



LUCHTVAART VERENIGING TWENTHE

De F-100 bij de Deense Luchtmacht



Na een periode van 23 jaren en twee maanden eindigde op 11 augustus 1982 het F-100 Super Sabre tijdperk voor de Flyvevabnet, oftewel de Koninklijke Deense Luchtmacht. Tijdens de actieve dienst bij deze luchtmacht vloog het bij drie eenheden, te weten Esk.725, Esk.727 en Esk.730. Omdat er relatief weinig over dit onderwerp is gepubliceerd, is dit voor On Finals een reden om eens dieper in deze materie te duiken.

De beginperiode

Op 12 juni 1959 werden de eerste Super Sabres officieel aan Generaal T. Andersen van de Deense Luchtmacht overgedragen. Ter gelegenheid hiervan werden twaalf zilverkleurige F-100's overgevlogen naar Vaerlose (bij Kopenhagen) waar het ceremonieel plaatsvond. De toestellen waren nog steeds voorzien van USAF kenmerken (roundels en serails) en werden verkregen in het kader van de "Military Assistance Program" (MAP) in de tijd dat de Deense Luchtmacht opereerde met de F-84G binnen zes squadrons (Esk.725 t/m Esk.730). De vervanging van de sterk verouderde Thunderjets door de Super Sabres was voor de Deense Luchtmacht bittere noodzaak om zo aan de NAVO verplichtingen te kunnen blijven voldoen.

Op het moment dat de eerste F-100's op Vaerlose arriveerden, was het omscholen van de vliegers op dit type al in volle gang onder leiding van de toenmalige commandant van Esk.727, majoor T. H. Petersen. Deze had, samen met vijf andere vliegers, eerder in de USA aan de instructeurs-opleiding deelgenomen. Dit was ook wel nodig, want de F-100 was in vele opzichten een andere jager dan zijn voorganger; de Super Sabre was de eerste in zijn soort die horizontaal supersoon kon vliegen.

De eerste aflevering van de vliegtuigen bestond uit 17 F-100D eenzitters en drie F-100F tweezitters. Uit deze serie werden dan de twaalf toestellen gebruikt die met het nodige ceremonieel op Vaerlose werden binnengehaald. De F-100F's werden veelal voor de omscholing van toekomstige Super Sabre vliegers gebruikt, maar konden voor het overige -net als de F-100D's- volledig operationeel ingezet worden. De conversie van F-84G naar F-100 vond plaats op de vliegbasis Skrydstrup waar Esk.727 door de "Air Material Command" de volgende aantallen F-100's werden ontvangen:

22 mei 1959 : 3x F-100F	11 juni 1959 : 4x F-100D
30 mei 1959 : 7x F-100D	18 juni 1959 : 2x F-100D
01 juni 1959 : 4x F-100D	

Inmiddels was Esk.727 verhuist naar de vliegbasis Karup, waar het al op 1 september 1959 operationeel werd verklaard met de Super Sabre. Overigens waren de F-100D's alle afkomstig uit Spanje, waar ze in opdracht van de USAF door de CASA fabrieken een IRAN-inspectie ondergingen (IRAN = Inspection and Repair As Necessary), terwijl de drie F-100F's gloednieuw vanaf de North American fabrieken in de Verenigde Staten werden ontvangen.

Vlogen de F-100's bij de Deense Luchtmacht in eerste instantie met het USAF "buzz number" (FW, gevolgd door de laatste drie cijfers van het USAF-serial), in 1960 werd dit vervangen door een eigen registratiesysteem: de letter "G" werd gebruikt voor de F-100D's, terwijl de duals de identificatie "GT" ontvingen. Net als bij de buzz-numbers werden deze letters gevolgd door de laatste drie cijfers van het USAF-serial.

