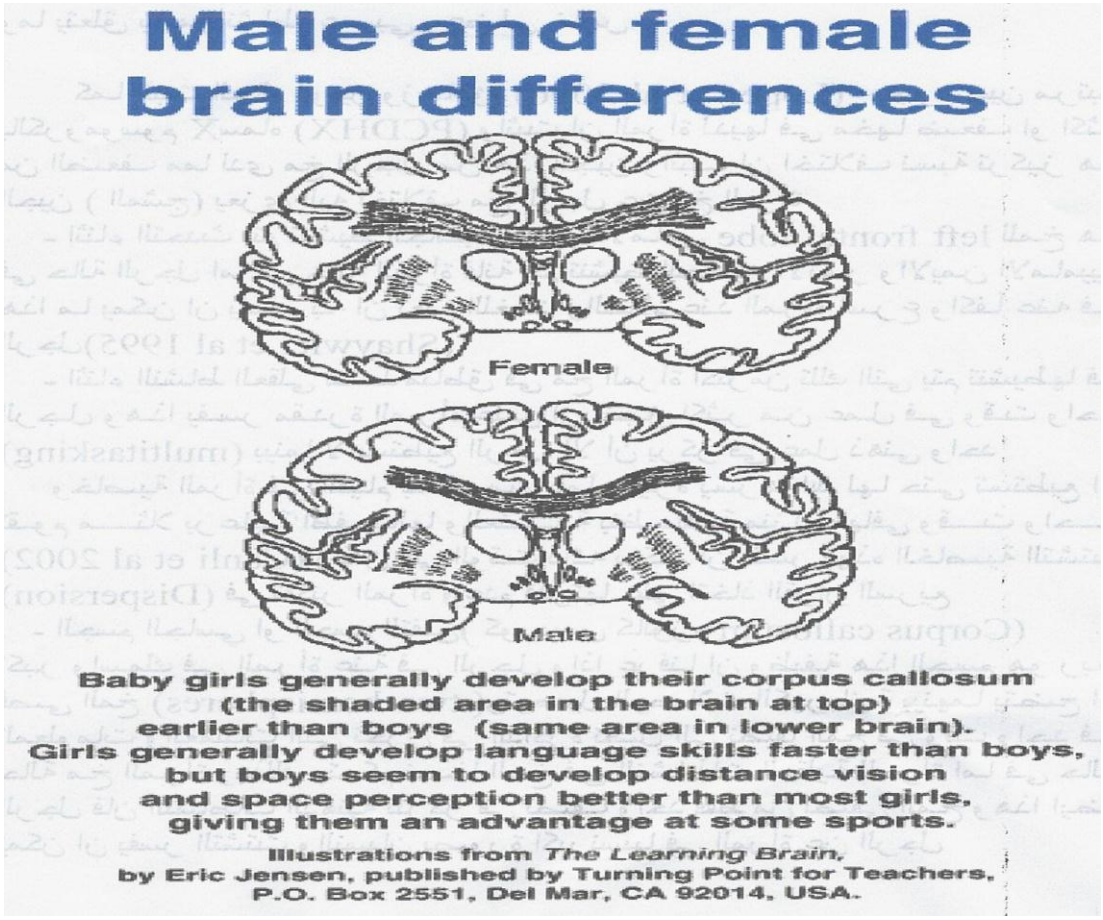
أثناء التحدث يتم تنشيط الجانب الأيسر الأمامي left frontal lobe للمخ هذا في حالة الرجل أما في حالة المرأة فإنه يتم تنشيط الجانبين الأيسر والأيمن الأماميين هذا ما يمكن أن يفسر به أن تعلم اللغات والكلام عند المرأة أسرع و أكفأ عنه في الرجل (**Shaywitz et al 1995 ,147**).

أثناء النشاط العقلي تنشط مناطق في مخ المرأة أكثر من تلك التي يتم تنشيطها في الرجل وهذا يفسر مقدرة المرأة على أن تنجز أكثر من عمل في وقت واحد (multitasking) بينما لا يستطيع الرجل إلا أن يركز في عمل ذهني واحد.

وخاصية المرأة في القيام بأكثر من عمل ميزة يسرها الله لها حتى تستطيع أن تقوم مثلا برعاية أطفالها والعناية بنظافة منزلها في وقت واحد ولكن في الوقت ذاته يمكن أن نفسر بهذه الخاصية التشتت (Dispersion) في تفكير المرأة وعدم قدرتها على اتخاذ القرار السريع (**canli et all 2002,p135**).

الجسم الجاسي أو الجسم التفنى (كوربوس كالوزم corpus callosum) أكبر وأسمك في المرأة عنه في الرجل و إذا عرفنا أن وظيفة هذا الجسم هو ربط فصي المخ (two hemispheres) وتوصيل

الوصلات الكهربائية بينهما يتضح أن المعلومات والعمليات التي تخزن في الذاكرة تصل إلى نصفا المخ في وقت واحد في حالة مخ المرأة وبذلك يتحكم نصفا المخ في النشاطات العقلية للمرأة أما في حالة الرجل فإن النشاطات الذهنية تتركز في نصف واحد فقط من نصفي المخ وهذا أيضا يمكن أن يفسر التشتت والنسيان بصورة أكبر نسبيا في المرأة عن الرجل.



الشكل رقم (3-3) يمثل الجسم الجاسي للمرأة و الجسم الجاسي للرجل

الصورة الأعلى: الجسم الجاسي في المرأة

الصورة الأسفل: الجسم الجاسي في الرجل.

إن الجهاز اللمبي (Limbic system) في المرأة أطول منه في الرجل وهذا يفسر أفضلية المرأة في تذكر الأحداث العاطفية عن الرجل كما يفسر أيضا أن المرأة أكثر انفعالا من الرجل ورد فعلها على المواقف العاطفية أشد وأكثر حدة كما أنها تتواصل وتتعرف على المحيطين بها في المجتمع بصورة أسرع وأفضل.

كما أن المرأة دائما لديها قابلية أكبر واستعداد أوضح لإنشاء العلاقات الاجتماعية عن الرجل وهذا يتضح منذ الطفولة حيث أن الطفلة دائما تميل إلى اللعب مع رفيقاتها وتقوم بأداء أدوار تمثيلية كأنها أم وربة أسرة أما الطفل فيميل أكثر للعب مع اللعب مثل السيف والحصان وكذلك سلوك الولد مع الوالدين أكثر ندية وتحديا عن البنت التي غالبا ما تتعامل مع الوالدين بصورة أكثر وداء مسالمة (Mulloy 2002)

ونتيجة لكون الجهاز اللمبي أطول في المرأة نجدها قادرة عن التعبير عن مشاعرها بصورة أفضل من الرجل وأنها تتواصل وتتعرف على المحيطين بها في المجتمع بصورة أفضل وهذه الصفات لازمة لرعاية أولادها وإدارة بيتها.

المرأة تختلف عن الرجل من حيث الوظائف التي تحددها، فهي تحدد الأعمال الدقيقة التي تتميز بالتكرار مثل الأعمال الفنية اليدوية بينما الرجل يجيد حل الألغاز الصعبة ذات الأبعاد المتعددة، وتظل هذه القدرة عند الرجال إلى مرحلة متأخرة من العمر.

المواد الناقلة داخل الجهاز العصبي:

أثبت العلماء أن هناك فروقا واضحة في تركيز مستوى المواد الناقلة داخل المخ وبين الجهاز العصبي بين الذكر والأنثى.

- **النور أدرينالين** Nor epinephrine وهو مادة محفزة، وجد أنه مرتفع في المرآة عن الرجل.

- **حمض** (جاما أمينو بيوتريك Gamma Amino Butyric Acid-GABA وهذا الحمض هو المثبط الرئيسي في المخ وقد وجد أنه أقل في المرأة من الرجل ولكن دلالات هذه الاختلافات ما زالت يحتاج إلى أبحاث مستمرة.

- **الكولنيرج** (Cholinergix system) الأستيل كوليين هي المادة التي تقوم بنقل الإشارات العصبية لجهاز الكولنيرج ومستواها مختلف في خلايا مخ الرجل عن خلايا مخ المرأة (فراجكولي 2006) **(Fragkouli 2006,p222)**.

- **ارجنين فازوبريسين** (Argnine Vasopressine-AVP) الخلايا التي تخلق فازوبريسين والموجودة في نواة الستريا تيرمينياليس (Stria terminalis) وتظهر اختلافا واضحا بين الجنسين ويمكن أن يعزى إليها الاختلاف في التصرفات الاجتماعية **(Lairen et al 2005,p89)**.

- **السيروتونيين (Sérotonine)** وجد أن مادة السيروتونيين أعلى في مخ المرأة عن الرجل وقد وجد أن هناك علاقة عكسية بين مستوى السيروتونيين والتصرفات العدوانية في الإنسان أي أن انخفاض مستوى السيروتونيين في دم الرجل هو السبب في أن الرجل أكثر عدوانية من المرأة **(Lairen et al 2005,p117)**.

ونعود ونؤكد على أن الجهاز العصبي يختلف في المرأة تماما عن الرجل ويظهر هذا واضحا في التعبيرات التي تحدث في ذلك الجهاز أثناء الحيض والولادة والنفاس

2.1.1 القلب و الجهاز الدوري :

قلب المرأة أسرع من قلب الرجل ورغم ذلك فإن المسافة المعروفة كيوتي المصححة (CQT) Corected QT interval تكون أكثر في الرجال عن النساء وقد فسر بذلك اختلاف تأثير الجهاز

العصبي اللاإرادي (Autonomique Nerveuse System) على القلب في الجنسين (**Eriksen et all 1985**).

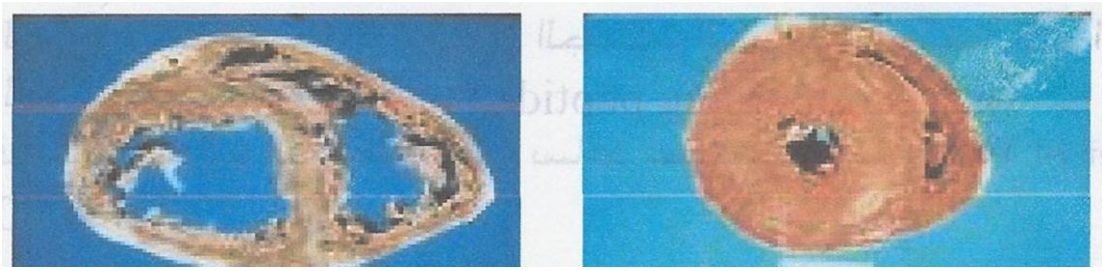
أعلن كراس وزملاؤه 2004 أنهم توصلوا إلى اكتشاف مستقبلات لهرمون الإستروجين على خلايا العضلات الموجودة في جدار الشرايين وهذه تعمل على ثبات حركة هذه الطبقة العضلية وذلك يفسر أيضا حدوث نوبات الشعور بالحرارة المفاجأة (Hot flushes) المصحوبة بزيادة في دم الجسم والوجه والخفقان وسرعة دقات القلب التي تشعر بها المرأة قرب انقطاع الطمث (**karas et al 1994,p230**).

(Peri menopausal) كذلك تم اكتشاف وجود مستقبلات للإستروجين في عضلة القلب وهذا يفسر اختلاف الصورة المرضية للقلب في المرأة عن الرجل حتى وان كان السبب واحدا وهذا ينعكس أيضا على الصورة الإكلينيكية المصاحبة (**Babiker et al 2002,p142**).

كما تم اكتشاف اختلاف كمي في حمض الريبونيوكليك المستقبلي (Messenger RNA) الخاص بالسلاسل الثقيلة الخاصة ببروتين الميوسين أ والميوسين(ب) وكذلك الأكتين.

(Alpha and Beta Myosin Heavy Chains and Actin) في نسيج القلب والأنسجة الخاصة في كل من الذكر والأنثى (**Rosenkranz et al 1994,p107**).

كذلك تم اكتشاف اختلاف في رد فعل القلب للحالات المرضية التي تستوجب شغلا أكبر من تلك العضلة فقلب المرأة في مواجهة ارتفاع ضغط الدم يزيد في سمك الجدار دون اتساع في حجمه (Concentrique Hypotrophie) بينما قلب الرجل يزداد حجم



الشكل رقم (3-4) يمثل قلب الرجل و قلب المرأة

ويتسع (Excentrique Hypertrophie) مع زيادة في سمك جداره في مواجهة ارتفاع ضغط الدم (Excentrique Concentrique) (**krumholz et al 1993,p420**).

