

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 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 привычных авиатора, для этого с самолета был снят штатный пулемет «Lewis», на столах крыла были установлены цветные прожекторострельные ракеты «Le Prieur» (штатно полетало восемь, нижние ракеты не устанавливались для облегчения самолета). Для улучшения обзора, центральный верхоный самолет был обшит прозрачным материалом (особенность Ньюпорт 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 выклеванные 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-коричневый оттенок, 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 Ньюпорт тип 21 производства московского авиазавода «Дукс» наносились опознавательные знаки Российского Императорского Военно-Воздушного Флота в четырнадцать позиций: 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). Координат (ОЗ) самолетов, произведенных заводом «Дукс» отличались тонкими белыми линиями, охватывали и верхнюю окраску, поэтому на размещении красные и синие цветовые 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 Ньюпорт 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 цветовых полей в ОЗ и их местоположение могли сильно отличаться от довоенных стандартов.

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 преемных 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, лошадышную замочную скважину. 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, висевшее 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 (в том числе с довоенными или иностранными опознавательными знаками) могло быть самым разнообразным.

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 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.

Newport 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 Prieur» 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 Newport 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 Newport aircrafts. It is explained by more rough grinding of aluminium powder. Aluminium detail of cowling and hatches were non-painted (as on French-made Newport 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 Newport 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.

Newport 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 Newport 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 Newport 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 aircraft 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 time.







