**О работе строителей.**

В своих позиционных районах ракетные полки несли боевое дежурство, отрабатывали вопросы боевого, инженерного и тылового обеспечения по подготовке и ведению боевых действий как обычным, так и ядерным оружием.

В позиционном районе дивизии кроме ПРрп оборудовались позиции:

— командного и запасного командного пунктов, технической ракетной и ремонтно-технической баз, места размещения частей специальных войск и тыла с необходимой инфраструктур2ой жизнеобеспечения;

— позиция отдельной вертолетной эскадрильи с необходимыми сооружениями для размещения вертолетов и их обслуживания и для несения боевого дежурства;

— позиции передающего (ПДРЦ) и приемного (ПРЦ) радиоцентров.

Перечисленные выше позиции оборудовались необходимым количеством связных кабелей с оборудованием обслуживаемых (ОУП) и необслуживаемых (НУП) пунктов, подъездными автомобильными и железнодорожными путями. В общем, хозяйство достаточно большое и в вопросах его содержания достаточно хлопотное и трудное. Всё это в начальный период становления «осовской» дивизии легло на плечи военных строителей и их военно-строительного комплекса.

Необходимость защиты ракетных комплексов от различных средств поражения и в первую очередь ядерных, поставила перед конструкторами наземного оборудования и строителями крайне сложную фортификационную задачу — строительство высокозащищенных шахтных пусковых установок, командных пунктов и всей системы боевого управления.

Требовалось также создать необходимую строительную и инженерную инфраструктуру, которая должна была обеспечить боевую эксплуатацию сложной ракетной техники и требуемые условия для боевой подготовки, быта и отдыха личного состава офицеров-ракетчиков и их семей, а так же участников строительства. Именно такая задача была поставлена правительством перед командованием в/ч 34029 и вновь сформированного 279 Управления инженерных работ (в/ч 93304) в начале 1966 года. На объекте 890 предстояло развернуть девять позиционных районов нового поколения ракет, укрытых в шахтных пусковых установках, со всей необходимой инженерной и социальной инфраструктурой, как для ракетчиков, так и для самих военных строителей и субподрядных организаций.

Войсковая часть 93304 (279 УИР) была сформирована в январе-феврале 1966 года. Первым командиром её был назначен полковник Грозубинский Абдель Хакимберович. 279 УИР формировался по «литеру А» в составе:

— заместителя командира — главного инженера, в подчинении которого находились отделы: производственный, технический, механизации, автотранспортный, монтажный, труда и заработной платы. Уже по названию отделов понятны задачи, которые ими выполнялись: производственный отдел отвечал за организацию производственного процесса на всех объектах и во всех строительных организациях и производствах, за расчет потребности в материально-технических ресурсах (строительные материалы, средства механизации и автотранспорт), подготовка инженерно-технического персонала. В разное время производственным отделом УИР руководили майор Резников Я.Х., подполковник Курчевский В.В., в отделе проходили службу капитан Синочкин В.Н., старший лейтенант Кривоногов В.И. Технический отдел принимал техническую документацию на все стройки и объекты от заказчиков, разрабатывал документацию на строительство временных сооружений для нужд стройорганов, военно-строительных организаций, производственных баз и субподрядных организаций. В его же обязанности входило внедрение новых технологий, новой техники, рационализация и изобретательство. Техническим отделом руководили подполковник Лиманский, подполковник Цейтлин Н.Д., майор Синочкин В.Н. Монтажный отдел отвечал за организацию работ всех субподрядных организаций, их стыковку со строителями, обеспечение их ресурсами: материалами, оборудованием, кабельной продукцией, организацию автономных испытаний всех систем и увязку всей этой работы со всеми инженерными службами в/ч 34029 и военной приемкой. В должности начальника монтажного отдела проходили службу подполковники Игнатьев А.Г., Архангельский В.Г., Володин В.И.. Длительное время в отделе работала служащая СА Бочарова С.Ф. Отдел механизации или, как его называли, отдел главного механика отвечал за обеспечение строительства механизмами, за их правильное использование и ремонт, за обеспечение запасными частями и своевременное выполнение технического обслуживания, текущего и капитального ремонтов. В распоряжении главного механика находились передвижные ремонтно-механические мастерские со всем необходимым оборудованием. Руководили этим отделом полковник Янчук П.Я., подполковник Прохоров Г.А., майоры Эрдек, Фоменко. Автотранспортный отдел обеспечивал перевозки строительных материалов и конструкций как для нужд строительных так и субподрядных организаций. Кроме того автотранспорт осуществлял перевозки личного состава военных строителей в ходе работ на боевых ракетных комплексах как на сами стартовые позиции, так и в места прокладки многокилометровых кабельных трасс. Практически ежедневно один военно-строительный отряд 6-ти ротного состава (примерно 800 человек) выезжал на отрывку траншей для прокладки кабелей. Для осуществления руководства строительством БРК на местах работ в составе автотранспортного подразделения имелся и многочисленный легковой транспорт. Возглавлял автотранспортный отдел подполковник Саврасов Рудольф Михайлович, опытный, рассудительный, вместе с тем требовательный инженер и офицер, пользовавшийся большим авторитетом у подчиненных и уважением руководства УИР (в/ч 93304). Впоследствии его заменили подполковники Горинятенко В.В. и Бахвалов А.Л., Малишевский Н.И. И при них автотранспорт справлялся огромными многокилометровыми перевозками грузов всех типов — от тюбингов и оголовков до цемента и продовольствия для личного состава;

