



LOCKHEED C-130 HERCULES

GB

Born 50 years ago, the Lockheed C-130 became part of a U.S. Air Force programme to replace its medium and large piston-engined transport fleet with turboprop powered types. Two YC-130 prototypes were ordered in 1952, the first one flying on 23 August 1954; the first production C-130A flew on 7 April 1955 with first deliveries to the USAF in 1956. The Vietnam war saw the first widespread operational use of American C-130s and several specialised versions of the A and later models were also produced. The Royal Australian Air Force ordered 12; development continued and the improved C-130B was also built for the USAF and for export to six other countries. The next main transport version was the C-130E, with 377 for the USAF and 111 for export, including 12 for the RAAF and two for the Swedish Air Force (designated Tp 84.) With the introduction of more powerful engines, the first five C-130Hs were delivered to the Royal New Zealand Air Force from 1964 and it was also supplied in large numbers to the USAF. The RAAF ordered 12, while the Swedish Air Force converted its two C-130Es to H standards in 1982 and also acquired six new C-130Hs, all serving with F7 Wing at Sätenäs. (The Swedish machine included in this kit received upgrades and a new two-tone grey paint scheme early

in 2000; a few months later it was repainted in a single overall grey and lost its special markings.) In the mid 1960s Britain's Royal Air Force ordered 66 C-130Ks, this model being similar to the early C-130H; they entered service in 1967 and continue to serve in limited numbers as C.1Ps fitted with in-flight refuelling probes. Others have been converted into 'stretched' C.3Ps. These aircraft have proved invaluable to the RAF in countless humanitarian relief and military support operations worldwide such as those during the 1982 Falklands, 1991 Gulf and 1999 Balkans conflicts. (Later C-130Hs featured extended main undercarriage sponsons and an air conditioning intake on the starboard nose.) All worldwide military and civilian operators for almost 50 years have found the 'HerK' (or 'Fat Albert' as it is also popularly known) to be a powerful, rugged and reliable workhorse; the latest versions, such as the 'high tech' C-130J, continue in production for the USAF, RAF and several other users and the Hercules will be in service for many years to come. The C-130H/K is powered by four 4,508eshp (3,358kW) Allison T56A-15 turboshaft engines giving it a maximum speed of 618km/h (384mph) at 6,090m (20,000ft.) Maximum cruising speed 603km/h (375mph.) Wing span: 40.37m (132ft 7in.) Length: 29.77m (97ft 9in.) Height: 11.65m (38ft 3in.).

F

Né il y a 50 ans, le Lockheed C-130 Hercules faisait partie d'un programme de l'US Air Force devant remplacer la flotte d'avions à pistons de transport de moyenne et grande capacité, par des appareils à turbopropulseurs. Deux prototypes YC-130 furent commandés en 1952, et le premier vola le 23 août 1954; le premier appareil de production C-130A vola le 7 avril 1955, et les premières livraisons à l'USAF se firent en 1956. C'est au cours de la guerre du Vietnam que les C-130 américains furent utilisés pour la première fois en opérations sur grande échelle, et plusieurs versions spécialisées du modèle A et des versions plus récentes furent également produites. La Royal Australian Air Force en commanda 12; le développement de l'avion se poursuivit, et le C-130B évolué fut également construit pour l'USAF et pour l'exportation vers six autres pays. La version de transport suivante fut le C-130E, dont 133 furent livrés à l'USAF et 111 à l'exportation, dont 12 pour la RAAF et deux pour l'Armée de l'Air suédoise (appelé Tp 84). Avec l'introduction de turbines plus puissantes, les cinq premiers C-130H furent livrés à la Royal New Zealand Air Force à partir de 1964; un grand nombre de ces modèles fut également livré à l'USAF. La RAAF en commanda 12, tandis que l'Armée de l'Air suédoise convertit ses deux C-130 aux normes H en 1982; elle acquit également six C-130H neufs, tous en service au sein de l'Escadron F7 à Sätenäs (l'appareil suédois de ce kit fut remis à niveau et reçut une livrée grise deux tons au début de l'an 2000; il fut repeint quelques

mois plus tard en gris d'un seul ton et perdit ses marques spéciales.) Vers le milieu des années 60, la Royal Air Force britannique commanda 66 C-130K. Ce modèle est semblable aux premières versions C-130H et entra en service en 1967; il reste toujours en service en petite quantité sous la dénomination C.1P (équipés de perches de ravitaillement en vol). D'autres ont été convertis en C.3P rallongés. Ces appareils se sont montrés inestimables pour la RAF dans le cadre d'innombrables missions humanitaires et de soutien aux opérations militaires dans le monde entier (comme par exemple la campagne des Malouines en 1982 et les conflits du Golfe en 1991 et des Balkans en 1999). Les dernières versions du C-130H possédaient des carénages de train plus importants et une entrée d'air climatisé du côté droit du nez. Depuis presque 50 ans, le "HerK" ou "Fat Albert" a prouvé à tous les exploitants civils et militaires dans le monde entier qu'il est une bête de somme puissante, robuste et fiable; les dernières versions, comme le C-130J "haute technologie", sont toujours en production pour l'USAF, la RAF et plusieurs autres utilisateurs, et il est certain que le Hercules restera en service pendant encore de nombreuses années. Le C-130H/K est propulsé par quatre turbopropulseurs Allison T56A-15 de 4.508cv (3.358kW), qui lui donnent une vitesse maximale de 618km/h à 6.090m (20.000 pieds). Sa vitesse maximale de croisière est de 603km/h. Envergure: 40,37m; longueur: 29,77m; hauteur: 11,65m.

D

Die vor 50 Jahren geborene Lockheed C-130 wurde Bestandteil eines Programms der U.S. Air Force zur Ablösung ihrer mittleren und großen Kolbenmotoren-Transportflotte durch Typen mit Turboprop-Antrieb. Zwei YC-130 Prototypen wurden 1952 bestellt, wobei der erste am 23. August 1954 flog; die erste C-130A aus der Produktion flog am 7. April 1955, wobei 1956 erste Lieferungen an die USAF erfolgten. Im Vietnamkrieg kam es zum ersten weit verbreiteten Einsatz amerikanischer C-130, und mehrere spezialisierte Versionen der A- und späteren Modelle wurden ebenfalls produziert. Die Royal Australian Air Force bestellte 12; die Entwicklung wurde fortgesetzt, und die verbesserte C-130B wurde ebenfalls für die USAF und für den Export an sechs andere Länder gebaut. Die nächste Haupttransport-Version war die C-130E, mit 377 für die USAF und 111 für den Export, darunter 12 für die RAAF und zwei für die schwedische Luftwaffe (als Tp 84 bezeichnet). Mit der Einführung leistungsstärkerer Motoren wurden die ersten fünf C-130H ab 1964 an die Royal New Zealand Air Force geliefert, und sie wurde auch in großer Stückzahl an die USAF geliefert. Die RAAF bestellte 12, wogegen die schwedische Luftwaffe ihre beiden C-130E 1982 in H-Standards umrüstete und außerdem sechs neue C-130H erwarb, die alle im Geschwader F7 in Sätenäs dienen. (Die in diesem Bastelsatz enthaltene schwedische Maschine erhielt Anfang 2000 Upgrades und eine neue Farbkombination in zwei Grautönen; ein paar Monate später wurde sie mit einem

einigen Grauton komplett neu angestrichen und verlor ihre besonderen Markierungen.) Mitte der 1960er Jahre bestellte die britische Royal Air Force 66 C-130K, wobei dieses Modell der frühen C-130H ähnlich ist; sie wurden 1967 in Betrieb gestellt und dienen weiterhin, in begrenzter Stückzahl, als mit Luftbetankungsauslegern ausgerüstete C.1P. Andere wurden in ‚gestreckte‘ C.3P umgebaut. Diese Flugzeuge erwiesen sich bei zahllosen humanitären Hilfsflügen und militärischen Einsätzen weltweit als für die RAF von unschätzbarem Wert; als Beispiele seien der Falklands- (1982), der Golf- (1991) und der Balkan- (1999) Konflikt genannt. (Spätere C-130H wiesen erweiterte Hauptfahrgestellstummel und eine Klimaanlage-Ansaugung an der Steuerbord-Nase auf.) Seit fast 50 Jahren erweist sich die (auch als ‚Fat Albert‘ weithin bekannte) ‚HerK‘ bei militärischen und zivilen Betreibern als leistungsfähiges, robustes und zuverlässiges Arbeitspferd; die neuesten Versionen wie die ‚Hightech‘ C-130J sind auch weiterhin für die USAF, RAF und mehrere andere Benutzer in der Produktion, und die Hercules wird auf Jahre hinaus im Einsatz bleiben. Die C-130H/K wird von vier 4.508 PS (3.358 kW) starken Allison T56A-15 Turbomotoren angetrieben, die ihr eine Höchstgeschwindigkeit von 618 km/h (384 mph) in 6.090 m (20.000 ft) Höhe verleihen. Maximale Dauergeschwindigkeit 603 km/h (375 mph). Spannweite: 40,37 m (132 ft 7"). Länge: 29,77 m (97 ft 9"). Höhe: 11,65 m (38 ft 3").

E

Creado hace 50 años, el Lockheed C-130 se convirtió en parte de un programa de las fuerzas aéreas de los Estados Unidos establecido para sustituir su flota de transporte de motores de pistón mediano y grande por tipos de motor con turbopropulsión. En 1952 se solicitó un pedido de dos prototipos YC-130, el primero de los cuales voló el 23 de agosto de 1954; el primer C-130A de producción en serie voló el 7 de abril de 1955, y en 1956 se realizaron las primeras entregas del mismo a la USAF. En la guerra del Vietnam los C-130 estadounidenses se utilizaron por primera vez de forma generalizada y también se produjeron varias versiones especializadas de los modelos A y posteriores. La Royal Australian Air Force pidió 12 aparatos; su desarrollo continuó y también se construyó el mejorado C-130B para la USAF y para exportación a otros seis países. La principal versión de transporte siguiente fue el C-130E, 377 de los cuales se construyeron para la USAF y 111 para exportación, entre ellos 12 para la RAAF y dos para la fuerza aérea sueca (designados Tp 84.) Con la introducción de motores más potentes, los primeros cinco C-130Hs se entregaron a la Royal New Zealand Air Force desde 1964 y también se suministraron grandes números de estos aparatos a la USAF. La RAAF pidió 12, mientras que la fuerza aérea sueca convirtió sus dos C-130E a estándares H en 1982 y también adquirió seis nuevos C-130H, todos los cuales sirvieron con la escuadra F7 Wing en Sätenäs. (El aparato sueco incluido en este kit recibió actualizaciones

y un nuevo esquema de pintura gris de dos tonos en 2000; unos meses más tarde, se volvió a pintar en un solo tono gris y perdió sus marcas especiales.) A mediados de los 60, la Royal Air Force británica pidió 66 C-130Ks, un modelo que es similar a los primeros C-130H; entraron en servicio en 1967 y continuaron en servicio en números limitados en la forma de C.1Ps equipados con sondas de reabastecimiento de combustible en vuelo. Otros se han convertido a C.3P 'estirados'. Estos aviones han tenido un valor inestimable para la RAF en incontables operaciones de socorro y soporte militar realizadas en todo mundo, como las llevadas a cabo en los conflictos de las Falklands (o Islas Malvinas) en 1982, el Golfo en 1991 y los Balcanes en 1999. (C-130H posteriores incorporaron aletas de balance extendidas en el tren de aterrizaje principal y una toma de aire acondicionado en la nariz de estribor.) Durante casi 50 años, operadores militares y civiles de todo el mundo han encontrado que el 'HerK' (o 'Fat Albert' (Alberto el gordo), como también es conocido popularmente) es un caballo de tiro potente, resistente y fiable; las versiones más recientes, como el C-130J de 'alta tecnología', continúan en producción para la USAF, la RAF y varios otros usuarios, y el Hercules estará en servicio durante muchos años. El C-130H/K es propulsado por cuatro turbomotores Allison T56A-15 equivalentes a 4.508 caballos al eje (3.358kW) que producen una velocidad máxima de 618km/h a 6.090 m. Velocidad de crucero máxima 603km/h. Envergadura: 40,37 m Longitud: 29,77 m Altura: 11,65 m

S

När Lockheed C-130 föddes för 50 år sedan var det inom det dåvarande US Air Force programmet för att ersätta medeltunga och tunga kolvmotoriga transportplan med turbopropdrivna plan. Två YC-130 prototyper beställdes i 1952, och den första flög den 23 augusti 1954. Det första C-130A produktionsplanet flög den 7 april 1955 och de första planen levererades till USAF i 1956. Amerikanska C-130 plan fick sin första omfattande stridsanvändning under Vietnamkriget, och många specialversioner av A-modellen och senare modeller tillverkades också. Royal Australian Air Force beställde 12, utvecklingen fortsatte och förbättrade C-130B byggdes både åt USAF och för export till sex andra länder. Den nästa viktiga transportversionen var C-130E, med 377 för USAF och 111 för export, bland dessa 12 för RAAF och två för Svenska Flygvapnet (betecknade Tp 84). Kraftigare motorer infördes och de första fem C-130H planen levererades till Royal New Zealand Air Force fr.o.m 1964 och sedan i stora antal till USAF. RAAF beställde 12, och Svenska Flygvapnet konverterade sina två C-130E till H standard i 1982 och tog också in sex nya C-130H. Alla dessa tjänstgjorde på F7 i Sätenäs. (Det svenska planet i denna byggsatsen upgraderades och målades om i våtöns grå färg tidigt under 2000. Några månader senare målades det om till enkel grå färg överallt och dess

specialmärken försvann). I mitten av 60-talet beställde Storbritanniens Royal Air Force 66 C-130K plan, denna modellen liknade den tidigare modellen C-130H. De påbörjade sin tjänst i 1967 och fortsatte tjänstgöring i begränsat antal under beteckningen C.1P utrustade med rör för lufttankning. Andra plan har blivit förlängda till C.3P modeller. Dessa plan har visat sig vara ovärderliga för RAF under ett mångfald operationer över hela världen, både för humanitets hjälp och för militärt syfte, som t.ex. under konflikterna 1982 på Falklandsöarna, Golfkriget 1991 och Balkankonflikterna 1999. (Senare C-130H modeller hade förlängda kåpor över landningsställan och intag för luftkonditioneringen på nosens styrbordsida). Alla användare över hela världen, både civila och militära, under de senaste 50 åren, är överens om att 'HerK' (eller 'Fat Albert' som planet populärt också kallas) är en kraftfull, tålig och pålitlig arbetshäst. De senaste versionerna, som t.ex. 'high tech' modellen C-130J, är i fortsatt produktion för USAF, RAF och många andra användare, och Hercules kommer att fortsätta sitt arbete under många kommande år. C-130H/K drivs av fyra 4.508 hk (3.358kW) Allison T56A-15 turbinaxelmotorer som ger en maxfart av 618km/t på 6.090 meters höjd. Marschfart 603km/t. Vingbredd: 40,37 m. Längd: 29,77m. Höjd: 11,65m.

GB Study drawings and practice assembly before cementing parts together. Carefully scrape plating and paint from cementing surfaces. All parts are numbered. Paint small parts before assembly. To apply decals cut sheet as required, dip in warm water for a few seconds, slide off backing into position shown. Use in conjunction with box artwork. Not appropriate for children under 36 months of age, due to the presence of small detachable parts.

F Étudier attentivement les dessins et simuler l'assemblage avant de coller les pièces. Gratter soigneusement tout revêtement ou peinture sur les surfaces à coller avant collage. Toutes les pièces sont numérotées. Peindre les petites pièces avant l'assemblage. Pour coller les décalques, découper le motif, le plonger quelques secondes dans de l'eau chaude puis le poser à l'endroit indiqué en décollant le support papier. Utiliser en même temps les illustrations sur la boîte. Ne convient pas à un enfant de moins de 36 mois - présence de petits éléments détachables.

D Vor Verwendung des Klebers Zeichnungen studieren und Zusammenbau üben. Farbe und Plattierung vorsichtig von den Klebeflächen abkratzen. Alle Teile sind nummeriert. Vor Zusammenbau kleine Teile anmalen. Um die Abziehbilder aufzukleben, diese ausschneiden, kurz in warmes Wasser tauchen, dann abziehen und wie abgebildet aufkleben. In Verbindung mit Abbildungen auf Schachtel verwenden. Ungeeignet für Kinder unter 36 Monaten. Kleine Teilchen vorhanden die sich lösen können.

E Estudiar los dibujos y practicar el montaje antes de pegar las piezas. Raspar cuidadosamente el plateado y la pintura en las superficies de contacto antes de pegar las piezas. Todas las piezas están numeradas. Es conveniente pintar las piezas pequeñas antes de su montaje. Para aplicar las calcomanías, cortar la hoja, sumergir en agua tibia durante unos segundos y deslizarlas en la posición debida. Ver ilustraciones en la caja. No conviene a un niño menor de 36 meses, contiene pequeñas piezas que pueden soltarse.

S Studera bilderna noggrant och sätt ihop delarna innan du limmar ihop dem. Skrapa noggrant bort förtkröning och färg från limmade delar. Alla delarna är numererade. Måla smådelarna före ihopsättning. Fastsättning av dekaler, klipp arket. Doppa i varmt vatten några sekunder, låt baksidan glida på plats som bilden visar. Används i samband med kartongens handlitografi. Rekommenderas ej för barn under 3 år. Innehåller löstagbara smådelar.

I Studiare i disegni e praticare il montaggio prima di unire insieme i pezzi con l'adesivo. Raschiare attentamente le tracce di smalto e cromatura dalle superfici da unire con adesivo. Tutti i pezzi sono numerati. Colorare i pezzi di piccole dimensioni prima di montarli. Per applicare le decalcomanie, tagliare il foglio secondo il caso, immergere in acqua calda per alcuni secondi, quindi sfilare la decalcomania dalla carta di supporto e piazzarla nella posizione indicata. Usare in congiunzione con l'illustrazione sulla scatola. Non adatto ad un bambino di età inferiore ai 36 mesi dovuto alla presenza di piccoli elementi staccabili.

