

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 13-05-2024
Sagsnr.: 2022-069145
Dokumentnr.: 2478751
Sagsbehandler: JROD

Kære alle flyvelæger

Hermed udsendes nyhedsmail med nogle vigtige forhold vedrørende kommende re-freshertræning og andre væsentlige punkter

Indhold

1. Præcisering omkring refreshertræning med henblik på vedligehold af kompetencer.
2. Ansøgning om revalidering af AME-certifikat.
3. Underskrift på MC af ansøger
4. Reminder om uge 24.
5. Uvarslede tilsyn
6. Vigtige datoer

1. PRÆCISERING ANGÅENDE REFRESHERTRÆNING

Som flyvelæge er du i henhold til AMC1 MED.D.030 og AMC1 ATCO.MED.C.025 forpligtet til at vedligeholde dine flyvelægefaglige kompetencer.

Nedenfor følger en detaljeret beskrivelse af, hvordan dette opfyldes, hvis du er flyvelæge med rettighed til at undersøge class 2, LAPL og CC (klasse 2 flyvelæge), og hvis du har rettighed til at udføre class 1, class 2, LAPL og CC. Der vil være særskilt beskrivelse af, hvis du har rettighed til at udføre class 3 undersøgelser. De regler, der er gældende for begge klasser af flyvelægeautorisation, vil blive nævnt nedenfor i dette afsnit og efterfølgende, hvad der er gældende for den enkelte flyvelægeklasse.



Det fremgår, at en passende del af refreshertræningen skal gives af eller være givet under direkte supervision af den kompetente myndighed eller medical assessor.

Trafikstyrelsen afholder årligt 2 refresherseminarer, der hver især giver 6 timers refreshertræning. Trafikstyrelsen vurderer, at punktet AMC1 MED.D.030, litra (d) opfyldes ved, at der årligt kan gives 6 timer for deltagelse i Trafikstyrelsens seminarer uanset, om der deltages i ét eller begge. Dette for at sikre, at det ikke kun er Trafikstyrelsens seminar, der tælles med ved opgørelse af refreshertræningstimer.

Det fremgår af GM1 MED.D.030, at møder i ICASM-, ECAM- og AsMA-regi kan blive krediteret af den kompetente myndighed med 10 timer hver. Det vurderer Trafikstyrelsen fortsat vil være gældende. Disse kongresser vil på forhånd være godkendt. Ønskes godkendelse af andre videnskabelige møder/kongresser/seminarer kan disse ofte også godkendes, jf. dog AMC1 MED.D.030, litra (f). Det betyder, at der skal indsendes udførlig beskrivelse af, hvilke emner der tages op på mødet, underviserne mv. På baggrund af disse oplysninger vil Trafikstyrelsen vurdere, hvorvidt der er relevans i forhold til at give refreshertimer, og hvor mange der i så fald vil kunne gives.

Erfaring med flyvning vurderer Trafikstyrelsen kan godkendes som anført i GM1 MED.B.030, litra (b).

Specifikt for de enkelte flyvelægeklasser:

Klasse 2 flyvelæge:

Der kræves 20 timers refreshertræning i gyldighedsperioden for AME-certifikatet.

Klasse 1 flyvelæge med class 1 undersøgelsesrettigheder:

I tillæg til ovenstående gøres opmærksom på, at man som AME med class 1 rettigheder skal opnå 10 timers refreshertræning per år, jf. AMC1 MED.B.030, litra (c). Trafikstyrelsen har hidtil tolket dette lempeligt ved, at dette kunne ses som 30 timer over vanlig certificeringsperiode på 3 år. Med henblik på at sikre kontinuerlig vedligeholdelse af de flyvelægefaglige kompetencer, vil der fremadrettet blive lagt vægt på, at der er opnået minimum 10 timer årligt.

Der gøres også opmærksom på GM1 MED.B.030, litra (c), hvoraf fremgår, at en AME, der har class 1 rettigheder med jævne mellemrum skal deltage i internationale flyvemedicinske videnskabelige møder. Trafikstyrelsen har vurderet, at dette kan opfyldes ved deltagelse i mindst ét internationalt møde eller kongres i AME-certificeringsperioden uanset længden af denne.

Klasse 1 flyvelæge med class 3 undersøgelsesrettigheder:

Med ret til undersøgelse af class 3 ansøgere kræves i henhold til ATCO.MED.025 refreshertræning i flyvemedicin og i arbejdsmiljøet for flyveledere inden for de sidste 3 år.

Det fremgår af AMC1 ATCO.MED.C.025 (b), at i løbet af AME-certificeringsperioden skal flyvelægen deltage i 20 timers refreshertræning inklusiv specifik træning med hensyn til flyveledermiljøet.



Trafikstyrelsen har besluttet, at punktet med specifik træning angående flyveledermiljøet opfyldes ved at modtage undervisning og besøg i kontroltårn/-central af 4 timers varighed. Trafikstyrelsen vil tilstræbe sammen med Naviair at lave undervisningsdage, men det understreges, at det er den enkelte flyvelæges ansvar, at denne træning er modtaget og skriftligt dokumenteret ved ansøgning om forlængelse eller fornyelse af AME-certifikatet.

De resterende krævede 16 timer kan opnås jf. generelt og under Klasse 1 med rettighed til class 1. Som bekendt vil det være meget sjældent, at en flyvelæge kun har rettighed til class 3 og ikke samtidig class 1, hvorfor der som regel altid vil være opnået tilstrækkelige refreshertræningstimer. BLOT ERINDRES OM SPECIFIKKE KRAV FOR ATCO-refreshertræning.

2. Forlængelse af AME-certifikat

På baggrund af det forgangne efterårs mange forlængelser af AME-certifikater vil følgende fremadrettet være gældende ved indsendelse af ansøgning om forlængelse af AME-certifikat:

Der skal indsendes ansøgning senest tre måneder før udløb af AME-certifikat. Såfremt alle betingelser for forlængelse ikke er opfyldte på denne skæringsdato kan forlængelse ikke som udgangspunkt forventes imødekommet, og der kan blive tale om fornyelse af AME-certifikatet, hvilket stiller andre krav, som muligvis ikke kan opfyldes og dermed besværliggøre/umuliggøre fornyelse.

Her gøres særligt opmærksom på, at fornyelse ikke er muligt for klasse 3 certificerede flyvelæger under EU-forordning 2015/340. Samtidig gøres opmærksom på, at såfremt man som flyvelæge er certificeret uden gennemførsel af EASA godkendte basic og advanced kurser, som følge af certificering før ikrafttrædelse af 1178/2011 og 2015/340 eller har opnået speciallægeanerkendelse, vil der være krav om gennemførsel af basic og advanced kurser samt opnåelse af speciallægeanerkendelse inden fornyelse vil kunne komme på tale.

Trafikstyrelsen opfordrer derfor til at tidsfristen overholdes. Baggrunden for tidsfristen er, at tiltrædelseskontrol kræver forberedelse, og der skal være mulighed for at søge at afklare mangler i ansøgningen herunder manglende refreshertimer.

3. Ansøgers underskrift på medical certificate

Trafikstyrelsen er blevet opmærksom på, at EASA har fokus på, at den kopi af medical certificate, der er indsendt fra AME eller AeMC, er påført underskrift af ansøger. Som udgangspunkt betragtes kopier uden denne underskrift ikke som tilstrækkelig dokumentation af, at den kompetente myndighed har kopi af gyldigt medical certificate liggende. Trafikstyrelsen er blevet opmærksom på, at EASA har fokus på, om den kopi af medical certificate, der er indsendt fra AME eller AeMC har påført underskrift af ansøger. Som udgangspunkt betragtes kopier uden denne underskrift ikke som tilstrækkelig dokumentation i den kompetente myndighed.

Trafikstyrelsen er naturligvis opmærksom på, at dette i situationer, hvor ansøger ikke umiddelbart kan medgives medical certificate, medfører logistiske udfordringer.

Derfor vil følgende fremgangsmåder være gældende:

1. Såfremt ansøger kan medgives MC umiddelbart efter forlængelses-/fornyelsesundersøgelse skal I som AME'er tage kopi af MC efter underskrift af ansøger og som vanligt sende dette ind sammen med øvrige undersøgelsespapirer.



2. Såfremt ansøger ikke umiddelbart kan modtage MC og skal have dette tilsendt senere skal I som AME'er sikre jer, at ansøger sender indskannet kopi af det underskrevne MC, som herefter videresendes til Trafikstyrelsen med henvisning til det sagsnummer I har modtaget. Trafikstyrelsen accepterer også mobilbillede, men det er vigtigt, at MC'et er læsbart. Mobilbillede sendes også ind med henvisning til modtagne sagsnummer.

4. Reminder angående EASA comprehensive inspection i uge 24.

Der erindres om, at EASA kommer på inspektion den 10. til 13. måske 14. juni 2024, hvor der vil kunne forventes fokus på alle områder af PART.MED og PART ATCO.MED udover relevante andre dele af EU-forordning 1178/2011 og 2015/340. Det må samtidig forventes, at EASA-inspektørerne som minimum vil besøge to flyvelæger med geografisk spredning over hele landet.

Med henblik på, at EASA-inspektionen har mulighed for at udføre deres tilsyn med Trafikstyrelsen på medicalområdet, skal der hermed anmodes om, at I alle reserverer så mange dage som muligt til at kunne stå til rådighed.

Som det er bekendt, er det Trafikstyrelsen, der auditeres og ikke jer som flyvelæger.

Trafikstyrelsen har opsamlende møde den 27. maj 2024, og det er forventningen, at vi denne dag på baggrund af information fra EASA-inspektørerne vil kunne oplyse til den enkelte flyvelæge, hvem der får inspektion.