In hetzelfde jaar, 1960 dus, werd besloten om nog meer F-100's aan te schaffen in de vorm van 31 tweedehands F-100D's en zeven nieuwe F-100F's, welke zouden worden ingedeeld bij Esk.725 (Karup) en Esk.730 (Skrydstrup). Ook deze toestellen werden alle in het kader van MAP geleverd. De F-100D's waren overigens voor het merendeel afkomstig van het in Europa gestationeerde 48 TFW. Op 20 maart 1961 ontving Esk.725 haar eerste (zeven) F-100's, waarbij tevens de F-84G's werden afgestoten. Exact een half jaar later, op 20 september, was dit eskader op volle sterkte met 16 F-100D's en 3 F-100F's. Tijdens deze periode ging één toestel verloren, toen op 12 mei F-100F GT-978 als gevolg van motorstoring verongelukte. De eerste F-100 die de Deense Luchtmacht verloor, was echter de G-221 van Esk.727 die op 9 maart 1961 crashte.

Kort na het ongeval met de GT-978 werden drie van de zes overgebleven F-100F's van Esk.725 overgeheveld aan Esk.727, welke de training van de piloten die bij Esk.730 met de Super Sabre gaan vliegen zou gaan verzorgen. Laatstgenoemde eenheid werd op 3 juli 1961 officieel een F-100 squadron, toen het zes F-100D's en zes F-100F's bezat, naast een geleende F-100F (de GT-558) van Esk.725. Uiteindelijk zou Esk.730 twaalf F-100D's ontvangen.

Hiermee bereikten de drie F-100 squadrons in 1961 haar volle sterkte, waarbij en passant ook nog door twee eenheden (Esk.725 op Karup deed niet mee) haar squadronkleuren zijn aangebracht:

Esk.727 (Karup): rood	Esk.730 (Skrydstrup): groen/wit
-----------------------	---------------------------------

De problemen met de F-100

Van 1968 tot 1970 werden alle Super Sabres in een groene camouflage gespoten, wat tevens het einde betekende van het dragen van de opvallende squadronmarkeringen.

Op grond van de snelle technologische ontwikkelingen werd al halverwege de zestiger jaren duidelijk om een opvolger te selecteren voor de F-100. Hiertoe werd de J.35 Draken gekozen, maar om economische redenen was het niet mogelijk om onmiddellijk meer dan één F-100 squadrons te vervangen. Besloten werd dan ook om met de F-100 nog een tijd door te gaan, ondanks de groeiende problemen met de J-57 motor en de zwakheid van de onbeschermden brandstoftanks in de vleugels.

De Deense Luchtmacht heeft in de loop der jaren de Super Sabres wegens technische problemen diverse keren aan de grond gehouden. Dit was voor het eerst in 1966 het geval, toen gebreken aan de compressoren van de motor werden ontdekt. Het zou een half jaar duren voordat dit ongemak geheel was verholpen, waarna de operaties werden hervat. In 1967 werden de F-100's tijdens de vlucht tot maximaal 4G gelimiteerd, omdat er bij enkele toestellen scheurtjes in de vleugelwortels waren geconstateerd. Dit probleem was pas in 1972 geheel verholpen nadat alle Super Sabres van een versterkte vleugel waren voorzien.

Op 13 mei 1977 werden alle toestellen wederom aan de grond gehouden, deze keer na het verongelukken van F-100D G-183 in Duitsland welke op weg was naar Twenthe, waar Esk.730 met vier Super Sabres aanwezig was in het kader van een squadron exchange met 315 squadron (zie kanttekeningen aan het eind van dit artikel). In die tijd was het aantal F-100's al tot ongeveer 40 gereduceerd, waarbij enkele toestellen buiten dienst zijn gesteld en als onderdelenbron dienden voor de nog vliegende exemplaren. De ellende was echter nog niet voorbij: kort nadat de grounding als gevolg van de crash van de G-183 was opgeheven, verongelukte er weer een F-100: de GT-983 ging op 1 juni 1977 verloren en alle Super Sabres kregen een startverbod. Deze werd uiteindelijk op 13 oktober van dat jaar weer opgeheven, hoewel enkele F-100's voor die datum alweer checkvluchten uitvoerden. De oorzaak van deze ellende bleek een brandstofprobleem te zijn, waarbij met name de toevoer ervan uitgebreid werd gecontroleerd.

Een extra levering

In het begin van 1973 ontving de Deense regering een uiterst lucratief aanbod van de Amerikanen om veertien Super Sabres over te nemen die de gecrashte exemplaren moesten vervangen. De Denen gingen hierop in en zodoende ontving men zes F-100F's uit de MASDC voorraden op Davis Monthan, terwijl de andere acht (ook F-100F's) afkomstig waren van diverse ANG-eenheden. De reden dat dit alle tweezitters betreft, is dat men de toestellen zowel voor opleiding als voor operationele taken waarbij een dubbele bezetting gewenst was, wilde gebruiken. De Deense Luchtmacht duidde deze veertien jagers aan als TF-100F. De TF-100F's zijn identiek aan de F-100F's, hoewel er slechts één verschil was: de installatie van een ander type schietstoel in de tijd dat de USAF er mee opereerde. Eenmaal na aankomst in Denemarken ondergingen deze veertien toestellen een grote onderhoudsbeurt, waarbij wegens standaardisatie Martin Baker schietstoelen werden ingebouwd. Voor het overige is het onduidelijk waarom de Denen deze jagers aanduiden als TF-100F.

Het einde van de F-100 in Deense dienst

Het Deense F-100 tijdperk werd op 11 augustus 1982 afgesloten, toen op die dag acht (T)F-100F's hun laatste vlucht maakten voor deze luchtmacht. De trip werd gevlogen vanaf Skrydstrup en duurde 90 minuten, waarbij elke operationele Deense vliegbasis met een "flight-pass" werd vereerd.

In de 23 jaren die sedert het afleveren van het eerste vliegtuig zijn verlopen, heeft de F-100 de ruggengraat van de offensieve kracht van het vliegwapen uitgemaakt, waarvan de laatste tien jaren met de Saab J.35 Draken, die door de Denen overigens als F-35 werd aangeduid. De Draken verving de Super Sabre bij Esk.725, terwijl de F-16 de vervanger was bij de andere twee eenheden.

Van de 72 F-100's zijn er in de 23 jarige periode bij de Deense Luchtmacht 34 toestellen door ongevallen verloren gegaan (24 F-100D, 8 F-100F, 2 TF-100F); vijf vliegtuigen zijn om andere redenen afgeschreven, waarvan twee werden gekannibaliseerd voor reservedelen; 23 exemplaren zijn

teruggegeven aan de Amerikanen (met dank voor het lenen) die deze toestellen daarop voor het grootste deel doorsluisde naar de Turkse Luchtmacht en één toestel staat nu in het Deense Luchtmacht museum.

Het afsluiten van het Deense F-100 tijdperk werd op 12 juni 1982 gecompliceerd door het houden van een reünie, waar 180 van de circa 300 vliegers van de drie escadrilles elkaar ontmoetten, om onder leiding van Generaal b.d. P.Ziegler de F-100's voor het laatst te zien en om herinneringen aan de goede oude tijd op te halen.

Het registratieoverzicht

Dan volgt nu een zo compleet mogelijk registratieoverzicht, waarbij de kolommen als volgt zijn ingedeeld:

1. = constructienummer, **2.** = USAF serial, **3.** = afleveringsdatum aan Deense Luchtmacht, **4.** = eenheid waar het toestel was ingedeeld, **5.** = officiële datum van indeling bij eenheid in kolom 4, **6.** = Deense Luchtmacht registratie (in sommige gevallen voorafgegaan door USAF "buzz-numer"), **7.** = totale aantal vliegreuren tot uitschrijving bij Deense luchtmacht, dus inclusief de vliegreuren van vorige eigenaar, **8.** = overige bijzonderheden.

F-100D.

<u>1.</u>	<u>2.</u>	<u>3.</u>	<u>4.</u>	<u>5.</u>	<u>6.</u>	<u>7.</u>	<u>8.</u>
223-12	54-2132	100561	Esk.725	210661	G-132	1150	w/o 141162 in Mariager Fjord, 6km ten oosten van Hadsund
223-14	54-2134	130461	Esk.727 Esk.725	100561 290163	G-134	1406	w/o 190363 bij Tanderupkær
223-57	54-2177	090561	Esk.727	290561	G-177	4664	wfu en naar EGUP 180561; naar THK, d/d 100681
223-59	54-2179	310559	Esk.727	010959	FW-179, G-179	1735	w/o 170166 bij Lillebælt, 5457N 01006E
223-63	54-2183	310559	Esk.727 Esk.730	010959 74	FW-183, G-183	3830	w/o 130577 bij Leer (D), toestel was onderweg naar Twenthe!
223-70	54-2190	300559	Esk.727	010959	FW-190, G-190	1629	w/o 041264 8km ten westen van Lakolk
223-72	54-2192	110659	Esk.727	010959	FW-192, G-192	1111	w/o 101162 Bischofsdrohn, 14km zuidwest van Hahn AFB (D)
223-79	54-2199	010659	Esk.727	010959	FW-199, G-199	1735	w/o 230867 Grønnæsse Skov, zuid-oost van Hundested
223-86	54-2206	130461	Esk.725 Esk.730	090561 ???	G-206	5016	wfu en naar EGUP 040681; naar THK, d/d 100681
223-101	54-2221	010659	Esk.727	010959 G-221	FW-221,	631	w/o 090361, 2km zuidwest van Neder Simmelkær
223-102	54-2222	180659	Esk.727 Esk.730	010959 131279	FW-222, G-222	4707	wfu en naar EDAL 250182; naar LIPA 260182; naar THK
223-107	54-2227	120659	Esk.727	040959	FW-227, G-227	1068	w/o 300163, 2 km noordoost van Stevnsfortet
223-120	54-2240	310559	Esk.727	010959	FW-240, G-240?	797	w/o 030763 ten zuidoosten van Livö (5651N 00909E)
223-124	54-2244	120661	Esk.730	060761	G-244	3430	w/o 291176 nabij Engum
223-133	54-2253	120659	Esk.727	010959	FW-253, G-253	1411	w/o 121263 bij Rutsker Plantage
223-136	54-2256	110361	Esk.725	240461	G-256	945	w/o 260662 west van vlb. Karup
223-141	54-2261	300559	Esk.727 Esk.730	040959 021276	FW-261, G-261	4371	wfu en naar EGUP 180581; naar THK, d/d 100681
223-142	54-2262	300559	Esk.727 Esk.730	170959 200979	FW-262, G-262	4516	wfu en naar EDAL 250182; naar LIPA 260182; naar THK

223-146	54-2266	110659	Esk.727 Esk.730 Esk.727 Esk.730 Esk.727 Esk.730	010959 160873 250876 031077 171079 010481	FW-266, G-266	4577	wfu en naar EGUP 180581; naar THK, d/d 100681
223-150	54-2270	010659	Esk.727 Esk.730	010959 010481	FW-270, G-270	4770	wfu en naar EDAL 031181; naar LIPA 041181; naar THK, d/d 061181
223-154	54-2274	290361	Esk.727 Esk.730	150561 010170	G-274	4569	wfu en naar EGUP 250881; naar THK, d/d 260881
223-159	54-2279	290361	Esk.725 Esk.727 Esk.725 Esk.730	050561 150561 100163 010170	G-279	4136	wfu, gebruikt als reserve onderdelenbron voor resterende F-100's bij de RDAF
223-163	54-2283	110361	Esk.725 Esk.727	130461 010170	G-283	4899	wfu en naar EGUP 240381; naar THK, d/d 160481
223-164	54-2284	040461	Esk.725	170561	G-284	1082	w/o 141162 in Mariager Fjord, 6km ten oosten van Hadsund
223-168	54-2288	290361	Esk.725	010561	G-288	2312	w/o 190768 op vlb. Tirstrup
223-169	54-2289	290461	Esk.725	170561	G-289	2315	w/o 051067 op vlb. Karup
223-170	54-2290	240561	Esk.725 Esk.727 Esk.730	220661 170670 010481	G-290	4827	wfu en naar EDAL 031181; naar LIPA 041181, bestemd voor THK (zie kanttekeningen)
223-180	54-2300	290461	Esk.725	200561	G-300	1192	w/o 190363 bij Tanderupkær
223-181	54-2301	290461	Esk.725	310561	G-301	1854	w/o 270765 Rugard Strand
223-182	54-2302	020561	Esk.725 Esk.730	200661 010170	G-302	2944	w/o 130472 bij Tislund
223-183	54-2303	240561	Esk.725 Esk.727 Esk.730	200661 010170 210776	G-303	4145	wfu en naar EGUP 180581; naar THK, d/d 100681
224-11	55-2744	170461	Esk.725 Esk.727 Esk.730	020561 010170 010481	G-744	4432	wfu en naar EGUP 180581; naar THK, d/d 100681
224-14	55-2747	180659	Esk.727 Esk.730	010959 130979	FW-747, G-747	4301	w/o 060580, 2km ten westen van vlb. Skrydstrup
224-15	55-2748	030661	Esk.727 Esk.730 Esk.727 Esk.730	220661 030761 311067 131078	G-748	3923	wfu en naar EGUP 250881; naar THK, d/d 260881
224-18	55-2751	300559	Esk.727 Esk.730	040959 010481	FW-751, G-751	4910	wfu en naar EGUP 040681; naar THK, d/d 100681
224-23	55-2756	170461	Esk.725 Esk.727 Esk.730	090561 150561 151161	G-756	2457	w/o 080368 bij Galsted
224-32	55-2765	010659	Esk.727 Esk.730 Esk.727 Esk.730	010959 131078 200979 220180	FW-765, G-765	4167	wfu en naar EGUP 240381; naar THK, d/d 160481
224-35	55-2768	030661	Esk.727 Esk.730 Esk.725 Esk.727 Esk.730	300661 300761 311067 010170 150181	G-768	4779	wfu en naar EGUP 250881; naar THK, d/d 260881

