

**К 80-летию со дня рождения генерального директора
ФУП «Госкорпорация по ОВД» Кушнерука Бориса Ивановича.**

[Воспоминания Р.Л. Данелова, подробнее об авторе, см.здесь >>](#)



12 апреля 2024 г. исполняется 80 лет со дня рождения генерал-майора авиации, генерального директора ФУП «Госкорпорация по ОВД» Кушнерука Бориса Ивановича, лётчика, Заслуженного военного специалиста, Академика Международной академии транспорта, Доктора транспорта Международной академии транспорта, Члена Совета Государственной службы гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации, члена Коллегии Росавиации и Росаэронавигации. [Подробнее о Б.И. Кушнеруке, см. здесь >>](#)

Борис Иванович Кушнерук скончался 22 августа 2007 года и похоронен на Троекуровском кладбище в г. Москве.

Я был последним человеком, который его видел живым, рано утром 22 августа он, за рулём автомашины подъехал к метро Полежаевская, и попросил не ждать его, он на международный авиационный салон МАКС – 2007, в г. Жуковское не поедет.

С апреля 2007 года, Б.И. Кушнерук работал непосредственно со мной, мы были в одной команде и согласовывали порядок и наши действия на рабочий день. Планировали мы, вечером, 21 августа поехать на МАКС – 2007, должны были встретиться в метро и далее поехать в г. Жуковское. Сославшись на плохое самочувствие, он дал мне фотоаппарат и попросил сфотографировать воздушное представление на выставке МАКС – 2007 и, быть готовым приехать к нему домой вечером, для уточнения наших действий, в связи с предложениями по новой работе. Я согласился с его доводами, хотя по прошествии многих лет, не могу себя это простить. Если с ним рядом был бы кто-нибудь, то могли бы оказать помощь, вызвать врача. Судьба.

История – это главным образом прошлое и поэтому я, в своих воспоминаниях о взаимодействии и работе с Б.И. Кушнеруком буду предельно откровенным.

Начну свои воспоминания с лета 91-го, так будет логично. Весь отдел связи 24 управления НЭЦ АУВД, где я был начальником, занимался испытанием и внедрением первой автоматизированной системы УВД «Стрела» на юге России – в городе Ростов-на-Дону.

В августе месяце я был в отпуске, в Сочи, а 19 августа 1991 года, в день путча, вместе с командиром части генерал – майором авиации **Басовым Вячеславом Михайловичем**, полковником **Гребенниковым Сергеем Николаевичем**, полковником **Тарнавским Сергеем Георгиевичем** из НТК ВВС и **Гнусиным Евгением Васильевичем** – начальником отдела, главным конструктором предприятия «Полет» (г. Нижний Новгород) был направлен в Париж на фирму Томсон, для решения вопросов по замене автоматизированной системы УВД «Теркас», развернутой в Московской воздушной зоне. В аэропорту де Голля, нас

встречал советник президента Франции генерал Гиген, который рассказал о последних событиях в СССР, о начале путча и возможных наших действий. Генерал – майор авиации Басов В.М. принимает решение и, мы все дни до сентября месяца 1991 года работаем над проектом модернизации и замены оборудования в Московской воздушной зоне.



На снимке слева направо: Гребенников С.Н., переводчица, Басов В.М., Данелов Р.Л., Гнусин Е.В., Алла Люччи и специалист (фирмы Томсон), г. Париж.

После возвращения из Парижа в г. Москву, к тому времени, с путчем было уже все покончено и, я принимаю решение завершить отпуск в г. Адлер. По окончании отпуска, начальник Сочинского военного сектора полковник **Молчанов Петр Георгиевич**, заместитель начальника аэропорта по УВД **Белов Сергей Федорович** и начальник гражданского районного центра УВД **Емельяненко Александр Валентинович**, на позиции аэродромного радиолокатора аэропорта устроили нам проводы. Кроме меня, из 24 управления НЭЦ АУВД, на вечере присутствовали полковник **Корсаков Александр Николаевич**, с дочерью и полковник **Мачехин Юрий Васильевич**. Разговор весь вечер был по поводу завершения испытаний первой автоматизированной системы УВД «Стрела» в Ростове–на–Дону и, последующих организационных преобразований всех военных секторов юга России. Мы все понимали, что с внедрением АС УВД «Стрела», все военные сектора будут расформированы и останется только один военный сектор в Ростове–на–Дону. С этим решением не были согласны представители аэропорта Сочи, которые были на вечере и, просили оказать содействие в корректировке существующих документов правительства. Я предложил организовать дополнительные исследования этого вопроса и подготовить доказательства новых предложений по концепции управления военной авиации в новых условиях. Это предполагалось сделать в новой научно–исследовательской работе. После доклада

проблемы начальнику управления, мне предложили возглавить новую научно-исследовательскую работу и попытаться доказать военному руководству ВВС и правительству страны о нецелесообразности ликвидации в данный момент Сочинского военного сектора. Финансирование НИР «Адлер – 2000» взялось сочинское предприятие. Впервые в практике нашего управления, была задана работа с финансированием со стороны руководства гражданского аэропорта. Научным руководителем работы был назначен я, ответственным исполнителем НИР был назначен подполковник **Лымарь Игорь Валентинович**. Наша совместная с гражданскими специалистами работа увенчалась отличным результатом и, в последующие годы, при российско – грузинском конфликте Сочинский военный сектор оправдал наши предположения и внес достойный вклад в реализации планов командования ВВС страны и правительства.

Научно-исследовательская работа «Адлер-2000» была комплексной, кроме специалистов нашего управления принимали участие и представители Сочинского предприятия, а именно Александр Валентинович Емельяненко, Сергей Федорович Белов, штурман аэропорта **Марлен Владимирович Сиявский** и начальник Сочинского военного сектора полковник Молчанов Петр Георгиевич и его заместители – подполковники **Рублев Юрий Петрович** и **Муллер Валерий Владимирович**. Сегодня Марлена Владимировича Сиявского и Муллера Валерия Владимировича с нами уже нет. Конечно, это не полный список специалистов, которые помогли нам в работе.

Решение о судьбе Сочинского военного сектора, а также военных секторов в г. Минеральные Воды, в г. Краснодаре и в г. Махачкале принимал участие лично начальник УМВК ЕС ОрВД генерал – майор авиации **Кушнерук Борис Иванович**.

В те дни, впервые, в самолёте, я познакомился с генералом – майором авиации Кушнеруком Б.И. Для принятия решения, по проделанной нашим управлением работы, Кушнерук Б.И. с командой офицеров из УМВК ЕС ОВД (от 24 УНЕЦ АУВД в команде были я и полковник Мачехин Ю. В.) решил облететь все центры юга России, заслушать доклады начальников центров и принять соответствующие решения для доклада командованию ВВС и в правительство.

Были подтверждены выводы нашей НИР «Адлер-2000», подготовлены предложения, которые и были реализованы, а именно все военные сектора, при вводе новой Ростовской АС УВД «Стрела» были ликвидированы, за исключением военного сектора в городе Сочи. Еще долгие годы центр успешно функционировал на юге России, обеспечивая безопасность воздушного движения. В те дни, при подготовке предложений по югу России я провел не одну беседу с генералом – майором авиации Кушнеруком Б.И., с которым у меня сложились деловые и хорошие личностные взаимоотношения.

Очень сложно и ответственно описывать ситуацию, в которой мы работали – с одной стороны политическая ситуация в стране, а это 90-е годы, с другой – проводимая реорганизация органов государственного управления в России нарушила все связи и, не понятно было как решать возникающие, текущие вопросы по аэронавигации. Ответственные люди предприятий искали пути решения проблем, стоящие перед ними, к таким людям можно отнести, прежде всего – генерального директора авиакомпании «Сочинские авиалинии - Авиаприма» **Суханова Валерия Павловича**, генерального директора аэропорта Сочи **Репникова Владимира**

Николаевича, заместителя генерального директора аэропорта по УВД Белова Сергея Федоровича и начальника гражданского районного центра Емельяненко Александра Валентиновича.

В журнале **AIR TRAFFIC CONTROL**, №2(13)2021 я подробно рассказал о работе большой группы специалистов Российской Федерации и Республики Турция по открытию новой международной воздушной трассы R-114 Сочи – Трабзон.

С 1993 году наше управление продолжало работать по турецкому направлению, мы помогали турецким специалистам оптимизировать структуру воздушных трасс республики. Новые международные трассы позволяли российским воздушным судам, через запретные зоны, в районе н.п. Элязык и н.п. Газиантеп летать в Сирию по спрямленным маршрутам. Работы продолжались несколько лет, вплоть до августа 1996 года.

В период с 1993 по 1996 годы, реализуя ряд проектов по УВД и оснащению подразделений и частей ВВС радиосвязной техникой мы встречались с генералом – майором авиации Б.И. Кушнеруком в УМВК ЕС ОВД, а также в совместных командировках в г. Вена, Австрийская Республика.



На снимке: слева направо: Кудинов В.С., Данелов Р.Л., Кушнерук Б.И., Дикарев С.И., Иванов В.К., Демин Ю.И., Конторович В.Н., Андриенко В.Б.
г. Вена.



На снимке: слева направо: Игнац Шнекейлятнер (фирма Freguetis), Данелов Р.Л., Кушнерук Б.И., Андриенко В.Б. Кудинов В.С. Демин Ю.И., Иванов В.К., Конторович В.Н., Дикарев С.И., Матусевич А.П. г. Вена.

Австрийская фирма Freguetis, ведущая в мире предприятие по разработке и производству цифровой техники диспетчерской связи пригласила специалистов России ознакомиться с выпускаемой фирмой аппаратурой, и предложила попытаться наметить возможные направления сотрудничества. Большая группа специалистов, состоящая из офицеров ВВС и промышленности ознакомилась с фирмой и выпускаемой аппаратурой диспетчерской связи.



На снимке: слева направо: Игнац Шнекейлятнер (фирма Freguetis), Кушнерук Б.И., Данелов Р.Л., Ханес Бордаш (фирма Freguetis), Конторович В.Н. г. Вена.



На снимке: слева направо: Данелов Р.Л., Франц Волькер (фирма Freguetis), Демин Ю.И., Иванов В.К., Игнац Шнекейлятнер (фирма Freguetis), г. Вена.

К сожалению, работу по Австрии, в интересах ВВС, не удалось завершить, так как уже к сентябрю 1996 года был практически решен вопрос, что генеральным директором ФУП «Госкорпорация по ОВД» будет генерал – майор авиации Б.И. Кушнерук, он же пригласил меня на должность заместителя генерального директора ФУП «Госкорпорация по ОВД» и директора по технической эксплуатации и модернизации систем ОВД.

Деловые и дружественные отношения с представителями фирмы Freguetis (Австрия) в интересах гражданской авиации продолжались, фирма поставила оборудование диспетчерской связи для ростовской АС УВД «Стрела», а также оборудовало диспетчерской связью рабочие места диспетчеров УВД в аэропортах Шереметьево и Хабаровска.

Этап работы по выделению служб и имущества мы прошли, он мною описан в другой статье, начались будни нашей деятельности в корпорации, которые я попытаюсь частично описать. Это только то направление, которым занимался я, задачи, и перечень всей деятельности Б.И. Кушнерука намного были шире, они охватывали объёмы работ и других заместителей генерального директора.

Большая проблема перед госкорпорацией заключалась в следующем – отсутствовали финансы в должном количестве на оплату работ диспетчеров и инженерно-технического состава, а также на эксплуатационную деятельность, и это при наличии большого количества авиакомпаний с просроченными аэронавигационными платежами. ФУП «Госкорпорация по ОВД» в те дни, получала финансы с транзитного счета «Главный центр планирования и регулирования потоков воздушного движения» (ГЦ ППВД), а в ГЦ ППВД этой проблемой занимался первый заместитель генерального директора **Быханов Михаил Георгиевич**.

Отношения с М.Г. Быхановым у меня были отличные, мы понимали друг друга, старались вместе решить эту проблему. По моей просьбе Б.И.Кушнерук

принимает решение и поручает мне организовать работу – провести личные переговоры с генеральными директорами авиакомпаний. Я подготовил проект протокола совещания с директорами авиакомпаний и, стал их приглашать в ФУП «Госкорпорация по ОВД».

Протокол включал несколько пунктов, а именно:

в п. 1 была ссылка на договор, по которой авиакомпания должна была платить аэронавигационные платежи;

в п. 2 констатировалась задолженность авиакомпании на данный день (исходную информацию готовил М.Г. Быханов);

в п. 3 констатировалась, что отсутствие финансов является прямой причиной забастовок диспетчеров ФУП «Госкорпорация по ОВД»;

в п. 4 предлагался временной план погашения задолженности (его при мне готовил сам директор авиакомпаний); а

в п. 5 говорилось об ответственности авиакомпаний и действий ФУП «Госкорпорация по ОВД» по взысканию платежей, в случае невыполнения графика платежей.

Все встречи с директорами авиакомпаний проходили лояльно, правда через месяц после начала работы попросили Б.И. Кушнерука из «Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта» отменить свое решение и передать эту работу по взысканию дебиторской задолженности М.Г. Быханову. Дело было сделано, финансирование пошло ритмично, и мы вздохнули от еще одной решенной проблемы.

Дружественные отношения сложились с руководством и со специалистами немецкой аэронавигационной фирмой DFS, которой руководил **Дитер Каден**. Эта компания с 1993 года контролировала все воздушное пространство Республики Германия, у нее был накоплен большой опыт организации управления воздушным движением и управлением персоналом. Они охотно делились своим опытом, приезжали в Москву, а наши специалисты ездили в Германию. Инициатором и движущей силой были **Юрген Штавен**, представитель DFS в Москве, и начальник отдела госкорпорации **Карабаш Геннадий Иванович**.



На снимке: слева немецкая делегация во главе директора DFS Дитером Каденом, Юрген Штавенон справа от директора в конце ряда, справа российская делегация, справа налево: Карабаш Г.И., Борисов Я.И. с женой, Галкин В.Я., Кушнерук Б.И., Данелов Р.Л. г. Москва.

С руководством фирмы DFS были подписаны ряд документов о взаимодействии, намечены были взаимные визиты специалистов наших предприятий. Запомнился визит директора DFS Дитера Кадена со специалистом DFS Вайдингером в Россию, в Магадан, где генеральный директор ГУДП «Магаданаэроконтроль» **Либов Владимир Моисеевич** ознакомил немецких товарищей с центром управления воздушным движением, где впервые в России была организована, американской радиокорпорацией ARINC, воздушная связь с экипажем воздушного судна, с использованием цифровой технологии ACARS.



На снимке, слева направо: Аверьянов Ю. А., Зобов Н.Ф., Кушнерук Б.И., Юрген Штавенон (DFS), Данелов Р.Л. г. Москва.



На снимке, слева на право: Бодуен В.Ю., Либов В.М., Дитер Каден (DFS), Данелов Р.Л., Вайдингер (DFS), Карабаш Г.И. г. Магадан.



На снимке, слева направо: Дитер Каден (DFS) и Б.И. Кушнерук г. Москва.

В августе 1997 года, вновь назначенный в Федеральную авиационную службу России на должность руководитель департамента по организации воздушного движения **Щербаков Леонид Константинович** пригласил меня принять участие в совещании в г. Стамбуле с турецкими авиационными властями, как специалиста, знающего лично многих из Министерства транспорта Турции. Турецкие

авиационные власти, в соответствии с протоколом, подписанного ранее Председателем Росаэронавигации **Шелковниковым Валерием Георгиевичем**, пытались изменить и согласовать новые границы ответственности центров УВД Ростова–на–Дону и Анкары. После согласования протокола, соответственно изменялись все геоточки воздушных трасс между Россией и Турцией, в том числе и на МВТ R – 114 Сочи – Трабзон.

Много лет, проработавший с турецкими авиационными властями, я хорошо знал многих из них, их менталитет, и поэтому предложил включить в нашу группу женщину - **Ольгу Курашенко**.

На борту российского лайнера ИЛ - 62 прилетаем в аэропорт Ататюрк города Стамбул. По «громкой» связи командир экипажа приглашает нас сойти с самолёта и говорит, что на земле, у трапа нас встречают **Моисеенко Игорь Николаевич** и **Погребнов Сергей Николаевич**, а также **Дьяченко Владимир Иванович**. Представителей СКЦ АУВД я знал, а вот с Моисеенко И. Н. познакомился впервые. Моисеенко И. Н. был в то время генеральным представителем авиакомпания в аэропорту Ататюрк города Стамбул.

Заходим в зал, где проходит совещание, на лицах турецких авиационных специалистов вижу недоумение, они не ожидали меня увидеть. В их планы входило изменить наименование г.Тудек на МВТ R – 114, а присутствие бывшего руководителя проекта делало их замысел нереализуемым. Так и получилось, наименование точки Тудек осталось без изменений. Задачу мы выполнили, согласовали все вопросы по воздушному пространству и, воздушное движение между двумя государствами было восстановлено.



На снимке, слева: Гирса С.Э., Ольга Курашенко, Погребнов С.Н.,
Справа Моисеенко И.Н., в конце ряда Данелов Р.Л. г. Стамбул.

После стратегического решения проблемы выделения служб и имущества у директора ФСВТС России **Андреева Владимира Ивановича**, началась работа по оптимизации управления на юге России, необходимо было уточнить организационное построение предприятий, кадровый состав руководства, технические и финансовые вопросы, а также вопросы безопасности. Было принято решение – собрать в г. Адлер всех руководителей филиалов и провести совещание, по всем нерешённым и планирующим действий. От ФУП «Госкорпорация по ОВД» принимали участие **Данелов Р.Л.**, **Ребизов Александр Анатольевич**, начальники отделов **Цымбал Александр Николаевич** и **Коровин Константин Митрофанович**.

Совещание проводили в гостинице «Мечта», в городе Адлере, где директор гостиницы **Царукян Арпеник Шаваршовна**, жена **Акопяна Эдика Ашотовича**, президента авиакомпании «Черноморские авиалинии» делали все возможное, чтобы совещанию ничто не мешало и не отвлекало, а созидательный дух мероприятия оставался весь день. В те дни, я и все участники совещания с большим вниманием и интересом слушали, вечером, душевные авиационные песни, которые исполнял Кушнерук Б.И.



На снимке: в центре зала, слева направо Ребизов А.А., Кушнерук Б.И., Данелов Р.Л., Цымбал А.Е., Емельяненко А.В. Дубинко В.А. Фияло В.М. на совещании в гостинице «Мечта», г. Адлер.

Кардинальные изменения произошли на юге России – образовались новые филиалы в Сочи, Краснодаре, в Минеральных Водах, существующие филиалы РГП «Кавказаэронавигация» наполнялись аэронавигационным имуществом (Анапа, Махачкала, Нальчик, Элиста) и наконец, было создано дочернее предприятие «Аэронавигация Юга».

С завершением организационных мероприятий по созданию ФУП «Госкорпорация по ОВД», продолжили более активно заниматься организационными вопросами организации технической эксплуатации, а также ремонтно-восстановительными работами по зданиям и сооружениям центров УВД, ремонтировали средства связи и РТО филиалов и работами по вводу новых автоматизированных систем в рамках ФЦП «Модернизация ЕС ОрВД».

В Новосибирске, где генеральным директором ГУДП был **Пивоваров Александр Руфович**, планировалась установка аппаратуры совместной российско – итальянской фирмы «Буран». На совещании в г. Новосибирске рассматривались

все возможные варианты развёртывания аппаратуры, были принято ряд ответственных решений. В совещании принимал участие министр имущественных отношений Республики Алтай **Ромашкин Виктор Васильевич**.



На снимке, слева направо: Пивоваров А.Р., Кушнерук Б.И., Данелов Р.Л., Республика Алтай.



На снимке, слева направо: Данелов Р.Л. Пивоваров А.Р., Ромашкин В.В., Кушнерук Б.И. Телецкое озеро. Республика Алтай.

Созданный морально – психологический климат в корпорации, умение находить консенсус с руководством, гостеприимство – всеми этими качествами обладал Кушнерук Б.И. Неоднократно, на этих встречах решались стратегические вопросы построения аэронавигационной системы, госкорпорации, уточнялись позиции и решались многие другие вопросы и проблемы ФУП «Госкорпорация по ОВД».



На снимке: слева направо: Галкин В.Я., Щербаков Л.К., Кушнерук Б.И., Данелов Р.Л., Зобов Н.Ф. г. Москва

ФУП «Госкорпорация по ОВД» стало работать более ритмично, решались внутренние и внешние вопросы деятельности организации, притирались связи между специалистами филиалов и центральным офисом, люди узнавали друг друга, с уважением относились к принимаемым решениям руководства.

Б.И. Кушнерук умело руководил коллективом, многие задачи авиационной власти перетекали в госкорпорацию, и многие авиационные специалисты хотели работать в созданном коллективе. Приведу только 2 примера.

Вначале 2000 года в корпорацию на должность заместителя генерального директора по кадровой и социальной политике пришёл **Ежов Валерий Иванович** и все вопросы в сфере регулирования социально-трудовых отношений стали решаться системно и эффективно, разрабатывались и утверждались многие социальные программы, проводились корпоративные спортивные мероприятия, в том числе и на международном уровне.



На снимке: слева направо: В. Ежов, А. Третьяк, Б. Кушнерук г. Москва

А с приходом в корпорацию на должность заместителя генерального директора **Копцева Анатолия Александровича**, и проблемы ввода новой техники стали решаться более ритмично и целеустремленно.



На снимке: слева направо: Кушнерук Б.И., Данелов Р.Л., Зобов Н.Ф. Федотова Светлана, Карабаш Г.И. г. Москва.



На снимке: слева направо: Кушнерук Б.И., Светлана Федотова, Зобов Н.Ф., Селитренников А.В, Федоров О.М., Ольга Курашенко, Данелов Р.Л. г. Москва.



На снимке: слева направо: Данелов Р.Л., Гребенников С.Н., Кизилев М.Г., Кушнерук Б.И., Мачехин Ю.В., Иванов В.К. г. Москва.

Была налажена целенаправленная и ритмичная проверка дочерних предприятий и филиалов, в соответствии с указанием генерального директора ставилась руководителю и главная цель проверки.

Так было и при организации проверки ГП «Примораэронавигация», где генеральным директором ГУДП был **Кленов Юрий Васильевич**, а его заместителем по ЭРТОС был **Скварник Вячеслав Васильевич**. У ГУДП организовано было представительство в г. Москве, в форме филиала, со штатом более двадцать человек, арендовали помещение, рабочие места были оборудованы компьютерами и другой аппаратурой, руководил всем этим - **Морозов Александр Николаевич** – директор филиала. Морозов А.Н. организовал разработку программного обеспечения для оснащения АС УВД, представлял незаконно авиационную власть и корпорацию на совещаниях за рубежом. После окончания работы комиссии, я начал готовить протокол и решение. Прилетает в Москву Скварник В.В. и просит, если это возможно, показать ему не утверждённый протокол и решение. Прочитал решение, побледнел и спрашивает, можно ли корректировать решение, я говорю можно, только пункт, относительно Морозова А.Н. нет. Иду к Б.И. Кушнеруку и прошу подписать решение, при этом не менять объем финансирования ГП, все денежные средства московского филиала оставить у Кленова Ю.И. и направить их на повышение денежного довольствия специалистам ЭРТОС. Технические и другие материальные средства, в том числе автомобиль ГАЗ-24 Волга и 20 ПЭВМ передать вновь создаваемой структуре – «Центраэронавигация». Все это было сделано, по времени и по месту вовремя. Зарплата у специалистов ЭРТОС ГП «Примораэронавигация» выросла почти в два раза. Результаты проверки ГП «Примораэронавигация» привели в восторг **Буравлева Юрия Николаевича** – управляющего делами – помощника генерального директора ФУП «Госкорпорация по ОВД» и **Михайлова Бориса Владимировича** – начальник Управления развития и технической эксплуатации объектов УВД ФАС России, а также **Ковалева Виталия Викторовича** – генерального директора ГУДП «Аэронавигация центрального региона ФГУП «Госкорпорация по ОВД» и **Мачехина Юрия Васильевича** – заместителя генерального директора ГУДП «Аэронавигация центрального региона ФГУП «Госкорпорация по ОВД».

Отношения с генеральным директором **Кленовым Юрием Васильевичем**, и его заместителем **Скварником Святославом Васильевичем** стали дружественными и по пришествию многих лет, позволило мне помочь им решить проблему строительства и оснащения КДП аэродрома, к саммиту АТЭС 2012 года во Владивостоке. Работу по вводу и оснащению КДП аэродрома выполняло ОАО «НПО «ЛЭМЗ», под руководством генерального директора **Бендерского Геннадия Петровича**. Позже, я обязательно расскажу о своей работе в ОАО «НПО «ЛЭМЗ». Правда, к тому времени, а шел уже 2012 год, Кленова Ю. В. уже не было с нами, он скончался в 2006 году.

Когда мы с Б.И. Кушнеруком начали работать в гражданской авиации, знающие люди и долго работающие в авиации говорили нам – «у Вас 1 год, после этого, как правило, на этой должности всех убирают и Вас также заменят». Прогноз не оправдался, это не случилось. Б.И. Кушнерук проработал на должности генерального директора почти восемь лет, завершил создание ФУП «Госкорпорация

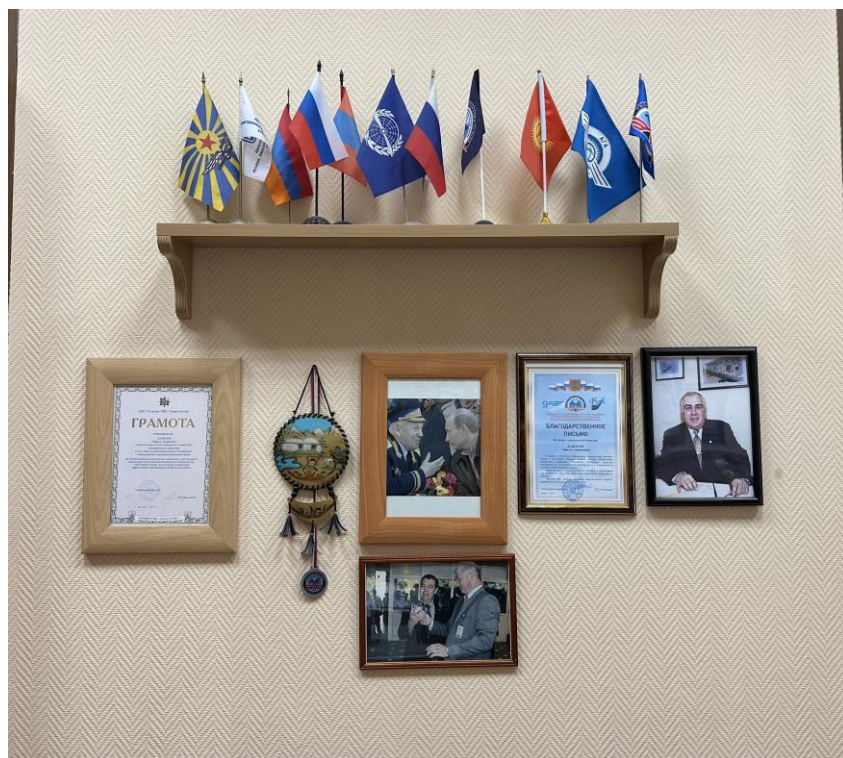
по ОВД», создал единый хозяйствующий орган ЕС ОрВД Российской Федерации, а также музей ФУП «Госкорпорация по ОВД».

Прошли годы, и только в 2004 году Б.И. Кушнерук уступил место генерального директора **Алексееву Олегу Николаевичу**.

Из ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в 2004 году ушел Зобов Н.Ф., а в начале 2005 году ушёл Копцев А.А., а в феврале и я.

В 2007 году, в день моего дня рождения пришли в офис, у метро Маяковского, Б.И. Кушнерук, Толстиков Н.И. и Дикарев С.И. Поздравляя меня с днём рождения, Б.И. Кушнерук задал мне вопрос – знаю ли я, какую стратегическую и главную ошибку в своей работе в должности генерального директора ФУП «Госкорпорация по ОВД» он допустил. Слушаю, Борис Иванович, говорю я. Самой главной ошибкой в моей деятельности считаю – не всегда советовался и прислушивался к твоим словам и предложениям. Это было самой главной оценкой моей деятельности в ФУП «Госкорпорация по ОВД».

Подаренный мне Б.И. Кушнеруком портрет висит у меня в кабинете, рядом портреты генерал-лейтенанта авиации **Цымбал Николая Андреевича**, на Красной площади с президентом России **Путиным Владимиром Владимировичем**, подаренный также мне моим большим другом Цымбал Н.А., и подаренная мне фотография Ужакова Владимира Владимировича – в прошлом директора филиала «Московский центр автоматизированного управления воздушным движением» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» с **Медведевым Дмитрием Анатольевичем**, при его посещении филиала. Сейчас **Д.А. Медведев** первый заместитель председателя Военно-промышленной комиссии Российской Федерации.



Прошли годы, сменялись генеральные директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», но того морально – психологического климата и созидательного духа в коллективе, который был создан **Кушнеруком Борисом Ивановичем**, к сожалению, уже больше нет в ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».