



BELANGRIJKE DATA:

- **Wetenschappelijke avond**
11/03/2020
- **AsMA congres**
Atlanta 17-21 mei 2020
- **ICAM congres**
Parijs 24-26 sept 2020
- **Gevorderden AME Cursus (onder voorbehoud):**
Laatste kwartaal 2020



Openingswoord voorzitter NVvLG	
Iedereen in de cockpit?	
Hoe veilig is drink- water aan boord?	2
Women in Aviation	3
Vliegen en slapen	4
Jongbloedfonds	6

Nieuwsbrief NVvLG

VOLUME 3, JAARGANG 6 I

4 E KWARTAAL 2019

Welkom bij de nieuwsbrief

Het jaar 2019 loopt ten einde, dat geeft de gelegenheid om kort terug te kunnen kijken op enkele hoogtepunten. Zo is er begin dit jaar wederom een geslaagde beginnersopleiding tot AME verzorgd, in samenwerking met het CML. Ik wil graag de organisatie en alle sprekers die de AME cursus wederom tot een succes gemaakt hebben, hierbij hartelijk danken. Zoals u in de lijst met belangrijke data hiernaast kunt lezen, worden er momenteel voorbereidingen getroffen om in het laatste kwartaal van 2020 een AME cursus voor gevorderden te kunnen aanbieden. Deze cursus is één van de voorwaarden om klasse 1 keuringen te mogen verrichten (zie website). Aanmelden kan via AMEcursus@nvvlg.nl.

AMEs kunnen ook (delen van) de gevorderdencursus volgen ten behoeve van nascholing. Een volgende gebeurtenis die ik hierbij graag onder de aandacht wil brengen is de ICAM 2020 conferentie, welke zal plaatsvinden in Parijs op 24 t/m 26 september 2020. Voor meer informatie verwijs ik u naar de website van de conferentie: www.icam2020.com. Nogmaals terugkijkend, zijn er in 2019 weer enkele wetenschappelijke avonden georganiseerd, waarbij het mij altijd weer vol-doening geeft dat zovelen van u op zo'n avond de weg naar het CML in Soesterberg weten te vinden. De meest recente wetenschappelijke avond op 11 december jl. was dan ook een daverend succes. Dit mede doordat er een

fantastische spreker was geregeld, die met gebruik van typisch Engelse humor een indrukwekkende presentatie wist neer te zetten, die meerdere malen onderbroken werd door bulderend, instemmend gelach vanuit de zaal. Humor met een serieuze ondertoon, mijns inziens een perfecte combinatie. Vanzelfsprekend zullen er in 2020 wederom enkele wetenschappelijke avonden worden aangeboden en zal er halverwege het jaar een jaarvergadering plaats gaan vinden. Ik wens u voor nu alvast hele prettige feestdagen met uw naasten en ik hoop u in 2020 weer in goede gezondheid te mogen ontmoeten!



Jaap Jan Witte
Voorzitter

Iedereen in de cockpit? Een impressie van de AME cursus

door *Jakub Regieli, cardioloog*

Er wordt steeds meer gevlogen, recreatief en professioneel. De prevalentie van hart- vaatziekten neemt ook toe. De techniek staat meer "buitengewone" of "extremere" vluchten toe met medische impact. Voor de cardioloog is dit daarom een relevante verdieping. Tijdens de mainstream opleiding is hier geen aandacht voor. De cursus heeft daarom voorzien in een behoefte.

Met 20 enthousiaste sprekers afkomstig uit de luchtvaart, wetenschap (TNO en CML), toezicht (ILT) en medici uit de eerste en tweede militaire lijn was het programma erg afwisselend en compleet. Twee intensieve weken verplaatsten we ons als medici in gedachten naar een cockpit-omgeving en raakten we stap voor stap vertrouwd met de facetten van het vakgebied, de terminologie en internationale en

nationale regelgeving. De medische voorwaarden –in brede zin om veilig te kunnen vliegen werden opeenvolgend besproken.

Na succesvolle afronding van de basis cursus zal mijn insteek als cardioloog zijn om samen met een piloot en ILT te zoeken naar een oplossing om **wel** te kunnen vliegen, en gesprek te voeren onder welke voorwaarden.

