

**Особистий пілот Гітлера.  
Спогади обергруппенфюрера  
СС. 1939-1945**

# Анотація

Шеф-пілот Адольфа Гітлера, один із найкращих льотчиків Європи, згадує про тих, кого йому довелося перевозити на своєму борту. Вищі посадові особи, дипломати, сам фюрер постають у його оповіданнях з несподіваного боку, ситуації, розказані Бауром, яскраво та жваво малюють тих, від кого залежали долі світу у XX столітті.



**ГАНС БАУР**

**СПОГАДИ  
ОБЕРГРУППЕНФЮРЕРА СС  
1939-1945**

**ОСОБИСТИЙ  
ПІЛОТ  
ГІТЛЕРА**

Видавництво  
«К Н Т»  
Київ — 2025

УДК 94”1939/1945”

Б 29

Переклад українською — *Віктор Стець*

**Ганс Баур**

**Б 29** Особистий пілот Гітлера. Спогади обергрупенфюрера СС. 1939 — 1945. / Ганс Баур. — Київ: Видавництво «КНТ», 2025. — 494 с.

**ISBN 978-611-01-3429-3**

Шеф-пілот Адольфа Гітлера, один із найкращих льотчиків Європи, згадує про тих, кого йому довелося перевозити на своєму борту. Вищі посадові особи, дипломати, сам фюрер постають у його оповіданнях з несподіваного боку, ситуації, розказані Бауром, яскраво та жваво малюють тих, від кого залежали долі світу у ХХ столітті.

ISBN 978-611-01-3429-3

© Видавництво «КНТ», 2025.

## ПЕРЕДМОВА

Коли я взявся за роботу над своїми спогадами, у мене і в думках не було давати нове трактування тим чи іншим подіям світової історії. Усе моє життя було підпорядковане бажанню літати. У моєму розумінні щастя жило десь між землею і небом. Шум пропелера – моя улюблена музика. Великі та всемогутні люди свого часу ставали моїми пасажирами, і забезпечення їхньої безпеки було моєю головною турботою. Разом зі мною літали видатні діячі науки і мистецтва, короновані особи, а також великі політики з багатьох країн. Але оцінювати їхній внесок в історію не входить у моє завдання.

Відповідно, задум цієї книги полягає не в тому, щоб когось у чомусь звинувачувати або в чомусь виправдовувати. Я не ставив перед собою іншої мети, окрім як освіжити свою пам'ять і висвітлити деякі епізоди та події, які здаються мені важливими. Тією мірою, якою вони відображають свій час і висвітлюють долі людей, нехай ці спогади послужать внеском у вивчення історії тієї епохи, якій вони присвячені. Крім того, я також ставив перед собою завдання дати можливість своїм читачам хоча б подумки взяти участь у славних перельотах, маршрути яких пролягали через гори, долини, а також кордони між державами, незалежно від того, була ясна чи похмура погода.

Я намагався відобразити події так, як вони мені уявлялися свого часу і як я їх особисто переживав. Я намагався

уникати зайвої сенсаційності та інформації загального характеру. Про те, що я не знаю достовірно, я просто не згадував.

Нібито переглядаючи кольоровий захопливий фільм, я прокручую в пам'яті події та персонажі минулих років, які справили на мене незабутнє враження. Вони і сьогодні є для мене живою реальністю. Я пройшов довгий шлях від моєї милої батьківщини у Верхній Баварії до російської в'язниці, а потім знову повернувся на рідну землю. Але найвищою точкою цього нескінченно довгого шляху стали події та враження того періоду, коли я мав можливість літати.

*Ганс Баур*

## **Розділ 1**

# **ДОЛУЧЕННЯ ДО АВІАЦІЇ В РОКИ ВІЙНИ І МИРУ**

### **Моє найзаповітніше бажання – літати**

Я народився 1897 року в містечку Ампфінг поблизу Мюльдорфа, тобто в такому місці, яке одного разу зіграло в німецькій історії важливу роль. У віці двох років я переїхав разом зі своїми батьками до Мюнхена, де пізніше навчався в початковій і середній школах. У той час я навіть і не підозрював, що одного прекрасного дня стану льотчиком. Я розпочав свою трудову діяльність як помічник продавця в залізній крамниці. Можливо, все моє життя так і пройшло б між місцем за прилавком і касовим апаратом, якби не вибухнула світова війна.

На той час, коли почалася Перша світова, мені вже виповнилося сімнадцять років, і я опинився під владою хвили патріотичного піднесення, що захлснула всю країну. Чи варто дивуватися, що в мені також прокинулося сильне бажання стати солдатом. Мій батько, природно, не заохочував цей порив. Усіма доступними способами він намагався відмовити мене від здійснення наміченого плану, але я з усією юнацькою палкістю відкидав будь-які доводи доти, доки, вреш-

ті-решт, він не дав згоду на те, щоб я вступив добровольцем до піхотної частини, що дислокувалася в Кемптені. Однак там мене забракували. Як виявилось, мій зріст був нижчим за необхідний. Там також порахували, що я занадто молодий для того, щоб тягати на спині важкий ранець. У дуже доброзичливій манері вони мені порадили трохи підрости і запевнили в тому, що війна триватиме довго, тож у мене ще буде можливість віддати всі свої сили на благо батьківщини. Це мене дуже збентежило, і я повернувся у свою крамницю в дуже поганому настрої.

Проте я вирішив не здаватися. Як я вважав, льотчики не повинні тягати ранці. Тому у вересні 1915 року я вирішив знову випробувати удачу. Щоб напевно домогтися свого, я звернувся безпосередньо до німецького кайзера і попросив його допомогти мені отримати призначення в запасний авіаційний дивізіон у Шляйсгаймі. Можете бути впевнені, я не отримав прямої відповіді від кайзера, натомість зі Шляйсгайму надійшов лист такого змісту: «Ваше звернення до Його Величності Кайзера Німеччини було переадресовано нам. На жаль, наразі штат повністю укомплектований, тому ми не можемо прийняти вас на службу. Ми звернемося до Вас у разі потреби».

Це перший документ, який стосується моєї кар'єри льотчика і який я досі зберігаю. Я отримав його за деякий час до того, як моя мрія нарешті здійснилася. Я чекав відповіді чотири тижні, і моє терпіння вже було на межі. Потім я написав кайзеру знову, цього разу з проханням надати мені посаду у військово-морській авіації. З військово-морського міністерства в Берліні надійшла відповідь, що моєму запиту дано хід і що я негайно маю вирушати до Вільгельмсгафена. За два



дні надійшли звістки зі Шляйссгайма, з яких випливало, що я можу вступити на службу в запасну авіаційну ескадрилью, яка там дислокувалася. Вибір не становив для мене великих труднощів. Я зібрав свої речі і 26 листопада 1915 року вирушив у Шляйссгайм. Після двох місяців ґрунтовної підготовки мене зарахували в авіаційне з'єднання «1В», де мене радо зустріли мої нові товариші. Коли вони побачили ніжний пух на моєму підборідді, то почали висловлювати різні думки щодо того, чи повинен я був вступати на військову службу. Вони розглядали таких, як я, як останній резерв, і один із них сказав: «Якщо як поповнення до нас направляють таких, як ти, значить, у нашої країни більше не залишилося резервів і війна довго не триватиме». Природно, що подібні висловлювання не надавали мені особливої впевненості у своїх силах, і я не сперечався з ними. Спочатку я намагався взагалі не виявляти власних бажань і добровільно погодився на службу як писар при штабі.

## **Обхідний шлях до літаків**

Моя штабна служба не передбачала взагалі будь-яких контактів із літаками, а тільки дозволяла милуватися на них збоку, тому я попросив у командира ескадрильї дозволу працювати біля літаків вечорами: я твердо вирішив стати льотчиком якнайшвидше. У командира таке бажання викликало посмішку, але він дозволив мені мити двигуни, після того, як я закінчу всі справи в штабі. Це було не зовсім те, що я хотів, але, принаймні, тепер я був у безпосередньому контакті з механіками і літаками. Проте перебіг подій ніколи не

можна передбачити заздалегідь точно так само, як і перебіг випробувального польоту.

Час від часу з відділу комплектування кадрів надходили директиви, в яких йшлося про те, що добровольці можуть направлятися на льотні посади. Оскільки я служив при штабі, ці директиви першочергово потрапляли до моїх рук, тому я писав рапорти і просив командира направити мене на льотну службу. Наш командир у чині капітана, який симпатизував мені, сказав: «Милий Ганс, у тебе занадто маленький зріст, а крім того, ти все ще занадто молодий. Напевно вони відправлять тебе назад після співбесіди. Однак, щоб показати тобі мою прихильність, я направлю тебе до приймальної комісії у Ферфірсі. Там вони й вирішать, чи зможуть знайти тобі застосування».

Ось так я й потрапив до Ферфірса. Там я побачив високих м'язистих чоловіків, які також бажали стати льотчиками, деякі з них були удостоєні високих військових нагород, тоді як я був непримітним коротуном і простим солдатом. Суперництво з ними викликало в мене деякі побоювання. Іспити були надзвичайно суворими. Зі ста тридцяти п'яти осіб, які на них прибули, залишилося тільки тридцять п'ять. Усіх інших відправили назад. Я не отримав жодної інформації щодо того, був я прийнятий чи ні. Коли я повернувся до штабу, капітан висловив певний скепсис із цього приводу: «Ось бачиш, милий Гансе, вони відправили тебе назад.

Значить, вони не знайшли для тебе застосування». Трохи подумавши, я відповів: «Більшості з них було сказано, що в них проблеми з серцем або ж якісь інші вади. Вони особливо не обладіяли мене, але відправили в частину з приписом

повернутися через чотири тижні». Через чотири тижні, на мою найбільшу радість, раптово надійшли новини зі Шляйсгайма: «Механік (так моя посада все ще іменувалася на той час) Ганс Баур має негайно прибути в Мільбертсхофен біля Шляйсгайма». Мій капітан спершу втратив дар мови, а потім привітав мене з таким несподіваним успіхом.

## **Нарешті геть від землі**

Оскільки я давно захоплювався технікою і мав золоті руки, мені було легко впоратися з тими труднощами, з якими в технічній школі стикалися майбутні льотчики. Коли мене перевели в льотну школу в Герстхофені, до одного інструктора було прикріплено шість курсантів. За три дні я вже виконав вісімнадцять тренувальних польотів. Здавалося, мій наставник був дуже задоволений моїми успіхами. Він сказав мені: «Якщо ти бажаєш і відчуваєшся досить упевнено, то можеш здійснити свій дев'ятнадцятий політ самостійно». Зазвичай курсанту належало виконати від тридцяти п'яти до сорока тренувальних польотів, перш ніж його допускали до самостійних польотів. Я був першим, кому було дозволено це зробити раніше.

Перед тим як я вирушив у свій перший одиночний політ, я переговорив з одним із найдоросліших курсантів, який збирався складати свій третій іспит, і він мені пояснив, як треба робити штопор. Інструктор нам нічого не розповідав про це, оскільки ми не вивчали жодних фігур пілотажу, крім зльоту і посадки. Існувала офіційна заборона на зліт інших літаків

під час кожного одиночного польоту. Усі чекали на льотчика, який мав здійснити три успішні посадки.

## Нарешті одиночний політ

Я був абсолютно спокійний, коли сів у свій літак. Це був старий «Альбатрос» із мотором потужністю 100 кінських сил. Ці літаки для свого часу були відносно непоганими. Вони розвивали швидкість до 110 кілометрів на годину. Я увімкнув двигун на повну потужність і набрав висоту 800 метрів. Ще ніколи у своєму житті я не забирався так високо. Під час тренувальних польотів ми підіймалися тільки на висоту від 100 до 200 метрів. Коли я досяг позначки 800 метрів, то скинув оберти і зробив усе точно так, як мене вчив курсант. Я повернув штурвал ліворуч і також трохи ліворуч зрушив важіль, що керує рулями висоти. Я розігнав мотор до потужності 800 обертів на хвилину, направивши машину плавно вниз. Коли літак попрямував донизу під надто крутим кутом, я знову злегка потягнув за ручку управління рулями висоти. Потім я почав кружляти в штопорі. Літак увійшов у нього плавно, і я благополучно опустився приблизно до 150 метрів, тобто до висоти, на якій зазвичай відбувалися тренувальні польоти. Тим самим я виконав поставлені завдання і пішов на посадку. Вона була виконана бездоганно, але коли я підрулив до місця стоянки літака, побачив свого розлюченого інструктора, який біг у мій бік і кричав: «Ти що, збожеволів? Про що ти тільки думаєш? Хто навчив тебе робити штопор? Я повинен був закрити тобі вуха, але йди сюди, пройдисвіт. Дозволь мені

потиснути твою руку. Будь розумницею і не витворяй більше таких фортелів. Ти ще занадто молодий для цього». Він одночасно посварив і привітав мене і був більш збуджений, ніж я сам. Я подякував йому і знову заліз у літак. Я виконав другий і третій польоти на звичайній висоті. Так я випурхнув з-під крила свого інструктора і став на крок ближче до складання трьох необхідних іспитів. Треба було зробити сотні злетів для того, щоб досягти необхідної льотної кваліфікації. Коли я готувався скласти свій другий іспит, курсанти, які починали навчання разом зі мною в одній групі, тільки готувалися до своїх перших самостійних польотів.

Я розумів, що таке авіація, дуже добре, і мій інструктор завжди відзначав мою майстерність. Витримавши третій іспит, я, природно, захотів повернутися на фронт. Оскільки я розраховував повернутися у свою частину, що перебувала на той час у Франції, я відправив туди листа. Я просив, щоб мене тут затримали ще на деякий час, доти, доки не надійдуть відповідні розпорядження. Виконати моє прохання виявилось легко, оскільки в школі авіаційних коригувальників артилерійського вогню, що розташовувалася в Графенвері, була одна вакантна посада, яка звільнилася після загибелі льотчика в авіаційній катастрофі. Зазвичай для подібних завдань використовували тільки досвідчених льотчиків, які мали бойовий досвід, оскільки під час коригування використовували справжні гранати, за розривами яких артилерійські спостерігачі й оцінювали відстані до цілі. Мій льотний інструктор не мав жодних заперечень щодо мого відрядження в Графенвер, оскільки я був його найкращим курсантом.

Протягом шести тижнів я займався коригуванням з повітря артилерійського вогню, і поступово мені в голову стала

закрадатися думка, що мій колишній командир дивізіону не горить особливим бажанням бачити мене знову. Тож я звернувся до командира авіабази з проханням направити мене на фронт за першої ж нагоди.

## **Нарешті знову на фронті**

Проте через два дні прийшли папери про переведення мене в колишню частину. Того вечора відбулася звичайна прощальна вечеря, і вже наступного дня мої товариші проводжали мене на поїзд. У Шляйсгаймі я отримав свої документи і вирушив у західному напрямку, до того місця, де мала розташовуватися моя ескадрилья. Протягом дев'яти днів я колесив Францією від одного контрольно-пропускного пункту до іншого, оскільки моя ескадрилья постійно переміщалася з одного місця на інше. Коли я врешті-решт знайшов свою частину і прибув до її розташування смертельно втомлений, мої товариші радісно мене вітали. Коли мене побачив командир ескадрильї, у нього округлилися очі, оскільки він вважав, що мене більше немає в живих. Він ніяк не міг повірити, що я знову перебуваю разом із ними, і зустрів мене зі словами: «Ми отримали звістки з відділу комплектування кадрів, що ти загинув в авіаційній катастрофі та згорів разом із літаком і що заміну тобі підібрати неможливо».

Але яким чином могла виникнути така помилка? Річ у тім, що в льотній школі навчалися три людини на ім'я Ганс Баур. Один із нас здійснив переліт через усю країну у своє рідне місто. Напевно, він хотів продемонструвати перед роди-

чами свою льотну майстерність, але прямо над рідною домівкою втратив контроль над керуванням літаком, і той врізався в землю і загорівся. У Шляйсгаймі вирішили, що це саме я загинув у катастрофі, і надіслали повідомлення про це командирі моєї ескадрильї. Він був щасливий і зворушений, що я повернувся живий і неушкоджений.

Льотні екіпажі, з якими я зустрічався, склалися, за деякими винятками, з уродженців різних областей Німеччини. Вони поставилися до мене з деякою настороженістю, головним чином тому, що старші механіки та їхні помічники вельми прихильно ставилися до мене. На жаль, наша льотна підготовка на деякий час призупинилася, оскільки безпосередньо перед наступом нам було заборонено виводити літаки з ангарів з міркувань секретності. Тим часом через чотири дні трапилася буря, яка перешкодила противнику літати над нашими позиціями. Нарешті настав довгоочікуваний момент. Літак був виведений з ангара і отримав дозвіл на виліт. Я мав летіти на літаку DFW у бік лінії фронту. Після короткого огляду я заліз у кабіну. Кинувши побіжний погляд на ручку управління і приладову панель, я запустив двигун на повні оберти.

Це було незабутнє відчуття, коли земля залишилася десь унизу, а я колами став підійматися вгору. Щоб показати іншим льотчикам те, чого я навчився в льотній школі, а також для їхньої розваги, я кидав свій літак то вліво, то вправо, перевалювався з крила на крило, демонстрував то круті віражі, то штопор. Через пів години я повернувся назад і ефектно посадив свій літак. Я завів його в ангар, де удостоївся бурхливих оплесків з боку механіків і льотчиків. Ставлення деяких льотчиків було більш стриманим. Кілька льотних спостерігачів

постаралися привернути до себе мою увагу, оскільки вони багато в чому залежали від тих пілотів, до яких їх приписували. Побачивши мою льотну майстерність, вони перейнялися до мене певною довірою. Але офіцер із числа технічного персоналу, якому я віддав рапорт, зустрів мене досить прохолодно. На підвищених тонах він заявив: «Якщо ти ще раз будеш виторжати в повітрі подібні номери, я накажу посадити тебе під замок! У нас скоро почнеться наступ, і нам будуть потрібні всі літаки. Мені не цікаво дивитися в перший же день на твої розмазані по землі мізки. Якщо будеш продовжувати в такому ж дусі, то з твоїм товстим черепом це трапиться дуже скоро».

Наступного дня також стояла похмура погода, тож французи не могли літати позаду наших позицій. Наступний випробувальний політ був запланований на 800-кілограмовому броньованому транспортному літаку AEG. Він був оснащений двигуном потужністю 220 кінських сил і міг досягати висоти 1100 метрів і розвивати максимальну швидкість до 140 кілометрів на годину. Літак був не дуже надійний. За всієї дальності польоту і набраної висоти його мотори були все-таки слабкі для такого гігантського аероплана. Мене запитали, чи хочу я на ньому літати. Чи треба говорити, що я погодився без зайвих слів?..

Розбіг у цього літака був порівняно довгим через його величезну вагу, але висоту він набирав упевнено. Щойно я досяг висоти 400 метрів, то спробував повернути вліво-вправо. Оскільки повороти вдавалися відносно непогано, я спробував лягти на крило. Це мені також вдалося, на подив тих, які вважали, що апарат не був настільки маневреним, і тому відмовлялися літати на ньому. Після приземлення я змуше-



ний був вислухати чергове попередження: офіцер-технік пригрозив, що подасть на мене рапорт командиру ескадрильї. Однак він симпатизував мені й обмежився зауваженням, щоб я надмірно не ризикував. У душі офіцер був дуже задоволений моєю майстерністю.

## Великий наступ

Почався великий наступ. Напередодні ввечері мене викликали до кабінету, де льотчики отримували накази і приписи на наступний ранок. Командування попередило нас про запобіжні заходи, оскільки п'ять тисяч артилерійських стволів були зосереджені на порівняно невеликому просторі, чого раніше ніколи не робилося. Нам слід було побоюватися ударної хвилі, оскільки ми літали лише на висоті 100 метрів. Звісно, літаки були озброєні і захищені бронею знизу, але могли постраждати від ударної хвилі і зенітного вогню. Крім того, також існувала небезпека опинитися на лінії перехресного вогню.

Було все ще темно, коли ми піднялися в повітря. У сильному збудженні ми підійшли до лінії фронту, щоб обстежити укріплення і район майбутніх операцій. Через густий ранковий туман видимість була практично нульовою. Однак час від часу туман розривали спалахи від вибухів гранат і ми могли мигцем поглянути на землю. Ми розгледіли окопи і солдатів, які перебігали ними. На нашому боці військові колони висувалися вперед і займали вихідні позиції. На французькому боці не було видно нікого, оскільки сильний артилерійський вогонь загнав жабників у бліндажі та щілини. Ми кружляли

над лінією фронту принаймні три години і, переконавшись у тому, що наступ наших військ успішно розвивається, попрямували в тил до французів. Коли ми побачили гігантські колони, що бредуть уздовж доріг, то вирішили їх атакувати. На наших літаках АЕГ було встановлено по два кулемети, спрямованих у бік хвоста, а також, на додаток, були так звані «божевільні миші» – зв'язки ручних гранат на ланцюгах, їх скидали гронами по шість штук. Ми пройшли над колонами на висоті приблизно 150 метрів і відкрили вогонь. Негайно виникла паніка. Багато возів було пошкоджено, а коней поранено, і вони заблокували рух усієї колони. «Божевільні миші» знайшли багато цілей. Візники в паніці бігли.

Само собою зрозуміло, що солдати в колоні не сиділи склавши руки і відкрили вогонь у відповідь. Число пробойн у крилах мого літака стрімко зростало. Кулі постійно клацали об фюзеляж, але відскакували від нього, оскільки корпус і мотор були броньованими. Так тривало приблизно протягом сорока п'яти хвилин, поки ми не витратили майже весь боєзапас. Раптово я помітив, що пропелер мого літака більше не обертається. Найімовірніше, він був пошкоджений. Я пояснив своєму спостерігачеві, що необхідно якомога швидше прямувати на нашу територію, оскільки я більше не можу утримувати висоту. Під час зворотного польоту ми помітили, що ворожа піхота починає перегруповуватися, і, як змогли, призупинили цей процес останнім гронам «божевільних мишей». Ми вели інтенсивний кулеметний вогонь і кружляли доти, доки не було пошкоджено двигун і з нього не вирвався струмінь спершу гарячої води, а потім мастила та пари. Я зняв захисні окуляри, бо вони були заляпані маслом, і черз

# Зміст

ПЕРЕДМОВА.....	3
<b>Розділ 1</b>	
ДОЛУЧЕННЯ ДО АВІАЦІЇ В РОКИ ВІЙНИ І МИРУ.....	5
<b>Розділ 2</b>	
РАЗОМ ІЗ ГІТЛЕРОМ НАД ГЕРМАНІЄЮ.....	109
<b>Розділ 3</b>	
МІЖ СТАЛІНГРАДОМ І ПІРЕНЕЯМИ.....	248
<b>Розділ 4</b>	
БЕЗ ЛІТАКА В БУНКЕРІ РЕЙХСКАНЦЕЛЯРІЇ.....	379
<b>Розділ 5</b>	
НЕСКІНЧЕННІ ПОНЕВІРЯННЯ ПО РОСІЇ – ЗНОВУ ДОДОМУ! ...	425
ПРИМІТКИ .....	490

ХУДОЖНЄ ВИДАННЯ

Ганс БАУР

ОСОБИСТИЙ ПІЛОТ  
ГІТЛЕРА  
СПОГАДИ ОБЕРГРУППЕНФЮРЕРА СС  
1939 — 1945

Переклад українською — *Віктор Стець*

Підписано до друку 02.12.2024 р. Формат 60x84 1/16.  
Друк цифровий. Папір офсетний. Гарнітура Times New Roman.  
Ум. друк. арк. 30,85. Тираж 300 прим.

ТОВ «КНТ»

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи  
до державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів  
видавничої продукції ДК № 581 від 03.08.2001 р.



[Перейти на сайт](#) →