— заместителя командира по строевым частям и режиму. Ему подчинялся строевой отдел. Заместителем командира были полковники Брехов Борис Николаевич, Кулаков Федор Александрович, подполковники Полторацкий Г.П. и Соколюк В.Ф. Количество личного состава (ВСО) и офицеров было достаточно большим. Объекты строились практически один год, поэтому передислокации, перевозка и обустройство войск на местах работ усложняли работу строевых офицеров. Все это происходило при ответственных государственных задачах и высоких требованиях по дисциплине и порядку. Надо отметить, что усилиями личного состава офицеров и прапорщиков все поставленные задачи были выполнены в срок или досрочно;

— заместителя командира по материально-техническому снабжению, в ведении которого находились отделы МТО, база продовольствия и отдел тыла. Из названия отделов вытекают их задачи по обеспечению: первым — строительными материалами, конструкциями и изделиями; вторым — продовольствием; третьим — вещевым довольствием военно-строительных частей и офицеров всех строительных подразделений. Первым заместителем командира в/ч 93304 по МТО был подполковник Родюков. После его скоропостижной смерти его сменили полковники Матвеев Л.В. и Синочкин В.Н. Начальниками отдела материально-технического снабжения руководили подполковник Галиновский Ярослав Теодорович, майор Закациоло А.И., Начальниками отдела тыла — подполковники Казаков, Капинос И.П., Казанцев А.Ф.

Непосредственно начальнику 279 Управления инженерных работ были подчинены планово-экономический отдел, отдел кадров, секретная часть и начальник режимной службы. Воспитательной и политмассовой работой в частях руководил и организовывал политический отдел, во главе которого был заместитель командира по политической работе. Политотделу подчинялись партийная комиссия и партийные комитеты в стройорганах. Одновременно с формированием Управления инженерных работ (в/ч 93304) прибывали и строительные подразделения, которые разворачивали работы на новых боевых ракетных комплексах.

В апреле 1966 года на строительную площадку № 6 была передислоцирована в/ч 93308, командиром части был назначен майор Сухих Юрий Андреевич. Коллективу этой части была поставлена задача по строительству объектов 1-го позиционного района и строительству всех необходимых сооружений ТРБ на площадках 6, 6д, 6у и 30. УНР был укомплектован опытными руководителями, грамотными инженерами.

Главным инженером был назначен майор Тихомиров A.M., заместителем по стройчастям и режиму майор Черноус Н.П., заместителем по материально-техническому снабжению подполковник Сова Н. \_. Начальниками отделов УНР назначены: планового — майор Сидоров В.В., производственно-технического — майор Клименков П.Е., главного механика — майор Цейтлин А.Л. и главным бухгалтером майор — Перышкин, которого вскоре сменил майор Матысик К.Н., ставший впоследствии главным бухгалтером 279 УИР (в/ч 93304). Инженерно-техническим составом непосредственно на производстве руководили начальники строительно-монтажных участков — капитан Морозов Арнольд Николаевич, майоры Назаров Федор Иванович и Степаненко Эдуард Иванович. Укомплектованию в/ч 93308 инженерно-техническим, личным составом и необходимой техникой придавалось исключительное значение, так как ей было поручено строительство и ввод объектов 1-го позиционного района и строительство необходимых сооружений на площадках технической ракетной базы 6, 6д, 6у, 30 для приема, хранения, обслуживания, передвижения ракетной техники на технологические регламенты при строительстве стартовых площадок, испытаниях и постановке на боевое дежурство. В/ч 93308 успешно справился с поставленными ему задачами и объекты 1-го позиционного района были сданы в эксплуатацию в апреле 1968 года и встал на боевое дежурство 25 июня 1968 года. В течении 1966 и 1967 года все необходимые объекты для обслуживания и хранения ракетной техники, сооружения на площадках 6 и 30 также были введены в строй. Они-то и обеспечили ввод БРК в установленные сроки. Подразделения трб успешно овладели новой для них техникой и оборудованием, слаженно и ответственно работали со строителями и смежниками, что и обеспечило общий успех.

В феврале-марте 1966 года прибыла в/ч 93307 (УНР), которой, было поручено строительство объектов 2-го позиционного района, который географически располагался вблизи н.п. Сусанино. Видимо поэтому УНР был дислоцирован в п. Сусанино, на площадке № 10А, где имелась необходимая строительная база, обустроен городок для ВСО субподрядных организаций, полным ходом шло строительство жилого городка для в/ч 34029, части которой размещались на площадках №№ 23, 22, 33.

Командиром в/ч 93307 был назначен майор Шаронов Б.\_. В состав части вошли самостоятельные строительно-монтажные участки на площадках 10А, 33 и 23, которыми руководили опытные инженеры Котовой В.Д., Потупин В.Н. Имея строительную базу, обустроенные военно-строительные части на площадках 10А, 23, 33 в/ч 93307, в установленный срок в июле 1968 года сдали стартовые позиции 2-го позиционного района. В составе 2 БРК было предусмотрено наличие запасного командного пункта в/ч 34029, строительство которого продолжалось до конца 1968 года силами в/ч 93307. Завершив строительство объектов 2-го позиционного района, в/ч 93307 развернуло работы на объектах 5-го позиционного района, который размещался вдоль дороги Сусанино — Буй и для его строительства использовалась имеющаяся на 10-ой площадке строительная база, созданная для строительства жилого городка. Накопив достаточный опыт строительства на объектах 2-го позиционного района, в/ч 93307 без задержек и в установленный срок в июне 1969 года сдала все объекты государственной комиссии с хорошим качеством работ. Никаких сложных проблем в ходе строительства объектов 5 БРК не возникло. Трудности вызвало состояние автомобильных дорог, вернее не состояние, а отсутствие таковых от Сусанино до Буя. Существующие были не проходимы для большегрузной техники и это определило решение — продолжить строительство дороги Кострома — Сусанино до г. Буй с обходом села Сусанино. Это решение было принято на уровне Госплана и Министерства Обороны.

В марте 1967 года на объект 890, в, Кострому в соответствии с директивой Министра обороны прибыла воинская часть полковника Кацуба. Ей была поставлена задача по строительству объектов 5-го позиционного района и в последующем — объектов 6-го позиционного района. Главным инженером был подполковник Смирнов В.И. УНР был укомплектован командным и инженерно-техническим составом, ему были приданы два военно-строительных отряда. Все объекты 4-го позиционного района располагались вдоль ранее построенных дорог на площадки №№ 1 и 22, и дороги Кострома — Сусанино. Лишь одна 79 пусковая установка находилась на расстоянии 9 км от существующих дорог. К ней пришлось строить новую автомобильную дорогу. На 4-ом БРК по решению МО были спроектированы мероприятия по маскировке объекта от космических средств наблюдения. Дополнительно ко всем объемам работ по маскировке, выполняемых на всех БРК, предстояло выполнить новые: строить ложные дороги, используя существующие просеки и устраивая новые, на стартовой позиции первой площадки возводились из деревянных конструкций сооружения имитирующие строения туристической базы. На действующих автомобильных дорогах развешивались в определенных местах и в определенном порядке маскировочные сети. Все это контролировалось офицерами проектных институтов и соответствующих служб. Для строителей это были дополнительные заботы и хлопоты. Вся эта имитация снималась с воздуха, корректировалась, вносились изменения и снова выполнялась. Не смотря на эти маскировочные мероприятия, которые выполнялись на заключительном этапе строительства, в целом строительно-монтажные работы велись по графикам, ритмично. Особых отставаний и срывов не было. Сложности создавала погода. 1968 год был дождливым. Но сложности были успешно преодолены строителями и технической ракетной базой в/ч 34029, и в октябре 1968 объекты 4-го позиционного района были приняты Государственной комиссией в эксплуатацию.

Ещё в ходе строительства объектов 4-го БРК строители приступили к подготовке строительства объектов 6-го БРК, который располагался в районе поселка Судиславль. Подготовка заключалась в строительстве жилых городков на каждой площадке общежитий на 1ой стартовой позиции для субподрядчиков, штабов УНР и ВСО, складских и других сооружений, завозились строительные конструкции для горнопроходческих работ, производились отсыпка полотна автомобильных подъездных дорог. Штаб УНР и весь комплекс сооружений для ВСО, субподрядчиков располагался на окраине поселка Судиславль. По мере окончания строительства площадок на 4 БРК, личный состав и техника перебрасывались на 6ой район и без потерь времени и раскачки приступали к выполнению новых задач.

На новом объекте были, конечно, свои сложности. Если на 1, 2, 4 БРК дороги были бетонные и выполненные в основном силами Министерства обороны, то на 6 БРК дороги были областного значения и выполнены в асфальте. Поэтому в апреле — мае по решению Областного Совета, движение по ним ограничивалось по грузоподъемности до 3-х тонн, т.е. практически легковой транспорт.

Все тяжеловесные грузовые автомобили могли передвигаться только по разовым или постоянным пропускам. Пропуска выдавались в малом количестве и за плату. Если учесть, что срок сдачи БРК был установлен в июне 1969 года, то можно понять, что означает потеря из-за ограничения проезда для грузового транспорта двух месяцев перед сдачей объекта.

Командование в/ч 93304 и 34029 было вынуждено обратиться в Областной совет с просьбой разрешить проезд на некоторых участках дорог Кострома-Судиславль, Судиславль-Галич и Судиславль-Островское под гарантии (в случае разрушения) их восстановления силами и за счет Министерства обороны. Такое разрешение было получено, и работы были продолжены без простоев и остановок. Благодаря этому и опыту, полученному ранее при сдаче БРК, воинская часть под командованием подполковника Смирнова В.И, сменившего полковника Коцубу, сдала все объекты 6-го БРК в установленный правительством срок в июне 1966 года. После разборки всех временных сооружений и восстановления разрушенных участков автомобильных дорог в соответствии с выданными гарантиями в/ч решением МО была передислоцирована для выполнения новых задач в Казахстан.

В начале февраля 1967 года на объект 890 прибыла в/ч 83504 (УНР). Ей было поручено строительство 3-го позиционного района, размещенного на территории Красносельского района. Местом дислокации в/ч 83504 была определена I стартовая позиция (по легенде Пионерская) в районе деревни Исаево.

УНР прибыл укомплектованным как командным, так и инженерно-техническим составом: командир части — полковник Половко Николай Федорович, главный инженер — подполковник Любовицкий Ефим Меерович, заместитель по стройчастям и режиму Пикулев М.Н, начальник производственно-технического отдела майор Пономарев Ю.А., заместитель по материально-техническому обеспечению подполковник Дробот И.Ф., начальник планового отдела майор Шашневич Б.Е. В составе планового отдела находилась сметно-договорная группа руководил которой ст. лейтенант Чуприн В.И. и начальник отдела Главного механика подполковник Григорьев Федор Семенович. Район строительства был сложным и по географическим и по геологическим условиям. В районе отсутствовали мосты через реки Покша, Андоба и Стежера, да и сами дороги требовали больших ремонтно-восстановительных работ. Для доставки тяжеловесных грузов были построены броды из железобетонных плит. При проходке стволов шахт применялось замораживание водонасыщенных грунтов, свайные основания под оголовки шахт, имели место выходы плывунов в шахту с последующим увеличением диаметра ствола до 9 м (площадка № 66) и засыпкой пазух между двумя «стаканами» пескоцементом. Кроме того, большинство оголовков шахт были подняты над поверхностью земли на 1,5-2 м, не были обвалованы и утеплены. Отставание в весенний период привело к постоянному изменению высотных отметок закладных деталей оголовка, что задержало почти на месяц сдачу площадок под монтаж технологических систем и «крыши». Для ускорения этих процессов, а вернее для стабилизации отметок, в кратчайшие сроки пришлось устраивать тепляки над оголовками шахт и обогревать их.

Кроме того, трудности в производстве работ всех без исключения участников строительства, как со стороны подрядчика, так и со стороны Заказчика (в/ч 34029) усложнялись погодными условиями: практически со второй половины мая и до конца ноября 1968 года шли проливные дожди. Дороги, которые и так были труднопроходимыми, пришли в непроезжее состояние. Доставка горючего для дизельных станций, продовольствия для личного состава на рядовых площадках, закладных деталей, электродов и других мелких грузов осуществлялось вертолетами. Грузы на головную площадку доставлялись высокопроходимыми автомобилями и тракторами

На 3-ем позиционном районе горнопроходческие работы проводились тремя организациями: «Донецкшахтопроходка», «Московский метрополитен» и Управление Инженерных Работ, руководил которым полковник Новосардов А.Е. Руководителями шахтопроходческими организациями были Замолдинов и Закукянц. Все три организации успешно справились со сдачей под монтаж оборудования стартовых площадок. Этому способствовало то, что все необходимые материалы тюбинги, арматуру, трубы, песок, цемент и др., были завезены в зиму 1967 года.

В январе-феврале 1968 года на 3-й позиционный район прибыли военно-строительный батальон (механизированный) и военно-строительный отряд (автомобильный), которыми командовали подполковник Семак и капитан Черемушкин соответственно. Перед этими подразделениями были поставлены задачи по строительству внутренних (ВАДы) и подъездных (ПАДы) автомобильных дорог. Для строительства межплощадочных дорог решением ГССМО был откомандирован военно-строительный отряд (механизированный) усиленный автотранспортом из 57 Управления Инженерных Работ (57 УИР) г. Плесецк. Командовал этим УИР-ом генерал-майор Престенский П.З. Старшим военным начальником на строительстве межплощадочных дорог был назначен капитан Длот Д.Г. который в последствии руководил строительством автомобильных дорог Судиславль-Галич, Красная Поляна — Островское и другими.

На объекте были сосредоточены такие большие силы в соответствии с требованиями Правительства и Министерства Обороны о сокращении сроков строительства, в связи с чехословацкими событиями весной 1968 года. Кроме того, командованием в/ч 93304 было принято решение освободить шахтопроходческие бригады от работ по покраске пусковых шахт. Была организована строительная мобильная группа обеспеченная транспортом, автокраном, специальными «полками» для работы в шахте, инструментом и средствами защиты личного состава. Последний был отобран из военных строителей по физическим и моральным качествам. Руководил этой мобильной группой капитан Ватулкин Л.Я., группа справилась с поставленной нелегкой технологической задачей успешно и в дальнейшем продолжала выполнять работы на других БРК.

Все предпринятые меры позволили сдать 3-й позиционный район, несмотря на все сложности, в установленный срок — в августе 1968 года с оценкой хорошо. Нельзя не вспомнить ту большую помощь строителям, которую оказала трб и командование в/ч 34029 во главе с командиром — генерал-майором Пылаевым Юрием Константиновичем.

Это так же способствовало успешной и своевременной сдаче стартовых позиций 3-го позиционного района.

Опыт сдачи 1-го и 2-го БРК привел к принятию еще одного, очень важного, решения по строительству подъездных к площадкам автомобильных дорог. Разработчики техники для регламентных работ (установщика, заправщика, специальных кранов и др.) утверждали, что их техника может двигаться и по бездорожью. Поверив им, проектировщики заложили в проектную документацию верхнее покрытие всех дорог из щебня дорожного, т.е. известнякового или гравийного. Дороги с таким верхним покрытием требуют особой технологии устройства насыпи, нижних слоев и хорошего водоотведения, что требует много времени на их возведение. Конечно, в условиях Костромской области, с её глинистыми грунтами и дождливой погодой эти дороги были мало проходимыми и задерживали как строителей, так и монтажников. Предложения о применении покрытия в виде колей из сборных дорожных железобетонных плит с устройством щебеночных обочин и засыпкой межплитного пространства тем же щебнем, отвергалось и проектировщиками и заказчиками всех уровней. Решение было принято лишь после посещения объекта 890 генерал-полковником Геловани Арчил Викторовичем весной 1968 года. То ли специально, то ли по его распоряжению вся начальствующая колонна машин после посещения площадок 6, 6у, 6д, 30 и 4-го района направилась на 3-й позиционный район по автодороге, соединяющей Судиславское шоссе и дорогу на Кинешму (Кострома-Карабаново-Красное), которую пытались выполнить с покрытием в проектном варианте из щебня. И надо же было так случиться, что именно машина заместителя министра обороны забуксовала в одном из топких мест и погрузилась по оси в трясину. При помощи резиновых сапог, пересадив заместителя министра в другую, менее комфортабельную, но более проходимую машину, колонна двинулась дальше. Но начальство успело увидеть, как попытка вытащить автомобиль из трясины бульдозером закончилась плачевно: колесные оси остались в болоте, а оторванный кузов пополз за трактором. После этого происшествия, вечером на совещании было всеми подписано решение о строительстве дорог с верхним покрытием в виде колеи из железобетонных дорожных плит. Справедливости ради надо отметить, что и 1-ый, и 2-ой БРК были привязаны к существующим дорогам на боевые стартовые позиции полков с грунтовыми пусковыми установками 6, 13, 1, 22, 11 и др. Только короткие участки подъездных дорог строились вновь, да геологические и погодные условия 1966-1967 годов способствовали строительству дорог.

Такое решение по изменению верхнего покрытия автомобильных дорог позволило намного сократить сроки их строительства, способствовало ускорению темпов строительства БРК.

Сложности и опыт строительства 1-го и 2-го БРК вызвали тревогу у руководства ГУССМО и в аппарате заместителя министра по строительству и расквартированию войск. Ими были приняты дополнительные меры по наращиванию сил и средств на объекте 890, с целью безусловного выполнения сроков сдачи всех 12 БРК. Строительство стартовых позиций 8 района было передано 384 Управлению Инженерных Работ г. Мирный (Плесецк). Начальником этого УИРа на объект было откомандировано Управление Начальника Работ, дорожный и автомобильные отряды, два военно-строительных отряда. Созданной оперативной группой руководил лично начальник 57 УИР генерал-майор Престенский П.З. — Герой Социалистического труда. Работы на стартовых позициях 8 БРК были развернуты весной-летом 1968 года.

Строительство стартовых позиций 9 БРК было передано 130 УИP г. Байконур. Командир генерал-майор Гурович И.М. 130 УИР так же создал на объекте 890 свою оперативную группу, обеспечив её инженерно-техническим составом, необходимой техникой и личным составом, строительство было начато зимой 1968 года.

Имея опыт работ в нечерноземной северной части страны 384 УИР, без шума и суеты, спокойно развернул подготовительные работы зимой, а с наступлением весны начал практически одновременно на всех стартовых позициях 8 позиционного района строительно-монтажные работы. Работы велись ритмично, без срыва графиков. Некоторое отставание в начальный период было по горнопроходческим работам. Оно образовалось в связи с задержкой горняков на 3 и 4 районах по причине тяжелых геологических и погодных условий, в которых производились работы по строительству шахт. Однако затем все отставание было ликвидировано, и 8ой позиционный район был сдан в эксплуатацию с хорошей оценкой в установленный срок в июне, 1969 года.

По-другому сложилась обстановка со строительством объектов 9-го позиционного района, которые было поручено строить 130 УИР. 130 УИР силы и средства наращивал постепенно. Работы по подъездным автомобильным дорогам как на Байконуре. Зимой из Ленинска в Кострому были направлены мобильные бетонные заводы, техника и автотранспорт которые усиленно завозили на будущие трассы дорог щебень, песок, цемент, монтировались два полевых бетонных завода. 9-й район географически размещался за городком Красное-на-Волге в районе Плессовского карьера где добывался хорошего качества песок и это способствовало принятию решения о строительстве монолитной подъездной дороги. Очень быстро в апреле-мае были построены первые километры бетонного покрытия. Однако начавшееся дождливое лето опрокинуло все планы байконурцев. Костромская область — это не Казахстанские знойные степи. Это Нечерноземье, с его спецификой, с которой приходится считаться. Сроки подвоза материалов, конструкций в связи с отсутствием подъездов были сорваны. Отставание строительно-монтажных работ от установленных сроков стремительно нарастало. По согласованию с ГУССМО начальник 279 УИР (в/ч 93304) полковник Белинский А.В. вынужден был взять сначала часть объемов работ, а затем и все стартовые позиции были приняты строительными подразделениями в/ч 93304. Сразу после сдачи 3-го БРК в/ч 83504 приняла 4 стартовые позиции. В/ч 93308 также было поручено строительство 3 стартовых позиций. После завершения работ на 6 площадке силы и средства 384 Управления Инженерных Работ возвратились в г. Плесецк. Лишь в/ч 21602, которая была командирована для строительства подъездных дорог на 3 и 8 БРК, была оставлена на объекте 890 и переподчинена 279 УИР. Ей так же было поручено строительство двух стартовых позиций и подъездных дорог ко всем позициям. Лишь одна стартовая позиция, 91 площадка, была оставлена за 130 УИР. К работам на БРК был привлечен и УНР, занимавшийся жилищным строительством в Костроме — ему были поручены отделочные работы на 4 караульных помещениях. Работы велись круглосуточно, контроль был жесткий, работы были развернуты в сентябре и 30 декабря 1969 акт государственной комиссии был подписан и объект был сдан в срок. Учитывая, что объект был сдан в зимний период, работы по благоустройству — дерновке, посеву трав, устройство кюветов на дорогах были перенесены на май-июнь 1970 года. Сдача 9-го позиционного района была «ознаменована» новогодним фейерверком. Так как оборудование монтажников вывезено не было, они остались на новогодние дни на объекте и проживали в общежитии на 91-ой площадке. В ночь с 31 декабря на 1 января 1970 года в общежитии произошел пожар, и оно выгорело полностью. К сожалению, не обошлось без жертв. Остальные общежития и другие деревянные постройки удалось отстоять силами пожарных и личного состава. Конечно были большие разборки, большие неприятности у командования в/ч 93304 и руководства монтажных организаций, чьи работники были признаны виновниками пожара. Пришлось пережить и это. После сдачи 9 БРК и принятого Правительством решения о сокращении боевых ракетных комплексов на объекте 890 до 9 (вместо 12) в стадии строительства был лишь 12 район. Он размещался в Островском районе с головной площадкой вблизи поселка Красная поляна. Его строительство еще ранее было поручено в/ч 93308 имеющей солидный опыт строительства на 1 и 9 районах. В связи с сокращением объемов работ, сил и средств на строительство 12 района было выделено достаточно. Строительство его велось быстрыми темпами. Строительству подъездных дорог способствовали геологические условия — Красная поляна расположена в песчаных грунтах. В спокойной обстановке велись строительно-монтажные работы в строгом соответствии с графиками. Все это позволило в/ч 93308 сдать 12-й боевой ракетный комплекс в ноябре 1970 года с хорошей оценкой. В/ч 93308, разобрав временные городки, возвратилась к месту своей постоянной дислокации на площадку № 6.

Сдачей 12 БРК завершилось создание ракетных полков, на вооружении которых были ракеты II поколения, более мощные, более мобильные, укрытые в шахтах. В 10 ракетной дивизии в связи с тем, что боевое дежурство несли на стартовых позициях 1, 12, 13, 11, 22, 23 и 33 и на 9-ти полках шахтного типа, количество офицеров и прапорщиков резко увеличилось. Это потребовало создания нормальной социальной сферы, нормальных жилищных условий. Строительство социальной сферы на 10 площадке велось ускоренными темпами, однако явно отставало от потребностей в связи с вводом 9-ти боевых ракетных комплексов.