3.1.1 الجهاز المناعي :

هرمون الإستروجين في المرأة يحفز كلا من المناعة الدموية (humoral) والمناعة الخلوية-(cell mediated) ، بينما يثبط التيستيستيرون كل من نوعي المناعة (**correal et al 1998,p203**).

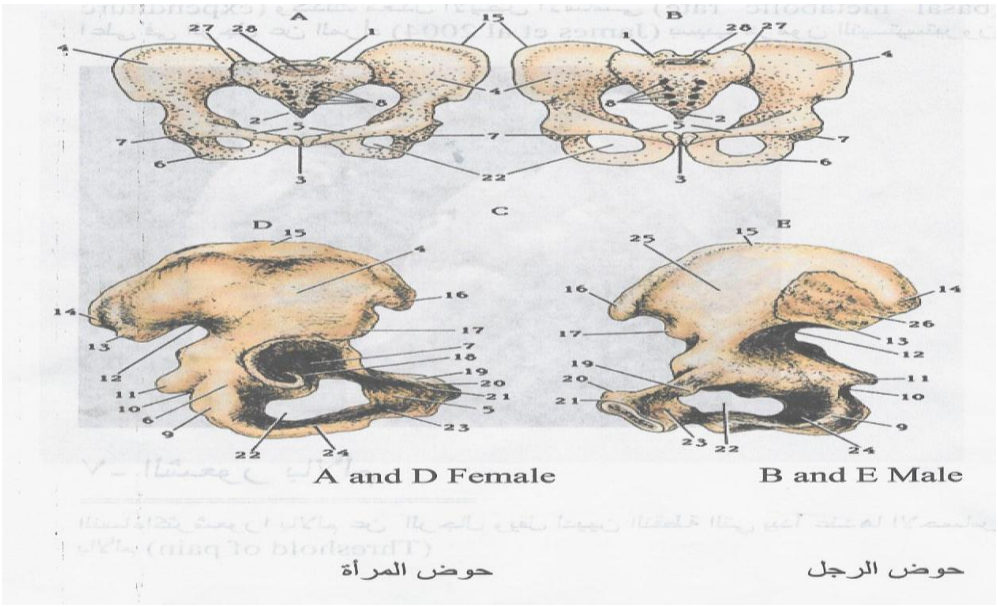
مستوى الأجسام المضادة (أميونو جلوبيولين-Immunoglobulins) في دم المرأة أكبر من مستواها في دم الرجل (**Inman, 1982,p15**).

ويمكن أن تكون حكمة الخالق في ذلك أن المرأة أكثر عرضه للعدوى (infection) بسبب التغيرات الفسيولوجية مثل الحيض والحمل والولادة والنفاس والرضاعة.أمراض المناعة الذاتية (autoimmune diseases) أكثر انتشارا وحدوثا في الإناث عن الذكور وهذا يمكن أن يعزى إلى عمل هرموني البروجيستيرون والبرولاكتين.

4.1.1 الشعور بالألم :

النساء أكثر شعورا بالألم عن الرجال ويقل لديهن النقطة التي يبدأ عندها الإحساس بالألم (Thereshold of pain)

كما أن استقبال الألم والشعور به يختلف تبعا للدورة الشهرية وأيامها ولكن قد أجريت تجربة علمية تبين خلالها أن رد فعل الرجال أكثر حدة وعصبية عن النساء إذا وجه للجميع مسبب للألم متساوي من حيث مقياس الحدة إلى منطقة أسفل البطن (**Giamberardino, 1997,p444**).



الشكل رقم (3-5) يمثل حوض الرجل و حوض المرأة

وقد فسر بهذا قدرة المرأة على تحمل ألام الحيض والولادة وقد تم في الفئران اكتشاف أن الأنثى لديها مسكن للألم عند الكروموسوم (8) وهذا المسكن(analgesia) يعتمد على وجود الإستروجين(ويمكن أن يكون هذا المسكن له دور في تحمل ألام المرأة في الحيض والولادة (**Gear et al, 1996,p300**).

5.1.1 الدم :

يختلف تركيب الدم في الذكر عن الأنثى فمثلا:

عدد كرات حمراء:

الرجل:4.5-5 مليون /مم^2

المرأة:3.9-5 مليون /مم^2

نسبة الهيموجلوبين في الدم:

الرجل: 13-17 جم%

المرأة: 11.5-14 جم%

الهيما تكريت

الرجل : 39-45%

المرأة : 35-45%

وكذلك نسبة الهيموجلوبين في الدم فهي أعلى في الرجل عن المرأة

أما عن كيمائيه الدم فإن لكل جنس هرموناته المميزة له وتكون في دمه بنسبة تفوق بصورة واضحة الجنس الآخر.

تركيز حمض البوليك في دم الرجل أكثر منه في دم المرأة أما النحاس (cooper) فإنه في دم المرأة أعلى عنه في دم الرجل.

أما عن الكثافة النوعية (specific gravity) للدم فتكون أكبر في الرجل عن المرأة إلى أن يصلا إلى سن 35 عاما حيث تبدأ الكثافة النوعية لدم المرأة في الارتفاع عن الرجل وقد فسر بهذا ارتفاع متوسط عمر المرأة عن متوسط عمر الرجل وقد أعيد تأكيد هذه الحقيقة في الأبحاث الحديثة **(Lombroso, 1870,p353)**

6.1.1 البول :

بالإضافة إلى الهرمونات الذكرية (التيستيستيرون ومشتقاته) التي تظهر في بول الرجال الهرمونات الأنثوية (الإستروجين و البروجيستيرون) في بول النساء فإن بالتحليل الكيميائي للبول وجد أن الرجال يفرزون في بولهم نسبا أعلى من النساء في كل من (الكالسيوم–الماغنسيوم وحمض البوليك–الصوديوم–البوتاسيوم) كما وجد أن بول الرجل يحتوي على 1.30 ضعف ما يحتويه بول المرأة من هرمون الألدوستيرون (**Hesse et al 1986,p359**) .

7.1.1 متوسط العمر:

متوسط عمر المرأة أكبر من متوسط عمر الرجل– هذا ما أكدته الأبحاث منذ القرن الحادي والعشرين (kalben 2000) وقد نشر أنه بعد سن البلوغ في مقابل ثلاث وفيات بين الرجال تقع حالة وفاة واحدة في النساء وهذا يمكن أن يكون سببا في نسبة الإناث عن الذكور ويمكن أن تعزى حقيقة ارتفاع وفيات الرجال عن النساء إلى:

– يتعرض الرجل بصوره أكبر وبنسبة اختلاف ذات دلالة إحصائية واضحة للتغيرات التركيبية والفسيولوجية عن المرأة مع تقدم العمر.

اختلاف جهازي الغدد الصماء والمناعة حيث أن مناعة الرجل أقل من المرأة فهو أكثر عرضة الإصابة بالعدوى (infection) بالميكروبات والطفيلات وذلك أن هرمون التيستيستيرون يعتبر مثبطا للمناعة (immunosuppressive) الإصابة بالميكروبات والطفيلات تسبب وفيات الذكور أربعة أضعاف ما تسببه في الإناث (**Ownes 2002,p380**).

- الرجال أكثر عرضة للعوامل التوترية (stress) من المرأة ونتيجة لهذا فإن الرجال أكثر عرضة لنوبات القلب القاتلة (الذبحة الصدرية) والسكتة الدماغية.

- هرمون الإستروجين يحمي المرأة ضد تصلب الشرايين إلى أن تصل إلى سن انقطاع الحيض فتتساوى نسبة حدوث هذا المرض في الجنسين.

- هرمون الإستروجين يحمي المرأة ضد تصلب الشرايين إلى أن تصل إلى سن انقطاع الحيض فتتساوى نسبة حدوث هذا المرض في الجنسين.

- الرجال أكثر تعرضا للعنف القاتل أثناء الحياة المدنية وكذلك حوادث الطرق وإصابات المهن المختلفة.

- الرجال أكثر عرضة للقتل أثناء الحروب.

- معدل الموت المبرمج للخلايا (appoptosis) يمكن أن يكون في الرجال أكبر منه في النساء حيث أنه ثبت أن خلايا الذكور أكثر عرضه للموت عن خلايا الإناث في حالة تعرضها للمؤثرات الضارة

- الرجال أكثر تدخينا النيكوتين وأكثر إدمانا للخمور وغيرها من المسكرات **Marlin)**

2- الفروق النفسية :

يوجد مفهومان من المفاهيم النفسية اللذان يكونان بمثابة القاعدة الأساسية لدراسة تطور الجنس أولهما : التنميط الجنسي و ثانيهما : التوحد مع دور الجنس.

1.2 التنميط الجنسي : و يقصد بالتنميط الجنسي اكتساب السلوك سواء المرتبط بالأدوار الجنسية الذكرية أو بالأدوار الجنسية الأنثوية عند مراحل عمرية مختلفة أثناء فترة النمو ، و التنميط الجنسي ما هو إلا عملية يكتسب الأفراد من خلالها القيم و يتبنون الأنماط الثقافية للسلوك المنمط جنسيا (**Michel , 1970**) ، و يتم تعلم الدور الجنسي منذ الطفولة ، حيث يتسم الذكور بالسيطرة و العدوان و الاستقلال و التنافس و النشاط ، في حين تتسم الإناث بالسلبية و الخضوع و الاعتماد و عدم التنافس و الطاعة ،

و يشير موني و ايرهارت (Money and Erhart) إلى أنه إذا عومل الولد كأنثى حتى سن الرابعة فإنه لا ينمي مفهوما سليما و تطابقا صحيحا مع نفس جنسه.

2.2 الميل للوحدة : يشير مفهوم التوحد إلى العملية التي تجعل الطفل يفكر و يشعر و يسلك و كأن خصائص شخص آخر أو جماعة أخرى من الناس خصائصه ، إلا أن عملية التوحد قد تكون عملية لا شعورية إلى حد كبير أي أن الطفل قد يتوحد مع نموذج ما من غير أن يكون على وعي بذلك فالتوحد ليس عملية تبدأ بإرادة الفرد كما تلعب الضغوط الاجتماعية دورا كبيرا في عملية التوحد ، و مثال ذلك أن معظم الذكور يميلون إلى التوحد مع آبائهم ، في حين تميل الإناث إلى التوحد مع أماتهم.

و يعزو هذا إلى أن البيئة الاجتماعية تشجع الطفل على أن يطبع نفسه على نسق الأب المماثل له في الجنس ، و تعاقبه على التوحد مع سمات الأب المخالف له في الجنس. أي أن الذكر يواجه ضغطا يضطره إلى تقليد الأب و كلما زاد في تقليد الأب زادت قوة عملية التوحد عنده. و من ناحية أخرى ، يدرك الطفل قدرا كبيرا من التشابه بينه و بين الوالد المماثل له في الجنس ، و هذا من شأنه يؤدي إلى تقوية عملية التوحد مع الوالد المماثل (**أحمد عبد العزيز سلامة و جابر عبد الحميد جابر ، 1970 ، ص.341-342**).

كما ينبغي الإشارة إلى أن الآباء ليسوا وحدهم من يمثلون النماذج التي يتوحد معها الأطفال. إذ قد يتم التوحد مع الكبار الذين ينظر إليهم على أنهم أقوى و أكثر كفاءة من الطفل. و الإناث اللائي لهن إخوة ذكور أكبر منهن يملن إلى " الإسترجال " على حين أن الذكور الذين لهم أخوات أكبر منهم يكون عندهم قدرا كبيرا من الخصائص الأنثوية أي أن الأنثى ذات الأخ الأكبر تكون أكثر ميلا إلى العدوان و المثابرة و الحسم في المشكلات من الأنثى ذات الأخت الكبرى أو الأخت الصغرى ، كما أن الذكور ذوي

الأخوات الأكبر يكونون أقل ميلا إلى العدوان من الذكور ذوي الإخوة الأكبر (**محمود عبد القادر محمد علي ، 1988 ، ص.110**).

و بالإضافة إلى ذلك ، توجد ثلاث نظريات رئيسية تناولت مفهومي التنميط الجنسي و التوحد ، و هذه النظريات هي نظرية التحليل النفسي ، النظرية المعرفية و نظرية التعلم الاجتماعي :

أ- **نظرية التحليل النفسي** : ترى نظرية التحليل النفسي أن التوحد مع الجنس الملائم يحدث كنتيجة لحل الموقف الأوديبي ، ففي المرحلة الأولى يميل الطفل بحبه إلى الوالد من الجنس الآخر و لكنه على مستوى ضعيف من الوعي ويتمنى موت نفسه و هو الوالد من نفس الجنس.

