

A MAGYAR LÉGIMENTŐ NONPROFIT KFT.

2023. 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 2023-ban a 9 állami tulajdonú mentőhelikopterrel továbbra is 7 légimentő bázison végezte légimentési tevékenységét. A társaság légimentő bázist üzemeltet Budaörsön, Miskolcon, Debrecenben, Szentesen, Szekszárdon, Sármelléken/Marcaliban 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.

2022-23-ban elkészültek a sármelléki, a pécsi és miskolci repülőtereken működő bázisok helyett az ORFK beruházásban Szekszárdon, Miskolcon és Marcaliban a korszerű légimentőbázisok, mely már megfelelő helyszínt biztosít az ügyelethez.

A debreceni bázis továbbra is a nemzetközi repülőtéren üzemel. Ezen a bázison a saját bázisokhoz képest jóval mostohább körülmények között kell munkatársainknak szolgálatot teljesíteniük. Bár ott konténerekből kialakított ügyeleti helyiséggel sikerült jelentősen javítani a komforton, amíg el nem készül Debrecenben is az új légimentőbázis.

Valamennyi légimentő bázisunk V. osztályú repülőterként üzemel. A szentesi, budaörsi, balatonfüredi és szekszárdi, marcali és miskolci bázison saját üzemanyagkút is működik, míg a debreceni bázison a helikopterek tankolását a 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 orvostechika, 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 2023-ban is az előző évekkel megegyező ügyleti rendben, 7 légimentő bázisról, 7 helikopterrel végezte feladatát, a prehospitális betegellátást, valamint kórházak közötti szekunder transzportot.

2023-ban minden bázison teljes felszereltségű mentőorvosi kocsik (MOK) is rendelkezésre álltak, melyek a helikopter műszaki meghibásodása vagy repülést korlátozó időjárási viszonyok esetén kerülnek bevetésre.

A társaság hazánkban egyedülálló módon elkezdte alkalmazni a kórházon kívüli, a helyszínen végzett ütőérbe vezetett, úgy nevezett artériás invazív nyomásmérés technikáját, mely sokkal pontosabb betegszelést tesz lehetővé már a kórházi ellátást megelőzően. Ez előszobája lehet a jövőben a helyszíni fő ütőérbe vezetett vérzéscsillapító ballon alkalmazásának. 2021 óta már minden helikopteren adott a lehetősége a helyszíni vértranszfúciónak, valamint emeltszintű alvadásmentedzsmentnek a súlyosan kivert állapotú betegek ellátása során, melyet már több mint 100 alkalommal végzett sikerrel a társaság egészségügyi személyzete.

2023-ban összesen 2.907 alkalommal kaptak riasztást mentőhelikopterek az Országos Mentőszolgálat irányítócsoportjaitól, melynek 23%-át a helyszínre érkezés előtt visszavették. Az összes riasztásból 2.823 volt a primer esetek és 84 a szállítások száma.

Az összes esetszám 23,96 %-kal volt kevesebb az előző évinél. Ezen belül a mentési feladatok 24,17%-kal csökkentek, míg a betegszállítások 16,00%-kal estek vissza.

A 2023. évi esetszámok jóval a 2022. évi riasztási szám alatt maradtak. A 2023. évi esetek száma még a COVID-járvány sújtotta 2020. évinél is 9,03 %-kal alacsonyabbak lettek. Utoljára 2017-ben volt ennél kevesebb riasztás.

