



CANADIAN FORCES BASE BADEN-SOELLINGEN
KANADISCHE STREITKRÄFTE FLIEGERHORST BADEN-SÖLLINGEN
BASE DES FORCES CANADIENNES DE BADEN-SOELLINGEN

30th ANNIVERSARY AIRSHOW
FLUGTAG ZUM 30-JÄHRIGEN JUBILÄUM
MEETING AERIEN 30^e ANNIVERSAIRE





▲ RCAF SABRE MK V

CF 18 ▼



Acknowledgements
30th Anniversary Committee
Chairman: LCol Willy Wilson
Airshow Director: Major Chris Tuck
Public Relations and Programmes: Capt. Neale Nowosad
Logo Design: Mr. Jack Gravener



Base Commander's Address

As Base Commander I am pleased to welcome you to the CFB Baden-Soellingen 30th Anniversary Airshow. Canadian airmen have now been serving at the Baden-Soellingen Flugplatz for 30 years — since 1953, and since 1970 we have been joined by a battalion of mechanized infantry who are in fact celebrating their 100th anniversary this year. Including our dependents the total Canadian population at Baden-Soellingen is almost 5500.

Over the years we have greatly appreciated the friendship and understanding of our German hosts and French neighbours. Our intention in opening our doors to-day is to enable you to join with us in celebrating our 30 years of operation here. We also wish to express to you our appreciation for the understanding and support you have provided to our Canadian community for so many years.

We hope to present an interesting and varied air display as well as a large ground display, providing you with the opportunity to examine our equipment and that of our NATO allies. Several civilian air and ground displays will also be featured.

Thank you for joining us, I hope your day is an enjoyable one.

Als Standortkommandant freue ich mich, Sie auf dem kanadischen Flugplatz Baden-Söllingen zur Flugschau anlässlich unseres 30-jährigen Jubiläums begrüßen zu dürfen.

Seit nunmehr 30 Jahren sind kanadische Luftwaffenangehörige auf dem Flugplatz Söllingen stationiert. Die ersten kamen 1953, und seit 1970 befindet sich außerdem ein mechanisiertes Infanteriebataillon hier, das übrigens in diesem Jahr sein hundertjähriges Bestehen feiert. Zusammen mit den Familienangehörigen umfaßt die gesamte kanadische Bevölkerung in Baden-Söllingen nahezu 5000 Menschen.

Im Verlauf der Jahre haben wir die Freundschaft und das Verständnis unserer deutschen Gastgeber und der französischen Nachbarn in hohem Maße schätzen gelernt. Mit der Öffnung unserer Tore am heutigen Tag beabsichtigen wir, Ihnen die Gelegenheit zu geben, mit uns gemeinsam unser 30-jähriges Bestehen zu feiern. Gleichzeitig möchten wir unseren Dank zum Ausdruck bringen für die Unterstützung und das Verständnis, das Sie unserer kanadischen Gemeinde in den vielen Jahren entgegengebracht haben.

Wir hoffen, Ihnen eine interessante und vielseitige Flugschau und eine umfassende Ausstellung bieten zu können, die Ihnen die Möglichkeit geben soll, unsere Ausrüstung und die unserer NATO-Alliierten einmal aus der Nähe zu betrachten. Daneben zeigen wir Ihnen verschiedene Flugvorführungen und Ausstellungsobjekte aus dem Zivilbereich. Wir danken Ihnen, daß Sie gekommen sind und hoffen, daß Sie einen angenehmen Tag bei uns verbringen werden.

Allocution du commandant de la Base — Je suis heureux, en qualité de commandant de la BFC Baden-Soellingen, de vous souhaiter la bienvenue au spectacle aérien soulignant notre 30^e Anniversaire.

Les aviateurs canadiens servent au terrain d'aviation de Baden-Soellingen depuis 30 ans, soit 1953. Ils sont appuyés, depuis 1970, d'un bataillon d'infanterie mécanisée qui célèbre lui son 100^e Anniversaire cette année. La communauté canadienne de Baden-Soellingen, y compris les personnes à charge, compte quelque 5500 personnes.

Nous avons grandement apprécié, au cours des années, l'amitié et la compréhension que nous ont témoignées nos hôtes allemands et nos voisins français. Nous voulons aujourd'hui célébrer notre 30^e Anniversaire en votre compagnie et vous remercier du même coup de l'appui continu que vous avez assuré à la communauté canadienne.

J'espère que le spectacle aérien et que les présentations au sol vous intéresseront et vous permettront d'examiner de près l'équipement dont nous disposons, ainsi que celui de nos alliés de l'OTAN. Des organismes civils donneront également des démonstrations aériennes et au sol.

Je vous remercie d'être des nôtres et vous souhaite une agréable journée.

J. L. Frazer
Colonel
Base Commander



CF-104s of the 1st Canadian Air Group painted for the 30th Anniversary in Squadron colours.
CF-104-Maschinen, für das Jubiläum lackiert in den Farben aller drei Jagdstaffeln der 1. Kanadischen Luftwaffengruppe



Photos: Cpl Bruce Dyck



1 CAG T 33 Silverstar logging its 10,000th hour of flight
T 33 Silver Star der 1. Kanadischen Luftwaffengruppe bei Vollendung seiner 10.000. Flugstunde
Photo: Cpl Julien Ruel



History of Canadian Forces Base Baden-Soellingen

The airbase at Baden-Soellingen was initially constructed for use by the French Forces after World War II. The original construction, financed from reparation funds, was supervised by the French using German contractors. The first French aircraft landed at the airfield in June 1952 and by August of that year a French unit, living in tents, flew the first exercise from the airfield.

In January 1953, Baden-Soellingen was named as the temporary headquarters for the three squadrons of 4 Fighter Wing which were undergoing training in Canada. By Spring the base had been named the permanent home of 4 Wing and the first Royal Canadian Air Force vehicles arrived. Construction was completed in 1954.

In September 1953, sixty-two F-86 Sabre Mark IV fighters arrived at Baden-Soellingen having completed the flight from Canada via Greenland and Iceland in just eight days. Later in the month, and three months ahead of target, the airfield was officially turned over to the Canadians and Air Vice Marshall Hugh Campbell, air officer commanding No. 1 Air Division, placed 4 Wing at the disposal of SHAPE.

From 1953 to 1957 three squadrons: 414 (Black Knight), 422 (Tomahawk) and 444 (Cobra), each with 26 aircraft alternately flew Mark IV, Mark V and Mark VI versions of the Canadian-built Sabre.

In 1956 Canada replaced four of her F-86 Squadrons in Europe with the Canadian designed and built CF-100 all-weather (AW) air defence fighter. One of these new squadrons, 419, replaced 414 Squadron at Baden-Soellingen.

In December 1962, the new AW Squadron was disbanded. 444 and 422 Squadrons were stood down in February and April 1963 respectively, pending their reassignment to the Strike/Reconnaissance role and re-equipment with the CF-104 Starfighter.

In January 1974, 444 and 422 Squadrons were reassigned once more and given the Strike/Attack role. They were joined the next month by 421 Strike/Attack Squadron (reassigned to 4 Wing after the close of 2 Wing, Grostenquin, France).

444 Squadron was disbanded on March 31, 1967. Once again 4 Wing's operational force was reduced to two squadrons, 421 and 422. In 1970, all of the Canadian forces elements in Europe were reduced in size, moved to two locations, Lahr and Baden-Soellingen, and formed Canadian Forces Europe: Baden-Soellingen became a detachment of CFB Europe.

3 Canadian Mechanized Commando (3 Mech Cdo), one of 4 Canadian Mechanized Brigade Group's two mechanized infantry battalions moved into Baden-Soellingen shortly after its inaugural parade on June 28, 1970, at Sennelager in northern Germany. To accommodate this unit, fifteen prefabricated huts, a nine double-bay garage and a gun shed had to be erected. In July 1977 3 Mech Cdo was replaced by 3 Battalion, Royal Canadian Regiment (3 RCR).

In the most recent restructuring of Canadian Forces Europe, which came into effect

Geschichte der kanadischen Streitkräfte Baden-Söllingen

Der Flugplatz Baden-Söllingen war ursprünglich für die Benutzung durch die französischen Streitkräfte nach dem zweiten Weltkrieg gebaut. Die Ersterstellung, aus Reparationsmitteln finanziert, wurde von deutschen Unternehmern unter französischer Aufsicht durchgeführt. Im Juni 1952 landete das erste französische Flugzeug auf dem Flugplatz, und im August desselben Jahres flog eine französische Einheit, die noch in Zelten wohnte, ihre erste Übung von hier.

Baden-Söllingen wurde im Januar 1953 zum einstweiligen Hauptquartier für die drei kanadischen Staffeln des 4. Kampfgeschwaders bestimmt, die sich noch zur Ausbildung in Kanada befanden. Im Frühjahr wurde der Stützpunkt als Heimatstandort für das 4. Kampfgeschwader bestätigt, und die ersten Flugzeuge der Königlich Kanadischen Luftwaffe trafen ein. Das Projekt wurde 1954 fertiggestellt.

Im September 1953 trafen 62 Kampfflugzeuge vom Typ F-86 Sabre Mark IV nach einem nur achtstägigen Flug von Kanada über Grönland und Island in Baden-Söllingen ein. Im Laufe jenes Monats und drei Monate vor dem angesetzten Stichtag wurde der Flugplatz offiziell an die Kanadier übergeben, und Generalmajor Hugh Campbell, der kommandierende Luftwaffenoffizier der 1. Luftwaffendivision unterstellte das 4. Kampfgeschwader dem Obersten Hauptquartier der Alliierten Mächte in Europa (SHAPE).

Von 1953 bis 1957 flogen drei Staffeln, die 414 (Black Knight), 422 (Tomahawk) und 444 (Cobra), jede mit 26 Flugzeugen ausgerüstet, nachfolgend die Mark V und Mark VI, Versionen der in Kanada gebauten Sabre. Im Jahr 1956 ersetzte Kanada vier seiner F-86 Staffeln in Europa durch das in Kanada entworfene und gebaute Allwetter Luftabwehr-Kampfflugzeug vom Typ CF-100. Eine dieser neuen Staffeln, die 419, löste die 414. Staffel in Baden-Söllingen ab.

Im Dezember 1962 wurde die neue Allwetter Staffel aufgelöst. Die 444. und 422. Staffel wurde im Februar bzw. April 1963 vorläufig aus dem Verkehr gezogen, und zwar bis zur Umstellung auf den Einsatz als Kampf/Aufklärungsflugzeuge und die Neuausstattung mit dem Starfighter CF 104.

Im Januar 1974 wurde die 444. und 422. Staffel nochmals auf eine Kampf/Angiffsrolle umgerüstet. Im nächsten Monat kam die 421. Kampf/Angiffsstaffel hinzu, die nach der Schließung des 2. Kampfgeschwaders in Grostenquin, Frankreich, dem 4. Kampfgeschwader zugeteilt wurde.

Die 444. Staffel wurde am 31. März 1967 aufgelöst. Und erneut wurde die Einsatzbereitschaft des 4. Kampfgeschwaders auf 2 Staffeln, die 421. und 422. reduziert.

Im Jahre 1970 wurden alle Truppenteile der kanadischen Streitkräfte in Europa im Umfang reduziert, auf zwei Standorte, Lahr und Baden-Söllingen verteilt und die kanadischen Streitkräfte in Europa gebildet; Baden-Söllingen wurde eine Truppenabteilung des kanadischen Standortes Europa.

