

# A Magyar Vagon - és Gépgyár Olaszországi kapcsolatai

## FIAT-licence megállapodások és titkos szerződések 1937-1945



# **A Győrben meginduló FIAT licence repülőgép javítás rövid politikai, gazdasági háttere**

- Trianon szorításában, a piacok elvesztése**
- Gazdasági válság és elszigetelődés**
- Külpolitikai elzártság, a „kis-antant” ellenséges hozzáállása**

- Az MVG komoly válsága
- Kihasztnálatlan potenciál, bezárt piacok, csökkenő munkáslétszám 1926-27-ig
- Olasz-magyar közeledés 1927-től (OMBSZ)
- Bethlen és Mussolini is felveti a magyar hadsereg olasz segítséggel történő felfegyverzését, természetesen mindezt még titokban
- Megkezdődik a polgári repülőgépek gyártása és beszerzései 1928-tól

- 1927-ben megszűnt a Szövetséges Ellenőrző Bizottság tevékenysége és megengedték a nem katonai repülőgépek gyártását. Az Olaszországgal kialakított jó viszony alapján a légierő intenzív fejlesztését határozták el. Megalakították a Repülőorvosi Vizsgáló Intézetet, a Repülőgép- és Motorszerelő Iskolát és a Repülő Időjelző Szolgálatot.

- 1930-tól Rákosi György a LÜH vezetője



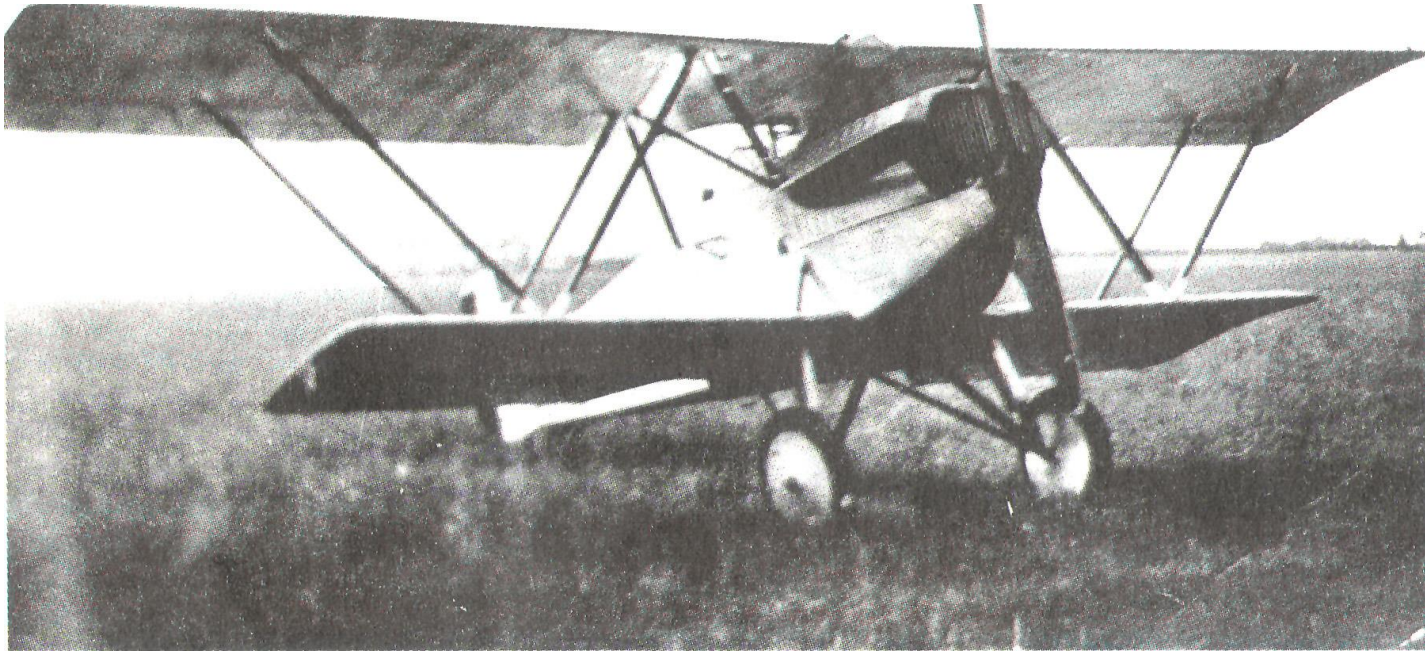
- A gazdasági válság visszaveti az olasz közeledést, bár a kapcsolatok megmaradnak, s pilótaképzés is zajlik a kölcsönös katonai látogatásokon túl.
- 1936-37-ben felerősödött a magyar légierő korábban megkezdett fejlesztése, amely többek között az olasz Fiat, Caproni és Savoia-Marchetti, és a német Junkers Ju-86-os repülőgépek vásárlásával és előbbieik licence-ének részben győri átvételével realizálódtak, lehetőséget teremtve a további hazai repülőgépipar fejlesztésére.
- A gépek megvásárlása a közelmúltig fennálló elméletek, vélemények szerint elhamarkodottan történt és a titokban fejlesztett légierő vezetése rosszul döntött, amikor az olasz gépek megvásárlása mellett tette le a voksot.
- A beszerzett gépek valóban nem voltak a legmodernebbek, a beszerzés pillanatában már nem tartoztak az élvonalbeli gépek közé. A későbbi kritikákra azonban a magyar gépbeszerzések korlátozott lehetőségei adják meg a választ. Egyrészt ekkor még a német légierő és kormányzat elhatárolódott a modernnek számító haditechnika, így a repülőgépek és motorok eladásától, sőt még a licence átadásától is, így az olasz irányultság a jó politikai és gazdasági kapcsolatok révén logikus döntésnek bizonyult, az akkori nemzetközi helyzet ismeretében. Másrészt a döntésben nyilvánvalóan közrejátszott az a tény is, hogy az olasz fél kedvező árak mellé kedvező hitelkonstrukciót is kínált gépei eladása érdekében.
-

- A római magyar katonai attaché jelentéseiből egyértelműen kiderül, hogy az 1936 és 1940 közötti olasz repülőgép vásárlásokat komoly tesztek előzték meg, amely során tapasztalt magyar szakemberek vizsgálták meg és pilóták próbálták ki az eladásra, licenc-re kiszemelt itáliai típusokat. A beszerzési kényszerhelyzet következtében elmondhatjuk, hogy az akkori kondíciók mellett a lehető legjobb repülőgépeket sikerült megszereznie Magyarországnak. A gépek nem első vonalas konstrukciók voltak, de alkalmasak voltak a magyar ipari, javítási kapacitások, szakembergárda adott helyzetében minden nehézség nélkül beépülni a magyar hadiipar és a légierő rendszerébe, ráadásul mindezekhez kedvező licence feltételek is kapcsolódtak.

- Az 1930-as évek elejétől 1942-ig megvalósuló olasz repülőgép szállítások és licence megállapodások keretében több száz repülőgép került a magyar légierőhöz:
- Közelfelderítő repülőgép Romeo RO-37 (14 db), térképező és futárgép Caproni Ca-97 (4 db), gyakorló és iskolagép Romeo Ro-41 (8 db), Nardi FN-305 és FN-315 (52 db), Breda Br-25 (3db), szállítógép Savoia-Marchetti SM-75 (5db), Fiat G-12 (12db), bombázó repülőgép Fiat Br-3 (1db), Fiat Br-20 (2 db), Caproni Ca-101 (17db), Caproni Ca-135 (68 db), Caproni Ca-310 (35 db), vadászrepülőgép Fiat Cr-20 (18 db), Fiat Cr-30 (17db), Fiat Cr-32 (112 db), Fiat Cr-42 (84 db), Reggiane Re-2000 (70 db) került a Magyar Királyi Légierő használatába.
- Az olasz licence megállapodások közül a legnagyobb darabszámú magyarországi gyártmány pedig a MÁVAG Reggiane Re-2000, ismertebb nevén Héja típusú vadászrepülőgép volt (198 db)



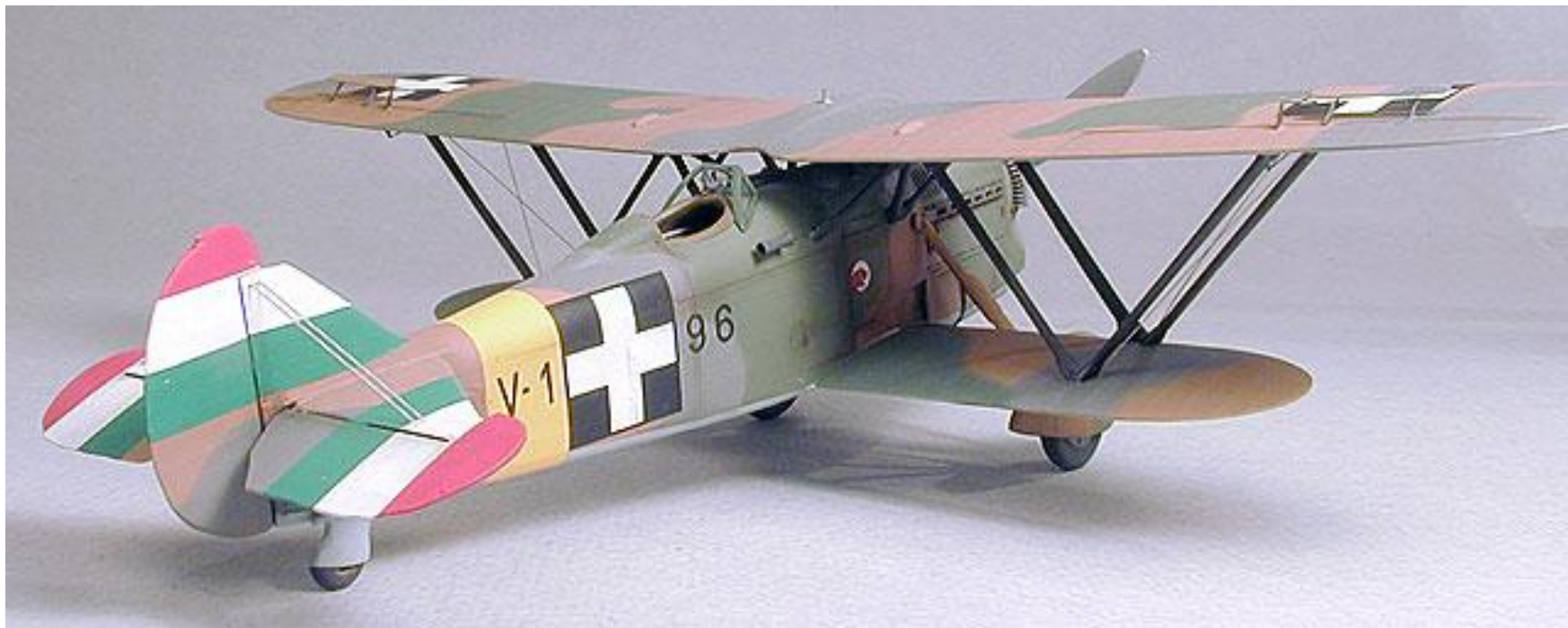
# FIAT CR-20



# FIAT CR-30



# FIAT CR-32



# FIAT CR-42

