

# **A Magyar Légimentő Nonprofit Kft.**

## **2021. 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 ügyleti 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 végezte 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 2021-ben a 9 állami tulajdonú mentőhelikopterrel továbbra is 7 légimentő bázison végezte légimentési tevékenységét. A társaság légimentő bázist üzemeltet Budaörsön, Miskolcon, Debrecenben, Szentesen, Pécsen, 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. Ezeken 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. Továbbá megkezdődött a miskolci és a marcali bázis építésére a közbeszerzés kiírása. Mindhárom bázis 2022-ben fog elkészülni.

Valamennyi légimentő bázisunk V. osztályú repülőterként üzemel. A szentesi, budaörsi és balatonfüredi 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 2013-ban optimalizált helikopter riasztási protokollnak köszönhetően, a primer - mentési feladatok száma közel változatlan mutatók mellett, optimálisnak mondható, ezek mellett a szekunder transzportjaink, a tovább racionalizált elbírálási kritériumok mentén szintén optimális szintre kerültek, az előző évhez képest jelentős változást nem tapasztaltunk.

Ma Magyarországon, az üzemelő MOK egységek mellett, gyakorlatilag 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 Magyar Légimentő Nonprofit Kft. 2021-ben az előző évekkkel megegyező ügyeleti rendben, 7 légimentő bázisról, 7 helikopterrel végezte feladatát, a prehospitalis betegellátást, valamint kórházak közötti szekunder transzportot.

2021-ben mindösszesen 3.598 alkalommal kaptak riasztást mentőhelikopterek az Országos Mentőszolgálat irányítócsoportjaitól, melynek 23%-át a helyszínre érkezés előtt visszavették. A szekunder transzportok aránya 2021-ben 5% volt. A riasztások száma a társaság működése óta nem volt ilyen magas, ennek háttérében a 2021-ben revideált riasztási protokoll, és az irányító csoportokkal folytatott aktív, két irányú kapcsolat, valamint a súlyos, kritikus állapotú betegek számának növekedése állhat.

2021 harmadik negyedében sikerült a rendelkezésre állásunkat tovább növelni, minden bázison teljes felszereltségű mentőorvosi autókat állítanunk szolgálatba, melyek a helikopter műszaki meghibásodása vagy repülést korlátozó időjárási viszonyok esetén kerülnek bevetésre. Megkezdtük az előkészítését a kötéltechnikai mentés bevezetésének mind a szükséges felszerelések beszerzésével, mind a know-how megszerzésével.

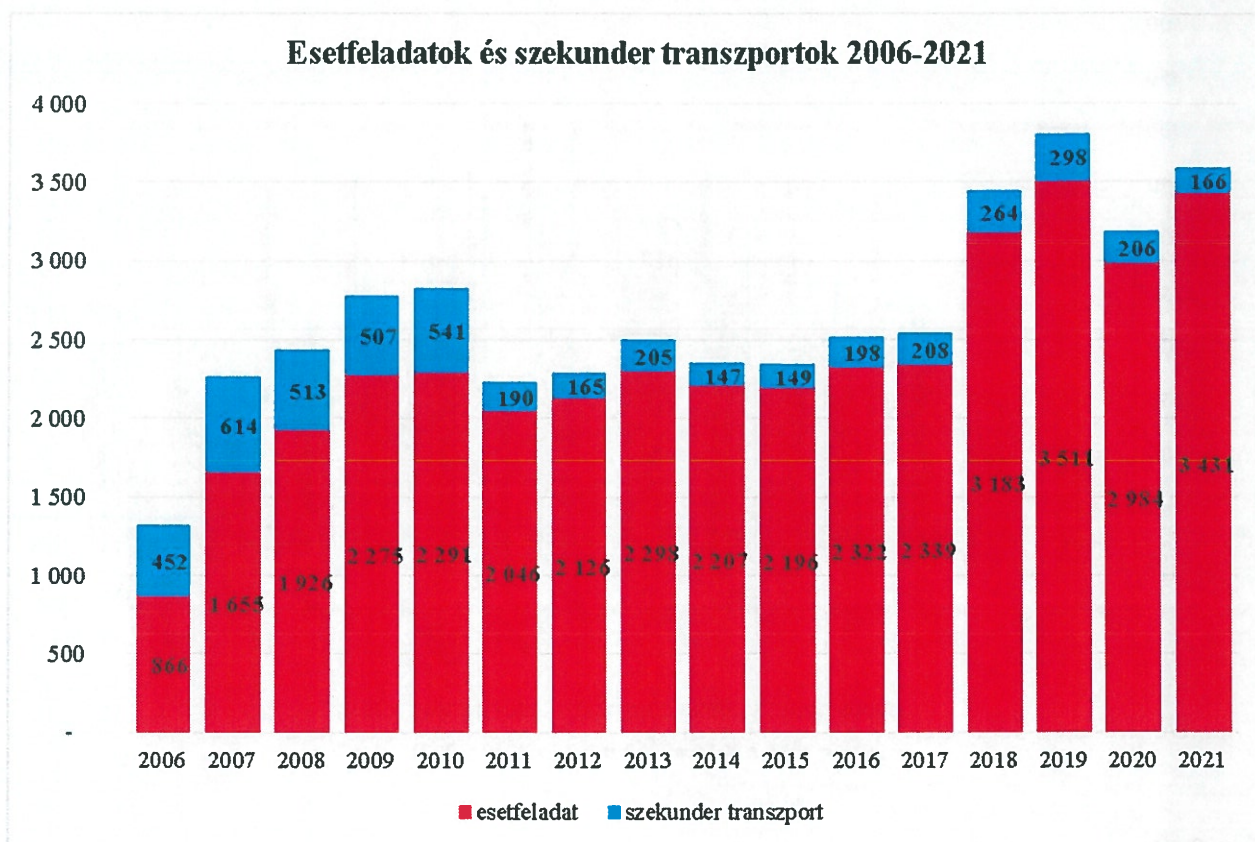
Másfél éven át tartó sikeres budaörsi pilot projektet követően 2021. decembertől már mind a 7 helikopteren adott a lehetősége a helyszíni vértranszfúciónak, valamint emeltszintű alvadásmenedzsmentnek a súlyosan kivérzett állapotú betegek ellátása során, ezidáig 50 alkalommal végeztünk transzfúziót.

2021-ben mentőhelikoptereink **3.597 esetet** láttak el, melyből 3.431 volt a primer esetek és 166 a szállítások száma.

2021-ben az **összes esetszám 12,76 %-kal volt több** az előző évinél. Ezen belül a mentési feladatok 14,98%-kal emelkedtek, míg a betegszállítások 19,42%-kal estek vissza.

Az elmúlt években tapasztalt kedvező primer/szekunder arány változatlan, az összes riasztás kevesebb, mint 4,6 %-a szekunder transzport.

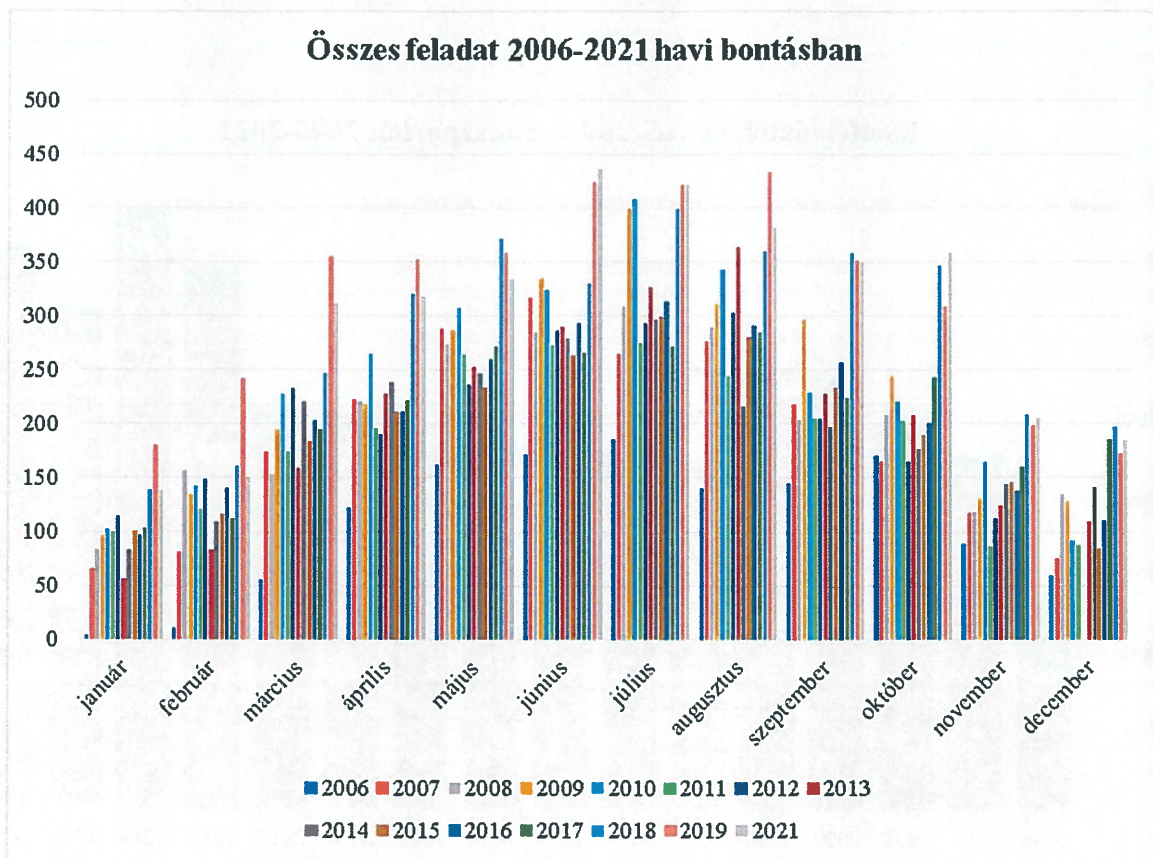
Az 1. ábra a 2006-2021 közötti időszak feladatszámait mutatja.



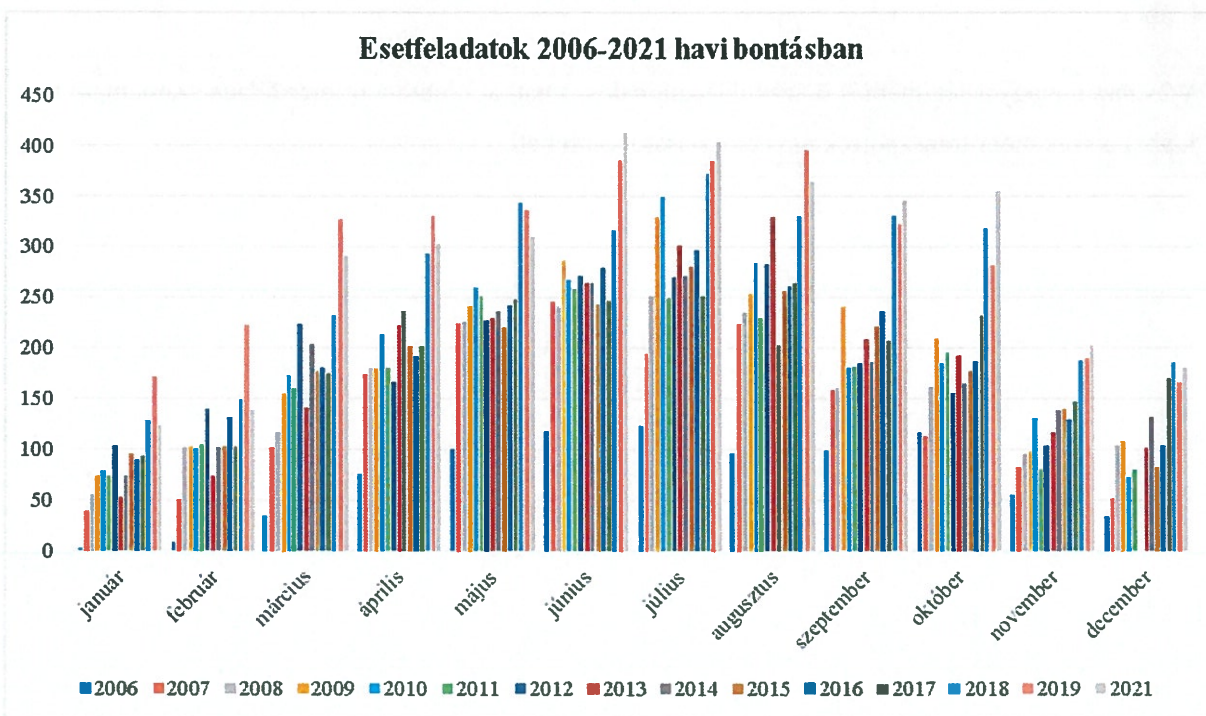
1. ábra

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.

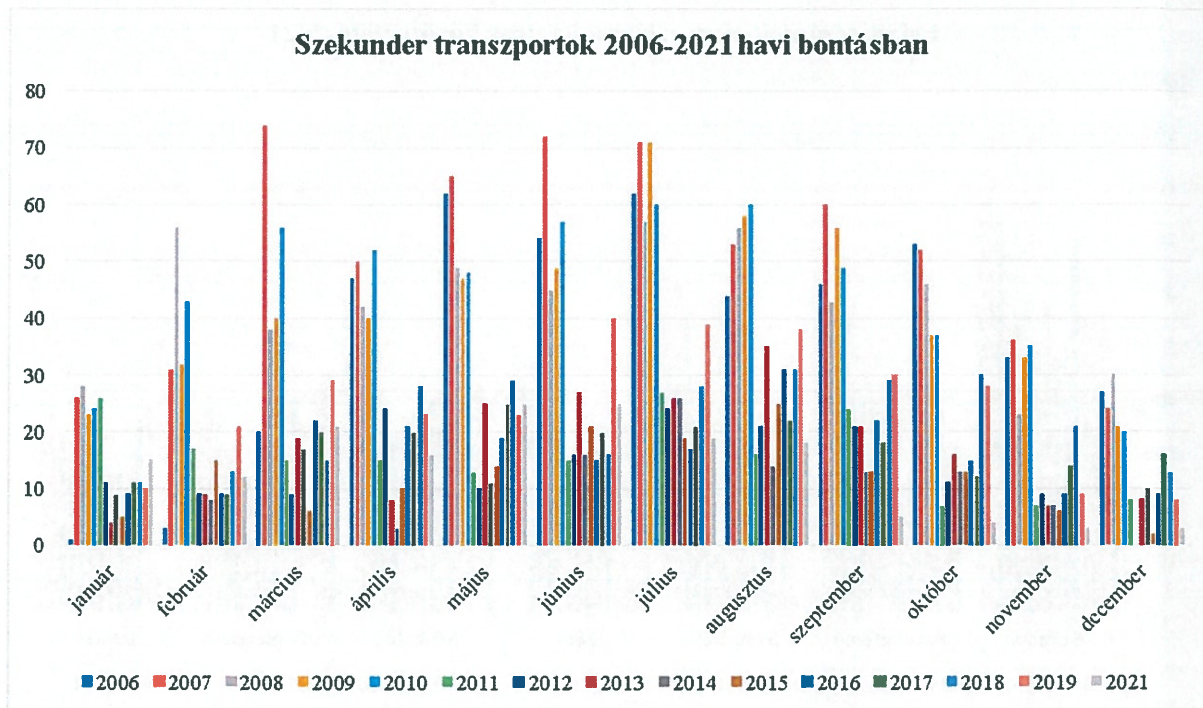




2. ábra



3. ábra

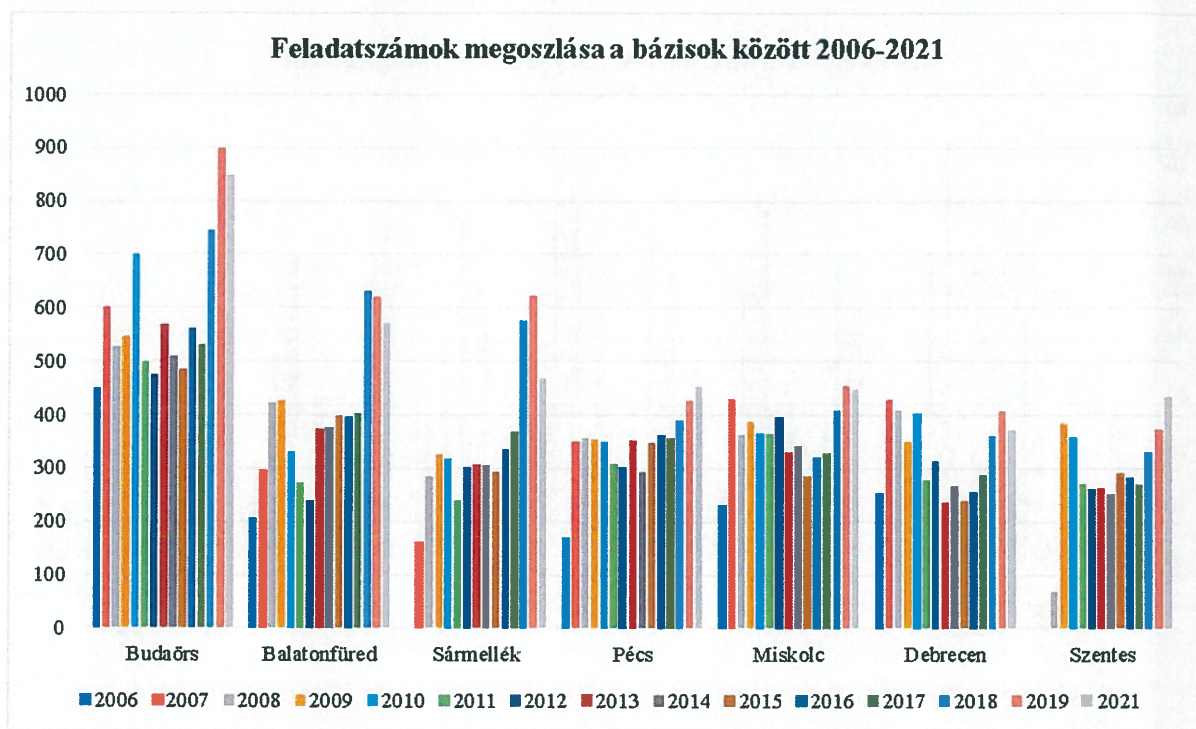


4. ábra

Fontos látni, hogy a Kft-nek közvetlen hatása a feladatszámra, és így a repült időre sincs. 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

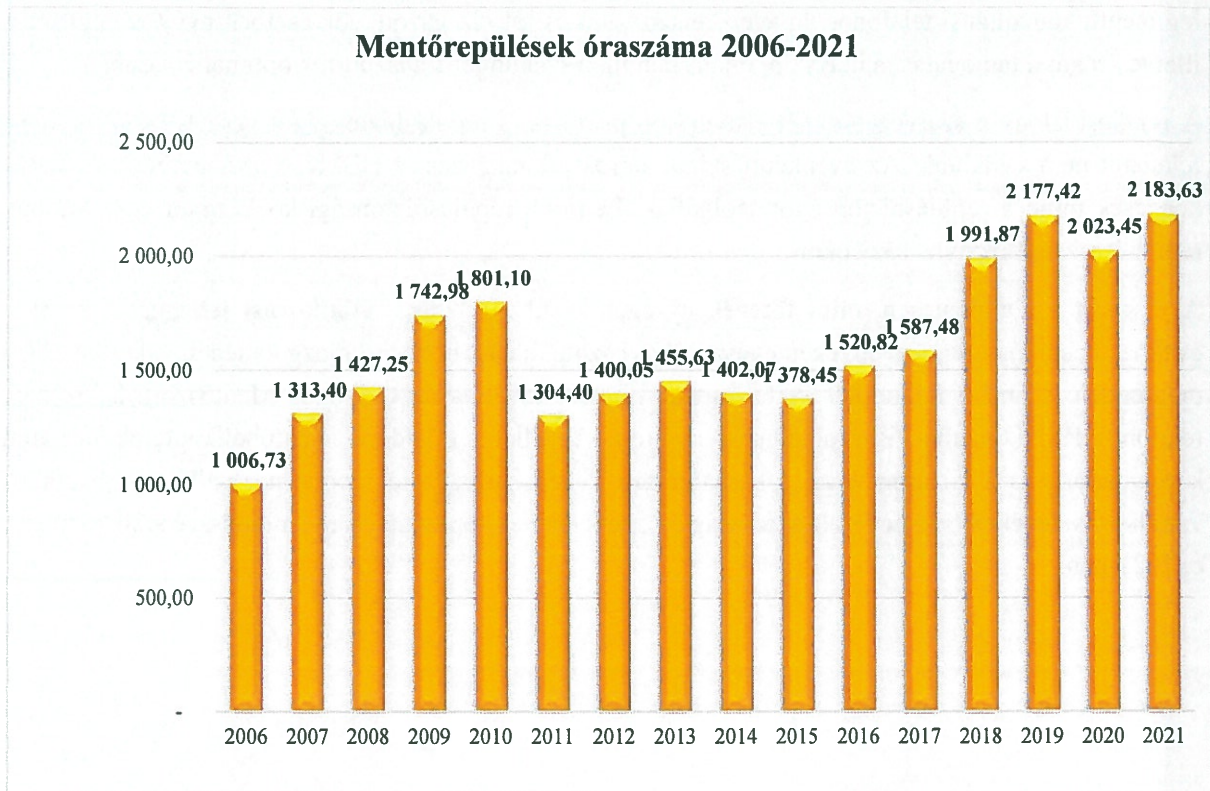
A jelentősen magasabb feladatszám a helikopterek repült idejében sokkal kisebb növekedést eredményezett. 2021-ben a **repült idő 6,49 %-kal nőtt** az előző évhez képest. 2021-ben a 9 darab helikopter összesen 2.364 óra 59 percet repült, melynek 92,08%-a volt a közvetlenül a mentésben eltöltött repült idő (2177 óra 39 perc). A fennmaradó repült idő (187 óra 20 perc) a helikopterek karbantartásához, az ellenőrző illetve az oktató repülésekhez kapcsolódik.

A **mentőrepülés repült óraszám 7,62%-kal nőtt**, ami az esetszám növekedésnél kisebb, ami azt mutatja, hogy az egy feladatra jutó repült idő csökkent. A karbantartások és képzések miatti repült idő 5,14%-kal csökkent. Ennek az az oka, hogy az állami tulajdonú helikopterek pilótáinak képzési igénye csökkent, ami miatt csökkent a nem mentés célzatú repülés.

2021-ben a **mentőrepülések repült ideje átlagosan 28,15 óra/bázis/hónap volt**. A budaörsi, a sármelléki és balatonfüredi bázisok esetében átlag 35,00 óra/hónap, míg a többi 4 bázis esetében csupán átlag havi 20,00 óra.

A 2006-2021 közötti időszak repült óráinak számát szemlélteti a 6. ábra.





6. ábra

Az egy feladatra jutó repült idő pedig 38,08 perc volt, ami **6,4 %-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 2020-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 2021-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 végzi a karbantartást végző karbantartó szervezet alvállalkozójaként. A vállalkozási tevékenység **bevétele** a társaság összbevételehez képest alacsony, mindössze **9,20 %-át** érte el 2021-ben.



## A társaság gazdálkodása

A társaság állami tulajdonban lévő gazdasági társaság, melynek legfőbb bevételi forrása az állami támogatás. A 2021-es évet úgy kezdte a társaság, hogy a NEAK-tól megemelt finanszírozási összeget kap. 2021. márciusától a társaság is az ESZJ törvény hatálya alá tartozik, melynek eredményeként jelentősen megemelkedtek az orvosi bérek, ezzel párhuzamosan a bértámogatásra kapott szintén a NEAK által nyújtott finanszírozás is emelkedett. Év közben azonban a társaság új feladatokat kapott (helikopter biztosítási díj átvállalása, mentőautók üzemeltetése), ami miatt jelentősen megnöttek a költségei.

Likviditási problémái ugyan nem voltak a társaságnak, de - **152.379 eFt adózott eredménnyel** zárta a 2021. évet. Ezen belül a közhasznú eredmény -240.944 eFt, míg a vállalkozási eredmény 88.565 eFt.

A közhasznú tevékenységen kívül a társaságnak vállalkozási tevékenységet is végez, mely azonban soha nem élvezhet elsőbbséget a közhasznú tevékenységgel szemben. 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.

2021-ben a **vállalkozási bevétele** összege **216.435 eFt**. Ezen bevétel az alábbi tevékenységekből származott:

Légijármű biztosításának kiszámlázása	475 eFt
Oktatás	100 eFt
Légijármű alkatrész beszerzés	3 716 eFt
Mozgóórség	22 750 eFt
Légijármű karbantartás	7 607 eFt
Forgalmi karbantartás	129 862 eFt
RSI	23 506 eFt
REBISZ	138 eFt
Egyéb vállalkozási tevékenység	21 063 eFt
<b>Összesen</b>	<b>209 217 eFt</b>

A vállalkozási bevétel **3,33 %-kal volt kevesebb** az előző évinél. Ennek a fő oka hogy csökkent a társaság gazdálkodásában az alkatrész beszerzés bevétele, és nem volt betegszállítás..

## Humánpolitika

2021-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.

A másik probléma a pilóták magas átlagéletkora, mivel a 60 év feletti 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 2021-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 szakemberek (szerelők, mérnökök) felvétele 2021 folyamán fokozatosan történt meg. 2021-ban már megkezdődött a szakszolgálati engedélyük megszerzéséhez szükséges tanfolyamok elvégzése is.

### **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 el elszállításra.

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

A budaörsi bázis építésekor pedig már napelemek kerültek a tetőre, amik jelentős villamos energia megtakarítást jelentenek.

### **A mérleg fordulópontja után történt lényeges esemény**

A mérleg fordulópontja után lényeges esemény nem történt.

### **Kockázatok a jövőben**

- 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 képesítéssel 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 ügyleti idő alatti riasztás és igénybevétel fluktuálása, ami bázisonként és évszakonként is eltérő. Annak ellenére, hogy 2021-ben a társaság történetének 2. 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 COVID-19 járvány elleni védekezésre a társaság minden tőle telhetőt megtett, védőfelszereléseket, és fertőtlenítő eszközöket és anyagokat szerzett be, valamint bevezetésre kerül a back up szolgálat a betegség vagy karantén miatt kieső kivonuló személyzet pótlására.
- 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 bérfeszültség strukturált felszámolás 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 szekszárdi bázis kivitelezése megkezdődött 2021-ben. Továbbá a miskolci bázis építésére megtörtént a kivitelező kiválasztása. A marcali bázis kivitelezőjének kiválasztására is megkezdődött a közbeszerzés előkészítése. 2022-ben mindhárom bázis elkészül a tervek szerint.
- A mentőhelikopterek forgalmi karbantartását továbbra is a társaság végzi. A 2022-ben fokozatosan lejáró báziskarbantartási tevékenységre a társaság írt ki közbeszerzési eljárást.
- Tervezzük a pilótaképzés beindítását az utánpótlás biztosítására.
- A prehospitális transzfúzió biztosítása a budaörsi mentőhelikopterhez hasonlóan a többi 6 légimentőbázison is elindult.
- 2021-ben indult egy nagyszabású kötéltechnikai projekt előkészítése, tervezése. A projekt végére a társaság azt tűzte ki célul, hogy legalább egy (terv szerint a budaörsi) helikopter és személyzete képes lesz, egy fix hosszúságú (20 méter) kötél segítségével a személyzetet a nehezen megközelíthető helyen található sérülthöz juttatni a szükséges felszerelésekkel együtt, majd az ellátás után a személyzetet és a sérültet a helikopter a kötél segítségével kiemeli, és egy jól megközelíthető helyre szállítja. Retrospektív elemzéseink alapján évente legalább 10-15 alkalommal lenne szükségünk erre a képességre, ezáltal a jövőben a sérült hamarabb juthat

emeltszintű ellátáshoz, valamint kockázatos leszállások elkerülhetőek lesznek, például hegyoldalban, szűk erdős területen. 2021-ben megtörtént az instruktorok kiképzése, ám a mentőhelikopterek átalakítása és a további képzések finanszírozási problémák miatt egyelőre szünetel.

- 2021. IV. negyedében 8 db teljesen felszerelt új mentőautót kapott 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.

Budaörs, 2022. május 19.

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

---

A társaság vezetője