



Lockheed P-3A/B Orion



Continuando en la línea que comenzó. con los “Hudson” y “Ventura” de la Guerra Mundial y siguió más tarde con el omnipresente “Neptune”, Lockheed diseña este avión de lucha antisubmarina, al que apropiadamente da el nombre de “Orión”, hijo de Neptuno y gigantesco cazador de la mitología griega.

En realidad el diseño no es nuevo, pues el inicialmente llamado P3V-1, y más tarde sólo P-3, es una adaptación del “Electra”, primer turbohélice americano de transporte comercial. Con los planos, cola y motores de aquél, el fuselaje tiene la misma estructura, es más corto, y se ve en cambio prolongado por un detector magnético de forma cilíndrica. Todo metálico, el “Orión” tiene los mandos de vuelo asistidos hidráulicamente y lleva un completísimo equipo electrónico, así como contramedidas del mismo género y un nuevo INS, o sistema de navegación inercial.

Entregado a la U.S.Navy a partir del verano de 1962, en versión original P-3A con motores de 4.500 HP, en 1966 se empieza a producir el P-3B, exteriormente idéntico, pero con motores más potentes y el más moderno sistema táctico “Deltic”, volando ya en septiembre del 68 el P-3C, la versión más producida, provista del aún más avanzado equipo “A-NEW”.

Espléndido avión, evolucionado, maniobrero y confortable, en junio del 63 un P-3A vuela de California a París, recorriendo los 10.010 Km. A 701 de media horaria, y en 1971 un P-3C bate ocho “records” para turbohélices, logrando en uno de ellos los 806 Km/h. Producido ininterrumpidamente hasta 1995, se han entregado en total 649 ejemplares, que prestan servicio bajo once banderas diferentes y son objeto de frecuentes programas de “updating” o puesta al día.

Procedentes de la Naval Air Station de Moffet Field (San Francisco) el 26 de julio de 1973 llegan a Jerez dos P-3A, a los que poco más tarde se une un tercero. Los también llamados P-3 en el



Ejército del Aire, vienen ya remotorizados con los Allison T-56.A.14 del modelo B y como él equipados con el sistema “Deltic”. Junto a los Grumman HU-16B, constituirán en la base jerezana de La Parra el equipo del 221 Escuadrón, al mando del Comandante Porfirio Chillón. Perdido uno en accidente nocturno el 8 de julio del 77, dos años más tarde se les unen otros cuatro del mismo tipo, estos alquilados por el Ejército del Aire.

Destinados a controlar el tráfico marítimo sobre el Estrecho y a la localización de submarinos, para lo cual cuentan con sonoboyas, detectores magnéticos y “sniffers” o localizadores de humo, en 1988 y procedentes de la Fuerza Aérea Noruega son adquiridos otros cinco P-3B, el primero de los cuales llega a España en el mes de agosto. Sometidos estos y los dos P-3A originales a un proceso de remozamiento y homogeneización, de los cuatro P-3A alquilados, uno es regalado al Museo del Aire, y tres son devueltos a Estados Unidos a mediados del 90. Cuando el siglo finaliza, son estos mismos siete P-3 españoles los encargados de proteger nuestras costas.

Desde la integración de España en la OTAN, nuestros Orión, capaces de resistir patrullando durante más de diecisiete horas e ir cargados con hasta seis misiles “Harpoon” antinavío, y “Sidewinder” de autodefensa, vigilaron el Mediterráneo durante la Guerra del Golfo, e intervinieron más tarde en la operación “Sharp Guard” de control del Adriático en la de los Balcanes. En este conflicto, los P-3 españoles volaron más de 1.300 horas de misiones desde la base de Sigonella, en Sicilia. Por cierto, que en dicha base uno de ellos, al mando del Coronel Roda, venció el 17-5-97 en el “Shark Trophy” que allí se disputó, con participantes de todos los países de la OTAN implicados en la operación.

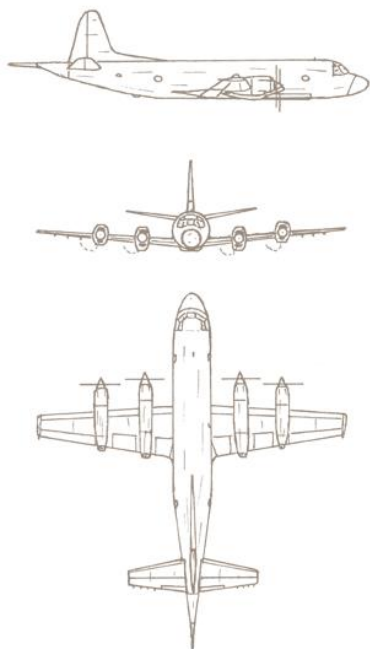
A partir de 1996 se inició un programa de modernización de los cinco P-3B -fundamentalmente mejoras electrónicas y refuerzos estructurales- llevado a cabo por la española CASA, para que estos notables aviones, que ya han volado unas 7.000 horas “per cápita” con el Ejército del Aire, puedan seguir haciéndolo durante quince o veinte años más. El primero en completar el “updating”, fue devuelto en mayo de 2003 al desde 1992 llamado Grupo 22, que también desde ese año tiene su base en Morón.

Si bien las largas jornadas de búsqueda sobre el mar producen en ocasiones resultados muy satisfactorios, a veces pueden ser decepcionantes, como en cierta ocasión le ocurrió a la tripulación de un Orión que pilotaban los capitanes Luis Gallego y Angel Díaz. Terminadas unas



maniobras con la Armada, recibieron la orden de continuar patrullando sobre el mar, en una zona donde se suponía que -realmente, no en el supuesto táctico- se había perdido uno de nuestros submarinos. Con dos motores parados, para extender al máximo la ya de por sí generosa autonomía del P-3, permanecieron rastreando hasta agotar el combustible. Tomando tierra de noche en Almería (pues a La Parra no llegaban) sólo para enterarse después, que el submarino en cuestión llevaba seis horas en Cartagena. todo había debido a un ¡fallo en las comunicaciones! Menos mal que en estas ocasiones le queda a uno aquello de “la satisfacción del deber cumplido”

Lockheed P-3A/B Orion



Motor: 4 Allison T-56 de 4.910 Kg/e.

Envergadura: 30,37 m

Longitud: 35,61 m

Velocidad máxima: 787 Km/h

Velocidad de crucero: 704-333 Km/h

Velocidad mínima: 152 Km/h

Techo operativo: 8.625 m

Autonomía: 8.150 Km

Tripulación: 10-12 hombres

Armamento: Hasta 8.730 Kg de carga ofensiva

Peso vacío: 27.850 Kg

Peso total: 61.235 Kg

Primer vuelo: 19 de agosto de 1958, un “Electra” adaptado como prototipo aerodinámico; el 25 de noviembre del 59, el primer “Orión”

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans



LOCKED P-3 “Orión” (1959-1961/1973)

Basado en el **Lockheed L-188 Electra** que tuvo poco éxito en las aerolíneas debido al rápido surgimiento de los reactores.

Se planificó para sustituir a los aviones de vigilancia naval **Lockheed P-2 Neptune** de postguerra, que sirvieron con éxito durante muchos años en la **Guerra de Corea y Guerra de Vietnam**.

Usado por armadas y fuerzas aéreas de distintos países del mundo principalmente para **patrulla marítima, reconocimiento, guerra anti superficie y guerra antisubmarina**.

Versión: P.3A Allison T-56 de 4.500 CV

P.3B motor y sistema Deltic (capacidad de lucha antisubmarina) mejorados.

P.3M 3 modernizados con sistema FITS (Fully Integrated Tactical System).

Puede operar en cualquier tipo de pista, incluso en carreteras, tren de aterrizaje triciclo alto y reforzado.

El P-3 tiene una **bodega interna de bombas, así como estaciones subalares Pod de carga**, que pueden llevar **misiles navales Aire-superficie**.

El **MAD** (magnetic anomaly detector), **detector de anomalías magnéticas**, se usa para la **detección de submarinos**. Para la detección también puede lanzar **sonoboyas**.

Los P-3 Orión llegaron a España **en 1.973** para sustituir a los **Grumman Albatros en el Ala-22 en Jerez de la Frontera (Base Aérea de la Parra)**.

En 1.992 al cerrarse la BA de Jerez, las aeronaves se trasladaron a la Base Aérea de Moron.

Entre el **2.003 y el 2.008** se modernizan tres aparatos integrándoseles el sistema **FITS (Fully Integrated Tactical System)** (FITS integra grandes volúmenes de información y, al mismo tiempo, evalúa posibles amenazas), designados **P-3M**.

Al comienzo su cometido principal era la lucha antisubmarina en el eje mediterráneo-atlántico.

En la actualidad entre sus misiones podemos citar:

- el control y vigilancia de las costas y aguas jurisdiccionales españolas,
- misiones SAR,
- misiones de inteligencia
- lucha contra la inmigración en el mediterráneo.
- lucha contra la piratería en el Océano indico.



A final de **2022** causó baja el ultimo avión **P-3 Orión después de 50 años de servicio** en el mismo.

Peso máximo al despegue 63.000 Kg.

Velocidad: 750 Km/h. Crucero 610 Km/h.

Autonomía: 5.550 Km. / 14 horas.

Motores: 4 x Allison T56-A-14 de 4.910 CV cada uno.

Versiones: P-3A / P-3B / P-3M

Entrada en servicio: 1.973

Unidad: 221 Escuadrón del Grupo 22 (Ala 11).

Base: Moron de la Frontera (Sevilla).

Indicativo radio: Cisne

Numero de aparatos comprados: 8 y 4 alquilados

Finalizada la WW II quedaron en construcción numerosos B-29 que se transformaron en transportes y aviones nodrizas.

El fuselaje doble burbuja conserva la parte inferior que es básicamente la estructura del B-29.

Mediante los **acuerdos firmados en 1970** entre España y los Estados Unidos, la USAF cedió tres Boeing KC-97L y dos C-97 de carga para canibalizar las piezas de repuesto necesarias para mantener en vuelo a los tres KC-97L. A finales de **1972**, conforme a lo dispuesto en los acuerdos firmados, llegaron los aviones.

Los C-97 fueron llevados a la **Maestranza de Albacete** para su canibalización y los KC-97L se incorporaron en **Torrejón al Escuadrón 123** para su utilización en misiones de reabastecimiento en vuelo a los aparatos **F-4C**. Ninguna otra aeronave del EA podía utilizar el sistema de reabastecimiento que traían los KC-97L.

Es curioso mencionar que, **en los acuerdos que se firmaron, se reflejaba la entrega de KC-130** de Lockheed y llegaron los KC-97L con los problemas de **escasa velocidad y la menor maniobrabilidad de la lanza a la hora de repostar**.

También resaltar que los pilotos españoles que se encontraban en Tucson entrenándose en F-4C hicieron los reabastecimientos con modelos **KC-135**, por lo que una vez en España tuvieron



que hacer prácticas de reabastecimiento con KC-97L de la USAF que se encontraban en Europa y así estar sueltos a la hora de incorporarse los KC-97L al 123 Escuadrón de Torrejón.

Los KC-97L que llegaron a España tenían **muchos años de servicio** y siempre iban al límite de velocidad en las maniobras de reabastecimiento de los F-4C, con flaps abajo y con la máxima concentración de los pilotos de Phantom para que no rompieran la formación o el enganche de la lanza telescópica.

A partir de **1976**, cuando **fueron dados de baja en el EA**, el destino de estos gigantescos aparatos fue la **subasta como chatarra** y terminaron como cafeterías o discotecas con la excepción del conservado en el museo.

Motores: 4 Pratt & Whitney R-4360-59 Wasp Major de radiales de 3.500 CV

20.000 litros de combustible para transvase y **16.200** para su propio consumo.

Peso máximo

Los KC-97L iban equipados con el sistema de reabastecimiento **mediante pértiga**, que permite una transferencia más rápida del combustible, siendo el más idóneo para aviones de gran tamaño. Los KC-97L fueron los únicos aviones militares españoles con este sistema, ya que sus sucesores llevan el **sistema de manguera y sonda**

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans