



**ТАТАРЧУК**

**Віталій Вячеславович,**  
завідувач відділом історії  
Київського політехнічного інституту  
Державний політехнічний музей при  
НТТУ „КПІ”  
(м. Київ)

**ВЧЕНИЙ У ГАЛУЗІ АВІАБУДУВАННЯ В.Ф. БОБРОВ (1884–1946 рр.):  
ВІХИ БІОГРАФІЇ (ДО 130-РІЧЧЯ З ДНЯ НАРОДЖЕННЯ)**

*У статті висвітлено життєвий і творчий шлях вченого в галузі авіабудування, першого керуючого Державного авіаційного заводу № 12 в Києві, ректора Київського політехнічного і Московського авіаційного інститутів, Київського НДІ Променергетики, професора Вікторіна Флавіановича Боброва (1884-1946). Особливий акцент зроблено на його діяльності напередодні і в період Першої світової і Громадянської воєн. До наукового обігу введено нові документи, що раніше не були відомі дослідникам.*

*В статье изложен жизненный и творческий путь ученого в области авиационного строительства, первого управляющего Государственного авиационного завода № 12 в Киеве, ректора Киевского политехнического и Московского авиационного институтов, Киевского НИИ Промэнергетики, профессора Викторина Флавиановича Боброва (1884-1946). Особый акцент сделан на его деятельности накануне и в период Первой мировой и Гражданской войн. В научный оборот введены новые документы, ранее неизвестные исследователям.*

*In this article the life and scientific activity of professor Victorin F. Bobrov (1884-1946) are described. He was the scientist in the field of the aviation building, the first director of the State aviation plant № 12 (in Kyiv), the director of Kyiv Polytechnic Institute, the director of the Kyiv Scientific and Researches Institute of Industrial Energy, the director of the Moscow Aviation Institute. The special accent on his activity before and during First world and Civil wars had been described. The new archive materials are introduced into scientific circulation, which were unknown for the researches before.*

*Постановка проблеми у загальному вигляді. Повніше уявлення про історію розвитку науки і техніки надає знайомство з біографією відомих науковців і конструкторів. Творчий шлях вченого в галузі авіабудування, випускника і ректора Київського політехнічного інституту Вікторіна Флавіановича Боброва (1884–1946), незважаючи на наявність великої кількості*

документальних джерел, і досі містить в собі чимало „білих плям”, що продовжують повторюватися в публікаціях. Причинами цього було, насамперед, приховування деяких „незручних” фактів його діяльності в період Громадянської війни і неминучий контакт з представниками „білої” – тобто „ворожої”, з точки зору радянського режиму, – влади. Додамо також і „людський фактор” – бажання прикрасити і збільшити свої заслуги на „авіаційній ниві”, коли свідки подій вже пішли з життя або емігрували. Між тим виявлення і співставлення фактів, без зовнішнього кон’юнктурного впливу, дозволяють, на нашу думку, створити неупереджену і більш-менш об’єктивну картину винесеного в назву статті питання.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* Роботи з історії досліджуваного питання є чисельними і різноманітними, однак, на нашу думку, повторюють багато в чому одна одну і використовують стереотипні твердження.

Вперше повна біографія В.Ф. Боброва викладена у доповіді історика авіації, людини – свідка подій С.І. Карацуби, який був знайомий з ним особисто послідовно як студент, дипломант і викладач. Він же розповів про нього і як про одного з організаторів Авіаційного науково-технічного товариства в КПІ. Водночас, С.І. Карацуба зі зрозумілих причин не розповів про життя і діяльність В.Ф. Боброва в період Першої світової і Громадянської воєн [1].

Безумовно, не могли оминати постать В.Ф. Боброва в роботах з історії НТУУ „КПІ”. Про нього, як організатора Повітроплавного гуртка КПІ і директора інституту, який започаткував підготовку авіаційних фахівців, згадується як в роботах окремих авторів, зокрема В.В. Янкового, так і в колективних монографіях з історії факультетів і університету [2, с. 84], [3, с. 20].

У спеціалізованих виданнях з історії авіації, окрім вказаних аспектів діяльності В. Ф. Боброва, про нього згадується також як про організатора авіаційної промисловості і керуючого Київського Державного авіаційного заводу № 12 – в роботах В.С. Савіна, А.М. Троценка, А.І. Харука,

М.В. Черниша [4, с. 22, 26, 105–107, 166], [5, с. 26, 107, 108, 110], [6, с. 89–90], [7, с. 94], [8, с. 60, 63].

У біографії В. Ф. Боброва, викладеній в роботах В. О. Константинова і М. З. Згуровського, відомості про період його діяльності в КПІ теж не уникли помилок, адже ґрунтувалися на стереотипних твердженнях, які вже встановилися до нашого часу і які у свій час був змушений оминати С.І. Карацуба [9, с. 56–57], [10].

Окремі аспекти біографії В. Ф. Боброва частково дослідив і автор, але недостатній об'єм і характер публікації не дозволили розкрити всі нюанси питання [11].

Таким чином, незважаючи на велику кількість публікацій, ми можемо констатувати відсутність повної біографії вченого в галузі авіабудування, директора КПІ В. Ф. Боброва, яка ґрунтується на перевірених, документально підтверджених фактах, що і визначає актуальність даної роботи.

*Цілями статті* є виявлення і відтворення нових фактів життєвого і творчого шляху В.Ф. Боброва – зокрема, в період Першої світової і Громадянської воєн на території України, а також уточнення авіаційних аспектів його діяльності саме в Київському політехнічному інституті в період навчання і роботи тут в першій третині ХХ століття.

*Виклад основного матеріалу.* Джерельну базу дослідження можна умовно поділити на три групи: 1) архівні – фонди Державного архіву м. Києва, Центрального державного архіву України вищих органів влади і управління України, Центрального державного історичного архіву України (м. Київ), Інституту рукопису Національної бібліотеки України ім. В. І. Вернадського; 2) роботи з авіації студентів і викладчів КПІ; 3) періодичні видання (газети і журнали) першої третини ХХ ст. Вважаємо, що наявна кількість джерел дозволяє відтворити повішу картину з історії питання.

Вікторін Флавіанович Бобров народився 26 квітня (8 травня) 1884 р. в м. Камишині (Саратовська губернія, Російська імперія) і був другим сином у родині статського радника (який походив з духовного стану), викладача

природознавства Саратовського реального училища Флавіана Павловича Боброва, і селянки Катерини Василівні Гур'євої (вихованки сирітського будинку). Після закінчення в 1903 р. навчального закладу, в якому викладав його батько, В. Ф. Бобров в тому ж році вступив, а в 1910 р. закінчив Київський політехнічний інститут імператора Олександра II. Його дипломний проект являв собою докладний розрахунок і креслення побудови і повного обладнання паперової фабрики на 300 тисяч пудів щорічно з целюлозними і деревинномасними відділами – як бачимо, він був доволі далеко від авіації [12, арк. 1], [13, арк. 5], [14, с. 15], [15, арк. 2зв.], [16, арк. 3].



*Вікторін Флавіанович Бобров – студент механічного відділення Політехнічного інституту Імператора Олександра II в Києві. 1909 р.*

На початку ХХ ст. Київський політехнічний інститут став одним з осередків розвитку ідей авіації в Російській імперії. В літературі довгий час використовувалося і досі існує твердження про те, що в 1905-1906 р. в КПІ в складі Механічного гуртка діяла повітроплавна секція, незмінним очільником якої був В.Ф. Бобров [4, с. 26], [5, с. 26], [10, с. 136]. Про це нам відомо, однак, лише зі слів самого В. Ф. Боброва і не підтверджується в інших джерелах. Більш того, мабуть в прагненні ствердити бажане за дійсне В.Ф. Бобров приписав собі також організацію Повітроплавного гуртка [16, арк. 3]. Цим він, до речі, „підвив” ще одного палкого піонера авіації, але, на жаль, людину дуже непрактичну і також схильну до містифікацій і навіть

брехні – Андрія Касяненка, який, за його словами, організував в КПІ „Гурток Повітроплавства” [17, с. 191].

Зазначимо, що кожні збори гуртківців суворо регламентувалися – для проведення засідання гуртка потрібно було подати на ім’я директора інституту відповідну заяву-клопотання з чітко визначеними датою і місцем зібрання, кількістю присутніх осіб, – причому лише членів організації, а також порядком денним з точним визначенням спектру питань, які повинні були обговорюватися, а саме – теми доповідей [18, р. 10].

Але автор не знайшов жодного (!) підтвердження про участь В.Ф. Боброва в Повітроплавному гуртку – ані в архівних документах, ані в періодичній пресі того часу. Так що про його начебто активну „гуртківську” участь відомо лише з його слів і документально не підтверджується. Він не міг брати в цьому жодної участі, адже з травня 1908 р. по жовтень 1909 р. працював зовсім далеко від місця подій – на паперовій фабриці М.Г. Кувшинова в Тверській губернії – спочатку практикантом в майстернях з ремонту машин, а згодом – завідувачем деревним відділом. До того ж, одруження в 1909 р. на селянці теж не додавало фінансової стабільності для заняття новою, зовсім не прибутковою і витратною справою. І навіть після закінчення КПІ В. Ф. Бобров не мав жодного відношення до авіації, працюючи з листопада 1911 р. по лютий 1913 р. механіком на Київській Печерській (Кріпосній) водопровідній станції, а також помічником завідувача будівельними роботами київського Арсеналу, де за його проектами було споруджено центральне опалення [15, арк. 3зв.], [12, арк. 1], [16, арк. 3].

Згідно з *Curriculum vitae* самого В.Ф. Боброва (написаним ним приблизно в 1921-1922 рр.), з 1913 р. він організував мережу авіаційних майстерень і авіаційних заводів, що були зруйновані в роки революцій і війн. Також він організував майстерні з силовими установками і повним спеціальним і механічним обладнанням у Севастополі (Бельбек), в Одесі, у Львові, Тарнополі, Волочиську, Жмеринці, Полтаві, Москві. Водночас, за його словами, йому доводилося „...вирішувати цілу низку конструктивних завдань, розробляти

проекти силових установок – головним чином газогенераторні дизелі і електродвигунні групи на одному валу, де неможливо було використовувати двигуни внутрішнього згоряння, доводилося встановлювати парові машини...” [16, арк. 3].

З лютого 1913 р. по лютий 1918 р. В.Ф. Бобров працював старшим механіком 2-ї авіаційної роти в Севастополі і 6-го авіаційного парку в Одесі, і навіть з початком Першої світової війни був мобілізований на військову службу; звільнений в запас в лютому 1918 р. [15, арк 3зв.].

Згідно з анкетними даними, в період Громадянської війни В.Ф. Бобров перебував у Києві з березня 1918 р. по лютий 1919 р., виконував приватні замовлення в авіаційних майстернях Київського авіаційного парку, „...і вів з більшовиками підпільну роботу...” [13, арк. 8-9]. Його підпільна „діяльність” викликає чимало запитань, адже нам не вдалося відшукати її докладного опису ані в його автобіографіях, ані в спогадах сучасників подій. Зрозуміло, що такі відомості він змушений був подавати в радянських анкетах, щоб не бути засудженим. Скоріш за все, він намагався триматися осторонь, використовуючи при нагоді будь-яку можливість займатися авіацією. Так, нам стало відомо, що впродовж майже всього 1918 року – в період Гетьманату, – В.Ф. Бобров „...склав детальний проект з графіком руху цивільного повітряного зв’язку на Україні, який частково був втілений у життя” [16, арк. 4 зв.]. Також він був одним з 12 підписантів (серед яких були і київські політехніки – колишній, згадуваний вже А.І. Касяненко, і майбутній – військовий льотчик і незабаром авіаконструктор К.О. Калінін) „Доповідної записки українців-фахівців авіації про використання авіації в мирний час”, поданої до Міністерства торгівлі і промисловості УНР в березні 1918 р. Для подолання кризового економічного стану в Україні, що склався внаслідок знищення промисловості і виникнення масового безробіття, автори одним з варіантів покращення ситуації пропонували „...організацію нового способу швидких зносин через мережу повітряних сполучень”. На їхню думку, авіація може використовуватись в різноманітних сферах людської діяльності – організації авіапошти і авіашляхів