5. Uvarslede tilsyn

Der har været rejst spørgsmål vedrørende forholdene omkring, at Trafikstyrelsen påbegynder overholdelse af krav i EU-forordningerne der udover vanlige kendte varslede tilsyn også skal udføres uvarslede tilsyn, som en del af påkrævet tilsynsplan for AME'er.

Ét af spørgsmålene har været, hvorvidt Trafikstyrelsen kunne varsle tilsynet nogle timer i forvejen. Umiddelbart er det Trafikstyrelsens vurdering, at dette i høj grad ville forspilde formålet med tilsynene. Det vil dog muligvis komme på tale, at Trafikstyrelsen forud for et uvarslet tilsyn, såfremt der hersker tvivl om, hvorvidt AME'en reelt har undersøgelse og er tilstede med henblik på ikke at spilde tiden.

Det er derfor overordentligt vigtigt som skrevet i sidste nyhedsbrev, at I inden den første i en måned indsender fuldt ud detaljerede oplysninger, om hvilke dage i arbejder den kommende måned, og hvorvidt der er sat undersøgelse til disse dage. Såfremt det ikke er muligt at oplyse for hele måneden bedes I meddele det ønskede for mindst 14 dage.

Hvis Trafikstyrelsen ikke modtager dette, som til dels har været et problem siden opstarten i februar måned, vil det ikke være muligt at foretage disse tilsyn som krævet.

Derfor vil det fremadrettet blive betragtet som en level 2 finding (potentiel flyvesikkerhedsmæssig risiko), såfremt Trafikstyrelsen ikke har modtaget oplysninger om arbejdsdage, og hvilke undersøgelser, der sat på disse dage.

Såfremt Trafikstyrelsen kommer på uvarslet tilsyn, og du som flyvelæge ikke er tilstede som planlagt uden at have givet meddelelse herom, vil det blive betragtet som en level 1 finding.



Trafikstyrelsen er naturligvis klar over, der kan være dage, hvor ansøger (-e) ikke møder op. Denne risiko påtager Trafikstyrelsen sig.

Der har været rejst tvivl om, der kræves samtykke fra ansøger, såfremt medical assessor fra Trafikstyrelsen skal overvære en undersøgelse. Da overværelse af en undersøgelse er tilsyn med flyvelægen og ikke ansøgers certificering vurderes dette som ikke udgangspunkt ikke at være tilfældet. I praksis vil altid blive spurgt, om ansøger har noget imod, at MA deltager, og i videst muligt omfang blive taget hensyn til, hvis det ikke ønskes. Trafikstyrelsen er opmærksom på, at uvarslede tilsyn er betydeligt anderledes, end hvad man som læge er vant til i Danmark, men dels er det et forordningskrav med disse tilsyn, dels er formålet først og fremmest at indgå en dialog om eventuelle forhold, der er non-compliant med EU-forordning med henblik på læring af disse.

6. VIGTIGE DATOER

Den 11.-12. april 2024: As	Trafikstyrelsen har deltaget på EAMAC i Split (Medical assessor møde)
Den 23.-24. april 2024:	Trafikstyrelsen har deltaget i MESAFE (mental health project) i Köln.
Den 5.-9. maj 2024:	AsMA i Chicago. SE: https://www.asma.org/
Den 16.-17. maj 2024:	MEG møde i Köln (Møde mellem EASA og blandt andet Medical Assessors)
Den 10.-13.(-14.) juni 2024:	EASA comprehensive inspection på MED domæne i Trafikstyrelsen
Den 3.-5. oktober 2024:	ICAM 2024 i Portugal. Se: www.icam2024.com
Den 18. + 19. oktober 2024:	Seminar i Salzburg (dobbeltklik på nedenstående)



3rd Salzburg
Aerospace Medicine S

Den 24.-25. oktober 2024: EAMAC-møde i Holland.

Den 1. november 2024: Trafikstyrelsens efterårsseminar

TRAFIKSTYRELSEN HAR VÆRET NØDT TIL AT FLYTTE SEMINARET, DA DER ER RELEVANT REFRESHERTRÆNING I SALZBURG DEN 18. OKTOBER OG VI SKAL DELTAGE I EAMAC MØDE DEN 25. OKTOBER.

November 2024: MEG møde i København (dato ikke fastlagt).

7. EAMR

Trafikstyrelsen er opmærksom på, der fortsat opleves diverse problemer med EAMR. I bedes fortsat sende besked, om de problemer I støder på til Viktor på vilor@trafikstyrelsen.dk. Trafikstyrelsen erindrer om, at håndbogen angående EAMR kan findes på EASA's hjemmeside:

<https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircrew-and-medical/medical/european-aero-medical-repository>

Manualen er nederst på siden under "Downloads". Flyvelægerne skal bruge den der hedder: "EAMR User Training Aero-Medical-Examiners"

Hvis der er problemer med at fremsøge en ansøger kan Team Medical altid kontaktes, og det unikke EAMR nummer kan oplyses.

8. Medicinsk dokumentation og sagsgang

Generelt finder Trafikstyrelsen, at der generelt er sket betydelige fremskridt vedrørende sagsbehandling og dokumentation. Dog er der fortsat visse problemstillinger omkring skriftlig dokumentation for medicinske oplysning samt sagsgangen for sager, der skal sendes ind til Trafikstyrelsen som referred eller consultation. Samtidig er det konstateret, at ansøger ikke altid oplyser relevante forhold til flyvelægen. Trafikstyrelsen vil derfor gerne repetere forholdene vedrørende dette, samt komme med visse præciseringer:





1. Ved alle helbredundersøgelser skal følgende indhentes vedrørende ansøgere med tilknytning til Danmark:
 - Udskrift fra Sundhed.dk med fokus på hændelser siden sidste helbredsgodkendelse. Ikke kun liste over kontakter men de reelle notater, der foreligger under hver kontakt.
 - Opdateret FMK-udskrift. Det vil sige, at som regel egen læge skal opdatere FMK, hvilket bedst foregår inden dagen for helbredsundersøgelsen.
 - Journal fra egen læge igen med fokus på hændelser siden sidste helbredsgodkendelser.

VED INITIALUNDERSØGELSER SKAL SOM HIDTIL FORELIGGE FULDE UDSKRIFTER FRA EGEN LÆGE OG SUNDHED.DK OG EN HISTORIK FRA FMK.

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at dette ikke gælder udenlandske ansøgere, men da hovedparten er tilknyttet Danmark, vil det give et løft til sikring af flyvesikkerheden.

Det forudsættes, at flyvelægen læser det indkomne igennem og tager stilling til eventuelle forhold, og indsender indstilling til disse.

Ovennævnte præcisering ses nødvendigt, da der har været adskillige sager, hvor ansøger ikke har angivet korrekt til flyvelægen, og hvor der efterfølgende er fundet alvorlige forhold på Sundhed.dk, FMK eller i egen læges journal.

2. På baggrund af konkret problemstilling skal det præciseres, at man som flyvelæge er forpligtet til at tage forhold op, der kunne være til fare for flyvesikkerheden, selvom kendskabet til disse ikke er opnået gennem forlængelses- eller fornyelsesundersøgelser. Der tænkes her for eksempel på den kendte situation, at man som flyvelæge har udført drug- eller alkoholscreening for et flyselskab. Her bør man som flyvelæge på forhånd gøre ansøger opmærksom på, at I som flyvelæger kan blive nødt til at gå videre med sagen til Trafikstyrelsen, såfremt der findes bekymrende forhold. Med andre ord kan I ikke som flyvelæger sidde en potentiel flyvesikkerhedsmæssig risiko overhørig.
3. På baggrund af konkrete sager skal Trafikstyrelsen pointere, at I som flyvelæger forventes i langt hovedparten af sagerne at vide, hvilke undersøgelser, der i en konkret sag skal udføres inden fremsendelse til Trafikstyrelsen til afgørelse i referredsager eller som consultation. Såfremt I er i tvivl, er det muligt at kontakte en MA i telefontiden, og få råd og vejledning. Trafikstyrelsen er af den opfattelse, at I som flyvelæger er de vigtigste tovholdere for ansøgerne med henblik på smidig en sagsgang for ansøgerne. Desværre opleves sager, hvor Trafikstyrelsen har mange korrespondancer frem og tilbage, inden sagerne er fuldt belyste. Det er meget tidsrøvende for jer og sagsbehandlere i Trafikstyrelsen, og holder ofte ansøger unødigt på jorden. Der gøres her opmærksom på, at der jo er produceret en række flowcharts, der løbende øges i antal, som I forventes at bruge, og Trafikstyrelsen vil gerne informere om, at det fremadrettet ved varslede og uvarslede tilsyn vil være et fokuspunkt og en del af vurderingen af jeres flyvemedicinske kompetencer, hvorvidt indsendte sager vurderes tilstrækkeligt belyste. Føl-



gende forhold, som omtalt ved seminar i oktober 2023, bør altid være belyst ved fremsendelse til Trafikstyrelsen:

- Alvorlighed af lidelse herunder, om der har været inkapacitering
- Prognose for lidelsen
- Risikovurdering af lidelsen fremadrettet sammensat af alvorlighed af ny hændelse og risikoen for, at det sker.
- En samlet flyvelægefaglig vurdering af mulige mitigerende foranstaltninger, herunder mulige begrænsninger, du som flyvelæge i din indstilling vurderer vil muliggøre helbreds-godkendelse. Altid naturligvis under forudsætning af, at relevant forordning ikke klart og tydeligt tager stilling til, at helbreds-godkendelse ikke er muligt.

