

# SPECIAL PROJECTS



# PATROL SQUADRONS

## horen, zien, zwijgen

*"By far being the most secretive aircraft in Navy inventory". Zo werden de Orions van de beide VPU squadrons genoemd en dat zijn ze ook. De uiteindelijke taak van deze Orions is geheim. Het is zelfs zo dat, als ze gezien worden, de gemiddelde spotter hoogstwaarschijnlijk niet weet wat hij of zij ziet. Met dit artikel willen we een flinke tip van de sluier oplichten. Het is echter verre van compleet en beperkt zich met name tot de vliegtuigen en de squadrons.*

Voor zover is na te gaan ligt de oorsprong van de VPU squadrons bij een besluit eind zestiger jaren van de Chief of Naval Operations, dat leidde tot oprichting van een 'quick reaction maritime patrol unit'. Deze eenheid is begonnen op NAS Patuxent River als detachement van VP-8 en is in 1973 verhuisd naar NAS Brunswick. De eenheid had als opdracht om snel te kunnen reageren op opdrachten van de Joint Chiefs of Staff. Zeer ervaren bemanningsleden van zowel de VP als de VQ squadrons werden aan de eenheid toegewezen.

Het jaar 1969 was een belangrijk jaar in de geschiedenis van de VPU squadrons. Het was het jaar dat het VP-4 detachement op NAS Barbers Point werd opgericht maar het was ook het jaar waarin een EC-121M van VQ-1

werd neergeschoten door Mig 21's van de Noord Koreaanse luchtmacht. Na het neerschieten van deze Super Constellation moest President Nixon openlijk erkennen dat de VQ squadrons zich bezighielden met gevaarlijke vluchten waarbij ze het luchtruim van andere landen binnendrongen om zo de reacties van die landen te kunnen registreren.

Het National Security Agency, dat de vluchten coördineerde, moest snel een alternatief bedenken.

De oplossing bleek simpel te zijn: de EP-3A en EP-3B Orions van VQ-1 en VQ-2, dure vervangers van de

EC-121's, gingen voortaan op de achtergrond opereren terwijl minder opvallende en minder dure vliegtuigen het vuile werk gingen opknappen. Deze toestellen werden voorzien van kleuren van een VP-squadron en als er zich dan een probleem voordeed was de uitleg dat de P-3 Orion per ongeluk van koers was geraakt. Deze oplossing zou de geboorte van de VPU squadrons betekenen.

De opdracht van de VPU squadrons (VPU staat voor Patrol Squadron Special Unit) is veelzijdig en zal door de jaren heen verder zijn bijgesteld. De uitvoering van de taak vertoont enige gelijkenis met het 'Big Safari'-programma van de USAF uit de jaren vijftig. Tot 1990 vlogen eerst C-97's en later C-130's in de verkenningrol vanaf Wiesbaden en Frankfurt langs de grenzen van het Warschau Pact.

*P-3B '154576'/LK-8 op NAS Keflavik. De foto is genomen op 2 april 1976 en op dat moment was er nog sprake van een Special Projects detachement binnen VP-26. Het vierkante fotoraampje achter de cockpit was alleen aanwezig op Special Project P-3B Orions. Foto: Baldur Sveinson.*





Om niet op te vallen waren deze vliegtuigen niet als zodanig herkenbaar. Opvallende 'bullen' en grote antennes waren afwezig. Maar de kisten zaten en zitten boordevol camera's, gevoelige ontvangers en geavanceerde elektronica om de opgevangen signalen te kunnen opslaan en verwerken (SIGINT dus).

#### De squadrons

Vanaf juli 1982 had de US Navy twee squadrons met een geheel eigen opdracht. Bij de oprichting verkregen ze de aanduiding Patrol Squadron Special Unit, in 1996 werd dit gewijzigd in Patrol Squadron Special Projects Unit. Twee jaar later is dit weer veranderd in Special Projects Patrol Squadron. Deze squadrons waren: VPU-1 op NAS Jacksonville, FL 'The Old Buzzards', VPU-2 op MCAF Kaneohe Bay, HI 'Wizards'.

#### De voorgeschiedenis

VPU-1 startte in 1969 als een detachement, Special Projects Detachment, vallend onder CPW-5 op NAS Patuxent River, onder de naam Project Saffire, met vliegtuigen van VP-8. Dit detachement werd in oktober 1975 toegewezen aan VP-26 waaraan het in 1979 permanent werd verbonden, nog steeds als detachement. Op 1 juli 1982 kreeg het detachement een unit-status, VPU-1, op NAS Brunswick. De squadronstatus werd op 1 maart 1996 toegewezen samen met de staartcode OB. Deze code is een aantal keren waargenomen op Orions die voor training werden gebruikt.

Het squadron verhuisde van NAS Brunswick naar NAS Jacksonville op 1 juli 2009 en van CPRW-5 naar CPRW-11 (CPRW staat voor Commander Patrol Reconnaissance Wing). In het kader van bezuinigingen hield VPU-1

*Special Projects P-3B 154585/YD-12 gefotografeerd in de landing op NAF Atsugi op 9 juli 1976. Het zou zo maar kunnen zijn dat dit de echte 154585 is behorend tot het Special Projects detachement van VP-4. Typerend voor deze toestellen was de zwarte camera onder de radarneus. Foto: Takafumi Hiroe*

op 31 augustus 2012 op te bestaan. De Orions en de bemanningen werden overgeplaatst naar VPU-2 en verhuisden van NAS Jacksonville naar MCAF Kaneohe Bay (onderdeel van MCB Hawaii). De officiële ontbindingsceremonie van VPU-1 vond plaats op NAS Jacksonville op vrijdag 27 april 2012.

Vanwege een toename van de aanvragen vanuit het Pacific gebied werd in 1969 of 1970 een soortgelijk detachement gecreëerd, dat aan VP-4 op NAS Barbers Point werd toegevoegd. Dit werd op 15 november 1979 een permanent detachement en drie jaar later, op 16 juni 1982, ging het als VPU-2 op eigen benen staan. De squadronstatus werd op 27 maart 1996 toegewezen samen met de staartcode SP, maar deze code is nog niet gezien. Begin 1999 verhuisde VPU-2 van NAS Barbers Point naar de MCAF Kaneohe Bay. Na het vertrek van de laatste P-3C Orions van thuis-unit VP-9 in februari 2017 is VPU-2 daar nog het enige gestationeerde Orion squadron. Gedurende de jaren hebben de squadrons verschillende projectnamen gehad. De volgende zijn bekend geworden: Saffire (1969), Church Plate, Church Plate East (1975), Reef Point (tot midden 1997), Storm Jib (midden 1997- 1999) en Iron Clad (2000).

Bij de vorming van de beide detachements waren de beide squadrons VP-4 en VP-8 nog uitgerust met de P-3A. Halverwege 1970 ontving VP-4 de P-3B LW. VP-8 volgde pas in 1976. Bij VP-4 werd in 1979 de P-3B LW vervangen door de P-3B HW. Volgens één bron vlogen de detachments

met eigen machines, helaas zijn geen BuNos bekend. Wel is zeker dat Martin Aircraft Company in 1971 voor een 'Speciaal Project' de P-3A's 150520 en 150528 onderhanden heeft gehad. De 150528 is in oktober van dat jaar waargenomen bij Martin in Baltimore.