NL Tekeningen bestuderen en delen in elkaar zetten alvorens deze te lijmen. Metaalcoating en lak voorzichtig van lijmvlakken af schrapen. Alle delen zijn genummerd. Kleine delen vóór montage verven. Voor aanbrengen van stickers, gewenste stickers uit vel knippen, een paar seconden in warm water dompelen en dan van schutblad af op afgebeelde plaats schuiven. Hierbij afbeelding op doos raadplegen. Niet geschikt voor kinderen onder 3 jaar, omdat kleine deeltjes gemakkelijk kunnen losraken.

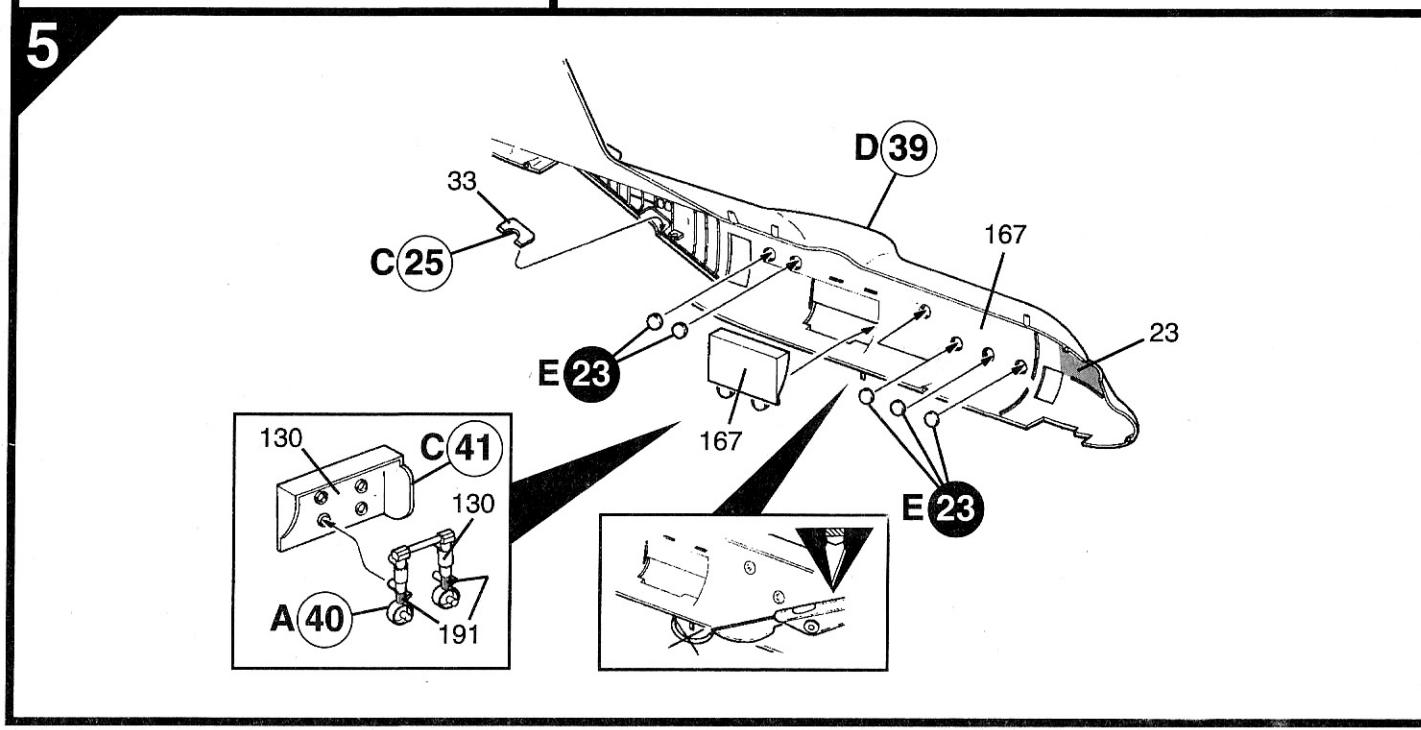
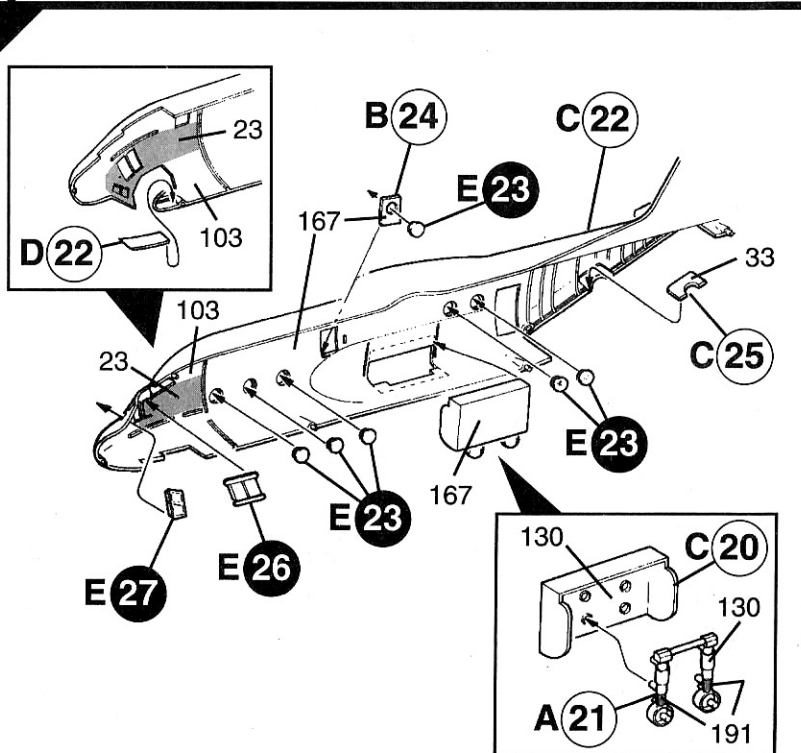
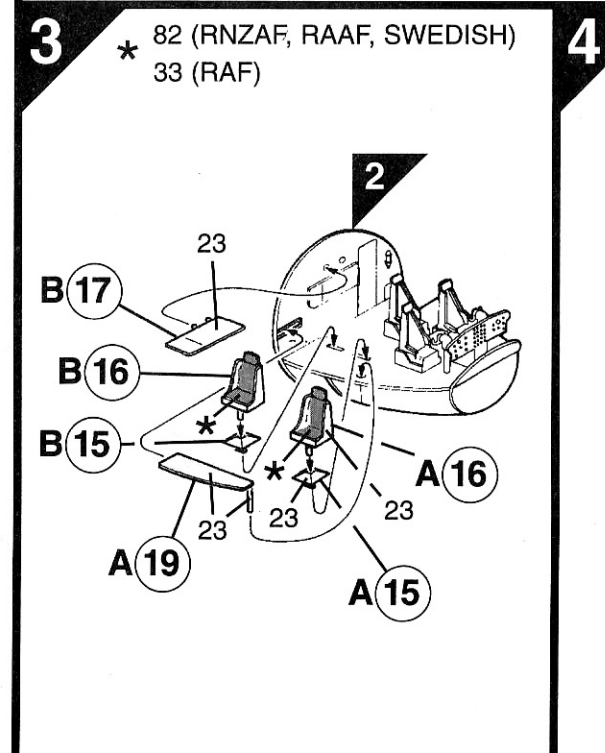
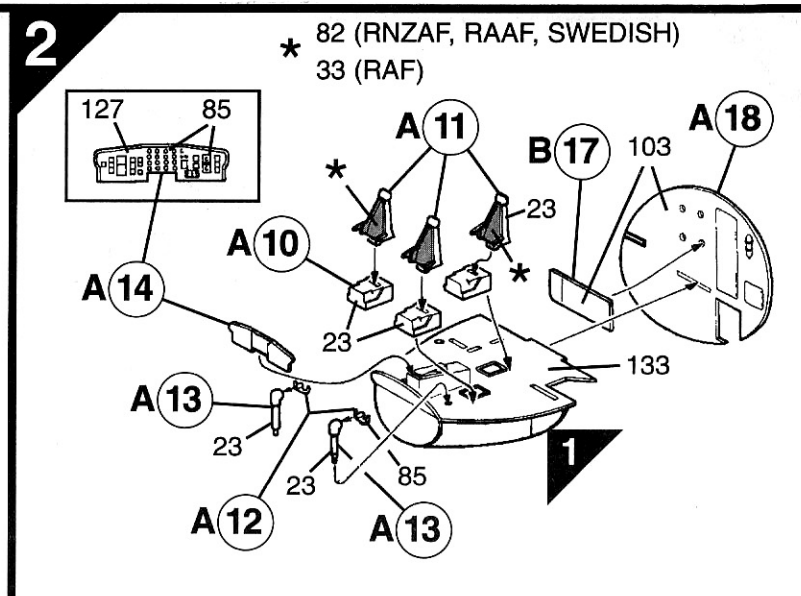
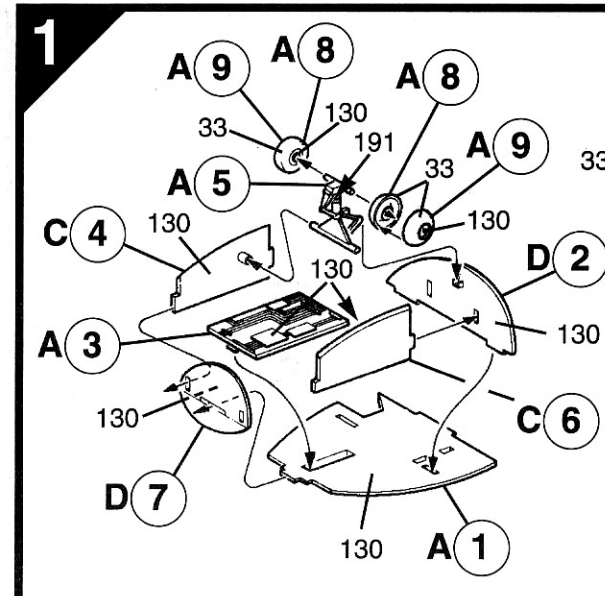
DK Tegningerne bør studeres, og man bør øve sig i monteringen, før delene limes sammen. Pladestykker og maling skal omhyggeligt fjernes fra klæbeoverfladerne. Alle dele er nummererede. Små dele skal males før monteringen. Overføringsbillederne anvendes ved at tilklippe arket efter behov. Og dyppe det i varmt vand i nogle få sekunder. Underlaget glides af og anbringes i den viste position. Påføres ifølge brugsanvisningerne på æsken. Ikke til børn under 3 år, forekomst af små løse elementer.

