

رابطه استرس و نارضایتی شغلی در خلبانان نظامی

The Related Study of Stress and Job Satisfaction Among Air Force Military Pilots

Yasaie I, M.D.; Ahmadi Kh^a, Ph.D.;
Kolivand A, M.Sc.

ایرج یاسایی* M.D.، خدابخش احمدی[✉] Ph.D.، علیرضا
کولیوند* M.Sc.

Abstract

Introduction: Stress induces impairment of performance is a relatively common issue in pilots of military aviation. The present study aimed at gathering preliminary data on the relationship between stress and job satisfaction among military pilots, so determine to what extent military pilots suffering from job satisfaction.

Methods: This study was cross-sectional in design and used survey methodology. The survey was offered to 89 military pilots. Subjects completed a Questionnaire with 32-item on Aviation Stress and short form of Minnesota job Satisfaction Questionnaire (MSQ).

Results: Results indicated that %33.7 pilots who had mild stress, %48.3 pilots who exhibited moderate stress, and only, %13.5 pilots who indicated high stress. The stresses in pilots rating so: life stress, organizational stress, flight environmental stress and task-based stress. The correlation between job satisfactions and life stress was (-0/53), with organizational stress (-0/38), with flight environmental stress (-0/25), with task-based stressors (-0/23), and finally correlation between job satisfaction with flying hours was (-0/22).

Discussion: At this time when our military pilots have the least flights and spend most of their time idly, having no schedule can increase their stress, as well. Therefore, it is essential to provide them with some training, informing, evaluating and other psychological services, especially life skills and organizational skills. Furthermore, attending to military pilots and filling their schedule with useful programs such as flight with civilian airplanes, educational and research activities, favorite executive activities, sports and entertainment can decrease their stress, increase their job satisfaction and decrease their occupational weariness

Key word: Stressors, Job Satisfaction, Air Force, Military Pilots, performance

چکیده

مقدمه: هدف اصلی پژوهش، یافتن پاسخ به این سؤال است که نارضایتی شغلی در خلبانان نظامی با چه عواملی در ارتباط است و نقش انواع استرس در این زمینه چگونه است؟ پاسخ به این سؤال می‌تواند به سازمانهای هوانوردی بویژه نیروی هوایی کشور کمک کند تا رضایت شغلی و به تبع آن کارایی شغلی را در بین خلبانان افزایش دهند و میزان فرسودگی را کاهش دهند.

روش: تحقیق به روش همبستگی انجام شد. انتخاب و مطالعه متغیر از نظر فاصله زمانی، مقطعی بود. جامعه آماری پژوهش، خلبانان هواپیماهای نظامی شاغل در سپاه بودند. از این تعداد مطابق معیارهای برآورد حجم نمونه، تعداد ۸۹ نفر به روش تصادفی منظم انتخاب و مورد مطالعه قرار گرفتند. شرکت کنندگان پرسشنامه ۳۲ سئوالی مربوط به سنجش استرس هوانوردی و پرسشنامه رضایت شغلی مینه سوتا (MSQ) را تکمیل کردند.

نتایج: نتایج حاصل از پژوهش نشان داد که ۴۸/۳ درصد دارای استرس متوسط و ۱۳/۵ درصد دارای استرس زیاد بودند. استرس خلبانان برترتیب عبارت بودند از: استرس زندگی، استرس سازمانی، استرس پرواز یا هوانوردی و استرس برنامه پرواز. همچنین نتایج نشان داد که رضایت شغلی بین ۰/۵۳- تا ۰/۲۲- با انواع استرسها رابطه همبستگی معنی داری دارد.

نتیجه گیری: لازم است برخی برنامه های آموزشی، اطلاع رسانی، ارزیابی و سنجش و سایر خدمات روانشناختی بویژه در رابطه با مهارتهای زندگی خانوادگی و سازمانی در دسترس و در اختیار خلبانان نظامی قرار گیرد.