De beide detachementen en later de squadrons hebben lange tijd elk met twee Special Projects Orions gevlogen, maar omstreeks 2003 zijn dat er drie geworden. Volgens het boek 'The Age of Orion' is begin 1992 een project (P-317) opgestart voor nieuwe vliegtuigen voor beide VPU-squadrons. Vier P-3C's Update I en II werden hier voor geselecteerd: Bu No's 159504, 160285, 160288 en 160292. Jacksonville NADEP (NAval Air DEPot) voerde de modificaties uit. De inrichting van deze uitvoering verschilt weinig van de EP-3E met werkstations aan beide zijden in de romp. De 160288 belandde bij Chrysler in Waco Tx. als R&D proefmodel en is omstreeks 2003 vervangen door Bu No 158928. In augustus 2000 werd bevestigd dat de P-3C's 161122 en de 161585 ook gemodificeerd zouden worden tot Special Projects Aircraft. Nadat de 161585 in 2008 op Bagram zijn fatale landing maakte en afgeschreven moest worden is deze vervangen door de 160290.

#### De feiten, het is niet wat het lijkt

Gedurende de bijna 60 jaar van hun bestaan zijn beide squadrons nog steeds in staat om bijna iedereen, die niet direct met dit wereldje bekend is, in het ongewisse te laten over hun Orions. Dit ondanks de opkomst van het



internet eind vorige eeuw waardoor informatie- en foto-uitwisseling veel eenvoudiger en sneller gaat. Tijdens bezoeken van deze Orions aan Europa is ontdekt dat niet alleen 'valse' neuscodes zijn aangebracht maar dat ook het Bureau Number (Bu No) niet naar waarheid wordt ingevuld op het flightplan.

Dit bleek duidelijk na de crash van een Orion op Bagram AB op 20 oktober 2008. Het toestel schoot bij de landing door en schoof van de baan af. De volgende dag luidde de officiële lezing dat het Bu No 158573 zou zijn. Een jaar later werd ontdekt dat het de 161585 moest zijn. Dit was een Special Project P-3 van VPU-1. Ook hier was dus waarschijnlijk het verkeerde Bu No ingevuld.

Op internet werden de volgende uitspraken gevonden van voormalige bemanningsleden. Hiermee wordt de werkwijze van de VPU's ook iets duidelijker.

1. "It was interesting that they would

*Om niet op te vallen tussen de gewone P-3C Orions van VP-46 werd in april 1980 één van de Special Projects P-3B's van het VP-26 detachement ook in de kleuren van VP-46 geschilderd. Dit is dus niet de P-3C 160291! Het vierkante raampje en de HF antennes verraden dit. Foto: Baldur Sveinson*

re-paint the planes to match who ever was overseas at the time. One morning I came to work and there were two planes painted the same, it was PC-06 of VP-6. It looked funny, not being too secret."

2. "I got to VP-4 in 1975 and, if I remember right (and it is hard to do these days), there was a change of planes that year. The YD-11 I remember is Buno 154584 and YD-12 was 154585. I didn't do any of the missions, so I could not relay any of what they did. But they were always changing the paint schemes to match the deployed squadrons. I toured the bone yard at Davis Monthan last summer and I took a picture of 154584, it

still had the fake sono shutes on the bottom of the plane. They were there to make it look like a Charlie plane (P-3C), since this was a Bravo (P-3B)."

3. "You are correct about the repainting of the aircraft too. What a pain it was to have to do that. If we landed in Diego Garcia, for example, and the deployed patrol squadron had the bird there that we were imitating, we'd have to repaint the BUNO, etc. In my opinion, the deception had more to do with fooling the mission target and not anyone on the airfields we were flying out of."