P Estudiar atentamente os desenhos e experimentar a montagem. Raspar cuidadosamente as superfícies de modo a eliminar pintura e revestimento antes de colar. Todas as peças estão numeradas. Pintar as pequenas peças antes de colar. Para aplicar as decalcomanias, cortar as folhas e mergulhar em água morna por alguns segundos, depois deslizar e aplicar no respectivo lugar, como indicado nas ilustrações na caixa. Não convém a uma criança de menos de 36 meses devido à presença de pequenos elementos destacáveis.

SF Tutustu piirroksiin ja harjoittele kokoamista ennen kuin liimaat osat yhteen. Raaputa metallipäällyste ja maali varovasti pois liimattavilta pinoilta. Kaikki osat on numeroitu. Maalaa pienet osat ennen kokoamista. Siirtokuvien kiinnittämiseksi leikkaa ne arkista tarpeen mukaan. Kasta kuva lämpimään veteen muutaman sekunnin ajaksi, anna takapuolen liukua kuvalle osoitettuun kohtaan. Käytetään yhdessä laatikon kuvituksen kanssa. Ei suositella alle kolmivuotiaalle lapsille. Paljon irrotettavia pikkuosia.

PL Przed przystąpieniem do sklejania przestuduj uważnie rysunki i przećwicz składanie części. Ostrożnie zeskrób ze sklepanych powierzchni powłokę i farbę. Wszystkie części są ponumerowane. Drobnie części pomaluj przed ich złożeniem. Celem przeniesienia odbitki wytnij ją z arkusza, zanurz na kilka sekund w letniej wodzie i zsuń z podłoża na wymagane miejsce. Używaj w połączeniu ze wzorami na pudełku. W związku z obecnością wielu drobnych, rozbiernych części, niestosowne dla dzieci poniżej 3 lat.

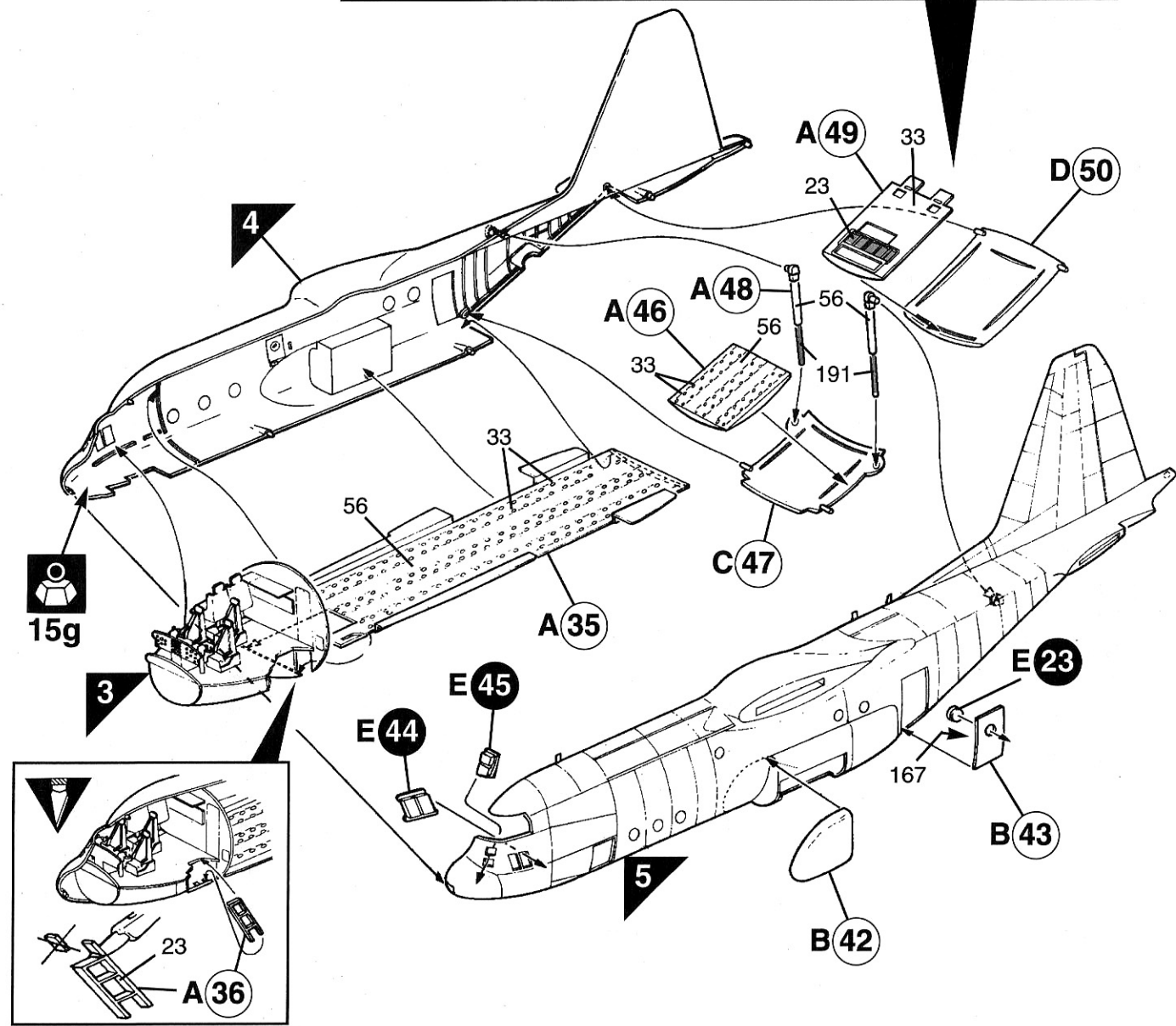
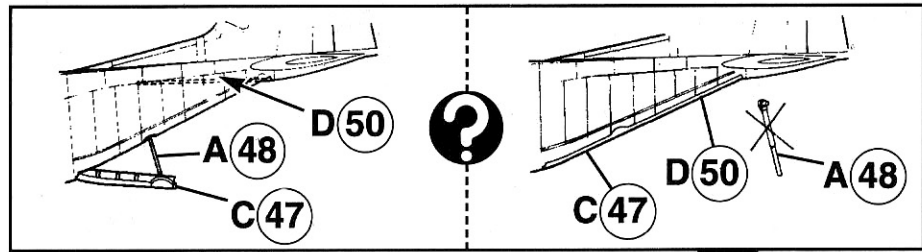
GR Μελετήστε προσεκτικά τα σχέδια και συναρμολογήστε για πρώτη φορά τα κομμάτια χωρίς να τα κολλήσετε. Αφαιρέστε εύνοντας επιμελώς πριν κολλήσετε οποιοδήποτε υλικό από τις επιφάνειες. Χρωματίστε τα μικρά κομμάτια πριν από τη συναρμολόγηση. Για να κολλήσετε τις χαλκομανίες, κόψτε γύρω γύρω το σχέδιο, βυθίστε το μερικά δευτερόλεπτα σε ζεστό νερό και μετά τοποθετήστε το στη θέση που υποδεικνύεται, αφαιρώντας την καλυπτική μεμβράνη. Λάβετε υπόψη σας ταυτόχρονα την εικονογράφηση του κουτιού. Ακατάλληλο για παιδιά ηλικίας κάτω των 36 μηνών. Υπάρχουν μικρά κομμάτια που αποσπώνται.



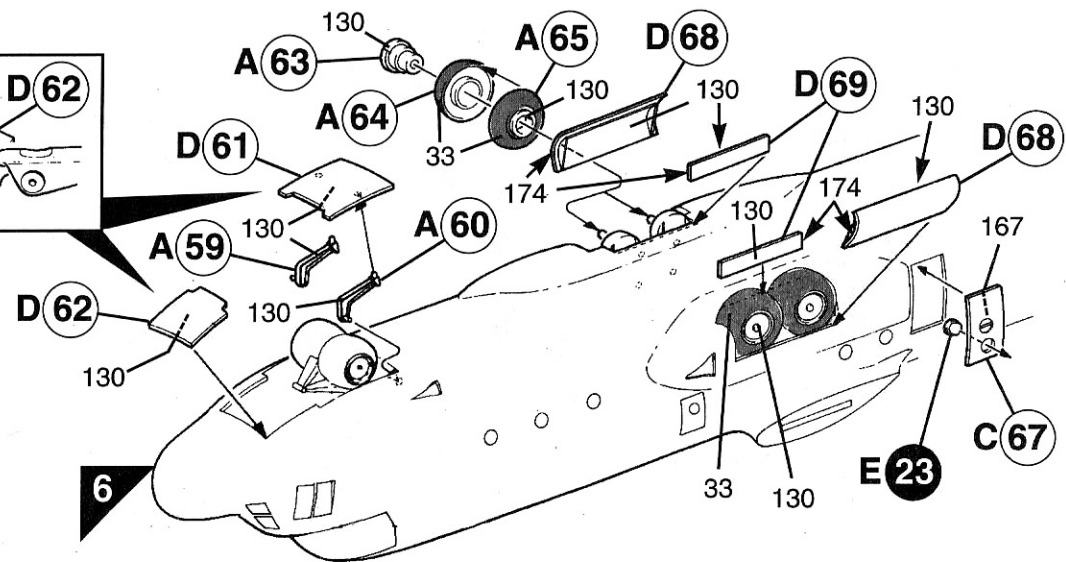
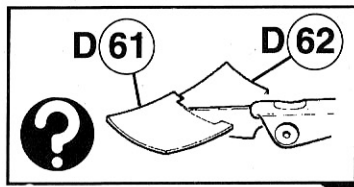
ASSEMBLY ICON INSTRUCTIONS

<p>Assembly phase Phase de montage Montagephase Fase de montaje Montering Fase di montaggio Montagefase Monteringsfase Fase de montagem Kokoamisvaihe Faza składowania Φάση συναρμολόγησης</p>	<p>Cement Coller Kleben Incollare Limmaa Lijmen Lijma Klæbe Colar Kleić Συγκόλληση</p>	<p>Do not cement together Ne pas coller Nicht kleben Non incollare Limmaa inte No pegar Niet lijmen Ajá liima Skal ikke klæbes Não colar Nie kleić Μη κολλάτε</p>	<p>Alternative part(s) provided Choix Auswahlmöglichkeit Scelta Val Elección Keuze Valinta Valg Ország Wybór Επιλογή</p>	<p>Repeat this operation Répéter l'opération Vorgang wiederholen Ripetere l'operazione Utdfør ingreppet på nytt Repeter la operación De verrichting herhalen Toista toimenpite Manövrer gentages Repeter a operação Powtórzyc operację Επανάληψη διαδικασίας</p>	
<p>Decals Decalcomanias Abziehbild Decalcomanie Dekalkomanier Calcomanias Aldrukpladetjes Siirtokuvat Billedoverføring Decalcomania Dekalkomanje Χαλκομανίες</p>	<p>Crystal part Pièce cristal Kistalleil Pieza cristal Kistalidel Pezzo cristallo Kistallen onderdeel Peça de cristal Lasiosa Część kryształowa Διαφανές κομμάτι</p>	<p>Weight Lester Beschweren Zavorrare Sätt lastar Lastrar Ballasten Aseta vastapaino Forsyne med ballast Lastrar Obciążzyć balastem Έρμα</p>	<p>Drill or pierce Perçer Bohren Forare Borra Agujerear Boren Lävistä Gennembore Furar Przebić Τρύπημα</p>	<p>Cut Découper Schneiden Cortar Klipp Tagliare Knippen Klip Cortar Leikkaa Przećić Αποκόψατε</p>	<p>Humbrol paint number N° peinture Humbrol Humbrol-Farbnr N° pintura Humbrol Humbrol farg nr N° vernice Humbrol Humbrol verfnnummer N° de pintura Humbrol Humbrol-maalin numero N° farby Humbrol Νούμερο χρώματος Humbrol</p>

6

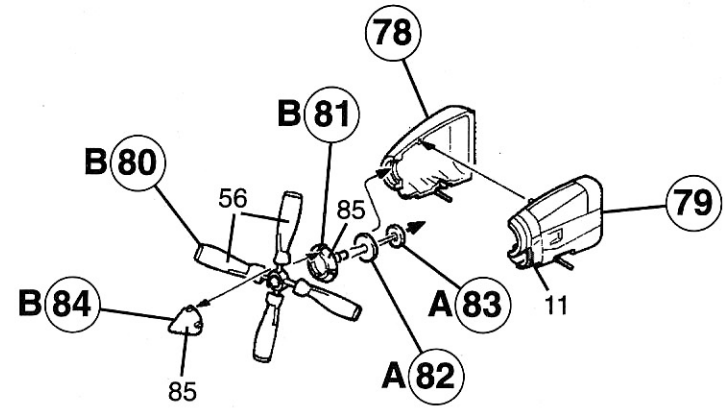


7

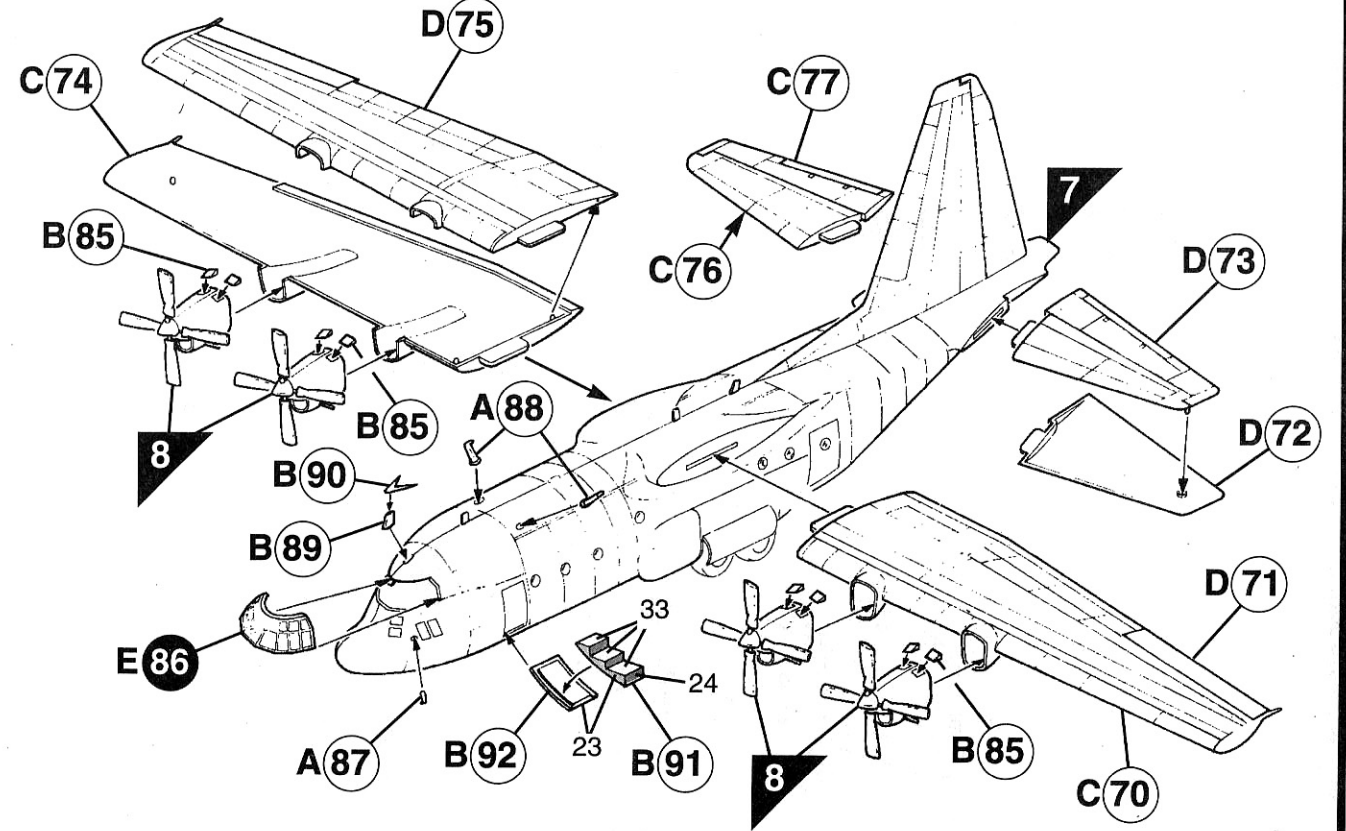


8

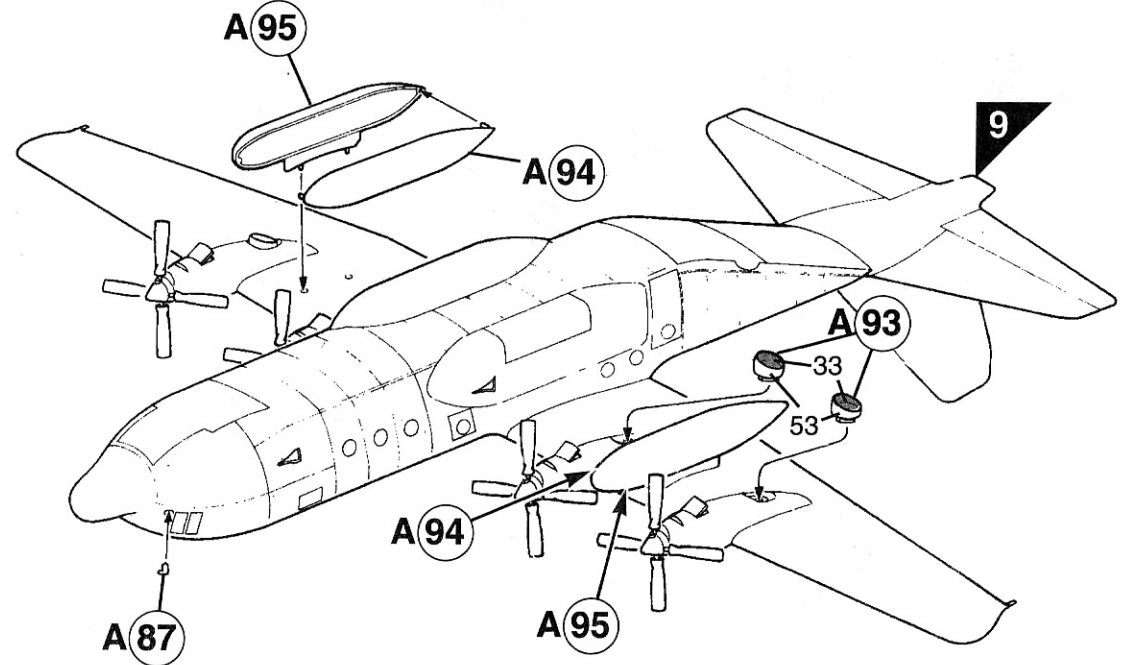
x4



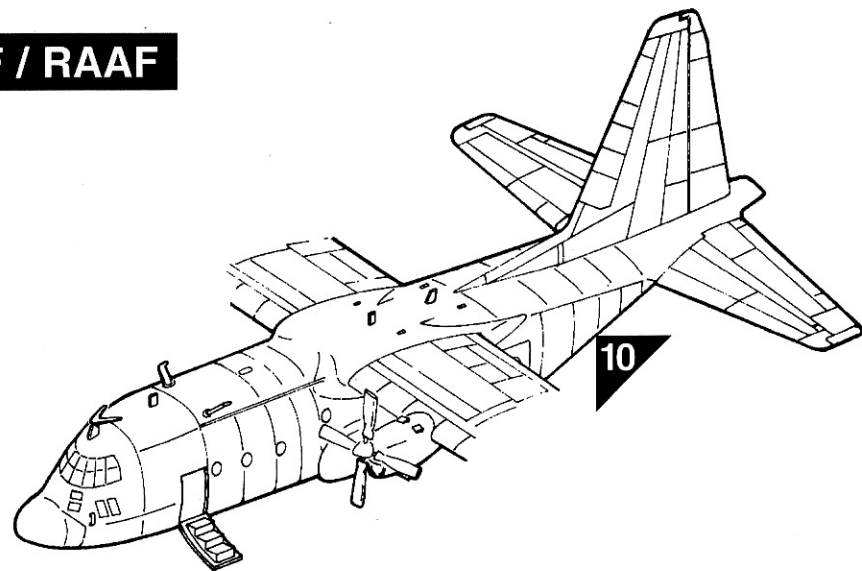
9



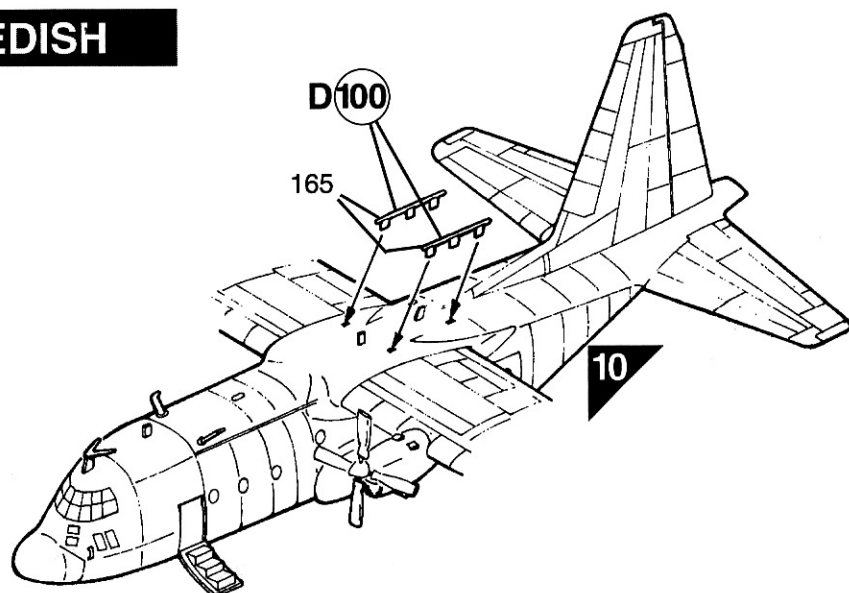
10



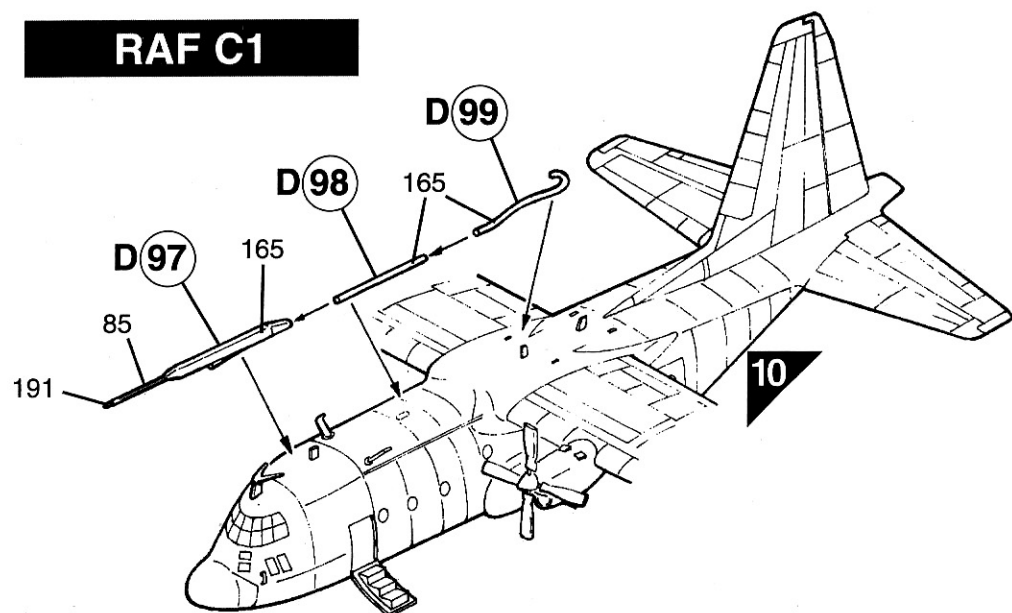
RNZAF / RAAF



SWEDISH



RAF C1



1. C-130H HERCULES, RNZAF

2. C-130E HERCULES, RAAF

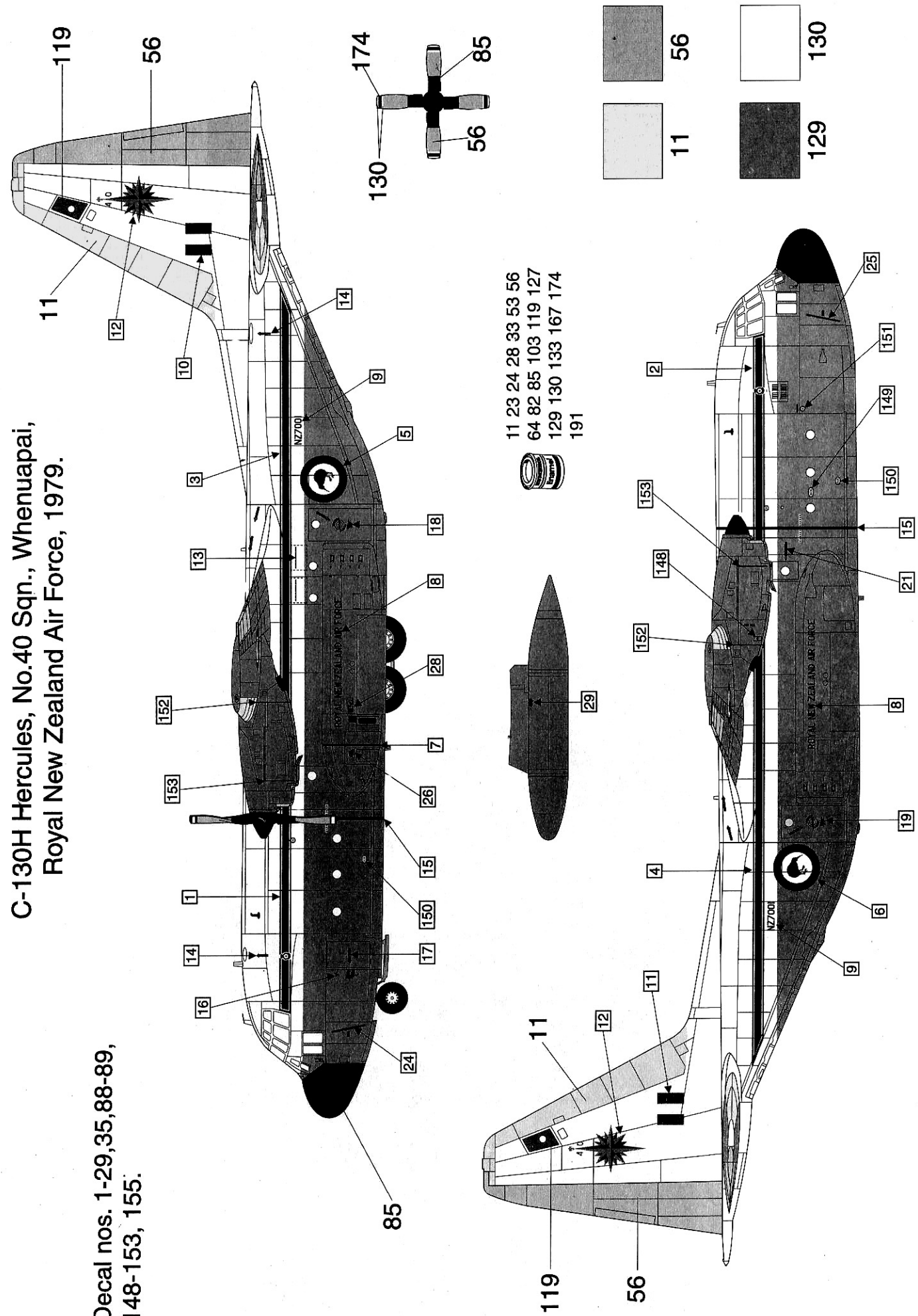
3. Tp(C-130H) HERCULES, SAF

4. C-130K HERCULES C1, RAF



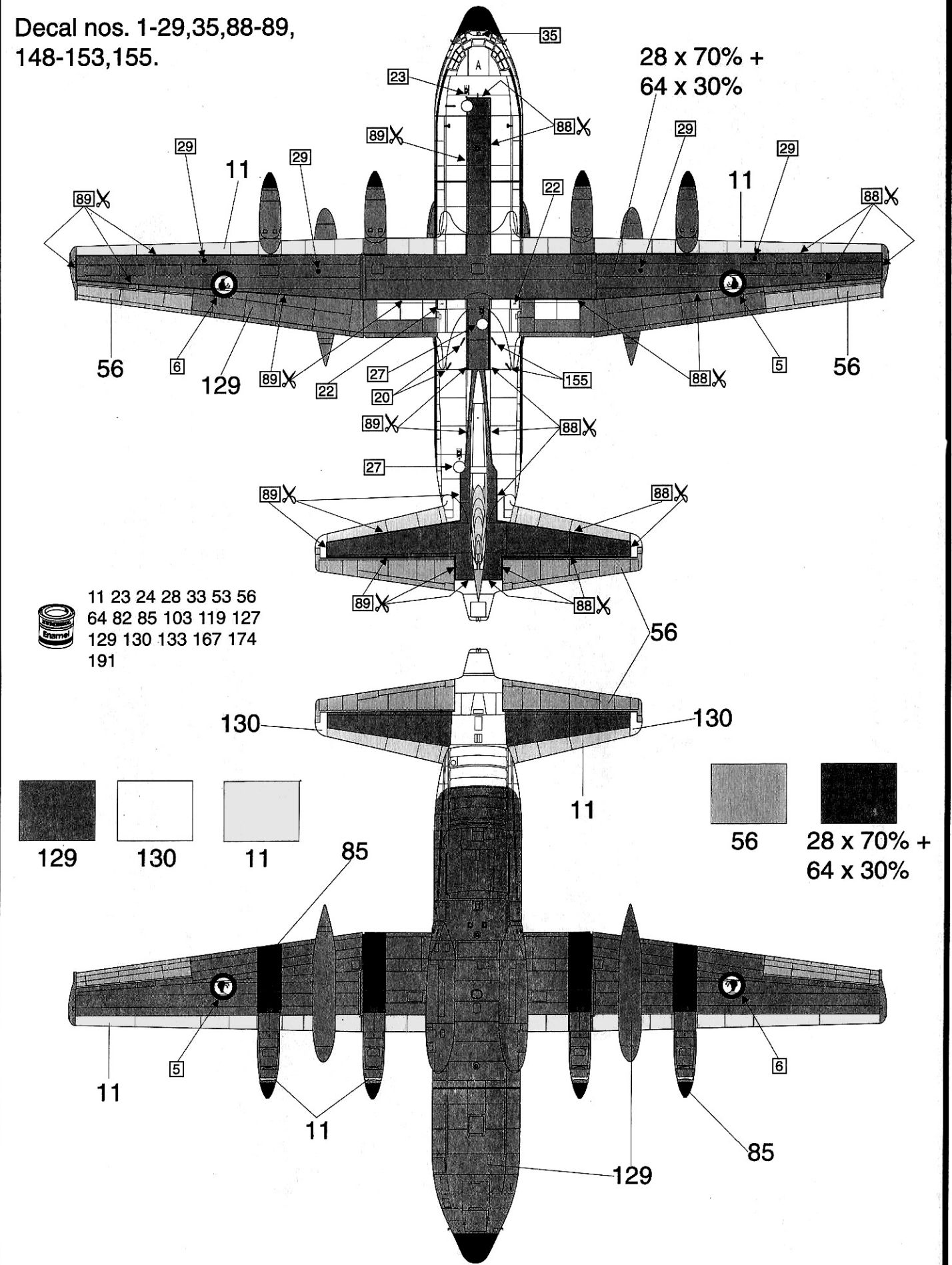
C-130H Hercules, No.40 Sqn., Whenuapai,
Royal New Zealand Air Force, 1979.

Decal nos. 1-29,35,88-89,
148-153, 155.



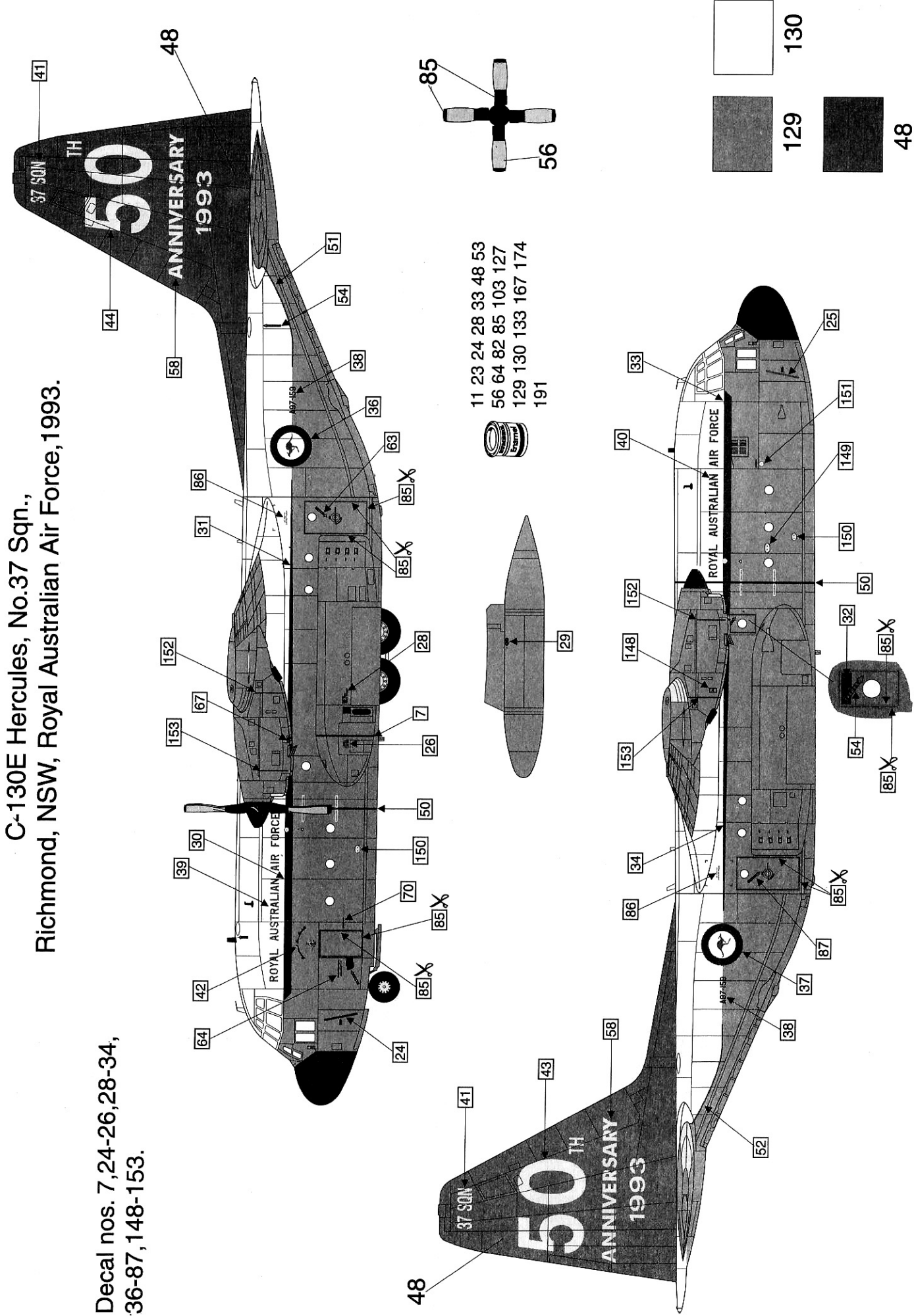
C-130H Hercules, No.40 Sqn., Whenuapai,
Royal New Zealand Air Force, 1979.

Decal nos. 1-29,35,88-89,
148-153,155.



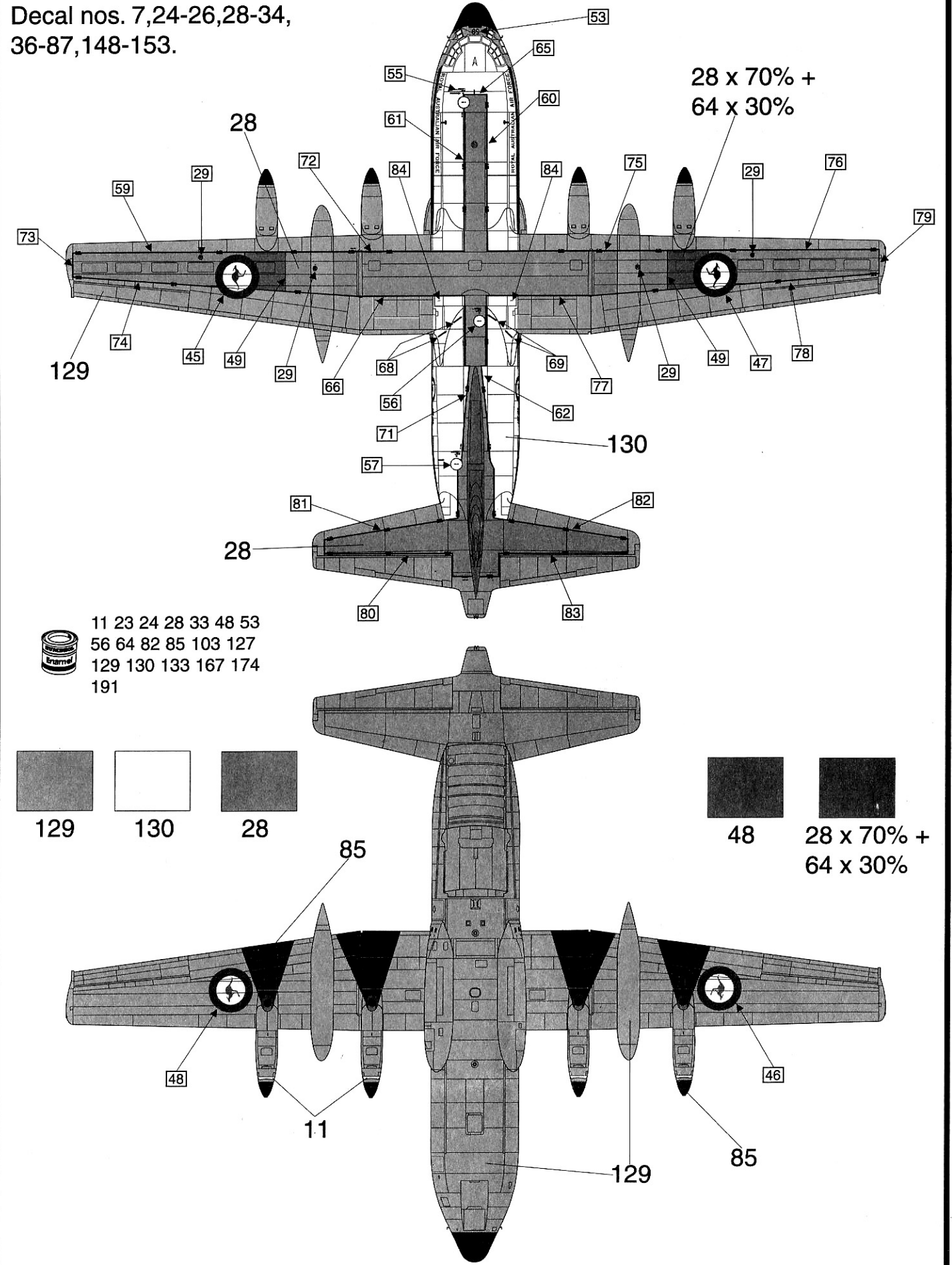
C-130E Hercules, No.37 Sqn.,
Richmond, NSW, Royal Australian Air Force, 1993.

Decal nos. 7,24-26,28-34,
36-87,148-153.



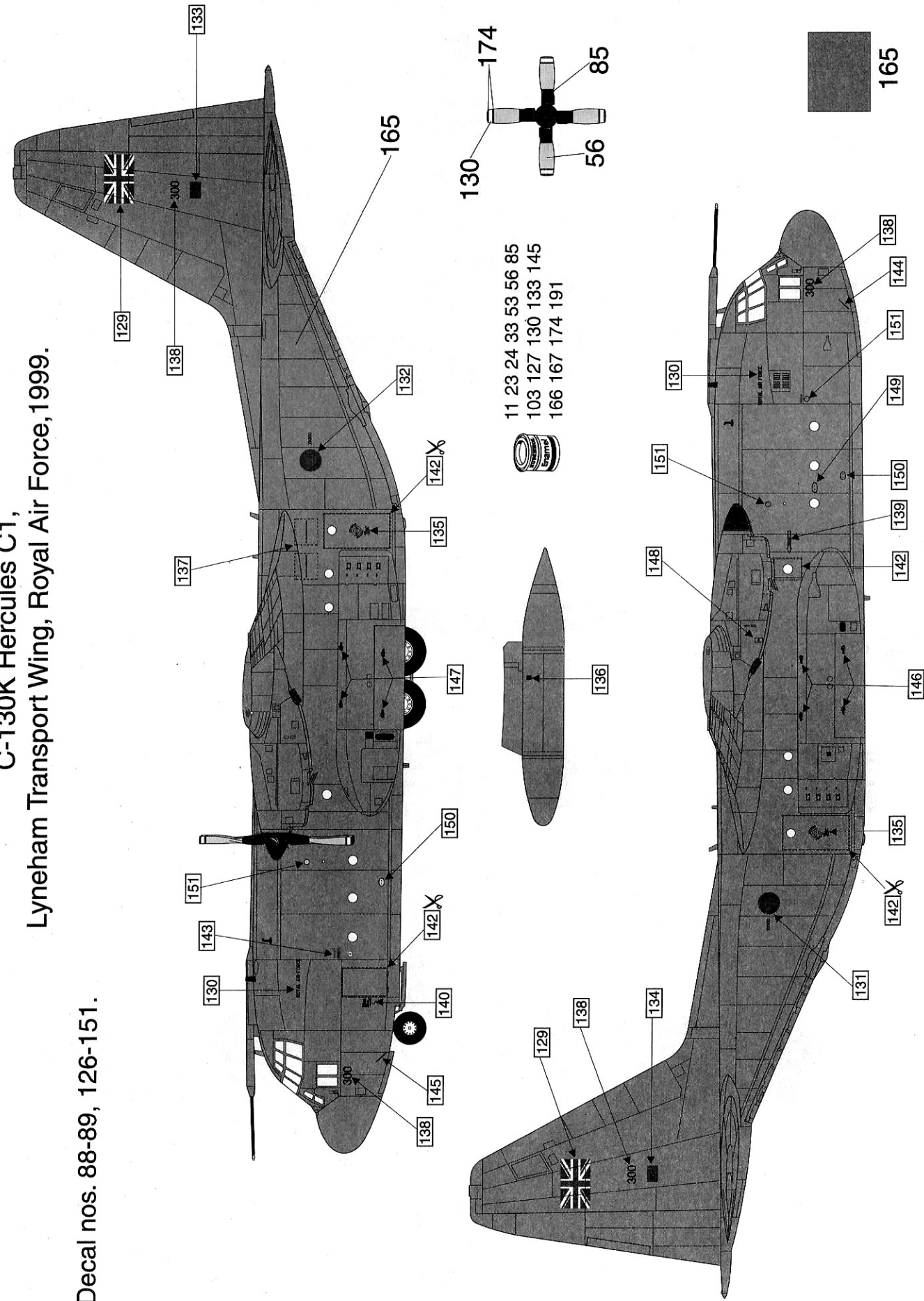
C-130E Hercules, No.37 Sqn.,
Richmond, NSW, Royal Australian Air Force, 1993.

Decal nos. 7,24-26,28-34,
36-87,148-153.



C-130K Hercules C1,
Lyneham Transport Wing, Royal Air Force, 1999.

Decal nos. 88-89, 126-151.



C-130K Hercules C1,
Lyneham Transport Wing, Royal Air Force, 1999.

Decal nos. 88-89, 126-151.