9. EKG-tolkning og fremsendelse til kardiolog

Som bekendt har Trafikstyrelsen lagt en "DK CAA resting ECG report" på hjemmesiden; se linket:

[DK CAA resting ECG report v5.pdf \(trafikstyrelsen.dk\)](#)

Denne er ment som kommunikationsværktøj mellem AME og kardiolog. AME udfylder det øverste og sender herefter skemaet til kardiolog, der udfylder "ECG findings" og laver assessment under "Cardiologist's report". Rapporten er tiltænkt at være huskeseddel for kardiologen og AME'ens skriftlige dokumentation for gennemsyn af kardiolog.

Alle AME'er bedes derfor bruge denne rapport fremadrettet ved vurdering af EKG'er hos kardiolog.

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at dette er et dynamisk dokument, som opdateres på baggrund af kommentarer fra jer som flyvelæger.

I henhold til EU-forordning 1178/2011, MED.B.010 skal følgende diagnoser på EKG'et udløst af diagnosmodul før til "cardiological evaluation" inden helbreds-godkendelse kan overvejes og i fravær af enhver anden abnormitet. Dette tolker Trafikstyrelsen sådan, at EKG'et skal gennemses og skriftligt vurderes af en kardiolog:

- i) inkomplet grenblok
- ii) komplet højresidigt grenblok
- iii) stabil afvigelse på venstresidig akse
- iv) asymptomatisk sinusbradykardi
- v) asymptomatisk sinustakykardi
- vi) asymptomatiske ensartede isolerede supraventrikulære eller ventrikulære ektopiske komplekser
- vii) første grad af atrioventrikulært blok



viii) Mobitz type 1 atrioventrikulært blok.

Følgende tilstande kan ikke godkendes:

- i) Symptomatisk sinoatrial sygdom
- ii) Komplet AV-blok
- iii) Symptomatisk QT-forlængelse
- iv) ICD pacemaker
- v) Ventrikulær antitakykardi pacemaker

Ansøgere til class 1 medical certificate, som har en betydende forstyrrelse i hjerteledning eller rytme, inklusive følgende, skal henvises til medical assessor i den kompetente myndighed (der forudsættes kardiologisk vurdering inden referral):

- i) Forstyrrelse af supraventrikulær rytme, inklusiv intermitterende eller vedvarende sinoatrial dysfunktion, atrieflimmer og/eller atrieflagren og asymptomatiske sinuspauser
- ii) Komplet venstresidig grenblok
- iii) Mobitz type 2 AV-blok
- iv) Takykardi med brede eller smalle QRS-komplekser
- v) Ventrikulær preexcitation
- vi) Asymptomatisk QT- forlængelse
- vii) Brugada mønster på EKG.

Implicit skal forstås, at I som flyvelæger selv må vurdere alt andet på de automatiske diagnoser, som ikke er nævnt ovenfor under hensyntagen til det kliniske billede.

Trafikstyrelsen vurderer, at såfremt man som flyvelæge ikke er kardiolog, skal EKG-apparatet være forsynet med diagnosemodul.

10. Brug af Score2 og Score2OP

Der er på europæisk plan udarbejdet ovennævnte risikovurderingsværktøjer til estimat af kardiovaskulær risiko. Den findes om app til telefonen, og Trafikstyrelsen har lagt en vejledning på hjemmesiden;

[Vejledning til specifikke helbredsproblemer \(trafikstyrelsen.dk\)](https://trafikstyrelsen.dk/vejledning-til-specifikke-helbredsproblemer)

med henblik på brug af denne.

Trafikstyrelsen ønsker, at alle flyvelæger fremadrettet anvender dette brugbare værktøj ved kardiovaskulær risikovurdering. Som flyvelæge er man naturligvis velkommen til at supplere med andre værktøjer, men ovennævnte skal altid medsendes i relevante sager.

11. Udstedelse af medical certificate



Trafikstyrelsen oplever fortsat, at ansøgere, der er henvist til yderligere undersøgelser/vurdering får udstedt medical certificate inden relevant skriftlig dokumentation for disse undersøgelser/vurderinger foreligger.

Som udgangs punkt må der ikke udstedes medical certificate, hvis en ansøger skal vurderes yderligere eller have påsat begrænsning på sit medical certificate, som kun Trafikstyrelsen må påsætte.

Der kan dog være situationer, hvor ansøger netop har fået lavet den undersøgelse, som skulle påføres som SSL- eller SIC-begrænsning på medical certificate.

Hvis dette er sket, kan MA kontaktes i telefontiden med henblik på vurdering af, hvorvidt der kan ske helbredsgodkendelse i ventetiden på, at sagen og udstedelse af helbredsgodkendelse med SSL- eller SIC-begrænsning er foretaget i Trafikstyrelsen.

Men husk at medical certificate ikke må udstedes før MA har foretaget vurderingen. Og det er ikke gældende, såfremt ansøger skal have foretaget yderligere udredning/vurdering.

12. Ændring i øjenbegrænsning

Som det fremgår af AMC1 MED.B.001;

(d) Removal of limitations

(1) For class 1 medical certificates, all limitations should only be removed by the medical assessor of the licensing authority.

(2) For class 2 medical certificates, limitations may be removed by the medical assessor of the licensing authority or by an AeMC or AME in consultation with the medical assessor of the licensing authority.

og af AMC1 ATCO MED.B.001;

(d) Removal of limitations All limitations should only be removed by the licensing authority

skal alle begrænsninger for class 1 og class 3 fjernes af den kompetente myndighed. Trafikstyrelsen har imidlertid vurderet, at da I som AME må påsætte VDL, VNL og VML for class 1 og VDL, VML og VNL for class 3, må AME'er også fjerne eller ændre disse uden, at medical assessor skal involveres. Dog bedes I være opmærksom om baggrunden for ændring i visus, da ansøgere har haft begrænsningen af en grund og begrundelsen for ændringen skal indsendes.

Alt andet, der er nævnt i AMC1 MED.B.001 og AMC1 ATCO.MED.B.001 skal følges.

13. Information om initial class 1 og 3 undersøgelser

Der er blevet adspurgt fra visse flyvelæger og andre med ønske om muligvis at opbygge et AeMC, hvad potentialet for initialundersøgelser er.



Trafikstyrelsen Kan oplyse, at der i perioden 1. marts 2023 til 1. marts 2024 er indsendt 177 CL1/CL3 initials fra DK/NO/SE, hvoraf langt hovedparten er lavet i Norge og Sverige. Derudover er der lavet 130 andre steder i EASA medlemslande.

Med venlig hilsen
Lægesektionen
Trafikstyrelsen

Registration open for the
3rd Salzburg Aerospace Medicine Seminar
October 18th and 19th, 2024



Welcome!

We are pleased to announce the opening of registration for the the 3rd Salzburg Aerospace Medicine Seminar to be held from October 18th to 19th, 2024. The venue will be at Salzburg Airport. Our speakers will include specialists form medical fields, aviation psychology, aviation and space medicine, general, commercial and military aviation, air sports, air traffic control, and CRM training. Several speakers will be presenting live online from the United States, all other speakers will present live in Salzburg. The meeting will be technically supported to enable both an onsite meeting as well as online participation.

Due to requests for participation from across Europe, Arabia and the US, the conference language will be English with Q&A sessions in English and German.

Our AME Wingman's dinner will offer the opportunity to connect with friends and colleagues, to share stories and experiences and to share our love of aviation. Our friends at the Flying Bulls have organized a special tour of Hangars 7 and 8 and will share their treasures with us again this year.

We would like to express a huge THANK YOU to our faculty for their support of aviation medicine. Many have presented at the meetings in 2019 and 2022. We sincerely appreciate your willingness to share your knowledge and experience and to make yourselves available to our AviMed community. Your dedication truly exemplifies the meaning and spirit of being good wingmen to your fellow aviators and flight surgeons!

In the name of the organizing committee we look forward to welcoming you back to Salzburg this fall!

Thomas Drekonja, Philipp Bittermann, Christian Czihak , Michael Kopp and Heinz Wykipiel

Contact: flugmedizin@amc-salzburg.at

Phone +43 662 874487

This AME refresher training has been submitted for accreditation with CME DFP points to the Salzburger Ärztekammer and for accreditation by Austro Control.

Preliminary Program Friday, October 18 to Saturday, October 19, 2024

Friday, October 18, 2024

08:00 – 08:50 Registration

08:50 – 09:00 Welcome/Announcements/Housekeeping - Drekonja

09:00 – 09:45 Drekonja

Mental Health – Quo vadis? Current tools, current best medical practice, are we doing too much, too little or just about right?

09:45 – 10:45 Leitner

The most frequently encountered psychiatric diagnoses in aviation medicine. Assessment and diagnostics, treatment, outlook with regards to a fit to fly consideration.

10:45 – 11:00 Coffee Break

11:00 – 12:00 Czihak

Major life events and their impact on resilience and fitness. The role of the AME, aviation psychologist, peer support groups and other institutions.

12:00 – 12:45 Brauhart

Legal liability of the AME in the context of fit/unfit to fly assessments

12:45 – 13:45 Lunch

14:00 – 14:45 Wassermann

CRM from the perspective of the Cabin Crew. How crews are trained to work together as safety experts in extreme situations.

14:45 - 15:45 Vidic

Ophthalmologic Pearls and ophthalmologic pitfalls. What to keep your eyes on!

14:45 – 16:00 Valentukevicius, Metzger

Avi Med Developments within EASA, Status Quo, and Outlook to the Future. The perspective of the regulatory authorities

16:00 – 16:45 Dimitri M. Drekonja

Stowaways in the Age of Intercontinental Travel. The microorganisms that travel with us around the globe.

16:45 – 17:30 DiMatteo – Day 1 Keynote presentation

What Plays into Mission Success in Complex Aviation Operations. A perspective from the shores of San Diego, Fallon, Nevada and the Home of Top Gun.

17:45 Bus Transfer to Hangar 7

18:00 – 19:00 Reiter, Huemer, Horvath

Cockpit Environments, Propulsion Systems, Mixed Fleet Operations and Challenges of Display Flying. A walking narrated tour through Hangars 7 and 8, the home of the legendary Flying Bulls.

19:30 Wingman's Dinner

Kugelhof Salzburg



Saturday, October 19, 2024

09:00 – 10:00 Ochsenhofer, Schauer

Cardiology: A Review of Diagnoses Requiring Referral or Consultation with the Authority

10:00 – 10:45 Reichenpfader

Obstructive Sleep Apnea Syndrome – the Elephant in the Room.

10:45 – 11:00

Coffee Break

11:00 – 11:45 Arnold

What can doctors learn from pilots? How alpha males and females can benefit from structured approaches to their daily work in clinics, hospitals and universities.

11:45 – 12:30 Capdevila

The Soft Skills Behind a Successful Pilot Career: Resilience, Motivation in the Face of Long Days (and Short Nights), and Adaptation to an Everchanging Work Environment.

12:30 – 13:15 Spörl

ATC – the Ladies and Gentlemen Coordinating the Flightpaths and Safety of approximately 100,000 Flights per Day – no two working days are ever the same.

13:15 – 14:15 Lunch

14:15 – 15:00 Kopp

Oncology Update – Return to Flying Duties after Successful Cancer Treatment.

15:00 – 16:00 Garbino

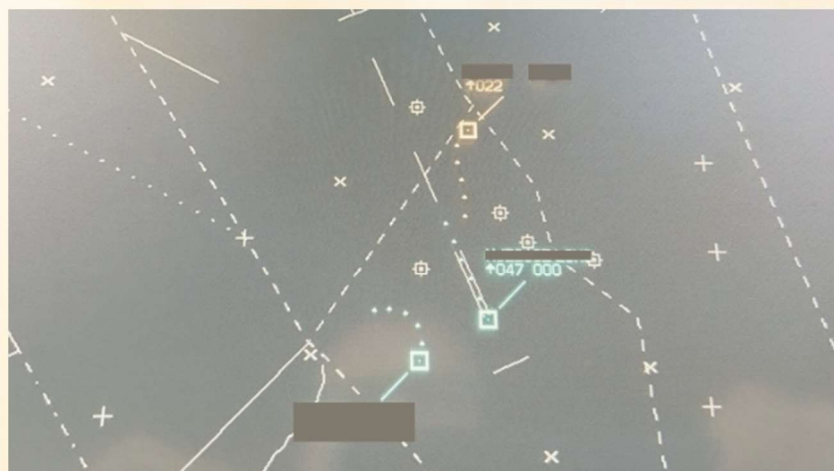
An Outlook on Upcoming Space Missions to Orbiting Facilities, the Moon, Mars and Beyond. Applied Space Medicine – NASA EVA Science: decompression, CO2 washout and oxygen toxicity in legacy and next-generation space suits.

16:00 – 17:00 Baumgartner - Day 2 Keynote presentation

To the edge of space and back. A truly remarkable journey in our generation tracing the footsteps of Joe Kittinger, a member of the Greatest Generation.

17:00 Drekonja Th

Closing Remarks/Feedback



Speakers and Presenters

Thomas Drekonja, MD

Helmut Leitner, MD

Christian Czihak, MA Psych., Aviation psychologist

Peter Brauhart, JD

Caroline Wassermann, MD, CC (frmr)

Bertram Vidic, MD

Virgilijus Valentukevicius, MD, D. Av. Med

Peter Metzger, MD

Dimitri M. Drekonja, MD

Cpt. James DiMatteo Cpt. USN (ret), Tactical air combat instructor, Cmdr.

Naval Fighter Weapons School (ret)

Cpt. Ludwig Reiter

Cpt. Hans Huemer

Cpt. Werner Horvath

Andreas Ochsenhofer, MD

Norbert Schauer, MD

Peter Reichenpfader, MD

Thomas Arnold, MD

Cpt. Gabriel Capdevila

Judith Spörl, ATCO

Michael Kopp, MD

Alex Garbino, MD

Cpt. Felix Baumgartner

Registration and Fees

Registration will open as of the publication of this announcement.

The Salzburg Aerospace Medicine Seminar fee is € 400 and includes lunch on both conference days, onsite parking and the AME Wingman's Dinner on Friday, October 18th. Online participation is billed at € 380 to cover the costs of state-of-the-art audio and video transmission via the internet to you wherever you may be. On site attendance is limited to 65 pax and your registration will be finalized by receipt of your seminar fee.

Accompanying guests may register to join the AME Wingman's Dinner @ €75/person.

Please finalize your registration with a bank transfer of your fees to the following account:

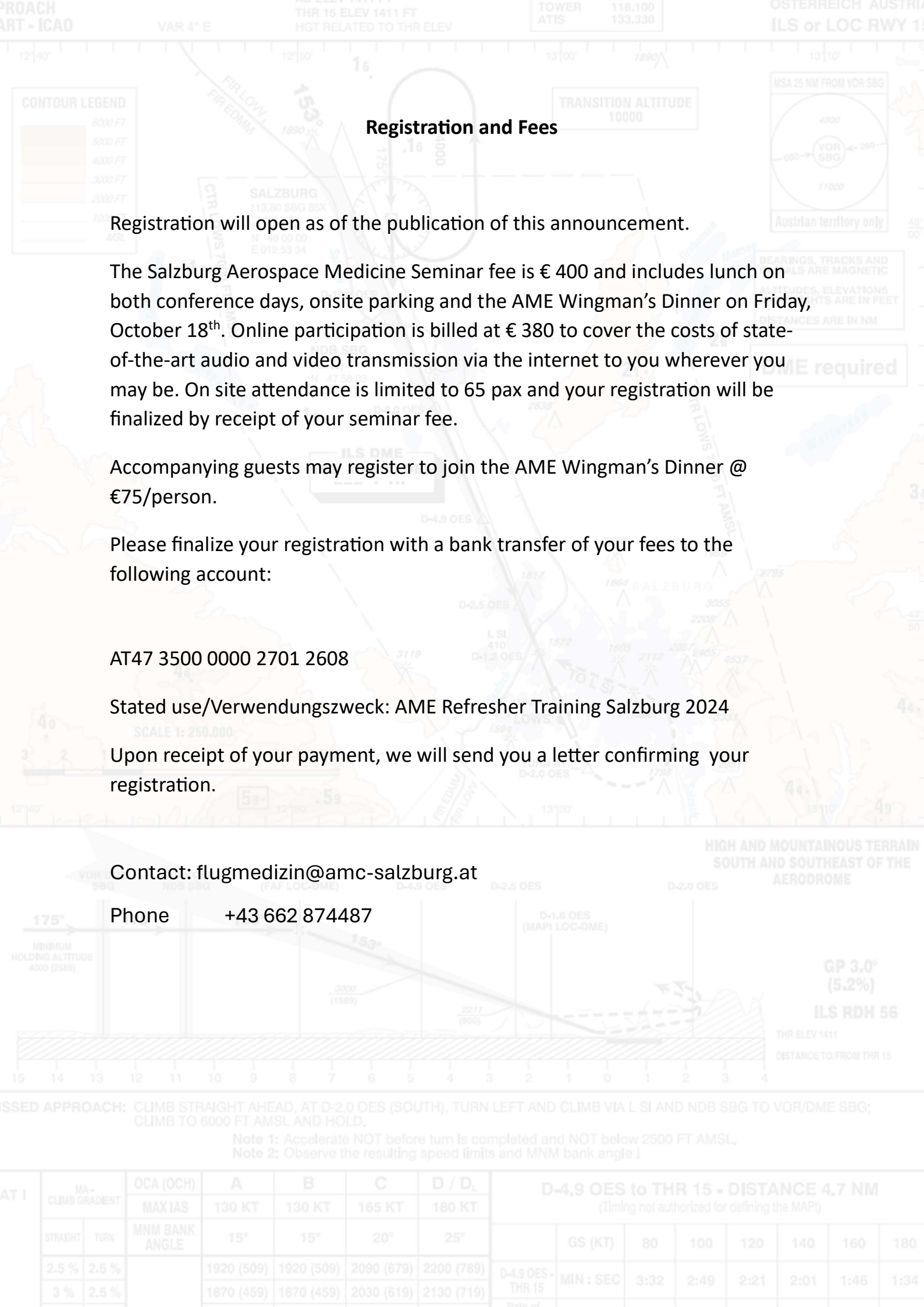
AT47 3500 0000 2701 2608

Stated use/Verwendungszweck: AME Refresher Training Salzburg 2024

Upon receipt of your payment, we will send you a letter confirming your registration.

Contact: flugmedizin@amc-salzburg.at

Phone +43 662 874487



Registration Form

Please complete this form and send to: Flugmedizin@AMC-Salzburg.at

Name:

Ärztenummer:

(for Austrian attendees – to enable direct transfer of DFP credits to your account).

e-mail:

Phone number:

I will attend : **Live** **Online** (please circle one)

Please finalize your registration with a bank transfer of your seminar fee to the following account:

AT47 3500 0000 2701 2608

Reference/Verwendungszweck: AME Refresher Training Salzburg 2024

Salzburg Aerospace Medicine Seminar October 18-19, 2024

and AME Wingman's Dinner on October 18th € 400

Lunch and parking is included for all days booked.

Additional guest(s) to the Aviator's Dinner € 75/per person

Online participation October 18-19, 2024 € 380

Total amount due € _____

