

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

matrícula	numeral de unidad	versión	nº del constructor	entrega	notas
baja T.10-[0]1	311-01 (ex 301-01)	C-130H-LM(H1)	4520	llegado 18.12.73	perdido Gran Canaria 28.05.80
baja T.10-02	31-02 (ex 311-02, ex 301-02)		382-4526	03.74	baja 2014
T.10-[0]3	31-03 (ex 311-03, ex 301-03)		382-4531	03.74	
baja T.10-[0]4	31-04 (ex 311-04, ex 301-04)		382-4534	04.74	canibalizado
TK.10-[0]5	31-50 (ex 312-01, ex 301-05)	KC-130H-LM(K1)	382-4642	01.76	
TK.10-[0]6	31-51 (ex 312-02, ex 301-06)		382-4648	02.76	
TK.10-07	31-52 (ex 312-03, ex 301-07)		382-4652	03.76	
T.10-08	31-05 o -08 (ex 311-05)	C-130H-LM(H2)	382-4835	12.79	
T.10-[0]9	31-06 o -09 (ex 311-06)		382-4836	12.79	
T.10-10	31-07 o -10 (ex 312-04)		382-4841	01.80	
TK.10-11	31-53 (ex 312-05)	KC-130H-LM(K2)	382-4871	11.80	
TK.10-12	31-54 (ex 312-06)		382-4874	12.80	
TL.10-01	31-01	C-130H-30(H3)	382T-5003	07.03.88	precio, 4.206 millones pts

Modernización: primero entregado 21.01.98. Total 6.688 millones de pesetas. Resto entregas hasta 2001 inclusive.  
Cisternas: 44 m<sup>3</sup> de combustible a transferir.

Deben quedar todos retirados en 2019, cuando haya 9 A400M entregados.

### T.19 (CN-235M) / D.4 (CN-235M VIGMA, Vigilancia Marítima)

matrícula	numeral de unidad	nº del constructor	entrega	notas
<b>preserie M-10</b>				
T.19A-01/TR.19A-01 (ex T19C-01)	403-01 (ex 35-60)	EA01-01-C013/23	12.88	
T.19A-02/TR.19A-02 (ex T19C-02)	403-02 (ex 35-61)	EA01-02-C014/25	12.88	
<b>serie M-100</b>				
baja T.19B-03	35-21	EA02-01-C034	3.91 [o fin 90]	vendidos ambos a la Real Fuerza Aérea Jordana, transformándose en cañoneros (2012)
baja T.19B-04	35-22	EA02-02-C035	3.91 [o fin 90]	
T.19B-05/D.4-06	803, 801 Esc (ex 35-23)	EA02-03-C036/	3.91 [o fin 90]	
T.19B-06/D.4-05	801, 803 Esc (ex 35-24)	EA02-04-C037/66	3.91 [o fin 90]	
T.19B-07	74-07 (ex 74-25, ex 35-25)	EA02-05-C038/	3.91 [o fin 90]	
T.19B-08/D.4-04	803, 801 Esc (ex 35-26)	EA02-06-C039/70	3.91 [o fin 90]	
T.19B-09/D.4-02	803 Esc (ex 801, ex 35-27)	EA02-07-C040/71	3.91 [o fin 90]	entrega 2008 como D.4, 801 Esc.
T.19B-10/D.4-03	801, 803 Esc (ex 35-28)	EA02-08-C046/81		
T.19B-11	74-11 (ex 74-29, ex 35-29)	EA02-09-C047/83		
T.19B-12/D.4-01 (ex D.4-1)	801 Esc (ex 803, ex 35-30)	EA02-10-C050/89		entregado 11.02.08 a 803 Esc.
T.19B-13	74-31 (ex 35-31)	EA02-11-C054		
T.19B-14/D.4-08	802 Esc ([ex 74-32], ex 35-32)	EA02-12-C059/98		
T.19B-15/D.4-07	802 Esc ([ex 74-33], ex 35-33)	EA02-13-C060/99		
T.19B-16	74-16 (ex 74-34, ex 35-34)	EA02-14-C070/116		
T.19B-17	74-17 (ex 74-35, ex 35-35)	EA02-15-C074/122	1993	
T.19B-18	74-18 (ex 74-36; ex 35-36)	EA02-16-C075/124	1993	
T.19B-19	74-19 (2010-14; ex 35-37)	EA02-17-C076/125	1994	
T.19B-20	74-20 (ex 35-38)	EA02-18-C079/	1994	

Matrículas: sorprendentes casos de doble matrícula en todos los de preserie (T.19A = TR.19A) y T.19B = D.4  
 Numerales de unidad: 35-21 a 35-38 desde entrega hasta 2009, aproximadamente. 74-mayores de 20: 2009-13. 74-  
 menos de 20: 2015, algunos antes. Al SAR, sin número de unidad: a partir de 2010. Para los de la serie 10,  
 numerales en 403 no posteriores a 2009

18 CN-235 de la serie 100 por 36 070 891 000 pesetas.

A finales de 2006 o principios del 07, 48,8 millones de € para transformar seis CN.235 para vigilancia marítima y SAR (D.4, VIGMA), para entregar 4 en 2008 y 2 en 2009, a repartir a 2 por escuadrón SAR. Luego se encargaron dos conversiones más.

Dos más a convertir en versión fotogrametría para el 403 escuadrón: el precio de convertir uno de ellos entre 2008 y 2009 fue de 2,6 millones de €.

Finalmente no quedó ninguno en funciones de transporte. Son 8 en la escuela de transporte (Matacán, Ala 74), 8 VIGMA y 2 fotográficos.

### T.21 (C-295M)

matrícula	numeral de unidad	nº del constructor	entrega	notas
T.21-01	35-39	EA03-01-002	2001	
T.21-02	35-40 (¿ex 35-41?)	EA03-02-003	2001	
T.21-03	35-41	EA03-03-004	2000 (?)	
T.21-04	35-42	EA03-04-005	2003	
T.21-05	35-43	EA03-05-006	2003	
T.21-06	35-44	EA03-06-008	2000 (?)	
T.21-07	35-45	EA03-07-012	2003	
T.21-08	35-46	EA03-08-016	2000 (?)	
T.21-09	35-47	EA03-09-017	2000 (?)	2006, 353 esc. Accidente Albacete ≤06.08 sin víctimas, recuperado
T.21-10	35-48	EA03-10-027	2006	accidentado, salida de pista 03.04.19, Sta. Cilia (Jaca) ¿Recuperable?
T.21-11	35-49	EA03-11-032	2007	comprado en 2006 subequipado, luego recibirá equipo standard
T.21-12	35-50	EA03-12-045	2008	
T.21-13	35-51	EA03-13-046	2008	

A finales de 2006 o principios de 2007 se asignaron 21 millones de € para un C.295M.

A mediados de 2007, habiendo 9 en servicio, se han comprado dos más. El T.21-11 n.º c. 032 comprado subequipado en 2006 recibirá el equipo standard que le faltaba: preinstalación de sistema de carga interna y sistema de autoprotección (detectores de emisiones radar y lanzadores de bengalas). El total (2 aviones + equipos del anterior) asciende a 46,9 millones de €.

En 2008 llegaron a ser 13, aunque el objetivo eran 18 para desplazar todos los CN.235.

### T.23 (A400M Atlas)

matrículas	numeral de unidad	nº del constructor	entrega	versión	notas	
T.23-01	10074	31-21	MSN44 (¿ex MSN046?)	Sevilla, 17.11 o 01.12.16	A400M-180	
TK.23-02	10075	31-22	MSN070	22. o 28.12.17		1 <sup>er</sup> vuelo 19.10.17, llegado a Zaragoza 28.12.17
TK.23-03	10076	31-23	MSN076	25.07.18		dos transfusores de combustible Cobham 908E
T.23-04	10174	31-24	MSN082	03.12.18 o 10.01.19		1 <sup>er</sup> vuelo 18.09.17, ¿dos Cobham 908E?
			MSN097	.19		
			MSN098			
			MSN099	.19		

Siguientes previsiones de entrega: 3/5 en 2019, cuando se retiran todos los *Hercules*. En 2020 – 1, 3 en 2021, 1 en 2022, hasta totalizar 14 en 2023. Se cuenta con vender otros 13, cuya entrega se ha pospuesto (acuerdo 22.09.16) a 2025-30.