224-36	55-2769	030661	Esk.730 Esk.727 Esk.730	060761 65 240566	G-769	4545	wfu en naar EDAL 031181; naar LIPA 041181; naar THK, d/d 061181
224-38	55-2771	110361	Esk.725 Esk.730 Esk.727 Esk.730	260461 010170 010376 031077	G-771	4498	wfu en naar EDAL 250182; naar LIPA 260182; naar THK, d/d . . 0182
224-40	55-2773	240561	Esk.727 Esk.730	160661 030761	G-773	3666	wfu 180777, gebruikt als "spares voor resterende F-100's
224-42	55-2775	240561	Esk.727 Esk.730	300661 030761	G-775	3894	wfu en naar EGUP 240381; naar THK, d/d 160481
224-43	55-2776	100561	Esk.727 Esk.730	080661 030761	G-776	3425	w/o 100573 bij Vadehavet, noord-oost van Römö
224-44	55-2777	040661	Esk.725 Esk.730	070861 190961	G-777	946	w/o 290764 2km ten oosten van Rödning (Jutland)
224-45	55-2778	060561	Esk.727 Esk.730	300561 030761	G-778	1809	w/o 110870 Limfjorden (bij vlb. Ålborg)
224-46	55-2779	060561	Esk.727 Esk.730	290561 030761	G-779	4609	wfu en naar EGUP 250881; naar THK, d/d 260881
224-48	55-2781	120661	Esk.730	200761	G-781	4067	w/o 040577 5km west van Römö (5513N 00829E)
224-49	55-2782	030661	Esk.730 Esk.727 Esk.730	310861 131078 220180	G-782	3820	wfu en naar EGUP 180581; naar THK, d/d 100681; w/o ergens in Turkije . . 0182

F-100F.

243-291	56-4015	220559	Esk.727	010959	FW-015, GT-015	2581	w/o 200370, 2km ten westen van vlb. Karup
243-294	56-4018	220559	Esk.727	010959	FW-018, GT-018	2794	w/o 210273, 25km zuidoost van het eiland Mön (5500N 01240E)
243-295	56-4019	220559	Esk.727 Esk.725 Esk.727 Esk.730 Esk.727 Esk.730	010959 . . 0866 010170 . . 1270 010475 010481	FW-019, GT-019	4855	wfu en naar EDAL 250182; naar LIPA 260182; naar THK, d/d . . 0182
261-2	58-6976	260161	Esk.727 Esk.730 Esk.727 Esk.730	010361 030761 300475 150181	GT-976	4140	wfu en naar EGUP 020681; naar THK, d/d 100681
261-4	58-6978	260161	Esk.727 Esk.725	090261 200361	GT-978	118	w/o 120561, 1km ten oosten van Mollerup (bij Lövskal)
261-5	58-6979	130261	Esk.727 Esk.725	070361 200361	GT-979	1409	w/o 020866 bij Blåvands Huk
261-7	58-6981	130261	Esk.727 Esk.725	010361 200361	GT-981	851	w/o 070764, 3km noordwest van Emsdetten (D)
261-8	58-6982	260161	Esk.727 Esk.730 Esk.727	090261 030761 . . 0765	GT-982	3356	w/o 030276 bij Nustrup
261-9	58-6983	130261	Esk.727 Esk.730 Esk.727	070361 030761 150975	GT-983	3441	w/o 010677, 4km zuidwest van Bjerringbro (5622N 00936E)
262-1	59-2558	130261	Esk.727 Esk.725 Esk.727	010361 200361 . . 0170	GT-558	3547	w/o 250276, 3km noordoost van Jevenstedt (D)



TF-100F.

243-102	56-3826	250674	Esk.727	100876	GT-826	6091	wfu 110882, zie kanttekeningen
			Esk.730	130979			
243-118	56-3842	250674	Esk.727	221076	GT-842	5384	wfu 110882, zie kanttekeningen
			Esk.730	010481			
243-120	56-3844	290574	Esk.730	231276	GT-844	5219	wfu 110882, zie kanttekeningen
			Esk.727	131078			
			Esk.730	010481			
243-132	56-3856	010374	Esk.730	180475	GT-856	4955	w/o 160376 bij Landerupgard
243-146	56-3870	260374	Esk.730	300475	GT-870	6019	wfu 110882, opslag op EKSP
243-150	56-3874	290574	Esk.730	260476	GT-874	6453	wfu 020382, opslag op EKKA
243-168	56-3892	290574	Esk.727	010676	GT-892	4420	w/o 090676 in de Noordzee (5541N 00810E)
243-184	56-3908	250674	Esk.727	260476	GT-908	5948	wfu 110882, opslag op EKSP
			Esk.730	010481			
243-192	56-3916	010374	Esk.730	300675	GT-916	5894	wfu 110882, zie kanttekeningen
243-203	56-3927	290574	Esk.730	211175	GT-927	5262	wfu 110882, naar museum EKVL
243-225	56-3949	250674	Esk.727	260276	GT-949	5317	wfu 050582, naar museum EKKA
			Esk.730	290476			
243-237	56-3961	010374	Esk.730	280475	GT-961	wfu 230981 na landingsongeval op 080981; in opslag (waar?)
243-247	56-3971	010374	Esk.727	280275	GT-971	5851	wfu 110882, zie kanttekeningen
243-272	56-3996	260374	Esk.730	220875	GT-996	5356	wfu 110882, zie kanttekeningen

Kanttekeningen.

Flight Systems.

Bij het Amerikaanse bedrijf Flight Systems Inc., gevestigd op de Italiaanse basis Decimomannu (ICAO code LIED) op Sardinië, vliegen momenteel nog steeds enkele voormalige Deense TF-100F Super Sabres rond, dit hoofdzakelijk ten behoeve van het doelslepen, hoewel het uitvoeren van calibratievluchten ook in het takenpakket van deze firma voorkomen. Het gaat om de volgende toestellen, aangevuld met de tot dusverre bekende wetenswaardigheden:

- GT-826 werd N3251B op 251082, vertrokken naar Spangdahlem 181182, vandaar naar Bristol-Filton 280183 en naar Bornemouth-Hurn voor ombouw op 010283. Omgeregistreerd tot N414FS en maakte als zodanig zijn eerste vlucht op 130483, d/d Decimomannu 180483.
- GT-842 werd N3251T op 251082, vertrokken naar Spangdahlem 181182, vandaar naar Bristol-Filton 280183 en naar Bornemouth-Hurn voor ombouw op 010283. Omgeregistreerd tot N417FS en maakte als zodanig zijn eerste vlucht op 110683.
- GT-844 werd N3251X op 251082, vertrokken naar Bitburg op 171182, vandaar naar Bristol-Filton op 270183 en naar Bornemouth-Hurn voor ombouw op 010283. Omgeregistreerd tot N415FS en de eerste vlucht met dit nummer vond plaats op 150383. Op 220383 afgeleverd aan Flight Systems op Decimomannu.
- GT-916 werd N3251W op 250182. Vertrokken naar Bitburg op 171182, vandaar naar Bristol-Filton op 270183 en naar Bornemouth-Hurn voor ombouw op 010283. Omgeregistreerd tot N416FS. Datum van eerste vlucht met deze registratie en afleveringsdatum aan Flight Systems zijn vooralsnog onbekend.
- GT-971 werd N3251U op 250182. Vertrokken naar Bitburg op 171182, vandaar naar Bristol-Filton op 270183 en naar Bornemouth-Hurn voor ombouw op 010283. Omgeregistreerd tot N419FS en maakte als zodanig zijn eerste vlucht op 110683.
- GT-996 werd N3251S op 251082. Vertrokken naar Spangdahlem 181182, vandaar naar Fulton op 181182 en naar Bornemouth-Hurn voor ombouw op 010283. Omgeregistreerd tot N418FS en maakte als zodanig zijn eerste vlucht op 180683.

Overige opmerkingen.

- De Super Sabres welke aan het eind van de jaren vijftig zijn afgeleverd, vlogen eerst met het USAF "Buzz-number" (het FW- nummer) rond alvorens de toestellen hun definitieve G- registratie ontvingen. De letters van het Amerikaanse "Buzz-number" werden aan een bepaalde type vliegtuig toegewezen; zo droegen alle F-100's dus FW-, gevolgd door de laatste drie cijfers van het USAF serial.
- De Deense Luchtmacht verloor blijkens het overzicht relatief veel Super Sabres. Drie keer waren twee van deze vliegtuigen betrokken bij een mid-air collision, te weten op 14 november 1962 (de G-132 en G-284), 19 maart 1963 (de G-134 en G-300) en 21 februari 1973 (GT-018 en GT-558). Bij het laatstgenoemde voorval wist de bemanning van de GT-558 het toestel veilig aan de grond te zetten, waarna het na een grondige inspectie werd gerepareerd. Bijna exact drie jaar later (op 25 februari 1976) ging het toestel echter door een eenzijdig ongeval alsnog verloren.
- Op 13 mei 1977 verongelukte de G-183 toen het onderweg was naar de vliegbasis Twenthe, waar een viertal F-100's stonden (de G-775, G-779, G-782 en GT-927) in het kader van een squadron exchange met 315 squadron van 9 tot en met 18 mei. Naar aanleiding van deze crash werden alle Deense Super Sabres aan de grond gehouden tot de oorzaak ervan was achterhaald. Op het moment van de crash was nagenoeg gelijktijdig een vijfde F-100 (de G-274) van Twenthe onderweg naar Skrydstrup, zodat aanvankelijk werd aangenomen dat het deze kist was die bij Leer (D) verongelukte. Toen de exchange erop zat, was de "grounding" nog niet opgeheven, maar na een grondige inspectie werd speciale toestemming verkregen om de vier F-100's alsnog naar Skrydstrup terug te vliegen. Overigens maakten de toestellen tijdens hun missies vanaf Twenthe gebruik van het callsign "Birdsong", gevolgd door twee willekeurige cijfers.
- De gegeven aantal vlieguren in kolom 7 zijn de totale aantal uren alvorens het betreffende toestel door de Deense Luchtmacht buiten dienst werd gesteld. De uren die de toestellen bij de USAF vlogen alvorens ze door de Denen in gebruik werden genomen zijn dus ook meegerekend. Zo hebben alle toestellen van het belastingjaar (fiscal year) 1954 reeds minimaal 381 en maximaal 1179

uren op de klokken staan voordat ze in Deense handen overgingen. Uitzondering hierop is de 54-2199 welke slechts 65 uren heeft gevlogen voordat het bij de Deense Luchtmacht in dienst kwam.

- Verklaring van de gebruikte ICAO identificaties: EGUP = Sculthorpe, EDAL = Söllingen (nu ETAL), LIPA = Aviano, LIED = Decimomannu, EKSP = Skrydstrup, EKKA = Karup, EKVL = Vaerlose.

