

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**  
о прекращении уголовного дела (уголовного преследования)

г. Тюмень

Старший следователь-криминалист военного следственного отдела Следственного комитета Российской Федерации по Тюменскому гарнизону, рассмотрев материалы уголовного дела № по подозрению в совершении преступлений, предусмотренных ч. 1 ст. 158 и п. «б» ч. 4 ст. 158 УК РФ, -

**УСТАНОВИЛ:**

следователем-криминалистом военного следственного отдела СК России по Чебаркульскому гарнизону, капитаном юстиции в отношении авиационно-спортивного клуба ДОСААФ России (далее по тексту – АСК) возбуждено уголовное дело № по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 158 УК РФ, по факту хищения авиационного двигателя

Поводом для возбуждения уголовного дела послужило постановление заместителя военного прокурора Тюменского гарнизона о направлении материалов проверки в орган предварительного расследования для решения вопроса об уголовном преследовании от , а основанием – наличие достаточных данных, указывающих на признаки данного преступления.

мной в отношении возбуждено уголовное дело № по признакам преступления, предусмотренного п. «б» ч. 4 ст. 158 УК РФ, по факту хищения самолета ЯК-52 заводской № , государственный опознавательный знак выпуска.

Поводом для возбуждения уголовного дела послужило постановление военного прокурора Тюменского гарнизона о направлении материалов проверки в орган предварительного расследования для решения вопроса об уголовном преследовании от , а основанием – наличие достаточных данных, указывающих на признаки данного преступления.

года указанные уголовные дела соединены в одном производстве. Соединенному уголовному делу присвоен № .

В ходе предварительного следствия по уголовному делу установлены следующие обстоятельства:

с года работает в АСК в должности самолетного звена.

Российская Федерация зарегистрировала право собственности на самолет ЯК-52, заводской № , государственный опознавательный знак года выпуска.

года на основании договора безвозмездного пользования № от указанной даты, Территориальное управление Федерального агентства по управлению государственным имуществом в Тюменской области передало указанное воздушное судно в безвозмездное пользование в АСК.

В процессе эксплуатации указанного самолета года на него установлен авиационный двигатель

года, находясь на территории АСК, расположенного в Тюменской области, совершил кражу, то есть тайное хищение чужого имущества – воздушного судна ЯК-52, заводской № , с встроенным в него авиационным двигателем , общей стоимостью 220 000 рублей, принадлежащего Российской Федерации, которым распорядился по своему усмотрению, в этот же день реализовав его на территории АСК в разобранном виде своему

знакомому [REDACTED], с заключением с последним соответствующих договоров купли-продажи № [REDACTED] от [REDACTED] года.

В последующем [REDACTED] путем сборки и доработки приобретенных у [REDACTED] частей и агрегатов от самолета ЯК-52 сконструировал единичный экземпляр воздушного судна «Ермак», который [REDACTED] года зарегистрировал в установленном порядке в центре регистрации единичных экземпляров воздушных судов.

В [REDACTED] года [REDACTED] продал воздушное судно «Ермак» за 1 400 000 рублей гражданину [REDACTED].

Вышеизложенные обстоятельства подтверждаются следующими полученными в ходе предварительного следствия доказательствами:

Показаниями свидетеля – начальника [REDACTED] АСК [REDACTED], согласно которым на балансе вверенного ему клуба состоит самолет ЯК-52, заводской № [REDACTED], государственный опознавательный знак [REDACTED]. На данный самолет имелись все необходимые документы, и он мог эксплуатироваться по прямому назначению. В процессе эксплуатации на указанный самолет был установлен авиационный двигатель [REDACTED]. Последний раз указанный самолет на территории [REDACTED] АСК он видел в [REDACTED] году.

Он, [REDACTED], часто убывал в различные командировки и на сборы, в связи с чем, на территории аэродрома мог не появляться длительное время. Всеми вопросами, связанными непосредственно с обслуживанием авиатехники (находящихся на территории [REDACTED] АСК самолетов), в том числе в период его отсутствия в клубе занимался исключительно [REDACTED]. Ориентировочно летом [REDACTED] года при прибытии на аэродром он видел, как [REDACTED] занимался ремонтом самолета ЯК-52, который по его предположению, являлся самолетом ЯК-52 № [REDACTED]. В ходе состоявшегося между ним и [REDACTED] разговора последний пояснил, что ремонт указанного самолета осуществляется с целью последующего решения вопроса о возможности продления срока его эксплуатации.

