

АЛЕКС ГРОМОВ

АРКТИКА
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ



Paulsen
Москва 2020

УДК 940.53
ББК 63.3(2)622
Г87

Громов А. Б.

Г87 Арктика в Великой Отечественной войне. – М. : Паулсен, 2020. –
316 с. : илл. 50.
Рецензент: К. А. Залесский

ISBN 978-5-98797-246-5

В год 75-летия победы в Великой Отечественной войне автор Алекс Громов представляет свою новую книгу, посвященную войне в Арктике.

Хотя всем интересующимся Арктикой хорошо известна выдающаяся роль наших солдат, краснофлотцев, местного населения и представителей коренных народов, обеспечивавших нужды фронта и тыла, эта страница истории все еще не так широко освещается в литературе. А между тем именно Арктика, Северный морской путь сделали возможной поставку столь необходимой Стране Советов помощи союзников, именно там проходили знаменитые полярные конвои.

Автор книги описывает события в Заполярье 1941–1945 годов, подкрепляя рассказ документами и фотографиями.

УДК 940.53
ББК 63.3(2)622

На обложке. Полуостров Рыбачий. Отряд разведчиков младшего лейтенанта И. Рясина.
Из архива Мурманского областного краеведческого музея.

ISBN 978-5-98797-246-5

© А. Громов, 2020
© ООО «Паулсен», 2020

Содержание

ЧАСТЬ 1

Предчувствие грозы

Довоенная Арктика	5
Планы немецкого командования по захвату арктических областей СССР . . . 10	
Тайные базы рейха в Арктике	13
«Граф Цеппелин» над Арктикой	18
Роль Финляндии в планах военных действий против СССР	22
Советские укрепрайоны в Арктике	27
Только не провокации!	30
Последние приготовления к войне	36
Система оперативных готовностей	38
Прикрыть горло Белого моря	44

ЧАСТЬ 2

Начало войны

Налеты и десанты	56
Воздушное противостояние	58
Первый натиск	63
Битва за Мурманск	64
Подвиг сторожевика «Туман»	71
Первые «харрикейны»	72
Сага о летчике Сафонове	74
Когда бежала группа «Норд»	87
Блицкриг не состоялся	88
Захар Сорокин – заполярный Маресьев	90
Первый подводник – Герой Советского Союза	93

ЧАСТЬ 3

Обстановка в северном тылу

Рельсы на льду	108
Незамерзающий порт	109
Борьба с криминалом	112
Народное ополчение Архангельска	114
Караваны в тундре: на оленях и собаках	115
В тыл противника	117
К врагу – без жалости, людей – защищать	121
Экспедиции за пропитанием: птичьи базары, грибы и ягоды	122
Даешь огородную кампанию!	124
Огонь и вода	125
Судьба старого капитана	126
Ловили всё: рыбу, мины, уголь	128
Школа соловецких юнг	129
Вариант встречи «большой тройки» в Арктике	131

ЧАСТЬ 4

По ледяным волнам

Опыт «битвы за Атлантику» при подготовке северных конвоев	140
Зона молчания	149
Маршрут и ордер: как шли конвой в Мурманск	150
Гибель парохода «Сталинград»	154
Угроза с воздуха	158
Угроза из-под воды	160
Гибель «золотого крейсера»	161
Доступ к связи: Энигма	167
Всепроникающий радар	168
Разгром РQ-17. Ошибка или расчет?	169
Поражение немцев в Северной Атлантике и арктические конвои	184
Союзники на Севере	194
Арктика и Второй фронт	196
Значение конвоев	197

ЧАСТЬ 5

Рейды. Оружие. Люди

Минная война	208
Подводная война	212
Операция «Ловля лосося»	225
Атаки на полярников	226
«Вижу незнакомый крейсер...»	229
Оборона Диксона	234

ЧАСТЬ 6

Путь к победе

Контрразведка не дремлет, разведка – тоже	242
Как «Радуга» стала новогодним позором	245
Охота на линкор	249
Бой у мыса Нордкап	255
Операция «Вест»	260
Как охотники за подлодками океан пересекли	262
Десант в Лиинахамари	264

Слава и память

«За оборону Советского Заполярья»	272
История песни «Прощайте, скалистые горы...»	274
«Держать своё место»	275
Валентин Пикуль: в боях за Арктику	276
Юрий Герман: своими глазами	277
«...Хороший парень, инглиш, англичанин, летчик, он дрался над нами»	281
«Два капитана» и их реальные герои	283
Поэты сражающейся Арктики	289
Кинообразы сражающейся Арктики	293
Матрос-счастливчик с «Площади Революции»	300

<i>Список использованной литературы</i>	309
---	-----

ЧАСТЬ 1

ПРЕДЧУВСТВИЕ ГРОЗЫ

В 1930-е годы освоение Арктики стало одной из важнейших задач СССР. Были продолжены дореволюционные исследования. Они сочетали в себе научные, производственные и военные аспекты. Но еще одна страна присматривалась к советской Арктике с корыстным интересом – гитлеровская Германия, поэтому для Советского Союза проблема практического освоения будущего арктического театра военных действий становилась крайне актуальной.

ДОВОЕННАЯ АРКТИКА

В начале марта 1939 года Политбюро утвердило проект постановления СНК СССР, разрешающее Герою Советского Союза комбригу В. К. Коккинаки и штурману майору М. Х. Гордиенко беспосадочный перелет по линии Москва – Тронхейм (Норвегия) – Рейкьявик (Исландия) – мыс Фаруел (Гренландия) – Батл-Харбор (Ньюфаундленд, ныне Канада) – Нью-Йорк (США). Для полета выбрали самолет ЦКБ-30 («Москва») конструкции С. В. Ильюшина.

29 апреля 1939 года, на следующий день после старта, в газете «Правда» вышла статья, в которой было подчеркнуто значение перелета для последующего возможного выполнения боевых задач: «В военной обстановке отсутствие самолетов, способных совершать дальние полеты, грозит успеху военной операции, ибо промежуточные посадки, как известно, возможны на своей территории, но отнюдь не на территории врага. Весь мир и все наши соседи убедились, что тихоокеанские рубежи советской земли не так отделены от сердца страны... Любому спокойному либо беспокойному соседу стало ясно, что если советский самолет

в состоянии пролететь много тысяч километров без посадки на своей территории, то, отправившись с какого-нибудь аэродрома близ границы, он сможет довольно далеко залететь и на вражескую территорию».

Так ВВС СССР начали осваивать Западный маршрут – воздушную трассу к берегам Великобритании и США, которая при необходимости могла хотя бы частично заменить традиционную морскую, начинавшуюся в Мурманске и Архангельске, но способную попасть под удары врага. Неслучайно в интервью газете «Правда» летчик В. К. Коккинаки сказал: «...Я лично считаю, что в будущем регулярное воздушное сообщение между Западной Европой, в том числе европейской территорией СССР, и Америкой будет пролегать именно через Атлантический океан. Избранный нами вариант маршрута является для этой цели наиболее удобным. Значительная часть трассы проходит над землей, где легко построить аэропорты и устроить коммерческие аэродромы. В Центральной Арктике это невозможно».

Следует заметить, что по трассе, первопроходцами которой стали Коккинаки и Гордиенко, полеты проходят и в наши дни.

Вопросы защиты советских арктических рубежей неоднократно обсуждались и ранее. Владислав Корякин, почетный полярник, доктор географических наук, действительный член Русского географического общества, участвовавший во многих арктических экспедициях и ходивший в арктических морях, в своей книге пишет: «...В 1938 году флагман 2-го ранга Л. М. Галлер направил в Комитет обороны специальную записку с предложением постройки военно-морских баз на острове Диксон, в бухтах Тикси (дельта Лены) и бухте Провидения (Чукотка), а также аэродромов для морской авиации на всех крупных архипелагах и во многих пунктах арктического побережья. Этот документ, получивший одобрение Политбюро, также ориентировал выполнение перечисленных мероприятий к 1942 году, как и строительство главной базы Северного флота в губе Ваенга в Кольском заливе. Еще раз фактор времени не был учтен в должной мере, как показали события 1941 года»¹.

Руководство СССР планировало создание новых баз флота и авиации, особое внимание уделяло охране границы. 7 марта 1939 года Политбюро приняло постановление «Об усилении охраны государственной границы в Мурманской области», обязавшее органы НКВД немедленно увеличить численность погранвойск в регионе на два батальона.

Народный комиссариат водного транспорта СССР, находившийся тогда еще под руководством Н. И. Ежова (9 апреля 1939 года он был снят с должности, а наркомат разделен на два – Наркомат морского

¹ Корякин В. С. Война в Арктике. 1941–1945. – М.: Вече, 2013.



Владимир Константинович Коккинаки
Фото: Министерство обороны РФ



Самолет ЦКБ-30

флота СССР, который возглавил С. С. Дукельский, и Наркомат речного флота СССР), должен был «выставить у входа в Кольский залив судно под брандвахту для постоянного дежурства на нем представителей лоцманской службы, портового санитарного надзора, таможни и пограничников для контроля прибывающих в залив судов и для контроля судов, выходящих из залива в море». Это закрывало ранее практически свободный доступ к Мурманску.

В направленном 28 августа 1939 года председателю Совета народных комиссаров СССР В. М. Молотову докладе «Об оперативном значении островов Шпицберген и Медвежий (архипелаг Свальбард)» нарком Военно-морского флота Н. Г. Кузнецов привел последние данные советской разведки: «Оживленная деятельность немцев по разведке, исследованию и подготовке архипелага для оперативного использования во время войны выражается в частых посещениях военными судами и самолетами (чаще под норвежским флагом). Так, в 1938 году в бухту Гринхарбор вошло военное судно с самолетом на борту под норвежским флагом, однако сошедшая на берег команда разговаривала на немецком языке и производила аэрофотосъемку залива. Это же судно посетило и остров Медвежий. В течение лета 1938 года над заливом трижды появлялся самолет с фашистской свастикой. Первое такое появление было 1 мая. Кроме немецких самолетов и судов в Гринхарбор заходили и норвежские суда, доходя до норвежской радиостанции».

Далее в докладе Кузнецов отмечает важность арктических территорий: «Архипелаг Свальбард имеет следующее оперативное значение: 1. Бухты островов Шпицберген и Медвежий могут быть использованы для организации в них маневренных баз для любых сил. 2. При наличии этих баз в руках противника он сможет действиями легких, подводных и воздушных сил нарушить наши коммуникации с западными нейтральными странами и с нашим Дальним Востоком по Северному морскому пути, а также сможет производить налеты на порты нашего Северного побережья. 3. При наличии островов архипелага в наших или норвежских руках (в случае ее нейтралитета) мы сможем на этих островах организовать базы подлодок и авиации, из которых сможем действовать на коммуникациях противника.

Исходя из вышеизложенного... необходимо: 1. Главному управлению Северного морского пути ни в коем случае не свертывать, а, наоборот, расширять разработку угля. 2. Открыть на острове Медвежий хотя бы зверобойный промысел с наличием одного-двух самолетов для разведки зверя. 3. Открыть специальную авиатранспортно-почтовую линию с рейсами по трассе Мурманск – остров Медвежий – остров Шпицберген. 4. Открыть метеостанцию для обеспечения полетов



Арсений Григорьевич Головко
Фото: Министерство обороны РФ

по вышеупомянутой трассе. Для обеспечения работы авиации получить разрешение у Норвегии на строительство посадочной площадки на острове Медвежьем и комбинированного аэродрома на острове Шпицберген в районе наших концессий. 5. Организовать походы командного состава подводных лодок и авиации Северного флота на направляющихся в этот район судах Морфлота с целью изучения».

Для защиты северных рубежей страны в марте – июне 1939 года в Мурманске и Кировске (Ленинградский военный округ) на базе 162-го стрелкового полка 52-й стрелковой дивизии и частей 54-й стрелковой дивизии была сформирована 104-я горнострелковая дивизия (командир до января 1941 года – генерал-майор В. И. Щербаков), летом 1940 года она переформирована в 104-ю стрелковую дивизию.

Таким образом, в Советском Союзе понимали, что в ближайшем будущем война практически неизбежна, и готовились к ней. Конечно, военно-морским силам неминуемо предстояло сыграть в военных действиях значительную роль. 19 октября 1940 года СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление «О плане военного судостроения на 1941 г.», отдельные его пункты касались и кораблей Северного флота.

Северный флот, созданный в 1933 году, к началу Великой Отечественной войны состоял из 15 подводных лодок, восьми эсминцев, семи сторожевых кораблей, двух тральщиков и 14 охотников за подводными лодками. В состав воздушных сил флота входили 116 самолетов, из которых половина – устаревшие гидросамолеты.

На 22 июня 1941 года Северный флот ВМФ насчитывал более 28 000 человек личного состава, из которых на флоте служили 8900 человек, в частях ПВО – 2100 человек, а в строительных батальонах – свыше 7700 человек.

Северным флотом на протяжении всей войны командовал Арсений Григорьевич Головкин (контр-адмирал, с осени 1941 года вице-адмирал, в 1944 году получил звание адмирала).

ПЛАНЫ НЕМЕЦКОГО КОМАНДОВАНИЯ ПО ЗАХВАТУ АРКТИЧЕСКИХ ОБЛАСТЕЙ СССР

Будущий противник заинтересовался советской Арктикой еще за несколько лет до нападения на СССР. В Германии пристально следили за освоением арктических территорий и судоходством. Так, в немецком морском журнале «Марине Рундschau» (*Marine Rundschau*) отмечали, что «значение необитаемых областей Арктики как естественной линии

обороны Советской России теперь снижается. В той же степени, в какой развивающееся судоходство по Северному морскому пути включается в общую систему экономики Советской России, увеличивается и ее уязвимость... Германия будет вынуждена для полноценной блокады Советской России на Восточном фронте послать флот на север с целью прервать арктические коммуникации Советской России и, может быть, для захвата морских и авиационных баз на мурманском побережье».

Эти слова процитировал начальник Главсевморпути, прославленный полярник И. Д. Папанин 15 марта 1939 года в своей речи с трибуны XVIII съезда ВКП(б). При этом Папанин все же давал чересчур оптимистическую оценку положения в Арктике. «Нелишне напомнить, что во время интервенции кое-кто уже высаживался на нашем мурманском побережье. Известно также, чем закончилась эта авантюра. Сейчас немецким и иным фашистам не придется себя утруждать сложной работой по высадке десанта. Их корабли мы постараемся затопить еще в море». Однако оптимистичные речи и реальная обстановка – не одно и то же. Подготовка к вторжению немецких войск на территорию СССР продолжалась.

С 21 июля по 18 декабря 1940 года в Германии будущий фельдмаршал, а пока старательный штабной офицер Фридрих Паулюс работал над планом *Barbarossa* («Барбаросса») – хорошо теперь известным планом вторжения в СССР. Директива Верховного главнокомандующего вермахта № 21 от 18 декабря 1940 года утвердила этот план. Арктические территории, и особенно Мурманск, в нем были упомянуты отдельно.



**«ФЮРЕР И ВЕРХОВНЫЙ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ
ВООРУЖЕННЫМИ СИЛАМИ
ВЕРХОВНОЕ ГЛАВНОКОМАНДОВАНИЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ.
ШТАБ ОПЕРАТИВНОГО РУКОВОДСТВА.
ОТДЕЛ ОБОРОНЫ СТРАНЫ
№ 33408/40. СОВ. СЕКРЕТНО.
СТАВКА ФЮРЕРА 18. 12. 40 г.
ДИРЕКТИВА № 21. ПЛАН "БАРБАРОССА"**

...Важнейшей задачей 21-й группы также и в течение восточной кампании остается оборона Норвегии.

Имеющиеся сверх этого силы (горный корпус) следует использовать на Севере прежде всего для обороны области Петсамо и ее рудных шахт,

а также трассы Северного Ледовитого океана. Затем эти силы должны совместно с финскими войсками продвинуться к Мурманской железной дороге, чтобы нарушить снабжение Мурманской области по сухопутным коммуникациям. Будет ли такая операция осуществлена силами немецких войск (2–3 дивизии) из района Рованиеми и южнее его, зависит от готовности Швеции предоставить свои железные дороги в наше распоряжение для переброски войск.

Основным силам финской армии будет поставлена задача, в соответствии с продвижением немецкого северного фланга, наступлением западнее или по обеим сторонам Ладожского озера сковать как можно большее количество русских войск, а также овладеть полуостровом Ханко».

31 января 1941 года главнокомандующий сухопутными войсками Вальтер фон Браухич подписал директиву по сосредоточению войск, разработанную Верховным командованием сухопутных войск на основе плана «Барбаросса». Она описывала и задачи войск в советском Заполярье:

«...Задача армии "Норвегия" – подчиняется непосредственно верховному главнокомандованию вооруженных сил.

А. Важнейшей задачей остается надежная охрана всей территории Норвегии не только от действий диверсионных групп, но и от действий десантных отрядов англичан, с возможностью высадки которых следует считаться этим летом....

Б. Помимо перечисленных оборонительных задач, на армию "Норвегия" возлагаются следующие задачи:

а) с началом операции, а если потребуется и раньше, вторгнуться в район Петсамо и надежно оборонять его совместно с финскими войсками против нападения с суши, моря и воздуха. Особое значение приобретает удержание никелевых рудников, чрезвычайно важных для немецкой военной экономики [операция "Реннтир" – "Северный олень"²];

б) имеющимися в распоряжении войсками окружить Мурманск, являющийся опорной базой для наступательных действий сухопутных, морских и воздушных сил противника. В последующем, если позволят имеющиеся в наличии силы, осуществить захват Мурманска [операция "Платинфукс" – "Платиновая лиса"³].».

Пункт № 9 – «Сотрудничество с другими государствами» – предусматривал действия Финляндии против СССР.

² Renntier (нем.).

³ Platinfuchs (нем.).

«Следует учитывать активное участие вооруженных сил Румынии и Финляндии на флангах фронта в войне против СССР. Характер совместных действий и порядок подчинения вооруженных сил этих государств немецкому командованию будут своевременно установлены...

Финские войска должны возможно быстрее захватить полуостров Ханко и прикрыть развертывание немецких войск в Северной Финляндии, атаковать не позже того момента, когда войсками группы армий "Север" будет форсирована р. Двина, советские войска на юго-восточном участке финского фронта, нанести главный удар восточнее или западнее Ладожского озера, как этого потребует ОКХ (скорее всего, на участке восточнее Ладожского озера), и поддерживать войска группы армий "Север" при уничтожении ею противника.

Не следует ожидать активного участия Швеции в войне на нашей стороне. Однако не исключено, что Швеция допустит использование своих дорог для передвижения немецких войск в Северную Финляндию и для снабжения последних»⁴.

ТАЙНЫЕ БАЗЫ РЕЙХА В АРКТИКЕ

С советской Арктикой связаны многочисленные загадки и мифы – в том числе о секретных военных базах Третьего рейха, многие из которых, по мнению сторонников версии их существования, не найдены до сих пор. Не найдены именно потому, что в свое время немцы тщательно их замаскировали, а документы перед падением рейха уничтожили. Речь в этом случае идет не об обнаруженных стоянках немецких подводных лодок в годы Великой Отечественной войны, а именно о «фундаментальных» базах.

К ним относится и версия о существовании *Basis Nord* («Базы Север»), по которой сохранились еще довоенные документы. В 1939–1940 годах было запланировано строительство секретной базы Военно-морского флота Германии на севере СССР к западу от Мурманска, в губе Западная Лица. Секретной она могла быть от кого угодно, только не от советских властей, ведь место для базы предложил СССР в ходе переговоров с Германией. До наших дней дошел приказ Главного командования ВМС от 31.10.1939:

«...а) Немецкие ВМС по предложению советского правительства получают в полное распоряжение бухту Западная Лица в координатах

⁴ Weisung Nr. 21. Fall Barbarossa.

69.25 с. ш. – 32.26 в. д. Предусматривается использовать ее в качестве "Базы Север" военными и торговыми кораблями для следующих целей: 1) база снабжения, 2) гавань-убежище, 3) место для ремонта (по готовности плавмастерских).

б) названия этой бухты в ведомственном обороте избегать, вместо него употреблять обозначение "База Север".

в) в данный момент возможно путем кратковременного перебазирования находящихся в Мурманске судов организовать временное снабжение топливом с танкеров и торговых судов, равно как и в ограниченном объеме провиантом и товарами, закупленными в Мурманске...

г) на самой "Базе Север" пока никаких природных или искусственных средств для ее будущего применения нет. По поводу подготовки снабжения см п. в). Подходящее под плавказарму судно ("Кордильера") находится в Мурманске. Для проведения запланированных ремонтов в последующем нужна плавмастерская, ее подготовка запрошена.

д) *BdU* (командующему ПЛ⁵) предложили использовать "Базу Север" для снабжения ПЛ, и дать ответ по виду и объемам обслуживания по таким вариантам: 1) для получения снабжения в самой "БС", 2) для получения снабжения в море с Базы – с предложением района моря, для этого предназначенного».

В «Морском сборнике» (№ 11 за 2007 г.) опубликована статья капитана 2-го ранга С. Ковалева «"Базис Норд". Миф или реальность?», где он доказывает, что база вполне реально существовала: «Приблизительное время рождения тайной базы на Кольском полуострове обозначил немецкий военный историк Фридрих Руге: "...В начале октября 1939 года германский военно-морской флот пользовался тайными базами снабжения... в бухте западнее Мурманска.

Считается, что в виде компенсации за предоставление секретной базы на Кольском полуострове СССР была получена так называемая германская военно-техническая помощь (правда, она стала поступать только в 1940 г.) – недостроенный тяжелый крейсер «Лютцов» (первоначально речь шла о «Зейдлице» или «Принце Ойгене», находившихся в большей степени готовности, однако «сошлись» на «Лютцове»)...".

Не дожидаясь принятия окончательного решения о создании секретной базы, в Кольский залив пришли два немецких транспорта с грузами и техникой, а также лайнер «Бремен». Возникает вопрос: сохранялась ли необходимость для ВМС Германии в сооружении и поддержании

⁵ *BdU* – командующий подводным флотом (*Befehlshaber der U-Boote*). Это название должности появилось в октябре 1939 года при переименовании существовавшей ранее должности *FdU* (*Furer der U-Boote*), занимал ее неизменно Дёниц.

«Базы Север» после захвата Норвегии, и если да, то в каких архивах хранятся документы, рассказывающие о ее функционировании?

В итоге, как легко догадаться, ни один военный корабль или подводная лодка Германии не получили снабжение на этой базе. Тем не менее кое-какие свидетельства ее существования сохранились: «Рядом с губой Андреева в начале 1940-х годов был построен весьма интересный аэродром, а один из районов южного побережья Нерпичьей губы (между высотами 160,7 и 60,2) даже получил название "Завод гидросамолетов"», – говорится в книге Сергея Ковалёва и Анатолия Фёдорова «Что искал Третий рейх в Советской Арктике. Секреты "полярных волков"». – «В те годы в районах Западной Лицы никакого строительства специальных объектов военного назначения не велось. Выходит, что хорошо сохранившаяся сегодня полуторакилометровая взлетная полоса предназначалась для самолетов неизвестного назначения. Трудно предположить, чтобы такой аэродром построили ради спецпереселенцев и рыбаков колхоза "Коминтерн". Интересный факт: взлетно-посадочная полоса этого аэродрома еще в начале 1980-х годов была покрыта металлической плиткой. Поблизости, на береговой осушке, были вкопаны в землю цистерны для хранения жидких нефтепродуктов. А в одном из подскальных сооружений в губе Нерпичья долгое время существовал небольшой источник чистого авиационного керосина, хотя по прямой (через скалы) до ближайшего керосинохранилища не менее пяти километров. ВПП была сделана не по советской технологии. На это косвенно указывает конструкция ее дренажной системы...»⁶.

«База Север» была построена хоть и тайно, но по договору. Однако, готовясь к войне против СССР, немцы позаботились и о создании совершенно секретных пристанищ для своих подводных лодок. В вышеупомянутом исследовании о них тоже идет речь: «Для тайных ремонтных пунктов нацистских подлодок выбирались самые безлюдные места нашей Арктики. Возможно, с таким ремонтом связана неожиданная находка советских пограничников на берегу севернее бухты Эклипс. Здесь после войны обнаружили лежащую на берегу фашистскую подлодку. Что это был за подводный корабль? Почему он остался на берегу, а экипаж его бросил?.. Но именно в районе бухты Эклипс, как бы специально, расположены бухта Слюдяная, озеро Слюдяное и река Слюдяная. А нет ли там залежей слюды или алюмосиликатов, столь необходимых, по меньшей мере, для стекол манометров германских паровозов и кораблей? И если это предположение верно, то брошенная подлодка, скорее

⁶ Ковалёв С. А., Фёдоров А. Ф. Что искал Третий рейх в Советской Арктике. Секреты «полярных волков». – СПб.: Вектор, 2012.