

POUR MÉMOIRE

E.26 (Tamiz/Pillan T-35C)

matrícula	numeral de unidad	nº del constructor	notas
E.26-01	79-50, ex 79-48, ex 792-01	119	792-01 en 1986
E.26-02	79-68, ex 79-50, ex 79-49	120	
E.26-03	791-03 ²⁰¹⁹ , ex 79-77, ex 54-21, ex 79-77	121	CLAEX, Gr de Ensayos en Vuelo, retornado a Ala 79 en 03.96
E.26-04	79-51	122	primero montado por CASA, llegado 09.87
E.26-05	79-52	123	llegado 09.87; perdido en el Mar Menor, 18.09.19
E.26-06	79-53	124	
E.26-07	79-54	125	
E.26-08	791-08 ²⁰²¹ , ex 79-55	126	
E.26-09	79-56	127	
E.26-10	79-57	128	
E.26-11	79-58	129	
E.26-12	79-59	130	
E.26-13	79-60	131	
E.26-14	79-61	132	
E.26-15	79-62	133	
E.26-16	79-63	134	
E.26-17	79-64	135	
E.26-18	79-65	136	
E.26-19	791-19 ²⁰²¹ , ex 79-66	137	
E.26-20	79-67	138	
E.26-21	79-68	139	baja por accidente, Villamanrique de Tajo; ¿01.92, 30.04.91?
E.26-22	791-22 ²⁰²¹ , ex 79-69	141	
E.26-23	79-70	142	
E.26-24	79-71	143	
E.26-25	79-72	144	
E.26-26	79-73	145	
E.26-27	791-27 ²⁰²¹ , ex 79-74	146	
E.26-28	79-75	147	
E.26-29	791-29, ex 79-76	148	
E.26-30	79-77	149	perdido 14.01.92 o 14.11.92
E.26-31	79-78	150	
E.26-32	79-79	151	
E.26-33	79-80	152	
E.26-34		153	baja en 1988, previamente a su entrega. Substituido por el siguiente
E.26-34	791-34 ²⁰¹⁹ , ex 79-81	210	última llegada, 13.03.90, sustituto del anterior. El 14.03.12 tomó tierra con el tren sin abrir; reparado
E.26-35	791-35 ²⁰²¹ , ex 79-82	154	
E.26-36	791-36 ²⁰²¹ , ex 79-83	155	
E.26-37	791-37 ²⁰¹⁹ , ex 79-84	156	
E.26-38	79-85	157	
E.26-39	79-86	158	
E.26-40	79-87	159	baja tras aterrizaje forzoso, 14.09.89, provincia de Murcia

Primeras entregas 07.87. Acabaron perteneciendo todas al 791 Escuadrón, aunque antes eran del 792. Siguió habiendo siempre una cedida a CLAEX, sin perder su número en 79-; no era fija, sino que rotan. El tipo completo causó baja en junio de 2023, para verse sustituido por E.27 adicionales.

T.10 (Lockheed (K)C-130H Hercules)

Matrícula	numeral de unidad	versión	nº del constructor	entrega	notas
T.10-[0]1	311-01 (ex 301-01)	C-130H-LM(H1) 382C-31D	4520	llegó 18.12.73	perdido Gran Canaria 28.05.80
T.10-02	31-02 (ex 311-02, ex 301-02)		382-4526	03.74	baja 2014
T.10-03	31-03 (ex 311-03, ex 301-03)		382-4531	03.74	a Museo del Aire 29.12.20
T.10-[0]4	31-04 (ex 311-04, ex 301-04)		382-4534	04.74	canibalizado
TK.10-05	31-50 (ex 312-01, ex 301-05)	KC-130H-LM(K1) 382C-55D	382-4642	01.76	a Uruguay como 594, salió 17.12.20
TK.10-06	31-51 (ex 312-02, ex 301-06)		382-4648	02.76	a Uruguay como 595, salió 17.12.20
TK.10-07	31-52 (ex 312-03, ex 301-07)		382-4652	03.76	a Blue Aerospace
T.10-08	31-05 o -08 (ex 311-05)	C-130H-LM(H2) 382C-92D	382-4835	12.79	
T.10-09	31-06 (ex 311-06)		382-4836	12.79	
T.10-10	31-07 o -10 (ex 312-04)		382-4841	01.80	conservado en Zaragoza
TK.10-11	31-53 (ex 312-05)	KC-130H-LM(K2) 382C-98D	382-4871	11.80	a Perú
TK.10-12	31-54 (ex 312-06)		382-4874	12.80	a Perú
TL.10-01	31-01	C-130H-30(H3) 382T-55E	382T-5003	07.03.88	Adquirido por 4.206 millones pts. En 2020, a Blue Aerospace

Modernización: primero entregado 21.01.98. Total 6.688 millones de pesetas. Resto entregas hasta 2001 inclusive.

Cisternas: 44 m³ de combustible a transferir.

Tipo retirado en 2020. Ventas 2020: 2 TK.10 al Perú, 2 TK.10 a Uruguay, último TK.10, 4 T.10 y el TL.10 a la firma *Blue Aerospace*

TM.11 (Mystère XX o Falcon 20)

matrícula	numeral de unidad	nº c.	versión	notas
TM.11-1	47-21 ²⁰⁰⁶⁻¹⁴ , ex 45-02, 401-02, EC-BZV	253	Falcon E	alta 1970; blanco, calibración de radioayudas (sistema AFIS). Último vuelo 24.11.15. A Instituto de Formación Profesional <i>Agua Nuevas</i> , Albacete
TM.11-2	47-22 ²⁰⁰⁵⁻¹³ , ex 45-03 ¹⁹⁹³⁻⁹⁷ , 401-03 ¹⁹⁷⁹⁻⁸⁴ , EC-BXV	222/471	Falcon D	alta 4.71; blanco, calibración de radioayudas (sistema AFIS). Baja en 05.15. A Instituto de Formación Profesional <i>As Mercedes</i> , Lugo
TM.11-3	472-03 ²⁰¹⁹ (ex 47-23 ²⁰⁰⁶⁻¹⁸ , 408-11 ¹⁹⁹⁹ , 45-04 ¹⁹⁸⁷⁻⁹⁰ , 401-04 ^{desde 1978} , EC-BVV)	219/470	Falcon D	alta 8.70; 1995 ECM/ESM de comunicaciones y ayudas a la navegación, ELT S.A. TARAN; gris; baja en 2019/20. En 16.12.22 cedido con fines didácticos a la Universidad de Castilla-La Mancha como TM.11C-03
TM.11-04	472-04 ²⁰¹⁸⁻¹⁹ (ex 47-24 ²⁰⁰⁶⁻¹⁷ , 408-12, 45-01, 401-05, EC-CTV)	332/525	Falcon E	gris; baja en 2020, al Museo del Aire
T.11-5	45-05 (¹⁹⁹⁵)	475	Falcon 20F	VIP, ex XA-YUR, ex N475EZ. Servicio con el EdA de 09.88 al 31.03.03 (último vuelo)

COMINT y COMJAN (*Communications Jamming*)

T.17 (Boeing 707)

matrícula	numeral de unidad	nº del constructor	versión	llegado a España	notas
TK.17-1 (ex T.17)	47-01 (2009-12; ex 45-10)	20060	331B [o 381B-320C]	03 o 04.88	comprado 9.85 a TWA. Pods reavituallamiento TT: <i>Tanker-Transport</i>
T.17-2	47-02 (2008-13; ex 45-11, 1990-2004)	18757	331C [o 381B-320C]	07.88 o 07.90	TT, comprado a TWA 9.85. Pods reabastecimiento TT Cobham <i>Sargent-Fletcher</i> . También instrucción, estafeta
T{K}.17-3	47-03 (2009-12; ex 45-12, 1997-2006)	21367	368C	02. o 05.90	ex TWA. Era de Saudia (HZ-ACJ) en 1977 y 84, de Boeing en 1987 como N7667B. Transporte VIP. En 1995 reavituallamiento propuesto: no realizado 1997. En 01.2014 o 15 ya había sido baja, pero restituido a servicio. Último vuelo 27.09.16.
TM.17-4	47-04 (2008-13; ex 408-21)	19164	351C	03.96	ELINT/SIGINT/Puesto de Mando Aéreo (9 mill \$ sin CME, unos 10,000 mill. total) Ex N366US de Northwest, ex <i>City of Lindos/Sparta</i> (SX-DBO) de Olympic Airways, ex 4X-JYF de Israeli Aircraft Industries, fabricado 1966. Programa <i>Santiago</i> SIGINT, a concluir 1995, ELT S.A. + ENSA (avión en IAI). Capacidades (2012) ELINT, COMINT y OPTINT (<i>Optical Intell.</i>)

Quinto: compra en estudio 1993, sin duda descartada. **El T17-3/47-03** volvió al servicio por ser el único configurado para 186 plazas, que como CASEVAC/MEDEVAC estratégico había volado mucho menos que los otros.

HD.19 ex HT.19, ex Z.19 *Puma* SA-330C/L/J

<i>matrícula</i>	<i>numeral de unidad</i>	<i>nº c.</i>	<i>versión</i>	<i>notas</i>
HT.19-1	ex 402-01, ex EC-STH	1230	SA-330C	alta 1974, perdido 02.03.89 en el patio de un colegio en Aluche (Madrid)
Z.19-2	ex EC-STI	1245		alta 1974, perdido 09.06.75 en Ariza (Zaragoza)
HD.19-3 (ex HT.19-3)	ex EC-STJ	1254	SA-330L	recibido 1975; último de baja, 28.04.17
HD.19-4 (ex HT.19-4)	ex 402-03, ex EC-STQ	1334		recibido 04.77
HD.19-5 (ex HT.19-5)	ex 402-04, ex EC-STR	1386	SA-330J	recibido 04.77
HD.19-6 (ex HT.19-6)	ex 402-02	1567		perdido accidente 05.02.06 en El Carmolí (Murcia)
HD.19-7 (ex HT.19-7)		1602		
HD.19-08 (ex EC-JRO)		1307		comprado 2008 a INAER
HD.19-09 (ex EC-JLK)	801 escuadrón	1583		comprado 2008 a INAER. Al Museo en 2016

Final de operaciones: 27.04.17. En 2015 [y 16] permanecían en servicio los HD.19-3 a 5, 7 y 8.
Los 6 HD19 a sustituir por 6 NH90 *bloque 2*

P.3 (Orion)

matrícula	numeral de unidad	serial U.S.Navy (BuNo)	nº del onstructor	entrega	al Ejército del Aire	notas	
P3A							
baja P.3-1	22-21 (ex 221-20)	152153	5123	15.03.65	01.08.73	finalmente empleado para entrenamiento; baja 11.17	
baja P.3-2	221-21	152149	5119	03.03.65	(llegados 25.07.73)	perdido 08.07.77 al despegar de la Base de Jerez	
baja P.3-3	22-22 (ex 221-22)	152145	5115	12.01.65		acabado 03.01.65, último vuelo 09.08.12, baja mismo mes	
baja P.3-4	22-23 (ex 221-23)	150507	5033	30.12.62	06.07.79	1975 bautizado <i>Spirit of Liberty</i> . Al devolverse, convertido en <i>UP-3A</i> de transporte. En 1993 como <i>P-3ACH</i> al ala VP-1 de la Marina Chilena, N-402, desde 2006 en la Base de Viña del Mar como banco de pruebas estático, en museo en 2015	
baja P.3-5	22-24 (ex 221-24)	150510	5036	18.02.63	12.12.79	alquilados por la <i>US Navy</i> hasta 09.91	En Ee.Uu. a Hawkins & Powers como fuente de repuestos. Con conversión <i>P-3A Aerostar</i> almacenado en Sacramento por Aero Union y VRB Corp. con matrícula N917AU y número de fuselaje 17
baja P.3-6	22-25 (ex 221-25)	150513	5039	10.04.63	21.09.79		03.07.90 a EeUu., a la Naval Research, 1991 Blackhills Aviation, 1996 fuselaje de enseñanza en el Texas State Technical College, 2001 a Aero Union/ Neptune Inc. como apagafuegos con conversión <i>P-3A Aerostar</i> , matrícula N920AU y número de fuselaje 20. Desde 2011 almacenado en IMP de Halifax (Canadá), len 2013 por VRB Corp.
baja P.3-7	22-26 (ex 221-26)	150516	5042	10.05.63	06.06.80	1975 bautizado <i>Spirit of Bunker Hill</i> . Alquilado a la <i>US Navy</i> y en 15.02.90 comprado para el Museo del Aire. donde se instaló en ¿04.03?	

P3B

							en la Real Fuerza Aérea Noruega (333SKV)
baja P.3M-08 (ex P.3B-08, ex P.3-8)	22-31	154583	5264	17.06.68	07.06.89	llegado a Jerez 07.06.89; el 14.06.13 cumplió 45 años; baja 20.01.21	<i>Finn Lambrechts</i> 583, desde 14.03.80
baja P.3M-09 (ex P.3B-09, ex P.3-9)	22-32	156599	185-5301	24.01.69	19.04.89	19.04.89 a España/Jerez. 06.03 prototipo de la modernización P-3M; baja 21/25.04.22	KK-L <i>Fridtjof Nansen</i> 599, desde 01.04.69
baja P.3B-10 (ex P.3-10)	22-33	156600	5302	30.01.69	04.11.88	Renuncia a modernizarlo por su pésimo estado: inmovilizado en Sevilla, 2012	KK-M <i>Roald Amundsen</i> 600, desde 01.04.69
baja P.3B-11 (ex P.3-11)	22-34	156601	5303	19.02.69	02.12.88	En 2010 se renunció a modernizarlo. Baja 08.08.12. Canibalizado.	KK-N <i>Otto Sverdrup</i> 601, desde 28.04.69
P.3M-12 (ex P.3B-12, ex P.3-12)	22-35	156602	5304	27.02.69	06.09.89	Baja 17.12.22	KK-O <i>Gunnar Isachsen</i> 602, desde 16.08.69. En 13.09.87 colisión en vuelo con un Su27

Para los P3B, comprados nuevos por la Real Fuerza Aérea Noruega (excepto el primero), las discrepancias de varios meses entre fecha de entrega y de incorporación a la 333SKV obedecen a su paso por el Ala de instrucción VP-30 de la U.S.Navy. El Ejército del Aire los compró a Noruega por 4500 millones de pesetas.

Matrículas de los P3B en España: bajo la forma P.3B- a partir de 2004, y una vez modernizados bajo la forma P.3M- a partir de 2010.

Armamento: Torpedos Mk46 Mod 5, mina Mk36 *Destructor* con cola frenada Mk15, mina Mk52 Bombas BR-250, lc. de 70 mm, bomba Rockeye Mk20 Admiten misiles AGM84, AGM-65G *Maverick*, AIM-9L

Este cuadro se basó en buena medida en la lista <http://www.p3orion.nl/alhr.pdf>