

A MAGYAR LÉGIMENTŐ NONPROFIT KFT.

2025. 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 2025-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 ügyeleti helyiséggel sikerült jelentősen javítani a komforton, amíg el nem készül Debrecenben is az új légimentőbázis.

Valamennyi légimentő bázisunk feltöltőhelyként 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 optimálisnak mondható, ezek mellett a szekunder transzportjaink, a tovább racionalizált elbírálási kritériumok mentén szintén optimális szintre kerültek.

Ma Magyarországon, az üzemelő MOK (mentőorvosi kocsi) egységek mellett, társaságunk a legmagasabb kompetenciájú mentőerőt, 100%-ban orvos és magas szintű orvostechnika, helyszínrre jutását biztosítani tudó szervezet. 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 2025-ben is az előző évekkel megegyező ügyeleti rendben, 7 légimentő bázisról, 7 helikopterrel végezte feladatát, a prehospitalis betegellátást, valamint kórházak közötti szekunder transzportot.

2025-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 a mentés és sürgősségi ellátás területén úttörő szerepet lát el, azaz új eljárások, eszközök és beavatkozások első megvalósítási lehetőségeit vizsgálja, valamint próbálja ki éles körülmények között. A kis létszámú, de magasan kvalifikált egészségügyi személyzet alkalmas arra, hogy biztonságosan megvizsgálja ezen lehetőségeket, melyeket nemzetközi példák alapján implementál a társaságunk. Hazánkban egyedülálló módon elkezdte a társaság alkalmazni a kórházon kívüli, a helyszínen végzett megtartott keringésű betegek emelt színű légútbiztosítása során a videolaryngoscopus technikát, mely lehetőséget ad a gyorsabb, szövődeményektől mentesebb intubáció kivitelezésére, ami mesterséges lélegeztetés első lépése.

2025-ben összesen 3.501 alkalommal kaptak riasztást mentőhelikopterek az Országos Mentőszolgálat irányítócsoportjaitól, melynek 28,16 %-át a helyszínre érkezés előtt visszavették, vagy meghíúsult időjárási okok miatt. Az összes riasztásból 3.426 volt a primer esetek és 75 a szállítások száma.

Az elmúlt években tapasztalt kedvező primer/szekunder arány változatlan maradt, az összes riasztás 2,14 %-a szekunder transzport. A légimentés fókusza a hazai viszonyok között továbbra is a primer, helyszíni betegellátáson van.

A riasztások 50%-a súlyos sérültekhez, az összes bejelentés 28%-a közlekedési balesetekhez. történt Újraélesztés és belgyógyászati, neurológiai krízis állapotok, valamint súlyos, égett betegek alkották az egyéb nagy betegcsoportot. 2025. év folyamán 150 sikeres újraélesztés végeztek a légimentők, valamint 269 gyermek ellátását hajtották végre.

Az összes esetszám 3,21 %-kal volt kevesebb az előző évinél. Ezen belül a mentési feladatok 3,41 %-kal csökkentek, míg a betegszállítások 7,14 %-kal növekedtek.

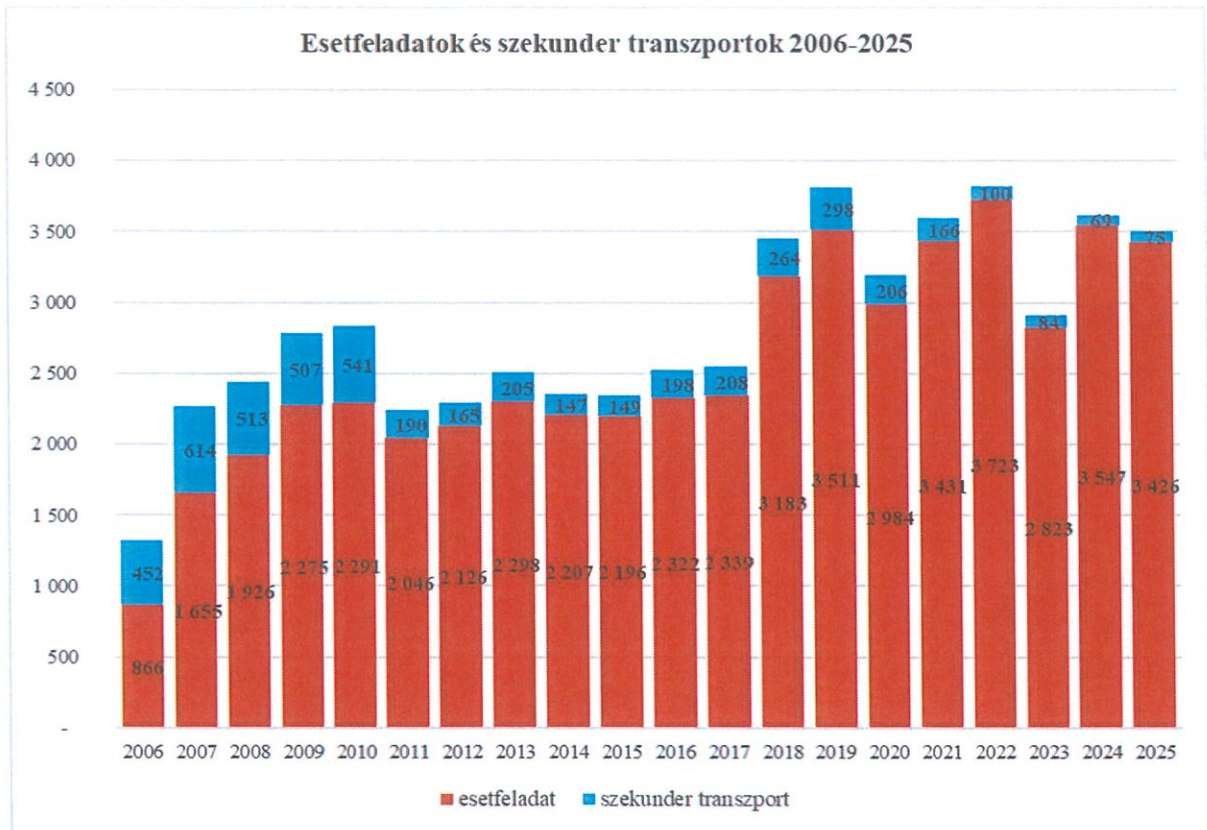
A 2025. év esetszáma ugyan a társaság fennállása óta az ötödik legmagasabb volt, ám még mindig 8,42 %-kal a 2022. évi, a társaság alapítása óta legmagasabb riasztási szám alatt maradt. Az összes repült óraszám pedig 8,20 %-kal volt kevesebb a 2022. évi rekordévinél.

Az esetszámok csökkenése mellett azonban az esetek súlyossága 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. Évről évre növekvő számban végeznek a légimentők olyan kritikus életmentő beavatkozásokat, mint helyszíni vérátömlesztés, emelt szintű légútbiztosítás és lélegeztetés, valamint életmentő sebészeti beavatkozások.

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. Hazai szervezésben megvalósult 10 év után újra több mint 10 ország részvétel egy több napos légimentő tudományos vándorgyűlés, melyen Európa legfontosabb légimentőszervezeteinek orvosszakmai vezetői és képviselői vettek részt. Ezenkívül több nemzetközi és hazai konferencián vettek részt orvosaink előadóként.

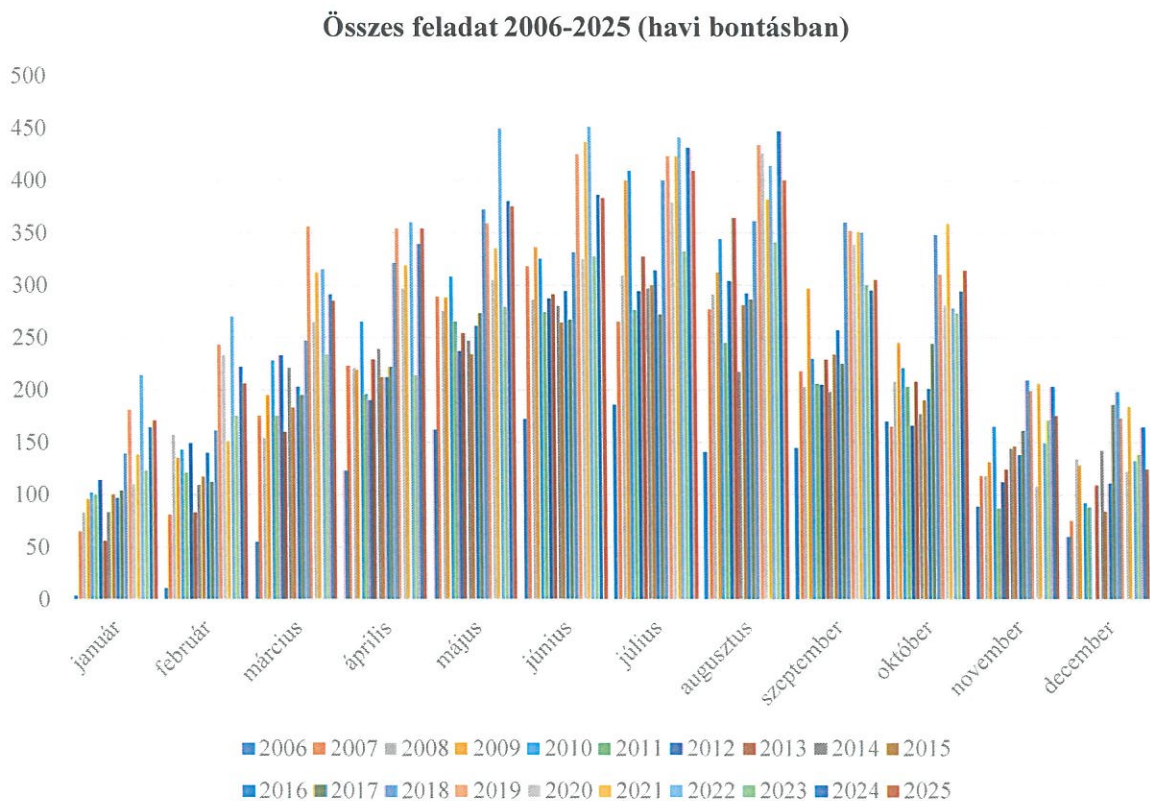
A riasztások évről évre változó számát olyan külső körülmények befolyásolhatják jelentősen, mint a hosszantartó kedvezőtlen időjárás, vagy a baleseti események számosságának változása. A légimentő kapacitás ideális kihasználása, és ezzel a legnagyobb egészségnyereség elérése a 2025. évinél legalább 8-9 %-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 2006-2025 közötti időszak feladatszámait mutatja.



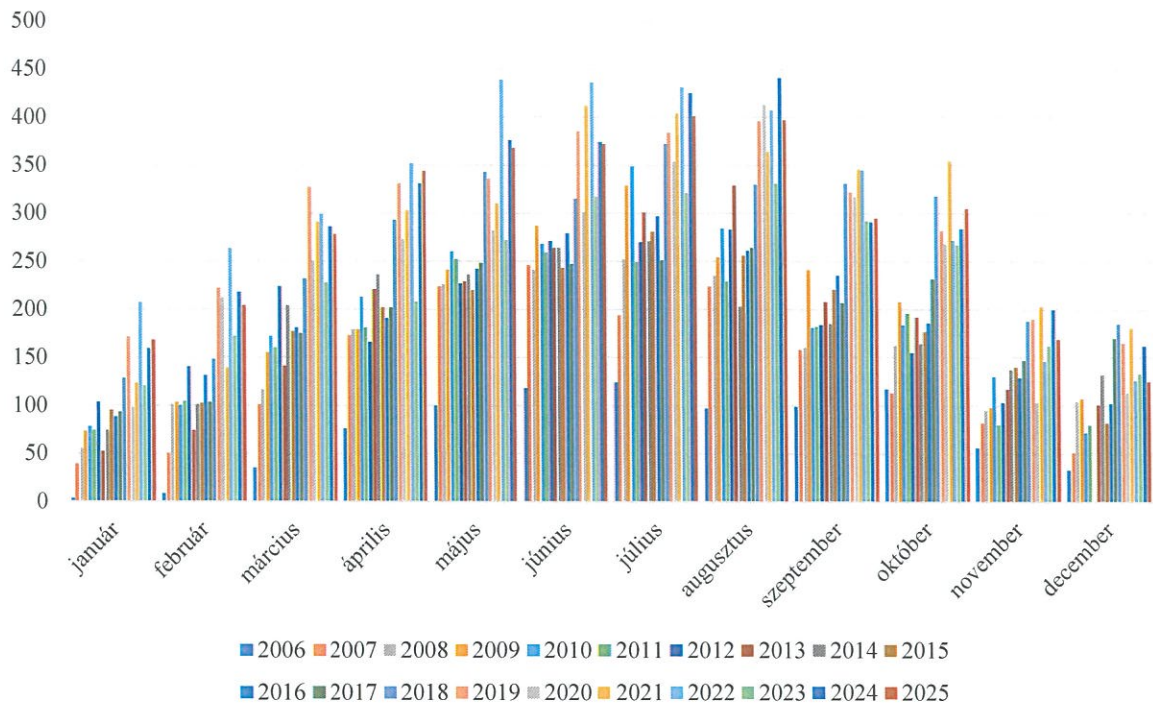
1. ábra

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.

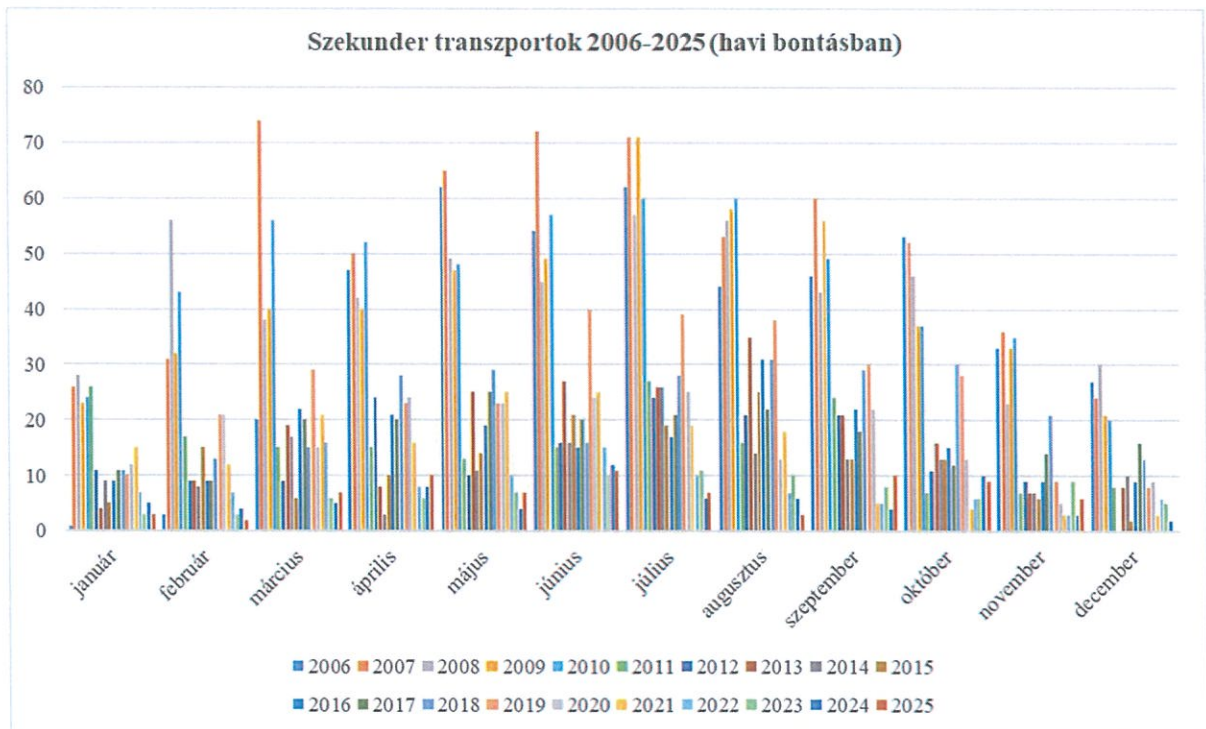


2. ábra

Esetfeladatok 2006-2025 (havi bontásban)



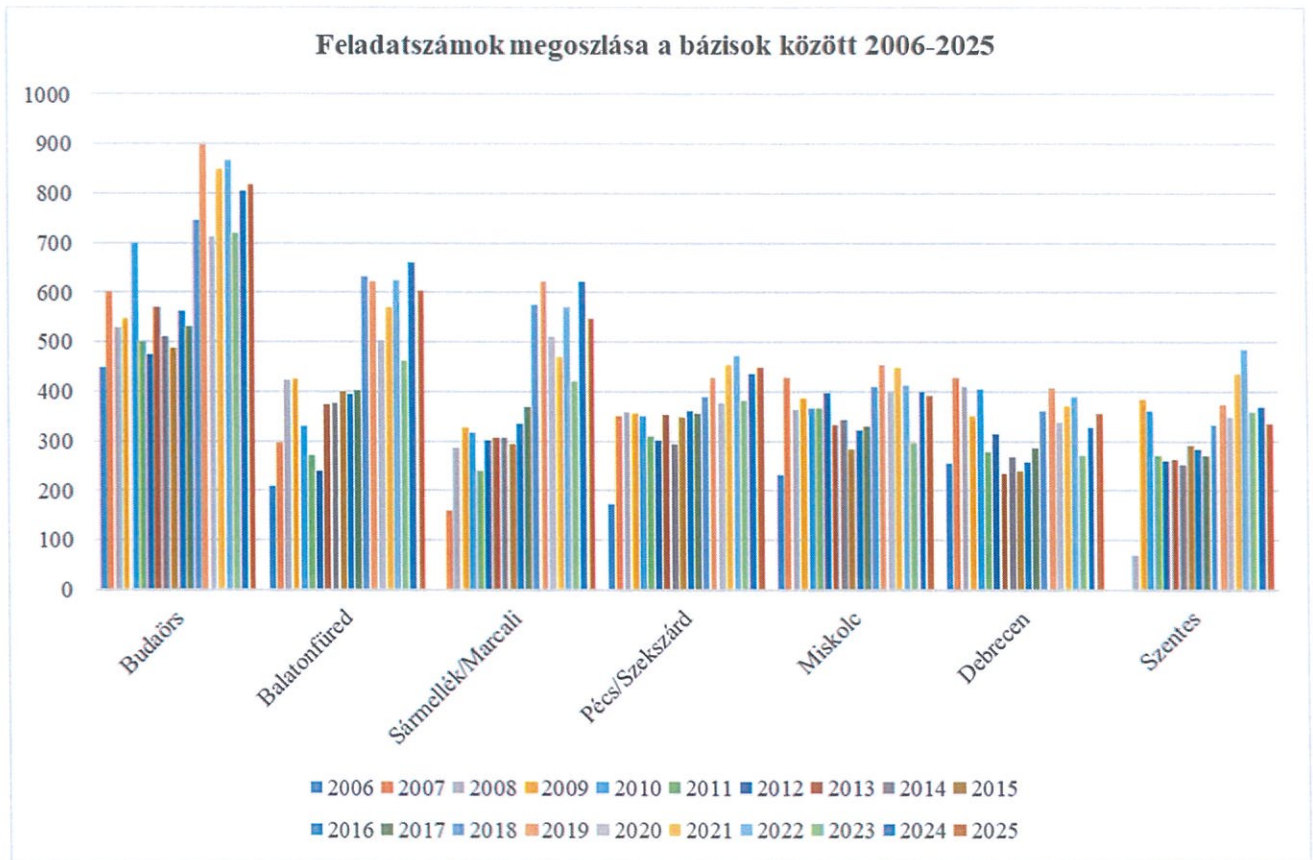
3. ábra



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 (Szentes, 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 a **repült idő 2,15 %-kal csökkent** az előző évhez képest. 2025-ben a 9 darab helikopter összesen **2.169 óra 48 percet repült**, melynek 94,24 %-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 2.044 óra 46 perc volt, 3,04 %-kal csökkenve**, ami az esetszám csökkenésénél kisebb, és azt mutatja, hogy az egy feladatra jutó repült idő mérsékelten növekedett. A karbantartások és képzések miatti repült idő 15,13 %-kal nőtt. Ennek az az oka, hogy a mentőhelikopter pilóták képzési igénye, valamint a karbantartások miatti műszaki repülések száma növekedett, ami miatt nőtt a nem mentés célzatú repülés.

2025-ben a **mentőrepülések repült ideje átlagosan 25,83 óra/bázis/hónap volt**. Ezen belül az egyes bázisok között az esetszámok függvényében jelentős eltérések tapasztalhatók. A budaörsi bázison 39,18 óra, a marcali és balatonfüredi bázisok esetében átlag 29,99 óra, míg a többi 4 bázis esetében átlagosan csupán 20,28 óra.

A 2006-2025 közötti időszak repült óráinak számát szemlélteti a 6. ábra, melyből látható, hogy 2025-ben a mentőrepülések ideje a társaság fennállása óta az ötödik legmagasabb volt.



6. ábra

Köszönhetően az esetszámok csökkenésénél mérsékeltebben csökkenő repült időnek az **egy mentési feladatra jutó repült idő** az előző évihez képest **0,2 %-kal 35,05 percre nőtt**, 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/sérülthöz 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 2025-ben is emiatt.

A primer eseteken belül jelentős számban fordulnak elő traumás riasztások (kb. 50%). 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. Az Országos Mentőszolgálattal közösen OMSZ Főigazgatói utasítás formájában a helikopter riasztási protokoll megújításra került, mely során további hangsúlyt kapott a súlyos sérültek elsődleges prioritása, a további helikopter riasztások elősegítése, a szakmai konzultáció lehetőségének kiterjesztése, valamint technikai fejlesztésként megvalósult a mentésirányítási rendszer teljes

integrációja. Egy mentésirányítási informatikai állomás került a budaörsi, központi bázison kialakításra, mely segítségével a mentésirányítási rendszeren belül a helikopterek valós idejű mozgása, a fel és leszállások, kórházi átadások idő bélyege rögzül, valamint a mentési adatlap információtartalma adatvesztés nélkül átadásra kerül a légimentés részére.

Továbbra is eredményesen működik a repülés biztonsági szempontból és a bevetési hatékonyság növelése érdekében beindított légimentő koordinátori szolgálatunk.

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 légimentési képesség biztosítása, vagyis a mentőhelikopterek üzemeltetése és karbantartása is a társaság feladata. A helikopterek báziskarbantartását 2025. februárja óta az AEROPLEX Közép-Európai Légijármű Műszaki Központ Kft. végzi egy keretszerződés alapján. Ugyanakkor 2024 végétől már a társaság műszaki állománya képessé vált arra, hogy a forgalmi karbantartásokon és meghibásodások javításán kívül önállóan végezzen báziskarbantartásokat is.

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, mely 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. 2025-ben a mentőhelikopterek karbantartásával, biztosításával kapcsolatos ráfordítások fedezetére a korábban a Belügyminisztérium fejezeti előirányzatában rendelkezésre álló forrás átkerült a Rendőrség egyéb működési célú kiadások kiemelt előirányzatába. Ezen támogatást a társaság a Készenléti Rendőrséggel kötött szerződés keretében kapta meg. Mivel azonban a rendelkezésre álló összeg nem volt elegendő, ezért a Belügyminisztérium 2025. szeptemberében póttámogatást nyújtott a 2024. évi BM támogatásból visszafizetett összeg erejéig, melyet a társaság a még 2024-ben meghibásodott 2 hajtómű 2025. évi javítására és egy tartalék hajtómű vásárlására fordított.

Ezenfelül további póttámogatás csak kormány-előterjesztés keretében, a kormány ezirányú szándéka esetén lett volna biztosítható, amire azonban nem került sor. Ennek következtében a társaság 2025-ben 284.424 eFt veszteséget realizált. A közhasznú tevékenység 351.857 eFt veszteségét a vállalalkozási tevékenység 67.433 eFt-os nyeresége mérsékelte.

A társaság a légimentésen, mint főtevékenységén kívül 2025-ben vállalalkozási jelleggel a korábbi évekhez hasonlóan rendezvényeken egészségügyi szolgáltatást biztosító mozgóórséget, betegszállítást, oktatást, kórházak részére pedig repülésbiztonsági szolgáltatást végzett. Továbbá a mentőhelikopterek karbantartója részére a karbantartásokhoz kapcsolódó műszaki berepülésekhez pilótát biztosított. A vállalalkozási tevékenység bevétele a társaság összbevételéhez képest alacsony, mindössze 1,53 %-át érte el 2025-ben.

A társaság a vállalalkozási tevékenységét azért is folytatja, hogy a közhasznú tevékenység finanszírozásában előforduló elégtelenségeket kompenzálja. A vállalalkozási tevékenység teljesen elkülönül a közhasznú tevékenységtől. A társaság a vállalalkozási tevékenységének eredményét nonprofit gazdasági társaságként kizárólag a közhasznú tevékenységére fordíthatja.

Kiemelendő fejlődés 2025-ben, hogy a társaság műszaki állománya a tervezett 2-3 önálló báziskarbantartás helyett 4 karbantartást végzett el, ami egyrészt költségmegtakarítást eredményezett,

másrésről a szerelők olyan gyakorlatra tettek szert, ami a forgalmi karbantartásoknál is kamatoztatható, így téve lehetővé, hogy a mentőhelikopterek minél gyorsabban rendelkezésre álljanak egy meghibásodás után.

A társaság a forráshiány miatt, a tulajdonosi elvárásoknak is megfelelően takarékos gazdálkodást folytatott. Beruházásait is csak a legszükségesebbekre korlátozta.

Humánpolitika

2025-ben a szükséges anyagi 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. A 2021-2024 közötti egészségügyi ágazati béremelések eltérően érintették a társaság munkavállalóit. Az eltérő mértékű béremelés miatt bérfeszültség alakult ki az együtt szolgálatot teljesítő munkavállalók között, ami akár a repülésbiztonságot is veszélyeztetheti. Mivel a légimentésben kiemelten fontos a biztonság, ezért a bérfeszültség elkerülése érdekében a társaság 2025. augusztusában a tulajdonosi joggyakorló egyetértésével béremelést hajtott végre.

A másik probléma a pilóták magas átlagéletkora, mivel a 65 év felettek 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 mentőhelikoptereket karbantartó szakképzett szerelők és mérnökök létszám bővítése is szükséges az egyre szigorúbb EASA (European Union Aviation Safety Agency - Európai Repülésbiztonsági Ügynökség) előírásoknak való megfelelés, illetve az egyre több nem tervezett meghibásodás miatt. Ezen a szakterületen is nehéz megfelelő szakembert találni, mert igen szűkös a kínálat, a típusképzés pedig sok időbe telik, és igen költséges.

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 olajleválasztó 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 a 3 új bázison napelemek kerültek a tetőre, amik jelentős villamos energia megtakarítást tesznek lehetővé.

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 2025. évi forráshiány 2026-ban is fennáll.

2026-ban 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.

2026-ban a jelenleg rendelkezésre álló forrásokon kívül 2.379.944 eFt összegű további forrásra lenne szükség ahhoz, hogy a jelenlegi színvonalú légimentés zavartalanul fenntartható legyen veszteség nélkül.

A jelenleg rendelkezésre álló források mellett 2026 májusáig 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, a 2022-2023-ban átadásra került új bázisokat és az állami légimentés országos szerepét tekintve példa nélküli visszalépés lenne, jelentős terület és lakosság maradna légimentés nélkül.

- A 2019-ben beszerzett mentőhelikopter flotta működtetése műszaki szempontból egyre 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 többszáz ezer dolláros lehet.

A fenti okok miatt várhatóan egyre több anyagi forrásra lesz szükség az előre nem látható meghibásodások javítására, hogy megfelelő számú helikopter legyen üzemképes.

- A forgalmi karbantartás és a 2024 végétől végzett báziskarbantartás 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 legnagyobb részük nyugdíjba vonul, utánpótlásuk egyelőre korlátozott, a képzésük pedig rendkívül költséges.
- 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 kiemelkedő kockázati elemként megjelölt, szervezeten belüli bérfeszültség strukturált felszámolása megkezdődött a 2025. augusztusi béremeléssel. 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 korábban tervezett 4 új légmentőbázis 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 szerepelt.
- A szentesi bázis átalakítása 2025 októberében kezdődött meg, és 2026 elejére részben el is készült, így már a jogszabályoknak megfelelő feltöltőhelyként üzemel.
- A budaörsi bázis jogszabálynak való megfeleléséhez szükséges a leszállóhely fénytechnikájának átalakítása, mely 2026. április végéig meg fog történni. A bázis bővítése azonban olyan mértékű beruházást igényel, melyet a társaság nem tud önállóan finanszírozni, így ahhoz további támogatás szükséges.
- Annak érdekében, hogy a teljes ország lefedett legyen gyors elérésű légmentéssel, szükséges Magyarország észak-nyugati régiójában is egy légmentő bázis létrehozása, melyre alkalmas helyszín lehet a pápai katonai reptér, melynek előkészületei megtörténtek, annak megvalósítása 2 hónapon belül végrehajtható egy ideiglenes konténerbázis kialakításával alacsony költséggel. A balatonfüredi bázis áthelyezése Pápára 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. 2026-ban nagy karbantartások következnek, így a tervek szerint a társaság műszaki állománya csak 1-2 saját báziskarbantartást tud elvégezni.
- 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 2025. évhez hasonlóan a műszaki állomány továbbra is részt vesz a „Szervezeten Belüli Együttműködés” képzéseken.
- Tekintettel a munka- és pihenőidő szabta hatályos korlátozások miatt, jelenleg a légmentés napkeltétől napnyugtáig tervezett ügyleti rendelkezésre állást nem tud megvalósulni, ugyanis a nyári időszakban a napnyugtát megelőző több mint 2 órával be kell fejezni a légmentő szolgálatot ahhoz, hogy a 11 órás pihenőidő érvényesíthető legyen, és másnap reggel a szolgálat 7:00 órakor megkezdhető legyen. 2026-ban kísérleti jelleggel a légmentési képesség

kiterjesztése érdekében, a rendelkezésre állás kiterjesztését tervezi a társaság a tavaszi és az őszi időszakban az ügyeleti idő nyújtásával, a nyári időszakban pedig az ügyeleti idő eltolásával a két országrész között.

- 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. Ezentúl a magas szintű orvosszakmai megfelelés miatt a nagyértékű orvostechnikai eszközök folyamatosan cserére szorulnak.
- A 2023 szeptembere óta 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. Szükséges lenne azonban ezen járművek cseréjére a következő 1-2 évben.

Budaörs, 2026. április 2.

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



A társaság vezetője