

Jegyzőkönyv

A Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség
(továbbiakban MKSSZ)
Évi rendes közgyűléséről

Az ülés helye: MÁV Oktatási Központ, Budapest, Tatai u.79. (földszinti terem)

Az ülés időpontja: 2011. március 5. 10 óra

Ferenc Vince, az MKSSZ elnöke a gyűlést megnyitja, megállapítja, hogy a közgyűlésen a mandátummal rendelkező tagok döntő többsége jelen van **49** fő a 65-ből. A közgyűlés határozatképes.

Az elnök javaslatot tesz, hogy a jegyzőkönyvet Filipovits Attila vezesse, valamint hitelesítőnek Doszpoth Miklóst és Sebők Vendelt javasolja.

A közgyűlés nem javasol más személyeket, a javaslatot – szavazással – a közgyűlés egyhangúlag elfogadja.

Ferenc Vince javaslatot tesz, hogy a közgyűlés válasszon egy Jelölőbizottsági elnököt és 2 tagot. Elnöknek Fehér Lászlót, tagoknak pedig Hallai Ferencet és Sallai Zoltánt javasolja.

A javasolt személyek elfogadják a jelölést.

Nincs más javaslat.

A közgyűlés mindhárom személyt – egyhangúlag elfogadja.

Ferenc Vince javaslatot tesz, hogy a közgyűlés válasszon egy Mandátumvizsgáló és Szavazatszámláló Bizottságot. Elnöknek Dózsai Mihályt, tagoknak pedig Mátyus Lászlót és Juhász Tamást javasolja.

A javasolt személyek elfogadják a jelölést.

Nincs más javaslat.

A közgyűlés a javasolt személyeket egyhangúlag elfogadja.

Ferenc Vince előterjeszti a közgyűlés napirendjét, és kéri a közgyűlést, hogy a 4. napirendi pontot hozzák az 1. helyre, így a módosított napirend a következő:

1. Szakmai vezető váltás
2. Az elnökség beszámolója
3. Beszámoló a 2010 évi gazdálkodásról, és a közhasznúsági jelentés elfogadása
4. A Felügyelő Bizottság beszámolója
5. Elnökségi tag választás
6. 2011-s versenynaptár
7. 2011-s költségvetés
8. Egyéb

Nincs más javaslat napirendi pontra.

A közgyűlés tagjai egyhangúlag elfogadják a Ferinc Vince által javasolt napirendet.

Ferinc Vince megkérdezi a közgyűlést, hogy hozzájárul-e hogy a közgyűlésről hangfelvétel készüljön.

A közgyűlés tagjai egyhangúlag hozzájárulnak a hangfelvétel készítéséhez.

Ferinc Vince megkéri Dr. Kecskeméti Tamást, hogy tájékoztassa a közgyűlést az MRSZ helyzetéről.

Dr. Kecskeméti Tamás: Szeretettel üdvözlök mindenkit. Egy nagyon jelentős szegmense vagytok a magyar repülésnek. Most már 2 hónapja vagyok elnöke az MRSZ-nek, és egyből szeretném megköszönni mindenkinek, akik rám szavaztak, és azoknak is akik nem. Nagy megtiszteltetés elnöknek lenni, és egyben óriási feladat is. Sajnos az MRSZ nagyon gyenge helyzetben van. Kényszerből alakultak olyan szövetségek, mint ti is vagytok. Az 1990-es állapothoz képest az MRSZ szava, a helyzete gyökeresen megváltozott. Amikor 1990-ben az MHSZ megszűnt, és az MRSZ megalakult ez egy roppant gazdag szervezet volt. Aki Budaörsön járt, láthatta a gazdaságunkat. A klubok megkapták a vagyonaikat, ahogy akkoriban a kelet-európai szocialista országokban ez szokás volt. De sajnos kevesen voltak akik értettek a klubok működéséhez, és így fölélték a vagyont. Az MRSZ központja gyengült. Megtörtént a repterek önkormányzatokba adása is. Érezhetjük az orvosi vizsgálatok körüli hercehurcát. Dolgozunk a légterünk korlátozási szorításán is. A műszaki felügyelet miatt is szükség volt a saját szervezet kialakítására. A budaörsi reptér állapota nagyon rossz. A vagyon ellopása működött, és olyan embert vártak, aki politikus vagy mágán. De ezek az emberek sem tudtak támogatni, hiszen a párt diktálta a dolgokat. Az MRSZ-nek több a hiánya, mint a vagyona, de a helyzet nem rossz. A jelenlegi légügyi helyzetben is tenni akarunk a repülésért. Új légügyi koncepció lesz. Több munkacsoport alakult. Tagjai vagyunk mi is a munkacsoportoknak. A sportrepülést definiáljuk. A légügyi igazgató vette a lapot. Szövetségest keresünk magunknak. Hogy ki lehet a szövetségesünk? Hát a HM. Velük nagyobb erőt tudunk képviselni, és a tárgyalások során tát karokkal fogadtak. Úgy néz ki, hogy március 20-a környékén együttműködési megállapodást kötünk. Sok dolgot sértünk, és megpróbálunk az anyagi présen is változtatni. Ha változtatunk, akkor a jogászoknak is ez év végéig le kell, hogy zárják a dolgokat. A szakmai tudást, képességeket szívesen fogadjuk, és kérlek benneteket, hogy törekedjete arra, hogy a vízcspából is az MRSZ és a sportrepülés folyjon. A sportfegyelmetlenségeket ne tűrjük egymás között. 1963-ban az USA tekintélye a világban nagyon mélyponton volt, és az emberek várták hogy mit tegyen a központi kormány. Ekkor volt Kennedy-nek az a híres kifejezése, hogy „ne azt nézzétek, hogy mit adhat Amerika nektek, hanem hogy ti mit adhattok Amerikának”. Én ugyanezt kérem tőletek, hogy ne azt nézzétek, hogy mit kaphattok az MRSZ-től, hanem hogy ti mit adhattok az MRSZ-nek. Meglátjátok, hogy sokkal jobban fogunk élni, és jobban fogjuk érezni magunkat, és szabadon fogunk repülni a magyar légtérben. Köszönöm a figyelmet.

Ferinc Vince: Köszönjük szépen a tájékoztatást, és sok sikert kívánunk az elnökségnek és legfőképp neked. Reméljük, hogy sikerülnek az elképzelések, nem önzetlenül kívánjuk, de szeretnénk ebből mi is profitálni.

Nagy Attila: Annyi kérdésem lenne, hogy már 8-10 éve vagyunk MRSZ tagok. Egyszer volt, hogy kaptunk tagsági kártyát, de azóta semmi. Tervezik, hogy lesz ez ügyben változtatás?

Dr. Kecskeméti Tamás: Jó helyen tapogatódzol. Aki MRSZ tag, annak automatikusan jár az NSSZ kártya. Azt tervezzük, hogy az MRSZ saját kártyát fog kiadni, és remélhetőleg használható kedvezményeket tudunk biztosítani mellé. Egyelőre nem mondanék róla többet, amíg nem biztos az egész. A másik dolog, hogy talán ti vagytok az egyetlenek, akik rendszeren leadjátok a névsort, ellentétben más szervezetekkel, akik befizetik a díjat, de nem tudjuk kinek a nevében, mert névsort nem kapunk hozzá.

Nagy János: az interneten olvastam az állásfoglalást, remélem a jövőre nézve látjuk a 4500 Ft összeg mire van elköltsve, a szakbizottság tagjait és egyéb információkat tegyetek közzé a neten, hogy kellő tájékoztatást kapjunk.

Dr. Kecskeméti Tamás: Érintetted a lényegét, az MRSZ kommunikációja az elmúlt években szinte nulla volt. Az MRSZ honlapján többéves adatok vannak rajt, de a legfrissebbek nincsenek. Úgy tervezzük, hogy az MRSZ honlapját minimum heti rendszerességgel frissíteni fogjuk. Már sok személycserét is végrehajtottunk, ebben is lesz személycsere. A honlapon keresztül mindenki értesülni fog az MRSZ dolgairól. Egyszerre próbáljuk az adósságállományt csökkenteni, a munkacsoportokkal a megfelelő színvonalon képviseltetni magunkat, egyszerre próbálunk kommunikálni a tagsággal, ezért jöttem el ide is. Amikor már látszik a jövő, akkor azt is kommunikálni fogjuk, de azért az elmondottakból látszik mi várható a jövőre nézve. Igen, azt szeretnénk, hogy az MRSZ-t ne kelljen elhagynia a tagságnak, úgy kell dolgoznunk, hogy a tag akarja, hogy MRSZ tag legyen.

Szakály Lóránd: Mi a helyzet a honvédség földközeli repülésével és ezáltal a légtér igényével kapcsolatosan?

Dr. Kecskeméti Tamás: A Magyar Honvédség kidolgozott egy tervet, és meghívott bennünket is. Az összes kérésünket elfogadták. Nagyon nem kell tartani a dolgoktól, mert a nyári időszakban heti 1 alkalommal tervezik a repülést, mivel nincs pénzük üzemanyagra. A balatoni légtérrel kerülik, hogy ne zavarják a turistákat, az alacsonyan szálló gépek.

Vég Pál: Péntek délelőttől kedd délelőttig biztos, hogy nem fognak repülni a gépek, ezért ha versenyekre is megyünk, még hétfőn is nyugodtan haza tudunk repülni.

Vizsi Lajos: A légügy hozott egy olyan határozatot a rádiózással kapcsolatban, hogy a földről való rádiózást csak oktatói szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy végezhet.

Dr. Kecskeméti Tamás: Ez így van, nem tekintem én ezt olyan magas követelménynek. Bármilyen oktatói szakszolgálati engedéllyel lehet ezt művelni. Ez a balesetveszélyes helyzetek miatt történt, és támogatjuk is ezt a törekvést.

Ferinc Vince: Köszönjük szépen. Még mielőtt megkérem Szakács Gábort, fölvezetésként szeretném elmondani, hogy 768 tag után fizettünk MRSZ díjat, de nagyon hamar pótolnom kell a listát, mert már 800 fölött van a létszám, egész pontosan 848 fő. Ebből 841 fő az, akinek pilóta jogosítása is van. Az A1-es kategóriában nyilvántartunk 334 gépet, az A2-ben 42 gépet, az A3-ban ami teljesen új, 71 gépet tartunk nyilván. Regisztrált oktatónk 159 fő. Azt tudjátok, hogy az oktatási jogunk fel van függesztve A1-es és A2-es kategóriában is. Közel 100 gépnek a légialkalmassági bizonyítványa visszavonásra került az év elején, ezzel kapcsolatban már született egy főmérnöki utasítás, amit mindnyájan megkaptatok. És azt is láthattátok, hogy mi a feltétele annak, hogy visszakapjátok a jogosítást. Felvezetésként csak azért mondom el, mert jelentős részben a szakmai munka milyensége okán jutottunk el oda,

hogy nem oktathatunk, és egy csomó gépnek nincs légialkalmassága. Január 24-én a honlapra is felkerült, hogy javaslatot tettünk arra, hogy az MRSZ főpilóta és főmérnöke, az UL szakági helyettesét Végh Pált mentse fel tisztségéből, és megneveztük Szakács Gábort, akit erre a pozícióra javasolunk kinevezettni. Ez felkerült a honlapra, de azért megkérdezem, hogy kívánja-e valaki hogy felolvassam. Senki nem jelez, ezért nem is húzom vele az időt. Erre a felvetésre jött egy fellebbezés, és azt nem tehetem meg, hogy nem olvasom fel. Azért is, mert a borítékra van írva hogy Ferinc Vince elnök útján a közgyűlés részére.

1. sz. melléklet

Ezt a fellebbezést mindnyájan olvashattátok a közgyűlési anyagban, amit megkaptatok. Tettem én a Végh Pál fellebbezéséhez megjegyzést, engedjétek meg hogy ezt is felolvassam.

2. sz. melléklet

Vörös Gyula: Ügyrendi javaslatként kérném, hogy a kedves barátunk nevét ne említsük, és se ne dicsérjük, se ne gyalázzuk és a beérkezett fellebbezés 5-ös pontjától mindenki tartózkodjon, és ne mondjunk se jót, se rosszat.

Ferinc Vince: Jó rendben. Én azt hiszem, a magam részéről méltányolni tudom. De nem hiszem, hogy ezzel az emléket sértenénk. Bemutatom Szakács Gábort, aki az MKSSZ munkáját is irányítja, aki az MRSZ főmérnökének és főpilótájának UL szakági helyettese, és ő az, aki a szövetség szakmai munkáját a jövőben viszi.

Szakács Gábor: Szervusztok, jó pár ember ismer engem személyesen, egy jó párnak meg gondolom az arcom ismerős. Akik nem ismernek engem, szeretnék röviden bemutatkozni. 34 éves vagyok, a szakmai múltamról annyit, hogy Szolnokon végeztem a Repülőműszaki Szakközépiskolában repülőgép-szerelőként. Katonai pilóta szerettem volna lenni, de ez az álom szertefoszlott, amikor megszüntették a katonai pilótaképzést. Molnár Zolihoz kerültem Egerbe repülőgép-szerelőként, a sárkányok szárnyait csináltam először, majd pedig az Apollo Fox gyártásában is igen jelentősen részt vettem. Tettem egy rövid kitérőt a gyalogsárkányozás irányába, aztán volt szó róla hogy a motoros sárkányozásba is belecsöppenek, de az élet hála Istennek másképp hozta, 2000-ben felvettek a Nyíregyházi Főiskolára, ott végeztem repülőmérnökként, ott szereztem a kereskedelmi pilóta jogosításomat, majd szerencsémnek köszönhetően felvettek a Sky Europe fapados légitársasághoz, ott kaptam Boeing első tiszti kiképzést, majd 2 év múlva kapitányi kiképzést is kaptam. Ez a cég azóta már sajnos csődbe ment Jelenleg a Travel Service légitársaságnál dolgozom Boeing 737-es kapitányként, és idén január elsejétől ennek a légitársaságnak én vagyok a magyarországi főpilótája és repülési igazgatója. Viszont a szívem csücske az mindig is a kisgépes repülés volt, amiért a kollégáim többször meg is vetettek. Amikor az elnökség felkért erre a pozícióra, egy kis gondolkodási idő után igent mondtam. Minden tölem telhetőt meg fogok tenni. Miután megválasztottak, jött is a kérés, de nem jó diktatórikusan indítani, és így az elnökség javaslatát is meghallgatva döntöttem úgy, hogy az A1, A2, A3 ágazati vezetőket a beosztásából felmentem. Erről a vezetők írásban tájékoztatást fognak kapni. Itt van nálam egy lista, akiket az A1, A2, A3 főpilóta és főmérnöki beosztásával szeretnék megbízni, szintén írásbeli tájékoztatást fognak kapni. Az ágazati vezetők 1 héten belül kinevezésre fognak kerülni, az A1, A2, A3 főpilóta és főmérnöke közül, valamelyik személyt fogjuk majd megbízni közösen az elnökség egyetértésével az ágazati vezető feladatának az ellátásával. Miért történt ez így? Úgy gondolom, hogy a Pali szakmai hozzáértését, hozzáállását soha senki nem vitathatja, és senki meg nem kérdőjelezheti.

Ami miatt viszont mérlegelnem kellett, hogy az az állapot mindenképpen tarthatatlan, hogy a vezetőség nem tud együttműködni valamelyik ágazat főmérnökével vagy főpilótájával. Ez sehova nem vezet, ez egy helybetopi állapot. Nagyon bízom benne, hogy azok a nevek, akiket én most itt felsorolok, azok megfelelő hozzáértéssel, és hozzáállással fognak ehhez a dologhoz állni. Nagyon bízom abban, hogy az idő a mi helyességünket fogja igazolni. Mondanám a neveket:

A1 főpilóta: Sebők Vendel

A1 főmérnök: Dr. Ordódy Márton

A 2 főpilóta: Tóth József

A2 főmérnök: Dancsó János

A3 főpilóta: Kubicsek Attila

A3 főmérnök: Sörös Péter.

Ezeket az embereket tartjuk megfelelőnek. A szakmai szabályzatnak nem felel meg mindenki minden tekintetben. Nagyon rövid határidőn belül módosítani szeretnénk a szakmai szabályzatunkat úgy, hogy lazítsunk azokon a szigorú szabályokon annak érdekében, hogy az életszerűség felé mozduljunk el. Például egy főmérnöknek nem biztos, hogy akár egyetlen egy óra repülési tapasztalattal kell, hogy rendelkezzen ahhoz, hogy megfelelő műszaki véleményt tudjon nyilvánítani. Ennyit szerettem volna elmondani, és várom a kérdéseket, ha van valakinek. Ha nincs kérdés, én megköszönöm a figyelmet.

Ferinc Vince: Köszönjük szépen, és ezzel megnyitom a napirendi pont vitáját.

Vég Pál: Azzal kezdeném, hogy Szakács Gábor szakmai tudásával semmi bajom nincs. Nem egy folyamatos hozzászólást akarok ezzel kapcsolatban, csak reagálok azokra, amik idáig elhangzottak. A budaörsi megbeszélésen az én olvasatom szerint nem úgy fejeztük be a megbeszélést, hogy el van döntve a dolog, úgy nyilatkozott a főpilóta és a főmérnök úr is, hogy meg kell várni a közgyűlést. Véleményét és határozatait figyelembe véve döntenek majd el, hogy felmentenek-e a szakmai vezetői beosztás alól vagy nem. Nem értem ez hogy változott meg, és a Gábor kinevezése is. Mondom ezt amellet, hogy a Gábor személye ellen semmi kifogásom nincs, személyes kapcsolatban voltunk már középiskolás idejéből. Én csak az elnökség ilyenfajta eljárását továbbra is kifogásolom. Kezdjük ott, hogy hogy jutott nekem eszembe bruttó 100000 Ft-ot kérni a szövetségtől? Elmondom nektek, hogy úgy, hogy láttam, hogy Ferinc Vince több mint 100000 Ft-ot vesz fel a közösen összeadott pénzünkből, azt viszont nem tudtam belátni, hogy miféle munkát csinál ezért a pénzért. Azzal viszont tisztában vagyok, hogy mit teszek. Ha elolvassátok a javaslatot a szakmai vezető váltásra, abból azt is ki lehet olvasni, hogy szakmai vezető voltam, A2-es ágazati vezető voltam, A2-es főmérnök voltam, A2-es főpilóta voltam, tehát 3 vagy 4 ember helyett dolgoztam egyszerre, és hogy nem eredménytelenül, azt 2 szám bizonyítja. Amikor 2000ben az A2-es gépeket is lehetett azonosító számmal ellátni, összesen 8 gépet regisztráltam, és most itt az elhangzottak alapján tudjátok, hogy már megközelíti az 50-et. Ami még gond, hogy összemosódott a repülőmérnöki iroda és a szakmai vezetés. Aki nem tudta maga megoldani, annak én felajánlottam a segítségemet, mert a vállalkozásom lehetővé teszi.

Ez az a dolog, ami a Vince előadásában úgy tűnik, hogy összemosódás lett volna. Amelyik gépekre megcsináltam a dokumentációkat, az a mai napig rendben van. Például a Koncsár dokumentációját is én tettem rendbe. A botkormányosoknál az emberek rájöttek, hogy a dokumentációnak rendbe kell lenni, és ha saját maguk nem, akkor vagy én, vagy más repülőmérnök megcsinálta a dokumentációt. Tehát az összemosódás ebben nyilvánult meg, hogy elkészültek a dokumentációk, amit láhattok is a listában, hogy 33 típust a hatóság is elismert. Ezeknek a dokumentációit is az én irodám készítette el. A 37 botkormányos típus mindegyik dokumentációja rendben van, vagy a tulajdonos hozta, vagy az iroda készítette el. Az összes botkormányos gép repülhet, egyetlen egynek sem kellett visszavonni a légialkalmassági tanúsítványát. Egyetlen egy értekezletet kell tartanom, és a kiképzés is folytatódhat. Nem igaz amit a Vince mondott, hogy le van állítva a botkormányos kiképzés és a gépek is. Igaz, hogy 3 meg 4 ember helyett dolgoztam. Ezek után természetes, hogy fellebbezéssel éltem a közgyűlés felé. Meg kell említenem Gulyás Imrét, aki 40 éves szakmai tapasztalattal rendelkezik, és 2 diplomás repülő gépészmérnök. Ezeket azért mondom, hogy el tudjátok dönteni, hogy megérdemlem-e ezt a felmentést. Az, hogy az elnökség felmentett határozat nélkül, nem is kifogásolom. Ha maradhatnék, se vállalnám ezzel az elnökséggel. Az UL A2-t annyiban érzem magaménak, hogy az első UL-nek én készítettem a dokumentációit, én repültem be, és 89 óta csak ezekkel foglalkoztam. Az UL A2 nélkülüm is fog menni, felajánlom hogy ingyen és bérmentve tovább is tudnám csinálni, ha nem nektek, akkor is csinálom, legfeljebb nem nektek.

Sebők Vendel: Annyit szeretnék hozzátenni, hogy ez nem a Vince ötlete, hanem a ti ötletek volt. Mi ezt a véleményt megbeszéltük, egyeztettünk a Palival is, de ő nem volt hajlandó az együttműködésre. Ezen gondolkoztatok el. Az elnökség a Marcit kivéve egyöntetűen döntött a Pali felmentéséről.

Ferinc Vince: Hogy a budaörsi megbeszélés óta miért változott a helyzet pontosan nem tudom, és azt sem hogy honnan vetted, hogy majd a közgyűlés után döntenek így ez ügyben az MRSZ szakmai vezetői. Az hogy 3-4 ember helyett dolgoztál, nem kellett volna, és próbáltunk a szemléleteden változtatni, de sikertelenül. A felvett több mint 100000 Ft a tisztségviselők pénze, igaz, hogy nagy része az enyém, de én is futkozok a legtöbbet. De ebben benne vannak a te szerződésen felüli költségterítések is. A szakmai munka rendben volt? Te írtad le, hogy az UL A2-es oktatási jogosultságot felfüggeszted. Lehet, hogy én értelmezem rosszul. Ha úgy járnál el mint az A1-esek, akkor 10 típusnak fel kellett volna függeszteni a repülési jogosultságát. Voltak egyéb sikereink is, amit néhány büntetés is jelképez. A Gulyás Imre tudását nem vitatja senki, de bizonyos dolgokban ragaszkodsz a szabályzatunkhoz, más esetben meg eltérsz tőle. A Szakács Gábor az előbb vont a vissza a tisztségedet. A te tudásodat és a munkádat senki nem vonja kétségbe. Kértelek a kompromisszumos megoldásra, de nem voltál rá hajlandó. A gépek berepülését más pilóta is végre tudja hajtani, és ha lajstromozni fogják, ott is megvan az arra illetékes ember.

Martinecz Endre: Nem kell berepülni, csak indokolt esetben.

Ferinc Vince: A szakmai szabályzatunk egyre jobban szigorodott, ami úgy néz ki, hogy annak csak te tudsz megfelelni. Egyes esetekben szigorodik, más esetekben pedig visszalépést tapasztalunk. Az elnökség szóvá is tette, hogy ne magadra írd a szabályzatot. Budaörsön az MRSZ elnökségi előtt írtuk át az A1-est, merthogy az A2-est nem mutattad meg az elnökségnek, minden bizonnyal igazad is van, ha nem mutatod be, én úgy gondolom, hogy nincs, de ez egy más dolog. Úgy gondolom, hogy ezeket a feltételeket azért szabta, hogy csak te tudjál nekik megfelelni.

Az elvégzett munkád egy percig nem kérdőjelezem meg, amit a magyar sportrepülésért tettél. Mindannyian hálásak lehetünk neked, és remélem, hogy még sokáig együtt fogunk működni különböző területeken. Nem értem a fellebbezésed okát. Én a tagságot képviselem, és vállalom a velejáró következményeket.

Kovács Árpád: 40 éve ismerem a Dancsó Jánost, és azt tudom, hogy 20 éve föl sem emelkedett semmiféle repülő szerkezettel. Azt is tudom, hogy ő bányamérnök.

Vörös Gyula: Én egy más szemszögből szeretném megvilágítani a dolgokat, elfecséreltünk másfél órát, és nem arról beszéltünk, hogy mi a lényeg. Az, hogy a közgyűlés döntsön a fellebbezésről. A szabályzatunk leírja, hogy a közgyűlés dönt a tisztségviselők választásáról, és leváltásáról. Lehet azt mondani, hogy a szakmai vezető nem tisztségviselő, a honlapon viszont írja a névsort. Az alapszabály szerint Végh Pál is tisztségviselő! Figyelmeztetek mindenkit, hogy személyes vita miatt, nehogy az elnökség döntsön, hanem az alapszabályt tartsuk be, és a közgyűlés döntsön. A Szakács Gábor döntésének örülök. Csak arra kérek benneteket, hogy az alapszabály betartását tartsuk tiszteletben.

Sebők Vendel: Gyula barátunk összekeveri az alapszabály és a szakmai működési szabályzatot. Ez két külön dolog. Amúgy ez pontosan a Palinak a bevett gyakorlata, soha nem választotta a közgyűlés a szakmai vezetőket, csak a társadalmi vezetőket.

Ferinc Vince: Az alapszabály mindenki által letölthető formula, amely minden egyes társadalmi szervezetre vonatkozik. Az alapszabály leírja, hogy a tisztségviselőket a közgyűlésnek kell választani, mint ahogy eddig is történt és ezután is így lesz. Nagyon jól tudod, hogy az MRSZ főpilótáját, főmérnökét műszaki ellenőrt nem az MRSZ közgyűlése határozza meg

Nagy János: Itt feszültséget okoz, ha az ember olyan gazdasági tevékenységet folytat, ami ehhez a szakterülethez igen közel áll. Így a saját érdekérvényesítés elindul egy idő után. Az alapszabályunkba kellene egy utalás, hogy az, aki ilyen gazdasági tevékenységet folytat, nem lehet vezetőségi tag, nem lehet vezető. Miután társadalmi szerveződés vagyunk, be kell írni az alapszabályba, és akkortól kezdve nincs ilyen problémánk.

Kőszegi Péter: Ma Magyarországon ki és milyen feltételekkel adhat ki légialkalmassági engedélyt?

Vég Pál: Légialkalmassági engedélyt az MRSZ és az általa megbízottak adhatnak ki. Én nem vagyok boldog, hogy ez a helyzet kialakult. Nem ez a legboldogabb pillanata az életemnek. A konfliktus pontosan onnan indult ki, hogy az elnökség bele akart szólni a szakmai vezetésbe. És még ha most kirúgtok, akkor is elégedett vagyok a döntéssel, mert nem viselné el a lelkiismeretem, ha akkor belemegyek abba, amit kértek tőlem. Azt hiszem, hogy értitek, hogy a barátunkra gondolok. Azt kértétek, hogy vagy kinevezem, vagy pedig engem is kirúgtok. Azzal szeretném befejezni, és titeket is megmentelek a további kínlódástól, hogy létezik itt Magyarországon egy olyan egyesület, ahol csak botkormányosok vannak, ezt a sportegyesületet át fogjuk alakítani, tovább fog működni ugyanabban a rendben mint eddig, és akinek ez tetszik az megmarad a sportegyesületben, akinek nem, az kiiratkozik. Itt nyilvánvalóvá vált, hogy az A1 és az A2 ágazat nem tud együtt dolgozni. Meg fogjuk oldani, köszönjük szépen.

Ferenc Vince: Van kitétel az alapszabályban az összeférhetetlenség miatt. Engedélyt kiadhat a hatóság, az MRSZ, és a Szakács Gábor.

Zelényi Endre: Hiába szavazunk bármit, az MRSZ főpilótája dönt.

Ferenc Vince: Dancsó Jánost nem ismerem személyesen. Műegyetemet végzett, műszaki mérnökként dolgozott, nagyon régóta ott van a repülésben, épített autogyrót, épített botkormányos repülőgépet, motoros sárkánnyal folyamatosan repül, 2 éve repül botkormányossal is, ami idő alatt közel 100 órát repült. 1995-ben elvégzett egy műanyag gép építő és javító tanfolyamot.

A közgyűlést megkérem, hogy szavazzon a Végh Pál fellebbezésével kapcsolatosan, hogy elutasítja-e a fellebbezést?

A közgyűlés 27 szavazattal elutasítja, 12 szavazattal tartózkodik, és 5 szavazattal elfogadja. Megállapítom, hogy a közgyűlés a fellebbezést elutasította.

Írtam én a Palinak sms-t, e-mailt, próbáltalak telefonon is elérni. Szeretnék megkérni, hogy az MKSSZ-t érintő valamennyi iratot, dokumentumot, bélyegzőt légy szíves adjad le. Van erre mód és lehetőség, hogy ezt a mai napon megtegyük? Szépen megkérlek, hogy a szünetben ezt ejtsük meg, meg az előző szerződés fölmondását, amit már e-mail-ben elküldtem, azt is szeretném, hogy átvennéd.

Ezt a napirendi pontot lezárom.

2. napirendi pont: Az elnökség beszámolója a 2010-es évről:

Ea: Ferenc Vince

Írásos anyag a 3-as számú mellékletben.

Nagy János:javaslom, hogy legyen egy microlight kategóriánk, amely a 120 kg súly alatti gépeket vonja össze.

Dr. Ordódy Márton: A sportkódex szabályozza az összes szerkezetünket, és nálunk egy kategóriába van sorolva.

Az elnök megkéri a közgyűlés tagjait, hogy szavazással döntsenek a beszámoló elfogadásáról.

A közgyűlés a beszámolót egy tartózkodással elfogadta.

20 perc ebédszünet után folytatódott a közgyűlés 12.50-kor.

3. napirendi pont: Gazdasági beszámoló a 2010-es évről

Ea: Ferenc Vince

Nagy Attila: Mi a hitelre kapott kamat? A tovább számlázott tagdíjak dolgait nem értem, mert szerintem nem passzol. A takarékoskodás nekünk is el kellene indítani, és pl. a pilóta regisztrációs díjat csak egyszer fizessük be. Soknak tartom a versenytámogatási összeget. A számlázó program lehetne ingyenes, és a jövő évi programfejlesztés is van.

Ferinc Vince: Az egri repülőgépgyár kölcsönhöz folyamodott, és adtunk kölcsönt nekik. Ezt kamatostól térítette vissza. A felügyelő bizottság véleményét figyelembe véve, próbálunk ennek a szellemében élni, és nem hitelezni. Tovább számlázott tagdíj és biztosítás 6 500 000 Ft lejjebb pedig csak valamennyi, ott van, hogy biztosítás, abban nincs tagdíj. A számlákon úgy megy ki, hogy ezek a pénzek tovább számlázottak. Valami miatt a könyvelés összevonta. Odaírta a tagdíjat is, de az a biztosítási díj. Az MRSZ tagdíjbeli differencia pedig abból adódott, hogy tavaly január 31-ig mindenkinek megelölegettük a 2500 Ft-os díját, akik pedig késve fizettek, azok már 3000 Ft-ot kellett, hogy fizessenek. Illetve vannak olyan új tagjaink, akik az év utolsó napjaiban jelentkeznek be, azokat nem regisztráljuk arra az évre az MRSZ-nél. Ez egy sportszövetség, nem kizárólag rekreációs repülésről szól az egész. Szeretném, ha még több pénzt költenénk a versenyekre. Az egyszeri pilóta regisztrációs díjból nem tudunk gazdálkodni. A számlázó program dolgaival a napokban szembesültem, hogy nem biztos, hogy jó befektetés volt. Bár azt ígérték, hogy benne lesz a frissítése, de úgy néz ki, hogy ez nem történik meg. Egy kialakult rendszeren nem biztos, hogy jó, ha változtatunk. Én ragaszkodnék hozzá. A gépkocsi használat fedezi az elnökség mozgásainak a költségét, és ilyen címen kapta az elnökség az egyéb rezsik kiadásaira is a pénzt.

Tóth Zsuzsanna: A biztosítási tételeket csökkenthetnénk. Az NSSZ kártya például nyújt egy bizonyos fokú balesetbiztosítást.

Ferinc Vince: Én nem ismertem ezt a fajta lehetőséget, és azt hiszem nálunk senki sem. Köszönöm szépen, hogy felhívtad rá a figyelmünket.

Kerekes László: A sporttámogatás az MRSZ közgyűlésen kis létszámú volt, de így is 1, 2 millió forinttal kellett, hogy támogasson minden szakágat. A mi szakágunk megállapodott az MRSZ-szel, nem tudom, hogy ti megkaptátok-e? Az MRSZ a sport támogatására lévő szervezet. Az MRSZ díj növekedésével el kell, hogy érjük, hogy a 2/5-öd részét fordítsa vissza a versenysport támogatására.

Ferinc Vince: Én csak meg tudom erősíteni a Guriga mondandóját, kardoskodunk azon, hogy benne legyen sporttámogatás is, de a közgyűlés fog dönteni

3. napirendi pont: A felügyelő bizottság beszámolója

Ea: Szabadi Tibor

Írásos anyag a 4. sz. mellékletben

Vörös Gyula: Mit jelent társadalmi szervezetekről szóló 24-es § d pontjában, hogy a közgyűlés küldöttgyűlés elviékben. Pénzügyi beszámolója ellenőrző testület, illetve könyvvizsgáló írásos jelentése hiányában döntést nem hozhat.

Ferinc Vince: Nem értem, hogy mire szólt a kérdésed.

Vörös Gyula: Amikor a Vince feltette a honlapra az egyéb tervezeteket, a felügyelő bizottság írásos jelentését, amit a kolléga most felolvasott, annak is ott kellett volna lennie.

Szabadi Tibor: A felügyelő bizottság a közgyűlés felé számol el, és nem a világ felé.

Ferinc Vince: Én nem akarom ezt értelmezni. A gazdasági beszámolót megkaptátok, ezt írásban véleményezte a szervezetünknek ebből a célból létrehozott bizottságának a vezetője. Úgy gondolom, hogy megfeleltünk a követelményeknek.

Mészöly László: Az a kérdésem, hogy kinek mikor adhatunk kölcsön, a másik, hogy kik azok, akik tartoznak?

Ferinc Vince: Az Apollo cégnek adtunk kölcsön, aki mindig kamatostól fizette vissza. De ezt a rendszert a felügyelő bizottság nehezményezte, azóta nem adunk kölcsön.

A szentesi klub 2009 óta tartozik, azóta fel lett függesztve. 2010-ről tartozik a szervezetünknek 106000 Ft-tal az ADC. 7000 Ft-tal az Esztergomi Repülőklub. 52000 Ft-tal a Free Wings. 10000 Ft-tal az Izsáki Repülőklub. 26500 Ft-tal a Jászszenlászói Egyesület. 5000 Ft-tal a Mátrai Repülőklub. 15000 Ft-tal az MSE. 5000 Ft-tal az Oldtimer Repülőklub. 52500-zal az öcsényi botkormányos klub, de ennél a klubnál van egy kettősség. 12500 Ft-tal a Paksi Repülőklub. 32500 Ft-tal a Turul Hungária. 11500-zal a Zenit sportrepülő egyesület. Az összes tartozás 359000 Ft.

Rimóczi Ferenc: Miért is tartozik az egyesületünk?

Ferinc Vince: Már elmondtam, hogy azokat az embereket jelentettük le, akik január 25-ig a listán szerepeltek.

Az elnök megkéri a közgyűlés tagjait, hogy szavazással döntsenek a gazdasági és a felügyelő bizottság beszámoló elfogadásáról.

A közgyűlés a beszámolót 2 tartózkodással, azt elfogadta.

Ferinc Vince: A közhasznúsági jelentést elküldtem e-mail-ben, akarjátok-e hogy felolvassam? Ha nem akkor szavazásra bocsátom a közhasznúsági jelentés elfogadását. Van-e hozzáfűznivaló?

A közgyűlés a közhasznúsági jelentést 1 tartózkodással, azt elfogadta.

5. napirendi pont: Elnökségi tag választás

Ferinc Vince: A hiányos elnökséget kell kiegészítenünk, ezzel kapcsolatban felkérném a jelölő bizottság elnökét Fehér Lászlót, hogy tegye meg a javaslatát.

Fehér László: A szünetben egyeztettünk a tagsággal, és egyetlen egy emberre érkezett jelölés, mégpedig az A3-as szakmai vezetőre, Kubicsek Attilára.

Kubicsek Attila: Az A3-as szakág szakmai vezetője vagyok. A múltunk nem olyan öreg mint a tietek, de azért ismeritek. Mi is repülni szeretnénk, és épségben földet érni.

Ferinc Vince: Van-e más jelölt? Azért javasoltunk A3-ast, hogy képviselve legyenek ők is.

Ki ért egyet azzal, hogy Kubicsek Attila a jelölő listára kerüljön?

A közgyűlés Kubicsek Attilát egyhangúlag felvette a jelölő listára.

Ferenc Vince: Az alapszabály egyhangúlag kimondja, hogy tisztségviselőket titkos szavazással kell megválasztani, de ebben az esetben, hogy csak egy jelöltünk van, szeretném kérni a közgyűlés jóváhagyását ahhoz, hogy eltérjünk a titkos szavazástól.

Aki egyetért azzal, hogy eltérjünk a titkos szavazástól, és nyílt szavazással szavazzunk, kérem a mandátumának felemelésével jelezzen.

A közgyűlés egyhangúlag adta a felmentést a titkos szavazás alól.

Ferenc Vince: Aki egyetért azzal, hogy a megüresedett elnökségi helyre Kubicsek Attilát javasolja, az szavazzon.

A közgyűlés Kubicsek Attilát egyhangúlag elnökségi tagnak megválasztotta.

6. napirendi pont: 2011 évi versenynaptár

5.sz. melléklet

Ea: Ferenc Vince

Vörös Gyula: Lehetne a Sirály kupán az egyszemélyes verseny.

Szabó László: Közzéteesszük a honlapunkon a túrát, és a repterek is rendelkezésre állnak.

A közgyűlés a rendezvénytervet 1 tartózkodás mellett elfogadta.

7. napirendi pont: 2011. évi költségvetési tervezet:

Szabadi Tibor:

6. sz. melléklet

Ferenc Vince: Felelőtlenség lenne, ha a tavalyról áthozott készleteket feléljük. A regisztrációs díjakban nem látok nagy tartalékot. A versenyzés, az évről évre visszatérő dolog. A sportot a sportszövetségeknek reprezentálni kell. Legyünk büszkék a versenyzőinkre. Nincsen érvényes oktatási engedélyünk. A gépeink ¼-ének nincs légialkalmassági tanúsítványa. Ezeknek a dolgoknak a rendezése is pénzbe kerül

Dr. Ordódy Márton: Köszönöm, hogy itt lehetek. Javaslom, hogy a baleseteknél legyünk jelen a mi részünkről, ami költségbe kerül.

Ferenc Vince: Azt mondtam, hogy a szakmai dolog költségeit álljuk. Elhangzott, hogy minden szakágunknak legyen főállású vezetője. Nem javaslom, és remélem nincs rá szükség.

A kötelező kifizetések azok olcsóbbak, mint 2005-ben. A Marci dolgainál félreértettem, mert én a szakmai munkára gondoltam, te pedig a balesetire. Elnézést.

Nagy János: Nem tudnánk-e hatni az MRSZ-re, vagy nyomást gyakorolni rájuk, hogy támogassanak ezekben a balesetis dolgokban? Elvégre elég sokat fizetünk.

Kerekes László: A balesetet ha a szakág vizsgálja, a REBISZ információit nem használhatjuk fel.

Nagy Attila: Honnét várható, hogy a banki költségek 25%-kal nőnek?

Ferinc Vince: Mivel a létszám várhatóan 25%-kal növekszik, ezzel együtt a pénzmozgás, és annak a költségei is növekedni fognak.

Az elnök megkéri a közgyűlés tagjait, hogy szavazással döntsenek a terv elfogadásáról.

A szavazás után megállapítható, hogy a tagság 2 ellenszavazattal, és 1 tartózkodással elfogadja a 2011-es költségvetési tervet.

Írásos anyag a 7-es sz. mellékletben

8. napirendi pont: Egyebek

Ferinc Vince: Többen jeleznek, hogy lehet hogy máshol olcsóbb a biztosítás. Kértem ajánlatot a KÖBE-től, de így is drágább, mint a jelenlegi. Egyesületi vezetőként, megkaptuk a meghívót, kérek benneteket, vegyetek részt minél nagyobb létszámmal.

Kerekes László: A szakági küldötteket a tagok titkos szavazással szavazza meg, és 5 évre válassza meg. Ha nem mond le, ha nem hívják vissza, nem látom az okát a szavazásnak.

Ferinc Vince: Én azért megkérdezem azt, mint az MRSZ UL szakágának tagjaitól, hogy egyet értetek-e azzal, hogy az UL szakágat a jövőben az MRSZ-ben Ferinc Vince képviselje? Aki ezzel egyetért, kérem, hogy a mandátumával ezt jelezze.

Dr. Ordódy Márton: Voltam kint Svájcban a CIMA ülésén, és ott is felvetődött egy-két dolog. A kérdésem az, hogy van-e értelme, hogy többen legyünk ott az ülésen, vagy nincs. Ez itt a kérdés, szavazati erősségről van szó.

Ferinc Vince: Az MRSZ alapszabálya kimondja, hogy szakáganként egy tagja lehet az elnökségnek. Régebben is így volt, és most is így van. Az üléseken bárki részt vehet, szavazni nem szavazhat.

Nagy János: Úgy gondolom, hogy nem válaszoltál a Marci kérdésére, hogy van-e értelme több szavazati joggal rendelkező tag képviselje az UL szakágat?

Ferinc Vince: Az elnökséget egy ember képviselheti, amit lehet, megteszünk. Én még egyszer megkérdezem, hogy egyet értetek-e azzal, hogy az UL szakágat a jövőben az MRSZ-ben Ferinc Vince képviselje? Aki ezzel egyetért, kérem a mandátumával ezt jelezze.

A közgyűlés 2 tartózkodással, az elnökségbe Ferinc Vincét javasolta.

Dr. Ordódy Márton:

8-as számú melléklet

Szabó László: Ha nem Apolló gép, akkor mi a helyzet?

Dr. Ordódy Márton: Akkor sajnos típusalkalmasságot kell kérni, és ez 240000 Ft-ba kerül.

Martinecz Endre: A hatóság olyan irányba szeretné elvinni a dolgokat, hogy típusbizonyítvány legyen, ha kereskedelmi gyártásról van szó, és típustanúsítási eljárás illetve típusdokumentáció jóváhagyás legyen szükséges abban az esetben, amikor kísérleti, egyedi építés, átalakítás stb. van. Van remény, hogy ez így működni fog.

Nagy László: Van egy Apolló trájkom, és egy francia szárnyam. Nem értem, miért ne lehetne elfogadni itt nálunk, ha Európában elfogadott?

Dr. Ordódy Márton: Jóvá van hagyva a komplett gép, és nem szárny, vagy trájk. A tied az típus, azzal kell kezdeni, hogy a szárny, az nem tartalmaz lényegi változtatást.

Szabó László: A műszaki vezető, azt nem mondhatja, hogy az egy típus, ha például nem Apolló.

Vanyó Imre: Az én gépem gyári típus, és a gyár szerelt bele nekem egy Honda motort.

Dr. Ordódy Márton: Ha a gép rendben van, akkor nyugodtan alhatsz te is, és a cég is.

Ferenc Vince: Az a kérésem, hogy ne menjünk bele egyesével mindenki problémájába, hanem keressétek az arra illetékes személyt.

Dr. Ordódy Márton: Azt tudjátok, hogy rengeteg költségbe kerül a telefon, papír stb. A Török András utólagos engedélyével az ő dolgait mintaként használhatnánk.

Szakály Lóránd: A production, és az experimentál kategóriába sorolást tette lehetővé, amit a Marci készített. Az a gondom azokkal a gépekkel, amelyek egyedileg alkalmasak voltak, most egyikbe sem fognak beleférni. Azok a gépek, amelyek külföldről jöttek be, és nem szerepel rajta motor, a magyar rendszerben szerepel a motorosság, akkor a lényegi változás a motor. De a motort, mint fődarabot nem ismeri a rendszer. Így megoldhatatlan ellentétet hoz létre.

Ferenc Vince: El kell vinni típusalkalmassági vizsgálatra.

Szakály Lóránd: Igen 250000 Ft-ért. Az Európai Unió szabályozza, hogy az uniós szakmai dolgait más országok átveszik. Gond, hogy a kétszemélyes gép is csak egy személlyel repülhet.

Dr. Ordódy Márton: A gép parancsnokot fel kell sorolni. Az experimentál gépnél, mikor a műszaki vezető felterjeszti, sorolja fel mindazokat a gépparancsnokokat, akik ezzel repülni fognak.

Martinecz Endre: Európai szabályozás légijárművek vonatkozásában 217/2008-as EU rendelet. Ennek az ANEX 2-es melléklete sorolja fel azokat a dolgokat, amire nem kell alkalmazni a közös szabályzást. Többek közt ezek az eszközök, amivel repülünk, ide esnek. Tehát nem alkalmazható rá egy csomó olyan európai szabály, ami másra igen. Az ICAO-s dogok pedig nem alkalmazhatóak itt. Van rá lehetőség, hogy más országok dolgait alkalmazhatjuk, de az más kérdés, hogy a jogászok hogyan értelmezik.

Kerekes László: Én jóval pesszimistább vagyok. A hatóság törvénytelenül viselkedik az pilótákkal és az MRSZ-szel szemben.

Martinecz Endre: Aki aláírta azt a levelet, az már nincs a hatóságnál, más az elnökünk, más az aki ezt a szakszolgálati dolgot erőltette, Varga Erika pedig ott van.

Dr. Ordódy Márton: Ezeknek a jóváhagyott gépeknek van kézikönyve. Javaslom, hogy olvassátok el, és próbáljuk meg alkalmazni ebben az experimentál esetben is, ami lényegét nem érintő változtatások alapján vált típusá.

Kovács Árpád: Van egy olyan tagunk, aki A1-es kategóriában elméletet és gyakorlatot oktathat. Weisz Tamás az, neki a hatóságtól van jogosítása erre. A hatóság több esetben is téves adatokat és információkat jegyez le. Az a kérésem, hogy tegyünk az ügyben, hogy ilyen butaságokat ne írjanak le.

Ferinc Vince: Megkérném Vég Pált, hogy pár szót említsen az A2-es kategóriáról, mert eddig ő vitte ezeket a dolgokat.

Vég Pál: 9 típus van olyan helyzetben, hogy a hatóság teljes típusalkalmasságot akart végrehajtani, valószínű elég lesz a honosítási eljárás is ezekre a gépekre. Március 31-ig lehet a típusokkal repülni, de addigra remélem rendeződnek a dolgok.

Ferinc Vince: A kiképzési tiltást az A1 és az A2 ügyében a két ágazatvezető Dr. Ordódy Márton és Vég Pál írta alá. Ez egy légtérsértés miatt indult el. Már dolgozunk az ügyön, azért kértük az oktatók nevét is. Az A2-es ügyben bekerült az MRSZ képzési rendszerébe.

Vég Pál: A2-es oktatóknak módszertani képzést kell tartani, és mehet az oktatás.

Szabó László: A levelező listán legyen különválasztva a szakmai lista.

Ferinc Vince: Elsődleges célja a szakmai dolgok kell, hogy menjenek rajta, az egyéb dolgot érintő dolgokat írjuk a hunulnetre. Van egy fórum, lehet megbeszélni rajta a problémákat, 10 fotót is rá lehet tölteni.

Tóth Zsuzsanna: A levelezésnél javaslom a mi szisztémánkat, mert jól működik és átlátható.

Kubicsek Attila: Jó lenne, ha az eszközök száma látható lenne a honlapon, úgy, mint a taglétszámé.

Ferinc Vince: Nagy valószínűséggel kivitelezhető a kérésed.

Szabó László: A területi műszaki és főoktatók érvényesíttetése jó lenne, ha megoldható lenne.

Ferinc Vince: Remélem, hogy az új szakmai vezetők eldöntik a dolgokat.

Kerekes László: Javaslom, hogy a klubonkénti 10000 Ft-ot vessük el, mert így jobban illeszkedik az MRSZ alapszabályával.

Ferinc Vince: Beszéltem a jogással, és az a javaslata felénk, hogy folyamodjunk olyan irányba, hogy az MRSZ származtatott jogi személyiségét megkapjuk.

Nagy János: Kb. 4000000 Ft-ot fizetünk, valahogy kapjuk vissza a pénzünket.

Ferinc Vince: Az MRSZ-en keresztül kapjuk a jogosításainkat, a hosszabbításokat, a REBISZ is az MRSZ-en keresztül megy.

Földes Ferenc: Mi a helyzet a repülőterek ügyében?

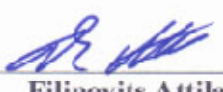
Ferinc Vince: Tavaly októberben volt egy tájékoztató. Elmondta, hogy az átminősítéseket még tavaly el kellett, hogy indítsa. Aki ezt nem tette meg, nem tudom milyen státuszban van. Nem tudom az UL repülőterek ügyében mi a helyzet, de dolgoznak ez ügyben is.

Szakály Lóránd: Szó volt arról, hogy az 50 órás kísérleti üzem után a gép típusalkalmas lehet.

Ferinc Vince: Igen, történt ilyen kísérleti üzem is, és el is lett fogadva. A 45-ös szerint ez működik. A hatóság meg úgy értelmezi, ahogy akarja.

Egyéb napirendi pont és kérdés hiányában Ferinc Vince, az MKSSZ ülését 17.00 –kor berekeszti.

Budapest, 2011. március 5.

 Filipovits Attila Jkv vezető	 Doszpoth Miklós hitelesítő	 Sebők Vendel hitelesítő
---	---	--

Mellékletek:

1. számú melléklet: Végh Pál fellebbezése
2. számú melléklet: Ferinc Vince válaszlevél a fellebbezésre
3. számú melléklet: Elnökségi beszámoló a 2010-es évről
4. számú melléklet: Felügyelő bizottság beszámolója
5. számú melléklet: Rendezvénynaptár
6. számú melléklet: 2011-es költségvetési hozzászólás a felügyelő bizottság részéről
7. számú melléklet: 2011-es költségvetési tervzet
8. számú melléklet: Dr. Ordódy Márton utasítás