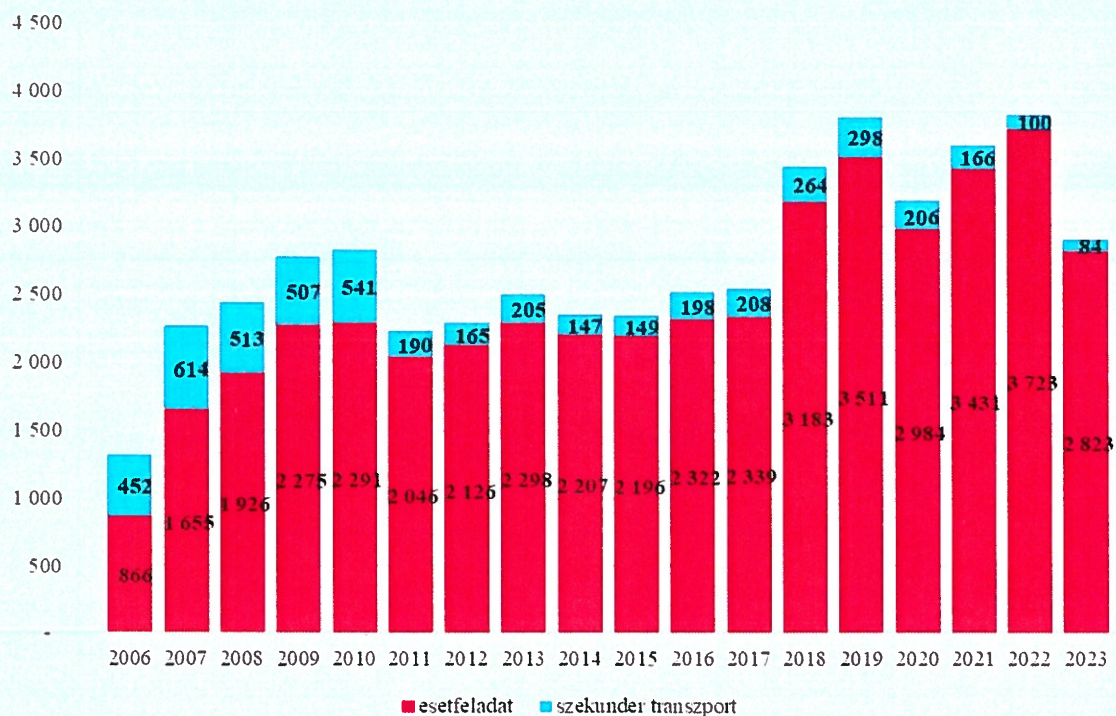
A riasztások száma évről évre változik, olyan külső körülmények befolyásolhatják jelentősen, mint a hosszantartó kedvezőtlen időjárás, vagy a baleseti események számosságának változása.

A légimentő kapacitás ideális kihasználása, ezzel a legnagyobb egészségnyereség elérése a 2023. évinél kb. 25%-kal magasabb esetszám esetén lenne ideális, mely lehetőséget biztosítana a pilótáknak a repülési rutin magasabb szinten tartására, valamint tovább emelné a gyakorlat megőrzésével a súlyos állapotú betegellátás orvosszakmai minőségét.

Az elmúlt években tapasztalt kedvező primer/szekunder arány változatlan maradt, az összes riasztás kevesebb, mint 3 %-a szekunder transzport.

Az 1. ábra a 2006-2023 közötti időszak feladatszámait mutatja.

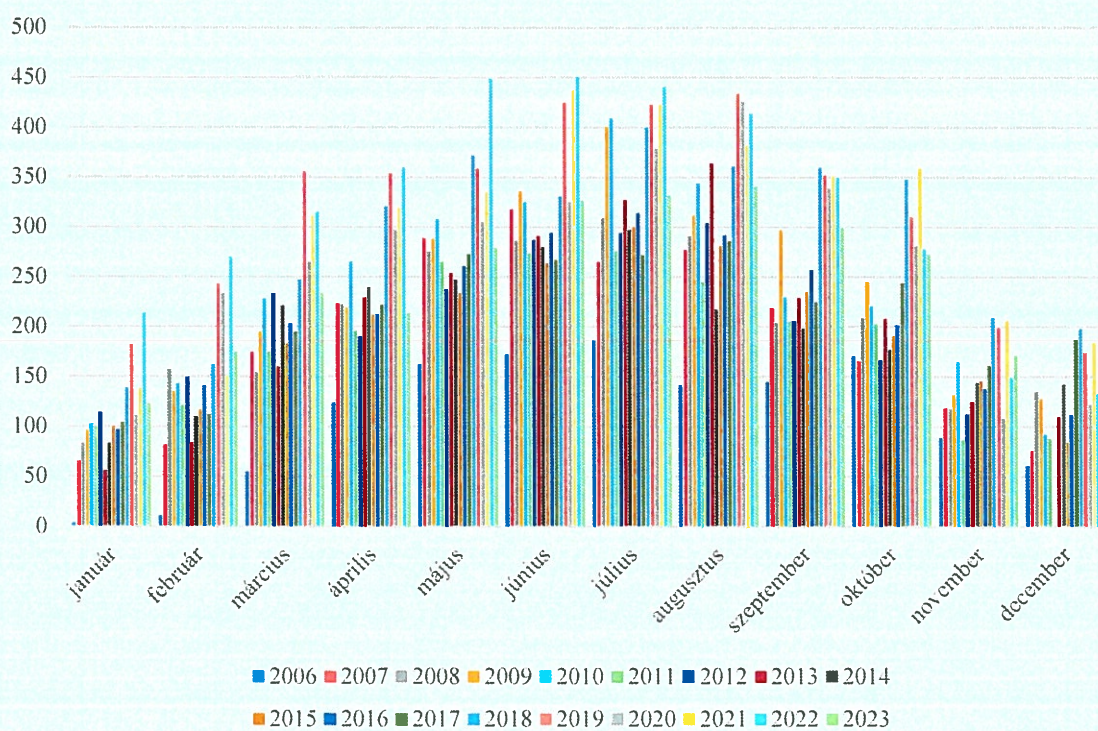
Esetfeladatok és szekunder transzportok 2006-2023



1. ábra

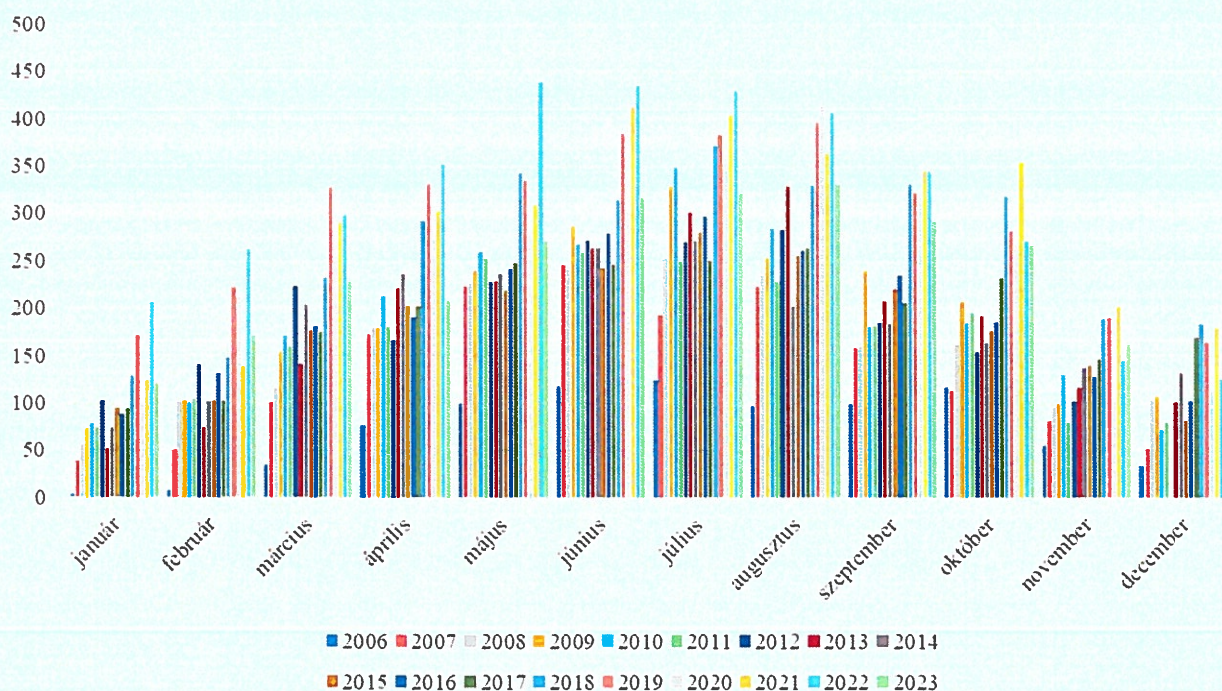
A 2. ábra a magyar légimentés összes feladatainak számát, a 3. ábra a primer feladatszámainak, míg a 4. ábra a szekunder transzportok havi eloszlását szemlélteti.

Összes feladat 2006-2023 havi bontásban



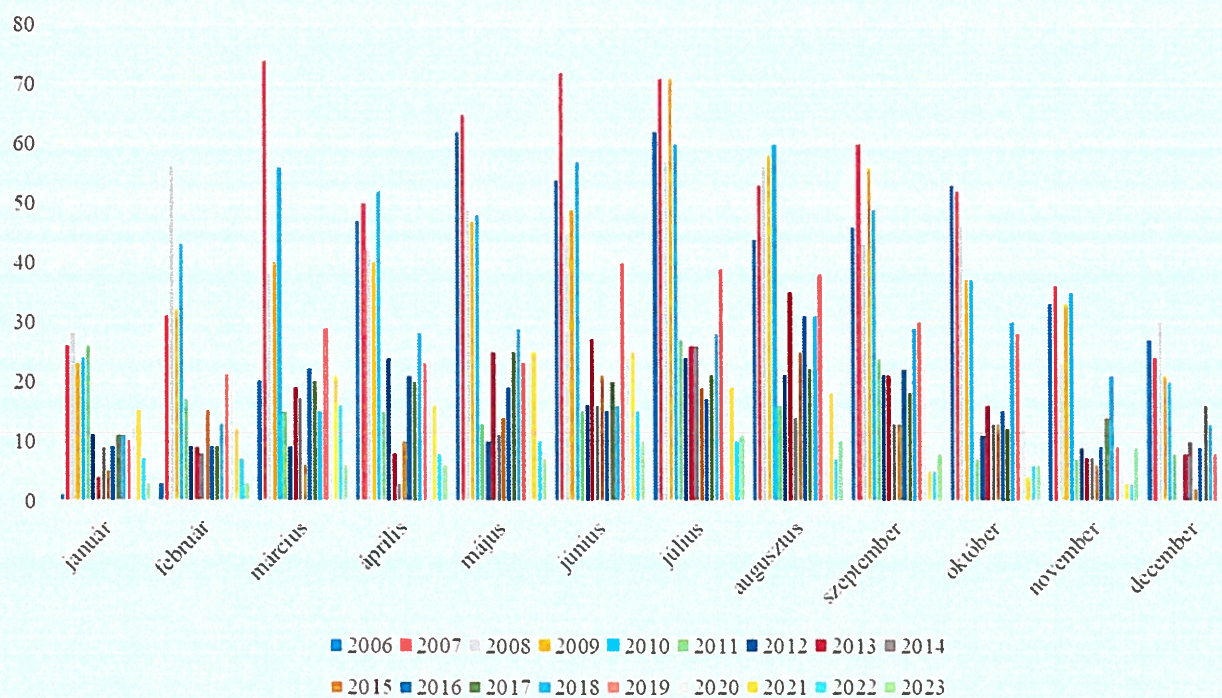
2. ábra

Esetfeladatok 2006-2023 havi bontásban



3. ábra

Szekunder transzportok 2006-2023 havi bontásban

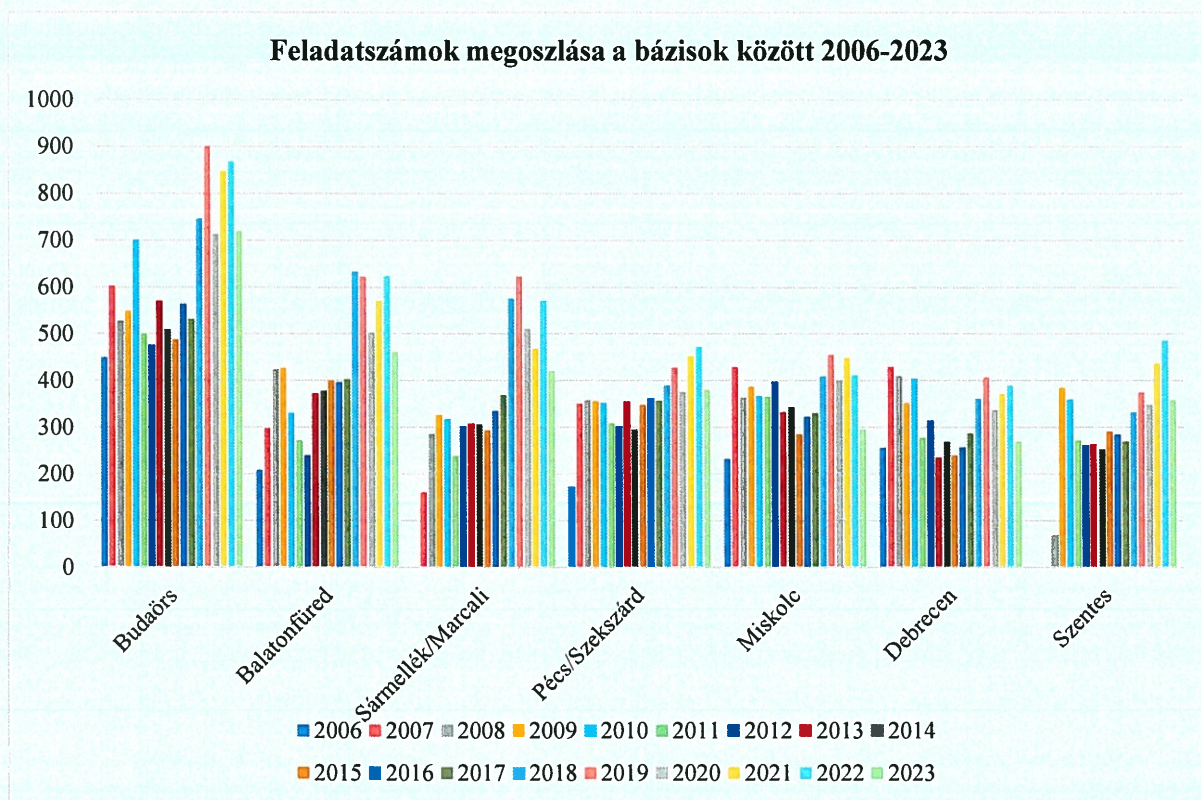


4. ábra

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 (Szentés, Debrecen, Miskolc, Szekszárd), ahol még mindig messze nincs kihasználva a mentőhelikopterek mentési képessége.

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



5. ábra

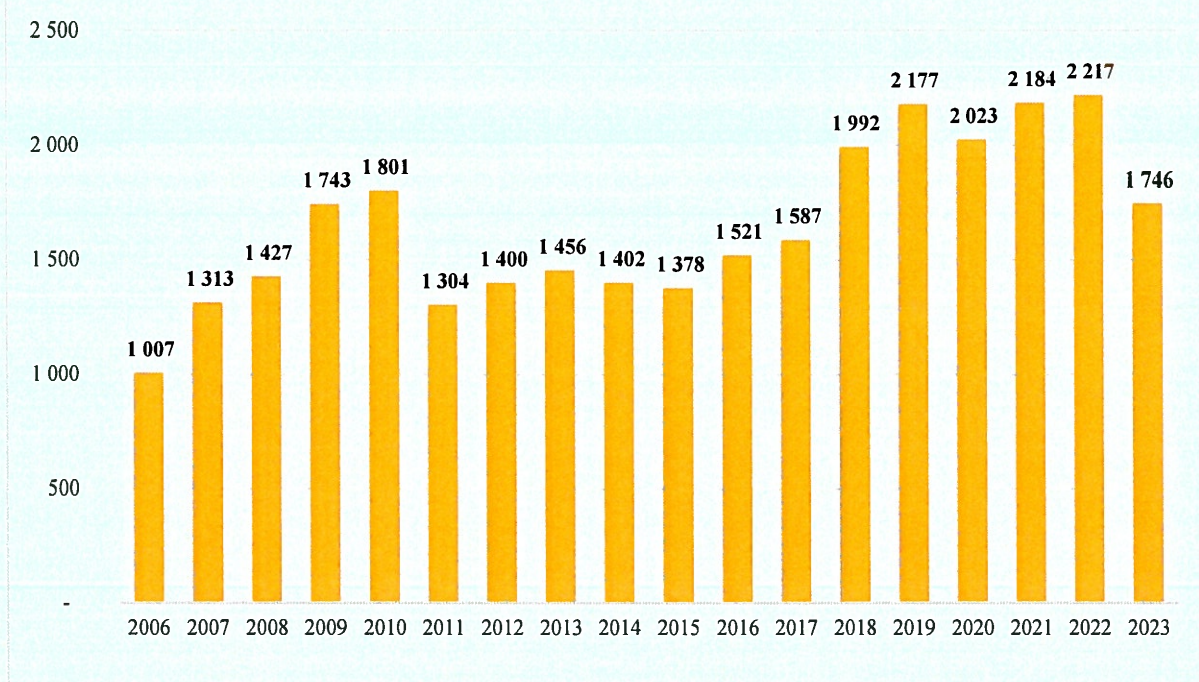
Az alacsonyabb feladatszám mellett természetesen a **repült idő is jelentősen, 21,18 %-kal csökkent** az előző évhez képest. 2023-ban a 9 darab helikopter összesen **1.862 óra 50 percet repült**, melynek 93,75%-a volt a közvetlenül a mentésben eltöltött repült idő. A fennmaradó repült idő a helikopterek karbantartásához, az ellenőrző illetve az oktató repülésekhez kapcsolódik.

A **mentőrepülés repült óraszámja 1.746 óra 19 perc volt, 21,24%-kal csökkenve**, ami az esetszám csökkenésénél kisebb, és azt mutatja, hogy az egy feladatra jutó repült idő csökkent. A karbantartások és képzések miatti repült idő 20,43%-kal csökkent. Ennek az az oka, hogy az állami tulajdonú helikopterek pilótáinak képzési igénye csökkent, ami miatt csökkent a nem mentés célzatú repülés.

2023-ban a **mentőrepülések repült ideje átlagosan 22,17 óra/bázis/hónap volt**. Ezen belül az egyes bázisok között az esetszámok függvényében jelentős eltérések tapasztalhatók. A budaörsi bázison 37,61 óra, a sármelléki és balatonfüredi bázisok esetében átlag 23,25 óra, míg a többi 4 bázis esetében átlagosan csupán 17,5 óra.

A 2006-2023 közötti időszak repült óráinak számát szemlélteti a 6. ábra.

Mentőrepülések óraszámja 2006-2023



6. ábra

Az **egy feladatra jutó repült idő** pedig **36,04 perc** volt, ami **1,42 %-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. A mentőhelikopterekkel 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 olyan területek, ahová bár a földi mentőegységek megfelelő időben a helyszínre tudnak jutni, de a betegnek vagy sérültnek olyan speciális helyszíni beavatkozásra és távolabbi súlyponti kórházba szállításra van szüksége, amit csak a légimentés tud biztosítani. Ezenfelül a földi mentési kapacitás túlterhelése esetén a vármegyei mentésirányítás egyes esetekben nem képes kiemelt, azaz eset-, illetve rohamkocsit a helyszínre juttatni, így a mentésirányító csoportoktól több megkeresés érkezett 2023-ben is emiatt.

A primer eseteken belül jelentős számban fordulnak elő traumás riasztások (kb. 40%). Ez a dominancia a világon mindenhol hasonló, szakmailag ugyanakkor nagyon fontos, hogy az irányító csoportok egyre inkább felismerik azt a tényt, hogy nemcsak traumás, de más magas időfaktorú és rizikójú (stroke, szívinfarktus, újraélesztés, kritikus állapotú gyermek) esetekben is indokolt a mentőhelikopterek 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 2023-ban **vállalkozási jelleggel** a korábbi évekhez hasonlóan rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóőrséget, betegszállítást, oktatást, valamint külső megrendelő számára helikopter karbantartást és műszaki ügyeletet végzett, továbbá az Országos Mentőszolgálat részére telefonos RSI konzultációs szolgáltatást nyújtott. A vállalkozási tevékenység **bevétele** a társaság összbevételéhez képest alacsony, mindössze **2,79 %-át** érte el 2023-ban.

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 fix összegű támogatásban részesül a 43/1999 (III.3.) Korm.rendelet 33/A§ (2a) bekezdésben meghatározott összegben. Ez az összeg 2021 óta változatlan. Ezen finanszírozási 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, melynek összegét az 529/2020. (XI. 28.) és a 256/2013. (VII. 5.) kormányrendeletek határozzák meg.

A társaság 2022. februárja óta viseli a mentőhelikopterek karbantartásával kapcsolatos költségeket, melyekhez 2022-ben nem kapott megfelelő mértékű állami támogatást. Miután a társaság 2022. évi 953.668 eFt vesztesége miatt a saját tőke negatív lett, a társaság ügyvezetőjének felhívására a tulajdonosi joggyakorló intézkedett a pótbefizetés fedezetének előteremtésére.

A tulajdonosi joggyakorló 2023. december 19-i alapítói határozatában rendelkezett a pótbefizetésről, melynek eredményeként 953.668 eFt-ot bocsátott a társaság rendelkezésére 2022. évi veszteségpótlás címén, mely összeg lekötött tartalékként került a társaságnál könyvelésre, és ebből kerültek kifizetésre a 2022. évi a mentőhelikopterek karbantartásával kapcsolatos számlák.

2023-ban a mentőhelikopterek karbantartásával, biztosításával kapcsolatos ráfordítások fedezetére a Belügyminisztérium fejezeti előirányzatából kapott támogatást a társaság a Készenléti Rendőrségen keresztül. Mivel a rendelkezésre álló összeg nem volt elegendő, ezért a BM magához vonta a fel nem használt támogatási összeget és azt kiegészítve a társasággal kötött támogatási szerződést annak érdekében, hogy a 2022. évi alulfinanszírozottság, és annak következtében a működés veszélyeztetése ne álljon fenn a társaságnál a jövőben.

Mivel 2023-ban az esetszámok 23,96%-os csökkenése miatt a repült óraszámok 21,18 %-kal estek vissza, a repült óraszámhoz kapcsolódó költségek a tervhez képest jelentősen csökkentek, így a támogatási előlegből fel nem használt 577.840 eFt visszafizetésre került az elszámolás benyújtásakor.

A társaság 2023-ban a megfelelő nagyságú finanszírozásnak köszönhetően **434.308 eFt nyereséget** realizált. A közhasznú tevékenység 325.445 eFt, míg a vállalkozási tevékenység 108.863 eFt-os nyereséget termelt.

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 társaság annak ellenére, hogy 2023-ban megfelelő forrás állt rendelkezésére, a tulajdonosi elvárásoknak is megfelelően továbbra is takarékos gazdálkodást folytatott. Beruházásait is csak a legszükségesebbekre korlátozta.

Humánpolitika

2023-ban 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 után 2023-ban is.

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 2024-ig. Hamarosan egyre több pilótánk éri el ezt a kort, és gondot okoz az utánpótlás.

A műszaki- és minőségbiztosítási vezetők pótlása után a mentőhelikopterek karbantartásához hiányzó szakemberek (szerelők, mérnökök) 2023-ban már rendelkezésre álltak. A humán erő forrás szempontjából kedvező, hogy a Készenléti Rendőrség állományából, szerződéses alapon továbbra is 2 fő sárkány-hajtóműves szerelő és 1 fő műszerész van bevonva a karbantartásokba.

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 és a 3 új bázison napelemek kerültek a tetőre, amik jelentős villamos energia megtakarítást jelentenek.

A mérleg fordulópontja után történt lényeges esemény

A mérleg forduló pontja után nem történt lényeges esemény

Kockázatok a jövőben

- Jelenleg a társaság működésére a legnagyobb kockázatot a tevékenység alulfinanszírozottsága jelenti. Ugyan a 2022. és 2023. évi gazdálkodás finanszírozási problémái megoldódtak, de a forrás hiánya 2024-ben is fennáll.

2024-ben továbbra is arra számít a társaság, hogy amennyiben a kormány úgy dönt, szükség van Magyarországon a jelenlegi színvonalú légimentésre, akkor a hiányzó forrásokat is megteremti hozzá.

A jelenleg rendelkezésre álló források mellett, abban az esetben, ha a Rendőrségnél lévő 2.127.500 eFt forrás 2024. I. félévében a társaság rendelkezésére áll akár egy összegben, akár havi bontásban, akkor a jelenlegi működési struktúrában optimális üzemelés esetén 2024.

júniusáig, a minimális üzemelés esetén 2024 júliusáig tud üzemelni a légimentés veszteség nélkül.

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 ügyleti idő alatti riasztás és igénybevétel fluktuálása, ami bázisonként és évszakonként is eltérő. Az egyes bázisokon és időszakokban tapasztalt alacsony esetszám miatti gyakorlathány 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 szekszárdi bázis átadásra került 2022. decemberében. 2023-ban 2 bázis készült el az ORFK beruházásában, Miskolcon, illetve Marcaliban. A debreceni bázis megvalósítása előkészítési szakaszban van, várhatóan 2025-re készül el.
- 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. A társaság már készül az új közbeszerzési eljárások lebonyolítására.
- Saját képző szervezet (ATO) keretén belül tervezzük a pilótaképzés beindítását az utánpótlás biztosítására.

- Minden helikopteren adott a lehetősége a helyszíni vértranszfúciónak, valamint emeltszintű alvadásmentésnek a súlyosan kivérzett 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.
- A 2023 szeptemberétől mentőorvosi kocsik állnak szolgálatban valamennyi bázison arra az esetre, ha időjárás vagy műszaki meghibásodás miatt a helikopteres mentés nem lehetséges. Így ilyen esetben is van mód magasan képzett mentőegység helyszínre juttatására.

Budaörs, 2024. május 28.

Magyar Légimentő
Nonprofit Kft.
2040 Budaörs, Légimentő utca



A társaság vezetője