В июне [REDACTED] при проведении ревизии финансовой и хозяйственной деятельности клуба была установлена недостача имущества, в том числе, и самолета ЯК-52 № [REDACTED]. По его мнению, данный самолет был похищен [REDACTED] и реализован, однако, обстоятельства совершения указанных действий [REDACTED] ему не известны. Он так считает, поскольку на аэродроме только [REDACTED] отвечал за самолеты, осуществлял их ремонт, разборку и перекраску, с самолетами не могло что-либо произойти без ведома [REDACTED]. Он осуществлял работы в крайнем левом помещении казармы для курсантов, где находились различные запчасти от самолетной техники, слесарные инструменты.

Он, [REDACTED], не имеет полномочий списывать и продавать авиационную технику [REDACTED] АСК, в связи с чем, никому и никогда не продавал самолеты и детали от них.

После предъявления свидетелю [REDACTED] металлических табличек, обнаруженных в помещении, где осуществлял работы [REDACTED], он пояснил, что это «шилдики», которые устанавливаются на каждую из деталей самолета и служат средством для идентификации агрегатов. Каждый агрегат имеет свой уникальный номер. Таблички с деталей и агрегатов самолета сбивать недопустимо, поскольку в последующем невозможно будет их идентифицировать.

Показаниями свидетеля - [REDACTED] - [REDACTED] ДОСААФ России [REDACTED], согласно которым на балансе [REDACTED] авиационного спортивного клуба ДОСААФ России числился, в том числе, самолет ЯК-52, заводской № [REDACTED]. Данное воздушное судно внесено в реестр федерального имущества и, соответственно, собственником его является Российская Федерация. Данный самолет на основании договора безвозмездного пользования № [REDACTED]

от [REDACTED] года передан в безвозмездное пользование [REDACTED] авиационному спортивному клубу ДОСААФ России.

Все самолеты Як-52, числящиеся на пономерном учете в [REDACTED] АСК были 1986-1990 годов выпуска, назначенный срок эксплуатации воздушных судов составлял 20 лет и в последующем мог продлеваться по согласованию с ОКБ им. Яковлева. Фактически срок эксплуатации воздушных судов [REDACTED] АСК не продлевался, все они требовали капитального ремонта, на производство которого отсутствовали денежные средства. Указанная авиационная техника не могла эксплуатироваться, в связи с чем, должна была находиться на хранении и ожидать принятия соответствующего решения – либо о списании, либо о ремонте и дальнейшей эксплуатации.

Показаниями свидетеля – начальника [REDACTED] отдела ДОСААФ России [REDACTED], в целом, аналогичными по своему содержанию показаниям [REDACTED]

Показаниями свидетеля [REDACTED] инженерно-авиационной службы [REDACTED] АСК [REDACTED], согласно которым он работал в клубе в период с 1999 по 2006 год. После увольнения из [REDACTED] он неоднократно по просьбе начальника клуба [REDACTED] помогал тому в ведении летной документации, поскольку обладал соответствующими навыками.

По состоянию на [REDACTED] год в [REDACTED] АСК находилось пять самолетов Як-52. При этом, лишь один из них имел летную годность и мог эксплуатироваться по прямому назначению. Данный самолет Як-52 имел заводской № [REDACTED] и государственный опознавательный знак [REDACTED].

Указанный самолет был выпущен в 1986 году и в 2004 году поступил в [REDACTED] АСК из [REDACTED] авиационно-ремонтного завода ДОСААФ России, где проходил капитальный ремонт. В ходе ремонта конструкция самолета была усилена, в связи с чем, при продлении летной годности самолет мог эксплуатироваться до 25 лет с момента выпуска. В процессе эксплуатации самолета в [REDACTED] АСК в 2011 году в нем был заменен двигатель, а именно установлен двигатель [REDACTED], о чем им была произведена соответствующая запись в формуляре самолета.

Примерно в 2012 – 2013 годах в связи с окончанием летной годности указанный самолет перестал эксплуатироваться и был поставлен на стоянку на аэродроме [REDACTED] АСК.

При его увольнении все авиационное имущество клуба имелось в наличии, в том числе и указанный самолет. Определить конкретный самолет возможно по «шильдикам» - металлическим табличкам, расположенным на агрегатах и узлах самолета. Вместе с тем, указанные таблички возможно сбить кустарным способом и в дальнейшем идентифицировать самолет не представится возможным.

Показаниями свидетеля [REDACTED], согласно которым он с 1988 был курсантом-летчиком в [REDACTED] АСК, где познакомился с [REDACTED], который обучал его летному делу.

В [REDACTED] году он, [REDACTED], решил приобрести воздушное судно для последующей его эксплуатации. Об этом узнал [REDACTED] и предложил приобрести у него детали от самолета Як-52 и авиационный двигатель, из которых в последующем можно было бы собрать воздушное судно, то есть по сути приобрести самолет Як-52 в разукomплектованном виде. На указанное предложение [REDACTED] он согласился и [REDACTED] года заключил с последним два письменных договора купли-продажи, согласно которым [REDACTED] продал ему за 700 000 рублей основные части самолета и за 340 000 рублей авиационный двигатель М-14п. При совершении данной сделки присутствовал только он и [REDACTED], других очевидцев не имелось.

После предъявления свидетелю [REDACTED] договоров [REDACTED] и [REDACTED] от [REDACTED] года и актов приема-передачи к указанным договорам, последний пояснил, что подписи в указанных договорах и актах принадлежат ему и [REDACTED]

Все приобретенные детали самолета не имели «шильдиков», по внешнему виду являлись старыми, краска на них облупилась. Имел ли двигатель М-14п, реализованный ему [REDACTED], какой-либо номер ему не известно, поскольку он его не осматривал, а запись о номере двигателя «[REDACTED]» внес в договор купли-продажи со слов [REDACTED] после совершения сделки, в связи с необходимостью регистрации воздушного судна.

В последующем после приобретения указанных деталей, а фактически самолета ЯК-52 в разукomплектованном состоянии, находясь на территории [REDACTED] АСК, он с помощью сторожей указанного АСК [REDACTED] и самого [REDACTED] собрал воздушное судно, которое в дальнейшем зарегистрировал в качестве единичного экземпляра воздушного судна «Ермак» и в [REDACTED] году продал его гражданину [REDACTED]. Проданное воздушное судно имело окраску – голубой камуфляж.

**Иным документом** – договором купли-продажи № [REDACTED] года, согласно которому [REDACTED] продал [REDACTED] за 700 000 рублей фюзеляж самолета, комплект крыльев, горизонтальный стабилизатор, киль, комплект шасси, комплект элеронов, руль высоты, руль направления, комплект приборов (указатель скорости, указатель высоты, авиагоризонт, приборы контроля работы двигателя), комплект крепежных деталей и элементов.

**Иным документом** – актом приема-передачи от [REDACTED] года, согласно которому [REDACTED] передал, а [REDACTED] принял указанные выше агрегаты и части самолета.

**Иным документом** – договором купли-продажи [REDACTED] от [REDACTED] года, согласно которому [REDACTED] продал [REDACTED] за 340 000 рублей авиационный двигатель [REDACTED].

**Иным документом** – актом приема-передачи от [REDACTED] года, согласно которому [REDACTED] передал, а [REDACTED] принял указанный выше авиационный двигатель.

**Заключением судебной почерковедческой экспертизы № 2293/01-1 от [REDACTED]**, согласно которому подписи от имени [REDACTED] в графе «Продавец» в двух договорах купли-продажи № [REDACTED] от [REDACTED] года и в двух актах приема-передачи от [REDACTED] года выполнены самим [REDACTED].

Установить кем, [REDACTED] или другим лицом выполнены записи «[REDACTED]» в договоре купли-продажи № [REDACTED] года и копии акта приема-передачи от [REDACTED] года, не представилось возможным в связи с малым объемом графического материала, содержащегося в исследуемых записях, относительной краткостью и простотой строений записей.

**Иным документом** – сообщением из Федерального агентства воздушного транспорта от [REDACTED], согласно которому [REDACTED] года зарегистрировал право на воздушное судно «Ермак», идентификационный номер [REDACTED]. При регистрации [REDACTED] приложил копии формуляра, согласно которому в указанном воздушном судне установлен авиационный двигатель [REDACTED].

**Протоколом выемки от [REDACTED]**, согласно которому у руководителя отдела по расследованию особо важных дел [REDACTED] СУ СК России на транспорте [REDACTED] изъят ноутбук [REDACTED].

**Протоколом осмотра предметов от [REDACTED] года**, согласно которому осмотрен ноутбук [REDACTED]. В ходе осмотра ноутбука обнаружен договор купли-продажи № [REDACTED], акт приема-передачи № [REDACTED] года, согласно которому [REDACTED] за 1 400 000 рублей продал и передал [REDACTED] воздушное судно «Ермак» с двигателем [REDACTED].



Вещественным доказательством по уголовному делу - ноутбуком «Samsung RV515», принадлежащий [REDACTED]

**Показания свидетеля** [REDACTED], согласно которым в декабре 2014 года он за 1 400 000 рублей приобрел у [REDACTED] единичный экземпляр воздушного судна «Ермак». Оплата происходила через одну из платежных Интернет-систем. Данное воздушное судно было зарегистрировано в установленном порядке, на него имелись соответствующие документы, которые ему были переданы вместе с самолетом [REDACTED]. Имелись ли на деталях самолета какие-либо заводские номера, ему не известно, поскольку он не обращал на это внимание. Сам самолет им был размещен на аэродроме «Гостилицы» Ленинградской области. После приобретения указанное воздушное судно им ремонтировалось, часть деталей менялись, проводилась их дефектовка. Так, в процессе эксплуатации им было выполнено следующее:

- проведены работы по усилению лонжерона крыльев;
- проведена замена сектора качалки руля высоты на стальную;
- проведён демонтаж навигационных приборов и установочных кронштейнов (демонтирован блок АРК, бароспидграф, проводка, кронштейны креплений);
- установлена дымовая система и элементы её крепления за креслом задней кабины, произведена доработка выхлопного коллектора под форсунки;
- установлена и смонтирована проводка антенны аварийного радиомаяка;
- произведён капитальный ремонт двигателя с частичной заменой узлов, агрегатов, свечей зажигания;
- проведён капитальный ремонт воздушной системы самолета (частичная замена трубок, замена агрегатов ПУ-7, ПУ-8, замена кран-шасси обеих кабин);
- проведена замена стоек (передней и основных) в сборе;
- проведён ремонт рулей высоты и направления, элеронов с перетяжкой синтетическим материалом и покраской их;
- проведён ремонт (усиление) топливных баков самолета;
- проведена замена остекления фонаря кабины;
- проведена замена маслорадиатора;
- проведена замена тросовой проводки систем управления самолётом;
- проведена частичная замена навигационно-пилотажных и контрольно-измерительных приборов (часы, приборы контроля температуры масла, давления масла и бензина), тахометры;
- установлены новые зализы крыла и стабилизатора самолета;
- заменены крышки бензобаков;
- заменены шланги масляной и бензиновой систем двигателя;
- установлены навигационные огни, проводка управления ими;
- установлена аккумуляторная батарея;
- произведена замена тросов управления тормозами;
- установлены новые привязные ремни;
- проведён капитальный ремонт воздушного винта (ремонт лопастей, замена манжетки стакана втулки, замена направляющей масляного канала, балансировка);
- проведены регламентные работы самолета в объёме ТО-400 ч., регулировка органов управления, систем самолета;
- проведён ремонт радиостанции и СПУ.

**Протоколом выемки от** [REDACTED] года, согласно которому у свидетеля [REDACTED] изъят единичный экземпляр воздушного судна «Ермак» [REDACTED].

**Протоколом осмотра от** [REDACTED] года, согласно которому изъятый у свидетеля [REDACTED] единичный экземпляр воздушного судна «Ермак» [REDACTED] осмотрен. В ходе его осмотра установлено, что детали планера и шасси самолета не имеют каких-либо «шильдиков» и соответственно номерных обозначений, по которым возможно их идентифицировать и установить их принадлежность. При осмотре силовой

установки обнаружено, что установленный на самолете двигатель также не имеет «шильдика». Вместе с тем, в ходе осмотра выявлено, что один из установленных на двигателе цилиндров, являющийся комплектующей деталью, имеет номер «[REDACTED]».

При этом, согласно показаниям свидетеля [REDACTED] первоначально при выпуске с завода изготовителя двигатель [REDACTED] имел все 9 цилиндров с номерами «[REDACTED]». В последующем в случае ремонта данные цилиндры могли заменяться. При этом, данные цилиндры могли меняться и в самом клубе при эксплуатации самолета, поскольку на заводе производится только капитальный ремонт, а замена цилиндров – это замена комплектующих материалов. Паспортов на цилиндры не имеются, в формуляре на двигатель сведения о том, какие номера цилиндров установлены не указывается. В случае замены цилиндра запись об этом в формуляре не делается.

Вещественным доказательством по уголовному делу – единичным экземпляром воздушного судна «Ермак», государственный опознавательный знак «[REDACTED]».

Заключением экспертизы лакокрасочных покрытий и материалов №№ [REDACTED] от [REDACTED] года, согласно которому на планере единичного экземпляра воздушного судна «Ермак» следов первоначального лакокрасочного покрытия с отображением каких-либо символов, в том числе и «[REDACTED]», не имеется.

