

**Besuch von Prof.DI Karl Skrivanek und Ehg Markus Salvator am
22.Mai 2017 im Centro Logistico di Supporto Areale
dell'Aeronautica Militare/Istituto U. Maddalena**



Denkmal vor dem Institutsgebäude – ein Flügelblatt



Prof. Karl Skrivanek und Mag. Markus Salvator Habsburg-Lothringen mit Ten.Col.Phil Maurizio Daniele im Eingang zum Istitutsgebäude.



Austausch der Crests mit Col AA Giuseppe Lauriola, dem Kommandanten





Mit Ten.Col.Phil Maurizio Daniele auf dem Platz vor dem Gebäude mit Blick in den Golf .



Links:Uniform von Ten.Col.Phil Maurizio Daniele
Rechts:Fiat G91 -davor Col AA Giuseppe Lauriola Commanding Officer und
Cav. Rag.Stefano Foti .



Col AA Giuseppe Lauriola Commanding Officer und Cav. Rag.Stefano Foti in
der Cadimare Air Force Base (vor Fiat G.91)

Die **Fiat G.91** (ab 1969: Aeritalia G.91) war ein zu Beginn der Produktion ein-,
später zweistrahliges Kampfflugzeug der Zeit des Kalten Krieges. Die Maschine wurde von Fiat
Aviazione in Italien entwickelt und sollte ursprünglich innerhalb der NATO das US-Flugzeug North
American F-86 Sabre ersetzen. Das „G“ steht für den Fiat-Avio-Chefkonstrukteur Giuseppe
Gabrielli (1903–1987).

Nach der Fusion von Fiat Aviazione mit anderen italienischen Flugzeugherstellern zu Aeritalia
S.p.A. im Jahre 1969 änderte sich die Bezeichnung in Aeritalia G.91.

Bilder zur Geschichte des Aeroporto Cadimare:



Umberto Maddalena



1928 - Umberto Maddalena, spedizione Polare, Baia del Re
L' arrivo di U.Maddalena su velivolo S.55.

(Arch.Aeronautica Militare)



Das Bild im Istituto U.Maddalena zeigt den Vizekönig Amadeus III., Herzog von Savoyen-Aosta, Cousin des Königs v. Italien, General der Luftwaffe, Held von Amba Alagi: während des WWII kämpfte er gegen die Briten in der Belagerung dieses Berges in Westafrika und aufgrund der Tapferkeit von ihm und seiner Truppe wurde er militärisch ausgezeichnet, als er zur Kapitulation gezwungen war, da seine Soldaten bereits ohne Munition, Nahrung und Wasser waren.

Im [Zweiten Weltkrieg](#) zogen sich die italienischen Truppen im Frühjahr 1941 während des britischen Gegenangriffs im [Ostafrikafeldzug](#) unter dem Befehl des Vizekönigs [Amadeus III. ,Herzog von Savoyen-Aosta](#) , von [Addis Abeba](#) auf das Bergmassiv um den Amba Alagi zurück. Dort wollte sich der Herzog von Aosta mit seinen 7000 Mann wie schon Toselli 1895 bis zum Äußersten verteidigen. Über das Alagi-Massiv führte eine strategisch wichtige Verkehrsachse, die auf der Passhöhe von der „Toselli-Festung“ und dem nebenan gelegenen Amba Alagi beherrscht wurde. Dort und auf den umliegenden Gipfeln des von Westen nach Osten verlaufenden Massivs verfügten die Italiener über gut ausgebaute Verteidigungsstellungen, über 40 Geschütze und Nachschub. Er starb im Gefangenenlager in Kenia



Der Herzog von Savoyen-Aosta in Westafrika





Flugpionier Ing. Alberto Gerard-Onkel meines Schwiegervaters Cav. Rag. Edgardo Mililotti.

Bekannte italienische Flugpioniere gab es auch in der Familie meiner Gattin Maria Teresa, auf die wir dann auch zu sprechen kamen.

So war der Onkel meines Schwiegervaters- Alberto Gerard- ein damals sehr bekannter Pilot. Er lebte in Pisa , Via San Giusto. Im Alter lebte er dann mit der Familie meiner Gattin in Florenz und Grosseto- in der Toskana. Er war Ingenieur, Pilot und hoher Offizier im Malteser -Orden. Sie nahmen gerne meine Fotos für das Archiv.

Schließlich sprachen wir über meine berufliche Erfahrung in der Luftfahrtindustrie, zB. in der Entwicklung wichtiger Systeme für das Kampfflugzeug Tornado, die Canadair/ Dornier-Aufklärungsdrohne CL 289 das Stahltriebwerk KHD-T317 für das die Caproni C22J und anderes mehr. Für das Tornado entwickelte ich zB. Secondary Power System.



Alberto Gerard



Alberto Gerard und ein Freund



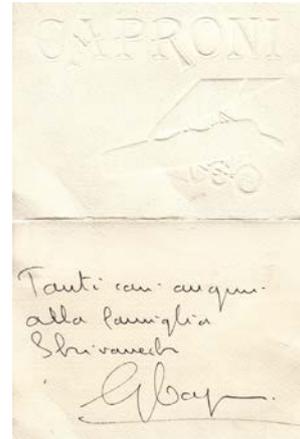
Links: Der Ordensfries am Schrank von Alberto Gerard
Rechts: 1916 - "Cattivo atterraggio" - schlechte
Landung von Capitano Daniele, einem Freund von
Alberto Gerard.



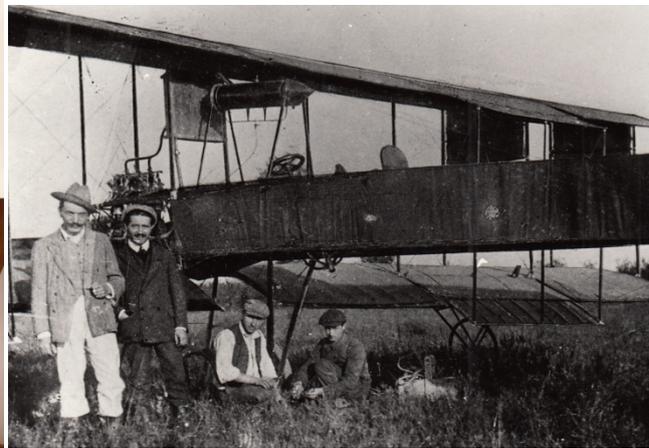
Graf Passerini, ein Verwandter meines Schwiegervaters
Cav. Rag. Edgardo

Im Rahmen meiner vielfältigen Aufgaben in der
Luftfahrtindustrie entwickelte ich auch eine gute
und langjährige Zusammenarbeit mit Fa.-Caproni- beim
Hochleistungsegelflugzeug Calif A 21-S
Strahltrainer C22J.

Einer meiner Besuche im Werkmuseum der Firma
Caproni in Vizzola Ticino bei Somma Lombardo. Hier
stehe ich im Museum.



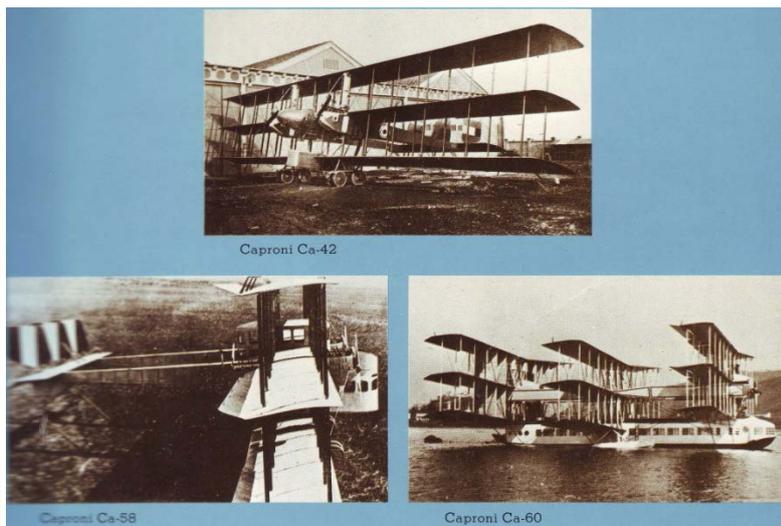
Ich bin im Werksmuseum von Caproni -in Vizzola Ticino bei Somma Lombardo.



Ing. GianniCaproni-/(Giovanni Battista -detto Gianni) und Dott.Federico Caproni

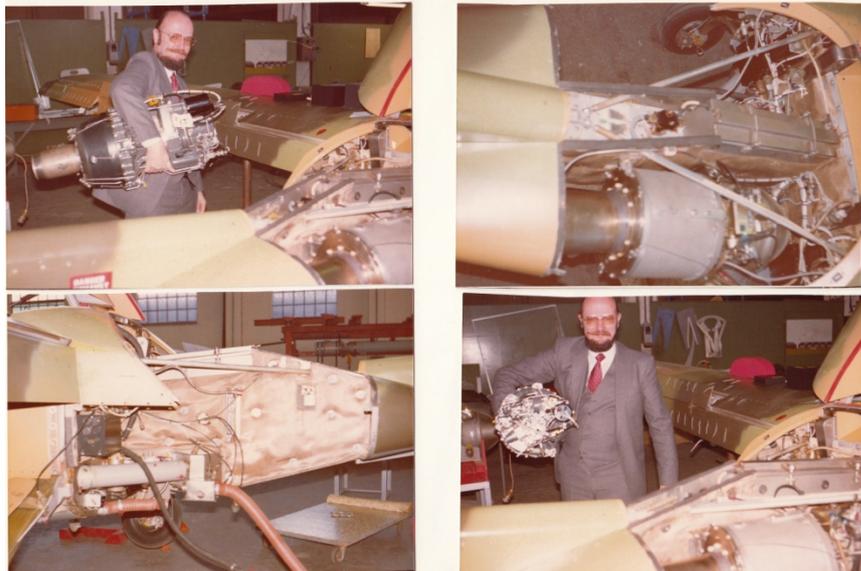
Compagnia Commerciale Caproni

Nel 70° anniversario della costruzione della prima macchina volante di Gianni Caproni la Compagnia Commerciale Caproni è lieta di illustrare in questa pubblicazione le attuali attività dell'azienda. Quest'opera è dedicata a tutti coloro che hanno contribuito e contribuiscono, con la loro intelligente ed appassionata attività alle fortune della Compagnia.



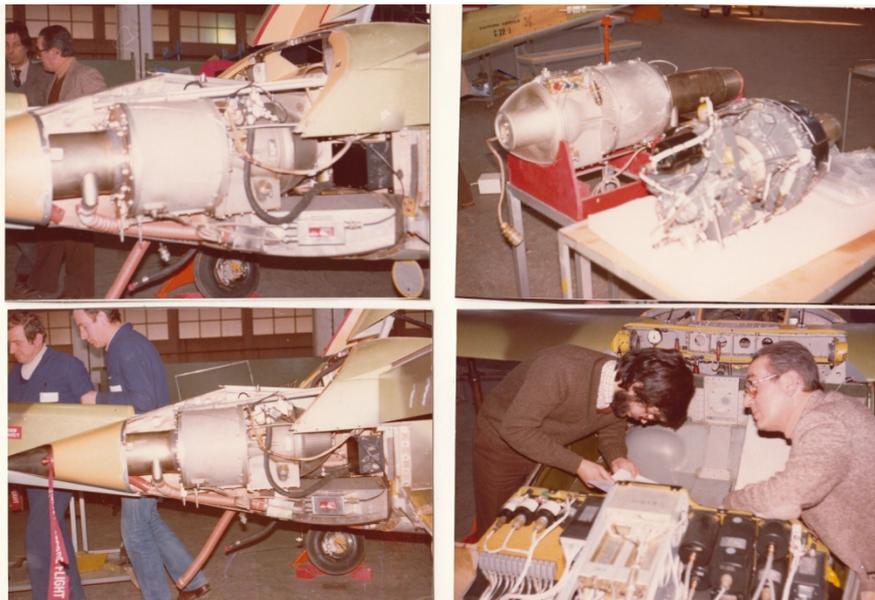
Caproni C22J -Ich habe bei KHD -Luftfahrttechnik das Strahltriebwerk KHD/T317 für den Jet- Trainer Caproni C22J entwickelt.



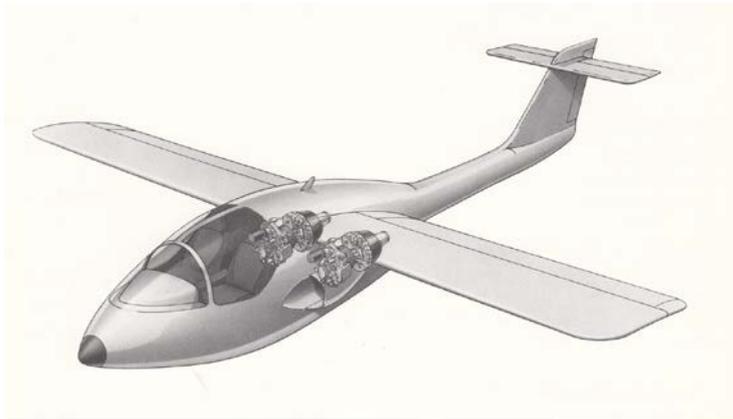


Ich trage die Attrappe der T317 in der Werkshalle zur Einbauuntersuchung im die C22J.

Neben der T317 erkennt man zum Vergleich die Microturbo TRS18.



Die C22J mit den von mir in meiner Konstruktionsabteilung bei KHD in Oberursel entwickelten Strahltriebwerken T317.



Flug mit der C22J mit Oberst Paolo Barberis



Testpilot der Firma Caproni, Paolo Barberis am Flugplatz von Gallarate bei Mailand. Er ist mein lieber Freund.

Caproni C22J - Ich habe bei KHD -Luftfahrttechnik das Strahltriebwerk KHD/T317 für den Jet- Trainer Caproni C22J entwickelt.

Bon la speranza di tanti
successi insieme nel 1979
auguriamoci bene a lei
e alla sua famiglia!
Giovanni e Achille Caproni.



Ein Gruß von Giovanni und Achille Caproni an meine Familie.
(Giovanni ist im Oktober 2014 verstorben).

Mit den Familien der Grafen Caproni di Taliedo waren meine Gattin Maria Teresa und ich gut befreundet.
Für unsere Kinder und die Kinder der Mitarbeiter von Caproni wurde alljährlich im Gut Villa Caproni der Grafen Caproni- der Villa Caproni "La Colombara" in Venegono Superiore bei Varese ein großes Fest gegeben



Villa Caproni "La Colombara"

Venegono Superiore (VA)

The Villa Caproni is characterized by a secular 20 hectars english style garden, originated by the combination of two sixteenth century architectural complexes: "La Colombara", noble palace with the adjacent S. Maria and S. Rocco church and the Villa Cagnola, both owned by the Conti Castiglioni family, messrs of Venegono. Villa Cagnola has an eighteenth century structure and owes it's appearance to the Cagnola and Caproni di Taleido family. Besides it's magnificent park, with valuable tree species, caves, ponds and a labyrinth, there are preserved surroundings of various eras from the 500 to the 30's, which enriched the living space with a small theatre, a gym, greenhouses, canteens and stables. The valuable aeronautics museum in honor of the genius Gianni Caproni, pioneer and builder, once conserved in the villa is now accessible at "Volandia" next to Malpensa and the aeronautic museum Caproni di Trento. Last residence of Giovanni Battista Caproni di Taleido, aeronautical pioneer remembered also by the great movie director Myazaki in his last masterpiece "The wind Rises".

La Villa Caproni, caratterizzata da un secolare parco all'inglese di circa 20 ettari, trae origine dall'unione di due complessi architettonici di matrice cinquecentesca: "la Colombara", casa da nobile appartenuta ai Conti Castiglioni, signori di Venegono, con l'attigua Chiesetta di S.Maria e S.Rocco e la Villa Cagnola, anch'essa originariamente appartenuta alla famiglia Castiglioni, ma la cui struttura, in gran parte Settecentesca e con ampliamenti Novecenteschi, deve il suo attuale aspetto ai Cagnola e ai Caproni di Taleido. Oltre al magnifico parco con pregevoli specie arboree, grotte, laghetto, roccolo e labirinto si conservano ambienti di epoche diverse dal 500 agli anni trenta che hanno consentito di valorizzarne l'aspetto abitativo tra cui un piccolo teatro, una palestra, serre, cantine, scuderie e moltissimi ambienti di forme e dimensioni diverse. Il pregevole museo aeronautico legato al genio di Gianni Caproni pioniere e costruttore, una volta conservato nella villa è ora fruibile a "Volandia" presso Malpensa e al museo aeronautico Caproni di Trento. Ultima dimora di Giovanni Battista Caproni di Taleido, geniale pioniere

Hier erinnere ich mich auch an meine eigene fliegertechnische Ausbildung beim Österreichischen Bundesheer an der Fliegertechnischen Schule in Hörsching als Prüflingenieur in der Luftabteilung.

Ausbildung an der Fliegertechnischen Schule

Dieser Teil gehört zum Präsenzdienst - verlängert auf 15 Monate - mit Ausbildung zum ROA an der HFST in der Großen Breitenseerkaserne und in der Fliegertechnischen Schule in Hörsching als Prüflingenieur in der Luftabteilung

KOMMANDO
FLIEGERTECHNISCHE SCHULE
HORSCHING
(Dienststelle)

Urlaubsschein

Der (Dienstgrad, Vor- und Zuname) ROA Gfr Dipl Ing SKRIVANEK Karl
 der (des) (Dienststelle) FLIEGERTECHNISCHE SCHULE
HORSCHING
 wird vom 20.8. n.D. 195 bis einschl. 23.8. 195 0200 Uhr
 gemäß § 39 des Wehrgesetzes vom Dienst freigestellt und
 nach HINTERSTODER, Bezirk KIRCHDORF/Krems, beurlaubt.

Er ist berechtigt, eine 50%ige Fahrpreisermäßigung
 von LINZ nach HINTERSTODER
 von HINTERSTODER nach LINZ
 von _____ nach _____
 von _____ nach _____
 in Anspruch zu nehmen.

HORSCHING, KOMMANDO 065
 FLIEGERTECHNISCHE SCHULE
 HORSCHING
 (Dienststelle)
Ing. POTUZAK, Vgr
 (Unterschrift, Dienstgrad und Dienststelle)
 (Ing. POTUZAK, Vgr)

Mil. Lager-Nr. 196. — Osterreichische Staatsdruckerei, Verlag. (St.) 479 65

(Bahnhofstempel)	
Hinfahrt	Rückfahrt

Militärluftfahrzeuge des Österreichischen Bundesheeres ab 1955.

Kommando-Luftstreitkräfte

Am 13. September 1955 wurde formal die Luftabteilung des Bundesheeres ins Leben gerufen. Doch erst im November trafen die ersten acht Flugzeuge in Einzelteilen ein - Yak-11 "Moose" und Yak-18 "Max" Schulungsmaschinen - ein Geschenk der Sowjetunion.

Am 9. Dezember 1955 um 10 Uhr hob erstmals ein Flugzeug des Bundesheeres der Zweiten Republik ab - es handelte sich um die Yak-18 mit der Kennung 3A-AB.



Ich stehe vor einer ...



Cessna...



Cessna



SAAB 29F –Fliegende Tonne- am Flugfeld in Hörsching



SAAB J-29F „TUNNAN“ (Fliegende Tonne). Ich stehe vor den Tragflächen



Linz Hörsching



Fouga Magister im Luftraum über Hörsching



Fouga Magister



De Havilland Vampire

BUNDESMINISTERIUM FÜR LANDESVERTEIDIGUNG
Prüfungskommission für Reserveoffiziere dhmtD

PRÜFUNGSBESCHEINIGUNG

Korporal Dipl. Ing. SKRIVANEK Karl

(Dienstgrad) (Zu- und Vorname)

geb. am 21.7.1938 in Wien

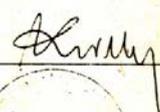
hat die
PRÜFUNG FÜR RESERVEOFFIZIERE DES HÖHEREN MILITÄRTECHNISCHEN
DIENSTES

mit Erfolg +)
~~mit unzureichendem Erfolg +)~~

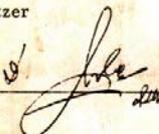
abgelegt.

Wien, am 10.10.1965

Der Vorsitzende der Prüfungskommission



Beisitzer Dienstsiegel Beisitzer







+) Nichtzutreffendes streichen

Mein Prüfungs-Zeugnis ausgestellt von der Prüfungskommission für Reserveoffiziere dhmtD. Prüfer: Dominkus, Mühlbacher



1965 in Langenlebar: amerikanische Hubschraubern vom Typ Bell-47. 1965 in Langenlebar

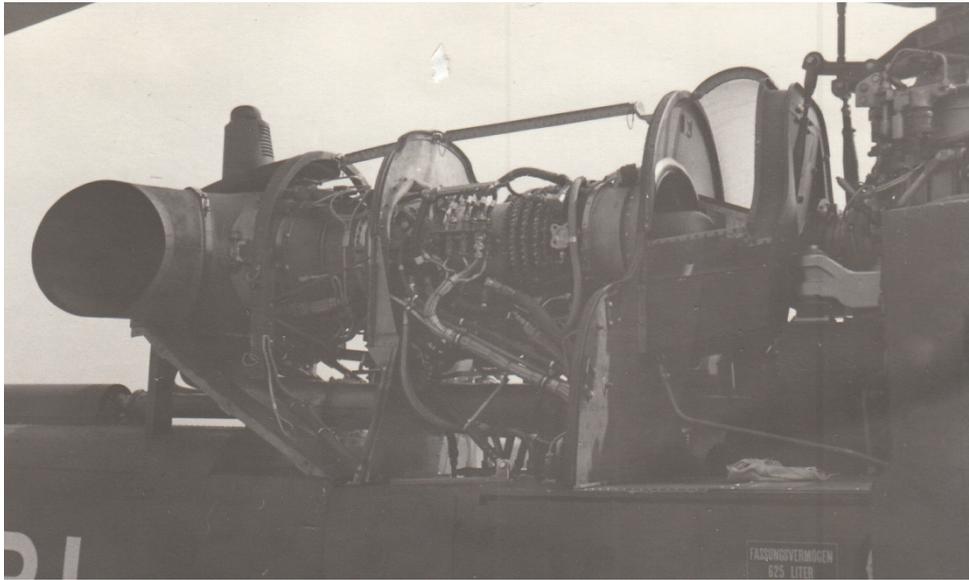


Agusta Bell „204B“- Ausbildungsflüge im Raum Hösching
beim Donaukraftwerk ASCHACH/Donau



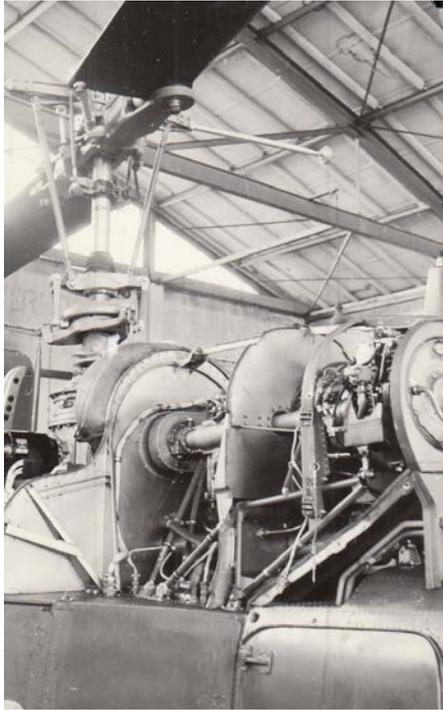
Meine Flug –Untersuchungen als Prüflingenieur im
Luftwaffenwesen.

Technische Ausbildung am Hubschrauber Agusta Bell 204B





Studium an der Fliegertechn.Schule in Hörsching :ich sitze hier in der ersten Reihe im Hörsaal



So war der Besuch in Cadimare für mich auch ein Blick zurück in mein berufliches Leben , aber auch in den Beginn meiner militärischen Laufbahn in der Luftwaffe beim Österreichischen Bundesheer und in die Geschichte der Familie meiner Gattin Maria Teresa.

Österreichischer Marineverband –ÖMV



Prof.DI Karl Skrivanek, Präsident