4. "In 1972 during a deployment with VP-40 I was standing a duty driver stint one night when we got a call

*Een Special Projects P-3B met het nummer 152761/LC-87 op NAS Keflavik. Deze foto is genomen op 3 april 1982 net voor de oprichting van VPU-1 op 1 juli 1982. Het vierkante raampje is weer nadrukkelijk aanwezig en dat betekent dat dit waarschijnlijk de 153450 of de 154575 zal zijn. Foto: Baldur Sveinson*





from the tower telling us that we had two visiting aircraft on the deck en route to our line. The two P-3's were unmarked white over grey with no searchlights. They parked and posted guards and NOBODY got near those birds. The crews were in Navy flight gear with no unit insignias showing. One had BUNO 155236 and the other was 1513xx (tail obscured in the pics I have). Overnight our maintenance crews painted them up as QE-8 and QE-9 complete with the dark blue rudder top but no VP-40 marlin. The planes looked pretty ratty and retouched with several paint overs visible including the BUNO. Both had the square window in the hatch behind the port side cockpit window indicative of VPU aircraft. They left the next morning without so much as a thanks!"

*Terwijl de meeste spotters op Fairford waren, werd Valkenburg op 17 juli 1987 bezocht door de 154577 een Special Projects P-3B van VPU-1. Onder het stabilo stond het Bu No 161014 en op de neuswieldeur de code 2. Het toestel moest een P-3C voorstellen maar de HF antennes en het ook aanwezige vierkante raampje verraadden dat het een P-3B was. De rondjes bij de roundel moeten raampjes voorstellen zoals ze bij een P-3C aanwezig zijn. De foto is genomen door Marco Borst bij het vertrek op zondag 19 juli 1987.*

5. "Was just looking at the history report. It has 159504 going to VPU-2 in July '92. That isn't correct. It might have went into mods to become a SPA in July, but we got her sometime in '91. I transferred out in March

'92. We used it as a trash hauler for a while before it went into SPA mods, which was after I left. As you know we affectionately called 152169 "Alphie", prior to SPA mods we called 159504 "Chuck". When I returned to the squa-

*In de jaren 1987 – 1994 waren de US Navy Orions saai grijs, meestal was er geen Bu No op te zien en als je geluk had een kleine code. Begin 1995 verschenen de laatste drie van het Bu No op de neus en sinds die tijd deden ook de VPU squadrons daar aan mee. Deze Orion had een code 227 die hoort bij het Bu No 158227, een RP-3D, terwijl het in werkelijkheid Bu No 153450 was, een P-3B van VPU-1, die een tankstop maakte op RAF Mildenhall. Foto: 16 mei 2000, Dougie Couch*





dron in 2000, I was one of three people in the command that had worked/ flown on 159504 as a "trash hauler" and as a "War Pig"(term we used for the mission aircraft in VPU-2."

In 'Proceedings' van maart 1999, een US Navy uitgave, werden de VPU Orionen wel genoemd:

'Discussions of a Multimission Aircraft to replace the P-3 and EP-3 have not included VPU-1 and VPU-2's Special Projects P-3. Saying that these are standard P-3s with some EP-3 equipment and some optics capability added is a gross oversimplification of the aircraft's capabilities, but the aircraft does represent consolidation of VP and VQ mission capabilities. The consensus is that the VPU P-3 cannot perform the VP mission as well as a P-3 or the VQ mission as well as the EP-3. Recent advances in technology, not to mention change in the number

*P-3C 161122 met code 224 was tijdens het bezoek aan Valkenburg op 20 mei 1999 bij VPU-1 in gebruik voor training- en transport. Vanaf 2000 werd het toestel gemodificeerd en nu vliegt deze Orion als Special Project Orion bij VPU-2. Foto: Jaco Haasnoot*

of targets in the threat environment, make the VPU P-3 configuration a smart solution to challenging mission profiles and shrinking fiscal resources.'

In de 'WorldNetdaily' van 9 april 2000 werden enige interessante details over de VPU squadrons genoemd:

'The NSA airborne interception platforms consist of various Army, Air Force and Navy aircraft modified for NSA use. The Navy operates an entire squadron of fake P-3 Orion anti-sub-

marine aircraft that function as highly modified radio interception platforms. The P-3 specials are equipped with giant onboard computers to sort and retransmit the data directly via secure link to the NSA and high-powered infrared video cameras used to photograph various targets. The Navy aircraft are frequently repainted with a real squadron insignia, including tail numbers and cartoon-like characters, at a secret NSA contract facility outside Dallas-Ft. Worth.'

*Op deze Orion in het oude Tactical Paint Scheme zijn geen markings of Bu No te ontdekken. De foto is genomen op NAS Brunswick op 5 november 2002, en toont voor het eerst de gewijzigde HF antennes. Dit is een van de eerste Special Projects P-3C Orion van VPU-1, het andere exemplaar stond in de hangaar. Rechts op de muur van de hangaar is de badge van VPU-1 zichtbaar. Foto: archief PORG*





### Zichtbare kenmerken

Vanwege bepaalde afwijkende kenmerken werden spotters zich eind zeventiger jaren bewust van het bestaan van Special Projects Orions. In 1978 werd het bestaan van de squadrons voor het eerst bevestigd door een bemanningslid van een Orion. Het is vaak de combinatie van bepaalde kenmerkende verschillen met de reguliere Orions die het mogelijk maken een VPU-Orion te herkennen:

- niet bestaande serials zoals 158495, 153468, 154511, 157185 en 159519
- serials van gecrashte en afgeschreven Orions bijv. 152724, 153440 en 153445.
- valse sonarboei-buizen onder op de romp gespoten om een P-3B door te laten gaan voor een P-3C
- nep-ramen op de romp gespoten om een P-3B op een P-3C te laten gelijken
- een ongebruikelijke camera onder de neus van een P-3B
- een vierkant raam achter de cockpitramen aan de linkerzijde in plaats van de gebruikelijke ronde. (1972-1992)
- een ALQ-78 ESM-pod, specifiek voor een P-3C in combinatie met een typische P-3B HF-antenne (1987-

*Deze Special Projects Orion met code 917 is onder lastige omstandigheden gefotografeerd op het vliegveld van Bagram in Afghanistan op 12 maart 2006. Zichtbaar zijn de HF antennes, de drie zwarte batwing antennes en de ESM pod onder de vleugel. Foto: archief PORG*

- 2003)
- neuscodes in combinatie met niet-bestaande Orion-serial bijv.: 099, 157, 159, 231, 278, 289 en 880 (1995 - 1998)
- de HF-antenne bevestigd aan horizontale staart in plaats van het verticale (sinds 2003)
- een ALQ-78 ESM-pod in combinatie met een AIP-radome (sinds 2005) - een extra batwing antenne boven op de cockpit.
- twee platte antennes net achter de cockpit voor satelliet verbinding ten behoeve van breedband internet- en beeldverbinding. Deze antennes zijn ook te zien op US Navy EP-3E Orions en op onze eigen Fokker 70 PH-KBX (sinds 2008)

Andere aanwijzingen kunnen zijn: een aantal extra antennes. Een typisch kenmerk van nieuwere Orions zijn de HF-antennes. Deze lopen bij een VPU-Orion vanaf de staartvleugels in plaats vanaf de fintip. Deze configuratie is ook te vinden op de de Australische AP-3C, de Koreaanse en Noorse P-3C Update III, de Spaanse P-3M. De HF-antenne is altijd een duidelijk item geweest om de verschillende Orion-varianten te herkennen.

De P-3B had twee antennes van gelijke lengte maar op de originele P-3C's zijn deze van ongelijke lengte. VPU-P-3B Orions met een P-3C Bu No vielen hiermee door de mand. Zoals de P-3B 154577 die op 17 juli 1987 Valkenburg bezocht vermoed als P-3C 161014. Rond 1988 viel het kwartje van duidelijke herkenbaarheid ook bij de VPU-squadrons en de antennes van de P-3B's werden, samen met andere modificaties, aangepast zodat ze door konden gaan voor P-3C's.

De laatste jaren is er bij de P-3C's een ontwikkeling gaande waarbij aan de buitenkant steeds meer aanpassingen de zien zijn. Dat zijn de pod, met het uiterlijk van een ALQ-78 pod, onder de vleugel, de afwijkende HF antennes, sinds 2006 de extra batwing antenne op de cockpit, sinds 2008 de Inmarsat antenne net achter de batwing, sinds 2014 de niet intrekbare FLIR en sinds 2016 een extra bolletje onder de romp ter hoogte van de roundel.

In de loop van 40 jaar zijn bevestigde waarnemingen van VPU-Orions niet overvloedig aanwezig. Op NAS Keflavik zijn in de jaren 1977 tot 1985 deze Special Project Orions regelmatig waargenomen. De P-3B's waren dan voorzien van de kenmerken van reguliere VP-squadrons. Door het vier-



*Cmdr. Llewellyn Lewis, de commandant van VPU-1, werd ontslagen omdat hij niet voldoende getraind was om 's nachts een Special Projects Orion op Bagram aan de grond te zetten. Het ongeluk met de 161585, vond plaats op 20 oktober 2008 en gelukkig werd slechts één bemanningslid licht gewond. Foto: internet*



kante raam en de HF-antenne uitvoering werden ze toch herkend.

NAF Atsugi in Japan is een andere basis die geregeld werd aangedaan door de VPU-Orions. Dit viel rond 2007 stil waarna de VPU-Orions tot 2015 vanaf Kadena in Japan opereerden. Het is onduidelijk waar momenteel een VPU-Orion in de Pacific is gestationeerd. Waarschijnlijk ergens bij de Zuid-Chinese Zee, maar in ieder geval niet meer op Kadena.

Na de vergrijzing van het kleurenschema van de Orion-vloot binnen de US Navy in de jaren 1997 tot en met 2002 zijn opmerkelijk veel VPU-Orions waargenomen en afgelezen op RAF Mildenhall. Ook op Kai Tak (Hong Kong), Aviano AB, Bahrein, Hato, Valkenburg en natuurlijk de voormalige thuisbasis van VPU-1: NAS Brunswick. Na de sluiting van NAS Brunswick blijkt Lajes op de Azoren de voorkeur te hebben boven RAF Mildenhall voor een tankstop op weg van en naar het Midden-Oosten, de Perzische Golf en Zuid-Oost Azië. Sinds de Golf-oorlog van 1991 was deze regio één van de aandachtsgebieden voor Special Project Orions. Tijdens Desert Storm waren drie VPU-Orions gestationeerd op Misarah in Oman. Tijdens de Kosovo crisis in 1996 stond VPU-2 gestationeerd op NAS Sigonella, Italië. Let wel dit betrof het hele squadron! Tegenwoordig zijn ook Lybië, Syrië en Irak 'points of interest'. De crash van de Orion op Bagram AB beves-

*Deze Orion bezocht Lajes op 18 december 2009 met call sign LT89. De code 011 zou behoren bij Bu No 161011. Maar de echte 161011 is een P-3C AIP en heeft daarom niet meer de oude AN/ALQ-78 ECM pod die onder de vleugel hangt. Dit in combinatie met de 3 (batwing) SATCOM antennes, en de horizontale HF antennes, leiden tot de conclusie dat het een Special Projects Orion is op weg van Sigonella naar Jacksonville. Foto: collectie PORG*

tigde de aanwezigheid van VPU-1 in deze regio, maar waarnemingen uit dit gebied zijn helaas schaars. In november 2016 werd een Orion van VPU-2 gezien op Ali El Salem AB iets ten westen van Kuwait stad en het zag er naar uit dat dit toestel hier gestationeerd was.

Wel is duidelijk dat ongeveer om de zes maanden een wisseling van toestel plaatsvindt en vaak maken de Orions dan een tankstop op Lajes. Vanwege alle apparatuur aan boord van de Special Projects Orions zijn ze nogal aan de zware kant en is het niet mogelijk om zonder tussenstop vanuit Europa naar de USA te vliegen.

Men kan er van uit gaan als er ergens in de wereld 'troubles' zijn, de VPU Orions opduiken. Het is bijna zeker dat de nummers op de romp niet de laatste drie van het echte Bu No zijn. De enige mogelijkheid om de ware identiteit van een Special Project Orion vast te stellen is het c/n plaatje in de wheelbay. De mogelijkheid om dit te doen is voor weinigen weggelegd.

#### Aanduidingen en Bu No's

Niet alleen de Bu No's worden angstvallig buiten het zicht gehouden, ook de juiste aanduiding van deze Ori-

ons is nooit bekend gemaakt, mocht die er al zijn. Vaak worden ze als (E) P-3B, P-3C(RP) of als (E)P-3C aangeduid; zeg het maar... Tegenwoordig wordt vaak een verzamelaandauiding P-3 SPA (Special Project Aircraft) gebruikt. Tijdens de jaarlijkse P-3 International Support Conference in Marietta in oktober 2010 maakte het P-3C Program Office bekend dat de US Navy ook na 2019 wil doorvliegen met de Special Mission P-3C omdat er nog geen opvolger voor is. Nadat het EPX-program was gecancelled in 2010 (Electronic Patrol Vervangingsprogramma, gericht op de nieuwe P-8) was het even stil. "The Navy cannot replace special mission airplanes unless they've demonstrated a fully operational platform." "They anticipate flying a handful of airplanes, about 40 planes, specifically special mission airplanes". Dit aantal van 40 toestellen zal waarschijnlijk bestaan uit 12 EP-3E Aries II van VQ-1, 16 P-3C BMUP uitgerust met de Boeing APS-149 LSRS pod, 7 NP-3C voor testdoeleinden en de 5 Orions van VPU-2. Volgens de allerlaatste plannen uit 2015 zullen ook deze Special Projects Orions aan het eind van het FY2019 buiten dienst worden gesteld.



*Nadat Bu No 158928 in opslag stond op AMARG kon aan de hand van foto's de conclusie getrokken worden, dat deze Orion op 12 april 2013 was gefotografeerd of Kadena AB in Japan met de code 413. Er achter staat nog een VPU-2 Orion met de code 412. Goed zichtbaar is het verschil met betrekking tot de HF antennes in vergelijking met een normale P-3C van VP-45. [Foto: archief PORG]*

#### De Bureau Numbers:

Al voor de officiële oprichting op 1 juli 1982 vlogen de twee VPU detachementen elk met twee gemodificeerde P-3B Orions:

##### VPU-1

153450 04 feb 1975 -  
154575 30 sep 1975 -  
  
154577 f/n apr 1987 -

##### NAS Brunswick

SOC apr 2003  
naar het NADC apr 1984, vervangen  
door de 154577  
SOC 17 sep 2002

##### VPU-2

154584 02 mrt 1976 -  
154585 02 mrt 1976 -

##### NAS Barbers Point

naar AMARC op 27 jul 1993  
SOC Jacksonville in jun 1994

De 4 P-3B's werden in de negentiger jaren van de vorige eeuw vervangen door 4 gemodificeerde P-3C Orions. Als eerste was VPU-2 aan de beurt en daar kwam nog een derde gemodificeerde P-3C bij:

159504 f/n eind 1991  
160292 f/n okt 1993  
158928 f/n feb 2004

Begin 1999 verhuisde VPU-2 van de thuisbasis NAS Barbers Point naar MCAF Kaneohe Bay.