وفي وقت ما يبدأ الطفل في التفكير قائلا لنفسه : إذا كان هذا هو إحساسي نحوه و تمنيت موته فربما يكون هو الآخر يشعر نفس المشاعر نحوي. كما أنه أضخم و يمكنه أن يحول مشاعره إلى فعل. فيبدأ الطفل في الخوف من الوالد من نفس الجنس . و كنتيجة لهذا الخوف يتخلى عن الوالد من الجنس الآخر كموضوع للحب و يتوحد مع الوالد من نفس الجنس. وعند التوحد مع الوالد من نفس الجنس يتطابق الطفل أيضا مع المجتمع ككل و ينمي ذاته العليا فيصبح متقبلا قوانين المجتمع على أنها صحيحة و عادلة و يحاول إتباعها و يشعر بالذنب عندما يعتدي عليها (**محمد جميل محمد يوسف ، وفاروق عبد السلام ، 1983 ، ص.460**).

كما تشير نظرية التحليل النفسي **فرويد** (**Freud ,1949**) إلى أن عملية التوحد من أصعب العمليات لنمو الشخصية الكلية. و يمكن تبسيط عملية التوحد بأنها تبدأ بميل قوى لكل من الذكور أو الإناث و علاقة حب وطيدة مع الأم و يتم هذا في مرحلة الطفولة ، و يطلق على هذه العملية التوحد الإتكالي (Anaclitique identification) ، و هي تعتبر بمثابة العملية الرئيسية للإناث.

أما الذكر فإنه يبحث عن طريقة ما حتى يمكن من خلالها أن يستأثر بالأم و تصل مطالب الذكر لحب و شد انتباه الأم و اهتمامها خاصة في سنوات ما قبل المدرسة الابتدائية ، كما تعتريه بعض المشاعر العدائية و التنافسية اتجاه الأب حتى يستأثر بالأم ، و لكن الطفل يدرك أن الأب يمتلك القوة والقدرة لكي يتجاهل منافسه الصغير، فيؤدي هذا إلى استجابة خوف عامة ، و يبدأ هذا الخوف خاصة عندما كان عمر الطفل خمس أو ست سنوات ، و هذا هو العمر الذي يتكون فيه القاعدة الأساسية لتوحد الذكر الدفاعي مع الأنا.

ويضع هذا التوحد حدا لنهاية الخوف و التنافس العدائي مع الأب ، و هذه العملية يمكن وصفها بالعبارة التالية : إذا لم تستطع أن تتفوق عليه انضم إليه ، لأن القلق أو الخوف يكون رد فعل لهذا التنافس المستحيل مع الأب. كما لا يقتصر أهمية مفهوم التوحد على توضيح ديناميات النمو النفسي و تكوين الشخصية عند فرويد بل يكاد أن يكون من المفاهيم الأساسية في أي نظرية للنمو.

ب- النظرية المعرفية : لقد اتسعت أفكار بياجي عن النمو العقلي المعرفي حتى تقدم تفسيرا شاملا لتطور دور الجنس. و المسلمة الأساسية في هذه النظرية هي أن التنميط الاجتماعي هو الذي يحدد الدور الذكري أو الدور الأنثوي للأفراد في كل ثقافة من الثقافات الإنسانية **(kagan 1964)**. و تزود هذه التنميطات الاجتماعية بمجموعة من الرموز. و يبدأ التنميط الجنسي عندما يلقب الطفل بذكر أو أنثى.

ويرتبط هذا اللقب بمجموعة من التفاعلات الموجبة داخل المنزل (**Kohlberg , 1966**). و تخدم هوية النوع أو مفهوم الذات المرتبط بالنوع فيما بعد كمحدد للاتجاهات الاجتماعية و القيم. و تنشأ القيم المرتبطة بالذكورة أو الأنوثة من الحاجة إلى استيعاب الأشياء التي تكون متسقة مع هوية الجنس.

ت- نظرية التعلم الاجتماعي : وفقا لنظرية التعلم الاجتماعي ، فإن الطفل عند مراحل عمرية مبكرة يتعلم نوعه ، أي أن الولد يتعلم أنه ولد ، و البنت تتعلم أنها بنت ، و ما هو المتوقع من كل منهما. و يتأثر

هذا التعلم بالتقليد و التعزيز المباشر، و التعزيز التعويضي ، و المعرفة الاجتماعية . و يعتبر الآباء أو القائمون على تربية الأطفال بمثابة النماذج الرئيسية و وكالات التعزيز المباشر للسلوكيات المنمطة جنسيا.

فنجد أن الوالدين يشجعان في الذكور سلوكيات السيطرة ، و التوكيدية ، و الاستقلال المعرفي و النشاطية. في حين يشجع في الإناث سلوكيات الدفء ، و الحساسية ، و العطف ، و المساعدة والتأييد ، و التعاون.و على الجانب الآخر ، نجد بعض الأطفال يسلكون سلوكيات ذكرية و أنثوية ، وهذا نتيجة لتعزيز الوالدين لمثل هذه السلوكيات ، فيكون الناتج لهذه السلوكيات ، الخنوثية النفسية .(**Kelley et Worrel , 1976,p399**)

ويرى **كاجان** أن عملية التوحد نوع من أنواع التعلم يشبه الأنواع الأخرى من التعلم و أنها عرضة لكميات التعزيز الإيجابي أو السلبي ، كما أن التأثير النسبي للتعزيزات التي يقوم بها كل من الوالدين هو الذي يحدد مدى ملائمة توحد الطفل مع الدور الجنسي (**Kagan , 1962,p128**).

3- الفروق في السمات العقلية :

1.3سمات الأنثى النفسية و العقلية : تشير البحوث العلمية إلى أن العاطفة هي السمة الأساسية التي تتسم بها نفس حواء.

من سمات الأنثى النفسية و العقلية :

1- القدرة على التأثير بالإيحاء.

2- سرعة الاستجابة للدوافع ، حيث أن الدافع مؤشر قوي يدفع الكائن الحي إلى القيام بسلوك يرمي إلى تحقيق غرض محدد.

3- سرعة التأثر العاطفي.

4- الرغبة في التنوع.

5- الحساسية و المرونة. تظهر على كثير من بنات حواء مظاهر النشاط و الصحة و المرح و الابتهاج و لكن تنتابهن مشاعر الضيق و الانقباض في أثناء فترة الحيض مثل العصبية و عدم الانسجام وسرعة التهيج و الحساسية المرهفة و كثرة تقلب المزاج.

6- التماس حواء لعون الرجل و حمايته.

7- سمة التقلبية. من الناحية الوجدانية تميل المرأة إلى أن تكون الموضوع المعشوق الذي يحظى بالإعجاب فلها الميل الفطري للتزين و أن تكون على أجمل صورة و أبهى منظر لتعشق و تحب.

8- سمة الحدس و الإلهام.

9- سمة الاحتواء و الرعاية. و تظهر سمة الاحتواء عند المرأة فسيولوجيا في عملية الحمل ، ثم في احتضان الطفل.

10- الأمومة : هي الغريزة الفطرية المحورية التي تتمركز حولها حياة الأنثى منذ الصبا إلى الشيخوخة (**سيما عدنان أبو رموز ، 2005، ص.20**).

2.3 سمات الذكر العقلية :

يكمن شيء من الطموح عادة في تفكير الرجل و سلوكياته و تتجلى هذه السمة عنده في الرغبة المتزايدة في القوة و السيطرة و الكمال بوجه عام ، و يتميز عقل الرجال بصفة عامة بالسمات التالية :

1- التفكير المنطقي المنظم في حل المشاكل.

2- التفكير الإبداعي الإبتكاري.

3- القدرة على التركيز العقلي و مواصلته اتجاه هدف محدد. إن الله – سبحانه و تعالى– خلق الجنسين الذكر و الأنثى يكمل أحدهما الآخر لكل منهما وظيفته التي تتفق مع الفطرة الإنسانية التي أودعها الله بهما.

إن الله تعالى خلق الجنس البشري من نوعين ، يكمل أحدهما الآخر، و أن كلا منهما يتجه في الحياة اتجاها يسير جنبا إلى جنب مع اتجاه الجنس المقابل ، ليؤدي كل واحد منهما الوظيفة التي تؤهل صفاته للقيام بها نحو المجتمع الإنساني...، و لا شك أن رقي الإنسانية الحقيقي لا يكون إلا بتوزيع الأعمال ، و ملائمة كل جنس للوظيفة التي يقوم بتأديتها في هذه الحياة ، فالرجل مستعد بطبيعته و قواه الجسمية إلى الزعامة و القيادة ، لقدرته على التصرف عند المواقف الحرجة ، و على الابتكار للخروج من المآزق بسرعة ، أما المرأة فليس لها هذا الاستعداد ، و لكنها تفوق الرجل في الصبر و الجلد و القدرة على المقاومة و السرعة في التنفيذ ، و لذلك كان الرجل أكثر استعدادا للتنفيذ ، و لما تمتاز به المرأة من الصبر و قوة الوجدان و الحنو و الشفقة ، تستطيع أن تكون أما و ممرضة ، و سلوة للرجل إذا حلت به النكبات ، أو استولت عليه الهموم ، فترى المرأة بذلك عونا للرجل ، و ترى الرجل عونا للمرأة كذلك. والمرأة أقرب ما يكون إلى المزاج الانفعالي و هي عملية أكثر منها فلسفية.

و نستطيع القول أن المرأة تحمل لواء العاطفة و الرجل يحمل لواء العقل (سيما عدنان ، 2005 ص.21).

4- الفروق بين الجنسين في سلوك السياقة :

فيما يتعلق بالفروق بين الجنسين ، أشارت نتائج دراسة **زكرمان** و **كاهلمان** إلى أن الذكور أكثر مخاطرة من الإناث بفروق جوهرية 0.001 (أي نسبة ثقة 99%) على كافة المقاييس الفرعية لمقياس المخاطرة و التي منها الاندفاع للإثارة الحسية و فيما يتعلق بعلاقة التماس الإثارة الحسية بالعمر ، فقد

أشارت دراسة **هومانت** و آخرون إلى ارتباطهما السلبي و الدال أي كلما تقدم العمر يقل التماس الإثارة الحسية **(بن الشيخ عياش ، 2008 ، ص.72).**

توصل جدعان من استعراضه لحوادث السيارات في دولة الكويت عام 1976 ، 1977 إلى أن 50 % من الحوادث كان سببها سائقين تقل أعمارهم عن 29 سنة أما في الجزائر فقد توصل حمو بوظريفة و آخرون في دراسة حول فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر ، أن فئة الشباب من الجنسين في المرتبة الأولى بنسبة 72.6 % تليها رتبة الذكور من مختلف الأعمار في المرتبة الثانية 57.6 % ثم المتقدمون في السن في المرتبة الثالثة 54.6 % و أخيرا الإناث في المرتبة الرابعة 52.6 % و هو ما يتفق مع ما توصلت إليه مختلف الدراسات و تعززه إحصائيات حوادث المرور لمصالح الأمن للفترة الممتدة من أفريل إلى سبتمبر 2005 التي تؤكد على أن فئة الشباب أكثر عرضة لحوادث المرور من غيرها **(بن الشيخ عياش ، 2008 ، ص.68).**

وفق دراسة كويتية أجريت من قبل وزارة الداخلية اتضح أن عدم انتباه النساء أثناء قيادة السيارة وراء تفاقم نسبة الحوادث المرورية ، وتشير الدراسة إلى أن المرأة تلتزم بتعاليم المرور لكنها تنشغل في الغالب بأمور جانبية تؤثر على تركيزها.

وفي السياق نفسه ، أكدت دراسة بريطانية على مجموعة من النساء السائقات ، حيث توصلت إلى أن 58 % منهن يتوفين قبل الأربعين ، و6 % منهن يصبن بأمراض نفسية ، وتوصلت الدراسة إلى أنه لا تزال هذه الآلة تتصف بالعنف حتى بعد تطورها ، فإن حوادثها على المستوى العالمي في غاية القسوة وغالباً ما يتعرض لها العزاب من الشباب و النساء المبتدئات ، كما توصلت الدراسة إلى أن آراء من الجنسين المتحصل عليها أن فريقا أكد أن المرأة هي من تعطل السير في الطرق لعدم سرعتها وبطئها الشديد في القيادة لحرصها الزائد وهناك من يخالف هذا الرأي ويقول بأن المرأة هي الأكثر حرصاً لقوانين

السير وبين هذا وذاك نتفقد جميع الآراء بين الرجل والمرأة ومن هو الأكثر سبباً في حوادث السير اليومية (**حوادث المرور، 2010**).

في هذا الصدد يؤكد **Avernet 2002** أن امتلاك السيارة يعد استثمارا نرجسيا يسهم في تكوين وتاكيد صورة الاعتزاز بالذات عند الرجل كوسيلة تفتح له حدودا جديدة وواسعة لتأكيد ذاته الذكورية وغالبا ما تبلغ هذه المشاعر مستويات تصاحبها سلوكات تشجع على رفع تحديات تكون نتائجها حوادث مرور خطيرة.

ومن أشهر الدراسات التي تؤكد اختلاف الذكور عن الاناث في العدوانية وحوادث المرور الباحثة **Rita Simo, 1991** التي عالجت نسب ومستويات جرائم العنف المختلفة في 31 دولة خلال 18 سنة ولم تتوصل هذه الدراسة في أي فترة زمنية وفي أي دولة إلى تسجيل اقتراب مستويات عنف الإناث من مستوى الذكور (**Frençoise Duparc et Christian Vasseur ,2006 . p140**).

إن قيادة المرأة دائماً أكثر تروٍ عن الرجل ويرجع ذلك لهدوئها في القيادة وعدم المجازفة والسرعة كما يفعل الشباب فأعلى نسبة للحوادث على الطرقات بالعالم وخاصة بمنطقة الخليج سببها قيادة الرجل وسرعته على الطرقات سواء كانت مزدحمة أم لا وهذا يقع على معظم الرجال وليس جميعهم ، لأن الرجل بطبيعته مجازف ومغامر وجريء... أما المرأة فتحافظ على هدوئها أمام عجلة القيادة فلا شك في أن القيادة لمعظم السيدات هي أهدأ بالمقارنة بقيادة معظم الرجال ويرجع ذلك لطبيعة المرأة في التروي والهدوء بالمقارنة لطبيعة الرجل ولكن هذا لا يؤكد بأن المرأة اقل حوادث ولكن بالعكس فهي السبب في معظم الحوادث فالمرأة أثناء قيادتها للسيارة تخشى بأن تكون أمامها سيارة تقودها سيدة وتفضل أن تكون السيارة التي أمامها يقودها رجل لأن السيدات معظمهن يقدن ببطء شديد وكأن الشارع ملك لهن ولا تأبه بالسيارات التي خلفها ما يسبب ذلك حوادث كثيرة سببها المرأة في الغالب.

إن هناك إحصائية في دول مجلس التعاون تؤكد أن 60 % من الحوادث للسيدات عندما يكون طرفان في الحادث من الرجال والنساء ، مؤكداً أن المرأة تتعرض للحوادث أكثر من الرجال لردة فعلها عند أي طارئ على الطريق ، كما أن هناك إحصائية تقول أن أكثر الحوادث للنساء ولكنها لا تذكر من هو المتسبب في هذه الحوادث مؤكدة أن معظم الحوادث للنساء وراءها رجل **(حوادث المرور، 2010)**.

قد توصل **Baker 1992** إلى نتائج تشير إلى ارتفاع معدلات العنف عند الذكور التي تفوق معدلات العنف عند الإناث بـ 5 أو 10 مرات وتبلغ هذه الاختلافات ذروتها عند مجموعات سن 15 – 19 سنة ، و 20– 34 سنة ، بجانب ملاحظة تنوع ووفرة في الدراسات التي تعنى بمعدلات العدوانية الذكور والإناث ويلاحظ أيضا تواضع إن لم يكن نقص في الدراسات التي تهتم بمقارنة مستويات العنف أثناء قيادة السيارات عند الرجال والنساء ، ويمكن الاشارة لدراسة **Doobe Gross 1999** على دراسة المبالغة في استعمال المنبهات السيارات كوسيلة غير مباشرة لقياس العدوانية ، وتؤكد هذه الدراسات ان الرجال يستعملون منبهاتهم بمعدل ثلاث مرات أكثر من الإناث ،عندما لا يستجيب السائق الموجود أمامهم بسرعة عند تحول الإشارة المرور من الحمراء إلى الخضراء ، ويلاحظ أيضا أن السلوك العدواني يقل ويضعف مع تقدم السن ، إلا أن مستوياته عند الذكور يبقى مرتفعا.

ولعل أهم التفسيرات النفسية التي تشرح هذه السلوكات العدوانية دراسة **مارش كولت MARSH Collet 1986** التي تشير إلى وجود الشعور بضرورة الدفاع عن المجال الحيوي الذي يربط بسلوك دفاعي عدواني وهو ما يفسر وجود مستوى عال من العنف ، حيث يعدون السيارة امتدادا لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية وكأن السيارة عضو من اعضائهم (**Frençoise Duparc et Christian Vasseur ,2006 . p143**)

وفي هذا الصدد فإن المرأة تلتزم القوانين المرورية كافة أثناء القيادة ومن النادر تخترق المرأة تلك القوانين عكس الرجل بالطبع ولكن هناك من سائقي التاكسيات مثلاً يفقدونها ثوابها ويدخلون الرعب إلى قلبها وهم يقودون السيارات أمامها بطريقة غير صحيحة وغير مبالين بقوانين السير في الطرق السريعة أو غيرها ، فهي دائماً تظلم من الرجل فالقيادة تحتاج لمهارة معينة وهي موجودة لدى المرأة والدليل على ذلك دخول المرأة الراليات العالمية للسيارات و أثبتت جدارتها ولكن الرجل يريد أن يحمل المرأة دائماً المسؤولية عن أي خطأ شائك سواء هي السبب فيه مباشرة أو غير مباشرة ، كما أن أعصابها خفيفة ولا تتحمل مشقة الطرق المزدحمة أو السرعة في القيادة ما يجعلها دائماً مرتبكة وتصطدم في معظم الأحيان والرجل أكثر رزانة وعقلانية في القيادة **(حوادث المرور، 2010)**.

خلاصة الفصل :

من خلال ما تم عرضه في هذا الفصل يتضح لنا أن الفروق بين الجنسين سواء كانت البيولوجية أو النفسية أو العقلية هي عبارة عن عوامل تؤثر على سلوك السياقة بالنسبة للرجل و المرأة فالرجل بطبيعته مجازف و مغامر في القيادة ، على عكس المرأة فإنها تتميز بالهدوء و الرزانة أمام عجلة السيارة فلا شك أن معظم السيدات في القيادة أهدأ بالمقارنة مع معظم الرجال ، و لكن هذا لا يؤكد أن المرأة أقل حوادث.



الجانب التطبيقي



الفصل الرابع

الإجراءات المنهجية للدراسة

- منهج الدراسة
- الأساليب الإحصائية المستخدمة
- أدوات الدراسة
- الدراسة الاستطلاعية
- الدراسة الأساسية
- عينة الدراسة الأساسية

1- منهج الدراسة :

استخدمنا في دراستنا الحالية المنهج الوصفي الذي يهتم بوصف الظواهر الطبيعية والاجتماعية وصفا دقيقا كما توجد في الواقع ، ودراسة العلاقات التي توجد بين الظاهرة وموضوع الدراسة وبعض المتغيرات الأخرى والتعبير عنها بلغة الأرقام.

و يعرفه موريس أنجرس "بأنه ينص على كيفية تصور و تخطيط العمل حول موضوع دراسة ما" **(أنجرس ،2004 ، ص.99)**.

يعتبر المنهج الوصفي أكثر المناهج شيوعا و انتشارا و استخداما في الدراسات التربوية و النفسية بصفة خاصة و الاجتماعية بصفة عامة ، و هو لا يقتصر على جمع البيانات و تبويبها و عرضها فقط بل يشتمل كذلك على تحليل دقيق و تفسير عميق لها ، و كذا سبر أغوارها من أجل استخلاص الحقائق و التعميمات الجديدة التي تساهم في تراكم و تقدم المعرفة الإنسانية **(عليان غنيم ،2000، ص.44)**.

نظرا للدراسة الحالية التي تسعى إلى معرفة مهارات السياقة و الفروق بين الجنسين لقيادة المركبات فإن المنهج الذي تم اعتماده هو المنهج الوصفي ، كونه المنهج الملائم في الكشف عن الفروق بين الفروق بيم المتوسطات حسب المتغيرات ، و هذا ما دفع بالباحث التوجه إلى الميدان و القيام بذلك.

2- الأساليب الإحصائية المستخدمة :

للإجابة على تساؤلات الدراسة والتأكد من صحة الفروض تم استخدام العديد من الأساليب الإحصائية المناسبة وهي ذات أهمية بالغة لأنه بفضلها يمكن معرفة ما إذا كانت علاقة بين المتغيرات أم لا ، ولهذا فان الخطوة الأولى في التحليل الإحصائي هي عبارة عن تلخيص وعرض البيانات بالاعتماد على

الإحصاء الوصفي وكذلك تحليل البيانات للوصول إلى نتائج وتفسيرها ، ومن بين الأساليب الإحصائية المتبعة ما يلي :

أ- برنامج spss :

هو احد البرامج الإلكترونية من اجل تسهيل العمليات الإحصائية والذي يمثل سندا كافيا في القيام بالعديد من المعالجات الإحصائية والتحليلات الرياضية التي تساعدنا في الدراسات العلمية ، حيث يمكننا من تطبيق الإحصاء بالشكل الصحيح ، ويحتوي هذا البرنامج على معاملات الارتباط ، اختبار(ت) للفروق، المتوسط، الوسيط ، اختبار أنوفا ، الانحراف المعياري ، التباين.

ولقد تم مراعاة التكامل بين الأسلوبين الكمي والكيفي في تحليل ومناقشة وتفسير نتائج الدراسة والإجابة على تساؤلاتها وهذا تحقيقا لأهداف الدراسة.

ب- الإحصاء الوصفي :

- **التوزيع التكراري :** وهو عدد المرات التي تتكرر فيها الإجابة بحيث يكون المجموع مساوي لعدد أفراد العينة.
- **المتوسطات الحسابية :** وذلك لمعرفة مدى ارتفاع أو انخفاض أفراد عينة الدراسة عن كل عبارة.
- **الانحراف المعياري :** للتعرف على مدى انحراف استجابات أفراد عينة الدراسة لكل محور عن متوسطها الحسابي.

ت- الإحصاء المعلمي :

- **اختبار كا2 للعينات المستقلة :** للتعرف إذا كانت هناك فروق ذات دلالة إحصائية مهارات السياقة تبعا لمتغير الجنس.

•**اختبار (ت) للفروق (T-test)** : و ذلك للكشف عن دلالة الفروق الإحصائية بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة.

ث- معاملات الارتباط:

تم الاعتماد على معاملات الارتباط لقياس الخصائص السيكومترية للأداة وهي:

•**معامل الارتباط بيرسون** : لقياس ثبات الاستبيان تم الاستعانة بمعامل الارتباط بيرسون.

3- أدوات الدراسة :

كل بحث علمي يعتمد على مجموعة من الأدوات والوسائل يعتمدها الباحث من أجل الحصول على المعلومات والبيانات اللازمة التي يتوصل من خلالها إلى إيجاد إجابات عن التساؤلات المطروحة ويحاول أن يلجأ إلى الأدوات التي توصله إلى الحقائق التي يسعى للوصول إليها.

1.3 الاستبيان :

يعتبر الاستبيان من أشهر أدوات البحوث الكمية استخداما حيث يعمل على جمع المعلومات والبيانات من عينة الدراسة بهدف معرفة اتجاهاتهم وأرائهم وقيمهم وميولهم وغيرها من المعارف للإجابة على أسئلة الباحث وللتمكن من اختبار الفرضيات.

و عرفه الخياط كذلك أداة جمع المعلومات المتعلقة بموضوع الدراسة عن طريق صياغة مجموعة من الفقرات بطريقة علمية مناسبة ، ويتم توزيعها على عينة الدراسة لجمع البيانات والمعلومات المتعلقة بمشكلة الدراسة (**الخياط ، 2009، ص. 109**).

تم توجيه استبيان دراستنا إلى مجموعة أولى من الذكور و الإناث المتربصين ومجموعة ثانية الحائزين على رخصة السياقة الجدد لقد قمنا بتصميم استبيان مهارات السياقة لدى الذكور و الإناث وذلك بالرجوع إلى مقياس الباحثة : " زعابطة سيرين هاجر "

حيث احتوى الاستبيان في صورته النهائية على 26 سؤالا وتم صياغة محاوره وفقا للفرضية الرئيسية للدراسة ، وقسمت إلى ثلاث محاور وهي :

- **المحور الأول:** محور حسي حركي و خصص للبنود التي تكشف عن استقبال السائق المعلومات حسيا و الاستجابة لها بفاعلية حركيا أثناء قيادة السيارة ، و تضمن ثلاث بنود ،(1 – 3).
- **المحور الثاني:** محور انفعالي و خصص للبنود التي تكشف عن الخصائص الوجدانية والعاطفية لإعداد السائق للتفاعل المروري ، و تضمن خمس بنود (4 – 7 + 16).
- **المحور الثالث:** محور معرفي و خصص للبنود التي تكشف عن العمليات المعرفية للسائق كالإدراك و الانتباه ، ردة الفعل أثناء السياقة ، و تضمن تسعة عشر بند (8 – 25).

أ – كيفية تصحيح الاستبيان :

يقوم كل فرد بالإجابة على كل بنود الاستبيان بما يتناسب معه وفق الخيارات المتاحة، (دائما ، أحيانا ، نادرا).

ويتم تصحيح العبارات كما يلي:

- دائما (03)
- أحيانا (02)
- نادرا (01)

ب – **الحدود الفاصلة :**

المحاور	الحد الأعلى	الحد الأدنى	الحد الفاصل
المقياس الكلي	78	26	52 فما أعلى
حسي حركي	9	3	6
معرفي	51	17	34
انفعالي	15	5	10

جدول رقم (4–8) يمثل الحدود الفاصلة للدراسة

4–الدراسة الاستطلاعية :

تعتبر الدراسة الاستطلاعية الخطوة الأولى في البحث العلمي لما لها من أهمية في الإحاطة بكل جوانب المشكلة المراد دراستها، كما أنها المرحلة التحضيرية للبحث عن الفرضيات الممكنة.

وهي تطبيق لإجراءات الدراسة على عينة أولية ، لكنها تنتمي إلى نفس المجتمع الذي تنتمي إليه العينة الرئيسية ، وتفيد الباحث في التحقق من إمكانية تنفيذ الدراسة الرئيسية والحصول على تغذية راجعة عن احتمالات النتائج المستهدفة والتنبيه إلى أمور لم يلتفت إليها الباحث. قبل القيام بالدراسة الأساسية أجرينا الدراسة الاستطلاعية بغية التعرف على الميدان والظروف المحيطة بالدراسة ولتحقيق مجموعة من الأهداف هي كالآتي:

- ✓ التعرف على ميدان إجراء الدراسة، والظروف التي سيتم فيها البحث
- ✓ ضبط العينة الملائمة حسب المتغيرات وكذا طريقة اختيارها
- ✓ التعرف على الدراسة من قرب وبشكل أعمق

- ✓ التعرف على مجموعة الظروف التي يمكن أن ترافق توزيع الاستمارة بغرض التحكم فيها من جهة ولتفادي العراقيل من جهة أخرى
- ✓ الصياغة النهائية لفرضيات الدراسة حيث تعطينا النتائج الأولية للدراسة الاستطلاعية مؤشرات لمدى ملائمة الفرضيات وما هي التعديلات الواجب إدخالها
- ✓ تحديد المنهج العلمي الأقرب إلى طبيعة الموضوع وأدوات جمع البيانات المناسبة
- ✓ التحقق من صدق وثبات الدراسة على عينة الدراسة الاستطلاعية وذلك قبل تطبيقها على عينة الدراسة الأساسية

أ- عينة الدراسة الاستطلاعية :

و لهذا و قبل الشروع في العمل الميداني تم القيام بالبحث الاستطلاعي حيث تقربنا من مدرسة تعليم السياقة بالمدية حيث تم إجراء الدراسة على عينة تتكون من 20 فرد وتمثلت عينتها في 10 سائقين و10 متكونين ، اللذين لا ينتمون إلى العينة الرئيسية ولكنها تنتمي إلى نفس المجتمع ، كما تمت الدراسة الاستطلاعية قصد تجريب فعالية أدوات البحث المستعملة و المتمثلة في استبيان مهارات السياقة وهذا للتأكد من أداة القياس بالإضافة إلى أن البحث مكننا من اكتساب معرفة أولية حول عينة الدراسة.

ب- المجال الزماني و المكاني للدراسة الاستطلاعية :

تمت الدراسة الاستطلاعية في الفترة الممتدة من 24 أفريل 2019 إلى 5 مارس 2019 بمدارس تعليم السياقة ، و هي عبارة عن جولة استطلاعية تمت في أواخر شهر أفريل حيث تم من خلالها جمع البيانات العامة عن مدرسة تعليم السياقة و ذلك من خلال لقائنا مع مدرب السياقة و مساعده للمدرسة الذين ساعدونا في تطبيق استبيان مهارات السياقة على عينة استطلاعية للتأكد من ثباتها قبل تطبيقها على العينة الأساسية.

ت- الخصائص السيكومترية للاستبيان :

•**صدق الاستبيان :** ويقصد به درجة نجاح الأداة في قياس ما وضعت من أجله، فالأداة توضع من أجل قياس ظاهرة ما لدى مجموعة من الأفراد (**الخطيب ، 2006 ، ص.48**)

•**صدق المحكمين :** تم عرض استبيان مهارات السياقة على مجموعة من أساتذة قسم العلوم الاجتماعية للتأكد من أن هذه الأداة تقيس مهارات السياقة عند الشباب المتربصين و الحائزين على رخصة السياقة الجدد.

ومن خلال ملاحظات الأساتذة المحكمين التي بموجبها قبول الاستبيان مع عرض تعديل لبند واحد كما سنوضح في الجدول التالي :

العبارة قبل التعديل	العبارة بعد التعديل
أحاول التعرف و فهم على إشارات المرور الجديدة بالنسبة لي	أحاول التعرف على إشارات المرور الجديدة بالنسبة لي أحرص على فهم إشارات المرور الجديدة بالنسبة لي

جدول رقم (4-9) يبين العبارات قبل التعديل و بعد التعديل

ج- ثبات الاستبيان :

الأداة الأولى : مقياس المهارات السياقة : استخدم الباحث تقنية الترابط باستخدام معامل بيرسون بين المجموعتين في الدراسة الاستطلاعية للتجزئة النصفية ، وكان عددها 30 فردا وتم تقسيمها لمجموعتين، والجدول الآتي يبين نتائج العلاقة :

المجموعات	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة الترابط	الدلالة المعنوية	الدلالة الإحصائية	
						0,05	0,01
المجموعة الأولى	15	62,3	4,8	0.67	0.034	دال	
المجموعة الثانية	15	63,1	5,7				

جدول رقم (4-10) يبين قيمة ألفا كرونباخ لثبات الاستبيان

وكما هو ملاحظ قيمة الترابط بين المجموعتين باستخدام معامل الارتباط بيرسون 0,67 ، وبمراجعة الدلالة المعنوية التي قيمتها 0,034 وهي قيمة أدنى من القيمة الحرجة 0,05 ومنها فالترابط دال إحصائيا أي هناك ثبات للمقياس بعد إجراء الاختبار على العينتين .

د- الصدق الداخلي للاستبيان :

استخدم الباحث معامل الصدق وهو الترابط بين البند والمقياس الكلي ، وبين المحاور والمقياس وذلك باستخدام معامل الترابط بيرسون ، وقد كانت النتائج تدل على وجود علاقة ترابطية دالة إحصائية منها ما هو دال عند 0,01 أو دال عند 0,05 وتراوحت ما بين 0,49 و 0.87 والجدول الآتي يبين هذه القيم:

رقم البند	قيمة الترابط	رقم البند	قيمة الترابط
1	0,724**	14	0,513*
2	0,444*	15	0,471*
3	0,56	16	0,623**
4	0, 52	17	0,779**
5	0,758**	18	0,580**
6	0,83	19	0,53
7	0,597**	20	0,66
8	0,640**	21	0, 87
9	0,724**	22	0, 83*
10	0,574**	23	0,611**
11	0, 84	24	0,546*
12	0,681**	25	0,56
13	0,722**	26	0,57

جدول رقم (4-11) يمثل صدق الاستبيان باستخدام معامل الارتباط بارسون

الأبعاد	قيمة الترابط
الحسي الحركي	0,67
لمعرفي	0,78
الانفعالي	0.65

جدول رقم (4-12) يبين أبعاد الاستبيان و قيمة الترابط لكل بعد

وحددت قيمة ألفا كرونباخ بـ 0,67 وهي اكبر من 0,62 أي المقياس الكلي يتمتع بصدق داخلي.

5- الدراسة الأساسية :

وهي الدراسة الميدانية والتي نحن بصدد القيام بها بهدف التحقق من صحة الفرضيات والتعرف على طبيعة العلاقة بين مهارات السياقة و نوع الجنس في قيادة المركبات لدى المتربصين الشباب.

أ- مجالات الدراسة :

•**المجال المكاني** : نظرا لكون الدراسة الحالية تدرس العلاقة الموجودة بين مهارات السياقة و الفروق بين الجنسين تم إجراء دراستنا الميدانية المكملة لدراستنا النظرية بمدرسة تعليم السياقة ، حيث اخترنا هذه المدرسة نظرا لتوفر العينة المدروسة (المتربصون). تتواجد مدرسة تعليم السياقة بولاية المدية قريبة من جامعة الدكتور يحي فارس بالمدية ، تقع في حي تاكبوا ، حيث فتحت أبوابها عام 2011 م بعد ما كانت موجودة في بلدية عين بوسيف ، بحيث تقدر مساحتها الكلية 60 م²، تحتوي على مدرب للسياقة و مساعده ، أما بالنسبة للعينة الأخرى (الحائزين على الرخصة) فقد قمت بتوزيع الاستبيانات على بعض أفراد الأسرة و البعض الآخر وزعته على الشباب في الشارع.

•**المجال الزمني** : تمت دراستنا في الفترة الممتدة من 15 ديسمبر إلى 28 أفريل 2019 وفيها تم إجراء دراستنا الأساسية وتوزيع استمارات مهارات السياقة على أفراد العينة ، وهم الشباب المتربصين و الحائزين على رخصة السياقة الجدد.

6- عينة الدراسة الأساسية :

هي عبارة عن مجموعة جزئية من الأفراد التي تشكل مجتمع الدراسة الأصلي، فبدل إجراء البحث على كامل المجتمع يتم اختيار جزء منه بطرق معينة ويتم تعميم النتائج على المجتمع الأصلي.

من خلال المسح الذي قمنا به بزيارة مدارس تعليم السياقة للبحث عن عينة دراستنا ومدى مطابقتها لخصائص العينة التي تم ضبطها مسبقا (الشباب المتربصين و الحائزين على رخص السياقة الجدد) وهذا لتوفر العينة المدروسة .

تتكون عينة دراستنا الأساسية من 40 شاب ، حيث قسمت إلى 20 شاب 10 ذكور و 10 إناث متكونين و 20 شاب 10 ذكور حائزين على الرخصة و 10 إناث حائزات على رخصة السوق.

الجنس	المتكونون	السائقون	المجموع
ذكور	10	10	20
إناث	10	10	20
المجموع	20	20	40

جدول رقم (4-13) يبين عينة الدراسة الأساسية

الفصل الخامس

عرض ومناقشة النتائج

- التذكير بفرضيات الدراسة
- عرض نتائج العينة
- اختبار و مناقشة الفرضيات
- استنتاج عام
- خاتمة عامة
- اقتراحات

1- التذكير بفرضيات الدراسة :

✓ **الفرضية الأولى :** توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية ، حسية حركية) .

✓ **الفرضية الثانية :** توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة (المعرفية الانفعالية ، حسية حركية) لدى المتربصين الشباب.

✓ **الفرضية الثالثة :** توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة (المعرفية الانفعالية ، حسية حركية) لدى السائقين .

2- عرض النتائج :

✓ **وصف نتائج العينة الكلية على مقياس مهارات السياقة :**

العينة	التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
العينة الكلية	40	66,2	4,9
ذكور	20	63,3	5,9
إناث	20	66,2	4,9

الجدول رقم (5-14) يبين نتائج أفراد العينة الكلية على مقياس مهارات السياقة

يبين الجدول أعلاه نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة ، وعددهم 40 فقد تحصلوا على متوسط حسابي قدره 66,2 ، وانحراف معياري قيمته 4,6 ، وتحصل الذكور (العدد 20) على متوسط حسابي قدره 63,3 وانحراف معياري 5,9 ، أما الإناث (العدد 20) فقد تحصلن على متوسط حسابي قيمته 66,2 ، وانحراف معياري 4,9. ونلاحظ ارتفاع درجات الذكور مقارنة بالإناث على مهارات السياقة.

✓ **نتائج أفراد العينة الكلية على مقياس مهارات السياقة المعرفية :**

العينة	التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
العينة الكلية	40	46,8	3,8
ذكور	20	46	4,05
إناث	20	47,7	3,5

الجدول رقم (5-15) يبين نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة المعرفية

يبين الجدول رقم (5-15) نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة المعرفية ، وعددهم 40 فقد تحصلوا على متوسط حسابي قدره 46,8 ، وانحراف معياري قيمته 3,8 ، وتحصل الذكور (العدد 20) على متوسط حسابي قدره 46 وانحراف معياري 4,05 ، أما الإناث (العدد 20) فقد تحصلن على متوسط حسابي قيمته 47,7، وانحراف معياري 3,5. ونلاحظ أن الإناث لديهن تحكم أعلى من الذكور في المهارات المعرفية للسياقة .

✓ **نتائج أفراد العينة الكلية على مقياس مهارات السياقة الانفعالي :**

العينة	التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
العينة الكلية	40	11,1	1,8
ذكور	20	10,5	2,03
إناث	20	11,6	1,4

جدول رقم (5-16) يبين نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة الانفعالي

يبين الجدول رقم (5-16) نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة الانفعالية ، وعددهم 40 فقد تحصلوا على متوسط حسابي قدره 11,1 ، وانحراف معياري قيمته 1,8 ، وتحصل الذكور (العدد 20) على متوسط حسابي قدره 10,5 وانحراف معياري 2,08 أما الإناث (العدد 20) فقد

تحصلن على متوسط حسابي قيمته 11,6 ، وانحراف معياري 1,4. ونلاحظ تحكم الإناث في المهارات الانفعالية مقارنة بالذكور.

✓ **نتائج أفراد العينة الكلية على مقياس مهارات السياقة الحسي الحركي :**

العينة	التكرار	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
العينة الكلية	40	6,8	1,1
ذكور	20	6,8	1,1
إناث	20	6,8	1,1

الجدول رقم (5-17) يبين نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة الحسي الحركي

يبين الجدول رقم (5-17) نتائج أفراد العينة على مقياس مهارات السياقة الحسي الحركي، وعددهم 40 فقد تحصلوا على متوسط حسابي قدره 6,8 ، وانحراف معياري قيمته 1,1 ،وتحصل الذكور (العدد 20) على متوسط حسابي قدره 6,8 ، وانحراف معياري قيمته1,1 ، أما الإناث (العدد 20) فقد تحصلن على متوسط حسابي قدره 6,8 ، وانحراف معياري قيمته 1,1.

3- اختبار و مناقشة الفرضيات :

أ- **الفرضية الأولى :** التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية ، الحسية الحركية) ، وللتأكد من هذه الفرضية قمنا حساب لفروق بتطبيق اختبار ت لعينتين متكافئتين وتحصلنا على النتائج التالية :

	المتغيرات	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت	القيمة المعنوية	الدلالة الإحصائية
الحسي الحركي	ذكر	20	6,8	1,1	1,33	0,4	غير دال
	أنثى	20	6,8	1,1			
الانفعالي	ذكر	20	10,5	2,03	1,9	0,04	دال عند 0,05
	أنثى	20	11,6	1,4			
المعرفي	ذكر	20	46	4,05	1,4	0,1	غير دال
	أنثى	20	47,7	3,5			
الكلي	ذكر	20	63,3	5,9	1,6	0,03	دال عند 0,05
	أنثى	20	66,2	4,9			

جدول رقم (5-18) يبين الفروق بين الجنسين باستخدام اختبار ت لعينتين متكافئتين

يبين الجدول رقم (5-18) الدلالة الإحصائية للفروق بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة ، وذلك باستخدام اختبار ت لعينين متكافئتين على المقياس الكلي وعلى محاور المقياس (المعرفية ، الانفعالية ، الحسية الحركية) ، وقد كانت النتائج دالة على المقياس الكلي وعلى محور الانفعالي ونفصلها فيما يأتي:

✓ **المقياس الكلي :** فقد كانت قيمة ت المحسوبة على المقياس الكلي 1,6 ، والقيمة المعنوية 0,03 وهي قيمة أدنى من الدرجة الحرجة 0,05 ومنه قبول الفرضية البديلة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مهارات السياقة لصالح الإناث ، وأنهن أكثر تحكما في هذه المهارات ، وهذه النتائج يمكن تعميمها ، وتعود إلى إجراءات البحث و ليس للصدفة ، ورفض الفرضية الصفرية.

✓ **محور مهارات السياقة الحسية الحركية:** أما الدلالة الإحصائية للفروق بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة محور الحسي الحركي ، فقد كانت قيمة ت المحسوبة على المقياس الكلي 1,33، والقيمة المعنوية 0,4 وهي قيمة أعلى من الدرجة الحرجة 0,05 ومنه قبول الفرضية الصفرية التي مفادها لا وجود لفروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مهارات السياقة الحسية الحركية ، ورفض الفرضية البديلة.

✓ **محور مهارات السياقة الانفعالية :** يبين الجدول رقم (5-18) الدلالة الإحصائية للفروق بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة المهارات الانفعالية ، وذلك باستخدام اختبار ت لعينين متكافئتين ، فقد كانت قيمة ت المحسوبة على المقياس الكلي 1,9 ، والقيمة المعنوية 0,04 وهي قيمة أدنى من الدرجة الحرجة 0,05 ومنه قبول الفرضية البديلة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مهارات السياقة لصالح الإناث ، وأنهن أكثر تحكما في هذه المهارات ، وهذه النتائج يمكن تعميمها ، وتعود إلى إجراءات البحث وليس للصدفة ، ورفض الفرضية الصفرية.

✓ **مهارات السياقة المعرفية :** أما الدلالة الإحصائية للفروق بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة محور المعرفية ، فقد كانت قيمة ت المحسوبة على المقياس الكلي 1,4 ، والقيمة المعنوية 0,1 وهي قيمة أعلى من الدرجة الحرجة 0,05 ومنه قبول الفرضية الصفرية التي مفادها لا وجود لفروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مهارات السياقة المعرفية ، ورفض الفرضية البديلة.

و بالنظر إلى نتيجة الدراسة الحالية فإنه يتبين لنا أنها تتشابه و نتائج دراسة برغوتي وأبركان صالح عام 2013 ، التي هدفت إلى معرفة الفروق بين الإناث و الذكور في السرعة في القيادة و خرق قوانين المرور ، حيث توصلت النتائج إلى أن السائقين الرجال يعتبرون السيارة امتداد لحدود ممارسة سلطتهم الجسدية ، كما أن الذكور أكثر ميلا إلى حب الإثارة و المغامرة و أن الخصائص النفسية و البيولوجية للمرأة تجعلها اقل مغامرة من الرجل و أكثر حيطة.

كما أنه يوجد تشابه بين نتائج دراستنا و دراسة البلبيسي عام 2003 و التي تناولت موضوع الدور الذي يلعبه الجنس في حوادث المرور و من بين النتائج المتوصل إليها أنه يوجد وضوح كبير في زيادة معدلات الحوادث عند السائقين الذكور مقارنة مع معدلات الحوادث عند السائقات النساء ، كما أظهرت النتائج أن عدم انتباه السائق و نفاد صبره ، هي العوامل الرئيسية المساهمة في ارتكاب الأخطاء المذكورة سابقا ، و علاوة على ذلك ، فإن السائقات من الإناث لا يجرؤن على ارتكاب الأخطاء الخطيرة المخالفة للقانون.

ويرجع الباحث هذه النتائج أن المتربصين متساوون في القدرات المعرفية والحسية الحركية والانفعالية ، فالخبرة لديهم هي خبرة جديدة حتى ولو في بعض الأحيان هناك من قام بقيادة سيارة لكنها بنسبة ضئيلة ، ومنه فيعود التقارب لهذه النتائج المتربصون لكلا الجنسين لهذه العملية التكوينية الجديدة ونقص الخبرة في ميدان السياقة ، ومن باب آخر نجد التعليم للمارة أو التكوين للحصول على الرخصة للسياقة هي في نفس الظروف و بتطبيق كل القوانين النظامية والتكوينية ومنه فلم تظهر الفروق فكلا الجنسين وعرصا على نفس المؤثرات التكوينية من حيث الزمن والمضمون .

والدلالة الإحصائية التي ظهرت في محور الانفعالي هي لصالح الذكور وأنهم أكثر تحكما فيه ، قد يعود للخبرة الاجتماعية التي لا تولي أهمية كبيرة للسياقة مع الذكر فيصير أكثر تحكما ويدفعه المجتمع

للمخاطرة وعدم الخوف والتردد ، وأن السيارة جزء من شخصيته ، مقارنة بالأنثى التي ترى في المجتمع بالإنسانة الرقيقة والمترددة ، والتي قد لا تسلم من المجتمع الذي لا يتعامل معها بليونة أثناء السياقة ، وهي غير متعودة على سلوك المخاطرة طهر لديها نوع من التردد ونقص التحكم الانفعالي.

الفرضية الثانية : تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة لدى المتربصين ، وللتأكد من هذه الفرضية قمنا بحساب الفروق لعينتين مستقلتين بتطبيق اختبار كا2 وتحصلنا على النتائج التالية :

	المتغيرات	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمةكا2	القيمة المعنوية	االدلالة الإحصائية
الحسي الحركي	ذكر	10	7,11	1,45	1,7	0,04	دالة عند 0.05
	أنثى	10	6,80	1,55			
الانفعالي	ذكر	10	11,89	2,15	4,2	0,03	دالة عند 0,05
	أنثى	10	11,30	1,34			
المعرفي	ذكر	10	47,89	3,92	4,6	0,8	غير دالة
	أنثى	10	47,70	3,53			
الكلي	ذكر	10	66,89	5,73	6,3	0,04	دالة عند 0.05
	أنثى	10	65,80	4,87			

جدول رقم (5-19) يبين الفروق بين الجنسين باستخدام اختبار كا2 للفروق

من خلال النتائج الموضحة في الجدول و المتعلقة بالفروق بين الجنسين بتطبيق اختبار كا2 للفروق ، فقد كانت النتائج دالة في اغلب المحاور إلا في محور المعرفي ، ونبينها فيما يأتي :

المقياس الكلي : فقد كانت قيمة كا2 6.3 على المقياس الكلي ، و القيمة المعنوية 0.04 و هي قيمة أدنى من الدرجة الحرجة 0.05 و منه قبول الفرضية البديلة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين لدى المتربصين لصالح الذكور ، و رفض الفرضية الصفرية ، و هذه النتائج يمكن تعميمها ، و تعود إلى إجراءات البحث و ليس للصدفة ، و منه رفض الفرضية الصفرية.

- ✓ **محور الحسي الحركي** : بالنسبة للدلالة الإحصائية للفروق بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة محور حسي حركي ، فقد كانت قيمة كا2 المحسوبة 1.45 ، و القيمة المعنوية 0.04 و هي قيمة أقل من الدرجة الحرجة 0.05 و منه قبول الفرضية البديلة التي مفادها وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مهارات السياقة الحسية الحركية لصالح الذكور ، و رفض الفرضية الصفرية .

- ✓ **محور الانفعالي** : يبين الجدول أيضا الدلالة الإحصائية للفرق بين الجنسين عل مقياس مهارات السياقة الانفعالية باستخدام كا2 للفروق ، فقد كانت قيمة كا2 على المقياس الكلي 4.2 و القيمة المعنوية 0.03 و هي قيمة أدني من الدرجة الحرجة 0.05 و منه قبول الفرضية البديلة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مهارات السياقة الانفعالية لدى المتربصين لصالح الذكور ورفض الفرضية الصفرية.

- ✓ **المحور المعرفي** : أما الدلالة الإحصائية للفروق بين الجنسين على مقياس محور المعرفية ، فقد كانت قيمة كا2 على المقياس الكلي 6.3 و القيمة المعنوية 0.04 و هي قيمة أدني من الدرجة الحرجة 0.05 و منه قبول الفرضية البديلة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الذكور والإناث على مهارات السياقة المعرفية لدى المتربصين لصالح الذكور ، ورفض الفرضية الصفرية.

و بالرجوع إلى دراساتنا السابقة في الجانب النظري نجد أن دراستنا تتفق مع ما توصلت إليه دراسة كوربرت من نتائج عام 2007 بعنوان الفجوة الجندرية بين الذكور و الإناث و علاقتها بالجرائم التي تعود إلى حوادث السير حيث توصلت أن المرأة تؤدي إلى زيادة مشاركتها في الجرائم المرورية.

و يرجع الباحث هذه النتائج إلى أن السياقة عملية يحسن استخدامها حيث يجد الرجل أكثر تحكما في هذه المهارة من الأنثى التي تجد صعوبة في أداء هذه العملية.

وتفسر أيضا أن بعد اكتساب الخبرة في القيادة يصبح الرجل أكثر استخداما للسيارة منه لدى المرأة وبحكم المخاطرة والاحتكاك بالآلة وحتى السفر لمسافات بعيدة والتعامل مع السيارة من جميع النواحي الاقتصادية والتركيبية والمبادلات الثقافية وحتى الميكانيكية جعلته يظهرا فرقا في التفوق مقارنة بالأنثى وكما تم التفسير مسبقا تصبح جزءا من شخصيته.

الفرضية الثالثة : توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة لدى السائقين وللتأكد من هذه الفرضية قمنا بحساب الفروق لعينتين مستقلتين بتطبيق اختبار ت للفروق وتحصلنا على النتائج التالية :

	المتغيرات	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت	القيمة المعنوية	الدلالة الإحصائية
الحسي الحركي	ذكر	10	6,5455	0,93420	0,9	0,3	غير دالة
	أنثى	10	6,9000	0,73786			
الانفعالي	ذكر	10	9,4545	1,12815	4,4	0,000	دالة عند 0,01
	أنثى	10	12,0000	1,49071			
المعرفي	ذكر	10	44,4545	3,61562	0,2	0,05	دالة عند 0,05
	أنثى	10	47,8000	3,73571			
الكلي	ذكر	10	60,4545	4,63387	2,8	0,09	غير دالة
	أنثى	10	66,7000	5,27152			

جدول رقم (5-20) يبين الفروق بين الجنسين لدى السائقين باستخدام اختبار ت للفروق

من خلال النتائج الموضحة في الجدول أعلاه و المتعلقة بالفروق بين الجنسين لدى السائقين بعد تطبيق اختبار ت للفروق :

✓ **المقياس الكلي** : وقد كانت حيث تمثلت قيمة ت للفروق 2.8 على المقياس الكلي ، و القيمة المعنوية 0.09 و هي قيمة أعلى من الدرجة الحرجة 0.05 و منه قبول الفرضية الصفرية التي تنص على عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة لدى السائقين، و رفض الفرضية البديلة.

✓ **محور الحسي الحركي** : أما الدلالة الإحصائية للفروق بين الجنسين على المقياس محور الحسي الحركي ، فقد كانت قيمة ت للفروق على المقياس الحسي الحركي 0.9 و القيمة المعنوية 0.3 و هي قيمة أعلى من الدرجة الحرجة 0.05 و هذا يعني قبول الفرضية الصفرية التي مفادها لا وجود لفروق

ذات دلالة إحصائية بين الذكور و الإناث السائقين على مقياس مهارات السياقة الحسي الحركي ، ورفض الفرضية البديلة.

✓ **محور الانفعالي** : يبين الجدول رقم (5-20) أيضا الدلالة الإحصائية بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة الانفعالية و ذلك باستخدام اختبار ت للفروق 4.4 و القيمة المعنوية 0.000 و هي قيمة أدنى من الدرجة الحرجة 0.05 و منه قبول الفرضية البديلة التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الذكور و الإناث السائقين على مقياس المهارات الانفعالية للسياقة لصالح الإناث ، و رفض الفرضية الصفرية.

✓ **محور المعرفي** : أما الدلالة الإحصائية للفروق بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة المعرفية فقد كانت قيمة ت للفروق 0.2 و القيمة المعنوية 0.05 و هي قيمة تساوي الدرجة الحرجة 0.05 و منه قبول الفرضية البديلة التي مفادها وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين السائقين على مقياس مهارات السياقة المعرفية لصالح الإناث.

و هي نفس النتائج المتحصل عليها في هذه الدراسة دراسة كلور و تونر عام 2003 التي أوضحت سلوك المخاطرة في السياقة و الذي يؤدي إلى ارتفاع حوادث المرور هو سلوك يقوم به الذكور من الشباب ، كما أظهر التحليل أن متوسط نتائج الذكور أعلى مما هو عند الإناث كالعدوانية ، البحث عن الإثارة و تقبل المخاطرة بشكل عام.

كما اتفقت دراستنا مع دراسة ماثيوس و آخرون عام 1991 التي هدفت إلى التعرف على السمات الشخصية للأفراد و ما يرتكبونه من مخالفات مرورية ، و أوضحت نتائج الدراسة إلى أن الذكور أكثر اقترافا للمخالفات من الإناث.

ويفسرها الباحث لعدة أسباب ، ومن أهمها أن طبيعة الذكر تختلف عن طبيعة الجنس الآخر وخاصة في السلوكيات العنيفة ، ومنها فارتكاب الحوادث وعدم التحكم الجيد في السياقة وعدم الالتزام بالنظام العام هو نتيجة مباشرة للتهور والمخاطرة التي يضفي على الذكر كما وضحنا في الجانب النظري وهناك عامل آخر هو أن السائق الذكر دائم السياقة مقارنة بالأنثى ، حيث يقوم بالسفر واستعمال السيارة في كثير من الأوقات مما يجعله عرضة للحادث مقارنة بالجنس الأنثوي.

ويمكن إضافة عامل آخر وهو طبيعة المجتمع الجزائري الذي يجعل السيارة جزءا من شخصية الرجل، مما يتعامل مع السياقة كجزء من شخصيته ، وهي تفرض نوعا من الملامح الاجتماعية لإثبات الذات، فقد يمكن أن يكون ارتفاع ارتكاب الحوادث ناتج عن المنافسة واثبات الذات وتوسيع السيطرة من خلال هذه السلوكات المتعمدة أو الناتجة عن سوء إدراك المجال الزماني والمكاني وسوء التحكم الانفعالي الذي هو طبع الرجل الجزائري السرعة في الاستفزاز والرد الفعل السريع غير المناسب.

استنتاج عام :

نستخلص مما سبق، وكنتيجة عن التساؤلات المطروحة في الدراسة التي قمنا بها ، وبناءا على ما توصلنا إليه من خلال استخدام الأدوات والأساليب الإحصائية جاءت نتائج الدراسة على النحو التالي :

- تحقق الفرضية الأولى التي تنص على وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين على مقياس مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية ، الحسية الحركية) لصالح الإناث.
- أما بالنسبة للفرضية الثانية والتي مفادها وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة لدى المتربصين ، تحققت وكانت الفروق لصالح الذكور.

- وبخصوص الفرضية الثالثة والتي مفادها وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة لدى السائقين ، فقد توصلت النتائج إلى أنه لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الجنسين في مهارات السياقة لدى السائقين و أن الفرضية لم تتحقق.



خاتمة عامة



خاتمة عامة :

في حوصلة لما سبق عرضه و كنتيجة عن التساؤلات المطروحة و من خلال دراسة موضوع مهارات السياقة تبين لنا أنه من المواضيع التي يجب أخذها بعين الاعتبار، و معرفة مدى أهمية التدريب على السياقة ، حيث يجب إيصال فكرة القيادة الآمنة على أنها مسؤولية الجميع ، حتى و إن كان هناك تفاوت بين الجنسين من السائقين في درجة الالتزام باحترام إشارات المرور و في تحمل المسؤولة فالعملية تعد جماعية فكل إهمال أو تهاون من طرف السائقين أو العاملين في قطاع المرور قد يؤدي إلى هدر مجهودات باقي الأطراف.

كما أن لأصحاب مدارس التكوين في السياقة دورا هاما في إرساء السلوكات الصحيحة في السياقة عن طريق التكوين و الجاد و المثمن بالوسائل البيداغوجية في التدريب على السياقة سواء فيما تعلق بالجانب النظري من التكوين أو التطبيقي الميداني.

ولذلك حاولنا قدر المستطاع التقرب من فئة (المتكونين و السائقين) قصد إجراء الدراسة عليهم و معرفة الفروق بين الجنسين و تمكنهم من أداء هذه العملية و معرفة من يتميز بمهارات السياقة سواء المعرفية كالانتباه و التركيز و الإدراك أو المهارات الانفعالية كردة الفعل أو المهارات الحسية الحركية الأنثى أما الذكر سواء المتكونين أو السائقين.

الاقتراحات :

استنادا إلى نتائج الدراسة، سنعرض فيما يلي جملة من الاقتراحات و التوصيات إلى كل من الهيئات المسؤولة و مجتمع السائقين.

أ- الهيئات المسؤولة :

- ✓ إدماج جملة من المقاييس النفسية المكملة لاختبارات تعلم مهارة السياقة، و التي تسمح بتشخيص كفاءة القدرات المعرفية و الخصائص النفسية المحبذ توفرها لدى السائق، و هذا لا يتأتى إلا بخلق شراكة بين مدارس تعليم السياقة و المختصين النفسانيين.
- ✓ إدراج برامج في مدارس تعليم السياقة تعني بترسيخ سلوك السياقة الآمنة.
- ✓ تكوين مدربي مدارس تعليم السياقة ضمن دورات تتيح لهم فهم سيكولوجية السائق.
- ✓ القيام بحملات التوعية، و ذلك بالاستعانة بممثلين مشهورين أو شخصيات معروفة و محبوبة لدى كافة شرائح المجتمع أو ضحايا حوادث حقيقية، بهدف التأثير بصورة أكبر في مستعملي الطريق.

ب- مجتمع الدراسة :

- ✓ التزم بصيانة السيارة يوميا، و لا تثق في قدرات سيارتك كثيرا.
- ✓ اربط حزام الأمان.
- ✓ حاول أن تسيطر على انفعالاتك أثناء السياقة و كن متسامحا مع بقية السائقين.
- ✓ لا تحمل جسمك فوق طاقته، و أوقف السيارة إذا كنت تشعر بالتعب حتى و إن كانت نقطة الوصول تبعد ربع ساعة، فأنت لا تعلم ماذا يمكن أن يحصل خلالها.
- ✓ التزم بالسرعة القانونية، و خفف منها إذا كان الجو سيئا.
- ✓ عليك أن تحافظ على حالة الصحو العقلي، و ابتعد عن كل ما يذهبها.

- ✓ تركيزك أثناء القيادة ضمان لسلامتك، فتجنب الرد على هاتفك النقال أو المبالغة في زيادة صوت المذياع.
- ✓ أترك مسافة الأمان بينك و بين السيارة التي أمامك، فأنت مسؤول عن أرواح جميع من حولك في الطريق.
- ✓ تأكد من سلامة حاسة بصرك و لا تجازف بالقيادة إذا شعرت بأي خلل بها.
- ✓ احترم إشارات المرور حتى و إن كانت الطريق خالية من المستعملين.
- ✓ إذا منت في مزاج سيء، يستحسن أن تمتنع عن القيادة و خصوصا إذا كانت حركة المرور مكتظة.



قائمة المراجع



قائمة المراجع :

المراجع العربية :

1- أحمد عبد العزيز سلامة و جابر عبد الحميد جابر (1970) سيكولوجية الطفولة و الشخصية ،دار النهضة العربية ،القاهرة .

2- أنجرس موريس (2004) ،حوادث المرور و دور العلم في الوقاية منها ،يوم دارس حول دور البحث العلمي في الرقابة من حوادث المرور ،الجزائر جامعة بوزريعة .

3- بوطالبي الهاشمي (19 أفريل 2016) حوادث المرور و دور العلم في الوقاية منها ،يوم دراسي حول دور البحث العلمي في الوقاية من حوادث المرور ،الجزائر ،جامعة بوزيعة .

4- بوظريفة حمو (1991) دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر ،الجزائر مركز الطباعة لجامعة الجزائر .

5- حارتي حسين ،بلعلياء بلال (2008) السلوكات الإنحرافية لدى السائقين الشباب و علاقتها بارتكاب حوادث المرور رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في سوسيولوجيا العنف و علم العقاب ،جامعة الجيلالي بونعامة بخميس مليانة .

6- حمدان عفيف (1997) قواعد المرور (ط 1) بيروت ،لبنان .،دار مكتبة الحياة و مؤسسة الخليل التجارية .

7- حوادث المرور ، 2010 تم استراجاعه يوم 30 ديسمبر 2018 من موقع: Httpes://www.albawaba hnews .com

8- رشاد علي عبد العزيز موسى (1998) سيكولوجية الفروق بين الجنسين ،جامعة الأزهر ،مؤسسة المختار للنشر و التوزيع ،القاهرة .

9- رشاد علي عبد العزيز موسى (1998) ،سيكولوجية الفروق بين الجنسين ،كلية التربية ،جامعة الأزهر ،مؤسسة المختار للنشر و التوزيع ،القاهرة.

10- سعد الدين بوطبال ،(2012) ،دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب مجلة دراسات نفسية و تربوية مخبر تطوير الممارسات النفسية و التربوية ،المركز الجامعي غليزان العدد 9.

11- سعد الدين بوطبال (2014) 28-29 ماي 2014 القيادة الوقائية للسيارات ،مقاربة أرخنومية فعاليات ملتقى الدولي الثاني ،حول تطبيق الأرغنوميا بالدول السائرة عن طريق النمو ،الأرغنو ميا في خدمة التنمية ،الجزء الأول ،الجزائر .

12- سليم القيسي (2015) ،مدى مساهمة الخصائص الشخصية و الثقافة القيادة بعد الإلتزام بالقواعد المرورية أثناء قيادة المركبات ،المجلة الأردنية للعلوم الإجتماعية ،المجلد 8 ،العدد 20.1

13- السنان ،شكري حسن و أخرون (2002) ،التقرير النفي النهائي لمشروع المخالفات المرورية ،أسبابها و الحد منها في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية ،اللجنة الوطنية للسلامة المرورية.

14- السياقة و كبار السن 2018 تم استرجاعه يوم 28 ديسمبر 2018 من موقع htpp://www.moh.gov.bh/arabic/alzheimers/leaglets.asp !subject :2:

15- سيما عدنان أبو رموز ،(2005) النوع الإجتماعي (الجندر) ماجستير دراسات إسلامية معاصرة ،القدس ،فلسطين .

16- سيمر وردا ،(2007) كتاب تعليم السياقة باللغة العربية ،.

17- الصالح أبركان ،توفيق برغوتي (2015) ،التنبؤ بإدراك الشباب لسلوك السياقة الخطير من خلال التفاؤلية غير الواقعية المجلة الأردنية للعلوم الإجتماعية ،المجلد (8) العدد (1).

18- عبد الرحمن بن إبراهيم العبد العالي ،نجيب بن ناصر شبيب (2014) ،الدراسات و البحوث المرورية و دورها في الحد من الحوادث المرورية ،مدينة الملك عبد العزيز للعلوم و التقنية ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

19- عبد العالي نصيف (1987) ، التعلم الحركي ، ط2 ، بغداد.

20- العبودي صالح (2009) ،العوامل النفسية لحوادث المرور ،الندوة العلمية حول التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور بالجزائر ،مركز الدراسات و البحوث .

21- عقاري زكرياء (2011) ،دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر ،1970-2017 ،جامعة الحاج لخضر ،باتنة .

22- عليان ربحي مصطفى ،غنيم ،عثمان محمد (2000) ،مناهج و أساليب البحث العلمي ،ط 1 ،عمان ،الأردن ،دار صفاء للنشر و التوزيع .

23- عياش بن الشيخ ،(2008) المسؤولية الإجتماعية و علاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين ،رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ،علم النفس عمل و تنظيم ،جامعة الجزائر .

24- لمعان محمد أحمد (2015) ،فاعلية برنامج ارشادي عقلاني انفعالي لتنمية بعض المهارات الاجتماعية لدى طالبات المرحلة الثانوية ،الجامعة الاسلامية ،غزة.

25- محمد أسامة حامد (2010) ،فوضى مرور الشارع العراقي و أثرها على الصحة النفسية لدى طلبة جامعة الموصل ،مجلة العلوم الإجتماعية و الإنسانية ،جامعة باتنة ،العدد 22.

26- محمد جميل محمد يوسف منصور و فاروق عبد السلام (1983) ،النمو من الطفولة إلى المراهقة ،الطبعة الثالثة ،جدة .

27- محمود عبد القادر محمد علي (1988) ،علم نفس النمو ونظرياته ،الطبعة الثانية ،مطبعة التضامن ،القاهرة .

28- المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد cnepd (ب) ،(د ت) ،مطبوعة تكوين سائق أجرة ،الجزائر.

29- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ،(2016) ،دراسة احصائية لحوادث المرور خلال الأشهر 11 من السنة 2016 ،الجزائر .

30- هناء بوحارة (2010) ،دراسة نفسية لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية ،رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير جامعة باجي مختار عنابة.

المراجع الأجنبية :

1- Bailet ,JMA (2006) le vcel ant rend –il fon psy chologie de l'antomobiliste ,paris , France , l'archipel 154 – 158-240-242-57-80-82-193-171-172-184-196-7.

2- Barjonet , PE ,lagarde ,BD ,serveille j)1992) sécurité routiére ,paris , France , presses de l'école national des ponts et chanssées , p p 69-92-93 , 69-65 , 60-57.

3- Centre d'information et d'animation de la jeunesse de la wilaya a d'alger (2004).prénention routiere ,alger p p 13, 11 – 12 , 6 .

4- Correale J, Airas M and Gilmore W (1998): Steroid hormone regulation of cytokine secretion, J immunol.

5- Dekkar , N, bezzaoucha , A (1983) les accidents de la circulation en algerie alger société nationale d' édition et de diffusion p p 141-142 ,140,135-196,130,127.

6- Deving p , chiang C W ,sinchak kand vilain E (2006) 16(14) ,415-20.

7- Eriksen EF ,mosekilde L and nelson F (1985) differences between normal mals and fenals bone 6 : 141-6.

8- Ferrandez , f (1995) l'étude detaillée d'accidents orientée vers la sécurité primaires ,paris ,ferance presses de l'école national des ponts et chaussées (32-33).

9- Fourger N (2006) cell death and siscual differentiation og the nerveeus systein neuroscience , 130 (3) ,928 -38.

10- Gear, R.W. and Levine, J.D. (1996) Kappa-opioids produce significantly greater analgesia in women and men. Nat Med.

11- Hayos , C G (1968) psychologie de la circulation routiére ,paris , France :presses universitaire de France (pp 97-101-104).

12- Inman RD (1982): Immunologic sex differences and the female preponderance in systemic lupus erythamtosus. Arthritis rheum

13- Karas RH ,patterson BL and mendelsohn ME (1994) ,muman vascular smooth muscle cells contain functional estrogen receptor circulation 89 ,1943-50.

14- Kelly ,DD (1991) sescual differentiation of nerveens system principles of neuronal science , 3rd , edition , new york ,elservier 1131-1148 .

15- Krumholz HM, Larson M and Levy D (1993): Sex differences in cardiac adaptation to isolated systolic hypertension. Ann journal cardiology

16- Lairen A ,weiss M , merk abney ,edwin M.and carole O (2005) Ksex specific genetic architecture of wholoe blood serotonim , levels A nn journal of genetics .

17- Lombroso, F (1870): La Donna delinquente Chap

18- Lopes AM (2006) :inactivation status of PCDHX suscual dismorphism gene escpression levels in brain .

19- Martin, M.: (2000): Gender differences in cellular response HTML conversion by Daniel Piron, May

20- MMS organization ,mondiale , de la santé (2007) les jeunes et la sécurité coutiére (alenagne).

21- Owens, P.F.: (2002) Cigarette use and the narrowing sex differential in mortality population and development. Review

22- Rosenkranz- Weiss, Tomek RJ and Mathew J (1994): Gender specific differences in expression of mrna for functional and structural proteins in the rat ventricular myocardium. J MOL cell cardiology.

23- Shay witz BA ,shawitz SE and pngh HR (1995) sese differences in the functional orgarnzatin of the brain for langnges , nature 375 : 607-69.

24- Canli T , desmond JEW ,zhao Z and gabrieli JD (2002) sex differences in the neural basis of emotional memories proc nalt acad sci USA99 M10783-94.

25- O.M.S organization mondiale de la santé (1977) .l' épidémiologie des accidents de la route .copenhague ,danemerk p p 16-17.

ملاحق

الملاحق

ملحق رقم (01)

يمثل استبيان مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية ، الحسية الحركية)

جامعة يحي فارس

كلية الآداب و اللغات و العلوم الإنسانية و الاجتماعية

قسم العلوم الإنسانية و الاجتماعية

التعليمة :

سيدي (تي) المحترم (ة) نقدم بين يديك عبارات حول قيادتك السيارة ، و ليس هناك إجابة صحيحة أو خاطئة ، بل هو مجرد استطلاع للبحث العلمي ، وكل المعلومات المقدمة ستكون سرية ، و تستخدم لغرض الدراسة العلمية.

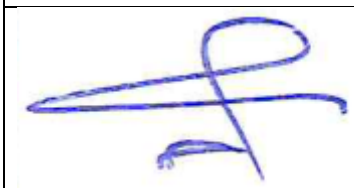
الجنس : ذكر ☐ أنثى ☐

الصفة : متكون ☐ حائز على رخصة السياقة ☐ عدد سنوات الخبرة في السياقة ☐

الرقم	العبارات	دائما	أحيانا	نادرا
1	لدي ردة فعل سريعة أثناء مواجهة المفاجآت			
2	أتجنب الرد على هاتفي النقال أثناء القيادة			
3	أهتم بالراحة أثناء فترة زمنية طويلة عند القيادة			
4	أتجنب قيادة السيارة و أنا في حالة غضب			
5	لا أتصور أن أكون ضحية لحادث مرور			
6	أتجنب التفاعل مع الموسيقى أثناء القيادة			
7	أتوقف عن قيادة السيارة إذا شعرت بالنعاس الشديد			
8	أتوخى الحذر أثناء سوء الأحوال الجوية			
9	أتجنب قيادة السيارة إذا شعرت بألم في أطرافي			
10	أحترم معظم إشارات المرور			
11	ألتزم بالسرعة المحددة حسب الإشارات			
12	لا أغامر بزيادة السرعة لربح الوقت			
13	أترك مسافة الأمان حتى أكون جاهزا لتدارك أي خطأ			
14	أحاول تدارك عيوبي أثناء القيادة			
15	أحاول التعرف و فهم إشارات المرور الجديدة بالنسبة لي			
16	أتمالك أعصابي إذا لم يسمح لي سائق السيارة الأمامي بالتجاوز			
17	أتفادى تناول الأدوية التي تؤثر على الانتباه في حال الرغبة في السياقة			
18	أحرص على عدم الشرود أثناء القيادة			
19	أشعر أنني أستطيع التحكم في سرعة المركبة حسب المواقف			
20	أحرص على نظافة زجاج السيارة لأحافظ على رؤية واضحة			
21	أضاعف قدرتي على الانتباه كلما أردت تغيير الاتجاه			
22	أحرص على نظافة و إعداد المرآة الداخلية و الخارجية للسيارة			
23	أستجيب لإشارات المرور و أتخذ القرار حسب ما يتطلبه القانون			
24	أحافظ على استمرار العمليات العقلية (الإدراك ، الانتباه، ردة الفعل ...)			

ملحق رقم (02)

جدول يمثل الأساتذة المحكمين لمقياس مهارات السياقة (المعرفية ، الانفعالية ، الحسية الحركية).

عدد المحكمين	اسم الأستاذ	الرتبة العلمية	الجامعة	الإمضاء
1	حميدة زهرة	محاضر (أ)	المدية	
2	جاب الله يوسف	مساعد (أ)	المدية	
3	بن يوسف أمال	محاضر (أ)	المدية	
4	أوباجي محمد	محاضر (أ)	المدية	