всередині країни. Також робота в авіації мала виховати якісно нову категорію робітників, яка б сприяла піднесенню їхнього інтелектуального розвитку, для чого технічним школам та інститутам слід було відкорегувати свої програми згідно з новими потребами життя. Автори „Записки” пропонували прийняти закон про встановлення державної монополії на всю авіаційну промисловість України, утворивши окреме Головне Управління авіашляхами з передачею йому всього майна військових авіаційних та повітроплавних частин, організацією окремих військових частин для потреб армії в мирний час і повітряних шляхів між великими центрами – такими як Київ, Одеса, Миколаїв, Катеринослав, Полтава, Херсон, Севастополь. Передбачалося, що утворення за сталим планом 8 округів з місцевими авіалініями вкриє всю країну потрібною для нормального розвитку держави мережею авіашляхів [19, арк. 7–23].

Отже, як бачимо, автори „Записки” – і серед них В.Ф. Бобров – дивилися на багато років вперед. Ці люди дбали не про власний інтерес, а державний.

З лютого 1919 р. по липень 1920 р. В.Ф. Бобров служив в Червоній армії на різноманітних посадах Червоного Повітряного Флоту. Після закінчення війни він повернувся до Києва, де за уповноваженням Главкоавіо – радянського спеціального державного органу з управління підприємствами авіаційної промисловості – організовував і був керуючим Державним авіаційним заводом № 12 [15, арк. 4 зв.]. Завод був суто ремонтним і виявився неспроможним налагодити будовання літаків в холодних приміщеннях, на дрібному інструменті і з дрібного матеріалу, за відсутності технічного персоналу та обладнання. Взагалі, про цей завод в Києві склалися вкрай несприятливі враження через непрофесіоналізм людей, які ним керували і займалися більше інтригами, ніж справами [20, арк. 32–33]. І дійсно, перший літак на заводі був збудований лише у 1925 р., а до того тут ремонтувалися іноземні літаки, що були на озброєнні Українського військового округу, а пізніше налагодили виробництво авіаційних радіаторів [21, с. 8].



В листопаді 1920 р. В. Ф. Бобров водночас став членом організаційної ради КПІ, а 15 грудня 1921 р. його призначили ректором [15, арк. 4зв.]. Він став першим ректором інституту з його випускників.



*В. Ф. Бобров –  
ректор Київського політехнічного  
інституту в 1921-1929 рр.  
Зима 1922 – 1923 рр.*

В.Ф. Бобров активно намагався запровадити в інституті підготовку авіаційних спеціалістів. При КПІ було створене Авіаційне науково-технічне товариство (АНТТ) – добровільне об'єднання спеціалістів авіаційної науки і техніки в 1923–1927 рр. в складі науково-дослідної, виробничої, льотної, планерної, видавничої секцій, секції авіаційних двигунів, бюро наукової пропаганди, авіакабінету-музею, бібліотеки, аеронавігаційної станції [22, с. 15].

АНТТ стало науково-технічною та виробничою базою авіаспеціалізації в КПІ і одночасно предметовою комісією. 13 листопада 1923 р. на засіданні Бюро

КПІ серед 11 кафедр механічного факультету було затверджено і кафедру авіабудування [23, арк. 117].

Спеціалізація складалася з 10 предметів, причому В.Ф. Бобров викладав „авіобудівництво” і завідував дипломними проектами [24, арк. 69]. Через свої зв'язки В.Ф. Боброву вдалося домовитися про передачу до інституту літаків “Анараль” і “Буазен” (обидва з двигунами марки “Сальмсон” потужністю в 150 к.с.). Літаки після ретельного ремонту студентами КПІ стали використовуватися в навчально-дослідних цілях [25, арк. 110].





*В. Ф. Бобров серед членів Авіаційного науково-технічного товариства при КПІ і поряд з двохмісною авіаєткою «КПІР». 1926 р.*

В перші роки Радянської влади пріоритет підготовки авіаційних фахівців зосередився в Харкові, Петрограді, Москві. Центральна влада з пересторогою ставилася до можливості довірити це питання місцевим київським кадрам через величезний спектр різноманітних політичних уподобань місцевих мешканців, тому ректору постійно доводилося вирішувати це питання з величезною напругою [26].

Всього на 1929 р. інститут випустив 7 фахівців з “аеропланобудування” та 12 – з “авіамоторобудування” [27, арк. 80-80зв.]. Більш докладно історію, умови і специфіки підготовки авіаційних фахівців в КПІ в цей час автор планує розглянути в окремій статті.

Керування інститутом займало весь час, але В.Ф. Бобров встигав надрукувати декілька статей з різноманітних аспектів авіації, в основному організаційного напрямку [28, с. 2–3], [29, с. 14–15]. За словами самого В.Ф. Боброва, йому „...не вдалося за час своєї інженерної роботи створити наукових технічних праць, адже його робота відбувалася в атмосфері

військових дій і революційних спалахів в Україні, внаслідок чого ... зібраний ... матеріал для друку наукових праць частково загинув..., частково потребував подальшої переробки, втративши значення для сучасності” (!) [16, арк. 3, 3 зв.].

Безумовно, такий напружений графік не міг не вплинути на стан здоров'я В.Ф. Боброва, який не відзначався особливою міцністю. 28 листопада 1929 р. В.Ф. Боброва за особистим бажанням було звільнено з посади ректора КПІ [15, арк. 5 зв.], [16, 5 зв.].

З 8 грудня 1929 р. він став організатором і одночасно директором Київської філії Українського НДІ променергетики [15, арк. 6 зв.]. Паралельно В.Ф. Бобров продовжував працювати в рідному інституті, хоча і в нових умовах, що їх зазнала система вищої освіти.

Перебудова наприкінці 20-х років ХХ-го століття в СРСР всієї системи вищої освіти була пов'язана з необхідністю пристосування її до потреб і темпів розвитку народного господарства країни. Це означало її уніфікацію та реорганізацією за галузевими ознаками. 16 листопада 1929 р. Пленум ЦК ВКП(б) прийняв резолюцію „Про кадри народного господарства”, яка передбачала розширити мережу технічних вищих навчальних закладів – ВТУЗів – нового типу зі спеціалізацією по окремих галузях промисловості, встановивши максимальним строком навчання термін в 4 роки. У відповідності з цим переглядалися навчальні плани і програми [30, с. 45]. Наказом по Вищій раді народного господарства (ВРНГ) № 1240 від 17 квітня 1930 р. на базі КПІ були утворені 8 галузевих ВТУЗів. Так, на базі механічного факультета КПІ створено Київський машинобудівний інститут (КМБІ), який „...передали до відома Маш'об'єднання”. Також, згідно з цим наказом, „...спеціальність авіабудування в новоутвореному інституті тимчасово залишалася, з передачею її під спеціальний нагляд Авіаоб'єднання...” [31, арк. 112-113]. Причому на території КПІ одночасно функціонувало три (!) інститути – машинобудівний, хіміко-технологічний, енергетичний.

В КМБІ В.Ф. Бобров працював упродовж двох років. З 1 червня 1930 р. він тимчасово виконував обов'язки завідувача авіаспеціалізацією при

технічному відділі інституту, відповідав за авіакабінет, а також очолював комісію з перевірки авіаційного і автомобільного майна, а з 1 жовтня 1930 р. очолив кафедру авіабудування [32, арк. 29, 88, 116, 122, 146 зв.]. Після організації в КМБІ 13 січня 1931 р. авіаційного відділу однією з його чотирьох кафедр – літакобудування – з 1 січня призначили завідувати В. Ф. Боброва [15, арк. 7 зв.], [33, арк. 250, 218].

Згідно з наказом ВРНГ СРСР № 206 від 14 квітня 1931 р. та відповідним розпорядженням № 30 від 19 квітня 1931 р. по КМБІ авіаційний відділ інституту з 15 квітня 1931 р. реорганізовано в авіаційний факультет з поширеним штатом [33, арк. 206]. У наступному 1931/1932 навч. році з 11 спеціалізацій КМБІ на авіафакультет припадало 4, а з 21 кафедри – 7. Спеціалізацією літакобудування „опікувалася” „кафедра аероапаратів” (так в документі – *В. Т.*), завідувачем якої був саме В. Ф. Бобров [33, арк. 66].

Робота В.Ф. Боброва в сфері променергетики тривала до 17 квітня 1932 р., коли з дозволу дирекції Українського НДІ Променергетики і згідно із заявою його звільнили з посади директора цієї установи. Він повернувся в авіацію – вже через три дні залишив Київ (цього разу – остаточно) і почав працювати начальником виробництва Державного авіаційного заводу № 39 ім. В. Р. Менжинського (м. Москва).

За твердженням С.І. Карацуби, всього впродовж 1913–1933 рр. В. Ф. Бобров написав близько 80 науково-інженерних, спеціальних, проектно-конструкторських і навчально-методичних робіт [13, арк. 1].

Декілька слів про діяльність В.Ф. Боброва в московський період його життя. З 15 червня 1933 р. його призначено начальником літакобудівного факультета Московського авіаційного інституту (МАІ), а з 1 січня 1934 р. – і деканом. З 3 жовтня 1936 р. по 15 липня 1937 р. В. Ф. Бобров – директор МАІ, паралельно в цей період був завідувачем кафедри виробництва літаків, а з 17 лютого 1938 р. – член Вченої ради МАІ із захисту дисертацій [15, арк. 9 зв., 10 зв., 11 зв., 12 зв.]. 23 червня 1939 р. його затвердили у вченому званні професора, при тому, що наукового ступеня він не мав і дисертацій не захищав

[1, арк. 13, 14]. За ініціативою В.Ф. Боброва і під його редакцією у 1937 р. був створений перший підручник з курсу „Виробництво літаків” [34].

У 1941–1946 рр. В.Ф. Бобров виконав 8 наукових робіт, написав книгу „Ремонт літаків” і низку наукових статей і рефератів [35, арк. 2]. Наказом Президії Верховної Ради від 16 вересня 1945 р. В.Ф. Боброва нагороджено Орденом Трудового Червоного Прапора [36, арк. 1].

Безглузда смерть В.Ф. Боброва сталася 17 квітня 1946 р. від сепсису, що виник внаслідок перелому ноги і зараження крові через поранення залізним уламком прямо в підворітті МАІ. Несвоєчасне надання медичної допомоги (!) обірвала його життя [37, арк. 1], [38, арк. 1], [1, арк. 28].

*Висновки.* Уточнення фактів з життя і діяльності вченого в галузі авіабудування, директора трьох (!) інститутів В.Ф. Боброва і, як наслідок, розвінчування міфів і стереотипних тверджень про нього, має сприяти створенню більш правдивої і цілісної картини про цю особистість і той час, в якому він жив. На нашу думку, перспективними є більш ґрунтовне дослідження в архівах Російської Федерації діяльності В.Ф. Боброва в період перед початком Першої світової війни, а також впродовж неї самої і Громадянської воєн. Адже використання перекручених фактів, що продовжується, на жаль, і зараз, небажання вийти за межі усталеної парадигми, викривлення і навіть замовчування фактів зовсім не сприяє створенню об’єктивної біографії життя і діяльності вченого в галузі авіабудування першої половини ХХ ст.

### ***Список використаних джерел і літератури***

1. *Інститут* рукопису НБУ ім. В. І. Вернадського, ф. 275, спр. № 105 [Карацуба С. И. Жизнь, отданная любимому делу : докл., посвящ. памяти В. Ф. Боброва и прочитанный 25 июня 1969 г. на 72-м заседании Секции истории авиации и космонавтики Укр. отд-ния Советского Нац. об-ния истории и философии естествознания и техники], 31 арк.

2. *Янковий В. В.* Повітроплавний гурток КПІ як перша вітчизняна авіаконструкторська школа // Янковий В. В. Київська політехніка : витоки. Історичні дослідження. – К. : ТОВ „ВД „ЕКМО”, 2010. – 152 с.: іл.

3. *Механіко-машинобудівний* інститут : нарис історії / за ред. Бобиря М. І., Скуратовського А.К., Даниленка О. В. [та ін.]. – К. : НТУУ „КПІ”, 2003. – 268 с.:іл.

4. *Савин В. С.* Авиация в Украине : очерки истории / Савин В. С. – Х. : Основа, 1995. – 264 с.: илл.
5. *Троценко А. М.* Літопис цивільної авіації України. – К., 2010. – 864 с. : іл.
6. *Харук А. І.* Мрія про крила : історія укр. авіаційної пром.-сті України 1910-1991 рр. / А. І. Харук. – К. : Темпора, 2010. – 296 с.: іл.
7. *Харук А. І.* Нарис історії авіаційної промисловості України (1910-ті – 1980-ті рр.) : монографія / А. І. Харук. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту „Львівська політехніка”, 2010. – 304 с.
8. *Черныш Н. В.* Дмитрий Томашевич... он не был Генеральным конструктором / Н. В. Черныш. – К. : ООО „КММ”, 2014. – 328 с.: илл.
9. *Константинов В. О.* Професор Вікторін Флавіанович Бобров. Ректор КПІ з 1921 по 1929 рік // Константинов В. О. Ректори КПІ / В. О. Константинов. – К. : Генеза, 1998. – С. 56-62.
10. *Згуровский М. З.* Викторин Бобров : отдельная страница в истории авиации // Згуровский М. З. Киевские политехнические пионеры авиации, космонавтики, ракетостроения / М. З. Згуровский. – 2-е изд., перераб. и доп. – К. : НТУУ „КПИ”, 2011. – 276 с.: илл. – С. 136-156.
11. *Татарчук В. В.* Авіаційний аспект діяльності В. Ф. Боброва в Київському політехнічному інституті (перша третина ХХ ст.) / В. В. Татарчук // Актуальні питання історії науки і техніки : матеріали 13-ї Всеукр. наук. конф., Коростень, 16-18 жовт. 2014 р. / Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. – К., 2014. – 384 с. – С. 295-298.
12. *Держархів* міста Києва, Р-1526, оп. 1, спр. 2, 2 арк.
13. *Держархів* міста Києва, Р-1526, оп. 1, спр. 6, 9 арк.
14. *Список* студентов, вольнослушательниц и посторонних слушателей Киевского Политехнического Института Императора Александра II в Киеве на 1906-1907 академич. год. – К. : Тип. С. В. Кульженко, 1906. – 248 с.
15. *Держархів* міста Києва, Р-1526, оп. 1, спр. 7, 15 арк.
16. *ЦДАВО України*, Р-166, оп. 12, спр. 638, 8 арк.
17. *Касяненко А.* До розвитку авіо-спеціалізації при механічному факультеті К.П.І. / А. Касяненко // КПІ – КСГІ : 25 років. 1898–1923 рр. : ювілейний зб. – К. : Держ. трест “Київдрук”, 1924. – 280 с.
18. *Татарчук В. В.* История авиационного направления образования и техники в Киевском политехническом институте (конец XIX в. – 30-е гг. XX вв.) : общий обзор / В. В. Татарчук // Black Sea. Scientific journal of academic research. Agricultural, Historical, Natural Sciences & Engineering. – 2014. – Vol. 10, Issue 03, March. – P. 8-19.
19. *ЦДАВО України*, ф. 3084, оп. 1, спр. 8, 34 арк.
20. *ЦДАК*, ф. 1426, оп. 1, спр. 8, 104 арк.
21. *Завод „АВИАНТ”*. Этапы пути. 1920-2000 гг. // под ред. В. К. Пелыха. – К. : УкрНИИАТ, 2000. – 112 с.
22. *К. (Калінін К. О.)* АНТО / К. О. Калінін // Авиация и воздухоплавание : журн. О-ва Друзей Красного воздушного флота правобережья. – 1923. – № 2 (июнь-август). – 24 с.

23. *Держархів м. Києва*, Р-308, оп. 1, спр. 259., 192 арк.
24. *Держархів м. Києва*, Р-308, оп. 1, спр. 255., 96 арк.
25. *Держархів м. Києва*, Р-308, оп. 1, спр. 199, 115 арк.
26. *Что сказал тов. Бобров : беседа с ректором // Київський політехнік : орган Бюро колективів К.П.(б)У., ЛКСМУ, Виконбюра Профсекцій, Правління та Місцевкому Київського політехнічного ін-ту ім. Х. Раковського. – 1927. – 16 черв. (№ 2).*
27. *Держархів м. Києва*, Р-308, оп. 1, спр. 861, 181 арк.
28. *Бобров В. Ф. Киев – Центральная база Воздушного флота на Украине / В. Ф. Бобров // Авиация и воздухоплавание : журн. О-ва Друзей Красного воздушного флота правобережья. – 1923. – № 1 (май). – 16 с.*
29. *Бобров В. Ф. К открытию авиационного факультета в Киевском Политехническом Институте имени тов. Раковского / В. Ф. Бобров // Авиация и воздухоплавание : журн. О-ва Друзей Красного воздушного флота правобережья. – 1923. – № 2 (июнь-август). – 24 с.*
30. *КПСС о культуре, просвещении, науке : сб. док. – М. : Политиздат, 1963. – 166 с.*
31. *Держархів м. Києва*, Р-308, оп. 1, спр. 831, 182 арк.
32. *Держархів м. Києва*, Р-310, оп. 1, спр. 5, 179 арк.
33. *Держархів м. Києва*, Р-310, оп. 1, спр. 6, 259 арк.
34. *Основы производства самолетов : составлено членами кафедры производства самолетов МАИ / под руководством и ред. В. Ф. Боброва. – М. ; Л. : Глав. редакция авиационной лит., 1937. – 764 с.*
35. *Держархів м. Києва*, Р-1526, оп. 1, спр. 16 [Викторин Флавианович Бобров. Некролог в газете „Пропеллер” (Орган парткома, дирекции, комитета ВЛКСМ, профкома и месткома М. А. И.) – 1946. – 23 апр. – № 24 (656)], 2 арк.
36. *Держархів м. Києва*, Р-1526, оп. 1, спр. 9 [Газета „Пропеллер” (Орган парткома, дирекции, комитета ВЛКСМ, профкома и месткома М. А. И.) – 1945. – 2 окт., 1 арк.
37. *Держархів м. Києва*, Р-1526, оп. 1, од. зб. 10 [Свидетельство о смерти В. Ф. Боброва (повторное, выданное 9 июля 1956 г.)], 2 арк.
38. *Институт рукопису НБУ ім. В. І. Вернадського, ф. 275, спр. № 1406 [Письмо В. А. Герасименко-Ленского С. И. Карацубе от 11 июля 1969 г.], 4 арк.*