

A MAGYAR LÉGIMENTŐ NONPROFIT KFT.

2022. ÉVI ÜZLETI JELENTÉSE

A társaság tevékenysége

Ma Magyarországon a társaság kizárólagos feladata közhasznú tevékenységként a légimentés megszervezése. Ehhez kapcsolódó feladata a szükséges tárgyi és személyi feltételek megteremtése, a mentőhelikopteres bázisokon az ügyeleti tevékenység biztosítása, légimentési szállítási, kutató, mentő és repatriációs feladatok ellátása, légijárműveinek üzemeltetése, karbantartása.

2018-ban a Kormány a légimentési képesség fejlesztéséről szóló határozat elfogadásával a rendőrséget jelölte ki a biztonságos, folyamatos és hatékony légimentés érdekében a szükséges technikai feltételek biztosítására. Ennek érdekében a HM EI Zrt. kilenc, korábban Norvégiában használt EC 135 P2+ típusú mentőhelikoptert vásárolt, melyek 2019. év során fokozatosan kerültek a légimentés céljára átadásra. 2020-tól már kizárólag az állami tulajdonú helikopterekkel végzi a társaság a légimentést.

Ezzel összefüggésben a társaság feletti tulajdonosi jogok gyakorlója 2020. január 1-től a Készenléti Rendőrség. A társaság feletti szakmai ellenőrzés azonban továbbra is az Országos Mentőszolgálatnál maradt.

A társaság 2022-ben a 9 állami tulajdonú mentőhelikopterrel továbbra is 7 légimentő bázison végezte légimentési tevékenységét. A társaság légimentő bázist üzemeltet Budaörsön, Miskolcon, Debrecenben, Szentesen, Pécssett/Szekszárdon, Sármelléken és Balatonfüreden.

A szentesi és a budaörsi bázis már a társaság beruházásában készült 2009 és 2010-ben, melyhez jelentős társadalmi támogatást kapott a cég különböző önkormányzatoktól, vállalkozásoktól és magánszemélyektől. Ez a két bázis a kor legmodernebb tervei alapján készült el, rendelkezésre áll benne minden olyan rendszer, ami a napi működéshez szükséges. Rendelkezik saját fénytechnikával, ami megkönnyíti az éjszakai hazatérést. A munkakörülmények hasonló színvonalúak a balatonfüredi légimentő bázison is, ami az OMSZ balatonfüredi mentőállomásán helyezkedik el.

A sármelléki, a pécsi és a debreceni bázisok nemzetközi repülőtereken, a miskolci pedig a helyi önkormányzat repülőterén üzemel. Ezekben a bázisokon a saját bázisokhoz képest jóval mostohább körülmények között kell munkatársainknak szolgálatot teljesíteniük. Egyéb lehetőségek híján a bázis dolgozói maguk próbálják munkakörülményeiket a bázison kissé kedvezőbbé tenni, a kisebb belső átalakítások, karbantartások, állagmegóvások évente rendszeresen megtörténnek.

2010 óta húzódik ezen bázisok helyettesítése új saját bázisok építésével, melyek a szentesi és budaörsi mintára készülnek. Az ORFK rendelkezésére álló forrásokból 2021-ben megkezdődött Szekszárdon az új légimentő bázis kivitelezése, melyen 2022. decemberében kezdődött meg az ügyelet kiváltva a pécsi bázist. 2022-ben megkezdődött a miskolci és a marcali bázis építése is, melyek átadása 2023. III. negyedévére várható.

Valamennyi légimentő bázisunk V. osztályú repülőterként üzemel. A szentesi, budaörsi, balatonfüredi és szekszárdi bázison saját üzemanyagkút is működik, míg a többi bázison a helikopterek tankolását az adott reptér szolgálja ki.

A légimentés hatékonyságát viszonylag egyszerűen, kevés indikátor figyelembevételével lehet értékelni. Ezek közül a legfontosabb az abszolút mértékben ellátott feladatszám, mely a földi mentés kiegészítéseként kerül elvégzésre. A helikopter riasztási protokollnak köszönhetően, a primer - mentési feladatok száma közel továbbra is növekvő mutatók mellett, optimálisnak mondható, ezek mellett a szekunder transzportjaink, a tovább racionalizált elbírálási kritériumok mentén szintén optimális szintre kerültek.

Ma Magyarországon, az üzemelő MOK egységek mellett, gyakorlatilag a legmagasabb kompetenciájú mentőerőt, 100%-ban orvos és magas szintű orvostechnika, helyszínre jutását biztosítani tudó szervezet a Magyar Légimentő Nonprofit Kft. A magas szintű szakmai ellátás és a rövid transzport idő, több

időablakhoz köthető kórfolyamat esetén vitathatatlan előnyökkel bír és így várható egészségnyereség biztosítható. A hasonló feladatok számának racionalizált növelése ezért is az egyik legfontosabb célunk, hiszen helikoptereink naponta ügyeleti idejük alatt kb. 1-1,5 millió lakosra „vigyáznak”.

A társaság 2022-ben is az előző évekkel megegyező ügyeleti rendben, 7 légimentő bázisról, 7 helikopterrel végezte feladatát, a prehospitalis betegellátást, valamint kórházak közötti szekunder transzportot.

2022-ben minden bázison teljes felszereltségű mentőorvosi autók is rendelkezésre álltak, melyek a helikopter műszaki meghibásodása vagy repülést korlátozó időjárási viszonyok esetén kerülnek bevetésre.

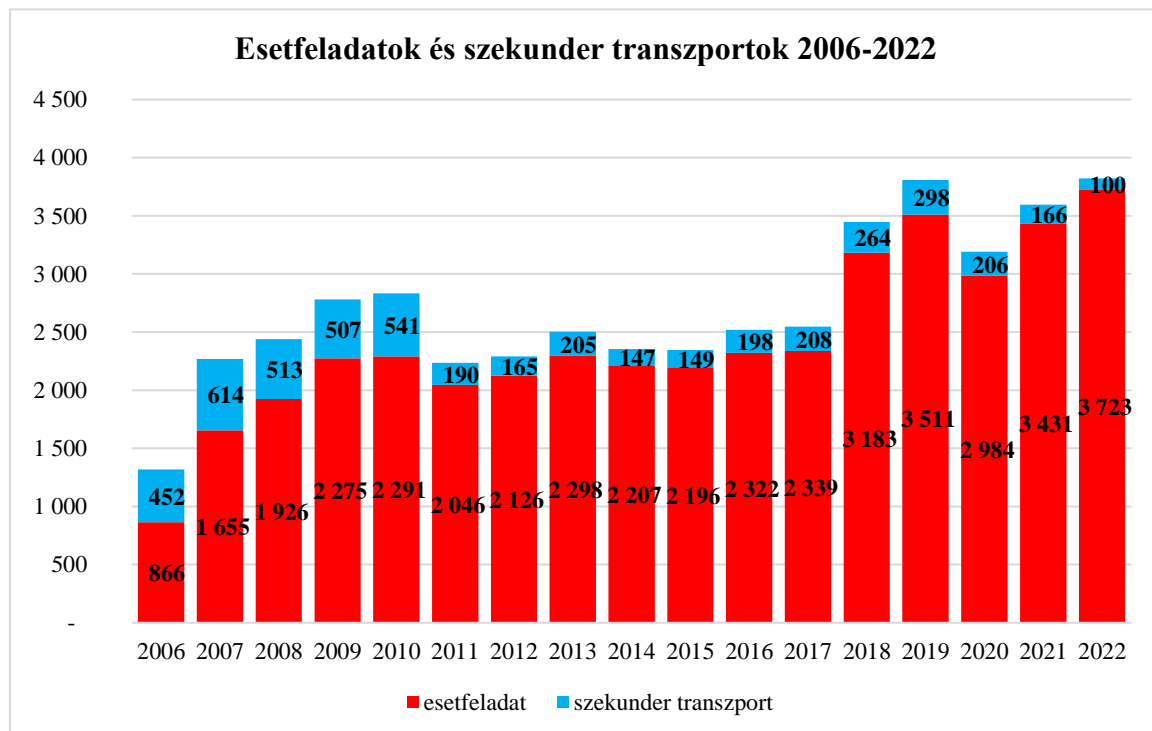
A társaság elkezdte megalapozni a helyszínen végzett ütőérbe vezetett, úgy nevezett artériás invazív nyomásmérés technikáját, mely előszobája lehet a jövőben a helyszíni fő ütérbe vezetett vérzéscsillapító ballon alkalmazásának. 2021 óta már minden helikopteren adott a lehetősége a helyszíni vértranszfúciónak, valamint emeltszintű alvadásmenedzsmentnek a súlyosan kivérzett állapotú betegek ellátása során, melyet már több mint 100 alkalommal végzett sikerrel a társaság egészségügyi személyzete.

2022-ben mindösszesen 3.823 alkalommal kaptak riasztást mentőhelikopterek az Országos Mentőszolgálat irányítócsoportjaitól, melynek 23%-át a helyszínre érkezés előtt visszavették. Az összes riasztásból 3.723 volt a primer esetek és 100 a szállítások száma.

Az összes esetszám 6,28 %-kal volt több az előző évinél. Ezen belül a mentési feladatok 8,51%-kal emelkedtek, míg a betegszállítások 39,76%-kal estek vissza. A riasztások száma a társaság működése óta nem volt ilyen magas. Ennek hátterében a 2021-ben revideált riasztási protokoll, és az irányító csoportokkal folytatott aktív, két irányú kapcsolat, valamint a súlyos, kritikus állapotú betegek számának növekedése állhat.

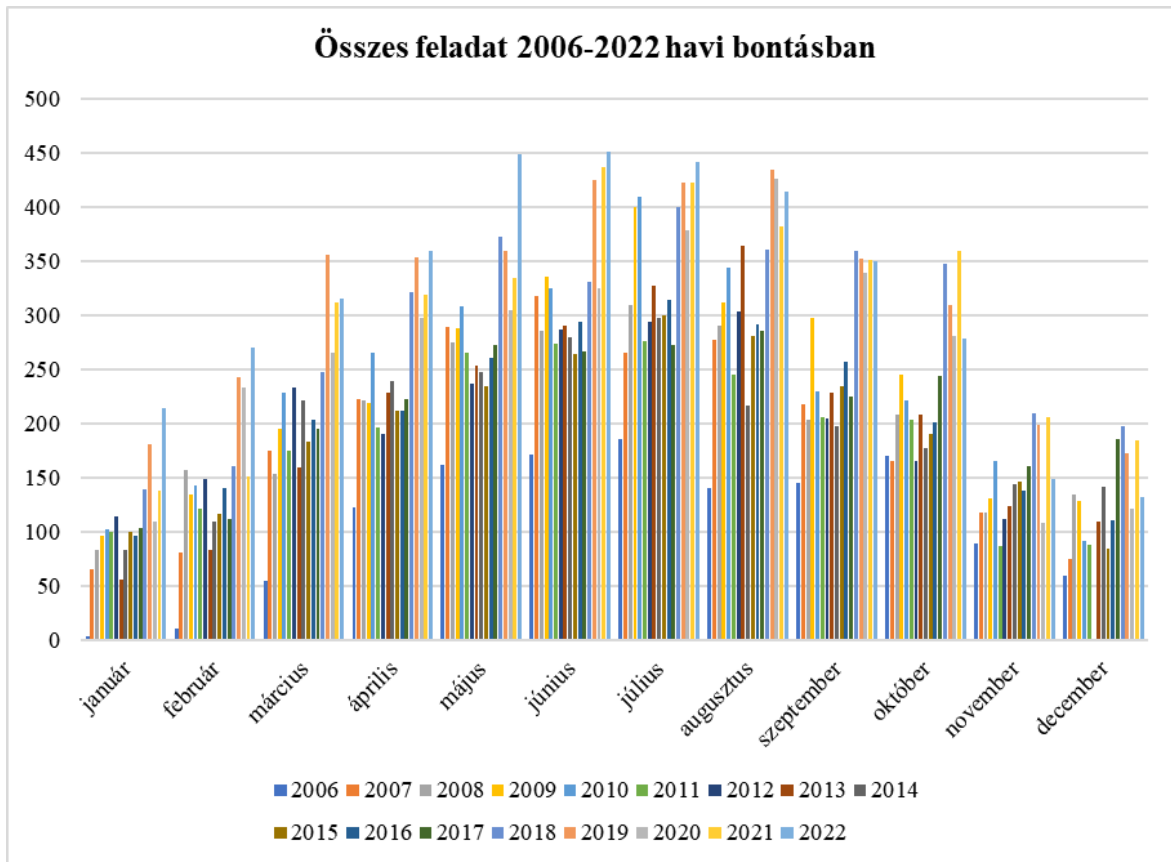
Az elmúlt években tapasztalt kedvező primer/szekunder arány tovább javult, az összes riasztás kevesebb, mint 2,6 %-a szekunder transzport.

Az 1. ábra a 2006-2022 közötti időszak feladatszámait mutatja.

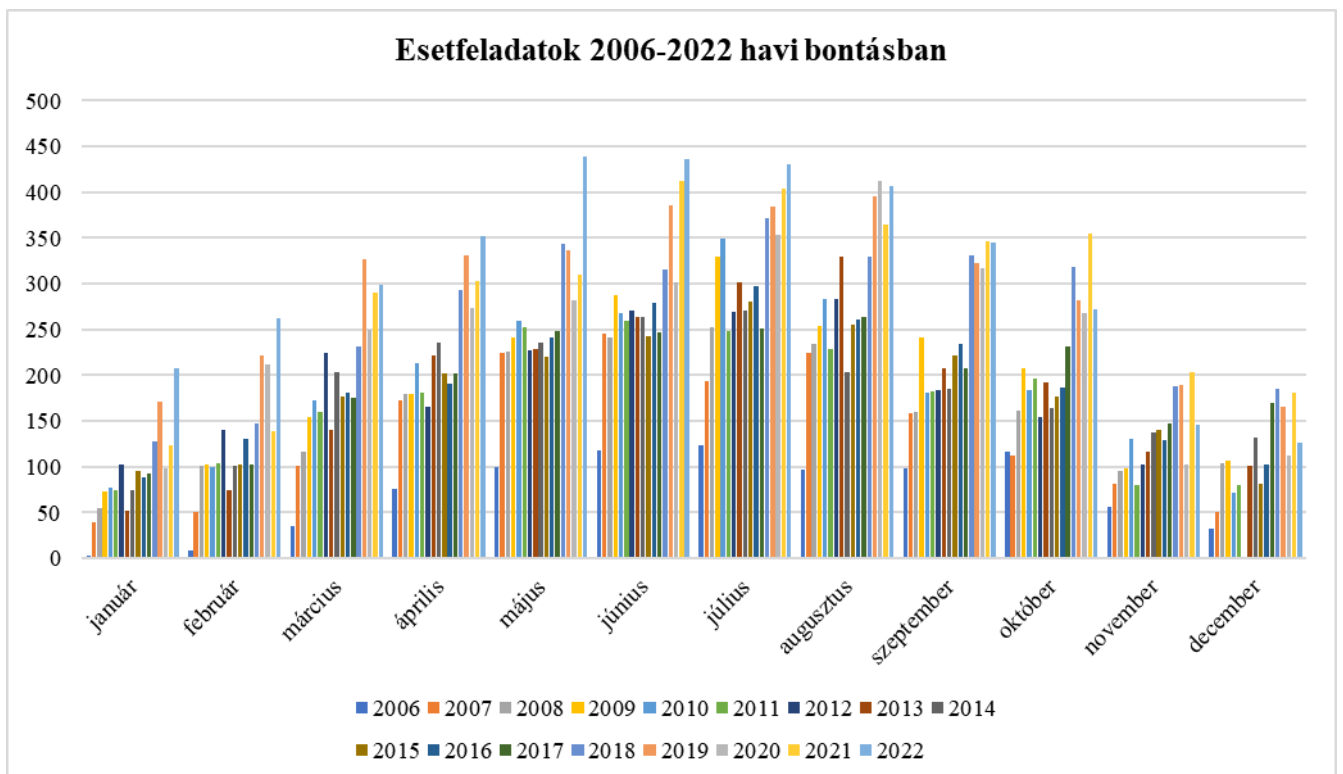


1. ábra

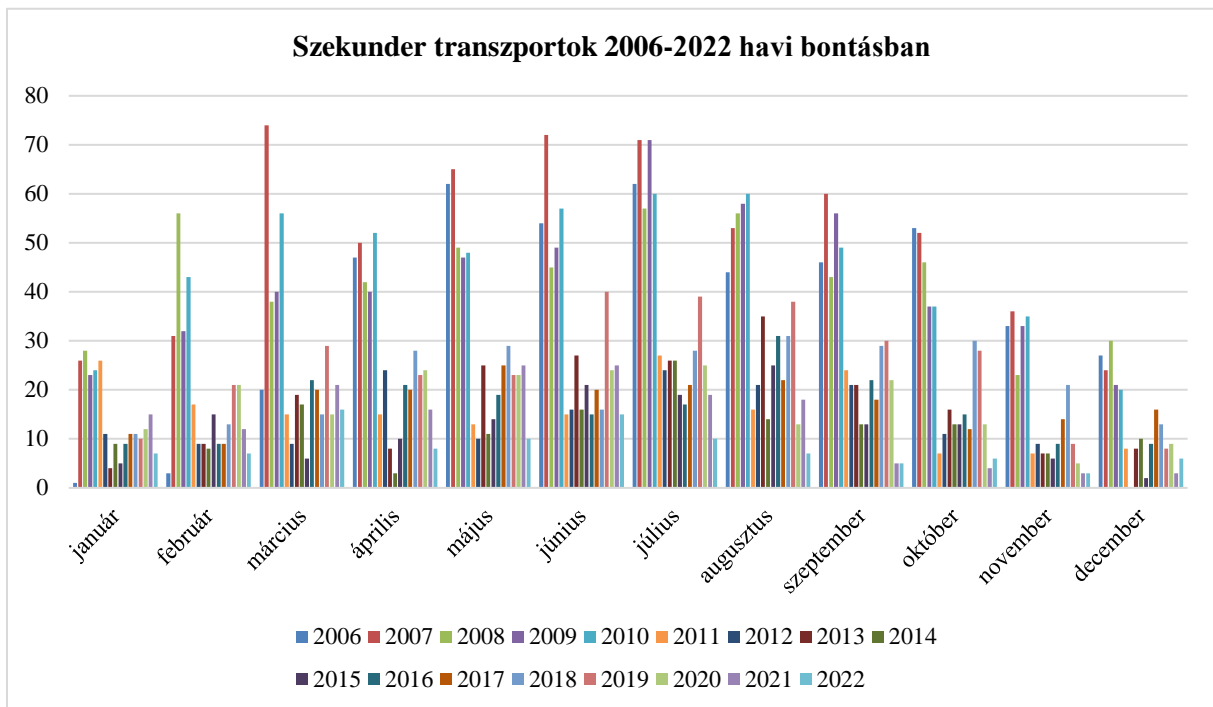
A 2. ábra a magyar légimentés összes feladatainak számát, a 3. ábra a primer feladatszámainak, míg a 4. ábra a szekunder transzportok havi eloszlását szemlélteti.



2. ábra



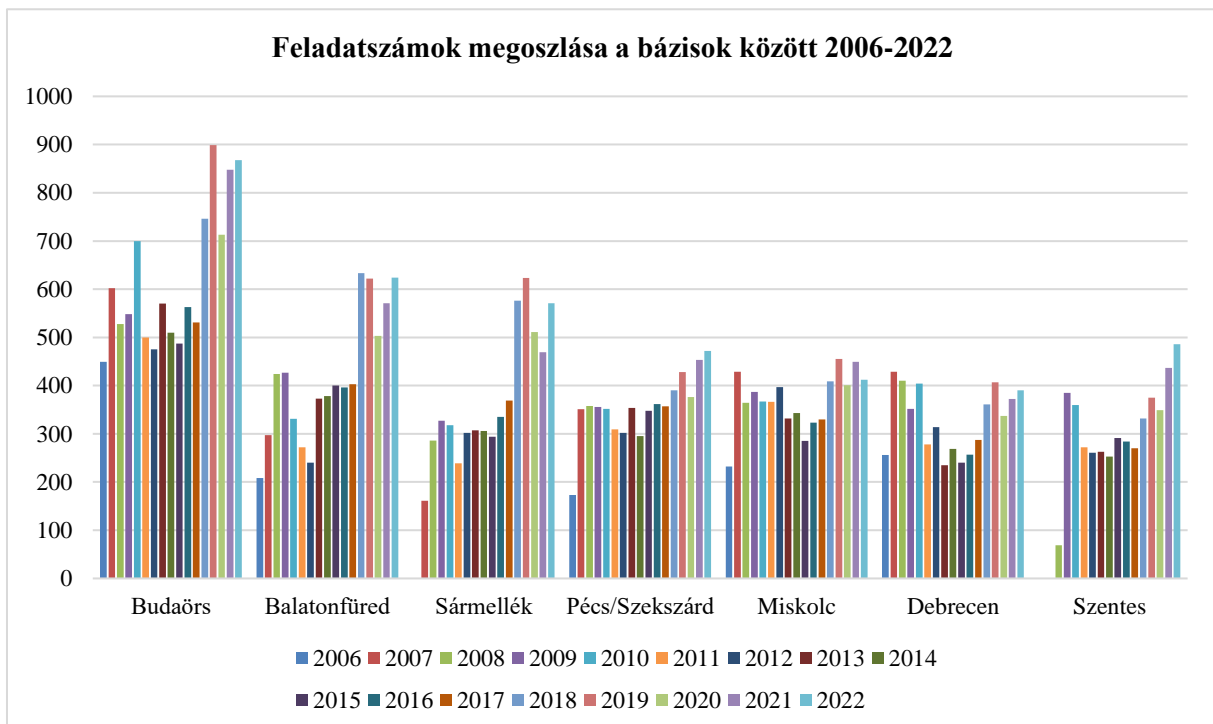
3. ábra



4. ábra

Fontos látni, hogy a társaságnak nincs közvetlen hatása a feladatszámra, és így a repült időre sem. Minden feladatot elvégzünk, amit az Országos Mentőszolgálat irányító csoportjai felénk továbbítanak. Ám a **társaság képes még több feladatot ellátni**, mint amennyi esetben riasztották az elmúlt években. Különösen igaz ez négy régióban (Szentes, Debrecen, Miskolc, Pécs), ahol még mindig messze nincs kihasználva a mentőhelikopterek mentési képessége.

Az 5. ábra szemlélteti a feladatok megoszlását az egyes bázisok között.



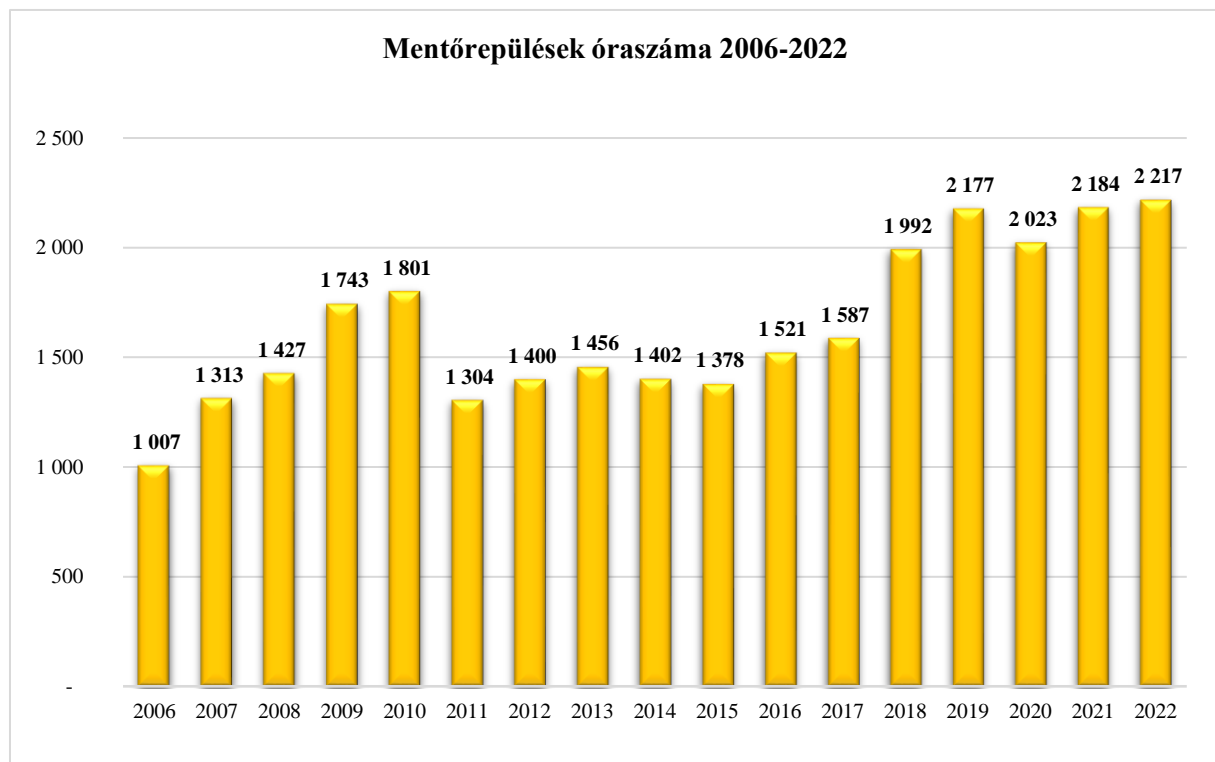
5. ábra

A magasabb feladatszám mellett a hatékonyság növelésének jegyében a **repült idő 0,06 %-kal csökkent** az előző évhez képest. 2022-ben a 9 darab helikopter összesen **2.363 óra 30 percet** repült, melynek 93,82%-a volt a közvetlenül a mentésben eltöltött repült idő. A fennmaradó repült idő a helikopterek karbantartásához, az ellenőrző, illetve az oktató repülésekhez kapcsolódik.

A **mentőrepülés repült óraszám** **1,81%-kal nőtt**, ami az esetszám növekedésénél kisebb, és azt mutatja, hogy az egy feladatra jutó repült idő csökkent. A karbantartások és képzések miatti repült idő 21,88%-kal csökkent. Ennek az az oka, hogy az állami tulajdonú helikopterek pilótáinak képzési igénye csökkent, ami miatt csökkent a nem mentés célzatú repülés.

2022-ben a **mentőrepülések repült ideje** átlagosan **26,23 óra/bázis/hónap volt**. A budaörsi, a sármelléki és balatonfüredi bázisok esetében átlag 32,86 óra/hónap, míg a többi 4 bázis esetében csupán átlag havi 21,47 óra.

A 2006-2022 közötti időszak repült óráinak számát szemlélteti a 6. ábra.



6. ábra

Az **egy feladatra jutó repült idő** pedig **37,09 perc** volt, ami **2,6 %-kal kevesebb** az előző évinél, ami igen kedvezőnek mondható. Ez a szám a világon átlagosan (bázis számtól, sűrűségtől függően) 20-40 perc között van ideális esetben. Ezt befolyásolja a bevetési kör sugara, illetve az adott terület lefedettsége, a primer és szekunder feladatok egymáshoz való aránya. Ideális esetben a mentőhelikoptereket döntő többségben mentéshez használják, ezzel egységnyi idő alatt több feladat végezhető el, garantálva a maximális egészségnyereséget a rendelkezésre állás függvényében. Magyarországon folyamatos javulást mutat az a statisztika is, amely azt bizonyítja, hogy a helikopterek által végzett feladatok indokoltak voltak. Bázisainkon elvégzett mentési feladatok úgynevezett NACA score-jának (National Advisory Committee for Aeronautics) nyers átlaga 4,4 (4 - Súlyos egészségkárosodás, mely potenciálisan közvetlen életveszélyt is okozhat), ami egy kiváló indikátora annak, hogy a beteghez/sérülthez vitt magas kompetenciájú egység, nagy átlagban, szinte minden esetben indokolt volt.

Magyarországon jelenleg is vannak területek eset-, illetve rohamkocsi szempontjából 15 percen belül lefedetlenül hagyva. A mentésirányító csoportoktól több megkeresés érkezett 2022-ban is amiatt, hogy egy-egy helyszínre 15 percen belül nem tudtak földi egységet irányítani.

A primer eseteken belül jelentős számban fordulnak elő a traumás riasztások (kb. 40%), ez a dominancia a világon mindenhol hasonló, szakmailag ugyanakkor nagyon fontos, hogy az irányító csoportok egyre inkább felismerték azt a tényt, hogy nem csak traumás, de más magas időfaktorú és rizikójú (stroke, szívinfarktus, újraélesztés, kritikus gyermek) esetekben is indokolt a helikopter bevetése.

Továbbra is eredményesen működik a repülés biztonsági szempontból és a bevetési hatékonyság növelése érdekében beindított légimentő koordinátori szolgálatunk, ezek mellett a korábban bevezetett légimentő konzultánsi telefonos ügyeleti rendszerünk is jól vizsgázott, sok esetben nyújtott segítséget, illetve szakmai támogatást a helyszíni ellátásban ill. a szekunder transzportok optimalizálásában.

A repülésbiztonság szervezetünknel első számú prioritás, a repülésbiztonságot veszélyeztető repülési feladatot nem vállalunk. Az évenkénti szimulátoros pilótaképzés, a HEMS Crewmember és ACRM képzések mind a repülésbiztonságot szolgálják. Legfőbb repülésbiztonsági kockázatunk az alacsony repült óraszám bizonyos bázisokon.

A társaság a légimentésen, mint főtevékenységén kívül 2022-ben **vállalkozási jelleggel** a korábbi évekhez hasonlóan rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóórséget, valamint külső megrendelő számára helikopter karbantartást végzett, továbbá az Országos Mentőszolgálat részére telefonos RSI konzultációs szolgáltatást nyújtott. Az állami tulajdonú mentőhelikopterek forgalmi karbantartását is a társaság végezte az év első 7 hónapjában a karbantartást végző karbantartó szervezet alvállalkozójaként. A vállalkozási tevékenység **bevétele** a társaság összebevételéhez képest alacsony, mindössze **6,79 %-át** érte el 2022-ben.

A társaság gazdálkodása

A társaság állami tulajdonban lévő gazdasági társaság, melynek legfőbb bevételi forrása az állami támogatás.

A Társaság működési költségeinek fedezésére a Nemzeti Egészségbiztosítási Alapkezelő Mentési kasszájából 2021. évvel azonos összegű támogatásban részesült. Ezen összeggel a Társaságnak nem kell tételesen elszámolnia, hanem minden hónapban az eseteket kell leadnia az NEAK felé. Az egészségügyi ágazati béremelésre szintén a NEAK-tól kapott támogatást a társaság.

2022-ben a társaság fokozatosan vette át a mentőhelikopterek üzemben tartásának finanszírozási feladatát is, ami a helikopterek biztosítási díját és a karbantartással kapcsolatos valamennyi költséget érintette. Ezen ráfordításokra a Belügyminisztérium fejezeti előirányzatából kapott támogatást a Kft.

A megváltozott világgazdasági helyzet miatt azonban ez a támogatási összeg messze nem volt elég a helikopterekkel kapcsolatos ráfordítások finanszírozására. Ennek eredményeként a társaság – **953.668 eFt adózott eredménnyel** zárta a 2022. évet. Ezen belül a közhasznú eredmény -1.075.120 eFt, míg a vállalkozási eredmény 121.452 eFt.

A közhasznú tevékenység veszteségét csak mérsékelni tudta a vállalkozási tevékenysége. A társaság a vállalkozási tevékenységét azért is folytatja, hogy a közhasznú tevékenység finanszírozásában előforduló elégtelenségeket kompenzálja. A vállalkozási tevékenység teljesen elkülönül a közhasznú tevékenységtől. A társaság a vállalkozási tevékenységének eredményét nonprofit gazdasági társaságként kizárólag a közhasznú tevékenységére fordíthatja.

A jelentős veszteség már likviditási problémával is együtt járt. A társaság a fejezeti forrás elégtelensége miatt a mentőhelikopterek karbantartásával kapcsolatos számlák egy részét nem tudta kiegyenlíteni. A mérlegkészítés idején 763.234 eFt 90 napon túli lejárt szállítói tartozása volt a társaságnak.

A Kft. vezetése a fizetésektelenség elkerülése és a vállalkozás folytatása érdekében az érintett 2 szállítóval fizetési megállapodás megkötéséről folytat tárgyalásokat.

Humánpolitika

2022-ben a szükséges források előteremtésén túl humánpolitikai problémákat is meg kellett oldani.

A 2021. márciustól bevezetésre kerülő egészségügyi szolgálati jogviszony sok bizonytalanságot tartalmazott a társaság valamennyi dolgozója számára, viszont béremelést csak az orvosok részére garantált. Mivel a légimentésben kiemelten fontos a biztonság, ezért a bérfeszültség elkerülése miatt a társaság többi dolgozójának a bérét is ehhez mérten igyekezett a társaság vezetése rendezni 2022-ben is.

A másik probléma a pilóták magas átlagéletkora, mivel a 60 év felettiak elvileg már nem repülhetnek egypilótás üzemmódban. 2018 elején a társaság ugyan jóváhagyást kapott az EASA-tól a 60 éves életkort elért pilóták parancsnoki foglalkoztatására eseti jelleggel, de egyelőre csak 2024-ig. Hamarosan egyre több pilótánk éri el ezt a kort, és gondot okoz az utánpótlás.

A műszaki- és minőségbiztosítási vezetők 2020. évi pótlása után a mentőhelikopterek karbantartásához hiányzó 2021. évben felvett szakemberek (szerelők, mérnökök) 2022-ben valamennyien megszerezték a szakszolgálati engedélyüket.

Környezetvédelem

Mivel a Társaság tevékenysége a környezetre káros lehet, így fokozottan figyel a környezetvédelemre. Ennek keretében alkalmaz környezetvédelmi szakértőt, aki rendszeresen ellenőrzi, hogy a társaság tevékenysége megfelel-e a környezetvédelmi előírásoknak.

Az egészségügy, a repülés, és a karbantartás során keletkezett veszélyes hulladék elszállításáról gondoskodik a társaság szerződött partnerekkel.

A repülés és karbantartás során az esetlegesen a talajba, csatornarendszerbe kerülő olaj ellen véd a saját bázisokon a hatóságilag előírt olajválasztó iszap műtárgy. Az ebben esetlegesen felgyülemlett olaj szintén veszélyes hulladékként kerül elszállításra.

A társaság ezenkívül a környezetvédelem jegyében azon bázisain, ahol erre van lehetőség szelektíven gyűjti a szemetet.

A budaörsi és az újonnan épülő 3 bázison napelemek kerültek/nek a tetőre, amik jelentős villamos energia megtakarítást jelentenek.

A mérleg fordulópontja után történt lényeges esemény

A társaság ügyvezetője a Ptk. 3:189. § (1) és (2) bekezdése alapján értesítette a tulajdonosi joggyakorlót, hogy a társaság saját tőkéje 2022. december 31-én a törzstőke törvényben meghatározott minimális összege alá csökkent, továbbá a társaság bizonyos szállítói kifizetéseit átmenetileg megszüntette, így 90 napon túli kötelezettsége keletkezett, melyre nincs pénzügyi fedezete.

Ennek alapján a tulajdonosi joggyakorlónak határoznia kell pótbefizetés előírásáról, a törzstőke mértékét elérő saját tőke más módon való biztosításáról vagy a törzstőke leszállításáról; mindezek hiányában a társaság átalakulását, egyesülését, szétválását vagy jogutód nélküli megszüntetését kell elhatározni. Az ezzel kapcsolatos határozatot három hónapon belül végre kell hajtani.

Ezzel párhuzamosan a társaság vezetése annak érdekében, hogy elkerülje a fizetésképtelenséget és a mentőhelikopterek karbantartása, ezen keresztül a vállalkozás folytatása továbbra is biztosított legyen a helikoptereket karbantartó és az Airbus gyártói programban valóvaló részvételt biztosító HeliControl Kft.-vel, illetve a hajtómű programban való részvételt biztosító HM EI Zrt.-vel fizetési megállapodás megkötéséről folytat tárgyalásokat. Valamennyi érintett fél közös érdeke ez a megállapodás, ami lehetővé teszi a légimentés, mint állami feladat további folytatását. Egyik szállító sem nyújtott be fizetési felszólítást, és a szolgáltatásuk is a korábbiakhoz hasonlóan, zavartalanul történik.

A társaság vezetése többször jelezte a tulajdonosi joggyakorló felé, hogy amennyiben nem áll rendelkezésre többletforrás, a finanszírozási problémák miatt a légimentést korlátozni kellene (repült idő csökkentéssel, bázisbezárással). A tulajdonosi joggyakorló figyelemmel a társaság által folytatott

közfeladat ellátás fontosságára és a légimentési képességgel szembeni kormányzati elvárásra, a légimentési tevékenység változatlan formában való további folytatására utasította az ügyvezetőt.

Kockázatok a jövőben

- Jelenleg a társaság működésére a legnagyobb kockázatot a tevékenység alulfinanszírozottsága jelenti. A 2022. évi gazdálkodás finanszírozási problémái, -mely miatt a tevékenység veszteséges, és a saját tőke negatív lett-, 2023-ban is fennállnak.

2023-ban a tulajdonosi joggyakorló utasítása alapján a légimentés változatlan formában folytatódik. A jelenleg rendelkezésre álló finanszírozási források azonban az ennek megfelelően tervezett költségek csupán 67,48%-át fedezik. Így a társaság 2023. évi várható eredménye - 1.726.369 eFt.

A 2022. évi hiány miatt és a 2023. évi finanszírozás megoldása nélkül a légimentési tevékenység nem folytatható a jelenlegi formájában. A jelenlegi finanszírozási keretek mellett a tevékenység korlátozása válhat szükségessé, ami lehet repült óraszám csökkentés és/vagy bázisbezárás. Ez a korábbi évek fejlesztéseit, 2022-23-ban átadásra került/kerülő új bázisokat és az állami légimentés országos szerepét tekintve példa nélküli visszalépés lenne, jelentős terület és lakosság maradna légimentés nélkül.

- A 2020-ban lecserélődött mentőhelikopter flotta működtetése műszaki szempontból lényegesen több feladatot ró a társaságra. Ezen gépeknél gyakoriak a meghibásodások, így a műszaki személyzet minden erőfeszítése és a tartalékgépek ellenére is megtörténhet, hogy kieshet valamelyik bázis 1-1 napra a mentésből.
- A forgalmi karbantartás miatt szükséges a Társaság karbantartási képességének fenntartása, ám az ehhez megkívánt képzéssel rendelkező szerelő szakemberek csak korlátozott számban állnak rendelkezésre.
- További kockázati tényező a pilóták életkora is, néhány éven belül mindnyájan nyugdíjba mennek, utánpótlás egyelőre korlátozott.
- Kockázatot jelent az ügyeleti idő alatti riasztás és igénybevétel fluktuálása, ami bázisonként és évszakonként is eltérő. Annak ellenére, hogy 2022-ben a társaság történetének legtöbb riasztása volt, egyes bázisokon és időszakokban tapasztalt alacsony esetszám miatti gyakorlathiány még mindig jellemző. Ez jelenleg még kezelhető mértékű, de repülésbiztonsági kockázatot jelent. Természetesen ez a helyzet nemcsak a pilótákat, hanem a HEMS-ben résztvevő minden munkavállalói csoportot hátrányosan érint.
- A személyi cserék során a legnagyobb kockázati elem az új vezetők beintegrálása az együttes csapatmunka sikerre vitele érdekében. Minden személyt érintő csere esetén kiemelkedő tapasztalattal rendelkező kollégák kerültek a vezető pozíciókba. Ettől függetlenül a közös és rendszerelvű működés, kombinálva a korábbi vagy az új vezetők által lefolytatott auditok során feltárt eltérésekkel és azok javasolt kezelésével nagy kihívást jelentett és jelent a vállalat dolgozói számára.
- A korábban kiemelkedő kockázati elemként megjelölt szervezeten belüli bérfezültség strukturált felszámolása megkezdődött, a rendkívüli munkaterhelést hivatott segíteni a szervezeti bővítés a jogszabályi megfelelés érdekében, mely lehetővé teszi folyamatosan a legmagasabb képesség megvalósulását és további fejlesztések lehetőségét.

Stratégiai tervek

- A Készenléti Rendőrség, mint a tulajdonosi joggyakorló a társaságot az eddigi kereteknek megfelelően kívánja továbbműködtetni.

- A tervezett 4 új légimentőbázis közül az első, a székszárdi bázis átadásra került 2022. decemberében. Az év folyamán további 2 bázis építése kezdődött meg az ORFK beruházásában, Miskolcon illetve Marcaliban. Befejezésük 2023. III. negyedévében várható.
- A társaság által a helikopterek alkatrészellátással egybekötött karbantartására kiírt közbeszerzési eljárást, a HeliControl Kft. nyerte meg. A helikopterek alkatrész ellátása az Airbus Helicopter FBH flottakezelési szerződés szerint történik. A helikopterek hajtóműveinek nagyjavítását, szükség szerinti cseréjét a HM EI Zrt. által kezelt – ugyancsak közbeszerzési eljárás keretében kötött szerződés alapján – program biztosítja. Mindkét szerződés 2025. január 31-ig szól. A társaság a forgalmi karbantartásokat és hibajavításokat saját hatáskörben végzi, bár szükség esetén igénybe veheti a karbantartó HeliControl Kft. szolgáltatásait.
- Saját képző szervezet (ATO) keretén belül tervezzük a pilótaképzés beindítását az utánpótlás biztosítására.
- Minden helikopteren adott a lehetősége a helyszíni vértranszfúciónak, valamint emeltszintű alvadásmenedzsmentnek a súlyosan kivértett állapotú betegek ellátása során. Elkezdődött a helyszínen végzett artériás invazív nyomásmérés technikájának megalapozása is, melynek nyomán a következő lépés a jövőben a helyszíni fő ütérbe vezetett vérzéscsillapító ballon alkalmazása lehet.
- 2021-ben kapott 8 db teljesen felszerelt új mentőautót a társaság arra az esetre, ha a rossz időjárás vagy a mentőhelikopter meghibásodása miatt a légimentési ügyelet lemondásra kerülne. Az ehhez kapcsolódó többletráfordítás azonban jelentősen megterheli a társaság költségvetését, így ezek a közeljövőben mentőorvosi kocsira lesznek lecserélve.

Budaörs, 2023. május 25.


Magyar Légimentő
Nonprofit Kft.
2040 Budaörs, Légimentő út 8.

A társaság vezetője