

1 Ньюпор тип 21 производства московского авиазавода «Дукс», серийный № 1341, из состава Авиационного Отряда Гренадерского корпуса Российской Армии, Юго-Западный фронт, 1917. На этом самолете пилот прапорщик Владимир Каминский 25 августа и 4 октября сбил два самолета противника пулеметным огнем, а 26 августа и 18 сентября 1917 года сбил два немецких привязных аэростата, для этого с самолета был снят штатный пулемет «Льюис», на стойках крыла были установлены шесть противострельных ракет «Le Prieux (итально полагалось восемь, нижние ракеты не устанавливались, для облегчения самолета). Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла самолета был обшит прозрачным материалом (особенность Ньюпора тип 21 тип 17 ранних выпусков, впоследствии упраздненная). Маркировка «ГР» на бортах фюзеляжа обозначает принадлежность самолета к Гренадерскому корпусу, на верхней поверхности фюзеляжа нанесена монограмма пилота «ВК».

Самолет несет типичную для самолетов, произведенных на заводе «Дукс», окраску - по всем поверхностям окрашен в стандартный тускло-серебристый цвет (смесь лака и алюминиевой пудры), оттенок которой был темнее французского аналога и имел более выраженный серый оттенок, за счет более грубого помола алюминиевой пудры. Алюминевые поверхности капота и лонжи в носовой части фюзеляжа, зачастую не окрашивались, по аналогии с самолетами французской постройки. Борта передней части фюзеляжа на некоторых самолетах в местах, имеющих выклеенную из шпона обшивку (от задней кромки капота до задней кромки кабины), выгледят на фотографии более темными, чем основная серо-серебристая окраска. Возможно, эти участки окрашивались в серый цвет или покрывались только прозрачным лаком, сохраняя естественный оттенок лакированного шпона, либо серебристая краска, нанесенная на шпон сильнее меняла оттенок, в сравнении с остальными участками фюзеляжа, обшитыми полотном.

Стойки крыла и выклеенное из шпона основание носового костыля (так называемая «макавелена») вне зависимости от производителя и варианта окраски оставались естественного цвета дерева, покрытые прозрачным лаком. Внутренние поверхности кабины самолетов русской и французской постройки не окрашивались, сохраняя естественные цвета исходных материалов.

Воздушные винты выполнялись в двух цветовых вариантах: наиболее типичный вид воздушного винта - склеенная из чередующихся светлых и темных слоев древесины, покрытая темным лаком вышнего колерингового оттенка, также покрытие придавало винту темный красно-коричневый цвет с почти незаметной фактурой дерева. Реже встречались воздушные винты, покрытые менее укрывным лаком, делавшим спицы дерева более заметными.

На Ньюпор тип 21 производства московского авиазавода «Дукс» наносились опознавательные знаки Российского Императорского Военно-Воздушного Флота в четырнадцати позициях: на нижних и верхних поверхностях верхнего крыла и горизонтального оперения, на нижних поверхностях нижнего крыла, на боковых поверхностях фюзеляжа и на обоих сторонах киля (в отличие от самолетов французской постройки, имевших всего шесть ОЗ - на нижних и верхних поверхностях верхнего крыла и на нижних поверхностях нижнего крыла, на руле направления окрашивались вертикальные полосы цветов национального русского флага). Кожухи ОЗ самолетов, произведенных авиазаводом «Дукс» отличались тонкими белыми кольцами, окрашивающими внешнее кольцо по периметру и разделяющими красные и синие цветовые поля. ОЗ подобного типа могли так-же наноситься при прохождении ремонта и на самолеты французского производства, иногда такое изменение вид ОЗ производилось частично, и на самолете были нанесены ОЗ обоих типов одновременно на разных местах. Кроме того, у самолетов производства московского авиазавода отличалось местоположение ОЗ на верхнем крыле по отношению к самолету французской постройки - кожухи располагались к законцовкам крыла значительно ближе.

В отличие от самолетов французской постройки на Ньюпор тип 21 производства московского авиазавода «Дукс» заводские номера наносились только на руле направления с двух сторон и на кромках стабилизаторов сверху. Весовые характеристики не указывались.

В годы Гражданской войны «Ньюпоры» летали в своей изначальной маркировке, впоследствии на самолетах противоборствующих сторон стали появляться опознавательные знаки, зачастую импровизированные и бессистемно наносившиеся. В дальнейшем ОЗ уорлдчириш, у самолетов Белого движения наиболее распространенной стала маркировка близкая к дореволюционной, но пропорции цветовых полей ОЗ и их местоположение могли сильно отличаться от дореволюционных стандартов.

В ВВС Красной Армии в качестве опознавательных знаков ряда экспериментов, импровизаций и промежуточных решений утвердилась красная пятнистая звезда, чаще всего являющаяся в круг, помулавшийся путем закрашивания белым цветом прежних кожухи, иногда размер красной звезды были меньше диаметра круга. Вид красных звезд также установился не сразу, и мог быть самым разнообразным, встречались даже звезды с закругленными границами лучей. В начале 20-х годов наиболее распространенным типом ОЗ авиации Красной Армии, но пока еще не единым, стала геометрически правильная пятнистая звезда, вытесняющая более ранние варианты начертания. В некоторых случаях красные звезды могли иметь тонкую ободку черного или белого цвета, повышавшую заметность ОЗ.

На самолетах, производимых Государственным Авиационным заводом №1 (в 1919-м завод «Дукс» был переименован в ГАЗ №1) и при нанесении ОЗ после ремонта в некоторых авиалавках, к окантовке красной звездой черным цветом добавлялось тонкое черное кольцо, вписанное в центр звезды. Расположение и общее кольцо звезд на самолете чаще всего соответствовало исходному количеству имевшихся ранее ОЗ - соответственно, восемь для самолетов французской постройки, и четырнадцать для построенных заводом «Дукс». Начертание красных звезд и их сочетание с любыми другими элементами маркировки (в том числе с дореволюционными или иностранными опознавательными знаками) могло быть самым разнообразным.

На протяжении почти всей карьеры изобретателей «Ньюпор» всех типов в России, большое распространение получило нанесение на самолеты индивидуальных эмблем пилотов и подразделений, летавших на этих самолетах. Наиболее часто индивидуальные эмблемы пилотов и подразделений наносились в период от Февральской революции до окончания боевых действий. Особенности авиации той эпохи, усугубленной неразберихой Гражданской войны, являлись то, что самолеты нередко подвергались нештатным переделкам с установкой деталей от других типов самолетов, различным импровизированным доработкам и полевым ремонтам, из-за чего машины одного завода-производителя и близкие по времени выпуска, в течение эксплуатации могли заметно отличаться друг от друга в деталях конструкции.

При наличии фотографий самолета необходимо сверяться с ними. Изображения самолетов в инструкции даны с тем составом вооружения, с каким они были запечатлены на фото. Варианты с отсутствующим вооружением могли быть штатно вооружены, возможно на момент фотографирования пулеметы были сняты для обслуживания.

2 Ньюпор тип 21, produced by Moscow Duxs aviation factory, serial number is 1341, belonged to the Aviation Group of the Grenadier corps of the Russian Army, South-West front of the WWI, 1917, 26 August and 18 September 1917 pilot of this aircraft, ensign Vladimir Kaminsky shut down two German aircrafts (by machine gun fire) and two fastened balloon, on the wings racks mounted six «Le Prieux» rockets (as standard it were eight, but two of lower one wasn't install for reduce flung weight of aircraft). "ГР" writing on the fuselage boards - sign of Grenadier corps, «ВК» - personal monogram of pilot. For improvement of the review, centoplane of the upper wing is sheathed by transparent material.

Aircraft had typical for «Duxs» produced Niuport aircrafts - overall in Flat Grey/Silver (mix of clear lacquer and aluminum powder), shade of the painting were more dark and greyish, than on French-made Niuport aircrafts. It is explained by more rough grinding of aluminum powder. Aluminum detail of cowling and hatches were non-painted (as on French-made Niuport aircrafts). Front part of fuselage boards from engine to end of cockpit were made from plywood, so on greyscale photo it were look more dark, than other surfaces - probably it were painted in Flat Grey, probably it were covered by clear lacquer, probably standard Flat Grey/Silver paint look so dark on wooden surfaces.

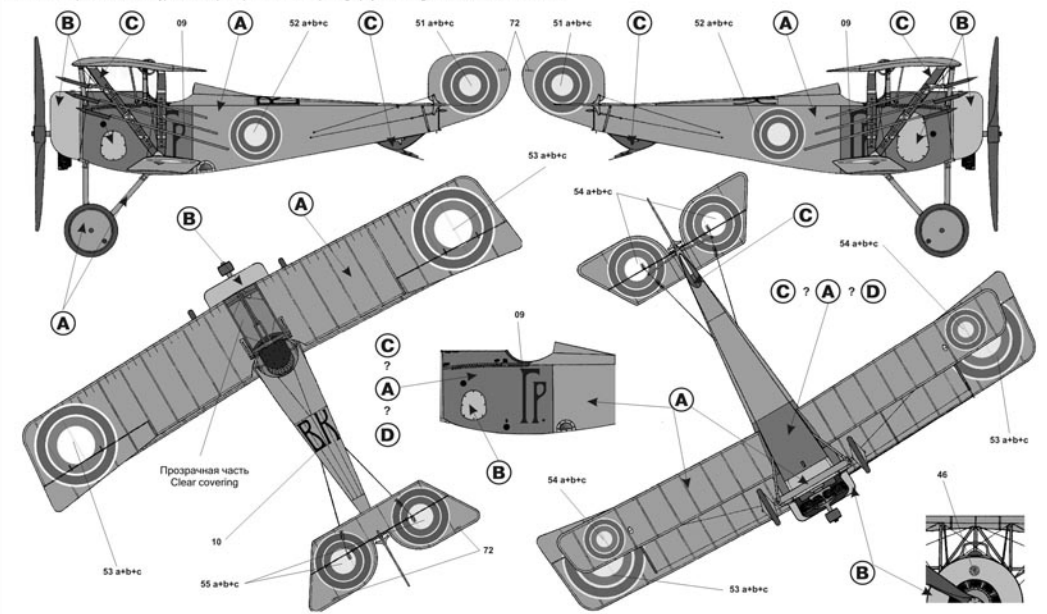
Wings racks and basis of a tail truch were made from plywood and on all aircrafts (Russian-made and French-made) were covered by clear lacquer. Inner surfaces of Niuport cockpits not painted at all. Propellers were made by several producers by same technology - the wood which is stuck together from the alternating light and dark layers, and had two typical colour scheme. Most of propeller were covered by opaque lacquer it had dark brown with a cherry shade (wood layer almost indiscernible), if propeller were covered by semi-opaque lacquer it had more light brown with a cherry shade with distinguishable layers of wood. Niuport type 21, produced by Moscow Duxs aviation factory had Russian Imperial Air Fleet insignias in 14 position - on upper and bottom surfaces of the upper wing and stabilizer on bottom surfaces of bottom wing, on the lateral surfaces of fuselage boards and both sides of the rudder (versus French-made Niuport aircrafts, which had Russian insignias in six position - on upper and bottom surfaces of the upper wing and on bottom surfaces of bottom wing, on the rudder were placed vertical stripes in colours of Russian flag). Also insignias on Russian-made had different view, than on French-made, insignias, which were placed at Duxs factory had white outline outside of insignia and between red and blue rings. This russian-type insignia can be placed on French-made after overhaul, sometimes one aircraft had two types of insignias in same time. Russian-made aircrafts had different position of insignia on upper surfaces of the upper wing - its were placed closer to wing tips, than on French-made aircrafts.