واژه های کلیدی: استرس، رضایت شغلی؛ خلبانان نظامی

✉Correspondence address: Behavioral Sciences Research Center, Baqiyatallah (a.s.) University of Medical Sciences, Tehran, I.R. IRAN.
E-mail: kh_Ahmady@yahoo.com

✉ نویسنده مسئول: مرکز تحقیقات علوم رفتاری، دانشگاه علوم پزشکی
بقیه‌اله (عج)، تهران - ایران
* مرکز پزشکی نیروی هوایی

مقدمه

وقتی استرس افزایش می یابد انجام وظیفه هم افزایش می یابد و وقتی که استرس خیلی زیاد می شود انجام وظیفه رو به زوال می رود و در حداکثر استرس نیز دوباره انجام وظیفه به صفر می رسد. در مطالعه ای روی ۳۰۰ مورد استرس خدمه پرواز مشخص شد که دامنه وسیعی از واکنش ها در مقابل استرس وجود دارد. در بعضی از تحقیقات، انگیزه به عنوان عامل اثر گذار بر این متغیرها مورد توجه قرار گرفته است [۳].

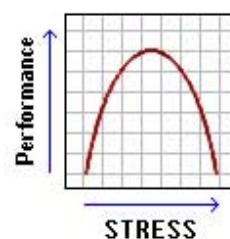
در مورد این موضوع توافق وجود دارد که استرس های زندگی نیز تاثیر مهمی بر انجام وظیفه دارد. در زندگی دو نوع استرس وجود دارد که شامل استرسور اصلی (مانند مرگ همسر، تغییر شرایط کار و وضعیت زندگی) و استرسور فرعی (مانند مسافرت و تعارضات زناشویی) است که این استرس ها بر اساس تفاوت های فردی و در گذر زمان متغیر می باشند [۴].

استرس های زندگی توسط پرسشنامه هایی قابل اندازه گیری هستند و فهرست وقایع اخیر زندگی (SRE)^۱ یکی از این روش های اندازه گیری برای استرس می باشد. این پرسشنامه شامل ۴۲ سوال می باشد. هر کدام از این سئوالات می تواند توسط پاسخ مثبت یا منفی جواب داده شود. با توجه به این که نحوه مواجهه فرد با این اتفاقات متفاوت است و هر کسی بدنبال استرس تغییراتی در زندگی اش می دهد، این تغییرات نیز به نوبه خود موجب افزایش استرس زندگی می شود. بنابراین میزان استرس فرد و میزان تغییرات زندگی بدنبال آن به خصوصیات هر فرد بستگی دارد. البته روش SRE دارای اشکالاتی هم می باشد. به عنوان مثال تفاوت تغییرات خوب یا بد زندگی را نمی تواند مشخص کند و یا تفاوت های افراد با یکدیگر در مواجهه با یک واقعه را نمی تواند بیان کند [۱].

فشارهایی که منشاء روانی دارند، می تواند کارکرد ارگانهای بدن را مختل کنند. حتی گاهی آنقدر می توانند شدید شوند که بافت های بدن را تخریب کنند. همراهی وقایع استرس زای زندگی (چه خوب و چه بد) با بیمارهای قلبی به خوبی

محیط هوا و فضا نوردی یک محیط پر خطر برای استرس است و استرس های گوناگونی مانند دما، شتاب، صدا و ارتباطات رادیویی و اختلالات ناشی از کاهش فشار و اختلالات حرکتی و کاهش اکسیژن و وجود تکان های شدید و گازهای آزار دهنده را شامل می شود و همچنین از جمله عواملی که به تازگی مورد توجه قرار گرفته، پارازیت می باشد. پارازیت می تواند ارتباط خلبان با برج مراقبت را مختل کند و برای خلبان خستگی ایجاد کند [۱]. در هواپیما و هلیکوپتر نظامی صدا به عنوان عامل دیگری می تواند آنقدر زیاد باشد که درد ایجاد کند و بطور واضح پارازیتها و سر و صدای هواپیما بر روی امنیت پرواز اثر منفی دارد. کمبود اکسیژن باعث می شود که دید خلبان کاهش یابد. و خلبان اجسام تاریک و روشن درون کابین و هوا را نتواند تشخیص دهد. در ارتفاع ۸۰۰۰ پا توانایی ذهنی کاهش می یابد. در مورد تاثیر دما، هر چند که تاثیر قابل ملاحظه ای یافت نشده است، اما روی تمرکز ذهنی تاثیر می گذارد و باعث می شود که خلبان احساس خستگی کند. تغییرات شتاب اثر بسیار سوئی بر روی خلبانهای نظامی دارد. اختلالات حرکتی اثر بسیار منفی بر روی خلبانان نظامی دارد و خیلی از خلبانان نظامی به علت این بیماری در طی دوره آموزشی از ادامه کار باز می مانند [۲].

هسته اصلی تمامی این استرسورها این است که تاثیر آنها بر انجام وظیفه تا حدودی متغیر و پیچیده است. رابطه بین استرس و انجام وظیفه در برخی از مطالعات مورد بررسی قرار گرفته است. استرس با انجام وظیفه یک رابطه منحنی شکل دارد و به شکل U بر عکس است (شکل زیر). نقطه صفر تحریک، نقطه ای است که استرس وجود ندارد، میزان توجه در حداقل است و در نتیجه انجام وظیفه صفر یا ناچیز است.



¹ Schedule of Recent Experiences (SRE)

روحیه اثر مستقیم دارد. یک نکته مهم برای سنجش رضایت شغلی این است که آیا متغیرهای دیگری در کنار آن وجود دارد که بتواند آن را تحت تاثیر قرار دهد. به هر حال عوامل زیادی وجود دارند که رضایت‌مندی خلبانان را تحت تاثیر قرار می‌دهند و کنترل آنها ممکن است دشوار و یا غیر ممکن باشد.

مطابق آنچه گفته شد سؤال اصلی پژوهش این است که در خلبانان نظامی رضایت شغلی با چه عواملی در ارتباط است. پاسخ به این سؤال می‌تواند به سازمانهای هوانوردی بویژه نیروی هوایی کشور کمک کند تا رضایت شغلی، انگیزش شغلی و به تبع آن کارایی شغلی را در بین خلبانان افزایش دهند و از سویی دیگر میزان فرسودگی را کاهش دهند.

روش

تحقیق به روش همبستگی انجام شده است. انتخاب و مطالعه متغیر از نظر فاصله زمانی، مقطعی می‌باشد. در این پژوهش رابطه رضایت شغلی با انواع استرس و مدت پرواز مورد مطالعه قرار گرفته است. جامعه آماری پژوهش، خلبانان هواپیماهای نظامی شاغل در سپاه بودند. از این تعداد مطابق معیارهای برآورد حجم نمونه، تعداد ۸۹ نفر به روش تصادفی منظم انتخاب و مورد مطالعه قرار گرفتند. تمامی شرکت کنندگان در پژوهش مرد بودند و میانگین سن آنها ۳۵ سال بود. شرکت کنندگان در تحقیق پرسشنامه ۳۲ سئوالی مربوط به سنجش استرس هوانوردی را تکمیل کردند. این پرسشنامه دارای ۴ بعد استرس زندگی، ۲ استرس سازمانی، ۳ استرس مربوط به وظیفه خلبان ۴ و استرس محیط پروازی ۵ بود. این پرسشنامه توسط استینگ (۱۹۹۸) ساخته شده است و همبستگی درونی آن بر اساس آلفای کرونباخ ۰/۹۸ می‌باشد. پرسشنامه دوم رضایت شغلی مینه سوتا (MSQ) بود. این پرسشنامه دارای همبستگی درونی

شناخته شده است [۳]. با این حال لازم است، ارتباط بین حوادث هوایی و اتفاقات زندگی شناسایی شود. برخی از مطالعات انجام شده ارتباط بین این دو متغیر را پیدا نکرده است، هر چند که بعضی از افراد سعی دارند تا بگویند که بین این دو، ارتباط وجود دارد. این نکته باید ذکر شود که در زندگی افراد نظامی وقایعی وجود دارد که در زندگی افراد عادی نیست. بعضی از این استرسورها مانند تغییر محل ماموریت، ماموریت اجباری، نظم و انضباط شدید در کار، از مثالهایی هستند که در زندگی افراد نظامی وجود دارد [۵].

وظایف خلبانها بسیار پیچیده است و آنها نیاز به یک آمادگی ذهنی و بدنی دارند. پیچیدگی این وظایف و همراهی آن با فشار کار نشان دهنده استرس‌های زیاد این شغل است [۳]. به هر حال عوامل استرس‌زایی که ذکر شد، باعث می‌شود که انجام وظیفه خلبانها به علت افزایش خستگی با اشکال مواجه شود. عوامل دیگری که موجب افزایش خستگی در خلبان شوند، عبارتند از پروازهای متعدد در شب، پروازهایی که منجر به تغییر ساعت شود، پروازهایی که بعد از زمان عصر گاهی صورت می‌گیرد و پروازهایی که با نشستن و برخاستن‌های متعدد همراه است. عوامل دیگری هم وجود دارد که موجب تشدید عوامل قبلی می‌شود، از قبیل تاخیر هواپیما، وضعیت‌های جوی و نامساعد بودن هوا و از این قبیل [۶]. در طول پرواز هم وضعیت‌هایی از قبیل: زمان برخاستن و نشستن موجب افزایش فشار کار می‌شود. در طی این زمانها هر کار اضافه‌ای مانند تغییر برنامه‌های پرواز می‌تواند برای خلبان مشکل ایجاد کند و قدرت اجرایی و توان ذهنی او را کاهش دهد.

انسان دارای منابع محدودی برای توجه و پردازش اطلاعات است و توانایی تغییر توجه برای انجام وظایف متعدد بطور هم زمان در انسان ضعیف است. فشار فعالیت‌های ذهنی ماهیتاً چند بعدی هستند و روانشناسان شناخت‌گرا وجود چندین منبع مجزا را پذیرفته‌اند [۳]. در این زمینه رضایت شغلی یک عامل مهم است. عده‌ای کار را جزیی از زندگی می‌دانند و با علاقه کار می‌کنند و عده‌ای از کارشان متنفر هستند و فقط برای اینکه مجبور هستند به انجام آن می‌پردازند. رضایت‌مندی شغلی بر اجرا، نگرش، انگیزه و

2_ Life stress

3_ Organizational stress

4_ Task-Based stress

5_ Flight Environment stress

برنامه پروازی، سایر گروهها و عوامل استرسزا با یکدیگر تفاوت معنی داری در سطح $P \leq 0/01$ دارند (جدول ۲).

جدول ۲. مقایسه انواع استرس خلبانان نظامی با استفاده از آزمون t گروههای وابسته

نوع استرس	میانگین	انحراف استاندارد	ارزش t	سطح معناداری
استرس زندگی	۶/۴۵	۲/۳	۱۰/۶۶	<0/0001
استرس پرواز	۴/۰۳	۱/۹		
استرس زندگی	۶/۴۵	۲/۳	۱۰/۴۶	<0/0001
استرس برنامه ریزی	۳/۹۱	۲/۱		
استرس زندگی	۶/۴۵	۲/۳	۷/۶۴	<0/0001
استرس سازمانی	۵/۰۵	۲/۱		
استرس پرواز	۴/۰۳	۱/۹	۰/۹۵	۰/۳۴
استرس برنامه ریزی	۳/۹۱	۲/۱		
استرس پرواز	۴/۰۳	۱/۹	-۷/۳۵	<0/0001
استرس سازمانی	۵/۰۵	۲/۱		
استرس برنامه ریزی	۳/۹۱	۲/۱	-۶/۴۹	<0/0001
استرس سازمانی	۵/۰۵	۲/۱		

بررسی روابط همبستگی بین متغیرهای پژوهشی با استفاده از ضریب همبستگی پیرسون نشان داد که رضایت شغلی بترتیب با استرس زندگی به میزان $0/53$ ، با استرس کلی و استرس سازمانی به میزان $0/38$ ، با استرس پرواز $0/25$ ، با استرس برنامه پرواز به میزان $0/23$ و با مدت پرواز به میزان $0/22$ رابطه همبستگی دارد. تمامی این روابط همبستگی معکوس و در سطح $P \leq 0/01$ معنی دار بود.

همچنین در بررسی ضرایب همبستگی بین انواع استرس های مورد بررسی در بین خلبانان ملاحظه شد که به ترتیب استرس پرواز با استرس برنامه پرواز $0/84$ ، بین استرس پرواز و استرس سازمانی $0/79$ ، بین استرس زندگی و استرس پرواز $0/69$ ، بین استرس برنامه پرواز و استرس سازمانی $0/69$ ، بین استرس زندگی و استرس پرواز $0/49$ و بین استرس زندگی و استرس برنامه پرواز $0/46$ رابطه همبستگی معنی داری (در سطح $P \leq 0/01$) وجود دارد (جدول ۳).

بررسی قدرت پیش بینی رضایت شغلی بر اساس میزان نمره انواع استرس ها با بهره گیری از تحلیل رگرسیون نشان داد

$0/84$ بوده و برای سنجش میزان رضایت شغلی تدوین شده است. پرسشنامه MSQ برای ارزیابی رضایت مندی از شغل به کار می رود که دارای ۱۰۰ آیتم می باشد و توسط خود فرد جواب داده می شود. پرسشنامه از ۲۰ بعد رضایت شغلی را اندازه گیری می کند و در هر بعد ۵ سوال دارد [۱۱]. داده های حاصل از پژوهش با استفاده از شاخص های آماری محاسبه فراوانی، درصد فراوانی، آزمون t ، ضریب همبستگی و تحلیل رگرسیون مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته اند.

یافته ها

نتایج حاصل از پژوهش نشان داد که از مجموع ۸۹ نفر خلبان نظامی مورد بررسی $66/3$ درصد از شغل خود رضایت بالا و $33/7$ درصد رضایت پایین داشتند. تعداد $4/5$ درصد دارای استرس خیلی کم، $33/7$ درصد دارای استرس کم، $48/3$ درصد دارای استرس متوسط و $13/5$ درصد دارای استرس زیاد بودند و هیچ کدام از موارد مورد بررسی استرس خیلی زیادی را از خود گزارش ندادند (جدول ۱).

جدول ۱. میزان استرس در بین خلبانان نظامی

نوع متغیر	عوامل	فراوانی	درصد
رضایت	رضایت بالا	۵۹	۶۶/۳
	رضایت پایین	۳۰	۳۳/۷
میزان استرس	استرس خیلی کم	۴	۴/۵
	استرس کم	۳۰	۳۳/۷
	استرس متوسط	۴۳	۴۸/۳
	استرس زیاد	۱۲	۱۳/۵
	استرس خیلی زیاد	۰	۰
	جمع	۸۹	۱۰۰

طبقه بندی استرس های خلبانان بترتیب از بیشترین تا کمترین استراس عبارت بودند از:

۱- استرس زندگی (با میانگین $6/45$)

۲- استرس سازمانی (با میانگین $5/05$)

۳- استرس پرواز یا هوانوردی (با میانگین $4/03$)

۴- استرس برنامه پرواز (با میانگین $3/91$). لازم به ذکر است که در بررسی مقایسه ای چهار نوع استرس در بین خلبانان نظامی ملاحظه شد که بجز استرس پرواز و استرس

که از بین عوامل چهارگانه، تنها عامل استرس زندگی در سطح $P \leq 0/01$ ، به میزان $0/53$ نمره تعیین دارای توان پیش‌بینی است و سایر عوامل در خارج از رگرسیون قرار گرفتند (جدول ۴).

جدول ۳. ضرایب همبستگی بین رضایت شغلی، میزان استرس، مدت پرواز در بین خلبانان نظامی

					$-0/22$ $p=0/02$	مدت پرواز
				$-0/04$ $p=0/35$	$-0/38$ $p<0/001$	استرس کلی
			$0/72$ $p=0/001$	$-0/13$ $p=0/12$	$-0/53$ $p<0/001$	استرس زندگی
		$0/49$ $p=0/001$	$0/92$ $p=0/001$	$0/02$ $p=0/49$	$-0/25$ $p=0/09$	استرس پرواز
	$0/84$ $p=0/001$	$0/46$ $p=0/001$	$0/89$ $p=0/001$	$-0/06$ $p=0/48$	$-0/23$ $p=0/01$	استرس برنامه پرواز
$0/69$ $p=0/001$	$0/79$ $p=0/001$	$0/69$ $p=0/001$	$0/91$ $p=0/001$	$-0/04$ $p=0/37$	$-0/38$ $p=0/001$	استرس سازمانی
عوامل	رضایت شغلی	مدت پرواز	استرس کلی	استرس زندگی	استرس پرواز	استرس برنامه پرواز

جدول ۴. تحلیل رگرسیون نقش هر یک از عوامل استرس‌ها در رضایت شغلی

متغیر	ضریب b	ضریب بتا	نسبت t	سطح معنی‌داری	ضریب تعیین
استرس زندگی	$-0/25$	$-0/50$	$-3/93$	$0/002$	$0/53$
استرس پرواز	$0/01$	$0/04$	$0/18$	$0/86$	
استرس برنامه ریزی	$0/01$	$0/03$	$0/15$	$0/88$	
استرس سازمانی	$-0/03$	$-0/07$	$-0/41$	$0/68$	

بحث

روانی است و تحقیقات نشان داده است که ابتلا به اختلالات روانی در خلبانانی که در نیروی هوایی کار می‌کنند و با بمباران و جنگ‌های هوایی سر و کار دارند به مراتب بیشتر از خلبانانی است که با هواپیماهای مسافربری پرواز می‌کنند [۷]. از سویی دیگر از بیماری روانی به عنوان دومین عامل برای از دست دادن گواهینامه پروازی پس از بیماری‌های قلبی یاد شده است [۳، ۱۴]. ضمن اینکه برخی از خلبانان ممکن است علی‌رغم وجود اختلالات روانی به پرواز ادامه دهند. بر این اساس، ارزیابی سطح استرس خلبانان و تلاش برای شناسایی منابع استرس و کاهش آن می‌تواند یکی از وظایف سازمان‌های هوانوردی باشد. به پیروی از

از آنجایی که خلبانی و بویژه خلبانی نظامی شغل حساسی است و هر گونه خطاهای احتمالی پیامدهای زیانباری در ابعاد انسانی، اقتصادی و امنیتی بدنبال دارد [۱۲]، لذا بررسی و تلاش در جهت کاهش خطاهای خلبان برای سازمان‌های هوانوردی ضروری به نظر می‌رسد. استرس خلبان می‌تواند یکی از عواملی باشد که از طریق ایجاد تنش و مشغولیت فکری موجب کاهش دقت و در نتیجه موجب خطای انسانی در هوانوردی شود. تحقیق حاضر نشان داد که $13/5$ درصد از خلبانان نظامی دارای استرس بالا و $48/3$ درصد دارای استرس متوسط هستند. همچنانکه علم روانشناسی نشان داده است، استرس اساس و پایه اضطراب و بیماری‌های

یافته دیگر پژوهش درباره ارتباط میزان استرس خلبانان نظامی با رضایت شغلی و سابقه پرواز بود. ملاحظه شد که میزان رابطه همبستگی بین رضایت شغلی و میزان استرس خلبانان بین ۰/۲۳- تا ۰/۵۳- است. رابطه بین رضایت شغلی و استرس زندگی ۰/۵۳-، رابطه بین استرس سازمانی و رضایت شغلی ۰/۲۵- و رابطه بین استرس مربوط به وظیفه خلبان و رضایت شغلی ۰/۲۳- بود. همچنین استرس زندگی بالاترین توان پیش‌بینی برای رضایت شغلی را دارد. این نتایج نیز به تأیید نتایج قبلی کمک کرده است. این نتایج نشان می‌دهد که استرس‌های زندگی بخوبی وارد حوزه شغلی خلبانان نظامی می‌شود. استرس‌های زندگی از قبیل روابط با همسر، ارتباط با فرزندان، جو تعاملات خانوادگی، مدیریت اقتصادی خانواده، ارتباط با اقوام و دوستان، تعارضات خانوادگی، هم بیشترین میزان استرس را بر خلبانان نظامی وارد می‌سازند و هم بیشترین تأثیر را بر رضایت شغلی آنها دارند و موجب کاهش رضایت شغلی می‌شوند.

وجود هم زمان استرس بالا و رضایت شغلی پایین، نشانه فرسودگی شغلی تلقی می‌شود [۸]. فرسودگی شغلی عبارت است از یک حالت خستگی فیزیکی و روانی و احساس کاهش توانمندی که بدنبال استرس وابسته به شغل ایجاد می‌شود. حتی استرس‌های شغلی حل و فصل نشده به فرسودگی شغلی منجر می‌گردد [۹]. هر چه فرسودگی شغلی بیشتر باشد میل یا تلاش فرد برای تغییر شغل یا حرفه خود نیز بیشتر است [۱۰]. در صورت بروز فرسودگی شغلی، احتمال افزایش خطای خلبان بیشتر می‌شود [۱۳] و همچنین در صورت کناره‌گیری خلبان از شغل، آسیب‌های زیادی بر سازمانهای هوانوردی تحمیل می‌شود.

در شرایط حاضر که در کشور ما، خلبانان نظامی کمترین مأموریت یا فعالیتهای پروازی دارند و مدت قابل توجهی از وقت اداری خود را در محیط سازمان و در شرایط بدون برنامه می‌گذرانند و همین فراغت بدون برنامه نیز می‌تواند استرس آنها را تشدید کند، لذا لازم است برخی برنامه‌های آموزشی، اطلاع رسانی، ارزیابی و سنجش و سایر خدمات روانشناختی بویژه در رابطه با مهارت‌های زندگی خانوادگی و

تقسیم‌بندی هاردینگ،^۶ (۱۹۹۶) [۳] در این پژوهش چهار منبع استرس در خلبانان نظامی مورد بررسی قرار گرفت. ملاحظه شد که استرس زندگی با میانگین ۶/۴۵ واحد در بین خلبانان بالاترین میزان را دارد. پس از آن استرس سازمانی با میانگین ۵/۰۵ واحد در رتبه دوم، استرس محیط پرواز با میانگین ۴/۰۳ واحد در رتبه سوم و استرس مربوط به وظایف خلبانی با میانگین ۳/۹۱ واحد در رتبه چهارم قرار دارد. خلبانان نظامی به جهت شرایط شغلی و محیطی، علاوه بر استرس‌های فیزیکی از قبیل: هیپوکسی، شتاب و ارتعاش، در معرض استرس‌های خاص محیط نظامی مانند دوری از خانواده، تغییر شغل و محل خدمت، افزایش مسئولیتها، محدودیت و آزادی فردی، اجبار به پاسخگویی در مقابل رفتارهای انجام شده و انتظار و نگرانی از لحظه وقوع حادثه و حتی مرگ نیز قرار داشته‌اند و چنانچه در کنار این دو نوع از منابع استرس، استرس‌های ناشی از زندگی همچون بیماری اعضای خانواده، مشکلات خانوادگی، تعارض زناشویی، مرگ عزیز و اقدام به طلاق و... را نیز در نظر بگیریم، ملاحظه می‌شود که یک خلبان نظامی بطور دائم در هاله‌ای از انواع استرسها قرار دارد. بر خلاف انتظار رایج ملاحظه می‌شود که در بین خلبانان مورد بررسی، استرس زندگی و استرس سازمانی که در واقع در مقایسه با استرس‌های مربوط به پرواز و محیط پروازی، می‌بایستی استرس‌های فرعی تلقی شوند، بالاترین میزان استرس را برای خلبانان نظامی وارد می‌سازند. شاید یکی از دلایل آن، این باشد که در کشور ما (ایران) از نظر فنی و آموزش‌های حرفه‌ای تلاش‌های زیادی برای بهبود و ارتقاء سطح توانمندی یک خلبان نظامی صورت می‌گیرد ولی در زمینه مهارت‌های زندگی خانوادگی، زندگی جمعی، مهارت‌های ارتباطی، روش‌های انطباقی و سازگاری با شرایط سازمانی و خانوادگی برنامه آموزشی منسجمی وجود ندارد. به راحتی می‌توان دید که در مجموعه آموزشی و اداری یک خلبان، فعالیتها و اقدامات و خدمات روانشناسی، مشاوره و روانپزشکی جایگاهی ندارد.

