



УДК 930.253:[929Бобров:629.73](477)

Леся Халецька

МАЛОВІДОМІ СТОРІНКИ ЖИТТЯ І ДІЯЛЬНОСТІ В. Ф. БОБРОВА ЗА ДОКУМЕНТАМИ ФОНДУ ОСОБОВОГО ПОХОДЖЕННЯ ДЕРЖАВНОГО АРХІВУ м. КИЄВА

На основі документів фонду особового походження В. Боброва, що зберігається у Державному архіві м. Києва, висвітлено малодосліджений період біографії видатного діяча української авіації.

Ключові слова: В. Бобров, м. Київ, Київський політехнічний інститут, повітроплавна секція, авіаційні майстерні, авіаційний парк. м. Полтава, Українська Центральна Рада, гетьманська і петлюрівська влада, більшовики, Червона Армія.

Віктор Флавіанович Бобров (1884–1946 рр.) – видатний діяч української авіації, засновник та перший директор Київського авіаційного заводу (вересень 1920 р. – грудень 1921 р.), ректор Київського політехнічного інституту (далі – КПІ) (1921–1929), професор Московського авіаційного інституту (1933–1946 рр.). Його життєвий, науковий, трудовий шлях відображений у працях таких дослідників українського літакобудування та авіації як М. Згуровський¹, В. Савін², А. Троценко³. Однак дослідники акцентують увагу, передусім, на професійній діяльності В. Боброва як авіаційного інженера, організатора авіаційної галузі в Україні. В. Татарчук, використавши серед інших і раніше не введені в науковий обіг документи Державного архіву м. Києва (далі – Держархів м. Києва), акцентує увагу на діяльності В. Боброва напередодні і в період Першої світової і громадянської воєн⁴. Однак деякі авторські твердження, зокрема щодо неможливості участі В. Боброва в повітроплавному гуртку КПІ, потребують додаткового обґрунтування, так само на подальше дослідження чекає життя та діяльність В. Боброва періоду 1917–1920 рр.

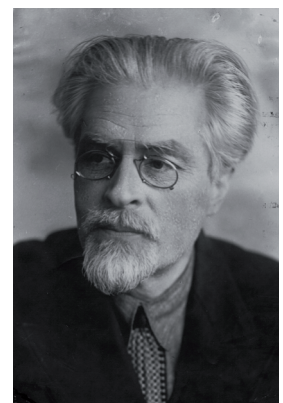
Метою статті є висвітлення маловідомих сторінок життя В. Боброва до 1921 р. на основі документів фонду особового походження Держархіву м. Києва. Наведені фактами можуть неоднозначно сприйматися науковою спільнотою і широким загалом та ставлять на порядок денний необхідність ґрунтовнішого вивчення дорадянського періоду життя В. Боброва.

Документи, пов'язані з життям та діяльністю В. Боброва, представлені у фонді Ф. Р-1526 «Бобров Віктор Флавіанович – професор, вчений у галузі авіаційного будівництва»⁵. Ці документи були передані на постійне зберігання до Київського міського державного архіву у грудні 1974 р. в кількості 1 кг інженером С. Карацубою, який був особисто знайомий з В. Бобровим спо-

чатку як студент та дипломант, а згодом – як викладач на його кафедрі в КПІ.

Фонд містить 21 справу (1904–1971), де представлено біографічні документи та фотографії. *Біографічні документи:* діаграма викладання предметів на механічному відділенні КПІ з оцінками студента В. Боброва (1904, 1905); трудовий список (трудова книжка) (1908–1938); витяг з метричної книги Києво-Володимирського собору про шлюб В. Боброва і Г. Гур'євої (1909); членський квиток кандидата у члени Київської ради наукової організації праці (1927); гостьовий квиток на засідання Надзвичайного VIII Всесоюзного з'їзду Рад (1936); рішення Вищої атестаційної комісії про затвердження професором (1939), автобіографія, анкети (1942, 1945); Указ Президії Верховної Ради СРСР про нагородження орденом Трудового Червоного Прапора (2 жовтня 1945 р., газета «Пропеллер»); вітання співробітників Московського авіаційного інституту (1945); свідоцтво про смерть (1946); некролог в газеті «Московський більшовик» (1946); статті, присвячені В. Боброву (1946, газета «Пропеллер») та відкриттю меморіальної дошки (1971, газета «Прапор змагання»).