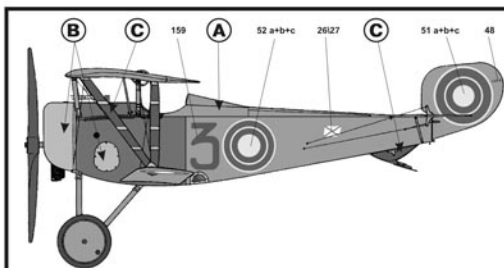
On Russian-made aircrafts placed serial numbers were placed only at both sides of rudder and on back edges of upper surfaces of stabilizers.

In first year of the Civil war aircraft used in old markings from both sides of conflict, later opposite sides started invite own insignias, at first time its were non-system. Later insignias types had some standards - White Army used insignia in Russian flag colours, similar to pre-revolution times, but position and ratio of the sizes of elements can be different.

In the Red Army Air Force after some experiments and intermediate decisions was invited as insignia red star. Usual old type insignias were painted over by circle of Flat White, atop its were placed red star, sometimes star size were smaller, than while circle diameter. Form of red star at first time used in different version, even with the rounded-off sides of beams. Starting early 1920s most used (but not absolutely exclusive) type - geometrically correct five-pointed star, sometimes with black or white outline for more visibility.

Red Army insignias on aircrafts, which were made by State Aviation Factory №1 (in 1919 ex-Duxs factory were renamed) and aircrafts after overhaul, can had black thin outline with additional thin black circle inside of red star. Position of red stars usually were same as initial pre-revolution insignia (eight for French-made and 14 for Russian-made aircrafts), but sometimes we can see combination of different types of insignia on one aircraft. During operation in Russia on Niuport aircraft were placed individual badges of pilot or aviation division, most of other its were placed in period between February revolution and end of the WWI. Feature of aircraft of that era, most often during confusion of Civil war, was that planes quite often underwent emergency alterations with installation of details from other types of planes, various improvised upgrade and to field-type repairs because of what the aircraft of one manufacturer plant and relatives on release time, during operation could differ considerably from each other in details. In the presence of photos of the plane it is necessary to be verified with them. Images of planes in the instruction are given with that structure of arms with what they were depicted on a photo. Options with demounted armaments at real operation can had typical arms, perhaps at the time of photography machine guns were removed for service.





2 Nieuport тип 21 производства московского авиазавода «Дукс», серийный №11534, из состава Морской авиационной школы воздушного боя в Ораниенбауме, август 1917 года. Пилот - прапорщик Всеволод Леонидович Яковлев. Самолет несет стандартную для Nieuport тип 21, производства завода «Дукс», окраску и маркировку (включая расположение ОЗ), аналогично (1). Серийные номера (элементы декали 48) нанесены на руле направления с двух сторон и на верхних поверхностях стабилизатора вблизи задней кромки (как показано на схеме 1). На данном самолете был изменен состав вооружения - штатный курсовой пулемет «Льюис» на верхней крыле заменен синхронным пулеметом «Виккерс», установленным на верхней поверхности фюзеляжа, на существующей фотографии самолета пулемет снят, но виден рукав подвески ленты и гильзосборник. Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом. Андреевский флаг, расположенный на обоях бортов фюзеляжа указывает на принадлежность самолета к морской авиации.

Nieuport type 21, produced by Moscow Dukhs aviation factory, serial number is 1354, belonged to the Naval Aviation school, Orenienbaum, August 1917. Pilot - ensign Vsevolod Yakovlev. Aircraft had typical for "Dukhs" produced Nieuport aircrafts similar to (1). Position of insignias is similar to (1) too. Serial numbers were placed on at both sides of rudder and on back edges of upper surfaces of stabilizers (as shown at scheme 1). St. Andrew flag, which were placed on both sides of fuselage - sign that this aircraft were belonged to the Russian Naval Aviation. There was changed armament type on this aircraft - Lewis machine gun were demounted from upper wing, on upper surface of fuselage were installed synchronized machine gun Vickers, on photo of this aircraft not seen this new one machine gun, but clear seen the hose for ammunition tape and sleeve receiver. For improvement of the review, centoplane of the upper wing is sheathed by transparent material.