Dehart, Roy. L. Fundamentals of Aerospace Medicine, 2nd ed. Baltimore Williams & Wilkins copy, U.S.A.; 1996. p. 899

۷- میلانی فر، بهروز. بهداشت روانی. نشر قومس. چاپ چهارم. ۱۳۷۴

8- Farber B. A. (1983). Stress and burnout in the human service professions. New York: I. T. P.

9- Williams . B.K. & Knight . S.M “ Health for living wellness and the art of living . pacific Grove: Brooks / cole; 1994.

۱۰- ساعتچی.م. روانشناسی بهره وری چاپ دوم. نشر ویرایش ۱۳۷۶.

۱۱- هومن حیدرعلی. تهیه و استاندارد سازی مقیاس سنجش رضایت شغلی. چاپ اول. مشر مرکز آموزش مدیریت دولتی ۱۳۸۱: صفحات

۱۸۰-۱۷۳

12- Parker, JF, Jr. Management of human Resource in air transport operations in: Dehart, Roy, Fundamentals of Aerospace Medicine, 2nd ed Baltimore Williams & Wilkins copy, U.S.A.; 1996. p. 933.

13- Chappelow, J.W. Error and accidents. in erting J, Nicholson, A.N, Aviation Medicine 3rd ed. Butterworth- Heinemann, London; 1999. p. 599

14- Holleran, Renee Semonin, Flight nursing principles and practice . 2nd ed, St. Louis. U.S.A. Mosby Press; 1996. p. 699.

سازمانی در دسترس و در اختیار خلبانان نظامی قرار گیرد. از سوی دیگر توجه به خلبانان نظامی و تدوین و پر کردن برنامه سازمانی آنها با فعالیتهای متنوع و سودمند از قبیل پرواز با هواپیماهای مسافربری، فعالیتهای آموزشی و پژوهشی، فعالیتهای مدیریتی مورد علاقه، فعالیتهای ورزشی و تفریحی می تواند هم موجب کاهش میزان استرس و افزایش میزان رضایت شغلی و هم موجب کاهش فرسودگی شغلی در آنها شود.

منابع

1- Farmer, E.W. Stress and workload. In Ernsting J., King P (1995). Aviation Medicine. 2nd ed. London Butterworth-Heinemann; 1995. p. 435

2- Holleran, Renee Semonin, Flight nursing principles and practice. 2nd ed, St. Louis. U.S.A. Mosby Press, ; 1996. p. 692

3- Ernsting, J. Nicholson, A. n. & Rainford, D. J. Aviation Medicine, 3rd ed, 2000, LONDON: BH

۴- یاسایی، ا. احمدی، خ. کولیوند ع بررسی شیوع استرس روانشناختی و فرسودگی شغلی در خلبانان، مجله طب نظامی (۴): ۱۳۸۱-۳۶: ۲۳۱.

5- Harding, M. Richard, Mills, F. John. Aviation Medicine. 2nd ed, BMJ Press, U.K; 1989. p. 80-113.

6- Sheriden, Thomas B, Young Laurence, R. Human Factors in Aerospace Medicine in: