

A MAGYAR LÉGIMENTŐ NONPROFIT KFT.

2024. 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 El 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 2024-ben a 9 állami tulajdonú mentőhelikopterrel továbbra is 7 légimentő bázison végezte légimentési tevékenységét. A társaság légimentő bázist üzemeltet Budaörsön, Miskolcon, Debrecenben, Szentesen, Szekszárdon, 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 ügyleti helyiséggel sikerült jelentősen javítani a komforton, amíg el nem készül Debrecenben is az új légimentőbázis.

Valamennyi légimentő bázisunk V. osztályú repülőtérenként 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, helyszínrre 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 2024-ben is az előző évekkel megegyező ügyeleti rendben, 7 légimentő bázisról, 7 helikopterrel végezte feladatát, a prehospitális betegellátást, valamint kórházak közötti szekunder transzportot.

2024-ben 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 betegszlelést 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 alvadásmenedzsmentnek a súlyosan kivérzett állapotú betegek ellátása során, melyet már több mint 100 alkalommal végzett sikerrel a társaság egészségügyi személyzete.

2024-ben összesen 3.616 alkalommal kaptak riasztást mentőhelikopterek az Országos Mentőszolgálat irányítócsoportjaitól, melynek 24,5 %-át a helyszínre érkezés előtt visszavették, vagy meghíúsult időjárási okok miatt. Az összes riasztásból 3.547 volt a primer esetek és 69 a szállítások száma.

Az elmúlt években tapasztalt kedvező primer/szekunder arány változatlan maradt, az összes riasztás kevesebb, mint 2 %-a szekunder transzport. A légimentés fókusza a hazai viszonyok között továbbra is a primer, helyszíni betegellátáson van.

A riasztások 50%-a súlyos sérültekhez történt, 25%-a közlekedési balesetekhez. Újraélesztés és belgyógyászati, neurológiai krízis állapotok, valamint súlyos, égett betegek alkották az egyéb nagy betegcsoportot. 2024. év folyamán 157 sikeres újraélesztés végeztek a légimentők, valamint 297 gyermek ellátást hajtották végre.

Az összes esetszám 24,64 %-kal volt magasabb az előző évinél. Ezen belül a mentési feladatok 25,74 %-kal növekedtek, míg a betegszállítások 13,58%-kal estek vissza az eddigi legalacsonyabb szintre.

A 2024. év esetszáma a társaság fennállása óta a harmadik legmagasabb volt. A tapasztalt jelentős növekedés ellenére még mindig 5,39 %-kal a 2022. évi, a társaság alapítása óta legmagasabb riasztási szám alatt maradt. Az összes repült óraszám pedig 6,18 %-kal volt kevesebb a 2022. évi rekordévinél.

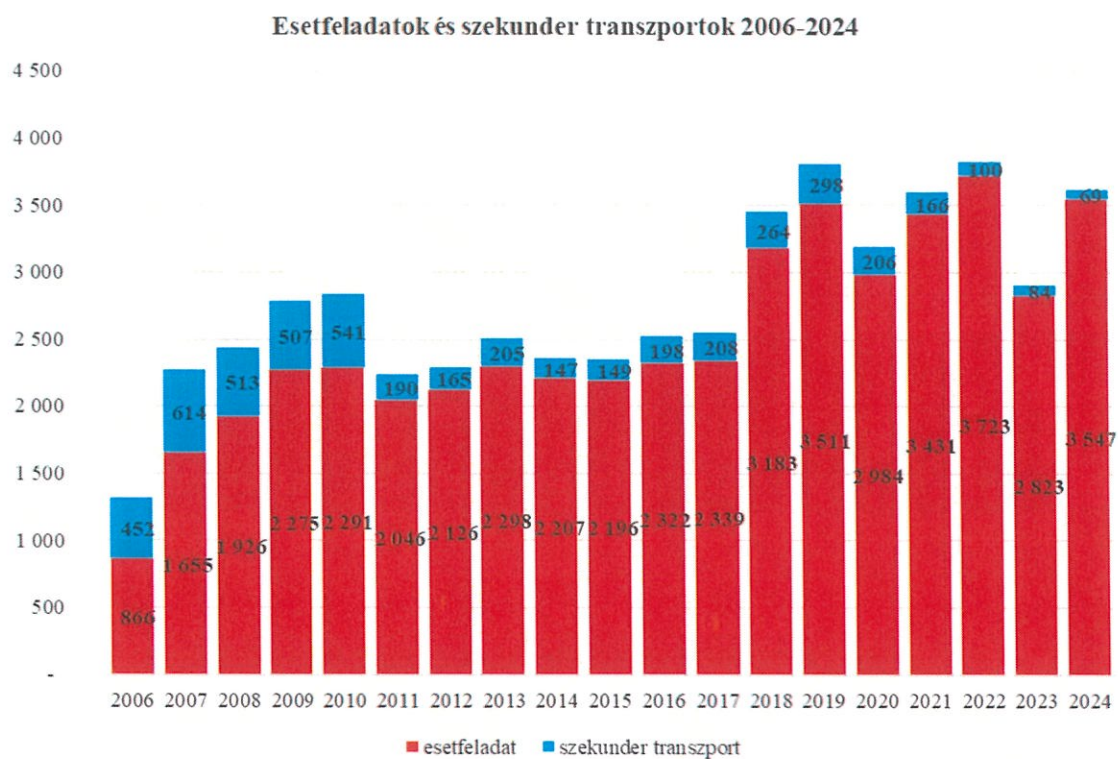
Az esetszámok növekedése mellett az esetek súlyossága is növekedett, azaz nem csak több esetben, hanem több olyan esetben került a légimentés bevonásra, ahol valóban az általuk képviselt hozzáadott érték jelentősen növelhette a beteg túlélését. Soha nem látott arányban végeztek olyan kritikus életmentő beavatkozásokat, mint helyszíni vérátömlesztés, emelt szintű légútbiztosítás és lélegeztetés, valamint életmentő sebészeti beavatkozások.

Bevezetésre került hazánkban egyedülálló módon a kórházon kívüli invazív vérnyomásmérés rendszere, mely sokkal pontosabb betegszlelést tesz lehetővé már a kórházi ellátást megelőzően.

Több klinikai vizsgálat, kutatás is elindult a társaság részvételével, melyekben részben a vértranszfúzió túlélést javító eredményei kerülnek vizsgálatra, valamint egyéb más orvosszakmai témában, tervezetten nemzetközi publikációs eredményű klinikai vizsgálatok folynak.

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, és ezzel a legnagyobb egészségnyereség elérése a 2024. évinél legalább 6-7 %-kal magasabb esetszám és repült óraszám 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.

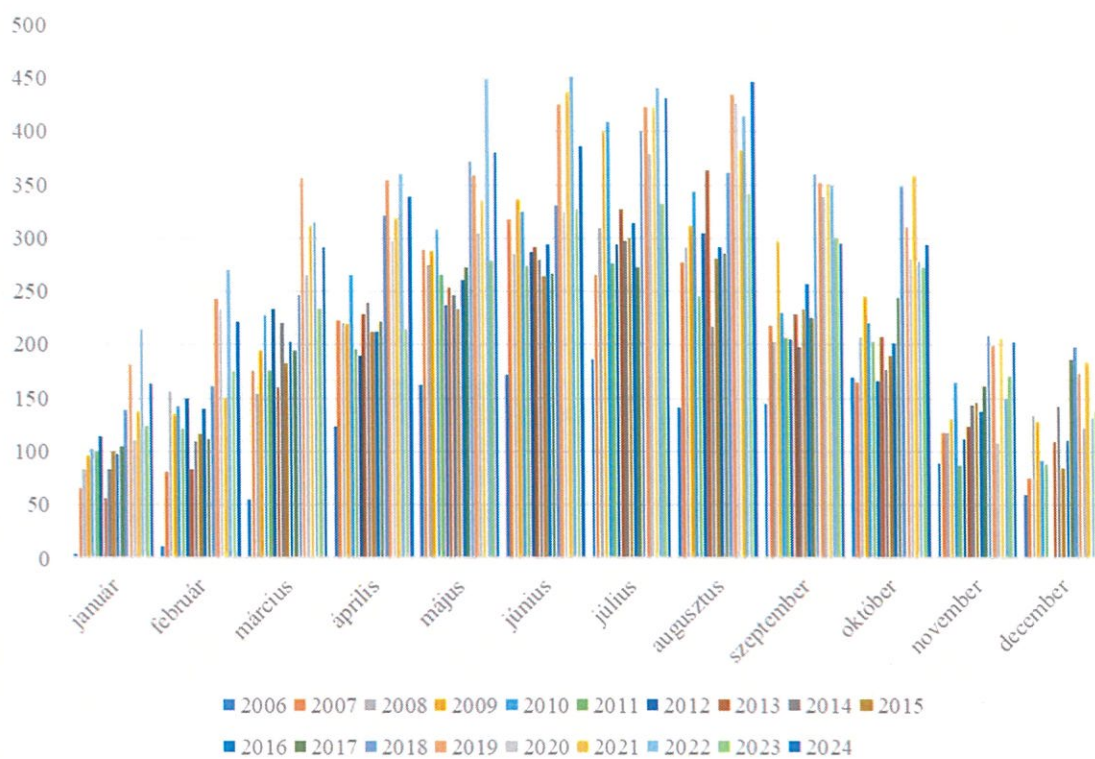
Az 1. ábra a 2006-2024 közötti időszak feladatszámait mutatja.



1. ábra

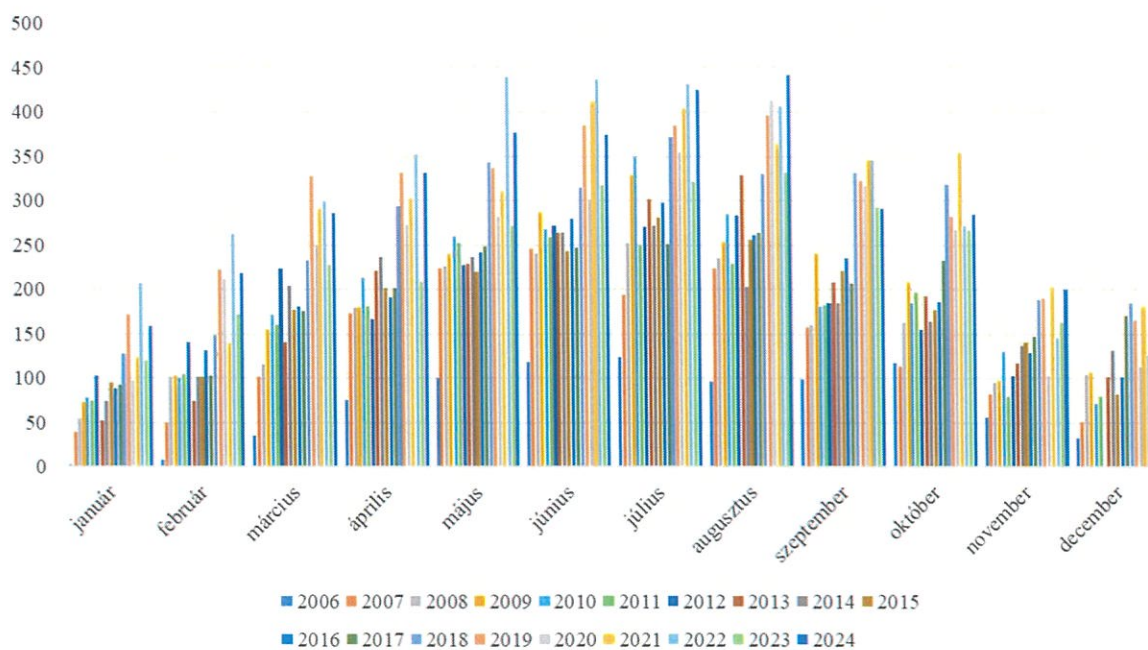
A 2. ábra a magyarországi légimentés összes feladatainak számát, a 3. ábra a primer feladatszámok, míg a 4. ábra a szekunder transzportok havi eloszlását szemlélteti.

Összes feladat 2006-2024 havi bontásban

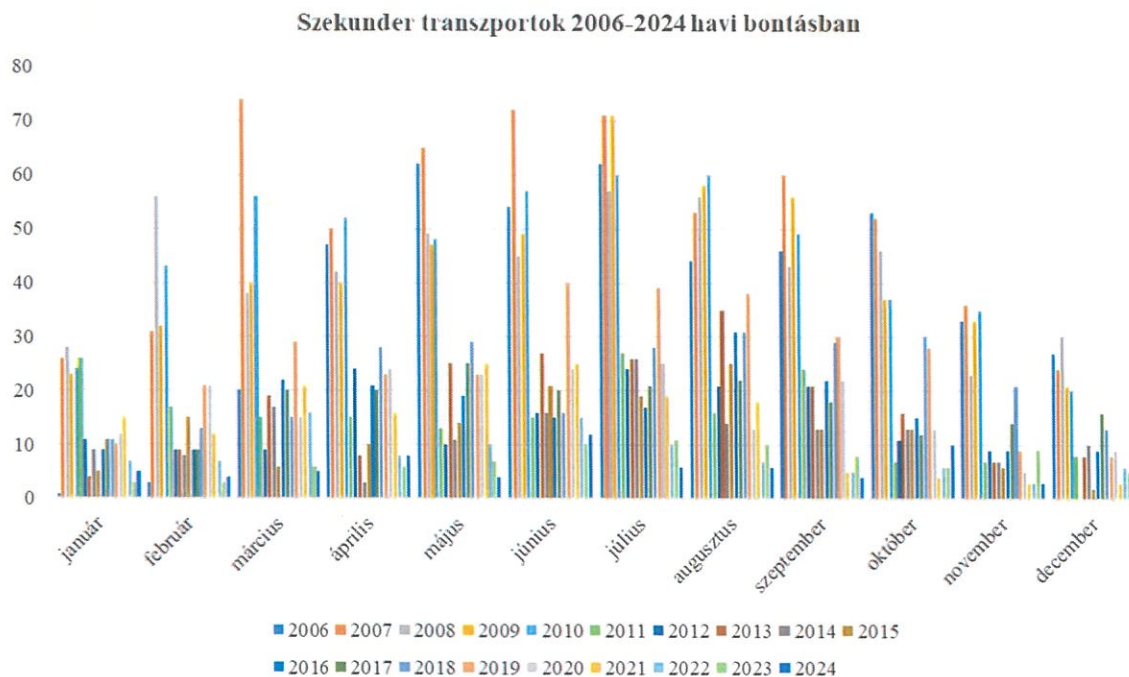


2. ábra

Esetfeladatok 2006-2024 havi bontásban



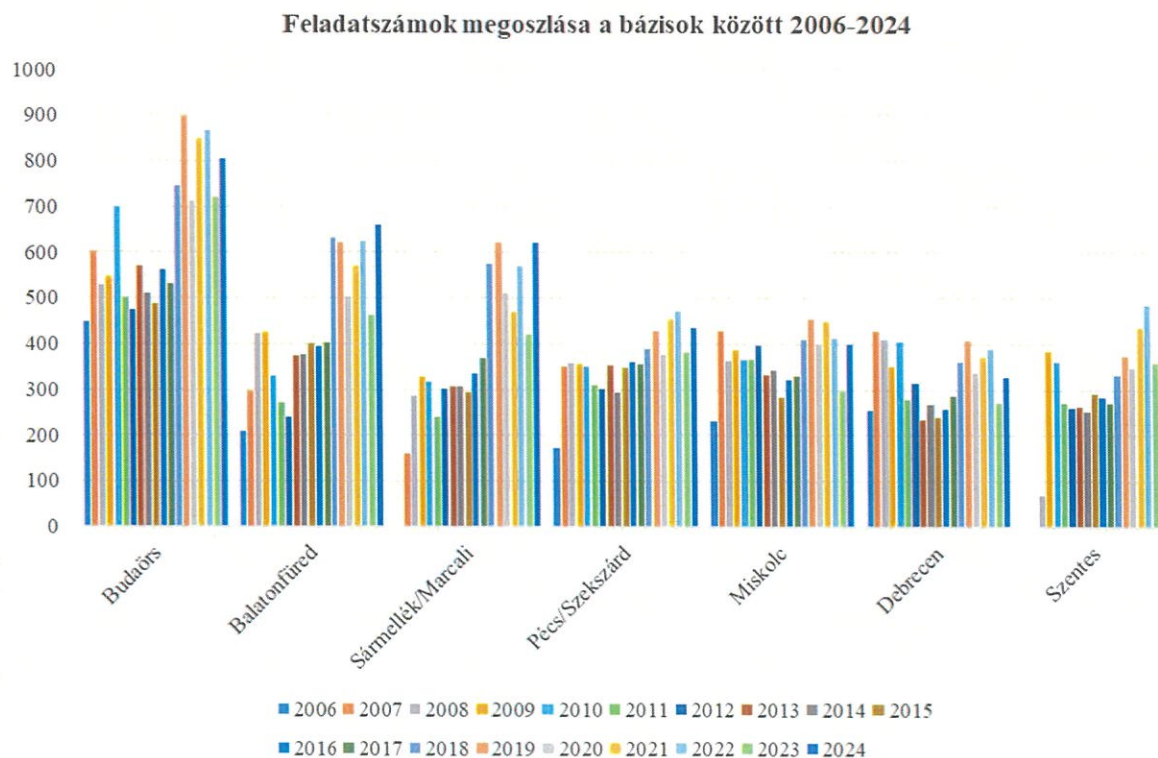
3. ábra



4. ábra

Fontos megjegyezni, 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

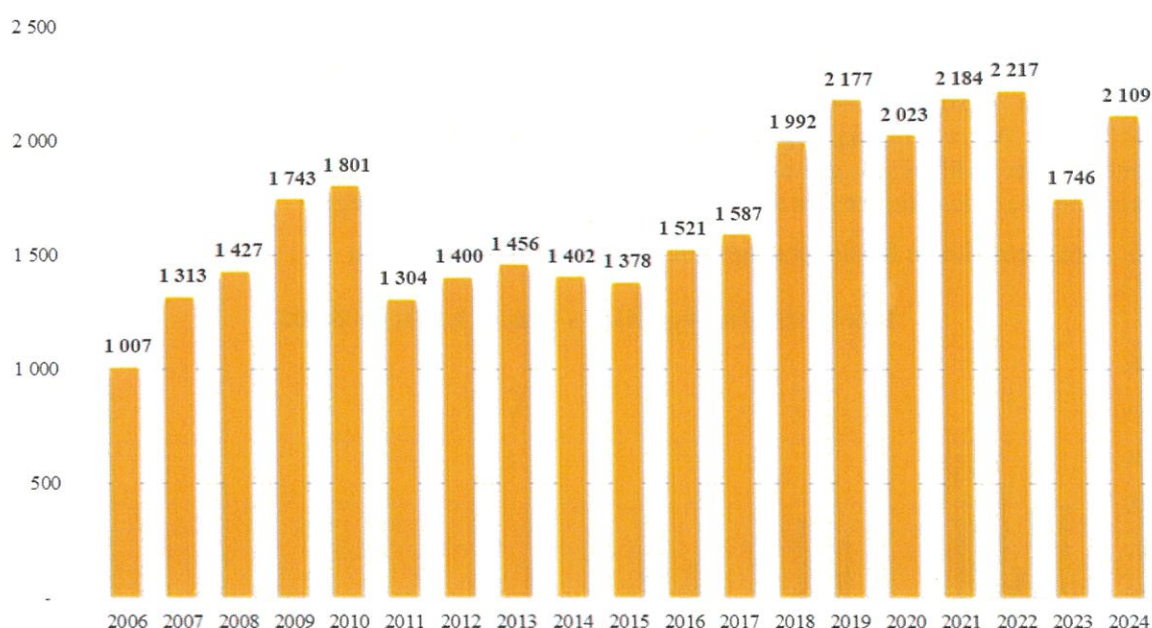
A magasabb feladatszám mellett természetesen a **repült idő is jelentősen, 19,03 %-kal megnőtt** az előző évhez képest. 2024-ben a 9 darab helikopter összesen **2.217 óra 25 percet repült**, melynek 95,10%-a volt a közvetlenül a mentésben eltöltött repült idő. A fennmaradó repült idő a helikopterek karbantartásához, az ellenőrző, illetve az oktató repülésekhez kapcsolódik.

A **mentőrepülés repült óraszám 2.108 óra 49 perc volt, 20,76%-kal növekedve**, ami az esetszám növekedésénél kisebb, és azt mutatja, hogy az egy feladatra jutó repült idő csökkent. A karbantartások és képzések miatti repült idő 6,79%-kal csökkent. Ennek az az oka, hogy az állami tulajdonú helikopterek pilótáinak képzési igénye csökkent, ami miatt csökkent a nem mentés célzatú repülés.

2024-ben a **mentőrepülések repült ideje átlagosan 26,40 óra/bázis/hónap volt**. Ezen belül az egyes bázisok között az esetszámok függvényében jelentős eltérések tapasztalhatók. A budaörsi bázison 39,08 óra, a marcali és balatonfüredi bázisok esetében átlag 32,82 óra, míg a többi 4 bázis esetében átlagosan csupán 19,98 óra.

A 2006-2024 közötti időszak repült óráinak számát szemlélteti a 6. ábra, melyből látszik, hogy 2024-ben a mentőrepülések ideje a társaság fennállása óta a negyedik legmagasabb volt.

Mentőrepülések óraszám 2006-2024



6. ábra

Köszönhetően az esetszámok növekedésénél mérsékeltebben növekvő repült időnek az **egy mentési feladatra jutó repült idő** az előző évihez képest **2,94 %-kal 34,98 percre csökkent**, 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 2024-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 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. 2024-ben 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 2024. októberében póttámogatást nyújtott annak érdekében, hogy az alulfinanszírozottság, és annak következtében a működés veszélyeztetése ne álljon fenn a társaságnál.

Mivel a 2024. évi tervhez képest 2 hajtómű meghibásodásának javítása 2025-re csúszott át, így a BM támogatási előlegből fel nem használt 512.847 eFt visszafizetésre került az elszámolás benyújtásakor.

A társaság 2024-ben a megfelelő nagyságú finanszírozásnak köszönhetően **114.614 eFt nyereséget** realizált. A közhasznú tevékenység 90.647 eFt, míg a vállalkozási tevékenység 23.967 eFt-os nyereséget termelt.

A társaság a légimentésen, mint főtevékenységén kívül 2024-ben **vállalkozási jelleggel** a korábbi évekhez hasonlóan rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóórséget, 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 **0,78 %-át** érte el 2024-ben.

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 2024-ben megfelelő forrás állt rendelkezésére, a tulajdonosi elvárásoknak is megfelelően továbbra is takarékos gazdálkodást folytatott. Beruházásait is csak a legszükségesebbekre korlátozta.

Humánpolitika

2024-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 légmentésben kiemelten fontos a biztonság, ezért a bérfeszültség elkerülése miatt a társaság többi dolgozójának a bérét is ehhez mérten igyekezett a társaság vezetése rendezni. 2024-ben azonban csak arra volt felhatalmazás a tulajdonosi joggyakorlótól, hogy az egészségügyi szakdolgozók (pilóták, paramedikusok) és az egészségügyben dolgozók (szerelők, menedzsment) bérét az ágazati bértámogatás összegének keretein belül emelje meg a társaság.

A másik probléma a pilóták magas átlagéletkora, mivel a 65 év felettiek már nem repülhetnek, de 60 év felett is csak fokozott orvosi ellenőrzés mellett. 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) 2024-ben már rendelkezésre álltak. A humánerő 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. A megfelelő létszámú és szakmai tudású műszaki állománynak köszönhetően 2024 őszére a társaság képessé vált a mentőhelikopterek báziskarbantartásának önálló elvégzésére, ezzel jelentős megtakarítást érve el a karbantartási költségek terén.

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 2022-2024. évi gazdálkodás finanszírozási problémái megoldódtak, de a forrás hiánya 2025-ben is fennáll.

2025-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 BM póttámogatási lehetőséget biztosít a társaság által 2025. február 28-án a 2024. évi BM támogatásból visszafizetett 512.847 eFt összegű fel nem használt támogatásból. Ezen póttámogatásra a társaság benyújtotta a kérelmet.

1.477.871 eFt összegű további forrásra lenne azonban szükség ahhoz, hogy a jelenlegi színvonalú légimentés 2025-ben is zavartalanul fenntartható legyen veszteség nélkül. Póttámogatás azonban csak kormány-előterjesztés keretében, a kormány ezirányú szándéka esetén biztosítható, pozitív döntés azonban csak a 2025 második felében várható.

A jelenleg rendelkezésre álló források mellett 2025 szeptemberéig tud likviditási problémák nélkül üzemelni a légimentés.

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.

Az általános iparági alkatrészellátási nehézségekhez hozzáadódik, hogy a helikopterek életkora miatt egyes berendezéseik már kikerültek a gyártásból, így ezek pótlása és javítása többlet időt és anyagi ráfordítást igényel.

A légimentési üzem sajátossága miatt pedig egyre többször fordulhat elő, hogy idegen anyag által okozott sérülés miatt a hajtómű vagy a géptest gyártója nem cseréli a flottaprogramok alapján ingyenesen az alkatrészeket, berendezéseket, hanem extraköltséget számít fel, melynek nagyságrendje többszázezer dolláros lehet.

A fenti okok miatt várhatóan egyre több anyagi forrásra lesz szükség a nem tervezett karbantartásokra, hogy megfelelő számú helikopter üzemképes legyen.

- A forgalmi karbantartás és a 2024 végétől végzett báziskarbantartás 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 legnagyobb részük nyugdíjba vonul, utánpótlásuk egyelőre korlátozott.
- Kockázatot jelent az ügyeleti idő alatti riasztás és igénybevétel fluktuálása, ami bázisonként és évszakonként is eltérő. Az 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 kiemelkedő kockázati elemként megjelölt szervezeten belüli bérfeszültség 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 a szekszárdi, a miskolci és a marcali bázis készült el az ORFK beruházásába. A debreceni bázis megvalósítása előkészítési szakaszban van, az elkészülés várható időpontja azonban nem ismert.
- A repülőtér létesítésének, fejlesztésének, megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszűnésének szabályairól szóló 85/2024. (IV.17.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően a korábban létesített (szentesi, budaörsi, balatonfüredi) bázisainkat érintő kötelezettségeinket felmértük. A feladatok végrehajtásának ütemezését úgy terveztük, hogy azok a jogszabályban meghatározott időpontig – 2026. május 1-jéig – befejeződjenek.
- A jogszabályi megfelelésen kívül a budaörsi és a szentesi bázis bővítésének, átalakításának előkészítése is megtörtént, melynek keretében Budaörsön új karbantartó hangár, irodahelyiségek és mentőgarázs, míg Szentesen a meglévő épület belső átalakítása és egy mentőgarázzsal történő bővítése szerepel a tervben.
- Annak érdekében, hogy a teljes ország lefedett legyen gyors elérésű légimentéssel, szükséges Magyarország észak-nyugati régiójában is egy légimentő bázis létrehozása, melyre alkalmas helyszín lehet a pápai katonai reptér. A balatonfüredi bázis áthelyezése Pápra azonban politikai kérdés is lehet.
- A társaság által a helikopterek alkatrészellátással egybekötött karbantartására kiírt beszerzési eljárást, az Aeroplex Közép-Európa Kft. nyerte meg. A helikopterek alkatrész ellátása a HM EI Zrt. által kezelt Airbus Helicopter FBH flottakezelési szerződés szerint történik. A helikopterek hajtóműveinek nagyjavítását, szükség szerinti cseréjét a szintén a HM EI Zrt. által kezelt program biztosítja. Mindhárom szerződés 2028. január 31-ig szól. A társaság a forgalmi karbantartásokat és hibajavításokat saját hatáskörben végzi, bár szükség esetén igénybe veheti a karbantartó Aeroplex Kft. szolgáltatásait is. A tervek szerint 2025-ben 2-3 saját báziskarbantartást végez a társaság műszaki állománya.
- Saját képző szervezet (ATO) keretén belül tervezzük a pilótaképzés beindítását az utánpótlás biztosítására.
- Kiemelt projektként kezeljük a műszaki állomány, a pilóták és az egészségügyi állomány hatékonyabb együttműködésének fejlesztését, ennek érdekében (első lépésként) a 2025. évben a műszaki állomány is csatlakozik a „Szervezeten Belüli Együttműködés” képzetekhez.
- Minden helikopteren adott a lehetősége a helyszíni vértranszfúciónak, valamint emeltszintű alvadásmenedzsmentnek a súlyosan kivérzett állapotú betegek ellátása során. Elkezdődött a helyszínen végzett artériás invazív nyomásmérés technikájának alkalmazása is, melynek

nyomán a következő lépés a jövőben a helyszíni fő ütőérbe 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, 2025. május 16.

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

A társaság vezetője