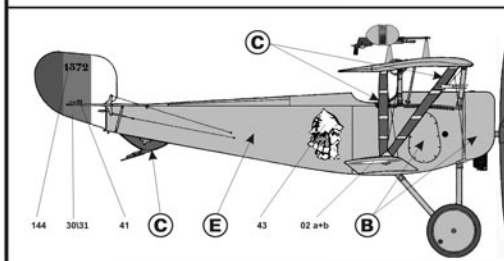
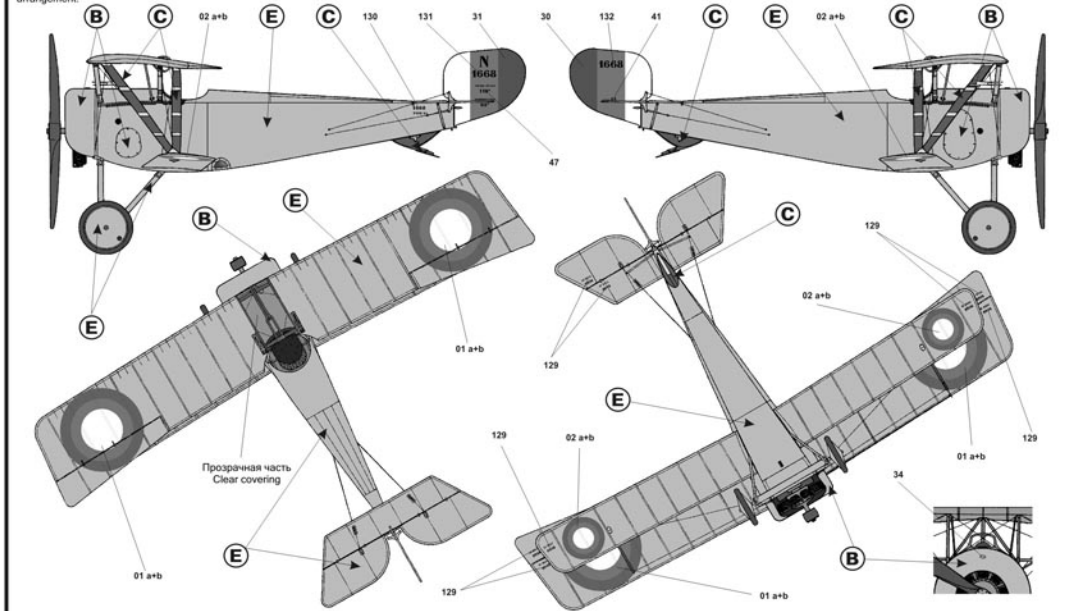
3 Nieuport тип 21 французского производства, серийный №11668 из состава 8-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, зима 1916-1917 годов. Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла самолета был обшит прозрачным материалом (особенность Нieuпортов тип 21 и тип 17 ранних выпусков, впоследствии утражденная). Самолет несет типичную для самолетов, произведенных во Франции окраску - по всем поверхностям окрашен в стандартный тускло-серебристый цвет (смесь лака и алюминиевой пудры), оттенок которой был визуально светлее и ярче российского аналога, с явно выраженным металлическим оттенком. Алюминевые поверхности капота и люки в носовой части фюзеляжа, зачастую не окрашивались. Стойки крыла и выхлопные из щлица основание хвостового крестяка (так называемая «амандлина») вне зависимости от производителя и варианта окраски остались естественного цвета дерева, покрытие прозрачным лаком. Внутренние поверхности кабины самолетов русской и французской постройки не окрашивались, сохраняя естественные цвета исходных материалов. Воздушные винты выполнялись в двух цветовых вариантах: наиболее типичный вид воздушного винта - сложенная из чередующихся светлых и темных слоев древесины, покрытая темным лаком вишнево-коричневого оттенка, такое покрытие придавало винту темный красновато-коричневый цвет с почти нерасличимой фактурой дерева. Реже встречались воздушные винты, покрытые белым лаком, делавшим слои дерева более заметными.

На Nieuport тип 21 французской постройки опознавательные знаки (ОЗ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота - трехцветные кокарды, наносились в шести позициях: на нижних и верхних поверхностях верхнего крыла и на нижних поверхностях нижнего крыла. Необходимо отметить что ОЗ на самолетах французской постройки отличались от ОЗ, наносимых на заводе «Дукс» - они не имели раздельных белых колец между цветами ОЗ и не имели белой окантовки вокруг ОЗ. На руле направления окрашивались вертикальные полосы цветов национального российского флага. Кроме того на самолетах французской постройки заводские номера наносились: крупно - с двух сторон на двух сторон руля поворота (причем написание с двух сторон руля поворота различное, на левой стороне наносились так-же весовые характеристики самолета - общая полезная нагрузка и вес топлива), мелко - на левой стороне фюзеляжа под хвостовым оперением (причем это мелкое написание серийного номера в этом месте отличается от нанесения серийного номера в остальных восьми местах на самолете), на нижней поверхности нижнего крыла в 2х местах, на нижней поверхности верхнего крыла в 2х местах и на рядом расположенных частях нижней поверхности элеронов; на нижней поверхности правого стабилизатора и на прилегающей к нему нижней поверхности руля высоты. Поскольку нанесение серийных номеров осуществлялось через трафарет вручную, то вероятно что у различных самолетов номера в одной и той-же месте могут несколько отличаться по расположению.

Nieuport type 21, produced by France, serial number 11668, belonged to the 8-th Aviation Squadron of Fighters of the Russian Emperor Air Fleet, winter 1916-1917. For improvement of the review, centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering - it is feature Nieuport type 21 and type 17 aircrafts from early batches, subsequently the abolished, because bad quality of transparent covering, becoming badly transparent after some time of operation. Aircraft had typical for French-made Nieuports painting scheme - overall in Flat Grey/Silver (mix of clear laquer and aluminum powder), shade of the painting were more bright and metallic, than on Russian-made Nieuport aircrafts, it is explained by more fine crushing of aluminum powder. Aluminum detail of cowling and hatches were non-painted.

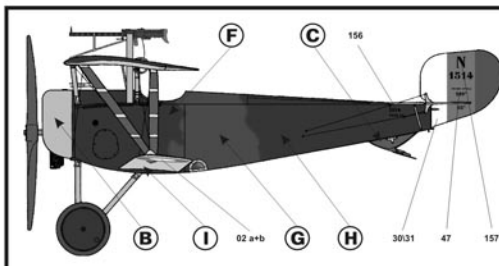
Wings racks and basis of a tail crutch were made form plywood and on all aircrafts (Russian-made and French-made) were covered by clear laquer. Inner surfaces of Nieuport cockpits not painted at all. Propellers were made by several producers by same technology - the wood which is stuck together from the alternating light and dark layers, and had two typical colour scheme. Most of propeller were covered by opaque laquer it had dark brown with a cherry shade (wood layer almost indiscernible), if propeller were covered by semi-opaque laquer it had more light brown with a cherry shade with distinguishable layers of wood.

Nieuport type 21, produced by French had Russian Emperor Air Fleet insignias in 6 position - on upper and bottom surfaces of the upper wing, on bottom surfaces of the bottom wing, also rudder were painted in russians tricolor by french stripes. On French-made Nieuport type 21 were placed serial numbers in next position: big size on both sides of rudder (on starboard were placed only four figures of serial number, on port side were placed H + four figures of serial number and weight parameters of aircraft - general payload and weight of fuel), small size - on port side of fuselage tail section under the stabilizer (BTW this small serial number placing is different, than other eight of small serial number placing); on two position of bottom surfaces of bottom wing; on two position of bottom surfaces of upper wing and on bottom surfaces of ailerons, which placed near its; on bottom surfaces of port side stabilizers and bottom surface of the elevator near it. As placing of the small serial numbers was carried out through a cliché manually, it is probably that at various places of number in one and same place can differ a little on an arrangement.



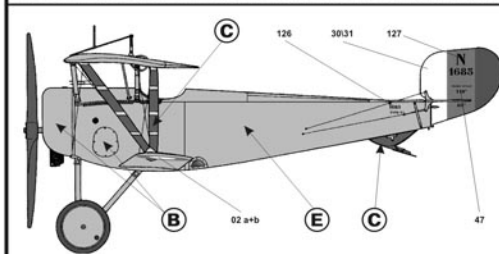
4 Nieuport тип 21 французского производства, серийный номер 1572, из состава 2-ой Боевой Авиа Группы (БАГ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, пилот - командир 2-ой БАГ капитан Евграф Крутьев, Восточный фронт, весна 1917 года. Самолет несет типичную для самолетов французского производства окраску и маркировку, аналогично (3). Нанесение серийных номеров также аналогично (3), элементы 144 и 41 на правой стороне кила, 143 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 142 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 141 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров, как показано на схеме (3). 19 июня 1917 года Крутьев погиб в результате аварии самолета при заходе на посадку. Личная эмблема пилота, изображение головы рыцаря Илья Муромца, нанесена на обшивку верхней поверхности фюзеляжа. Центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом. Самолет вооружен синхронным пулеметом «Hotchkiss» установленным над верхним крылом.

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1572, belonged to the 2-nd Fighting Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, East Front, spring 1917. Pilot - commander of the 2-nd FAG, captain Evgrat Krutjev. Aircraft had typical for French-made Nieuports painting scheme, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too; decal elements 143 and 47 on port side of the rudder; decal element 142 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 141 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). June 19, 1917 Krutjev' were die after crash of aircraft close emergency landing. Personal badge of pilot - head of Ilya Muromets (russian epics knight) were placed on both sides of fuselage. Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering, under upper wing were mounted nonsynchronous machine gun Hotchkiss.



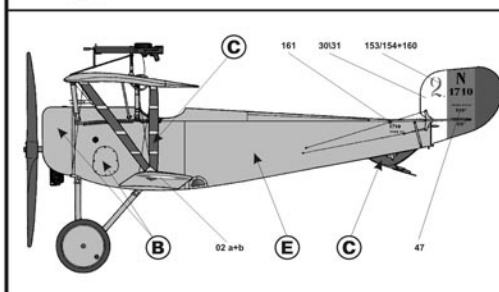
5 Neuport тип 21 французского производства, серийный №1514, из состава 7-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, осень 1916 - лето 1917 года. В октябре-ноябре 1916 года, на этом самолете совершил первый полет лейтенант Орлов, позже на самолете летал подпоручик Николай Бычков. Самолет окрашен во французской коричнево-зеленой камуфляж (несколько самолетов в такой окраске попали в Россию, но достоверно неизвестно был ли это камуфляж из 2-х оттенков зеленого и одного коричневого или из одного оттенка зеленого и одного коричневого), предпочтительно на верхние и боковые поверхности нанесены пятна защитного зеленого (Flat Khaki Green), зеленого (Flat Green) и красно-коричневого (Flat Brown). Нижние поверхности самолета не окрашивались и имеют светло-желтый цвет лакового материала. Достоверное расположение пятен камуфляжа на всех поверхностях самолета, к сожалению, не установлено. Канит датчика не окрашен. ОЗ расположены на нижней поверхности верхнего крыла и на нижней поверхности нижнего крыла, для снижения заметности на верхней поверхности верхнего крыла ОЗ не наносились. Нанесение серийных номеров аналогично (3); элемент 41 и 158 на правой стороне руля направления, элементы 47 и 157 на левой стороне руля направления, элемент 156 на правой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 155 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центрлон верхнего крыла обшит прозрачным материалом. Курсовой пулемет «Lewis» был заменен трофейным германским пулеметом LMG 15 «Bergmann» и дооборудован нестандартным рукояком для подвода ленты из фюзеляжа.

Neuport type 21, produced by France, serial number is 1514, belonged to the 7-th Fighting Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, East Front, autumn 1916 - summer 1917. During October-November 1916 on this aircraft was flew commander of the 7-th FAG, lieutenant Ivan Orlov, later pilot of this aircraft - second lieutenant Nikolay Bychkov. Aircraft had typical French camouflage painting (some of similar painting Neuport aircrafts were used on the Eastern Front). Presumably on upper and lateral surfaces were placed patterns of Flat Khaki Green, Flat Green and Flat Brown, bottom surfaces were unpainted and saved light beige shade of aviation cloth, which covered by clear lacquer. There wasn't authentic information about precise position of patterns on all surfaces of aircraft. Engine cowling were unpainted and had natural aluminum color. Russian insignia were placed on the bottom surfaces of upper and bottom wings, for decrease in a visibility there wasn't any insignia on upper surface of upper wing. Position of serial numbers are similar to (3); decal elements 41 and 158 on starboard of the rudder, decal elements 47 and 157 on port side of the rudder, decal elements 47 and 157 on starboard of the rudder, decal elements 156 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering, under upper wing were mounted machine gun LMG 15 Bergmann.



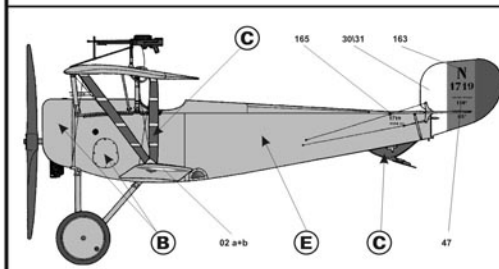
6 Neuport тип 21 французского производства, серийный №1685, из состава 4-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, осень 1916 г. - лето 1917 г., командир отряда капитан С. Семенов. Самолет несет типичную окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3); элементы 128 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 127 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 128 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 125 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора центрлон верхнего крыла обшит прозрачным материалом. На верхнем крыле установлено крепление для несинонного пулемета «Lewis».

Neuport type 21, produced by France, serial number is 1685, belonged to the 4-th Fighting Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, autumn 1916. Pilot of this aircraft - corporal I. Seменов. Aircraft had typical for French-made Neuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal elements 127 and 47 on port side of the rudder, decal elements 128 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 125 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer, decal elements 125 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering, under upper wing were mounted racks for Lewis machine gun.



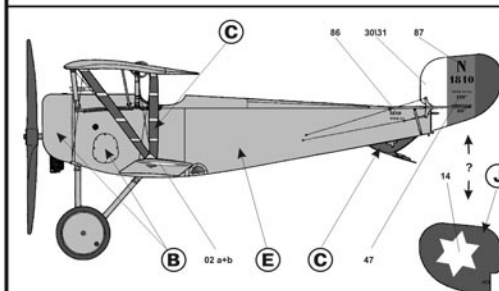
7 Neuport тип 21 французского производства, серийный №1710, из состава Севастопольской офицерской школы авиации. (в будущем это Канкиное Высшее Военное Авиационное Учлище Летчиков, 24 сентября 1916 года на данном самолете. Константин Арцулов, впервые в мировой истории, предпринял осознанный высад самолета в море и вывод из него. Самолет несет типичную окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3); элементы 154 и 160 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 153 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 161 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 162 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Время полета номера «2» на киле достоверно не установлено - существует фотография самолета, как с номером, так и без него. Для улучшения обзора, центрлон верхнего крыла обшит прозрачным материалом. Самолет оснащен наиболее типичным вариантом вооружения для типа 21 - несинонным пулеметом «Lewis», установленным над верхним крылом. Не некоторых снимках пулемет отсутствует.

Neuport type 21, produced by France, serial number is 1710, belonged to the 4-th Sevastopol Aviation School (In future it will be Kacha Military High Aviation University of pilots), autumn 1916. September 24, 1916 pilot of this aircraft Konstantin Arculov in first time in world history purposely carried out input in a corkscrew and a conclusion of the plane from it. Aircraft had typical for French-made Neuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal elements 153 and 47 on port side of the rudder, decal elements 154/160 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 161 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer, decal elements 162 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering, under upper wing were mounted Lewis machine gun. There wasn't authentic information about time of placing board number 2 on both sides of the rudder, available photos of this aircraft as without board number on the rudder, as with this board number.



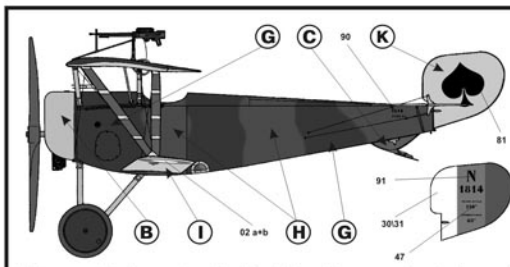
8 Neuport тип 21 французского производства, серийный №1710, из состава 9-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, аэродром Фатичени (Румыния), Юго-Западный фронт, июль 1917 г. Пилот - летчик Федор Алиевкин, на данном самолете так же совершил вылеты в море, Третий Орк, одержавший до своей гибели в авиакатастрофе 15 ноября 1917 года девять воздушных побед. Самолет несет типичную окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3); элементы 164 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 163 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 163 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 162 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центрлон верхнего крыла обшит прозрачным материалом.

Neuport type 21, produced by France, serial number is 1719, belonged to the 9-th Fighting Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, Fletchey airfield, Romanian front, South-West front, July 1917. Pilot of this aircraft - flight officer Fedor Alekuekin, but on this aircraft also flew ensign Grigoriy Suk, November 15, 1917 he were died at aviation crash, at this time he gained 9 confirmed aviation victories. Aircraft had typical for French-made Neuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal elements 163 and 47 on port side of the rudder, decal elements 164 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 165 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer, decal elements 166 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering.



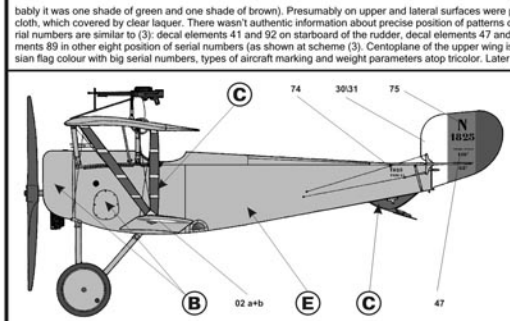
9 Neuport тип 21 французского производства, серийный №1810, из состава 4-го Корпусного Авиационного Отряда (КАО) Русского Императорского Военно-Воздушного Флота. Пилот - прапорщик Николай Кокорин, с ноября 1916 года и до свой гибели 29 мая 1917 года, на этом самолете одержал пять воздушных побед. Самолет несет типичную окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3); элемент 88 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 87 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 86 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 85 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Изначаль руль был окрашен в красно-коричневый цвет с серийным номером и весовой сводкой на нем поле российского триколора, позже руль направлением был окрашен в красный (Flat Red) цвет, на него была нанесена эмблема 4-го КАО - белая шестиконечная звезда. Вопреки распространенному мнению что, шестиконечная звезда, так называемая «звезда Давида» - знак принадлежности к секте иудаизма или принадлежность к Рухомскому движению Кавказского Военно-Воздушного Флота, на самом деле этот знак пришел из восточного мистицизма, распространенного в России после Русско-Японской войны. По восточным канонам шестиконечная звезда - знак воздушной стихии.

Neuport type 21, produced by France, serial number is 1810, belonged to the 4-th Corps Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, 1917. Pilot of this aircraft - ensign Nikolay Kokorin, from November 1916 up to his death May 29, 1917 on this aircraft he gained 5 confirmed aviation victories. Aircraft had typical for French-made Neuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal elements 163 and 47 on port side of the rudder, decal elements 88 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 86 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer, decal elements 85 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Initially rudder had standard painting and marking, as shown at the upper scheme, but later rudder were painted in Flat Red, on both sides were placed on the right side of the 4-th Corps Aviation Group. Contrary to a popular belief that a hexagonal star, so-called «David's star» - the sign of belonging to Zionism (Jewry) any of pilots or commanders of the Russian Emperor Air Fleet, actually a sign came from Far East mysticism, so widespread in Russia after Russian-Japanese war. On east canons a hexagonal star - just sign of air elements.



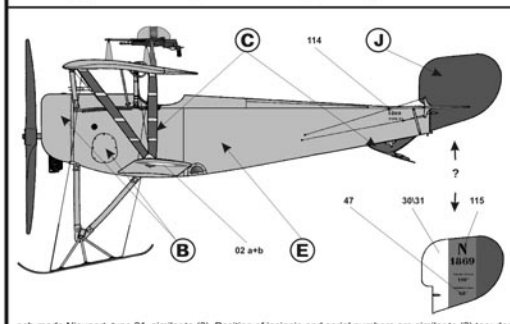
10 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1814, из состава 2-го Корпусного Авиатряда (КАО) Русского Императорского Военно-Воздушного Флота, май-июнь 1917 года. Пилот - прапорщик Петр Карсанов. Самолет вероятно был окрашен в типовой окраску французского командирского камуфляж (несколько самолетов в такой окраске попали в Россию, но достоверно неизвестно был ли это камуфляж из 2-х оттенков зеленого и одного коричневого или камуфляж из одного оттенка зеленого и одного коричневого), предположительно на верхние и боковые поверхности нанесены камуфляжные пятна зеленого (Flat Green) и красно-коричневого (Flat Brown), нижние поверхности самолета не окрашивались и имеют светло-желтый цвет лакированного полотна. Достоверное расположение пятен камуфляжа на всех поверхностях самолета, к сожалению, не установлено. Капот двигателя не окрашен. Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 41 и 92 на правой стороне руля направления, элемент 91 и 81 на левой стороне руля направления, элемент 90 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 89 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Изначально руль направления имел стандартную окраску вертикальными полосами и цвета российского триколора с серийным номером и высотой сводной, позже руль направления был окрашен в желтый цвет (Flat Yellow), на него был нанесен черный тупик лок. Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом.

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1814, belonged to the 2-th Corps Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, May-June 1917. Pilot of this aircraft - ensign Petr Karсанov. Aircraft had typical French camouflage painting (some of similar painting Nieuport aircrafts were donated to the Russian Emperor Air Fleet, but there is no full information about the exact color of the aircraft, probably it was painted in typical scheme (3) - vertical stripes of rusian flag colour with big serial numbers, types of aircraft marking and weight parameters atop tricolor. Later rudder were repainted in Flat Yellow, atop this new painting were placed badge - big black ace of peak on both sides.



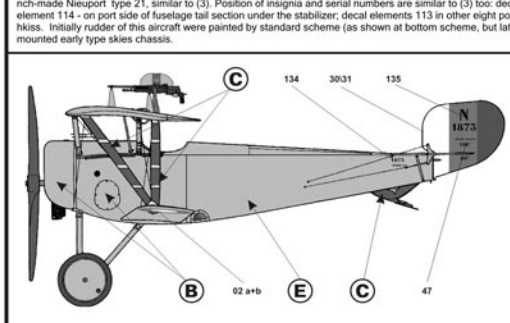
11 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1825, из состава 12-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, район Рига, первая половина 1917 года. На данном самолете летали пилоты: прапорщик Гаринский, прапорщик Константин Жеребцов, прапорщик Ян Мэхалу. До своей гибели в авиакатастрофе на этом самолете 20 июля 1917 года Я. Мэхалу одержал шесть воздушных побед. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 76 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 75 и 42 на левой стороне руля направления, элемент 74 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 73 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом.

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1825, belonged to the 12-th Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, Riga region, first half of the 1917. Pilots of this aircraft - ensign Garinsky, ensign Konstantin Zheretsov, ensign Yan Mэхalu, which until to his death June 20, 1917 on this aircraft he gained 6 confirmed aviation victories. Aircraft had typical for French-made Nieuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too; decal elements 75 and 47 on port side of the rudder, decal elements 76 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 74 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer, decal elements 73 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering.



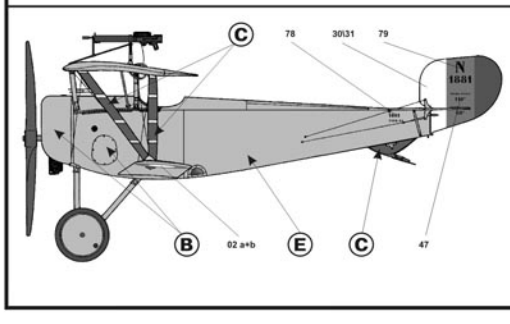
12 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1869, пилот - командир 12-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, штаб-квартира Центро Службы (БЮС) на русском языке. Начальник штаба авиационного отряда в Риге с 1916 по ноябрь 1916 года. Впоследствии он командовал 14-м АОИ, с июня 1917 года - инструктор Гатчинской авиашколы. Революцию не принял и в 1918 году через Швецию, Норвегию и Америку прибыл на Дальний Восток, с сентября 1918 года по январь 1919 года - командир 1-го Сибирского Корпусного Авиатряда Войск Приамурской области в селе Спасское в северной части Камчатки. В 1919 году - начальник Военно-воздушного Дальнового Востока (Спасской авиашколы). В 1920-м уехал в Болгарию. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 115 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 115 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 114 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 113 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом. Изначально руль направления имел стандартную расцветку с серийным номером и высотой сводной на верхнем поле российского триколора, позже был полностью перекрашен в желтый (Flat Red) цвет. Самолет оснащён лужинским шасси раннего типа и вооружен несинхронным пулеметом «Hotchkiss» установленным над вернем поле российского триколора.

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1869, belonged to the 12-th Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, Riga region, 1917. Pilots of this aircraft - commander of the 12-th FAG, shtabkapitan Cvetko Staripavov, bulgarian at the Russian service Garinsky, he flew at this aircraft starting November 1916. Later he command 14-th 12-th Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, starting June 1917. Staripavov - flying instructor of the Gatchina (St. Petersburg region) Flight School. Staripavov after October revolution choose White side in civil war, during 1918 - first Sweden. In 1919 he went to Far East from October 1918 until to January 1919 Staripavov were command 1-st Siberian Corps Aviation Group of the Far East district of White Army at the Spasskoye village. During February - December 1919 he command Military Aviation School of Far East district of the White Army. After 1920 he left to homeland - Bulgaria. Aircraft had typical for French-made Nieuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too; decal elements 115 and 47 on port side of the rudder, decal elements 115 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 114 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer, decal elements 113 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Under upper wing were mounted nonsynchrone machine gun Hotchkiss. Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering. On this aircraft were mounted early type skis chassis.



13 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1873, из состава 5-го Корпусного Авиатряда (КАО) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, апрель 1917 года. Пилот - прапорщик К. Н. Сперанский, после Революции он продолжил летать на данном самолете в составе 3-го Авиатряда Добровольческой Армии до февраля 1919 года. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 135 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 135 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 134 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 133 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом.

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1873, belonged to the 5-th Corps Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, April 1917. Pilots of this aircraft - ensign K. N. Speransky, he operated this aircraft after October Revolution in 3-rd Aviation Group of the People Volunteers Army (White side) until February 1919. Aircraft had typical for French-made Nieuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too; decal elements 135 and 47 on port side of the rudder, decal elements 136 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 134 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 133 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering. Under upper wing were mounted nonsynchrone machine gun Hotchkiss.



14 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1881 из состава 7-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, Юго-Западный фронт, Галиция, предположительно весна-лето 1917 года. Пилот - прапорщик Василий Янченко, с января 1916 по октябрь 1917 года одержал 16 подтвержденных побед и столько же неподтвержденных. Революцию не принял, встал Добровольческую армию, в которой где-то в начале 1917 года вступил в ряды авиации Добровольческой Народной Армии. После поражения Белого движения эмигрировал в США, работал у И. Сикорского. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 80 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 79 на левой стороне руля направления, элемент 78 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 78 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом.

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1881, belonged to the 7-th Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, South-West front, Galicia, presumably spring-summer 1917. Pilots of this aircraft - ensign Vasily Yanchenko, from January 1916 to October 1917 he gained 16 confirmed and 17 unconfirmed aviation victories. He did not accept the October Revolution, he joined the White Army, where he worked in the aviation of the White Army. After the defeat of the White Army Yanchenko went to USA, where he worked at Igor Sikorsky firm. Aircraft had typical for French-made Nieuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too; decal elements 79 and 41 on port side of the rudder, decal elements 80 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 78 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 77 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering.