

Nyt fra videnskaberne: Ældre piloters kompetencer

Ny forskning om piloter viser, at alder ikke nødvendigvis har en negativ betydning for kompetencer. Ældre piloter har fx ikke flere uheld end yngre piloter.

For trafikpiloter er aldersgrænsen i dag 65 år, men det er faktisk kun godt 10 år siden, at den blev hævet fra 60 år.

Grænsen er fastsat ud fra statistiske beregninger af risikoen for, at der kan opstå akut sygdom i cockpittet. Det er først og fremmest den aldersrelaterede risiko for blodprop i hjerte eller hjerne, der på den måde danner grundlag for alderskriteriet. Men ét er risikoen for sygdom, noget andet er ældre piloters kompetencer.

Der har de senere år været stigende forskningsmæssig interesse for sammenhænge mellem piloters alder og kompetencer, bl.a. fordi man er besiddelse af store mængder data om helbred, funktionsevne og kompetencer. Det skyldes, at piloter regelmæssigt bliver testet. De skal gennemgå årlige helbredsundersøgelser og testning i flysimulator. Disse mange data tjener naturligvis i første række administrative formål, idet de individuelle testresultater er afgørende for, om piloternes certifikater kan fornyes. De mange data om piloter giver gerontologien en god lejlighed til at opnå viden om alderens betydning for arbejdsmæssige kompetencer. Og så er der tale om en profession, som har manges bevågenhed.

Bl.a. flypassagerer har en væsentlig interesse i at vide noget om, hvad der

foregår i cockpittet.

Generelt viser forskningen om piloter, at alderen ikke slet ikke er så afgørende for kompetencerne, som man ville forvente. Der er fx en tendens til, at ældre piloter har færre flyvetimer end yngre, og det har vist sig, at antallet af flyvetimer er vigtigere end pilotens alder. Alligevel har forskere nu kunnet vise, at ældre piloter ikke har flere uheld end yngre (Li et al. 2003; Li et al. 2006).

En spændende ny undersøgelse har sat fokus på sammenhænge mellem alder og ekspertise (Taylor et al. 2007). Forskerne ville undersøge henholdsvis alderens og ekspertisens betydning for piloternes resultater ved de årlige test i flysimulator. I forvejen havde man opdelt både yngre og ældre piloter ud fra graden af ekspertise. Denne blev bedømt ud fra de amerikanske flyvemyndigheders klassifikationssystem, som bygger på følgende fem kompetencemål hos piloterne:

- 1) deres kommunikation med flyveledere,
 - 2) deres evne til at undgå tæt flytrafik,
 - 3) deres scanning af cockpitinstrumenter
 - 4) deres førlanding-procedurer samt
 - 5) deres samlede simulator-scoring.
- Resultaterne viste, at de piloter, der før undersøgelsen var blevet kategoriseret

som eksperter, opnåede højere scoringer end de øvrige. Alle piloterne blev nu fulgt i tre år, og 'ekspertpiloterne' viste sig at holde det høje niveau ved de regelmæssige test, især på grund af gode testresultater vedrørende kommunikation med flyveledere. Faktisk var deres nedgang over de tre år mindre end den, man fandt hos de yngre piloter.

Ved en nærmere analyse af data fandt man, at de ældre ekspertpiloter især scorede højt vedr. evnen til at undgå tæt flytrafik. Det ser altså ud til, at evt. forringelse af færdigheder med alderen kan kompenseres ved erfaring.

Henning Kirk

Forfatter, læge dr.med.

Referencer

- Li, G., et al. (2003). Age, flight experience, and risk of crash involvement in a cohort of professional pilots. *American Journal of Epidemiology*, 157(10):874-80.
- Li, G., et al. (2006). Pilot error in air carrier accidents: does age matter? *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 77(7):737-41.
- Taylor, J.L., et al. (2007). Pilot age and expertise predict flight simulator performance: a 3-year longitudinal study. *Neurology*, 68(9):648-54.

De mange data om piloter giver gerontologien en god lejlighed til at opnå viden om alderens betydning for arbejdsmæssige kompetencer.