

1 Ньюпорт тип 21 производства московского авиазавода «Дукс», серийный № 1341, из состава Авиационного Отряда Грандьерского корпуса Российской Армии, Юго-Западный фронт, 1917. На этом самолете пилот полковник 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 «Lewis», на столах крыла были установлены цветные прожекторострельные рамы «Le Prioux» (штатно полетало восемь, нижние рамы не устанавливались, для облегчения прозрания лака). Для улучшения обзора, центральный верхоный самолет был обшит прозрачным материалом (особенность Ньюпортов тип 21 и тип 17 ранних выпусков, впоследствии упраздненная). Маркировка «ГР» на бортах фюзеляжа обозначает принадлежность самолета к Грандьерскому 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 (смысл лака и алюминиевой пудры), оттенок которой был темнее французского аналога и имел более выраженный серый оттенок, за счет более грубого помола алюминиевой пудры. Алюминиевые поверхности капота и лопей в носовой части фюзеляжа, значительную часть обшивки, по аналогии с самолетами французской постройки. Борты передней части фюзеляжа на некоторых самолетах в местах, имеющих выклепанную из шпона обшивку (от задней кромки капота до задней кромки кабины), выглядят на фотографии более темными, чем основная серо-серебристая окраска. Возможно, эти участки окрашивались в серый цвет или покрывались только прозрачным лаком, сохраняя естественный оттенок лагированного шпона, либо серебристая краска, нанесенная на шпоне сильнее меняла оттенок, в сравнении с остальными участками фюзеляжа, обшитыми полотном.

Столы крыла и выклевные из шпона основание винтового колеса (так называемый «карданин») вне зависимости от происхождения 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 цвет воздушного винта - сленковый из чередующихся светлых и темных слоев древесины, покрытая темным лаком шпено-коричневого оттенка, такое покрытие придавало винту темный красно-коричневый цвет с почти незаметной фактурой дерева. Реже встречались воздушные винты, покрытые темным укрывным лаком, делавшим слои дерева более заметными.

На Ньюпорте 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 накрашивались вертикальные полосы цвета национального русского флага). Координаты (ОЗ) самолетов, произведенных заводом «Дукс» отличались тонкими белыми линиями, окймывали и варианты окраски оставались по примету и раздволенным красные и синие цветные поля. ОЗ подобного типа могли так-же наноситься при проведении ремонта и на самолеты французского производства, иногда также изменявшие вид ОЗ производством, и на самолеты, которые 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 - координаты располагались к законцовкам крыла значительно ближе.

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

В годы Гражданской войны «Ньюпорты» летали в свой изначальной маркировке, впоследствии на самолетах противоборствующих сторон стали появляться опознавательные знаки, зачастую импровизированные и бессистемно наносившиеся. В дальнейшем вид ОЗ упорядочился: у самолетов Белого движения наиболее распространенной стала маркировка близкая к довоенной, но пропорции цветных полей (в том числе с дореволюционными или иностранными опознавательными знаками) могли быть самым разнообразным.

В ВВС Красной Армии в качестве опознавательных знаков ряда экспериментов, импровизаций и промежуточных решений утвердилась красная пятиконечная звезда, чаще всего являвшаяся вкрут, получавшаяся путем закраски белым цветом прежних координат, иногда размер красной звезды были меньше диаметра крыла. Вид красных звезд также установился не сразу, и мог быть самым разнообразным, встречались даже звезды с закругленными краями лучей. В начале 20-х годов наиболее распространенным типом ОЗ авиации Красной Армии, но пока еще не единым, стала геометрически правильная пятиконечная звезда, вытесняющая более ранние варианты. В некоторых случаях красные звезды могли иметь тонкую обводку черного или белого цвета, лошаившую замочность 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 авиазаводах, к окантовке красной звезды черным цветом добавлялось тонкое черное кольцо, висловное в центр звезды. Расположение и общее количество звезд на самолете чаще всего соответствовало исходному количеству имевшихся ранее ОЗ - соответственно, восемь для самолетов французской постройки, и четырнадцать для построенных заводом «Дукс». Нанесение красных звезд и их сочетание с любыми другими элементами маркировки ОЗ и их местоположение могли сильно отличаться от довоенных стандартов.

На протяжении почти всей карьеры истребителей «Ньюпорт» 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, углубленной неразберихой Гражданской войны, являлось то, что самолеты нередко подвергались нештатным переделкам с установкой деталей от других типов самолетов, различным импровизированным доработкам и полевому ремонту, из-за чего машины одного завода-производителя и близкие по времени выпуску, в течение эксплуатации могли заметно отличаться друг от друга в деталях конструкции.

При наложении 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.

Nieuport type 21, produced by Moscow Dux 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. 25 August and 18 September 1917 pilot of this aircraft, ensign Vladimir Kaminsky shot down two German aircrafts (by machine gun fire) and two fastened balloon, on the wings racks mounted six «Le Prioux» rockets (as standard it were eight, but two of lower one wasn't install for reduce fling weight of aircraft). "TP" writing on the fuselage boards - sign of Grenadier corps, "BK" - personal monogram of pilot. For improvement of the review, centoplane of the upper wing is sheathed by transparent material.

Aircraft had typical for «Dux» produced Nieuport aircrafts - overall in Flat Grey/Silver (mix of clear lacquer and Aluminium powder), shade of the painting were more dark and greyish, than on French-made Nieuport aircrafts. It is explained by more rough grinding of aluminium powder. Aluminium detail of cowling and hatches were non-painted (as on French-made Nieuport aircrafts). Front part of fuselage boards from engine to end of cockpit were made from plywood, so on gresyalce 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 crutch were made from plywood and on all aircrafts (Russian-made and French-made) were covered by clear lacquer. Inner surfaces of Nieuport cockpit not painted at all. Propellers were made by several producers by some 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.

Nieuport type 21, produced by Moscow Dux aviation factory had Russian Imperial Air Fleet insignias in 14 position - on upper and bottom surfaces of the upper wing and stabilizers - bottom surfaces of bottom wing, on the lateral surfaces of fuselage boards and both sides of the rudder (versus French-made Nieuport 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 Dux factory had white outline outside of insignia and between red and blue rings. This russian-type insignia can be placed on Russian-made after overhaul, sometimes one aircraft had two types of insignia 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.

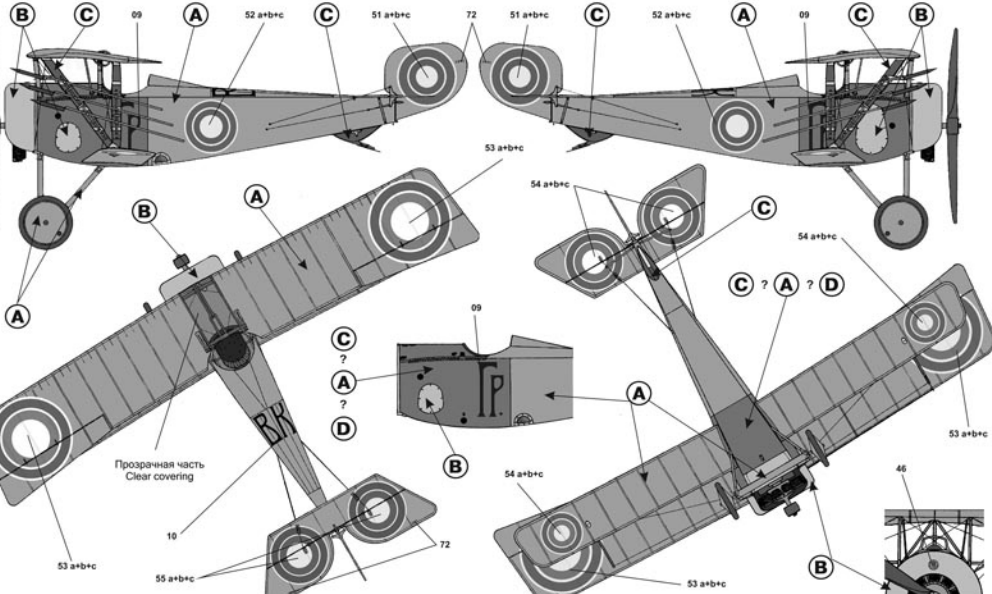
In first year of the Civil war aircraft used in old markings from both sides of conflict, later opposite sides started invite own insignias, at first time its were non-system. Later insignias types had some standards - White Army used insignia in Russian flag colours, similar to pre-revolution times,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

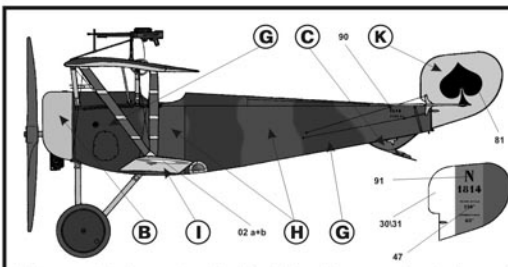
In the Red Army Air Force after some experiments and intermediate decisions were invited as insignia red stars. Usual old type insignia were painted over by circle of Flat White, atop its were placed red star, sometimes star size were smaller, than white circle diameter. Form of red star at first time 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-Dux 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 usual 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 Nieuport aircraft were placed individual badges of pilot or aviation division, most 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 or release time, during operation could differ considerably from each other in details.

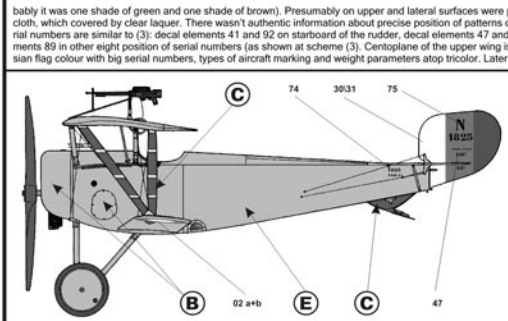
In the presence of photos of the plane it is necessary to be verified with them. Images of planes in the instruction are given with that structure of arms with what they were depicted on a photo. Options with demounted armament at real operation can had typical arms, perhaps at the time of photography machine guns were removed for service.





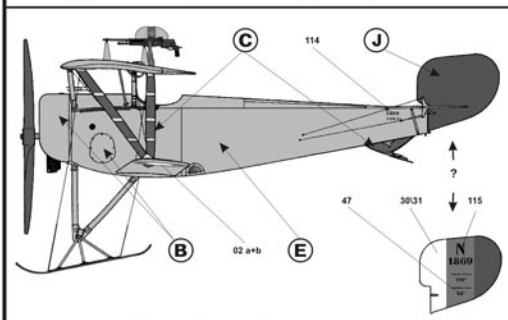
10 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1814, из состава 2-го Корпусного Авиатряда (КАО) Русского Императорского Военно-Воздушного Флота, май-июнь 1917 года. Пилот - прапорщик Петр Карсанов. Самолет вероятно был окрашен в типовой окраску французского командирского камуфляж (несколько 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 90 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 типовой 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 not full information about upper and lower surfaces, probably it was painted in typical scheme (1 to 3) - vertical stripes of Russian 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.



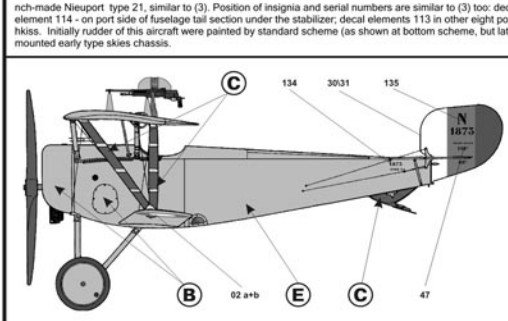
11 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1825, из состава 12-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Русского Императорского Военно-Воздушного Флота, район Рига, первая половина 1917 года. На данном самолете летали пилоты: прапорщик Гаринский, прапорщик Константин Жеребцов, прапорщик 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.



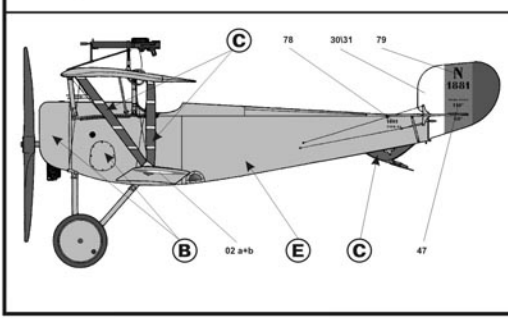
12 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1869, пилот - командир 12-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Русского Императорского Военно-Воздушного Флота, штаб-квартира Центро Службы (БЮС) на русском языке. Начальник отряда в августе 1917 года - инженер-полковник ноября 1916 года. Впоследствии 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 Восточного (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 типовой цвет (Flat Red) цвет. Самолет оснащён локтевым 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 up 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)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering. On this aircraft were mounted early type skies chassis.



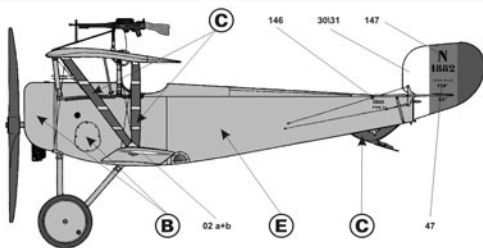
13 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1873, из состава 5-го Корпусного Авиатряда (КАО) Русского Императорского Военно-Воздушного Флота, апрель 1917 года. Пилот - прапорщик К. Н. Сперанский, после Революции он продолжил летать на данном самолете в составе 3-го Авиатряда Добровольческой 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 136 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-nd 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 nonsynchronous machine gun Hotchkiss.



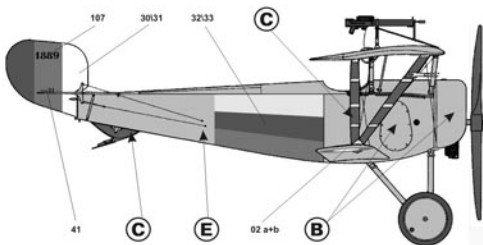
14 Нieuport тип 21 французского производства, серийный №1881 из состава 7-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Русского Императорского Военно-Воздушного Флота, Юго-Западный фронт, Галиция, предположительно весна-лето 1917 года. Пилот - прапорщик Василий Янченко, с января 1916 по октябрь 1917 года одержал 16 подтвержденных побед и столько же неподтвержденных. Революцию не принял, встал Добровольческую армию, в которой служил до февраля 1919 года. По призыву 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 77 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 he gained 17 he gained were unconfirmed. After October revolution Yanchenko choose White side in Civil war, he command 2-nd Aviation Group of the general Kornilov Volunteers Army. After end of the Civil war 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.



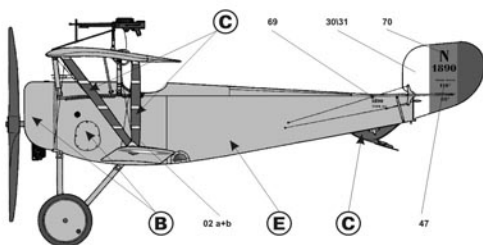
15 Ниупорт тип 21 французского производства, серийный №1882, из состава Авиационного Отряда Гранадского корпуса Российской Армии, Западный фронт, весна 1917 года. Пилот - прапорщик А. В. Квасников. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 148 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 147 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 146 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 145 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом. Пулемет «Lewis» установлен над верхним крылом оснащён прикладом как у легковой модификации.

Niuport type 21, produced by France, serial number is 1882, belonged to the Aviation Group of the Grenadiers Corps of the Russian Army, West front, spring 1917. Pilots of this aircraft - ensign A. V. Kvasnikov. Aircraft had typical for French-made Niuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal elements 147 and 47 on port side of the rudder, decal elements 148 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 146 - 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. Under upper wing were mounted nonstandard infantry-type Lewis machine gun with butt under a shoulder.



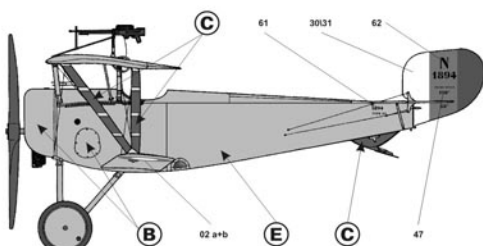
16 Ниупорт тип 21 французского производства, серийный №1889, из состава 7-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, аэродром Тысменца, март-апрель 1917 года. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элемент 107 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 103 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 102 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 101 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом. На обоих бортах фюзеляжа нанесен российский триколор (элементы декали 32 и 33).

Niuport type 21, produced by France, serial number is 1889, belonged to the 7-th Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, South-West front, Tyssmenca airfield, March - April 1917. Aircraft had typical for French-made Niuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal elements 103 and 47 on port side of the rudder, decal elements 107 and 41 on starboard of the rudder, decal element 102 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer, decal elements 101 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering. On both sides of fuselage board were placed Russian tricolor flags (decal elements 32 and 33).



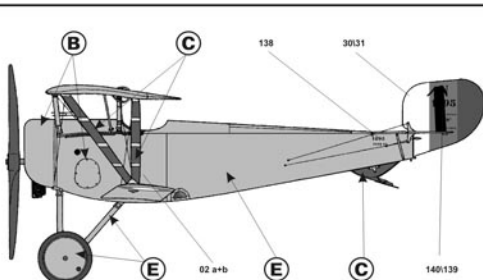
17 Ниупорт тип 21 французского производства, серийный №1890, из состава 10-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, аэродром Гвндыва, Румыния, 1917 год. Пилот - Александр Гвндыванов, с марта по июль 1917 года, одержал 5 подвержденных побед, революцию не принял, вступил в Добровольческую армию Корнилова и Алексеева, служил в 6-м добровольческом Авиаторском авиации ДНА. В марте 1920 года, попал в окружение, перелетел в Грузию, где служил в Тифлисской автомобильной роте. После падения независимой Грузии, через Иран перебрался в Англию, служил пилотом-инструктором в Королевских ВВС (RAF). В 1926 году переехал в США, работал в фирме Игоря Сикорского, с 1931 года у А.Н. Прокофьева-Северского. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 71 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 70 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 69 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 68 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом.

Niuport type 21, produced by France, serial number is 1890, belonged to the 10-th Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, Gnydava airfield, Romanian territory, 1917. Pilot - Alexander Pishvanov, from March to July 1917 he gained 5 confirmed victories, after October revolution he choose White side in civil war, joined to People Volunteers Army (White side, commander - general Komilov) as pilot in the 3-rd Volunteers Aviation Group, after an environment the Volunteers Army in March 1920. Pishvanov flight to independent Georgia, where he served at Tiflis automobile company, after falling of Georgian independence via Iran he moved to England, where served as flight instructor at RAF. In 1926 he immigrated to USA, where work in Igor Sikorsky firm, starting 1931 he work at A. N. Prokofiev-Seversky aviation firm. Aircraft had typical for French-made Niuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal elements 70 and 47 on port side of the rudder; decal elements 71 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 69 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 68 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering.



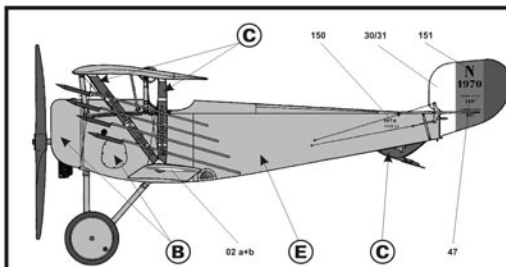
18 Ниупорт тип 21 французского производства, серийный №1894, из состава 6-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, зима 1916-1917 годов. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 63 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 62 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 61 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 60 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом.

Niuport type 21, produced by France, serial number is 1894, belonged to the 6-th Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, end of the 1916 - first months 1917. Aircraft had typical for French-made Niuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal elements 62 and 47 on port side of the rudder; decal elements 63 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 61 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 60 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Centoplane of the upper wing is sheathed by transparent covering.



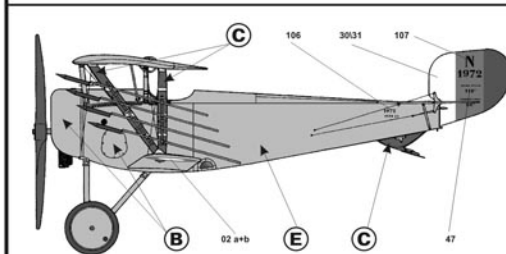
19 Ниупорт тип 21 французского производства, серийный №1895, из состава Севастопольской офицерской школы авиации, предположительно 1917 год. В числе пилотов на данном самолете летал К. К. Арцулов. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элемент 139 на правой стороне руля направления, элемент 140 на левой стороне руля направления, элемент 138 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 137 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Бортовой номер «1» нанесен с обеих сторон руля поворота поверх серийного номера и весовой сводки самолета.

Niuport type 21, produced by France, serial number is 1895, belonged to the Sevastopol Officer Aviation School, presumably 1917. One of pilots of this aircrafts - Konstantin Arcuelov, who known as 'subulator of a corkscrew'. Aircraft had typical for French-made Niuport type 21, similar to (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal element 140 on port side of the rudder; decal element 139 - on starboard of the rudder; decal element 138 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 137 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Board number 1 were placed on both sides of the rudder atop previous markings.



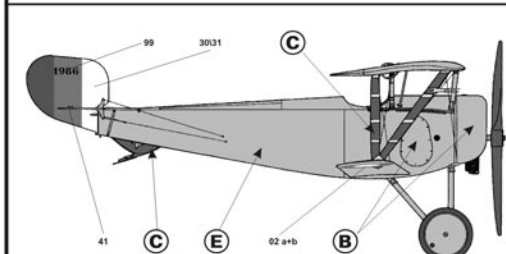
20 Nieuport тип 21 французского производства, серийный №1970, перед отправкой на фронт в Авиационный Отряд Гренадерского корпуса из состава Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, Центральный авиационный парк-склад, аэродром Ходынка, Москва, зима 1916-1917 годов. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 152 и 41 на правой стороне руля направления, элемент 151 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 150 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 149 в остальных позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). На стойках крыла самолета были установлены восемь противозастыжных ракет «Le Prieur».

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1970, before deployed to front to the Aviation Group of the Grenadiers Corps of the Russian Army, central aviation park at Khodynka, Moscow, end of the 1916 - early 1917. 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 151 and 47 on port side of the rudder; decal elements 152 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 150 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 149 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). On the wings racks mounted eight «Le Prieur» rockets.



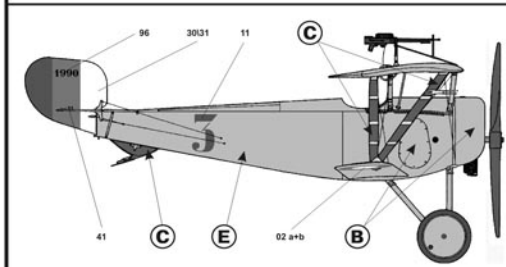
21 Nieuport тип 21 французского производства, серийный №1972, перед отправкой на фронт в Авиационный Отряд Гренадерского корпуса из состава Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, Центральный авиационный парк-склад, аэродром Ходынка, Москва, зима 1916-1917 годов. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 108 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 107 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 106 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 105 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). На стойках крыла установлены восемь противозастыжных ракет «Le Prieur».

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1972, before deployed to front to the Aviation Group of the Grenadiers Corps of the Russian Army, central aviation park at Khodynka, Moscow, end of the 1916 - early 1917. 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 107 and 47 on port side of the rudder; decal elements 108 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 106 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal element 105 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). On the wings racks mounted eight «Le Prieur» rockets.



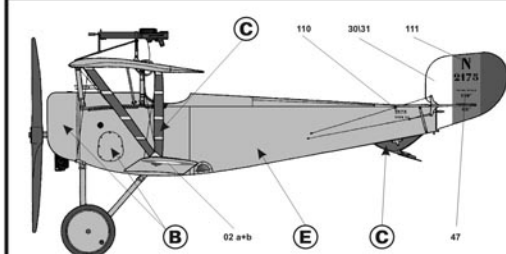
22 Nieuport тип 21 французского производства, серийный №1986, Центральный авиационный парк-склад, аэродром Ходынка, Москва, декабрь 1916. В январе 1917 года данный самолет был передан в состав 2-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, где на нем летал исполняющий обязанности командира 2 АОИ штабс-капитан Николай Бафталовский. В октябре 1918 года Бафталовский вместе с полковником Т. Сорокиным совершил высадку в Харьковской области в Добровольческом армии, где был зачислен военным летчиком 5-го АвиаОтряда, с мая 1919 года Бафталовский - командир 6-го Авиационного Отряда Вооруженных сил Юга России, произведен в капитаны. 18 сентября 1919 года вследствие остановки мотора был вынужден совершить посадку на территории занятаго красными, попал в плен, по некоторым сведениям, был расстрелян в начале 1920 года. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 100 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 99 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 98 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 97 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)).

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1986, before deployed to front, central aviation park at Khodynka, Moscow, December 1916. During January 1917 this aircraft were donated to the 2-nd Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, pilots of this aircraft - staffs-captain Nikolay Babtalovskiy, in time commander of the 2-nd FAG. During October 1918 Babtalovskiy hijacked aircraft from Kharkov to Volunteers Army (White side in Civil war), where it served at 5-th Aviation Group of Volunteers Army aviation, stating May 1919 he command 6-th Aviation Group of the South of the Russia Forces (White side), he was raised in a rank to the captain. September 18, 1919 he made an emergency landing on Red Army territory, he was captured, he was executed by Red Forces during early 1920. 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 99 and 47 on port side of the rudder, decal elements 100 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 98 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 97 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)).



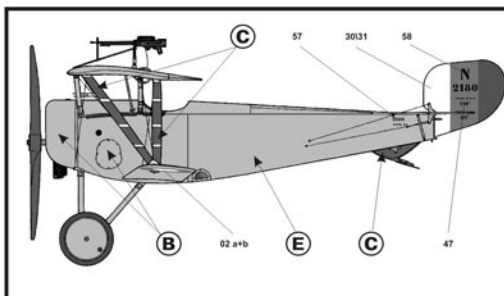
23 Nieuport тип 21 французского производства, серийный №1990, из состава 32-го Корпусного Авиационного (КАО) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, летательного полка Д. А. Бусуева, лето 1917 года. Данный самолет прибыл в Архангельск осенью 1916 года. До передачи самолета в июле 1917 года в состав 32-го КАО, самолет находился в составе 7-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ), где на нем воевал Д. А. Малиненко, одержавший на этом истребителе две воздушные победы. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 96 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 95 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 94 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 93 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)).

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 1990, belonged to the 32-th Corps Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, summer 1917. Pilots of this aircraft - lieutenant D. A. Bushuev. This aircraft were delivered from France to Arkhangelsk during July 1917 and initially were assigned to the 7-th Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, where pilot of this aircraft D. A. Malienok gained 2 confirmed 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 95 and 47 on port side of the rudder; decal elements 96 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 94 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 93 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)).



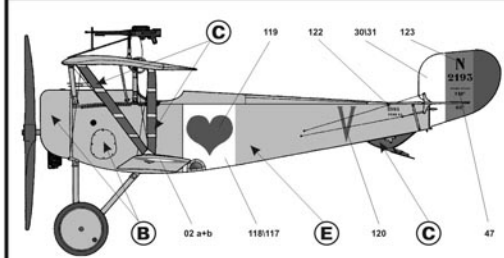
24 Nieuport тип 21 французского производства, серийный №2175, из состава 8-го Авиационного Отряда Истребителей (АОИ) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, Юго-Западный фронт, весна 1917 года. Пилот - подполковник Константин Сарафов, болгарин на русской службе, завовавший техническую часть 8-го АОИ, участник Балканских войн 1912-1913 годов, погиб в воздушном бою 28 апреля (11 мая по новому стилю) 1917 года, по другим данным умер позже - 7 июля от полученного в воздушном бою 28-го мая ранения. Самолет №2175 строен 25 июня 1917 года по нестандартным причинам. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартное, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 112 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 111 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 110 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элемент 109 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)).

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 2175, belonged to the 8-th Fighter Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, South-West front, spring 1917. Pilots of this aircraft - second lieutenant Konstantin Sarafov, bulgarian on the Russian service, he was chief of technical division of the 8-th FAG, also he took a part in Balkan wars in 1912-1913. April 28 - 1917, Sarafov were killed in aerial fight (by other sources he came back to airfield, but died at hospital July 7, 1917). 25 June, 1917, this aircraft damaged at fire. 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 111 and 47 on port side of the rudder; decal elements 112 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 110 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 109 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)).



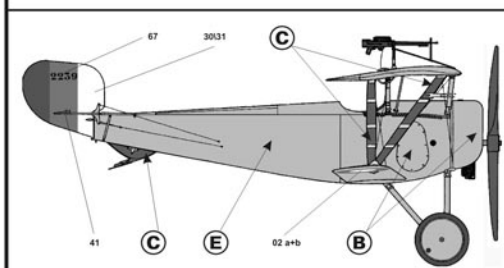
25 Nieuport тип 21 французского производства, серийный №2180, из состава неизвестного подразделения Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, Турецкий фронт, 1917 год. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартно, в шести позициях, аналогично (3). Position of insignia and serial numbers are similar to (3) too: decal elements 58 and 47 on port side of the rudder, decal elements 58 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 57 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer, decal elements 56 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)).

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 2180, belonged to unknown Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, Turkish front, 1917, 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 58 and 47 on port side of the rudder, decal elements 58 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 57 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer, decal elements 56 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)).



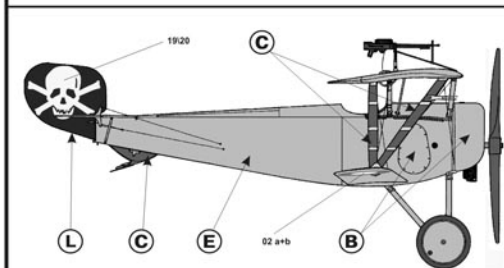
26 Nieuport тип 21 французского производства, серийный №2193, из состава 8-го Корпусного Авиационного (КАО) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, 2-я Боевая Авиа Группа (БАГ), Юго-Западный фронт, аэродром Плотичи (Тернопольская область), май-июнь 1917 год. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартно, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 124 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 123 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 122 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 121 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)). Звездочка отряда - красные червы на белом фоне и тактический номер «V» нанесены на обоих бортах фюзеляжа.

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 2193, belonged to the 8-th Corps Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, 2-nd Fighting Group, South-West front, Plochy Airfield, Ternopol region, May - June 1917. 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 124 and 41 on right side of the rudder, decal elements 124 and 41 on the starboard of the rudder, decal element 122 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 121 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)). Badge of the 8-th Corps Aviation Group - ace of worms at white background and tactical board number - roman figure V (5), decal elements 120, were placed on both sides of fuselage.



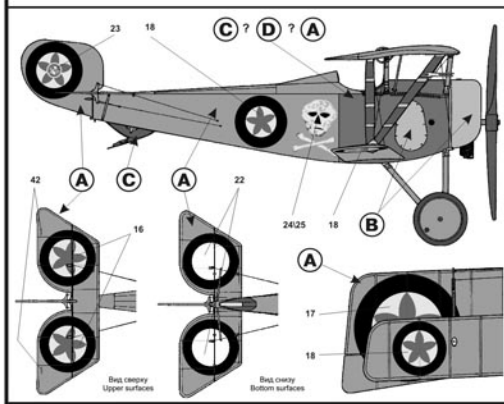
27 Nieuport тип 21 французского производства, серийный №2239, из состава 11-го Корпусного Авиационного (КАО) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, 3-я Боевая Авиа Группа (БАГ), Западный фронт, май-июль 1917 года. Пилот - поручик Н. А. Комарницкий. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартно, в шести позициях, аналогично (3). Нанесение серийных номеров аналогично (3), элементы 67 и 41 на правой стороне руля направления, элементы 66 и 47 на левой стороне руля направления, элемент 65 на левой стороне хвостовой части фюзеляжа под стабилизатором, элементы 64 в остальных 8 позициях стандартного расположения серийных номеров (как показано на схеме (3)).

Nieuport type 21, produced by France, serial number is 2239, belonged to the 11-th Corps Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, 3-rd Fighting Group, West front, May - June 1917. Pilot of this aircraft - lieutenant N. A. Komarnitskiy. 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 66 and 47 on port side of the rudder, decal elements 61 and 41 - on the starboard of the rudder, decal element 65 - on port side of fuselage tail section under the stabilizer; decal elements 64 in other eight position of serial numbers (as shown at scheme (3)).



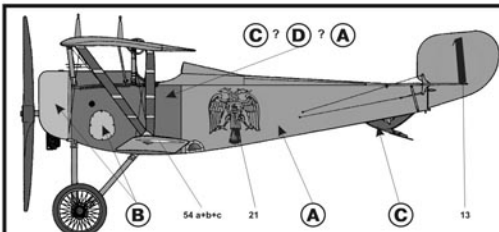
28 Nieuport тип 21 французского производства, серийный номер не установлен, из состава 19-го Корпусного Авиационного (КАО) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, Юго-Западный фронт, весна 1917 года. 30 мая 1917 года на этом самолете в воздушном бою погиб поручик Петр Гагуга. Сбитый самолет упал возле деревни Ольшевце, Тернопольская область. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение ОЗ - стандартно, в шести позициях, аналогично (3). Руль направления окрашен в черный (Flat Black) цвет, с изображенной «Алмазовой головой» - черепом с костями - эмблемой 19-го КАО. Элемент эмблемы 19 нанесен на правую сторону руля поворота, элемент 20 на левую.

Nieuport type 21, produced by France, serial number is unknown, belonged to the 19-th Corps Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet, South-West front, spring 1917. Pilot of this aircraft - lieutenant Petr Gaguga, May 30, 1917 were killed during aerial fight, this aircraft crashed near Olshevolets village, Ternopol region. Aircraft had typical for French-made Nieuport type 21, similar to (3). Position of insignia are similar to (3) too. Rudder were painted in Flat Black, on both sides were placed badge of 19-th Corps Aviation Group - skull with the crossed bones. Please use decal element 19 for starboard of the rudder, decal element 20 for side of the rudder.



29 Nieuport тип 21 производства московского авиазавода «Дукс», серийный №1292, из состава 34-го Разведывательного Авиационного Отряда (РАО) авиации Красной Армии, Южный фронт, лето 1919 года. Пилот - командир 34-го РАО А. М. Ларичев. Самолет несет типичную для самолетов, произведенных на заводе «Дукс» окраску - аналогично (1). Расположение ОЗ в четырехрядных позициях (также аналогично (1), но сам вид ОЗ нестандартный) - пять красные звезды на белом фоне вписаны в широкое черное кольцо (черными кольцами были закрыты красные в центре поля звезды ОЗ). На нижней поверхности стабилизатора звезды не наносились, ОЗ - только белые круги с черными кольцами. К осени 1919 года все импортированные ОЗ были закрыты кругами белого цвета, поверх которых на крыльях и руле направления были нанесены стандартные геометрически правильные красные звезды. На бортах фюзеляжа и верхней нижней поверхности стабилизатора звезды не наносились, в этих местах оставались только белые круги. Для улучшения обзора, центроплан верхнего крыла обшит прозрачным материалом. Личная эмблема пилота - череп со скрещенными костями изображен с обоих сторон фюзеляжа, она была нанесена на обоих вариантах маркировки самолета. Осенью 1919 года самолет под управлением Ларичева был разбит в авиари.

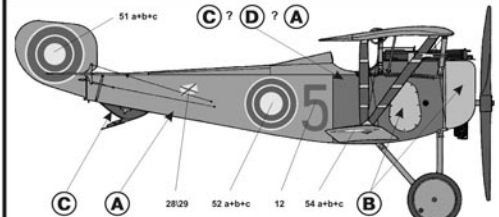
Nieuport type 21, produced by Moscow Duxs aviation factory, serial number 1292, belonged to the 34-th Reconnaissance Aviation Group of Red Army aviation, South front, summer 1919. Pilot - commander of the 34-th RAG A. I. Larichev. Aircraft had typical for "Duxs" produced Nieuport aircrafts similar to (1). Insignias were placed at standard 14 position (as shown at scheme 1), but had unusual view - red and blue rings on Russian Emperor Air Fleet insignias were painted over by black rings, on remnant white circles were placed red stars with convex beams, but on bottom surfaces of the stabilizers red stars weren't placed - it were only black ring with white circle in this position. In the end of summer 1919 all unstandard insignias were painted over by white circles, also its on upper and bottom surfaces of upper wing, on bottom surfaces of bottom wing and on the rudder were placed standard geometrically correct five beams red star (there no this type of red stars in this decal), on the fuselage boards and upper and bottom surfaces of stabilizers red star weren't placed - it were only white circles in this positions. For improvement of the review, centroplane of the upper wing is sheathed by transparent covering. Personal badge of pilot - skull with crossed bones were placed at the both sides of fuselage, this badges were saved after change the insignia. During autumn 1919 this aircraft were crashed, pilot survived.



this aircraft bombed armored train at Kazandjik station. Later, in December 1919 this aircraft were captured at Kazandjik by Red Army forces. White Army leaved it during retreat in non-operation condition, machine gun were dismantled, disks, which covered by wheels spokes missed. Aircraft had typical for "Duks" produced Nieuport aircrafts similar to (1), but during repainting insignia on the rudder and fuselage boards were painted over, probably also were painted over insignias at the stabilizer surfaces. Board number «1» at the rudder and two-headed eagle were placed from both side of aircraft. Enamel on aircraft surfaces were strongly wearing off.

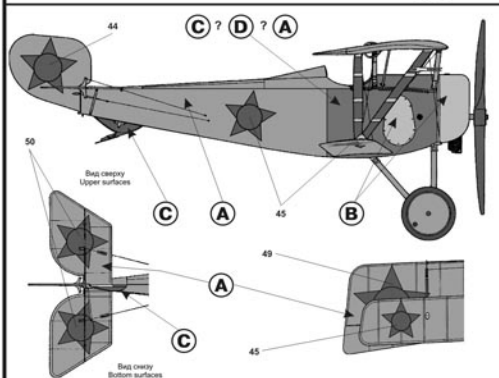
30 Nieuport тип 21 производства московского авиазавода «Дукс», серийный №1948, из состава Авиационного Отряда войск Закавказской области Вооруженных Сил Юга России (ВСКЮР) Белого движения. Пилот – командир отряда командир С. И. Морозов. 12 ноября 1919 года самолет участвовал в единственном на Туркестанском фронте Гражданской войны воздушном бою между авиацией красных и белых, обстреляв с дальнего расстояния самолет Farnan-30 из состава 43-го Разведывательного Авиационного Отряда (РАО) авиации Красной Армии, бомбивший бронепоезд в районе станции Казанджик. В декабре 1919 года самолет был доставлен в Казанджик и в дальнейшем эксплуатировался налетавшими частями Красной Армии со снятым вооружением. Самолет окрашен по стандартной для самолетов производства завода Дукс цветовой схеме, аналогично (1), расположение серийных номеров (элементы декалей 84 – так же аналогично (1), но в процессе эксплуатации и ремонта самолет явно был перекрашен. Расположение ОЗ – в 10 позиции (по фото) не стандартно, на руле отсутствует ОЗ, на фюзеляже дном предположительно, так как самолет перекрашен с частичным или полным перекрашиванием и часть ОЗ (предположительно на стабилизаторе) могла не восстанавливаться. Краска на самолете сильно вытерта, колпаки колес отсутствуют. Бортовой номер «1» и двуглавый орел нанесены с обоех бортов.

Nieuport type 21, produced by Moscow Duxs aviation factory, serial number is 1948, belonged to the Aviation Group of the beyond the Caspian Sea district of the Military Forces of the South of Russia (one of the division from White side in Civil war). Pilot – commander of the Group, second lieutenant S. I. Morozov. November 12, 1919 this aircraft took a part in exclusive aerial fight at Turkestan front of the Civil war – pilot fired from a big distance Farnan-30 aircraft (this aircraft were belonged to the 43-th Reconnaissance Aviation Group of the Red Army aviation), when the aircraft bombed the armored train at Kazandjik station. Later, in December 1919 this aircraft were captured at Kazandjik by Red Army forces. White Army leaved it during retreat in non-operation condition, machine gun were dismantled, disks, which covered by wheels spokes missed. Aircraft had typical for "Duks" produced Nieuport aircrafts similar to (1), but during repainting insignia on the rudder and fuselage boards were painted over, probably also were painted over insignias at the stabilizer surfaces. Board number «1» at the rudder and two-headed eagle were placed from both side of aircraft. Enamel on aircraft surfaces were strongly wearing off.



31 Nieuport тип 21 производства московского авиазавода «Дукс», серийный № не установлен, из состава Московского Школы Авиации Красной Армии, август 1919 года. Самолет несет типичную для самолетов, произведенных на заводе «Дукс» окраску – по всем поверхностям окрашен в стандартный тускло-серебристый цвет (смесь лака и алюминиевой пудры), от внешнего кроя темнее французского аналога и имеет более выраженный серый оттенок, за счет более густого слоя алюминиевой пудры. Алюминиевые поверхности капота и люки в носовой части фюзеляжа, как правило не окрашивались, по аналогии с самолетами французской постройки. Борты передней части фюзеляжа на некоторых самолетах в местах, имеющих выделенную из шпона обшивку (от задних кромок капота до задней кромки кабины), выглядят на фотографии более темными, чем основная серо-серебристая окраска. Возможно, на этих участках имелась в серий цвет или покрывались только прозрачным лаком, сохраняя естественный оттенок лакированного шпона, либо краска, нанесенная на шпон сильнее вымалась отлетом, в сравнении с остальными поверхностями самолета, обшитыми полотном.

Nieuport type 21, produced by Moscow Duxs aviation factory, serial number is unknown, belonged to the Naval Aviation School of aerial fight, Oranienbaum. June 14, 1918 this aircraft were crashed at Krasnoye Selo, pilot – ensign Alexander Moskalenko were killed. Aircraft had typical for "Duks" produced Nieuport aircrafts similar to (1), position of Duke-type insignia is standard, similar to (1). There was unstandard armament on aircraft – synchronised machine gun «Vickers».

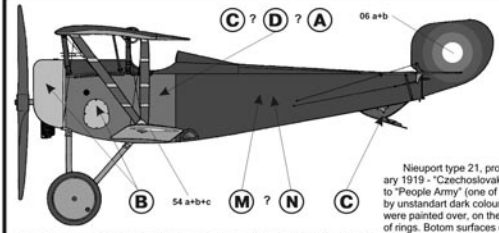


32 Nieuport тип 21 производства московского авиазавода «Дукс», серийный № не установлен, из состава Московской Школы Авиации Красной Армии, август 1919 года. Самолет несет типичную для самолетов, произведенных на заводе «Дукс» окраску – по всем поверхностям окрашен в стандартный тускло-серебристый цвет (смесь лака и алюминиевой пудры), от внешнего кроя темнее французского аналога и имеет более выраженный серый оттенок, за счет более густого слоя алюминиевой пудры. Алюминиевые поверхности капота и люки в носовой части фюзеляжа, как правило не окрашивались, по аналогии с самолетами французской постройки. Борты передней части фюзеляжа на некоторых самолетах в местах, имеющих выделенную из шпона обшивку (от задних кромок капота до задней кромки кабины), выглядят на фотографии более темными, чем основная серо-серебристая окраска. Возможно, на этих участках имелась в серий цвет или покрывались только прозрачным лаком, сохраняя естественный оттенок лакированного шпона, либо краска, нанесенная на шпон сильнее вымалась отлетом, в сравнении с остальными поверхностями самолета, обшитыми полотном.

Стойки крыла в вывешенном из шпона основании хвостового крестыла (так называемая «мандринга») оставались естественного цвета дерева, лакированные прозрачным лаком. Расположение ОЗ – стандартное, в 14-и позициях, аналогично (1), но ОЗ Российского Императорского Военно-Воздушного Флота были закрашены, поверх них нанесены ОЗ авиации Красной Армии.

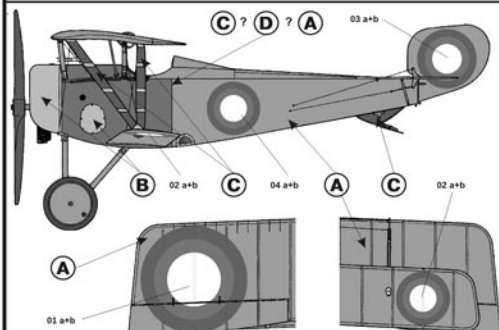
Nieuport type 21, produced by Moscow Duxs aviation factory, serial number is unknown, belonged to the Moscow Aviation School of the Red Army, August 1919. Aircraft had typical for "Duks" produced Nieuport aircrafts – overall in Flat Grey/Silver (mix of clear laquer and aluminum powder), shade of the painting were more dark and greyish, than on French-made Nieuport aircrafts. It is explained by more rough grinding of aluminum powder. Aluminum detail of cowling and hatches were not-painted (as on French-made Nieuport 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 painted by clear laquer, probably standard Flat Grey/Silver paint look so dark on woden surfaces.

Wings racks and basis of a tall crutch were made from plywood and on all aircrafts (Russian-made and French -made) were covered by clear laquer. Red Army aviation insignias were placed in all 14 positions, in which were placed old insignias (as shown at scheme (1)), which were painted over by Flat Grey/Silver, in same positions were placed new insignia.



33 Nieuport тип 21 производства московского авиазавода «Дукс», серийный №1940, из состава «Чехословацкой армии в России», (до 01.01.1919 г. «Чехословацкий корпус»). Смск, Май-июнь 1919 года. Пилот – Александр Дедюлин, утнувший в 1918 году этот самолет из авиации Красной Армии в «Народную армию» (одно из формирований сил Белой Армии под руководством адмирала Колчака). В ходе ремонта все верхние и боковые полированные поверхности у самолета перекрашены в нестандартный темный цвет (возможно защитный лак PC10 Flat Khaki Paint или коричневый PC12 Flat Service Brown из палитры цветов британских ВВС). ОЗ на фюзеляже, стабилизаторе и руле направления были закрашены. На руле поворота нанесены ОЗ «Чехословацкой армии», их цвета и чередование аналогичны ОЗ но отличаются пропорциями цветных колец (используйте элементы декалей 06 a + b). Окраска нижних поверхностей вероятно была сохранена исходная окраска в тускло-серебристый цвет. ОЗ Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, нанесенные на заводе «Дукс», сохранены в шести позициях на крыльях, аналогично (1). В начале 1920 года. Дедюлин снова осуществил учения, на этот раз это был самолет Salomon A2 авиации армии атмана Семёнова, на котором он перелетел в Дальневосточную республику (ДВР).

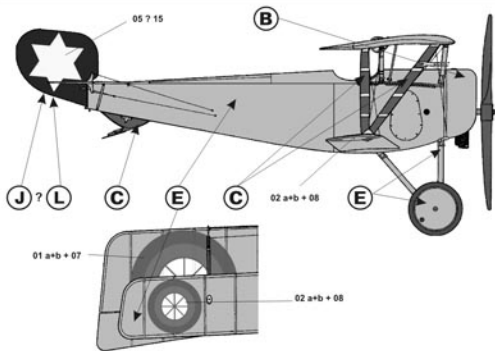
Nieuport type 21, produced by Moscow Duxs aviation factory, serial number 1940, belonged to the "Czechoslovak Army in Russia" (until January 1919 - "Czechoslovak corps"), Omsk, May - June 1919. Pilot - Alexander Dedulin, who skydived this aircraft in 1918 from Red Army Aviation to "People's Army" (one of White Army division, commander - Admiral Kolchak). During overhaul it was repainted in a unstandard dark colour – probably it was RAF PC10 Flat Khaki Paint or RAF Flat Brown. Insignias on the fuselage boards and stabilizers were painted over, on the rudder were placed new insignia in Czech colours - same colours in same order as russia insignia, but other proportion of rings. Bottom surfaces of wings probably saved initial Flat Grey/Silver painting, on the wings saved Duxs-type russion insignia (as shown at the wings at scheme (1)). In winter 1920 Dedulin again skydived aircraft - in this time it was Salomon A2 from ataman Sem'onov forces (White Army) aviation, Dedulin landed at Far East Republic (Red Army forces).



34 Nieuport тип 21 производства московского авиазавода «Дукс», серийный № не установлен, из состава авиации Добровольческой Армии Вооруженных Сил Юга России (ВСКЮР) Белой Армии, Царицынский фронт, лето 1919 года. Самолет окрашен по стандартной для самолетов производства Дукс схеме, аналогично (1). ОЗ на самолете соответствуют ОЗ русского Императорского Военно-Воздушного Флота на самолетах французской постройки, но места расположения отличаются, они нанесены в носовой позиции: на верхних поверхностях верхнего крыла (используйте элементы декалей 01 a + b), на нижних поверхностях нижнего крыла (используйте элементы декалей 02 a + b), на бортам фюзеляжа (используйте элементы декалей 04 a + b), и на руле поворота (используйте элементы декалей 03 a + b).

Nieuport type 21, produced by Moscow Duxs aviation factory, serial number is unknown, belonged to the Aviation of the Volunteer Army Forces of the South of Russia (one of the White Army division), Tsaritsyn front, summer 1919. Aircraft had typical for "Duks" produced Nieuport aircrafts – overall in Flat Grey/Silver (mix of clear laquer and aluminum powder), shade of the painting were more dark and greyish, than French-made Nieuport aircrafts. It is explained by more rough grinding of aluminum powder. Aluminum detail of cowling and hatches were not-painted (as on French-made Nieuport 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 painted by clear laquer, probably standard Flat Grey/Silver paint look so dark on woden surfaces.

Wings racks and basis of a tall crutch were made from plywood and on all aircrafts (Russian-made and French -made) were covered by clear laquer. Insignia on aircraft were same type as on French-made Nieuport type 21 aircrafts, but position of it were unstandard: on upper surfaces of upper wing (use decal elements 01 a + b), on bottom surfaces on bottom wings (use decal elements 02 a + b), on both sides of fuselage boards (use decal elements 04 a + b) and on the rudder (use decal elements 03 a + b).



35 Nieuport тип 21 французского производства, серийный номер не установлен, из состава 1-го Украинского Армейского Авиационного Отряда 1-го Запорожского Корпуса Армии «Другого Гетьманату»/«Української Держави», 3-й Авиационный Парк, Киев, весна 1918 года. «Второй Гетманат»/«Українська Держава» - формальная марионеточная форма государственности, созданная оккупационных властями Германии на части территории Украины, существовала в период с апреля по декабрь 1918 года. Командир Авиационного Отряда - А.И. Егоров. Самолет несет типовую окраску, аналогично (3). Расположение 03 - стандартное, в шести позициях аналогично (3), на белое поле российских кокард было добавлено тонкое красное кольцо с восемью лучами (используйте элементы деколи 01 a + b и 07 на верхних и нижних поверхностях верхнего крыла и элементы 02 a + b и 08 на нижних поверхностях нижнего крыла). Руль направления окрашен в красный (Flat Red) либо черный (Flat Black) цвет с нанесенной на него шестиугольной звездой голубого или сильно загрязненного (вытертого) белого цвета (используйте на выбор элементы деколи 05 или 15), это указывает на то, что этот самолет изначально входил в состав 4-го Корпусного Авиационного Отряда (КАО) Российского Императорского Военно-Воздушного Флота, изначально эта эмблема была белого цвета, возможно позже она была перекрашена в голубой цвет.

Nieuport type 21, produced by France, serial number is unknown, belonged to the 1-st Ukrainian Army Aviation Group of the 1-st Zaporoze Army Corps of the "Other Getmanat/Ukrainian State", 3-rd Aviation Park, Kiev, spring 1919. "Other Getmanat/Ukrainian State" were the formal form of statehood created by German occupation forces on part of Ukrainian territory, it were existed from April to December 1918, until German forces were not evacuated to Germany (as it was stipulated in the conditions of the Versailles peace treaty) and Petlyura Army forces occupied Kiev. Commander of the Group were A. I. Egorov. Aircraft had typical for French-made Nieuport type 21 painting scheme - similar to (3). Insignias were placed by typical scheme, similar to (3) too, into old insignia were added red ring with eight beams - so this improvise insignia were invited as "Other Getmanat/Ukrainian State" insignia. Please use decal elements 01 a + b and 07 on upper and bottom surfaces of the upper wing and decal elements 02 a + b and 08 on bottom surface of the bottom wing. Rudder were painted in Flat Black or Flat Red with light blue or strongly wearing off white six beam star (please use decal elements 05 or 14 at you choice) - its shown that this aircraft initially belonged by 4-th Corps Aviation Group of the Russian Emperor Air Fleet. Initially this badges were white, but probably during Ukrainian service its were repainted to Flat Light Blue.

Элементы деколи, не указанные на схемах маркировки: 35, 36, 37, 38, 39, 40 - маркировка фирмы-изготовителя, наносившаяся на лицевую часть лопастей воздушного винта. Установка винтов различных производителей на самолеты зачастую носила бессистемный характер, на самолетах, входивших в одно и то-же подразделение, могли быть установлены винты различных фирм-изготовителей.

Decal elements, which not shown at any marking schemes: 35, 36, 37, 38, 39, 40 - logotypes of producer companies, which were placed at frontal part of air propellers. Operation of Nieuport type 21 with exactly type of propeller even in times of the Russian Emperor Air Fleet were unsystem - in one of aviation group aircraft can used several types of propellers.

A	Серо-серебристый тусклый Flat Gray/Silver, grayish shade	E	Серо-серебристый яркий Flat Gray/Silver, bright shade	I	Лакированное авиационное полотно Light beige shade of aviation cloth	L	Черный Flat Black
B	Алюминий Unpainted Aluminium	F	Защитный зеленый Flat Khaki Green	J	Красный Flat Red	M	Защитный хаки RAF PC10 Flat Khaki Paint
C	Дерево, покрытое лаком Wood, covered by laquer	G	Зеленый Flat Green	K	Желтый Flat Yellow	N	Коричневый RAF PC12 Flat Service Brown
D	Серый Flat Grey	H	Красно-коричневый Flat Brown				