Das 3. Kanadische Mechanisierte Kommando (3 Mech Cdo), eines der beiden mechanisierten Infanteriebattalione der 4. Kanadischen

Historique Base des Forces Canadiennes Baden-Soellingen

La Base aérienne Baden-Soellingen a été à l'origine construite pour les Forces françaises après la Seconde Guerre mondiale. Les travaux, rendus possibles grâce aux fonds de réparation, avaient été confiés à des entrepreneurs allemands. Le premier appareil français atterrit au terrain d'aviation en juin 1952 et au mois d'août de la même année, une unité française, vivant en campement, fit son premier exercice aérien à partir du terrain d'aviation.

En janvier 1953, Baden-Soellingen fut désigné comme le quartier-général temporaire des trois escadrons de la 4^e Escadre de chasseurs qui faisaient leur entraînement au Canada. Au printemps de la même année, la base devint le quartier permanent de la 4^e Escadre et vit l'arrivée des premiers véhicules de l'aviation royale canadienne. La construction se termina en 1954.

En septembre 1953, soixante-deux chasseurs F-86 Sabre Mark IV arrivèrent à Baden-Soellingen après un vol de huit jours seulement en provenance du Canada via le Groenland et l'Islande. Un peu plus tard et toujours au mois de septembre, c'est-à-dire trois mois avant la date prévue, le terrain d'aviation fut officiellement cédé aux Canadiens et le vice-maréchal de l'air Hugh Campbell, commandant de la 1^{ère} Division aérienne, mit la 4^e Escadre à la disposition du SHAPE.

De 1953 à 1957, trois escadrons, le 414^e (Black Knight), le 422^e (Tomahawk) et le 444^e (Cobra), dotés chacun de 26 appareils, utilisèrent alternativement les versions Mark IV, Mark V et Mark VI du Sabre de fabrication canadienne. En 1956, le Canada remplaça quatre de ses escadrons F-86 en Europe par le chasseur de défense aérienne "tous temps" CF 100, de conception et de fabrication canadiennes. Un de ces nouveaux escadrons, le 419^e, remplaça le 414^e escadron à Baden-Soellingen.

En décembre 1962, le nouvel escadron "tous temps" fut dissous. Les 444^e et 422^e escadrons furent retirés en février et avril 1963 respectivement dans l'attente de leur réaffectation au rôle d'attaque/reconnaissance et de leur nouvel appareil, le Starfighter CF 104.

En janvier 1974, les 444^e et 422^e escadrons furent à nouveau affectés au rôle d'attaque classique. Le mois suivant le 421^e escadron d'attaque classique se joignit à eux (ce dernier avait été réaffecté à la 4^e Escadre après la fermeture de la 2^e Escadre à Grostenquin, France).

Le 444^e escadron fut dissous le 31 mars 1967, ce qui ramena une fois de plus la force opérationnelle de la 4^e Escadre à deux escadrons, le 421^e et le 422^e.

En 1970, nos effectifs sur le continent européen furent réduits et affectés à Lahr ou à Baden-Soellingen, pour former les Forces canadiennes Europe. Baden-Soellingen devint alors un détachement de la BFC Europe.

Le 3^e Commando mécanisé canadien, l'un des deux bataillons d'infanterie du 4^e Groupe-brigade mécanisé canadien, déménagea à Baden-Soellingen peu de temps après son défilé d'inauguration, qui s'était déroulé le 28 juin 1970 à Sennelager dans le nord de l'Allemagne. Pour le loger, il fallut installer 15

November 1, 1979, Baden-Soellingen once again became a base in its own right. Since that time this base and its personnel continue to enjoy a special relationship with the local German community. Canadian families live in many German houses and apartments in the local area as well as in military married quarters located at Baden-Soellingen and Weitenung. It is this integration into the German culture which has made military service for many Canadians such an enjoyable experience since the establishment of Canadian Forces Base Baden-Soellingen thirty years ago.

Mechanisierten Brigadegruppe wurde kurz nach seiner Antrittsparade am 28. Juni 1970 in Sennelager, im Norden Deutschlands, nach Baden-Söllingen verlegt. Um diese Einheit unterzubringen, mußten 15 Fertigbaracken, eine Garage mit 9 Doppelunterstellplätzen und ein Munitionsschuppen errichtet werden. Im Juli 1977 wurde 3 Mech Cdo vom 3. Bataillon des Königlich Kanadischen Regiments (3 RCR) abgelöst.

Im Rahmen der jüngsten Umstrukturierung der kanadischen Streitkräfte in Europa wurde Baden-Söllingen mit Wirkung vom 1. November 1979 wieder ein selbständiger Standort. Seit jeher pflegen dieser Standort und seine Beschäftigten ein besonderes Verhältnis mit den örtlichen deutschen Gemeinden. Viele kanadische Familien leben in den umliegenden Ortschaften, eine große Anzahl jedoch auch in den kanadischen Wohnsiedlungen in Baden-Söllingen und Weitenung. Seit der Gründung des kanadischen Stützpunktes Baden-Söllingen vor 30 Jahren ist es gerade diese Integration in das deutsche Umfeld, die für viele Kanadier ihren Militärdienst zu solch einem angenehmen Erlebnis werden ließ.



1 Canadian Air Group

The origins of Canada's NATO air commitment date back to the early 1950's with the formation of the Royal Canadian Air Force's 1 Air Division. From headquarters at Metz in France, the division commanded the 12 squadrons which comprised its four Wings, located at Marville and Grostenquin, France, and Zweibrücken and Baden-Soellingen, Federal Republic of Germany. Flying the F-86 Sabre, later joined by the CF-100 all-weather fighter, the Canadians provided a significant and respected contribution to NATO's air defence capability. The arrival of the CF-104 Starfighter in 1962 marked the change from air defence to the strike/reconnaissance role.

After the move from France in 1967, and various consolidations thereafter, the Canadian Forces air element in Europe was re-organized in 1970 and 1 Air Division was superseded by 1 Canadian Air Group (1 CAG) with headquarters in Lahr, Federal Republic of Germany, and its operational units based entirely at Baden-Soellingen.

The final phase of 1 Canadian Air Group's history began in 1972 when the Canadian government announced that the three remaining NATO-assigned air squadrons would switch to the conventional strike capability and the reconnaissance mission.

The present look of today's air force in Europe features 421 (Red Indian), 439 (Tiger), 441 (Silver Fox) Tactical Fighter Squadrons and a maintenance squadron at Baden-Soellingen with the air group headquarters at Lahr.

Die erste kanadische Luftwaffengruppe

Der Beitrag der kanadischen Luftwaffe zur NATO reicht zurück bis in die frühen fünfziger Jahre, als die 1. Luftwaffendivision der Königlich Kanadischen Luftwaffe gegründet wurde. Von ihrem Hauptquartier in Metz, Frankreich führte die Division das Kommando über 12 Staffeln, aus denen sich die 4 Kampfgeschwader zusammensetzten, die in Marville und Grostenquin in Frankreich, sowie in Zweibrücken und Baden-Söllingen, in der Bundesrepublik Deutschland, stationiert waren. Die Kanadier, die zunächst Maschinen vom Typ Sabre F-86 und später zusätzlich das Allwetter-Kampfflugzeug vom Typ CF-100 flogen, leisteten einen bedeutenden und beachtlichen Beitrag zur Verteidigungsfähigkeit der NATO Luftstreitkräfte.

Mit der Ankunft der CF-104 im Jahre 1962 änderte sich die Luftverteidigungsaufgabe in eine Kampf/Aufklärungsrolle.

Nach ihrer Verlegung aus Frankreich im Jahre 1967 und darauffolgenden weiteren Zusammenschlüssen wurde die kanadische Luftwaffe in Europa 1970 reorganisiert; die 1. Luftwaffendivision wurde durch die 1. Kanadische Luftwaffengruppe (1 CAG) ersetzt, deren Hauptquartier sich in Lahr in der Bundesrepublik Deutschland befindet und deren Einsatzverbände ausschließlich in Baden-Söllingen stationiert sind.

Der letzte Abschnitt der Geschichte der 1. Kanadischen Luftwaffengruppe begann im Jahre 1972, als die kanadische Regierung ihren Entschluß bekanntgab, die Aufgabe der drei im Rahmen der NATO verbliebenen Staffeln von der Kampf- und Aufklärungsrolle in eine konventionelle Angriffsrolle umzuwandeln.

Augenblicklich verfügen die kanadischen Luftstreitkräfte in Europa, deren Hauptquartier sich in Lahr befindet, über drei taktische Kampfstaffeln in Baden-Söllingen, die 421. (Indianerstaffel), die 439. (Tigerstaffel), die 441. (Silberfuchsstaffel) sowie eine Wartungsstaffel.

casernes préfabriquées et construire un garage à neuf portes doubles ainsi qu'un abri à canon. En juillet 1977, le 3^e Commando mécanisé fut remplacé par le 3^e Bataillon, Royal Canadian Regiment (3 RCR). Lors de la restructuration la plus récente des Forces canadiennes Europe, laquelle est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1979, Baden-Soellingen est à nouveau devenue base à part entière.

Depuis lors, les militaires et leurs familles maintiennent d'excellents rapports avec la communauté allemande. Les Canadiens habitent dans des maisons et des appartements civils ainsi que dans des logements familiaux situés à Baden-Soellingen et Weitenung. Pour les militaires canadiens affectés à la BFC Baden-Soellingen depuis sa création, il y a déjà 30 ans, l'intégration à la culture allemande n'a fait qu'enrichir leur séjour en Europe.

Le 1^{er} Groupe aérien du Canada

L'aviation canadienne joignit l'OTAN au début des années 1950 avec la formation de la 1^{ère} Division aérienne de l'Aviation royale canadienne. La quartier-général, installé à Metz, en France, dirigeait les 12 escadrons englobant ses quatre escadrons, basées à Marville et Grostenquin en France et à Zweibrücken et Baden-Soellingen en République fédérale d'Allemagne.

Aux commandes d'avions Sabre F-86 auxquels sont venus plus tard s'ajouter leur chasseur tous temps CF-100, les Canadiens ont contribué de façon importante à la force de défense aérienne de l'OTAN, ce qui lui a valu beaucoup de respect.

Avec l'acquisition du Starfighter CF-104 en 1962, nous avons cessé de nous occuper de la défense aérienne pour jouer un rôle d'attaque et de reconnaissance.

Après le départ des Canadiens de la France en 1967 et du fusionnement de certaines unités, on réorganisa l'élément-air des Forces canadiennes en Europe en 1970 et c'est à ce moment que la 1^{ère} Division aérienne est devenue le 1^{er} Groupe aérien du Canada (1 CAG), qui a son quartier-général à Lahr en République fédérale d'Allemagne et ses unités opérationnelles à Baden-Soellingen.

La dernière page de l'histoire du 1^{er} Groupe aérien du Canada fut tournée en 1972 lorsque le gouvernement du Canada annonça que les trois derniers escadrons aériens affectés à l'OTAN reprendraient leur rôle conventionnel d'attaque et laisseraient tomber l'attaque nucléaire et les missions de reconnaissance.

Pour l'instant, notre Force aérienne en Europe se compose de trois escadrons d'appui tactique, soit les 421^e (Red Indian), 439^e (Tiger) et 441^e (Silver Fox) et d'un escadron de maintenance, tous basés à Baden-Soellingen à l'exception du quartier-général, qui, comme nous l'avons dit précédemment se trouve à Lahr.



frecce
tricolori
1983



MB-339 A/PAN

Technical Data/Technische Daten:

Wingspan/Spannweite: 10,25 m
Length/Länge: 10,97 m
Maximum weight/Höchstgewicht: 4.010 kg
Maximum speed/Höchstgeschwindigkeit: 900
Time to 9.150 m 7 min 10 sec/
benötigt 7 Min. und 10 Sec. um die Höhe
von 9.150 m zu erreichen
Max Range/Max. Aktionsradius: 2.100 km
Power Plant/Triebwerk: Rolls Royce „Viper“
632-43 thrust/Schubkraft: 1.815 kg

Frecce Tricolori

The National Acrobatic Team „Frecce Tricolori“ of the Italian Air Force was established at Rivolto airbase on 1st March 1961. Prior to this date Italy was represented at various national and international airshows by teams formed from selected squadrons of the Air Force. The show today lasts about 20 minutes and the team will prove the high degree of its training through spectacular sequences of vertical and horizontal manoeuvres among which the „heart break sequence“ the „Arizona sequence“ and the „bomb burst with cross-over“ are included. The pilots of the team are recruited from all squadrons of the Italian Air Force after a selective screening. They must be endowed with specific qualities because exceptional performances are requested of them. The formation is made up with ten Aermacchi MB-339A/PAN. This two-seater jet is employed in the flying school of the Italian Air Force for the basic and advanced training of military pilots. Also it is employed in operational and support roles. The aircraft used by the team has no modifications except for the smoke generator.



Frecce Tricolori

Die nationale Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori“ der italienischen Luftwaffe wurde am 1. März 1961 auf dem Fliegerhorst Rivotto gegründet. Vor diesem Zeitpunkt war Italien bei mehreren nationalen und internationalen Flugvorführungen mit Teams vertreten, die sich aus Piloten verschiedener Jagdgeschwader der italienischen Luftwaffe zusammensetzten. Die heutige Flugschau dauert 20 Minuten, während der die Staffel ihren hohen Ausbildungsstand unter Beweis stellen wird. Unter anderem sehen Sie in einer spektakulären Folge vertikaler und horizontaler Manöver die „heart-break sequence“, die „Arizona sequence“ und den „bomb burst with the cross-over“. Die Piloten dieses Teams werden nach strengen Kriterien aus allen Staffeln der italienischen Luftwaffe ausgewählt. Sie müssen über besondere Fähigkeiten verfügen, da ihnen außergewöhnliche Leistungen abverlangt werden. Die Formation besteht aus 10 Aermacchi MB-339A/PAN. Dieses zweisitzige Düsenflugzeug wird in den Fliegerschulen der italienischen Luftwaffe für die Grund- und Fortgeschrittenenausbildung der Militärpiloten verwendet. Außerdem kommt es operations- und unterstützungsmäßig zum Einsatz. Das von der Kunstflugstaffel benutzte Flugzeug wurde bis auf einen Rauchentwickler nicht verändert.



The Jaguar

The Jaguar entered service with the Royal Air Force in 1973 and the first aircraft arrived in Germany in April 1975. There are two versions currently deployed in RAF Germany – the single seat GR1 and the two-seat T2. The latter version is a combattrainer which is capable of carrying out all the combat commitments of the single seater fighter.

Four Jaguar squadrons are stationed at RAF Bruggen and are capable of carrying numerous different weapons for low-level roles. Another Jaguar squadron is based at RAF Larbruch in the reconnaissance role.

A joint Anglo-French development, the Jaguar is capable of flying at low level at supersonic speed. It has a large radius of action and its compact size offers only a small target. The improved module engines are particularly clean and leave no tale-telling smoke trails in the sky.

B. A. C. - Breguet Jaguar

Der englisch/französische Jaguar ist 1973 von der Royal Air Force in Dienst gestellt worden. Zwei Ausführungen waren in Auftrag gegeben: Ein zweisitziges Schulflugzeug und eine einsitzige/taktische Erdkampf-Ausführung. RAF Germany erhielt den ersten Jaguar im April 1975.

Der Jaguar wurde von zwei besonders dazu gegründeten Gesellschaften entwickelt und gebaut – SEPECAT. Ein Zusammenschluß der British Aircraft Corporation und der Breguet Aviation zur Herstellung des Rumpfes und Rolls Royce/Turbomeca liefern das Triebwerk.

Angetrieben von zwei Rolls Royce/Turbomeca Adour Turbopan Triebwerken, kann der Jaguar in allen Höhenbereichen mit Überschall fliegen. An fünf äußeren Aufhängepunkten können Bomben und Raketen mitgeführt werden. Äußere Zusatztanks können ebenfalls angebracht werden und das Flugzeug hat eine feste Bewaffnung von zwei 3cm Kanonen für die Einsitzer Version und eine 3cm Kanone für den Zweisitzer.



Hawker Siddeley Buccaneer S MK 2

RAF Germany's Buccaneer Squadrons provide a strike/attack contribution to Supreme Allied Commander Europe (SACEUR). In addition to aircraft taken over from the Navy, additional aircraft were ordered from Hawker Siddeley Aviation for the RAF.

In their strike role, the Buccaneers, with a crew of two, are able to carry a wide range of weapons, both internally and under the wings, including 1,000 lbs bombs, the cluster bomb, rockets and flares. In the reconnaissance role, the Buccaneer is capable of carrying a camera crate, containing vertical, oblique and forward-looking cameras for day and night use.

To extend its operating range, underwing and bomb-bay fuel tanks are fitted to the Buccaneer, and the aircraft is capable of being refuelled in flight. In addition, one Buccaneer can refuel another by means of an underwing refuelling pod.

Hawker Siddeley Buccaneer S MK 2

Die Buccaneer-Einheiten der RAF Germany leisten einen taktischen Strike/Aufklärer-Beitrag zu SACEUR. Zusätzlich zu den Flugzeugen, die von der Navy übernommen wurden, sind weitere bei Hawker Siddeley für die RAF bestellt worden.

Als Kampfflugzeug mit einer Besatzung von zwei Mann, ist der Buccaneer in der Lage, sehr unterschiedliche Waffensysteme im Rumpf und an Außenstationen mitzuführen, wie 450 kg Bomben, Raketen und Blitzbomben. Als Aufklärer ist der Buccaneer mit einem Kamera-Behälter ausgerüstet mit senkrecht, seitwärts und vorwärts gerichteten Kameras für Tag- und Nachteinsatz.

Zur Vergrößerung des Aktionsradius können Zusatztanks unter den Tragflächen und im Bombenschacht mitgeführt werden. Der Buccaneer kann auch im Flug betankt werden. Außerdem ist es möglich, daß ein Buccaneer einen anderen im Flug durch eine Tankvorrichtung unter der Tragfläche auftanken kann.



Harrier GR MK 3

One of the most revolutionary aircraft to enter squadron service since the advent of the jet, the all-British Harrier is the world's first fixed wing aircraft capable of vertical take-off and landing to go into quantity production and operational service.

It entered squadron service with Royal Air Force Germany in 1970 and is an important addition to NATO's air armoury.

The Harrier has an extremely rapid close support reaction, and is capable of operation from small natural clearings near the battle area. An integral auxiliary power unit, which supplies all essential electrical power enables the aircraft to be held at readiness close to the battle area without support equipment. The Harrier's comprehensive navigation and attack system, with special emphasis laid on high speed low-level operation, includes the Ferranti inertial navigator, which shows the pilot his position by means of an optically-projected moving map display.

Harrier GR MK 3

Eines der revolutionärsten Flugzeuge, das seit Aufkommen des Düsenzeitalters in Dienst gestellt wurde, ist die allbritische Harrier. Die Harrier ist das erste Flugzeug der Welt mit starren Tragflächen, das in der Lage ist, senkrecht zu starten und zu landen und das sich in Serienproduktion und im aktiven Einsatz befindet.

Die ersten Staffeln sind 1970 zur Royal Force Germany gekommen, was eine beträchtliche Stärkung der Luftstreitkräfte der NATO bedeutete.

Die Harrier hat eine äußerst schnelle Einsatzbereitschaft und ist in der Lage von kleinen, natürlichen Lichtungen in Nähe des Kampfgebietes aus zu starten. Eine eingebaute, zusätzliche Kraftanlage zur Erzeugung des erforderlichen elektrischen Stroms ermöglicht es, das Flugzeug in Nähe des Kampfgebietes ohne zusätzliches Wartungsgerät einsatzbereit zu halten. Das umfangreiche Navigations- und Attackensystem der Harrier mit besonderem Schwerpunkt für Tiefflugeinsätze bei hoher Geschwindigkeit, besitzt einen Ferranti Trägheits-Navigator, der dem Piloten seine Position auf einer optisch-projizierten Landkarte anzeigt.



Visiting Dignitaries to CFB Baden-Soellingen



Tornado

The common weapon system for GAF and Navy, the IAF and RAF in many roles. Developed and manufactured by Germany, Italy, and England, more than 800 Tornados will enter service in the early 1980 s. Das gemeinsame Waffensystem für die Bundesluftwaffe, Bundesmarine sowie die englische und italienische Luftwaffe. Diese Maschine ist eine Gemeinschaftsproduktion der Bundesrepublik Deutschland, Italiens und Englands. Anfang der 80er Jahre werden mehr als 800 Tornados in den Dienst gestellt.



Harrier GR Mk 3 vertical take off and landing jet fighter/Harrier GR Mk 3 Jagdflugzeug – Senkrechtstarter

Static Display Aircraft — ausgestellte Flugzeuge



USAF F-15 Eagle



USAF F-16 Fighting Falcon



USAF F-4 Phantoms



USAF F-111



USAF A-10 Thunderbolts



USAF CH-53



USAF OV 10 Bronco



RDAF Draken

Static Display Aircraft — ausgestellte Flugzeuge



RAF Hawk



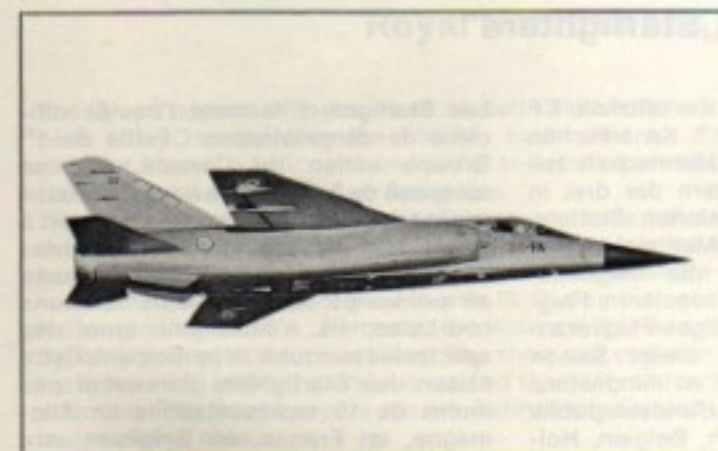
CF 104 Starfighter



RAF Puma



T-33 Silverstar



FAF Mirage F-1



BEAF Mirage III



GAF F-4 Phantom



GAF Alpha Jet



Starfighter team (from left to right/von links nach rechts/de gauche à droite):
Capt Al Stephenson, Capt Dave Anderson, Capt Rick Martin, Capt Steve Green, Capt Neale Nowosad,
(not pictured/nicht abgebildet/absent – Capt Glyn Huxter)

Photo: M/Cpl Karri Yong

Canadian Forces „Starfighters“

The Starfighters are the official 1 Canadian Air Group CF-104 Demonstration team. The team is comprised of 6 operational fighter pilots from the 3 squadrons at CFB Baden-Soellingen. The team is selected each spring and the members practise between shows in addition to their regular flying duties. This season the Starfighters will perform in at least 13 shows in Germany, France, Belgium, Holland, and the U. K. The Starfighter show is approximately 8 minutes long and consists of varied close formation passes, one of which is accomplished in full afterburner. In addition to the main formation of 4 a/c, the solo performer keeps the crowd entertained with a series of high speed manoeuvres flying the aircraft to its structural limits. The Starfighters departure is marked by head-on individual opposing passes, notable for high sound levels and speed.

Die „Starfighters“ sind die offizielle CF 104-Kunstflugstaffel der 1. Kanadischen Luftwaffengruppe. Die Mannschaft besteht aus 6 Kampffliegern der drei in Baden-Söllingen stationierten Staffeln. Jedes Frühjahr wird die Mannschaft neu zusammengestellt und die Mitglieder trainieren neben ihren regulären Flugeinsätzen und den jeweiligen Flugveranstaltungen. Im Verlauf dieser Saison werden die Starfighters an mindestens 13 Flugschauen in der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland und England teilnehmen. Die Vorführung der Starfighters dauert ungefähr 8 Minuten und setzt sich aus verschiedenen geflogenen Formationsflügen zusammen, von denen einer mit voll eingeschaltetem Nachbrenner durchgeführt wird. Neben der Hauptformation der 4 Maschinen fliegt der Solopilot eine Anzahl von Manövern bei sehr hoher Geschwindigkeit, bei der die Maschine ohne Zusatztanks bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit geflogen wird. Die Starfighter verabschieden sich mit aus entgegengesetzter Richtung kommenden, direkt aneinander vorbeifliegenden Maschinen, die sich durch ihren Geräuschpegel und ihre hohe Geschwindigkeit auszeichnen.

Les Starfighters forment l'équipe officielle de démonstration CF-104 du 1^{er} Groupe aérien du Canada. Elle se compose de 6 pilotes d'avions de chasse venant des 3 escadrons qui se trouvent à la BFC Baden-Soellingen. Les membres de l'équipe sont choisis chaque année au printemps et, outre leurs missions courantes, ils s'entraînent entre les spectacles auxquels ils participent. Cette saison, les Starfighters donneront pas moins de 13 représentations en Allemagne, en France, en Belgique, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Le spectacle des Starfighters dure environ 8 minutes et consiste en une variété de survols en patrouille serrée dont une exécutée en pleine post combustion. Outre la formation principale de 4 appareils, le pilote solo tient les spectateurs en haleine à l'aide d'une série de manoeuvres à haute vitesse alors qu'il pousse son appareil à ses limites structurales. Pour clôturer leur spectacle, les Starfighters se croisent dans un bruit infernal et à des vitesses prodigieuses.



Royal Netherlands Air Force „Grasshoppers“

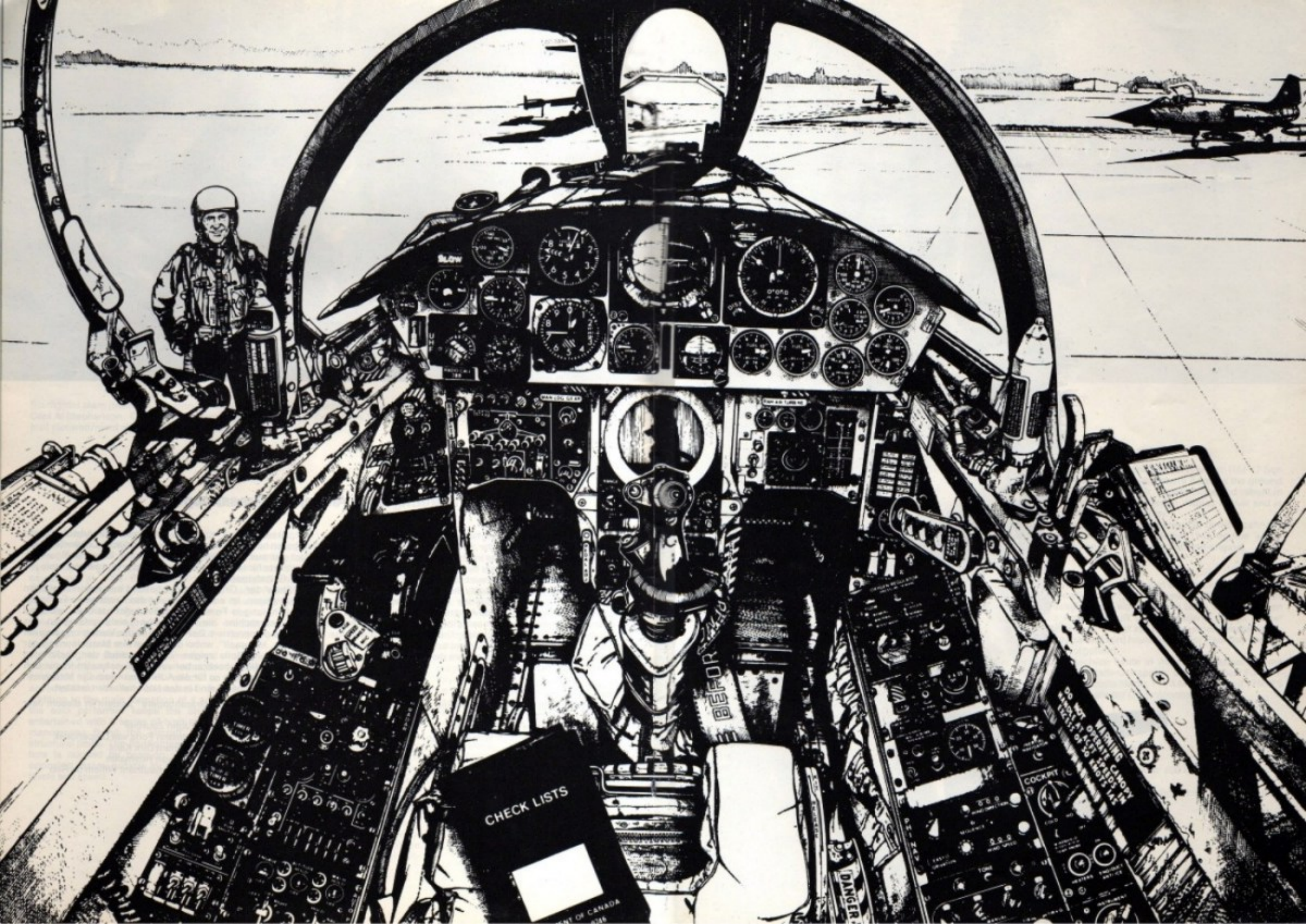
The Grasshoppers with their four Alouette III helicopters are here today representing the RNLAf. Each pilot on the 5 member team is a helicopter instructor and participates in the Grasshoppers as a secondary flying role. The Grasshoppers show consist of 2 seven minute halves. In the first half the team will display their skill and discipline with precise formation flying while the solo will demonstrate the considerable capability of the Alouette III. During the second-half beginning with the „Carousel“ the team will display a more dynamic role with their machines. The show will end with the team hovering in front of the crowd and thanking all for their attention. The Grasshoppers a/c are distinctively painted with their national colours.

This years Grasshoppers team:
Lead: Capt John Zuurbier
Right Wing: Capt Fons van Diepenbeek
Left Wing: 1 Lt. Dirk Kalis
Slot/Solo: 1 Lt. Thijs van Rosmalen
Commentator/Spare: 1 Lt. Willem de Roo

Die „Grasshoppers“ mit ihren vier Alouette III Hubschraubern vertreten heute die Königlich Niederländische Luftwaffe. Jeder Pilot der aus 5 Mitgliedern bestehenden Crew ist eigentlich Fluglehrer für Hubschrauber und fliegt erst in zweiter Linie mit den „Grasshoppers“.

Die Show der „Grasshoppers“ besteht aus zwei 7minütigen Vorführungen. Im ersten Teil zeigt das Team seine Fertigkeit und Schulung in Form von Präzisionsformationen, während die Solomaschine die beachtliche Leistungsfähigkeit des Alouette demonstriert. Der zweite Teil der Vorführung beginnt mit dem „Karussell“, wobei die Piloten ihre Maschinen in einer dynamischen Rolle zeigen. Zum Abschluß der Vorführung schweben die Hubschrauber vor den Zuschauern in der Luft und bedanken sich so für die Aufmerksamkeit. Die Maschinen der „Grasshoppers“ sind in den Nationalfarben lackiert.

Die Mannschaft der „Grasshoppers“ besteht in diesem Jahr aus:
Staffelführer: Hauptmann John Zuurbier
Rechter Flügelmann: Hauptmann Fons van Diepenbeek
Linker Flügelmann: Oberleutnant Dirk Kalis
Slot/Solo: Oberleutnant Thijs van Rosmalen
Kommentator/Ersatzmann: Oberleutnant Willem de Roo



CHECK LISTS

BEFORE TAKEOFF

DANGER

WARNING
DO NOT OPERATE CANOPY
IN EXCESS OF 50 KNOTS IAS

COCKPIT

GOVERNMENT OF CANADA



Baden-Soellingen

30th Anniversary Airshow

Flugtag zum 30jährigen Jubiläum



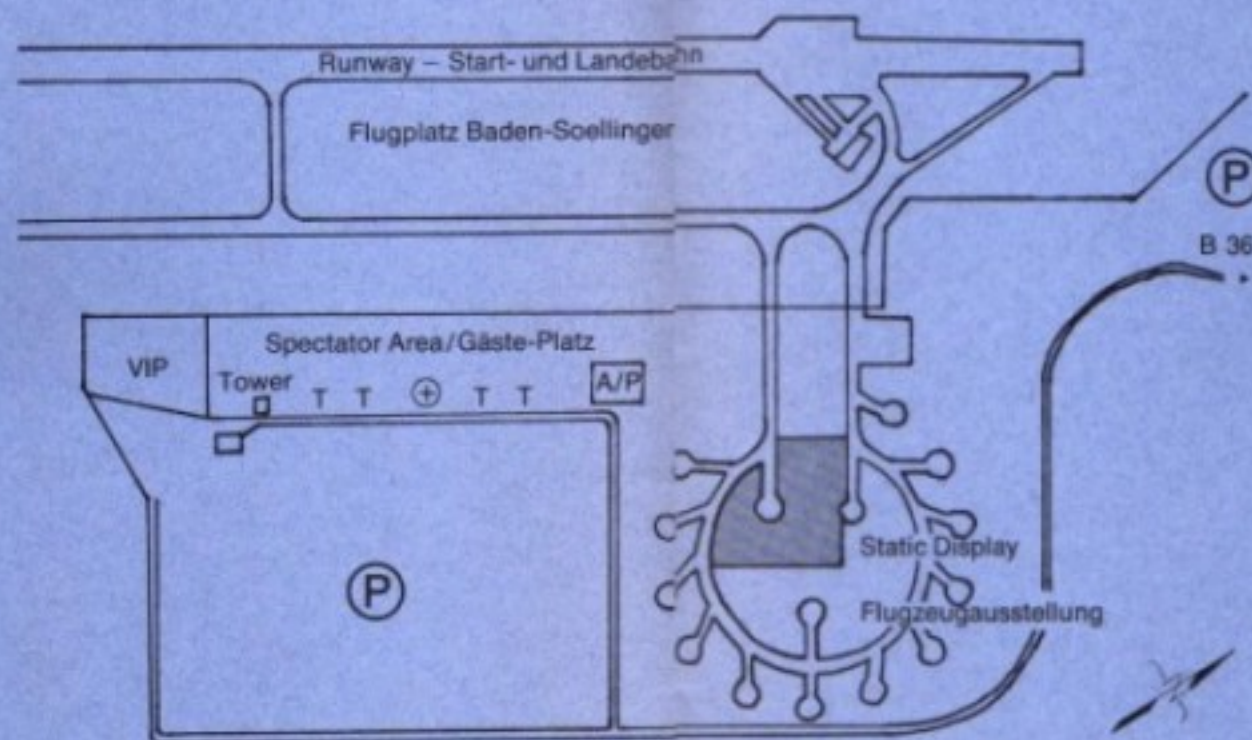
Morning Events

Vormittagsprogramm

- 09.00 Balloon/Heißluftballon
- 09.30 Glider Formation
- 10.10 Glider Aerobatics
- 10.40 Glider Mirror Formation
- 10.45 Powered Glider/Motorsegler
- 11.05 Stampe Biplane and Glider/
Stampe Doppeldecker und Segelflugzeug
- 11.25 Stampe Biplane Aerobatics/
Stampe Doppeldecker Kunstflüge
- 11.40 Robbie Team Model Aircraft/
Robbie Team Modellflugzeuge
- 12.05 Stampe Biplane/Stampe Doppeldecker
- 12.20 Fiesler Storch

Airshow Pavilion

- 10.00 Pipes and Drums
Highland Dance Display
Schottische Tanzvorführung
- 12.00-13.00 CF Air Command Band
- 13.00-16.30 Baden Rube Band
Pipes and Drums
- 14.00 CF Air Command Band



(P) Parking
Parkplatz

(+) First Aid
Lost and Found
Erste Hilfe
Fundbüro

T Toilets
Toiletten

A/P Airshow Pavilion

Afternoon Events/

Nachmittagsprogramm

- 13.00 Official Airshow Opening CF-104 Flypast
Offizielle Eröffnung des Flugtags
mit Vorbeiflug der CF-104
- 13.05 Skyhawk Parachute Team/
Fallschirmspringer-Team
- 13.25 GAF RF-4 Formation
- 13.40 RAF Jaguar
- 13.50 RAF Puma
- 14.00 CF de Havilland Dash 7
- 14.05 RNLA F NF-5
- 14.20 Pitts Special
- 14.35 USAF A-10
- 14.45 Alpi Eagles Formation Team
- 15.00 RAF Harrier
- 15.15 RNLA F Grasshoppers Helicopter
Formation
- 15.30 USAF F-15 Eagle
- 15.40 Spitfire/ME-109
- 15.55 RNLA F F-16
- 16.00 RNLA F F-27
- 16.10 IAF Frecce Tricolori

Static Display - Flugzeugausstellung

Belgium	Mirage III	France	Jaguar Mirage F-1	Netherlands	F-16 NF-5	USA	F-15 F-16 F-111 A-10 F-4 OV-10 CH-53 Cobra AH-64 Blackhawk	Civilian	Spitfire ME-109 Fiesler Storch Gliders/Segelflugzeuge
Canada	CF 104s T-33 Army Static Display/Heeresausstellung Canada Information Display	Germany	RF 4 E Alpha Jet	UK	Buccaneer Hawk Jaguar Puma				
Denmark	Draken								



ME-109

This splendid example of a reconstructed ME-109 G-6 is the only ME-109 anywhere in the world with the original Daimler-Benz DB 605 engine. Between 1935 and 1959 some 35,000 109's were built, the largest number for any German aircraft and the longest production run for a fighter in the history of aviation.

D-FMBB flies today through the efforts of Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH who have restored and operate this authentic aircraft.

Dieses fabelhafte Beispiel einer neukonstruierten ME-109 G-6 ist die einzige ME-109 der Welt mit dem Original Daimler Benz Triebwerk DB 605. Zwischen 1935 und 1959 wurden ungefähr 35.000 Maschinen vom Typ 109 gebaut, die größte Anzahl eines deutschen Flugzeugs und die längste Produktionszeit einer Jagdmaschine in der Geschichte der Luftfahrt. D-FMBB fliegt heute, dank der Bemühungen der Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, die dieses authentische Flugzeug instandgesetzt und wieder zum Einsatz gebracht hat.

Technical Data/Technische Daten M-109

Length/Länge: 8,94 m
Wingspan/Spannweite: 8,94 m
Take off Pwr/Startleistung: 1.475 hp
Gross weight/Bruttogewicht: 2.800 kg
Max speed/Maximalgeschwindigkeit: 630 km/h
Ceiling/Gipfelhöhe: 12.100 m
Climb performance/Steigfähigkeit: 8.400 m in 10,5 Min



Spitfire

This Spitfire was built in 1943 and saw service with RAF 17 Sqn in Burma. The a/c was left in India where it sat on the ground until 1978 when it was sold to Mr. Franco Actis and rebuilt in Milan, Italy. It is now on the European display circuit and is flown today by RAF Sqn Ldr Paul Day.

This aircraft is in original condition except for dummy cannons, modern radios, and a Mosquito Merlin 114A engine which produces 1750 hp considerably more than the original.

Diese Spitfire wurde 1943 gebaut und war bei der 17. Staffel der britischen Luftwaffe im Einsatz in Burma. Die Maschine wurde in Indien zurückgelassen, wo sie stehen blieb, bis sie 1978 an Herrn Franco Actis verkauft und in Mailand, Italien wieder instandgesetzt wurde. Sie ist zur Zeit auf einer Ausstellungsreise durch Europa und wird heute von Major Paul Day von der Royal Air Force vorgeführt.

Sie sehen die Maschine heute in ihrem Originalzustand mit Ausnahme der Bordwaffenattrappen, der modernen Funkanlagen und einem Mosquito Merlin 114 A Motor, der mit 1750 PS bedeutend stärker ist als der Originalmotor.

Technical Data:

Length/Länge: 9,15 m
Wingspan/Spannweite: 11,2 m
Gross weight: 2.640 kg
Max speed/Höchstgeschwindigkeit: 600 km/h
Ceiling: 10.360 m
Climb performance/Steiggeschwindigkeit: 6.100 m in 9,5 min

Tribute to the Starfighter

As CFB Baden-Soellingen celebrates its 30 years of operation so too does the F-104 attain the milestone of its 29th anniversary since its first flight. Baden-Soellingen has witnessed the passing of the Sabre and now as the Starfighter is beginning to be phased out by the Canadian Forces and many other European airforces as well, we look ahead to the advent of another new era with the technology of tomorrow.

The Lockheed F-104 Starfighter was conceived by the brilliant aircraft designer Kelly Johnson in 1952. Its revolutionary design incorporating a high T-shaped tail and tiny razor sharp wings came out of the need for high flying supersonic fighters. Originally designed as an interceptor, the Starfighter has wound up carrying everything but the kitchen sink in weaponry since its conversion to a low level attack/strike aircraft. The aircraft first flew in 1954 and its performance truly astounded the aviation community. The F-104 is the only aircraft ever to hold records for speed, altitude, and time to climb simultaneously.

The Starfighter has been described as the most spectacular production airplane ever built. It is a pilot's aircraft and revered by the thousands who have had the opportunity to fly this sleek machine. Over the years a total of over 2,500 Starfighters were produced by 7 different countries including 200 CF-104s in Canada and 700 F-104Gs here in Germany. The 104 has seen service in 15 different airforces.

As the era of the F-104 nears its end over Western Europe, people will long remember the sound and sight of the Starfighter streaking across a hazy sky looking for business.

Tribut an den Starfighter

Wenn der kanadische Standort Baden-Söllingen 1983 sein 30-jähriges Jubiläum feiert, bedeutet das gleichzeitig ein Meilenstein in der Geschichte des F-104 Starfighters, für den seit seinem ersten Flug 29 Jahre vergangen sind. Baden-Söllingen war Zeuge der Sabre-Ära und während die kanadischen Streitkräfte und die Luftstreitkräfte vieler anderer europäischer Länder den Starfighter langsam ablösen, sehen wir dem neuen technologischen Zeitalter von Morgen entgegen.

Der Lockheed F-104 Starfighter wurde 1952 von dem brillanten Flugzeugdesigner Kelly Johnson konzipiert. Seine revolutionäre Konstruktion mit dem hochgezogenen T-förmigen Heck und winzigen rasiermesserscharfen Flügeln resultierte aus der Notwendigkeit, über ein hochfliegendes Überschall-Kampfflugzeug zu verfügen. Obwohl ursprünglich als Abfangjäger entwickelt, hat der Starfighter seit seiner Umwandlung in eine Tiefflugmaschine für Kampf/Angriffsrollen außer einer Küchenspüle nahezu bereits jedes Waffensystem an Bord geführt. Die Maschine kam 1954 zum ersten Mal in Einsatz und rief bei den Fliegern aufgrund ihrer enormen Leistungsfähigkeit echtes Erstaunen hervor. Der F-104 Starfighter ist das einzige Flugzeug, das jemals gleichzeitig Rekordhalter für Geschwindigkeit, Flughöhe und Steigleistung war.

Der Starfighter wurde als das spektakulärste, serienmäßig hergestellte Flugzeug aller Zeiten bezeichnet. Es ist ein bei Piloten beliebtes Flugzeug und wird von Tausenden verehrt, die jemals die Gelegenheit hatten, diese schnittige Maschine zu fliegen. Im Verlauf der Jahre wurden eine Gesamtzahl von über 2500 Starfightern in sieben verschiedenen Ländern produziert, einschließlich der 200 CF-104 Maschinen in Kanada und der 700 F-104 Maschinen in der Bundesrepublik Deutschland. Der F-104 Starfighter war bei 15 verschiedenen Luftwaffen im Einsatz.

Während sich die Ära dieser Maschine in Westeuropa langsam ihrem Ende zuneigt, werden sich die Menschen noch lange an den Klang und das Bild des Starfighters erinnern, wie er wachsam und einsatzbereit am dunstigen Horizont blitzschnell vorbeizieht.

Early days of RCAF 1 Air Division / Vor vielen Jahren: 1. Luftwaffendivision der Königlich Kanadischen Luftwaffe in Europa.



Canadian Forces Snowbirds

The Snowbirds of 431 Air Demonstration Squadron are the Canadian Forces official 9 aircraft display team. The Snowbirds in their Canadian designed and produced Tutor jets have been thrilling North American airshow audiences for the past 12 years with their extremely precise formation manoeuvres. Unfortunately it is not possible for the Snowbirds to perform here in Europe due to the limited range of their aircraft.

Die „Snowbirds“ der kanadischen Streitkräfte

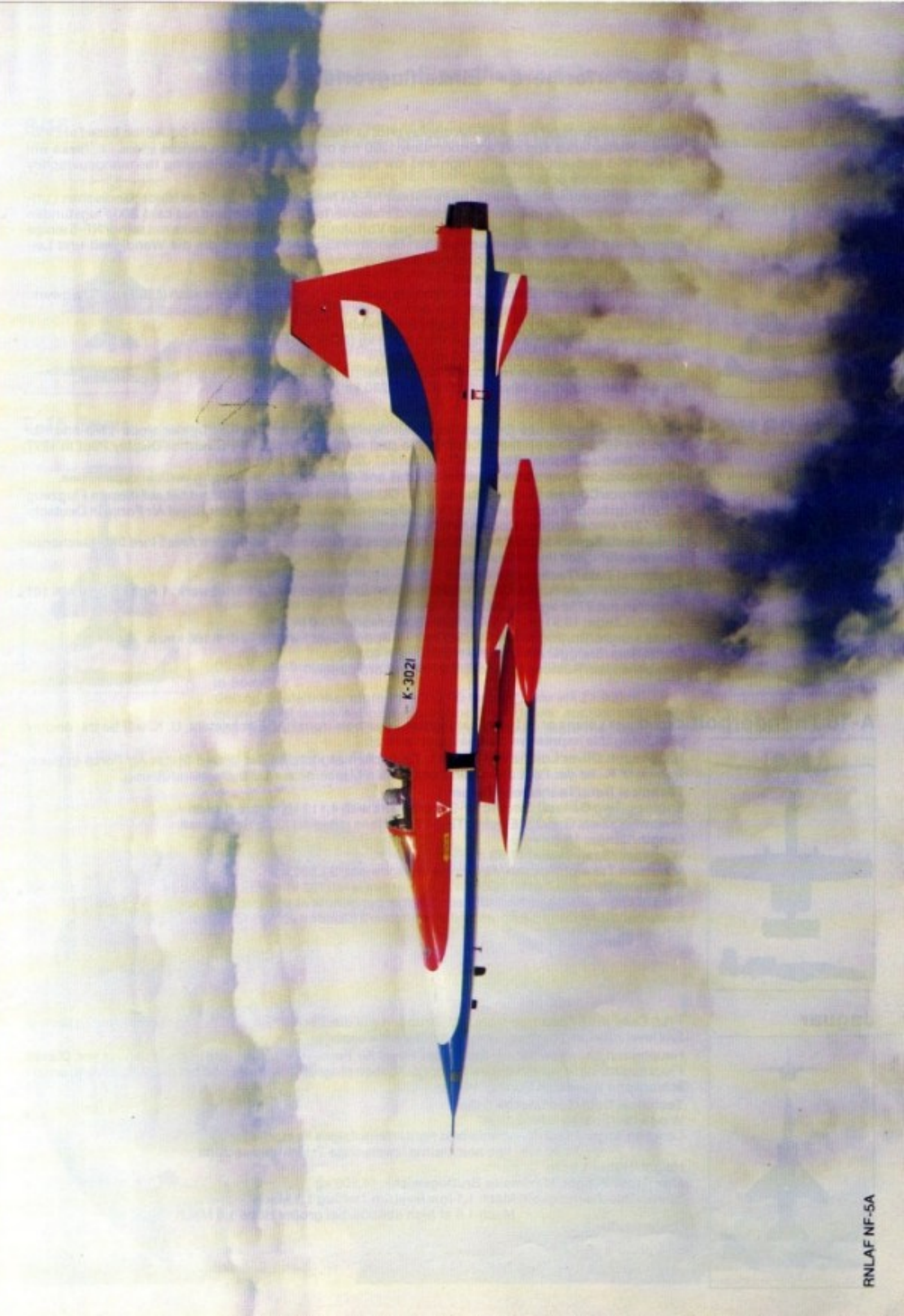
Die Snowbirds der 431. Kunstflugstaffel sind das offizielle, aus 9 Flugzeugen bestehende Kunstflugteam der kanadischen Streitkräfte. Die Snowbirds mit ihren Tutor Düsenmaschinen, die in Kanada konzipiert und hergestellt werden, haben die Zuschauer bei Flugvorführungen in Nordamerika bereits seit 12 Jahren mit ihren außergewöhnlich präzisen Manövern begeistert. Aufgrund des geringen Aktionsradiuses ihrer Maschinen können die Snowbirds bedauerlicherweise nicht in Europa auftreten.

Les „Snowbirds“ des Forces Armées Canadiennes

L'escadron de démonstration aérienne 431 "Snowbirds" est l'équipe officielle de démonstration des Forces armées canadiennes. Les "Snowbirds" aux commandes de leurs avions à réaction Tutor, de conception et construction canadiennes, ont électrisé les audiences Nord-Américaines durant les douze dernières années. Malheureusement, il nous est impossible de vous présenter les "Snowbirds" en Europe puisque leur rayon d'action est limité.



- ▲ USAFE Soesterberg based F-15 Eagles flying over the low terrain of the Netherlands
F-15 Eagles, stationiert auf dem US-Fliegerhorst Soesterberg, beim Tiefflug über niederländischem Gebiet.
RNLAf NF-5A
- ▼ USAFE Hahn based F-16 Fighting Falcons pictured over the Mosel River / Die F-16 Fighting Falcons, stationiert auf dem
US-Fliegerhorst Hahn, beim Überfliegen der Mosel.



Solo Performers – Einzelflugvorführungen

NF-5A



Royal Netherlands Air Force NF-5A display pilot Lt. Hans Iseke flies with 314 Squadron based at Eindhoven, Netherlands and has approximately 1300 hrs on the F-5. In a ten minute show, Lt. Iseke will fly the NF-5 through a series of high and low speed aerobatics demonstrating the manoeuvrability and performance of this fighter.

Der Kunstflieger Leutnant Hans Iseke mit der NF-5A Maschine der Königlich Niederländischen Luftwaffe ist Mitglied der in Eindhoven, Holland stationierten 314. Staffel und hat ca. 1.300 Flugstunden auf der F-5 absolviert. In einer zehnminütigen Vorführung wird Leutnant Iseke mit seiner NF-5 einige komplizierte Manöver bei verschiedenen Geschwindigkeiten zeigen, die die Wendigkeit und Leistungsfähigkeit dieses Jagdflugzeuges demonstrieren.

Technical Data/Technische Daten

Engines: Two General Electric J-85 turbojets producing 4,100 lbs of thrust each (1860 kg) / Triebwerk: 2 General Electric J-85 Turbojets, von denen jeder ungefähr 1860 kg Schubkraft hat.
Length/Länge: 14,38 m · Wing Span/Spannweite: 7,7 m
Max Take-off weight/Max. Startgewicht: 9.379 kg (20,677 lbs)
Max level speed at 36,000 ft (11,000 m) Mach 1.4
Max. Geschwindigkeit im Horizontalflug: 1,4 Mach bei 36.000 Fuß
Range / Aktionsradius: approx 1200 N. M. (2,230 km)

Harrier GR MK III



Squadron Leader Bruce Cogram has been flying the Harrier V/STOL fighter since 1973 and has acquired 1950 hours on the aircraft. In the past he has been the RAFG Harrier Display Pilot in 1977 and UK Display Pilot in 1982.

This revolutionary aircraft will perform today and demonstrate its amazing vertical capabilities. Major Bruce Cogram fliegt die Harrier V/STOL Jagdmaschine seit 1973 und hat auf diesem Flugzeug 1.950 Flugstunden absolviert. In der Vergangenheit hat er die Harrier der Royal Air Force in Deutschland 1977 und in Großbritannien 1982 bei Vorführungen geflogen. Diese revolutionäre Maschine wird heute vorgestellt und zeigt bei diesem Anlaß ihre überraschende Leistungsfähigkeit im Vertikalflug.

Technical Data/Technische Daten:

Engine: One Rolls Royce MK 101 turbofan with 9752 kg of thrust / Triebwerk: 1 Rolls Royce MK 101 Turbofan mit 9752 kg Schubkraft
Length/Länge: 13,91 m · Wingspan/Spannweite: 7,70 m
Gross weight/Bruttogewicht: 11,340 kg · Speed/Geschwindigkeit: 1,186 km/h
Climb Rate/Steiggeschwindigkeit: 3,050 m in 40 sec
Weapons load/Rüstungsgewicht: 2,270 kg of ordinance

A-10 Thunderbolt



Capt Oliver Lorenz of 511 Tactical Fighter Squadron from RAF Bentwaters, U. K. will be the display pilot flying this impressive close-support aircraft.

Hauptmann Oliver Lorenz von der 511. Taktischen Jagdstaffel der United States Air Force in Bentwaters, U. K., ist der Pilot dieser eindrucksvollen Maschine zur Luftnahunterstützung.

Technical Data/Technische Daten:

Engines: Two General Electric TF-34 turbofans with 4,112 kg of thrust each / Triebwerk: Zwei General Electric TF-34 Turbofans mit je 4,112 kg Schubkraft
Length/Länge: 16,26 m
Wingspan/Spannweite: 17,53 m
Maximum Take-off weight/Maximales Startgewicht: 21,500 kg
Performance/Leistungsfähigkeit: 722 kph at sea level/722 kph Min. in Seehöhe
Rate of climb/Steiggeschwindigkeit: 1,828 m per minute at sea level/ pro Min. in Seehöhe
Endurance/Flugdauer: 2 hours and 20 minutes/2 Stunden und 20 Minuten

Jaguar



F/Lt. Case of 14 Squadron from RAF Bruggen will display his Jaguar. The Jag is employed in several low level roles and carries numerous different weapons.

Hauptmann Case von der 14. Staffel der Royal Air Force in Bruggen führt seinen Jaguar vor. Dieses Flugzeug kann für verschiedene Tiefflugaufgaben eingesetzt werden und hat die Möglichkeit, unterschiedliche Waffen an Bord zu tragen.

Technical Data/Technische Daten:

Wingspan/Spannweite: 8,18 m
Length/Länge: 15,52 m – single seat fighter/einsitziges Kampfflugzeug
16,40 m – two seat trainer/zweisitzige Trainingsmaschine
Height/Höhe: 4,64 m
Max Gross Weight/Maximales Bruttogewicht: 14,500 kg
Speed/Geschwindigkeit: Mach 1.1 low level/im Tiefflug 1,1 Mach
Mach 1.6 at high altitude/bei großer Höhe 1,6 Mach

F-16



RNLAF Major Barney Booij of 322 Squadron based at Leewarden will perform in his F-16 Fighting Falcon. Maj Booij has been flying the F-16 since 1979 and has over 600 hours on the aircraft. Today's display will be approximately eight minutes long.

Major Barney Booij von der 322. Staffel der Königlich Niederländischen Luftwaffe des Fliegerhorsts Leewarden wird seine F-16 „Fighting Falcon“ Maschine vorstellen. Major Booij fliegt die F-16 seit 1979 und hat über 600 Stunden auf dieser Maschine absolviert. Die heutige Vorführung wird ungefähr 8 Minuten dauern.

Specifications/Technische Daten:

Engine: One Pratt and Whitney F-100 turbofan with approx 11,340 kg of thrust / Triebwerk: Ein Pratt und Whitney F-100 Turbofan mit ungefähr 11.340 kg Schubkraft
Length/Länge: 14,52 m
Wingspan/Spannweite: 9,45 m
Performande Speed/Leistungsgeschwindigkeit: Speed more than Mach 2 at 12,200 m / Geschwindigkeit von mehr als 2 Mach bei 12.200 m Höhe
Service Ceiling more than 15,240 m / Dienstgipfelhöhe: mehr als 15.240 m
Maximum Take-off Weight/Maximales Startgewicht: 14.928 kg

F-15 Eagle



USAFE Maj Bob Ryals of 53 Tactical Fighter Sqn from Bitburg Airforce base will demonstrate the capabilities of his F-15. The Eagle is an American built air superiority fighter.

Major Bob Ryals der 53. Taktischen Kampfstaffel der US Luftwaffe vom Fliegerhorst Bitburg wird die Leistungsfähigkeit seiner F-15 unter Beweis stellen. Der „Eagle“ ist ein in Amerika hergestellter Hochleistungs-Jagdflieger.

Specifications/Technische Daten:

Engines: Two Pratt and Whitney F-100 turbofans with approx 10,796 kg of thrust each / Triebwerk: 2 Pratt und Whitney F-100 Turbofans mit ungefähr 10.796 kg Schubkraft pro Triebwerk.
Length/Länge: 19,45 m
Wingspan/Spannweite: 13,05 m
Maximum Weight/Maximalgewicht: approx 18,824 kg/ungefähr 18.824 kg
Speed: more than Mach 2.5 at high altitude
more than Mach 1.22 at low altitude
Geschwindigkeit: mehr als 2,5 Mach bei großer Höhe
mehr als 1,22 Mach bei geringer Höhe
Climb rate/Steiggeschwindigkeit: more than 15,240 m per min. at sea level/mehr als 15.240 m in Seehöhe
Ceiling/Gipfelhöhe: more than 21,000 metres/mehr als 21.000 m
Internal fuel range/Aktionsradius ohne Zusatztanks: approx 1,930 km/ca. 1.930 km
With external fuel/Aktionsradius mit Zusatztanks: more than 5,560 km/mehr als 5.560 km





F-27

The Fokker F-27 is a Dutch built multi-mission transport from Royal Netherlands Air Force 334 Squadron based at Soesterberg, Holland. The F-27 goes through a series of low passes, steep climbs and wing overs, culminating in a 45 degree climb which „pushes over“ at 1200 ft into a final „Space Shuttle approach“ and short field landing. During part of the display one of the F-27s two engines will be shut down and the propeller stopped and feathered to show the manoeuvrability of the transport on one engine. A smoke generator will also be used during the manoeuvres similar to those used by many jet aerobatic teams.

Specifications:

Engines: Two Rolls Royce Dart turboprops
Max take off weight: 37.500 lbs
Range: 1.200 nautical miles
Ceiling: 20.000 feet
Speed: 227 knots
Crew 3 plus 37 troops

F-27

Die Fokker F-27 ist eine Mehrzweck-Transportmaschine holländischer Herstellung der 334. Staffel der Königlich Niederländischen Luftwaffe, stationiert in Soesterberg, Holland. Die F-27 bewegt sich in einer Serie von Tiefflügen, Steilflügen, Immelmann-Turns und zeigt als Höhepunkt einen 45 Grad Steilflug, der bei 1.200 Fuß in einen „Raumfähren-Anflug“ übergeht und in einer Kurzstreckenlandung endet. Im Verlauf der Vorführung wird eines der beiden Triebwerke abgeschaltet und der Propeller gestoppt, um so die Manövrierfähigkeit der Transportmaschine mit nur einem Triebwerk zu demonstrieren. Dabei wird ein Raucherzeuger verwendet, wie ihn viele Kunstflugstaffeln benutzen.

Technische Daten:

Triebwerk: 2 Rolls Royce Dart Turboprops
Maximales Startgewicht: 37.500 Pfund (ungefähr 18.000 kg)
Aktionsradius: 1.200 nautische Meilen
Gipfelhöhe: 20.000 Fuß
Geschwindigkeit: 227 Knoten
Mannschaft: 3 plus 37 Personen

Stampe SV4C

The Stampe is a 2-seat light biplane first flown in 1933. It was originally used as a primary trainer by the Belgian Airforce and later became very popular as a sporting aircraft. This Stampe you will see today was built in 1953 and will perform a series of solo aerobatic manoeuvres.

Die Stampe ist ein leichter Doppeldecker, der zum ersten Mal 1933 geflogen wurde. Das Flugzeug, ursprünglich von der belgischen Luftwaffe zu Ausbildungszwecken benutzt, wurde später ein sehr beliebtes Sportflugzeug. Die Stampe, die Sie heute sehen, ist 1953 gebaut worden und zeigt Ihnen heute eine Reihe von Solo-Kunstflugmanövern.



Pitts Special

This modified Pitts Special was built by Mr. Walter Extra who is also the pilot. Walter is a member of the German Aerobatic Team which became the European Vice Champions in 1981. Mr. Extra, 29, is currently studying Engineering when he is not building or flying. This extremely manoeuvrable aircraft and its pilot will perform today a truly remarkable series of manoeuvres guaranteed to thrill the audience.

Diese abgewandelte Pitts Special wurde von Herrn Walter Extra gebaut, der sie auch fliegt. Walter ist ein Mitglied der deutschen Kunstflugstaffel, die 1981 europäischer Vize-Weltmeister wurde. Mr. Extra, 29 Jahre alt, studiert augenblicklich Maschinenbau, wenn er nicht gerade konstruiert oder fliegt. Dieses außergewöhnlich manövrierfähige Flugzeug und sein Pilot werden Sie heute mit einer wirklich bemerkenswerten Anzahl von Kunststücken garantiert begeistern.

Standard Cirrus Glider

This high performance glider will perform prior to the main show. It is here today through the courtesy of the Sport-Segelfliegergruppe Murgtal e. V.

Segelflugzeug Cirrus Standard

Dieses Hochleistungs-Segelflugzeug wird vor der Hauptflugschau eine Vorführung geben. Es ist heute hier mit der freundlichen Genehmigung der Sport-Segelfliegergruppe Murgtal e. V.





421 Red Indian Squadron

The 421 Red Indian Squadron, equipped with Spitfires, from 1942 to mid-1945 performed convoy patrols, bomber escort, fighter sweeps, air defence and dive bombing operations. Re-formed for peacetime service in September 1949 at Chatham, New Brunswick, the squadron was equipped with Vampire jets. During 1952, the Red Indians were based at Odiham, Britain, as a unit of R. A. F. Fighter Command. This was the first overseas move of a Canadian squadron during peacetime. The squadron returned to Canada in December 1951 to be re-equipped with F-86 Sabres at St. Hubert, Quebec.

In October 1952, 421 Squadron pilots flew their Sabres to Grostenquin, France, to join the NATO air defence team. The squadron maintained its air defence role until de-activation in July 1963.

In December of that year, 421 squadron was re-activated with CF-104 Starfighters and assigned to the NATO fighter-bomber role.

In February 1964, the Red Indian squadron moved to its present location at Baden-Soellingen.

Die 421. Indianerstafel

Ausgerüstet mit Flugzeugen vom Typ Spitfire führte die 421. Indianerstafel von 1942 bis Mitte 1945 Konvoipatrouillen, Bomberebegleitflüge, Jagdsucheinsätze, Luftverteidigungs- und Sturzflügeinsätze durch. Nach der Umbildung der Staffel für den Einsatz in Friedenszeiten im November 1949 in Chatham, New Brunswick, wurde sie mit Vampire Düsenmaschinen ausgestattet. Während des Jahres 1951 waren die Indianer in Odiham, Großbritannien stationiert und zwar als Teileinheit des RAF Kampfverbandes. Dies war die erste Verlegung einer kanadischen Staffel nach Übersee in Friedenszeiten. Im Dezember 1951 kehrte die Staffel nach Kanada zurück, wo sie in St. Hubert, Quebec mit Maschinen des Typs F-86 Sabre ausgerüstet wurde.

Im Oktober 1952 flogen die Piloten die Staffel ihre Sabre Flugzeuge nach Grostenquin in Frankreich, wo sie zu der NATO Luftverteidigungsmannschaft stießen. Die Staffel behielt ihre Luftverteidigungsaufgabe bei, bis sie im Juli 1963 aufgelöst wurde.

Im Dezember desselben Jahres wurde die 421. Staffel reaktiviert, auf CF-104 Starfighter umgestellt und übernahm die Rolle einer Jagdbomberstaffel im Rahmen der NATO.

Im Februar 1964 wurde die Indianerstafel auf ihren augenblicklichen Standort Baden-Soellingen verlegt.

Die 439. Tigerstaffel

Die 439. Tigerstaffel, die während des 2. Weltkriegs an verschiedenen Kriegsschauplätzen wie „Fortress Europe“, der Normandie, Arnheim und am Rhein erfolgreich gekämpft hat, wurde im September 1951 für den Einsatz in Friedenszeiten in Uplands, Ontario umgebildet. In ihren Anfangsstadien bis November 1951 führte die Staffel hauptsächlich Eingewöhnungs- und Übungsflüge mit Flugzeugen vom Typ Harvard aus. Danach flogen die Tiger ihre MK II Sabre Maschinen im Rahmen der Operation „Bocksprung 7“ von Kanada nach dem Überseestandort North Luffenham, über Goose Bay, Grönland, Island und Schottland. Ab 15. Juni 1952 übernahm die Staffel im Rahmen des NATO Luftverteidigungsteams allgemeine Einsatzflüge. Im März 1955 wurden die MK VI Sabre Düsenmaschinen als Ersatz für die älteren MK II Maschinen eingeführt, mit denen die Tiger noch im selben Monat nach Marville in Frankreich verlegt wurden. Die Umrüstung auf MK VI Sabre Flugzeuge war im Juli 1956 abgeschlossen; die 439. Staffel behielt ihre Luftverteidigungsrolle bis zu ihrer Auflösung im November 1963 bei. Im März 1964 wurde die Tigerstaffel wieder in Dienst genommen, mit CF-104 Starfightern ausgerüstet und wurde der NATO als Fotoaufklärungsstaffel in Marville zugeteilt. Im März 1967 wurde die Staffel nach Lahr in der Bundesrepublik Deutschland verlegt und kam im Juli 1970 nach Baden-Soellingen.

Le 421° Escadron "Red Indian"

De 1942 jusqu'au milieu de 1945, les pilotes du 421° escadron „Red Indian“ aux commandes de Spitfires, escortèrent des convois et des bombardiers et effectuèrent des missions de chasse et de défense aérienne ainsi que des bombardements en piquée. L'escadron fut reformé et équipé d'appareils Vampire en septembre 1949, afin de servir en temps de paix à Chatham (Nouveau-Brunswick). En 1952, les „Red Indian“ furent envoyés à Odiham (Angleterre) en tant qu'unité de chasse de la R. A. F. Il s'agissait là de la première affectation outre-mer d'un escadron canadien depuis la fin de la guerre. L'escadron revint au pays en décembre 1951, à la base de Saint-Hubert (Québec), et y fut rééquipé de Sabres F-86.

En octobre 1952, les pilotes amenèrent leurs Sabres à Grostenquin en France pour se joindre à la force de défense aérienne de l'OTAN. Les „Red Indians“ continuèrent à jouer un rôle de défense aérienne jusqu'au désarmement de l'escadron en juillet 1963.

En décembre de cette même année, ce dernier fut reformé, équipé de CF-104 Starfighter et affecté à des missions de chasse et de bombardement pour le compte de l'OTAN. Il déménagea en février 1964 à la base de Baden-Soellingen, où il se trouve actuellement.

Le 439° Escadron "Sabre-Tooth Tiger"

Le 439° escadron „Sabre-Tooth Tiger“ a pris part aux batailles de la Forteresse Europe, de Normandie, d'Arnheim et du Rhin; il fut reformé en septembre 1951 afin de servir en temps de paix à Uplands (Ontario). Durant leur période de formation, les pilotes de l'escadron effectuèrent des vérifications d'unité et des missions de familiarisation à bord d'appareils Harvard, jusqu'en novembre 1951. Les „Tigers“ participèrent ensuite à l'opération Leapfrog 7 aux commandes de leurs Sabres MK II, ce qui les amena à North Luffenham en Europe via Goose Bay, le Groenland, l'Islande et l'Ecosse. Le 15 juin 1952, L'escadron commença à effectuer des vols opérationnels divers, en tant que membre de la force de défense aérienne de l'OTAN. En mars 1955, il fut équipé de nouveaux Sabres MK VI destinés à remplacer les vieux MK II et déménagea à Marville, en France. Le Rééquipement prit fin en juillet de l'année suivante et le 439° continua à remplir son rôle de défense aérienne jusqu'à son désarmement au mois de novembre 1963.

L'escadron fut reformé en mars 1964, équipé de CF-104 Starfighter et chargé d'effectuer des missions de reconnaissance photographique pour le compte de l'OTAN à Marville. Il déménagea ensuite à Lahr en Allemagne de l'Ouest en mars 1967 et fut finalement affecté à Baden-Soellingen en juillet 1970.



441 Silver Fox Squadron

The 441 Silver Fox Squadron, equipped with Hurricanes and Spitfires, saw service over Britain and Europe in 1944 and 1945. Reformed for peacetime service in March 1951 at St. Hubert, Quebec the Silver Fox pilots began flying in Harvard and Vampire aircraft. After a short familiarization programme, 441 proceeded to Chatham, New Brunswick for flying training as a fighter squadron on MK II Sabres. In February 1952, 441 Squadron was transferred overseas. Squadron personnel sailed to Britain on the Empress of France while the aircraft were ferried across the Atlantic on the aircraft carrier HMCS Magnificent and became operational at North Luffenham. When NATO-assigned 1 Wing, of 1 Air Division, moved from North Luffenham to Marville, France in January 1955, 441 Squadron flew to 3 Wing, Zweibrücken, Germany. Re-equipment with the MK VI Sabre was carried out there and the squadron moved to Marville in March 1955, after construction was completed at that base. The Silver Fox squadron remained at Marville with Sabre jets employed in the NATO air defence role until de-activation in September 1963.

The Silver Fox squadron was re-activated in January 1964 with CF-104 Starfighters and assigned a NATO photo reconnaissance role at Marville. In March 1967 the squadron moved to Lahr, West Germany where the Silver Foxes continued in the reconnaissance role until May 1970. The squadron at that time accepted a fighter-bomber role and then was re-located in July 1970 to Baden-Soellingen.

Canadian Forces Skyhawk Parachute Team

The Skyhawks are a parachute demonstration team which first formed in 1971. Its members are made up of selected volunteers from each of the Canadian Forces three services and are based in Edmonton, Alberta. The Skyhawks are here all the way from Canada today to perform a total of 9 parachute drops from 4 separate passes of the jump aircraft. Be sure to watch closely their thrilling and colorful display.

Die 441. Silberfuchsstaffel

Ausgestattet mit Flugzeugen vom Typ Hurricane und Spitfire flog die 441. Silberfuchsstaffel 1944 und 1945 Einsätze über Großbritannien und Europa. Nach der Umbildung der Staffel für den Einsatz in Friedenszeiten im März 1951 in St. Hubert, Quebec, hatten die Silberfuchspiloten Maschinen vom Typ Harvard und Vampire. Nach einem kurzen Schulungsprogramm begab sich die 441. Staffel nach Chatham, New Brunswick, wo die Piloten eine Ausbildung zum Einsatz in einer Kampfstaffel auf MK II Sabre Maschinen erhielten. Im Februar 1952 wurde die 441. Staffel nach Übersee verlegt. Die Staffelfangehörigen reisten per Schiff auf der „Empress of France“ nach Großbritannien, während die Flugzeuge auf dem Flugzeugträger HMCS „Magnificent“ den Atlantik überquerten und in North Luffenham stationiert wurden.

Als das der NATO unterstellte 1. Kampfgeschwader der 1. Luftwaffendivision im Januar 1955 von North Luffenham nach Marville in Frankreich verlegt wurde, flog die 441. Staffel zum 3. Kampfgeschwader in Zweibrücken, Bundesrepublik Deutschland. Dort erfolgte die Umrüstung auf MK VI Sabre Maschinen; im März 1955 nach Fertigstellung des dortigen Standorts, wurde die Staffel dann in Marville stationiert. Die Silberfuchse, ausgestattet mit Sabre Düsenmaschinen, blieben in Marville im Rahmen der NATO-Luftverteidigung bis zu ihrer Auflösung im September 1963.

Die Silberfuchsstaffel wurde im Januar 1964 mit CF-104 Starfightern ausgerüstet und erhielt innerhalb der NATO eine Fotoaufklärungsrolle in Marville. Im März 1967 wurde die Staffel nach Lahr, Bundesrepublik Deutschland, verlegt, wo die Silberfuchse weiterhin bis Mai 1970 ihre Aufklärungsrolle beibehielten. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Staffel in eine Jagdbomberstaffel umgewandelt und ist nun seit Juli 1970 in Baden-Soellingen zuhause.

Die „Skyhawks“ – das Fallschirmspringer-Demonstrationsteam der kanadischen Streitkräfte

Die „Skyhawks“ sind ein Fallschirmspringer-Demonstrationsteam, das seit 1971 besteht. Seine Mitglieder setzen sich aus ausgewählten freiwilligen Fallschirmspringern aller drei Truppenteile der kanadischen Streitkräfte zusammen und sind in Edmonton, Alberta stationiert. Die „Skyhawks“ sind für die heutige Veranstaltung aus Kanada gekommen und werden insgesamt 9 Absprünge bei vier Überflügen der Absetzmaschine durchführen. Versäumen Sie nicht diese großartige und farbenprächtige Vorstellung.

Le 441° Escadron "Silver Fox"

Le 441° Escadron Silver Fox, dont la flotte se compose d'avions Hurricane et Spitfire, fait ses débuts au-dessus de l'Angleterre et de l'Europe en 1944 et 1945. C'est à St-Hubert (Québec) au mois de mars 1951, qu'on reforme l'Escadron pour les opérations de temps de paix. Les pilotes du Silver Fox se mettent alors aux commandes d'avions Harvard et Vampire. Le 441° escadron suit un court programme de familiarisation avant de se rendre à Chatham, au Nouveau-Brunswick pour suivre l'instruction de vol aux commandes d'appareils MK VI Sabre pour devenir un escadron d'appui tactique. Au mois de février 1952, le 441° s'amène outre-mer. Le personnel se rend en Angleterre à bord de "l'Empress of France" tandis que les appareils traversent l'Atlantique à bord du porte-avions Magnificent. L'Escadron entreprend ses opérations à North Luffenham.

Quand on l'affecte à l'OTAN, la 1^{ère} Escadre de la 1^{ère} Division aérienne quitte North Luffenham pour s'installer à Marville, en France, au mois de janvier 1955 et le 441° Escadron part rejoindre la 3^e Escadre à Zweibrücken, en Allemagne. C'est là que l'escadron obtient ses appareils MK VI Sabre, puis il s'installe à Marville en mars 1955 aussitôt les travaux de construction de la base terminés. L'Escadron Silver Fox demeure à Marville en mettant ses réactifs Sabre au service des Forces de défense aérienne de l'OTAN jusqu'à ce qu'il soit démantelé au mois de septembre 1963.

L'Escadron Silver Fox est reformé au mois de janvier 1964 et équipé de Starfighters CF-104. On lui attribua alors un rôle de reconnaissance photographique à Marville. C'est en mars 1967, que l'Escadron vient s'installer à Lahr, en Allemagne de l'Ouest, où il continue d'effectuer des missions de reconnaissance jusqu'au mois de mai 1970. A ce moment, l'Escadron est appelé à jouer un rôle de chasseur-bombardier et déménage à Baden-Soellingen au mois de juillet de l'année 1970.

L'Equipe de Parachutistes Skyhawks des Forces Canadiennes

L'équipe Skyhawk a été formée en 1971 pour fins de démonstration de saut en parachute. Les membres de l'équipe sont des volontaires sélectionnés parmi les trois armes des Forces canadiennes et sont cantonnés à Edmonton, en Alberta. Les Skyhawks sont venus du Canada et sont ici aujourd'hui pour exécuter 9 sauts qui auront lieu pendant 4 passages successifs de l'appareil transporteur. Assurez-vous d'être des nôtres pour assister à leur spectacle électrisant et brillant de couleurs.



439. Sabre-Tooth Tiger Squadron

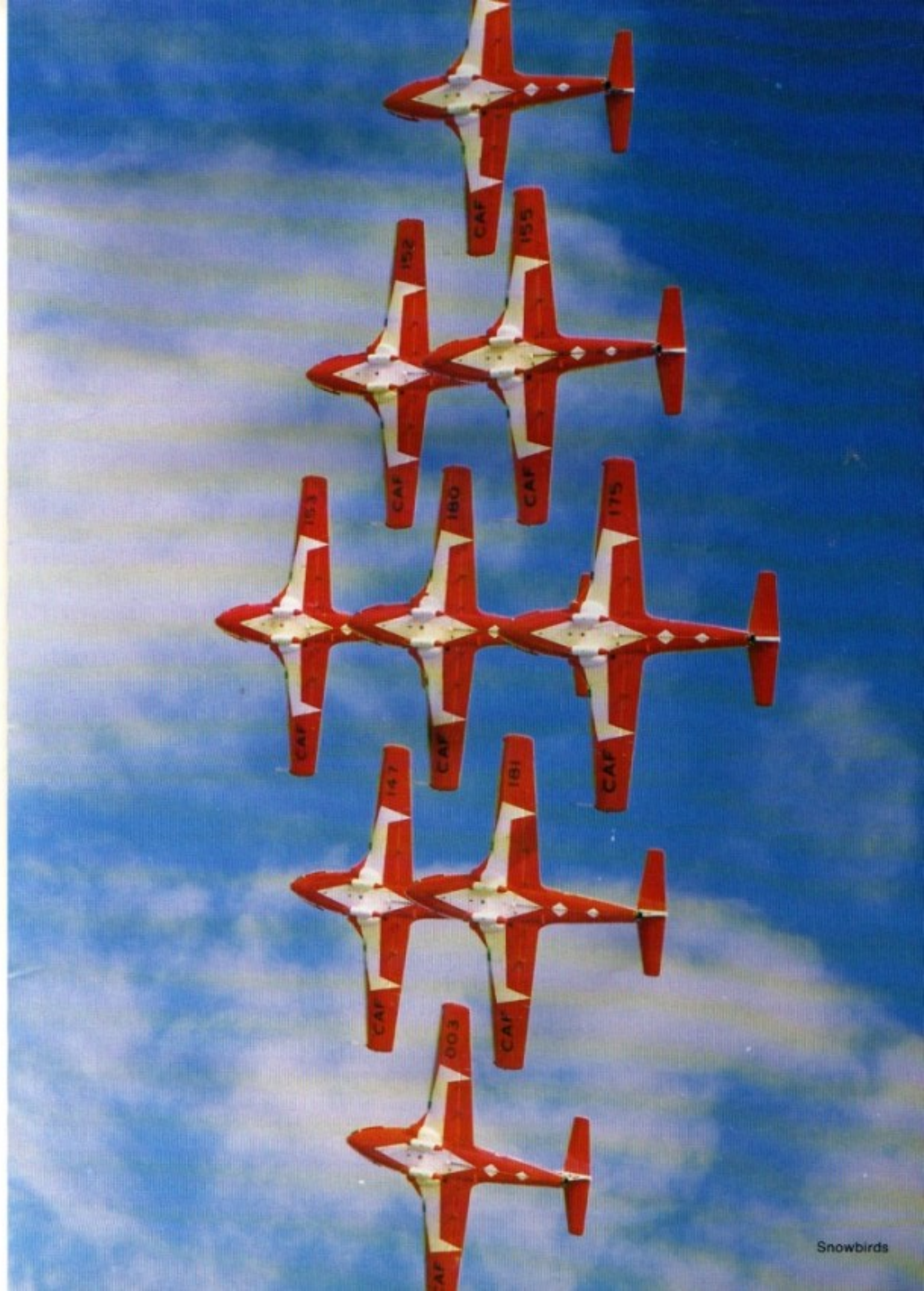
The 439 Sabre-Tooth Tiger squadron whose World War II battle honours include Fortress Europe, Normandy, Arnheim and the Rhine, was reformed for peacetime service in September 1951 at Uplands, Ontario. In its formative stages, the squadron began unit check-outs and familiarization trips using Harvard aircraft until November 1951. The Tigers then flew their MK II Sabres in Operation Leapfrog 7, which brought the squadron from Canada to an overseas base at North Luffenham via Goose Bay, Greenland, Iceland and Scotland. By 15 June, 1952, the squadron had begun general operational flying as part of the NATO air defence team.

In March 1955, the Tigers received MK VI Sabre jets to replace the older MK IIs, and moved to Marville, France that same month. Equipping of the squadron with MK VI Sabres was completed in July 1956, and 439 Squadron continued in its air defence role until its de-activation in November 1963.

The Tiger squadron was re-activated in March 1964 with CF-104 Starfighters and assigned a NATO photo reconnaissance role in Marville. In March 1967 the squadron moved to Lahr, West Germany. The squadron was re-located in July 1970 to Baden-Soellingen.



Skyhawks



Snowbirds