



BELANGRIJKE DATA:

- **ALV NVvLG DGOTC Hilversum**
1 juni 2024
- **Basis AME Cursus**
29 mei - 14 juni 2024
- **Wetenschappelijke avond 18/09/2024**
- **ICAM 2024 congres**
Lissabon, 3-5 okt 2024
- **Wetenschappelijke avond 11/12/2024**

IN DEZE EDITIE:

Openingswoord voorzitter NVvLG	1
Nascholing Reduced Crew	1
Human Factor gaat niet alleen over Aircrew	2
Bijscholing Cardiologie	3
Uitnodiging ALV	3
Jongbloedfonds	4

Nieuwsbrief NVvLG

VOLUME 1, JAARGANG 66

MEI 2024

Welkom bij de nieuwsbrief van mei 2024

De eerste nieuwsbrief van 2024 is een feit dankzij nieuwe hoofdredacteur Gijs Plant, dank Gijs! Hierbij wil ik wederom een warme oproep voor kopij. Als u een leuk nieuwtje oppikt op de werkvloer, een leuke casus heeft om te delen, of op een medisch congres bent geweest dan is dat zeker de moeite waard om te delen met de andere leden. Als u hierbij een of meerdere foto's heeft is dat natuurlijk helemaal mooi. Wij zorgen vervolgens dat het in het correcte

format komt, zodat we het kunnen gebruiken voor deze nieuwsbrief.

We kijken terug op een zeer geslaagde bijscholing luchtvaartcardiologie, welke voor leden gratis was. Omdat de inschrijving binnen enkele uren vol zat hebben we besloten dit nogmaals te gaan faciliteren op 11 oktober. Dus als u de vorige editie gemist heeft, zorg dat u de mailbox in de gaten houdt.

Als laatste wil ik u wijzen op

de aanstaande algemene ledenvergadering, op zaterdag 1 juni.

De ALV zal plaatsvinden op het Defensie Geneeskundig Opleidings- en Trainingscentrum (DGOTC) in Hilversum, waarbij u met een mooi programma een proefje krijgt van wat de geneeskundige keten allemaal kan. De uitnodiging volgt zsm per mail.

Graag tot ziens!



Erik Frijters
Voorzitter

Nascholing Reduced Crew

door *Gijs Plant*

Op 6 maart jl. is er een wetenschappelijke avond georganiseerd over reduced crew en single pilot operations. Het onderwerp leeft blijkbaar enorm gezien de hoge opkomst die we hebben gehad, met meer dan 40 aanwezigen. Deze werd mede veroorzaakt door de maatschappelijke discussie die nu woedt waarbij zowel de industrie, de commerciële luchtvaart, de piloten en wij als artsen allemaal onze inbreng hebben. Ries Simons heeft in een verhelderende presentatie uitgelegd waar de vraag vandaan komt, en welke uitdagingen reduced crew met zich mee zullen nemen. Gezien de industrie al inspeelt op het ver-

vaardigen van vliegtuigtypes die reduced crew faciliteren zal deze discussie alleen maar aanzwellen. Daarbij zal er ook in de toekomst door industrie en vliegtuigmaatschappijen steeds meer naar single pilot operations gekeken worden. De veiligheid dient natuurlijk

wel gewaarborgd te worden, waarbij voor ons als beroeps-groep mogelijk ook een en ander kan veranderen. Keuringseisen moeten mogelijk worden aangepast, en kan iemand met een OML dan nog wel een commercieel vliegtuig besturen?





Human Factor gaat niet alleen over aircrew

door Gijs Plant

In 2018 en 2019 hebben 2 ernstige incidenten met de Boeing 737 MAX plaatsgevonden, waarbij in totaal 346 mensen zijn omgekomen. Doordat zo'n beetje alle luchtvaartinstanties in de wereld zich ernstige zorgen zijn gaan maken werd de 737 MAX aan de grond gezet en heeft Boeing enorme schade opgelopen. Financieel, maar vooral qua betrouwbaarheid.

Naar aanleiding van de incidenten heeft de Amerikaanse overheid recent een onderzoeksrapport door de FAA laten opstellen. Men vroeg zich immers af hoe deze incidenten zijn ontstaan. Er werd al gauw gewezen op technische fouten in het ontwerp van de 737 MAX. Maar in hoeverre zijn deze fouten daadwerkelijk technisch van aard?

De FAA heeft een Expert Panel in het leven geroepen

om kritisch te kijken naar de oorzaken van de incidenten. En ondanks dat veel van de problematiek technisch van aard is, bleek er een hele grote Human Factor component aanwezig te zijn.

Het Expert Panel heeft uiteindelijk 27 "concerns" gevonden met 53 aanbevelingen. Boeing had zelf weliswaar een Safety Management System had opgesteld, maar dit was in de praktijk meer een administratieve moloch om aan de minimale eisen van de FAA en ICAO te voldoen. Men wilde vooral zo snel mogelijk voldoen aan de vraag om nieuwe toestellen. Intern heeft Boeing een Organization Designation Authorization (ODA) afdeling opgericht waar 1000 mensen werkzaam zijn die ervoor moeten zorgen dat Boeing aan de eisen van de FAA voldoet. Men controleert dus zichzelf en rapporteert aan de FAA. Uit het rapport blijkt dat werknemers die veiligheidsissues probeerden te melden bij de FAA niet meer in aanmerking kwamen voor promotie of salarisverhoging.

Procedures en trainingen werden continu aangepast en er was een flink tekort aan veiligheidsgerelateer-

de awareness op alle niveaus binnen de organisatie. Daarnaast werden piloten niet betrokken bij het ontwerp en de operaties van de 737 MAX. Hun input werd weliswaar aangehoord, maar niet verwerkt in de adviezen aan het management. Het Expert Panel wil dan ook dat vanaf nu de Chief Pilot altijd betrokken wordt vliegveiligheidsissues, beslissingen over trainingen en alle Human Factor beslissingen. Daarnaast moet het Safety Management System op de schop zodat het niet alleen een papieren tijger is, maar daadwerkelijk de vliegveiligheid bovenaan zet. Het begin dit jaar verschenen rapport gaat echter alleen over de problemen die bij de 737 MAX zijn ontstaan. Ook bij andere toestellen zijn er recent problemen geweest (denk aan deuren of panelen die uit het toestel vielen). Deze week nog heeft de FAA aangekondigd ook de 787 te onderzoeken omdat Boeing ook daar veel te weinig inspecties heeft uitgevoerd. Het probleem lijkt dan ook veel dieper te liggen binnen het bedrijf.

Human Factors in de luchtvaart worden vaak beschouwd als het functioneren op persoonlijk vlak en in teamverband van aircrew. Maar eigenlijk moet dit veel breder worden getrokken. Het bouwen van een vliegtuig en de organisatie die daarachter zit is immers óók mensenwerk. De techniek die een vliegtuigmotor bouwt heeft een enorme impact op de vliegveiligheid, en de CEO



van Boeing ook. Als een van beide vermoeid is, of onder zeer hoge druk beslissingen neemt of problemen wegschuift, kan dat voor gevaarlijke situaties zorgen. Er is meer ruimte en tijd om een controlesysteem op te zetten dan bij problemen tijdens een vlucht, maar als ook de controleurs onder druk worden gezet is het effect van dat systeem dus weg. We controleren piloten ten aanzien van hun gezondheid en op fatigue, maar wie controleert de mensen die aan het begin van de keten staan?

Voor aircrew worden CRM trainingen als iets normaal beschouwd. Iedereen binnen de crew kan en mag een veiligheidsprobleem benoemen en de crew zorgt er dan samen voor dat dat opgelost wordt. Na de vliegcrash op Tenerife probeert iedereen ervoor te zorgen dat de captain met 20 jaar ervaring ook luistert als een second officer die net 2 maanden vliegt denkt dat er een probleem met het vliegtuig is. De invloed van de Human Factor minimaliseren is niet iets wat zou moeten beginnen bij een vlucht, maar als het toestel nog moet worden ontworpen. Piloten worden jaarlijks gekeurd, maar de meest alerte en kerngezonde piloot kan een vliegtuig wat mid-air zijn vleugels verliest ook niet veilig aan de grond zetten.

Wellicht staat in het volgende rapport van de FAA dan ook wel dat het management van Boeing ook eens een vliegmedische keuring zou moeten krijgen.

Bijscholing luchtvaartcardiologie

Op 19 april heeft de NVVLG in samenwerking met CardioExpert een nascholingsdag georganiseerd over luchtvaart en cardiologie. Een groep keuringsartsen en medisch specialisten werd op 19 april meegenomen in een gevarieerd programma waarbij alle aspecten ten aanzien van cardiologie en vliegmedische keuringen werden behandeld; van het maken van het perfecte ECG en aanvragen van cardiologische onderzoeken tot het interpreteren van de uitslag en eventuele tooling om een CVRM risico te bepalen. De discussies werden onder het genot van een hapje en een drankje nog uitgebreid voortgezet. De inschrijving was voor leden van de NVVLG en Belgische zustervereniging AMABEL gratis, en was slechts na enkele uren gevuld! Deze

bijscholing zal daarom ook in het najaar, op 11 oktober, een tweede editie kennen voor leden die het gemist hebben.

Daarnaast willen we als NVVLG kijken of we vaker specialistische nascholingsdagen kunnen organiseren. Mocht u ideeën hebben over welk specialisme u aan bod zou willen laten komen, of een concreet voorstel hebben om een bijscholing te verzorgen dan kunt ons mailen of aanspreken op de jaarvergadering van de NVVLG.



Algemene ledenvergadering 2024

Op 1 juni 2024 zal de jaarlijkse algemene ledenvergadering worden gehouden bij het Defensie Geneeskundig Opleidings- en Trainingscentrum. Na de lunch en ALV nodigen we u uit voor een mooi kijkje in de keuken in de militaire geneeskunde.

Opgave via de secretaris: secretaris@nvvlg.nl

Locatie: Noodweg 37, Hilversum

Tijd: 12:00-17:00, met aansluitende borrel



Nederlandse Vereniging voor Luchtvaartgeneeskunde

Adres:

Kampweg 53

3769 DE Soesterberg

E-mail: secretaris@nvvlg.nl

"Voor beoefening en bevordering der
luchtvaartgeneeskundige wetenschap"

Oproep voor stukken

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

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

Bij voorbaat dank van de redactie van de nieuwsbrief:

Erik Frijters

Gijs Plant

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>