

Altersmythos : Leistung alter Piloten

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Intercura : eine Publikation des Geriatriischen Dienstes, des Stadtärztlichen Dienstes und der Psychiatrisch-Psychologischen Poliklinik der Stadt Zürich**

Band (Jahr): - **(2006-2007)**

Heft 94

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Altersmythos: Leistung alter Piloten

Altersmythos

Die Zwangspensionierung von Linienpiloten im Alter von 60 Jahren beruht auf empirischen Daten erhöhter Unfallgefahr alter Piloten.

Wirklichkeit

Die Flugperformance im Simulator ist altersunabhängig. Die Flugunfallhäufigkeit nimmt bis zum Alter von 64 Jahren ab. Vom 65. bis 69. Altersjahr nimmt sie nur auf das Niveau der 50–54-Jährigen zu.

Begründung

- Bei Untersuchungen in Flugsimulatoren zeigen alle Studien eine konstante Flugqualität mit zunehmendem Alter bei Berufspiloten im Alter von 41–70 Jahren; bei Routine- und bei Notfallbedingungen. Lediglich die gleichzeitige Kommunikation mit Fluglotsen wird etwas schlechter.
- Die Analyse der US-Flugunfälle von 1976 bis 1988 ergab bei Linienpiloten im Alter von 30–59 ein Absinken von 2 auf 0,4 Unfälle pro 100'000 Flugstunden. Bei anderen Berufspiloten von 8 auf 5,5 im Alter von 30–64 Jahren und ab 65–69 ein leichtes Ansteigen auf 6 (= Niveau 50–54-Jährige). Bei den Hobbypiloten sank das Unfallrisiko von 13 auf 8 Unfälle pro 100'000 Std. und stiegen im Alter von 65–69 leicht an auf 9 (= Niveau 50–54)

Hardy DJ, Parasuraman R.: Cognition and Flight Performance in Older Pilots: Journal of Experimental Psychology 3: 313–348, 1997