Vervolgens was VPU-1 aan de beurt en ontving twee gemodificeerde P-3C ter vervanging van de oude P-3B's. De omschakeling van de B naar de C vond plaats gedurende 2001. Ook dit squadron ontving een derde P-3C

161122 23 jul 1998  
161585 f/n sep 1999 -  
verongelukt tijdens de landing op Bagram op 21 okt 2008  
160285 f/n nov 2002, ter vervanging van deze verongelukte Orion  
werd een andere P-3C gemodificeerd  
160290 f/n dec 2010

Op 1 juli 2009 verhuisde VPU-1 van NAS Brunswick naar NAS Jacksonville en zoals al eerder vermeld werd VPU-1 op 27 april 2012 ontbonden. 5 van de 6 Special Project Aircraft zijn sindsdien ingedeeld bij:

#### Huidige situatie

##### VPU-2

##### MCAF Kaneohe Bay

158928 naar AMARG op 16 jul 2014  
159504 160285 160290 160292 161122

De VPU squadrons hebben altijd één of meerdere Orions gehad die niet gemodificeerd waren en gebruikt worden voor transport of training. In 2017 is dit de P-3C:

158914 f/n sep 2014 Dit is de enige Orion van VPU-2 met de squadron badge op de staart. Op 6 juni 2017 is deze Orion op AMARG gearriveerd voor opslag.

#### Een ver van m'n bed show?

We hebben dus nu te maken met vijf speciale US Navy Orions van een squadron dat op het verre Hawaii is gestationeerd. Toch komen deze speciale Orions regelmatig in de buurt omdat ze tijdens het overvliegen van Hawaii naar een tijdelijke basis in de buurt van een conflictgebied, een aantal tussenstops maken op Europese vliegvelden, zoals Sigonella, Rota, Milidenhall en Lajes en heel recent nog op Shannon.

Zo vloog eind september 2016 de Orion met de code 129 via Spanje naar Kuwait waar de Orion op 19 november 2016 werd gespot. Op 3 april 2017 vloog deze 129 weer

terug naar Hawaii, via Rota, Lajes en Patuxent River. De vervanger was een Orion met de code 339 die op 26 maart via Lajes en Souda naar Ali El Salam vloog. Deze 339 zat goed in de verf omdat het toestel net uit groot onderhoud was gekomen. Dit onderhoud wordt gedaan door het bedrijf L-3 Platform Integration op het vliegveld Waco in de staat Texas.

Een andere Orion met code 772 was op 9 december 2016 via Lajes en Sigonella naar een andere tijdelijke locatie gevlogen en het was deze Orion die op 4 maart 2017 via Shannon terug vloog de USA. Daar onderging de Orion een modificatie want in juni 2017 werd dezelfde Orion gezien

op Pt Mugu met een extra turrett ter hoogte van de roundel en deze keer met de code 773.

De kans dat je als spotter een Special Projects Orion tegen komt is niet erg groot, maar als dat gebeurt, dan is de kans ook groot dat het toestel genoteerd wordt als de 161129, de 161339 of de 162772, de registratie die normaal hoort bij een Orion met deze neuscodes. Maar welke SPA zou het dan zijn?

Dit artikel begon met een quote en we eindigen er ook weer mee: "When they want it known, they themselves will provide it."





*Special Projects Orions staan het liefst onopvallend tussen gewone Orions, zoals de 314 gefotografeerd op Kadena op 2 oktober 2013. De HF antennes en de extra batwing verraden het toestel als een Special Projects Orion. Zes maanden later vloog deze zelfde Orion met de code 000.*

*Foto: N. Suzuki*

*In 2014 worden voor het eerst Orions gezien met een nieuwe Multi-Targeting Spectrum sensor... Super FLIR, zoals deze ook op UAV's worden gebruikt. Omdat het apparaat niet voor de Orions gemaakt is past het niet in de ruimte onder in de radarneus. De foto van de 293 is genomen tijdens de start vanaf Kadena op 3 november 2014.*

*Foto: collectie Takafumi Hiroe*



*De allerlaatste externe aanvulling op sommige Special Projects Orions is het bol-tje onder de romp ter hoogte van het roundel, zoals te zien op de 339 tijdens de landing op Lajes op 26 maart 2017. Foto: collectie PORG*