Фотографії: В. Боброва (1909–1911, 1919–1922, 1931–1932, 1934, 1936, 1940), з дружиною, дочкою (1909–1935), серед професорсько-викла-



В.Ф. Бобров –
головний
конструктор,
професор МАІ,
(Москва, 1940-і рр.)



Ректор КПІ В.Ф. Бобров среди професе. - преподават. соціологич. іст. Сидять, слева направо: Бобров В.Ф., Шенберз, Кобелев, Калинин, Зворыкин, Кошелев, Гейдель, Ситупин, Синецук. Стоять, справа налево: Угленко, Жирицкий, Сухомел, через двух Касяненко, через одного Силинський, Кравчук, Бабик, Коломорохов, Вогач, Маркович, через одного Ладженский, Шумица
1923 - 1924. и другие.

Ректор КПІ В.Ф. Бобров (сидить перший ліворуч)
серед професорсько-викладацького складу інституту

дацького складу КПІ (1923–1924), членів авіаційного науково-технічного товариства при КПІ (1925).

Вікторин Флавіанович Бобров народився 8 травня (26 квітня) 1884 р. у місті Камишині Саратовської губернії Російської імперії. Його батько, статський радник Бобров Флавіан Павлович⁶ походив з духовного стану, був власником родинного будинку в Саратові. Ф. Бобров до 1921 р. викладав природничо-історичні дисципліни у Саратовському реальному училищі⁷. Мати В. Боброва – Катерина Василівна, походила з вологодських селян, була вихованкою сирітського будинку⁸. В. Бобров за національністю був росіянином⁹, належав до православної релігійної конфесії¹⁰.

Окрім Вікторина, у сім'ї Бобрових виховувалися його старший брат – Флавіан Флавіанович, у майбутньому – доктор технічних наук, професор КПІ, молодший брат – Павло Флавіанович, майбутній лікар, сестра – Зінаїда Флавіанівна¹¹

З 14 років Вікторин почав займатися репетиторством, пізніше, у студентські роки, виконував креслярські, конструкторські замовлення, мав оплачувану заводську практику, оскільки потріб-

но було допомагати великій сім'ї. До того ж батько щомісячно сплачував борг за позику на будівництво будинку для сім'ї¹².

Відразу після закінчення Саратовського реального училища у 1903 р., він вступив до КПІ, навчання в якому завершив у 1910 р.¹³, отримавши звання інженера-технолога (механіка) із дипломом I ступеня¹⁴. Таке тривале навчання, на думку майбутнього студента В. Боброва – С. Карацуби, пояснюється не лише перевантаженням навчальних планів, але також і неодноразовим довготривалим припиненням навчання в КПІ у зв'язку з революційними подіями 1905–1907 рр.¹⁵

В інституті В. Бобров належав до складу Саратовського земляцтва та брав участь у студентських виступах, приклад участі в одному з яких наводить С. Карацуба¹⁶. 15 січня 1905 р. у великій фізичній аудиторії КПІ студенти організували зібрання на знак протесту проти розстрілу петербурзьких робітників. На спробу наряду поліції, підсиленого військовими частинами, на чолі з поліцмейстером Києва полковником В'ячеславом Цихоцьким (до речі, відомим казнокрадом й хабарником¹⁷), розігнати студентів, останні відповіли холодним душем із пожежних брандспойтів.



Студент КПІ
В.Ф. Бобров, 1909 р.

був неминучим. Урятував механік інституту т. Ружицький (ймовірно, Михайло Степанович Ружицький, який працював на кафедрі опору матеріалів КПІ з 1898 р. до 1956 р. – Л. Х.), який показав нам підземний хід з підвалу головної будівлі до кочегарки, звідки через сад на Польову вулицю. Усі уникли арешту»¹⁸.

Ще до завершення навчання 29 травня 1909 р. В. Бобров повінчався у Володимирському соборі м. Києва з Анною Миколаївною Гур'євою, 20-річною селянкою села Пасенова Молочиського повіту Ярославської губернії¹⁹. У 1913 р. у Бобрових народилася донька Лідія²⁰.

Із 1904 р. В. Бобров входив до складу Механічного гуртка КПІ. З цього часу він захопився повітроплаванням і авіацією. За ініціативою професора електротехніки М. Артем'єва, учня і послідовника видатного вченого професора М. Жуковського, палкого пропагандиста ідей планеризму, у 1905–1906 рр. при Механічному гуртку була створена повітроплавна секція²¹. У 1908 р. секція перетворилася на Повітроплавний гурток із кількома відділами: аеропланів, гелікоптерів, орнітоптерів, дигунів²².

У своїй автобіографії²³ В. Бобров стверджував, що ще студентом КПІ разом із іншими товаришами у 1905–1906 рр. організував студентський гурток повітроплавання й авіації і до завершення інституту був його віце-головою. Той факт, що одночасно з 1908 р. він працював на Кам'янській (м. Кам'яне Тверської губернії) паперовій фабриці механіком²⁴, а також відсутність в опрацьованих архівних документах, періодичній пресі того часу підтверджень про участь В. Боброва в діяльності Повітроплавного гуртка дали підставу В. Татарчуку стверджувати про не-

Скориставшись затримкою, викликану спробою професорів Червінського, Вотчела та Іванова заспокоїти поліцеймейстера, більше 300 студентів устигли втекти. «Козаки оточили КПІ (головну будівлю), де затрималася частина студентів після сходки. Арешт

можливість В. Боброва «брати в цьому жодної участі»²⁵. На нашу думку, не слід беззастережно робити подібні висновки. С. Карацуба у своїй доповіді наводить уточнюючі дані: з 1905 р. до 1909 р. В. Бобров обирався віце-головою спочатку Повітроплавної секції, а потім, з листопада 1908 р., Повітроплавного гуртка КПІ²⁶. А, отже, принаймні до травня 1908 р. В. Бобров міг брати участь у діяльності якщо не гуртка, то принаймні Повітроплавної секції (до речі, у травні 1909 р. В. Бобров теж був у Києві, де одружився, про що йшлося раніше). Дивним став би факт раптового призначення абсолютно далекої від повітроплавання й авіації людини інженером-механіком в Авіароту чи Авіаційні майстерні²⁷.

В анкеті²⁸ зазначено, що з листопада 1911 р. до лютого 1913 р. В. Бобров працював механіком на Київській Печерській водопровідній станції. С. Карацуба пише, що до 1913 р. В. Бобров працював також проектувальником і конструктором у Київському представництві німецьких фірм із двигунів і загального машинобудування.

Із лютого 1913 р. В. Бобров починає працювати в авіації: до травня 1914 р. – механіком 2-ої Авіаційної роти (авіаційних майстерень) м. Севастополь; із травня 1914 р. до травня 1918 р. – старшим механіком 6-го Авіаційного парку (авіаційних майстерень) Південно-Західного фронту²⁹. У цей період під час наступу російської армії на фронті під керівництвом В. Боброва побудовані і введені в дію паркові авіамаїстерні в Севастополі, Одесі (тут він надавав також консультаційні послуги на заводі «Анатра»), у Львові, Перемишлі, Тернополі, під час відступу російських військ – у Жмеринці, Полтаві, Києві³⁰. Працюючи як конструктор-винахідник у 6 авіапарку, він розробив спеціальну турнель до літака «Ньюпор», пристосування для фар, прилад

Саратов, учень
Реального училища
В.Ф. Бобров





для регулювання літаків тощо. Його розробки були запроваджені у виробництво³¹. Щодо проходження військової служби, він зазначив, що на дійсній військовій службі в царській армії не перебував³².

Одночасно з професійною діяльністю В. Бобров проводив в авіаційних частинах бесіди-лекції зі спеціальних дисциплін на різноманітних курсах до 1919 р., коли почав викладати у вищих технічних вузах (до 1921 р. за сумісництвом)³³.

Найбільш малодослідженим у біографії цього видатного діяча української авіації є відрізок часу від 1917 р. до 1920–1921 рр. Постає справедливе питання довіри до свідчень В. Боброва, подальша наукова і професійна діяльність якого пов'язана з радянським режимом. Однак невірним буде і не зважати на ці свідчення, що, ймовірно, потребують додаткового вивчення. Отже, із початком Лютневої революції у березні 1917 р. В. Бобров обирається членом Військового Комітету Ради офіцерських і солдатських депутатів Жмеринського гарнізону³⁴ (сам В. Бобров пише, що був обраний у Жмеринську раду робочих і солдатських депутатів³⁵). У листопаді 1917 р., очевидно перебуваючи з 6-м Авіапарком у Полтаві, на загальних зборах був обраний комісаром полку і затверджений Радою революції м. Полтава³⁶. Невдовзі був заарештований органами Центральної Ради «за політичну роботу і військові дії проти влади Центральної Ради на Україні (закреслено)³⁷, засуджений до розстрілу і визволений революційними солдатами Полтавського гарнізону під керівництвом члена ради революції Кричевського³⁸.

Принагідно зауважимо, що 27 жовтня 1917 р., у відповідь на події у Петрограді, в Полтаві відбулося засідання міської Думи. За участю більшовицької фракції Думи було прийняте рішення про підтримку Центральної Ради і засудження більшовицького перевороту. Гласні були повідомлені С. Косенком про створення Ради революції (на чолі з Я. Городецьким), завданням якої стало забезпечення охорони правопорядку і проведення виборів до Всеросійських Установчих зборів³⁹. На кінець 1917 р. діяльність Ради радикалізувалася, у місті панувало безладдя. 6 січня 1918 р. до Полтави вступили більшовицькі війська під командуванням Муравйова. 28 січня 1918 р. був створений Військово-революційний трибунал, до складу якого серед інших входив товариш обвинувачувача Кричевський⁴⁰.

У ніч з 8 на 9 квітня 1918 р. до Полтави вступили спочатку кінний полк імені Гордієнка Української Залізної дивізії генерала Натієва, а

наступного дня й німецька кіннота⁴¹. У цей час В. Бобров уже перебував у Києві, де, за його свідченнями, жив «за Гетьманської і Петлюрівської влади» з березня 1918 р. до лютого 1919 р. і перебував від призову до гетьманського війська⁴². С. Карацуба зазначає, що В. Бобров був вивезений гетьманцями з Полтави до Києва на броньовику і призначений головним інженером 5-го авіапарку, якому були передані рештки майна 3-го і майно 6-го авіапарків, з особистим складом у кількості 700 осіб⁴³. Сам В. Бобров свідчить, що з травня 1918 р. до лютого 1919 р. працював старшим механіком 5-го авіаційного парку м. Києва⁴⁴. Працював, ймовірно, із перервою, оскільки в іншому місці анкети читаємо «займався за приватним наймом з травня 1918 р. до грудня 1918 р. (коли захворів) в авіаційних майстернях Київського парку на посаді старшого механіка і вів з більшовиками підпільну роботу»⁴⁵. За спогадами С. Карацуби, багатьох більшовиків, що перебралися до Києва з Полтави (Яковчука, Кролюка, Шелудякова, Шидловського та інших) В. Бобров не лише влаштував у 5-ий авіапарк, але й переховував у себе на квартирі за адресою вул. Борщагівська, 91 а⁴⁶.

Після захоплення Києва більшовиками з лютого до серпня 1919 р. В. Бобров був призначений керівником Головних авіаційних майстерень Червоного повітряного флоту України, які почали працювати на території 5-го авіапарку⁴⁷. Одночасно він був офіційно зарахований до Червоної Армії (демобілізований у вересні 1920 р.)⁴⁸.

Окрім ремонту літаків відновлені авіамайстерні стали майданчиками для заснування авіаційної школи техніків-механіків при КПІ та льотної на Пост-Волинському⁴⁹.

У зв'язку з захопленням Києва денікінськими військами 31 серпня 1919 р. авіаційні майстерні були евакуйовані до Москви, де В. Бобров продовжував виконувати обов'язки керівника об'єднаних авіаційних майстерень Московської школи авіації до січня 1920 р.⁵⁰ Одночасно він займався науково-експериментальною діяльністю з професором М. Жуковським, брав участь у роботі Комісії Ради воєнної промисловості при Надзвичайному уповноваженому з постачання армії і флоту в якості керівника відділу Управління Червоного повітряного флоту України Київського і Харківського військових округів⁵¹.

Після звільнення Києва у грудні 1919 р. від військ Денікіна з 20 січня до серпня 1920 р. В. Бобров обіймав посаду керівника та інспектора авіатехніки Київського окремого управ-



Ректор КПІ В.Ф. Бобров у своєму кабінеті,
Київ, 1922–1923 рр.

ління Червоного повітряного флоту України⁵². У березні 1920 р., відповідно до наказу № 415 Надзвичайного уповноваженого з постачання армії і флоту 5-ий авіаційний полк був відновлений у Києві⁵³.

З 6 травня до 12 червня 1920 р. В. Бобров разом із 5-им авіаполком перебував в евакуації у містечку Карлівка Полтавської губернії у зв'язку з наступом «білополяків»⁵⁴. Невдовзі після повернення до Києва у серпні 1920 р., за розпорядженням Головного повітрофлоту, 5-ий авіаполк був розформований, обладнання та майно передане в авіачастини Єльця.

В умовах нищення авіаційного потенціалу Києва і України загалом В. Бобров у доповіді на ім'я Голови Головного управління об'єднаних авіаційних заводів (Головавіа) піддає нищівній критиці дії Центру, наполягає на припиненні вивезення майна авіаційних виробничих об'єктів до Росії і пропонує призначити його відповідальним за організацію авіамайстерень у Києві з перспективою заснування на їх основі авіаційного заводу⁵⁵. Завдяки його зусиллям відправлена до Москви делегація у складі В. Боброва, В. Чвертка та В. Герасименка-Ленського повернулася до Києва 12 вересня 1920 р. з наказом № 15187 для Головавіа про організацію у Києві Державного авіаційного заводу № 12 («ДАЗ-12») з авіаремонтним і радіаторно-серійним відділами. Його управляючим був призначений В. Бобров, комісаром – В. Герасименко-Ленський. Через рік радіаторно-серійний відділ був переведений до Москви на завод «Дукс», а ДАЗ – 12-им мандатом від 20 вересня 1921 р. за № 8667 отримав нову назву «Ремповітря-6» (сьогодні це – державне підприємство «Київський завод «Авіант») і перейшов у підпорядкування «Промповітря». Директором заводу до грудня 1921 р. був В. Бобров⁵⁶.

Що стосується служби у лавах Червоної Армії, то протягом 1920–1922 рр. В. Бобров перебував у частинах особливого призначення, «брав участь проти бандитизму на Україні»⁵⁷.

Із 1924 р. В. Бобров – член ВКП(б) (партійний квиток № 1880840), прийнятий до партійної організації КПІ Жовтневого райпарткому м. Києва⁵⁸. Був членом профспілкових організацій: із 1919 р. – Союзу металістів, з 1932 р. – Союзу працівників вищої школи і наукових установ (квиток № 215653), у секції наукових робітників з 1923 р.⁵⁹

Ось як запам'ятався В. Бобров його студенту та дипломанту С. Карацубі: «Внешний вид – фигура заурядная. Чеховский облик. Приветливая, слегка болезненная улыбка. Мягкое рукопожатие. Спокойные движения. Негромкая плавная речь. С его появлением создавалась атмосфера уравновешенности, деовитости, серьезности, уверенности.

За 10 лет я не помню случая, чтобы он повысил голос, хотя обстановка часто побуждала к этому. Он только начинал чеканить слова – в голосе чувствовалась сталь. Для адресата это значило гораздо больше, чем истерический разнос.

Внутреннее содержание – предельная целеустремленность, бескомпромиссность, независимость суждений, готовность к подвигу – огонь на меня!»⁶⁰.

Таким чином, зважаючи на неповноту автобіографічних свідчень В. Боброва, виникає потреба у подальшому вивченні документальних джерел з метою реконструювання біографії вченого періоду дореволюційних років і національно-визвольних змагань 1917–1920 рр.

¹ Згуровский М. З. Киевские политехники – пионеры авиации, космонавтики, ракетостроения. – 2-е изд., перераб. и доп. – Киев : НТУУ «КПИ», 2011. – С. 133–156.

² Савин В. С. Авиация в Украине. – Харьков : Основа, 1995. – 264 с.

³ Троценко А. М. Історія цивільної авіації України. – Київ, 2004. – 637 с.

⁴ Татарчук В. В. Вчений у галузі авіабудування В. Ф. Бобров (1884–1946): віхи біографії (до 130-річчя з дня народження) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://inb.dnsgb.com.ua/2014-3/14.pdf>. – Назва з екрана.

⁵ Держархів м. Києва : анов. реєстр описів. Т. 2 : Фонди радянського періоду та періоду незалежності України. – Київ, 2007. – С. 365.

⁶ Державний архів м. Києва (далі – Держархів м. Києва), ф. Р-1526, оп. 1, спр. 2, арк. 1.

⁷ Там само, спр. 6, арк. 5.

⁸ Там само.



- ⁹ Там само.
- ¹⁰ Там само, спр. 2, арк. 1.
- ¹¹ Там само, спр. 6, арк. 9.
- ¹² Там само.
- ¹³ Там само, спр. 6, арк. 5.
- ¹⁴ Там само, спр. 6, арк. 1.
- ¹⁵ Там само, спр. 13, арк. 2.
- ¹⁶ Там само, арк. 3-4.
- ¹⁷ *Бутченко М.* Прислуги закона. Мздоимство полицейских превратило Киев в самый криминогенный город Российской империи [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://korrespondent.net/kyiv/1561763-korrespondent-prislugi-zakona-mzdoimstvo-policejskih-prevratilo-kyiev-v-samuj-kriminogennyj-gorod-r>. – Загл. с экрана.
- ¹⁸ Держархів м. Києва, ф. Р-1526, оп. 1, спр. 13, арк. 3.
- ¹⁹ Там само, спр. 2, арк. 1.
- ²⁰ Там само, спр. 6, арк. 9.
- ²¹ *Савин В. С.* Авиация в Украине. – С. 22.
- ²² Там же.
- ²³ Держархів м. Києва, ф. Р-1526, оп. 1, спр. 6, арк. 1.
- ²⁴ Там само, спр. 13, арк. 4.
- ²⁵ *Татарчук В. В.* Вчений у галузі авіабудування В. Ф. Бобров (1884–1946): віхи біографії (до 130-річчя з дня народження) [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://inb.dnsgb.com.ua/2014-3/14.pdf>. – Назва з екрана.
- ²⁶ Держархів м. Києва, ф. Р-1526, оп. 1, спр. 13, арк. 3.
- ²⁷ Там само, спр. 6, арк. 6.
- ²⁸ Там само.
- ²⁹ Там само.
- ³⁰ Там само, спр. 13, арк. 4.
- ³¹ Там само, арк. 8.
- ³² Там само, спр. 6, арк. 5.
- ³³ Там само, арк. 1.
- ³⁴ Там само, спр. 13, арк. 4.
- ³⁵ Там само, спр. 6, арк. 2.
- ³⁶ Там само, спр. 13, арк. 4.
- ³⁷ Там само, спр. 6, арк. 5.
- ³⁸ Там само, спр. 13, арк. 4.
- ³⁹ Полтава [Електронний ресурс] : іст. нарис. – Полтава : Полтав. літератор, 1999. – С. 132. – Режим доступа: http://histpol.narod.ru/books/poltava_hist_essay/008.htm. – Назва з екрана.
- ⁴⁰ *Несвіцький О. О.* Полтава у дні революції та в період смуту 1917–1922 рр. [Електронний ресурс] : щоденник / Держ. архів Полтав. обл., Полтав. крайове об'єднання Всеукр. т-ва «Просвіта» ім. Т. Шевченка. – Полтава, 1995. – 280 с. : іл. – Режим доступа: <http://histpol.pl.ua/ru/biblioteka/ukazatel-po-nazvaniyam?id=4822>. – Назва з екрана.
- ⁴¹ Полтава [Електронний ресурс] : іст. нарис. – Полтава : Полтав. літератор, 1999. – С. 133. – Режим доступа: http://histpol.narod.ru/books/poltava_hist_essay/008.htm. – Назва з екрана.
- ⁴² Держархів м. Києва, ф. Р-1526, оп. 1, спр. 6, арк. 5, 2.
- ⁴³ Там само, спр. 13, арк. 4.
- ⁴⁴ Там само, спр. 6, арк. 6.
- ⁴⁵ Там само, арк. 5.
- ⁴⁶ Там само, спр. 13, арк. 5.
- ⁴⁷ Там само.
- ⁴⁸ Там само, спр. 6, арк. 6.
- ⁴⁹ *Савин В. С.* Авиация в Украине. – С. 94.
- ⁵⁰ Держархів м. Києва, ф. Р-1526, оп. 1, спр. 6, арк. 6.
- ⁵¹ Там само, спр. 13, арк. 6.
- ⁵² Там само, спр. 6, арк. 6.
- ⁵³ Там само, спр. 13, арк. 6.
- ⁵⁴ Там само.
- ⁵⁵ Там само, спр. 13, арк. 6–7.
- ⁵⁶ Там само, арк. 7; спр. 6, арк. 6.
- ⁵⁷ Там само, спр. 6, арк. 2.
- ⁵⁸ Там само, арк. 6.
- ⁵⁹ Там само.
- ⁶⁰ Там само, спр. 13, арк. 15.

Основываясь на документах фонда личного происхождения Государственного архива г. Киева освещен малоизученный период биографии выдающегося деятеля украинской авиации В. Боброва.

Ключевые слова: В. Бобров, Киев, КПИ, Воздухоплавательная секция, авиационные мастерские, авиационный парк, Полтава, Украинская Центральная Рада, Гетьманская и Петлюровская власть, большевики, Красная Армия.

The article highlights on the documents of the archives of personal origin of V. Bobrov, preserved in the State Archives of Kyiv City, a little known period in the biography of the outstanding figure of the Ukrainian aviation.

Key words: V. Bobrov, Kyiv, Kyiv Polytechnic Institute, an aeronautical section, aviation workshops, an aviation park, Poltava, the Central Council of Ukraine, the authority of the Hetman and Petlyura, the Bilshovyks, the Red Army.