Duidelijk is ook geworden, dat er nog veel evidence nodig is op het gebied van risico stratificatie in dit domein. Precision medicine op het gebied van modificeerbare en erfelijke risicofactoren bij hartfalen / vaatlijden / ritmestoornissen en kleplijden kan de vragen die in dit domein voorliggen wellicht in de toekomst nog meer beheersbaar maken. Hier zijn meer data en studies voor nodig. De mate van screening is hierbij ook een belangrijk topic, met name ook multidisciplinair zoals de epidemie van slaap-

apneusyndroom met impact op acute incapacitatie en bestuursvaardigheid.

De cursus was intensief, leerzaam en werd afgesloten door een zeer geslaagd diner met de groep. Dank aan de collegae van het CML voor de organisatie van dit geslaagde event. Ik zie dan ook graag uit naar de gevorderden cursus van de NVvLG!

jakub@hartdokers.nl
Tel: 020-7869446





“De EPA evenals bijna alle grote maatschappijen blonken uit in desinteresse in het onderzoek”



Hoe veilig is drinkwater aan boord?

door Hetty van Dijk

Begin september deed een Amerikaanse publicatie ook in Nederland nogal wat stof opwaaien. Iemand die zichzelf DietDetective noemt presenteerde een door hem uitgevoerd onderzoek naar de waterkwaliteit van 23 Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen en de uitkomsten waren op z'n zachtst gezegd niet fris. Onder de titel “2019 Airline Water Study” beschrijft Charles Platkin samen met het door hem geleide Hunter College NYC Food Policy Centre de achtergronden van de studie.

In de VS geldt sinds 2011 de “Aircraft Drinking Water Rule” (ADWR), die luchtvaartmaatschappijen verplicht hun passagiers en bemanning veilig drinkwater te verstrekken.

De ADWR schrijft voor dat airlines monsters uit hun watertanks moeten nemen en die testen op coliformen en E. coli. Airlines moeten ook vier keer per jaar iedere watertank desinfecteren en doorspoelen. Er mag ook 1x per jaar gespoeld worden, maar dan moet de maatschappij maandelijks monsters nemen.

11 Grotere en 12 regionale airlines werden onderzocht en voorzien van een “Water Health Score” (5 is de hoogste en 0 de laagste score) gebaseerd op 10 criteria, waaronder aantal vliegtuigen (luchtvloot), ADWR schendingen,

positieve E. coli en coliforme watermonsters en medewerking bij het geven van antwoorden op vragen betreffende de waterkwaliteit. Een score van 3 of hoger geeft aan dat de waterkwaliteit van de betreffende airline relatief veilig en schoon is.

De hoogste score die in de categorie grote airlines behaald werd was een 3,3 voor Allegiant en Alaska. Opmerkelijk is dat de grootste maatschappijen die ook hier bekend zijn lager scoren: Delta Airlines 1,6, American Airlines 1,5 en United Airlines 1,2. Slechts een regionale maatschappij scoorde een voldoende, n.l. Piedmont Airlines een 4,33.

Het aantal gerapporteerde schendingen van de ADWR was in 2019 met 69-71% aanmerkelijk afgenomen ten opzichte van 2012, het eerste jaar nadat de richtlijn van kracht werd. Mogelijk is deze afname veroorzaakt door een gebrek aan handhaving door de Environment Protection Agency (EPA).

De EPA blinkt, evenals bijna alle grote maatschappijen, uit in desinteresse in het onderzoek. In de praktijk deelt de EPA zelden of nooit boetes uit aan airlines die niet voldoen aan de ADWR.

Er werd zeer summier of helemaal niet gereageerd op vragen van de onderzoeken

aan EPA en airlines. De EPA antwoordde niet op vragen die met boetes te maken hadden en drie airlines antwoordden helemaal niet. Vage antwoorden kwamen van de maatschappijen met het hoogste aantal schendingen.

De ADWR is overigens minder streng dan de National Primary Drinking Water Regulations die in de USA verantwoordelijk is voor de “primary standards and treatment techniques that apply to public water systems.”

Platkin geeft tot slot 3 kernadviezen:

- Drink aan boord NOOIT water dat niet uit een verzegelde fles komt.
- Drink geen koffie en thee aan boord.
- Was je handen niet in het toilet; neem altijd een (hand) desinfectans mee.

In Nederland dienen luchtvaartmaatschappijen zelf te controleren op drinkwaterkwaliteit. Hier dringt een vergelijking met de slager en zijn eigen vlees zich op. Hoewel ik niet weet hoe het met het Nederlandse water aan boord gesteld is (ik vond ook geen literatuur daarover), kijk ik opeens met andere ogen naar de inhoud van de goody bag die we bij ons 60 jarig jubileum uitgereikt kregen, waarin een sanitizer van KLM Health Services. Hier zou de gedachte van ‘Safety First’ achter kunnen zitten.

Bron artikel: Platkin, C., PhD, JD, MPH. Airline Water Study 2019. Hunter College NYC Food Policy

Women in Aviation: New CIMP President Marja Osinga-Meek shares her aims

After several years as Vice-President, Marja Osinga-Meek has, in 2019, been elected President of the FAI Medico-Physiological Commission (CIMP).

A glider pilot and a physician, Marja's 'day job' is in a geriatric clinic, something she balances between her roles of President of the Medical Board of the Royal Netherlands Aeronautical Association and as an Aeromedical Examiner. For Europe Air Sports, she is a member of the Rule Making Groups of EASA, representing the General Aviation as well as participating in aviation medical assessments for the Ministry of Transport Board of Appeal in the Netherlands.

Marja kindly spent some time chatting about her new role:

Firstly, many congratulations on being elected as the new CIMP President. Could you share your ideas on what you would like to achieve within the role?

Thank you very much, it is a great honour and pleasure to be elected as the new FAI CIMP President. During my years as vice-president I became familiar with the structure, procedures and aims of the CIMP. With the dedicated members of the CIMP we have had constructive discussions on issues related to health, performance, safety and requirements for air sports pilots.

It is important to bring together the delegates of the FAI member countries in order to share knowledge and scientific developments.

What are the main challenges you will need to overcome?

My aim is to increase the number of delegates at our meetings and to involve more colleagues – physicians as well as psychologists - especially from other continents: Asia, South America, Africa, Oceania.

I also wish to build up statistical data from air sports organisations. Figures on flight safety issues are very important in

order to define the level of acceptable risk for pilots and we need to set up appropriate medical rules, dependent on the complexity and weight of the aircraft.

We are also looking forward to the FAI World Air Games 2022 in Turkey. As in Dubai in 2015, the CIMP will contribute with an aeromedical congress or safety seminar. Preparations for this are in progress.

How do you stay up-to-date with the latest developments?

I am able to attend national and international aeromedical congresses, and I also take part in a scientific working group. As one of the medical assessors for air sports, I have many contacts with individual sports pilots, medical examiners and club officials, to share information and news.

As a glider pilot yourself, what new innovations with medical technology do you find most exciting, and which are going to improve aviators' competition performances?

Pilots with diabetes mellitus sometimes are dependent of the use of insulin and they are often declared unfit when insulin is the only possible treatment. Recently, systems have been developed to monitor the blood glucose level continuously. In combination with an insulin pump, there is no need to take blood samples to control blood glucose level. This may allow pilots with diabetes mellitus to keep flying under new rules, as well as helping them to perform better, as they have a more stable glucose level without the risk of a hypo- or hyperglycaemia (too low or high blood sugar level).

Recently, the Airbus Perlan Mission II, a glider with a pressurized cabin and a close-loop rebreather system, soared to the highest altitude ever reached on a glider, 65.605 feet (19.9 km). This project contributes to a better understanding of human performance under extreme atmospheric conditions and could have benefits for other aviators' competition performances.

What are the latest updates to the FAI anti-doping programme?

In the last CIMP meeting we discussed the problem of the use of testosterone for transgender pilots. Testosterone is on the WADA prohibited list but when this medicine is clinically necessary for a pilot, a TUE (Therapeutic Use Exemption) can be obtained. CIMP formed the advice to let the FAI EB know how to handle this issue for different air sports.

Do you feel that there is a move to improving diversity within sports politics? And what does diversity bring?

To reflect the great variety in air sports it is important to support all divisions for a better understanding and improving performances and safety. Interaction between different sports divisions can improve the opinions and knowledge on human performance and medical issues.

Diversity opens our minds and gives new opportunities for medical and physiologic research.

How can the FAI help to increase the participation of women in air sports?

Keep women active in air sports is a problem, because although many women start flying, the majority stop - for several reasons. Special attention and coaching by more experienced female pilots and role models could help.

Similarly, if female pilots feel involved and can be active in the board or commissions, they will be more likely to continue flying activities.



Marja Osinga-Meek in her glider

The FAI can help to increase the participation of women by expanding the FAI website of Women on Wings and to encourage member countries to bring the activities under the attention of all flying ladies.



“Op een vliegschool leert niemand hoe je later met de soms extreme vliegschema’s moet omgaan”

Vliegen en slapen

door Jan Cocheret

Dokter Frans vraagt bij iedere medische keuring altijd hoe het er mee gaat. Uit ervaring weet ik dat je dan het beste kunt zeggen dat het goed met je gaat. De keuringsarts onderzoekt piloten en bepaalt uiteindelijk of je weer voor een jaar, of in mijn geval een half jaar, de cockpit in mag. De meeste keuringartsen werken hun lijstje af en zijn niet heel erg geïnteresseerd in de patiënt, die meestal alleen maar goedgekeurd wil worden en verder niets. Het aardige aan Dokter Frans is, dat hij daarnaast ook echt geïnteresseerd is in de mens achter de vlieger. Hij vraagt me iedere keer of ik al die lange vluchten, het continu passen van tijdzones en het bij nacht en ontij ergens boven deze wereld rondhangen wel volhoud. Iedere keer vertel ik hem dat ik daar geen enkel probleem mee heb. Dat ik zorg dat ik goed slaap en daarnaast zowel mijn werktijd als mijn rusttijd zo goed mogelijk indeel. En zo is het echt!

“Ja ja, dat geloof ik wel, maar hoe doe je dat dan precies? Zou je dat misschien willen opschrijven? Dan kan ik dat doorgeven aan de vele collega’s van jou, die wel met slaap- en vermoeidsklachten bij me langs komen. “

Natuurlijk wil ik dat en vandaar dit persoonlijke relaas over hoe ik al vijfendertig jaar als verkeersvlieger de steeds zwaardere schema’s zonder problemen overleef.

Op een vliegschool leert niemand hoe je later met de soms extreme vliegschema’s moet omgaan. Maar als je dan uiteindelijk die felbegeerde baan als verkeersvlieger te pakken hebt, is er ook weinig hulp. Je zult dus voornamelijk zelf moeten uitvin-

den hoe jij het best om kunt gaan met jouw lijf, jouw leven en jouw baan. In mei 1985 begon ik bij Air Holland en daar vlogen we weliswaar voornamelijk overdag vanaf Schiphol heen en weer naar het zonnige zuiden, maar de vertrekken werden steeds vroeger en de aankomsten steeds later, zodat het al snel een 24/7 operatie werd. De eerste vertrekken waren al om vijf uur ‘s ochtends en om op tijd op Schiphol te zijn, moest je toch echt wel om drie uur naast je bed staan. Om een beetje uitgeslapen aan zo’n vlucht te kunnen beginnen, ging ik dan om zeven uur naar bed. Het lukte zeker niet altijd om te meteen te slapen en als ik tegen middernacht nog niet sliep, begon de paniek toe te slaan: ‘Ik moet slapen, nog maar drie uur, ik moet nu echt slapen!’

Na een van mijn eerste superkorte nachten, volgde een lange dag. Het was een vlucht naar Tel Aviv en via Paphos op Cyprus weer terug naar Amsterdam. Dertien uur uit en thuis. Tot mijn eigen verrassing hield ik het de hele dag aardig vol. Eenmaal thuis stortte ik dan wel in elkaar, maar het feit dat ik de lange vliegtag was doorgekomen zonder grote problemen was voor mij de basis van mijn manier om met vliegvermoeidheid om te gaan. Het was voor mij een cruciale ontdekking, die extreem belangrijk was voor het ontwikkelen van een eigen efficiënte strategie in de wereld van de luchtvaart en vermoeidheid. Hoe lang of kort je ook slaapt voor een vlucht, je kunt veel meer aan dan je denkt en het vertrou-

wen in je eigen lichaam is een belangrijk begin.

Al snel groeide bij mij het besef dat een druk vliegschema onderdeel van je leefscheur moest zijn. Als je vrijdag vroeg moet vliegen, dan ga je op donderdagavond vroeg naar bed. Donderdagochtend ook al vroeg opstaan is dan misschien een goed idee. Van te voren je schema analyseren en proberen voor te stellen wat het voor jou betekent. Je schema bepaalt je dagindeling, ook van de dagen waarop je niet vliegt. Dat is volgens mij een van de belangrijke basisbeginselen van het leren omgaan met het beroep van verkeersvlieger. Het zal misschien niet overal enthousiast worden ontvangen of opgevolgd, want je schema wordt belangrijker dan je privéleven. Je partner en je kinderen zullen hier ook mee moeten leren leven. Papa is piloot en dat betekent dat hij soms moet slapen op rare tijden, omdat hij ook moet werken op rare tijden. Het is zeker niet altijd leuk, maar onvermijdelijk voor een succesvolle en uitgeslapen pilotencarrière. Vergeet daarnaast niet dat papa ook op ongebruikelijke tijden wel thuis is en in veel gevallen zelfs vaker dan een papa met een 9 tot 5 baan. Maar eerlijk is eerlijk, ik was niet altijd thuis op verjaardagen of feestdagen en ben ook niet op alle ouderavonden en sportfeestjes geweest. Aan de andere kant hebben onze kinderen wel de allerleukste vakanties gehad, mede dankzij mijn bijzondere beroep. Alles heeft meerdere kanten en het is zaak om je eigen balans daarin te zoeken en daar mee tevreden te zijn. Niet alleen voor jezelf, maar zeker ook voor je directe omgeving.

Vanaf 2000 heb ik zeven jaar voor DHL gevlogen. Het standaard schema was vijf nachten achter elkaar vanaf een uur of zeven 's avonds tot de volgende ochtend zeven uur. Daarna had je zes dagen vrij. In het begin dronk ik 's ochtends voor het naar bed gaan een borrel, maar al snel ben ik gestopt met drinken als ik zo'n vliegweek had en dat beviel me veel meer. Sindsdien drink ik niet of nauwelijks tijdens een periode dat ik aan het vliegen ben. Je slaapt beter en bent daarna een stuk frisser. Een ander belangrijk aspect dat ik in die tijd heb geleerd, is om niet te gaan piekeren als je eens een keer niet in slaap komt. Heb vertrouwen in je eigen lijf en probeer te ontspannen. Wat voor mij goed helpt, is een concentratie-oefening waarbij je op je rug in bed ligt en je in gedachten focust op alle onderdelen van je lichaam. Begin boven op je hoofd en eindig bij je voeten. Meestal haal ik nog net mijn knieën voordat ik in slaap val. En als het een keer niet wil lukken, dat kan natuurlijk ook, dan sta ik na een half uurtje op en ga rustig wat lezen of mijn e-mail bekijken. Een uur later lukt het dan meestal wel. Heb vertrouwen, en als je een keer toch niet in slaap kunt komen, dan nog weet ik dat je een vliegtag prima aankunt. Alleen al die gedachte helpt bij mij heel goed.

In 2007 verkaste ik naar het Midden Oosten en heb vanuit Dubai tien jaar voor Emirates de hele wereld overgevlogen. Hoewel we ook kortere vluchten vlogen, was het mijn kennismaking met het continue passeren van tijdzones, heel veel tijdzones. Een vlucht vanuit Dubai naar Amerika of Australië duurt een uur of vijftien met tijdsverschillen van negen tot twaalf uur. Deze vluchten worden uitgevoerd met een dubbele bemanning. Van twee captains en twee copiloten, waarbij je de helft van de vlucht in de cockpit zit. De andere helft is rusttijd. Ik heb er direct voor gekozen om tijdens de rusttijd altijd te gaan slapen. Op een gegeven moment wordt dat een gewoonte en daardoor ook makkelijker. Geen films kijken of lezen. Gewoon lekker in de bunk gaan liggen, licht uit en slapen zo lang als het kan. Meestal vertrek je 48 uur na aankomst in Sydney of San Francisco alweer terug naar Dubai, dus ook op de bestem-

ming moet je je plannetje klaar hebben. Na wat experimenteren, weet ik dat het voor mij het best werkt als ik direct in het lokale tijdschema stap, tenzij ik 's ochtends aankom na een lange vlucht. Dan slaap ik een gelimiteerd aantal uren. Ik heb ook ontdekt dat ik per 24 uur gemiddeld acht uur slaap nodig heb, maar tegelijkertijd die acht uur niet op vaste momenten of zelfs maar aan één stuk hoeft te gebruiken. Zolang ik gemiddeld maar aan die acht uur per dag kom, voel ik me prima. Dat is overigens wel iets dat gegroeid is en ook dat heeft weer met vertrouwen te maken.

In mijn tijd bij Emirates ben ik er door te experimenteren ook achter gekomen, dat het voor mij heel goed werkt om twee uur te gaan slapen voor iedere lange vlucht die wat later op de dag begint. Als ik om een uur of drie 's middags van huis of uit het hotel moet, dan slaap ik van twaalf tot twee en neem een uur om aan te kleden en alvast even in de vluchtvoorbereiding te kijken. Die twee uur slaap zijn voor mij ruim voldoende om tijdens de vlucht scherp en wakker te zijn. Hoewel ik bij maatschappijen heb gevlogen waar 'controlled rest' tot de mogelijkheden behoort, heb ik zelf nog nooit een minuut in de cockpit geslapen. Op zich ben ik daar niet trots op, maar vind het wel fijn dat het me zonder enige moeite lukt. Hoewel controlled rest, waarbij een van de piloten maximaal drie kwartier de ogen sluit tijdens de rustige momenten van een vlucht, op zich een prachtige uiterste redmiddel kan zijn, vind ik het zelf een heel vervelend idee om als vlieger tijdens de vlucht in dromenland te zijn. Maar ja, wie ben ik?

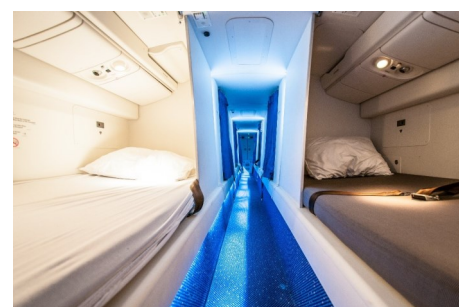
De afgelopen twee jaar vloog ik voor Norwegian met de Boeing 787 vanuit mijn standplaats Fort Lauderdale heen en weer over de Atlantische Oceaan naar Europa. De schema's zijn meestal in de vorm van een W. 's Avonds vanuit Florida naar bijvoorbeeld Parijs, waar je de volgende dag aankomt. Weer een dag later naar Los Angeles, waar je door het tijdsverschil nog dezelfde dag arriveert. Na 24 of 48 uur door de nacht terug naar Oslo en na een lekker nachtje weer terug naar huis. Vier keer de Oceaan over in een dag of zes. Deze schema's zorgen ervoor dat de acht uur slaap die ik iedere 24 uur toch echt nodig heb, opgedeeld wordt in meerdere korte slaaperiodes. Twee uur voor de vlucht en omdat we met drie piloten

vliegen twee uur tijdens de vlucht. Na de landing soms een uur of vier, maar soms ook een hele nacht van acht uur of meer. Het lijkt misschien ingewikkeld, extreem en veel en dat is het misschien ook wel, maar dankzij de ervaring en manier waarop ik met mijn rust en de tijd om ga, is het voor mij goed te doen. Onderweg en ook als ik thuis kom, voel ik me goed en heb niet het gevoel dat ik ergens last van heb of dat ik een tekort aan rust of slaap heb.

Dit is mijn verhaal. Deze zomer word ik 62 en ben al bijna veertig jaar in het bijzonder gelukkige bezit van een vliegbrevet. Het is mij inmiddels zeer duidelijk dat iedereen anders is. Ieder lichaam is anders en ieder mens heeft andere behoeftes. Over rust en slaap is ook in de wetenschappelijke wereld nog bij lange na niet alles bekend, maar misschien kan mijn ervaring een beetje helpen voor iedereen die in vliegtuigen de wereld rondvliegt en af en toe iets teveel moet gapen.

- Heb vertrouwen in je eigen lijf.
- Accepteer volledig dat je vliegschema je leven bepaalt.
- Zorg dat je bij elkaar opgeteld gemiddeld genoeg slaap hebt.
- Drink niet tijdens een periode dat je aan het vliegen bent.
- Probeer voor elke lange vlucht twee uur te slapen
- Volg zoveel mogelijk het lokale tijdschema.
- Maak je niet druk als het slapen een keer niet lukt.

jcocheret@reismedia.nl



*Een voorbeeld van Cabin crew overhead crew rest (OCR)
bron: <https://blog.klm.com>*

Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde



Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde

Adres:

Kampweg 53

3769 DE Soesterberg

e-mail: secretaris@nvvlg.nl

*"Voor beoefening en bevordering der
luchtvaartgeneeskundige wetenschap"*

Fijne kerstdagen!

Alle leden worden in staat gesteld om een bijdrage aan deze nieuwsbrief te leveren. Stukken kunnen ingestuurd worden aan onze secretaris op secretaris@nvvlg.nl

Bijleveren van een of meerdere foto's wordt zeer gewaardeerd. Zorg aub dat de kwaliteit voldoende is en dat het vrij van copyright is.

Wij wensen u een gelukkig kerstfeest en geluk en gezondheid voor 2020!

Erik Frijters

Hetty van Dijk

Alex Wanders

www.nvvlg.nl



Prof. dr. J. Jongbloedfonds

De stichting Prof. dr. J. Jongbloedfonds is opgericht op 18 oktober 1984 door de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde (NVvLG) ter stimulering van wetenschappelijke activiteiten. Het doel van de stichting is: "Het bevorderen, verdiepen en verbreiden van de wetenschappelijke kennis van de luchtvaartgeneeskunde en voorts al hetgeen met een en ander rechtstreeks of zijdelings verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin des woords".

In praktische zin betekent dit, dat het Jongbloedfonds onderzoek op het gebied van lucht- en ruimtevaartgeneeskunde stimuleert door het verstrekken van een financiële bijdrage en/of advies aan de onderzoekers over de vraagstelling, opzet en uitvoering van het onderzoek en de wijze van rapportage en publicatie. De secretaris, Ries Simons, beschikt hiertoe met zijn TNO-achtergrond en deelname in talloze internationale wetenschappelijke commissies over een schat aan ervaring. Bij aanvraag voor een subsidie dient te worden vermeld de doelstelling van het

onderzoek, uiteraard de relevantie voor de lucht- en ruimtevaartgeneeskunde, vraagstelling, methode van onderzoek, planning, begeleiding, totale kosten en tenslotte voor welk deel van het onderzoek subsidie wordt aangevraagd. De ervaring leert dat dit veelal een bijdrage wordt gevraagd in de publicatiekosten.

Helaas is de laatste jaren gebleken dat er in Nederland minder innovatief onderzoek op het gebied van de luchtvaartgeneeskunde lijkt plaats te vinden; althans het aantal verzoeken aan het fonds voor een bijdrage zowel financieel als adviserend is fors afgenomen. Om die reden heeft het bestuur in samenwerking met het bestuur van de NVvLG besloten om ook wetenschappelijke avonden voor vliegerartsen/aeromedical examiners financieel te gaan ondersteunen. Dit doet recht aan de doelstelling van de Stichting (bevorderen en verspreiden van wetenschappelijke

kennis over de luchtvaartgeneeskunde) en de naamgever van de Stichting, Prof. Dr. J. Jongbloed, die actief doceerde en publiceerde over dit onderwerp toen de luchtvaartgeneeskunde in Nederland nog in de kinderschoenen stond.

Mocht u als lid van de NVvLG zelf een onderzoek willen starten, of weet u iemand die daar al actief mee bezig is, schroom niet om hem of haar te verwijzen naar onze stichting, zodat we met elkaar de traditie van een klein land met veel kennis op het gebied van luchtvaartgeneeskunde in ere houden.

Martin Polak (Voorzitter)
Ries Simons (Secretaris)
Christine de Vries (Peningmeester)

<http://www.jongbloedfonds.nl>