Данный вывод сделан в связи с тем, что лакокрасочное покрытие воздушного судна состоит из слоя грунта, слоя эмали голубого цвета, то есть все имевшееся лакокрасочное покрытие до перекраски самолета [REDACTED] было снято.

Заключением судебной товароведческой экспертизы от [REDACTED] года № [REDACTED] от [REDACTED] года, согласно которому рыночная стоимость самолета ЯК-52, заводской номер [REDACTED], государственный опознавательный знак [REDACTED] по состоянию на дату хищения, то есть [REDACTED] года, составляла 220 000 рублей. При этом, как установлено в ходе следствия, стоимость новой комплектующей детали – цилиндра двигателя [REDACTED] по состоянию на [REDACTED] года составляла 19 300, в июне выпуск детали прекращен.

Протоколом выемки от [REDACTED], согласно которому у свидетеля [REDACTED] изъяты формуляр на воздушное судно «Ермак» и дубликат формуляра двигателя [REDACTED].

Протоколом осмотра предметов от [REDACTED] года, согласно которому осмотрены формуляр на воздушное судно «Ермак» и дубликат формуляра двигателя [REDACTED]. В ходе осмотра установлено, что согласно записям в формулярах, на воздушном судне «Ермак» был установлен авиационный двигатель [REDACTED].

Вещественными доказательствами по уголовному делу – формуляром на единичный экземпляр воздушного судна «Ермак» и дубликатом формуляра двигателя [REDACTED].

Показаниями свидетеля – сторожа [REDACTED] АСК [REDACTED], согласно которым он работал в указанной должности с [REDACTED] года по [REDACTED] года. В период его работы на территории клуба всегда в визуальном укомплектованном состоянии находилось только 2 самолета ЯК-52, заводские номера которых ему не известны. Кроме того, на территории [REDACTED] АСК также находилось довольно большое количество деталей и агрегатов самолетов.

С начала трудоустройства в клубе он по просьбе [REDACTED] оказывал ему помощь в сборке и ремонте одного из самолетов ЯК-52. Планер данного самолета был старым, краска на нем была облезлой. Визуально можно было разглядеть, что ранее планер был окрашен в белый и красный цвет, однако, какие-либо надписи на планере разглядеть было невозможно.

После сборки самолета краска с него была полностью смыта до алюминия, и он был направлен [REDACTED] для покраски. Через 1-2 недели самолет вернулся на территорию клуба уже в покрашенном виде, в сине-голубой цвет. [REDACTED]

со слов [REDACTED], указанный самолет им был продан. [REDACTED] оказывал помощь в сборке самолета лишь предоставлением на него недостающих деталей и агрегатов. Двигатель самолета имел заводской номер, но какой именно, он, [REDACTED], не помнит. Самолета, имеющего бортовой номер [REDACTED] он на территории клуба не видел.

После предъявления [REDACTED] фотоснимка воздушного судна «Ермак», он пояснил, что тот самолет, который он помогал ремонтировать [REDACTED], по окраске и надписям на планере схож с самолетом, изображенным на нем.

Показаниями свидетеля – сторожа [REDACTED] АСК [REDACTED], согласно которым он с [REDACTED] работает в указанной должности. [REDACTED] ему знаком, поскольку является сотрудником клуба. [REDACTED] постоянно проводил свое время у самолетов, собирал и разбирал их, ремонтировал. Какого-либо кабинета у [REDACTED] в клубе не имелось, и его рабочее место было в правом помещении казармы для курсантов. Доступ к данному помещению имелся исключительно у [REDACTED] который всегда в свое отсутствие закрывал помещение на замок. В данном помещении хранились различные инструменты, сварочный аппарат, различные запчасти и агрегаты от самолетов.

Сторожа, которые работали в клубе, в том числе и он, неоднократно оказывали помощь [REDACTED] в части установки деталей на самолеты, покраски авиационных агрегатов. Сам он, [REDACTED], помогал [REDACTED] переустанавливать двигатель с одного самолета на другой, с какого именно и на какой он не помнит, а также изготавливал остекление на самолет.

У [REDACTED] имелся знакомый [REDACTED], который [REDACTED] года начал ремонтировать один из самолетов ЯК-52, находящийся на самолетной стоянке [REDACTED] АСК. Указанный самолет всегда считался имуществом клуба и учитывался при сдаче-приеме дежурства. С [REDACTED] года указанный самолет перестал появляться на территории клуба и о его дальнейшей судьбе ничего ему, [REDACTED], ничего не известно.

Иным документом – протоколом обследования помещений, зданий, сооружений, участков местности и транспортных средств от [REDACTED] года, согласно которому в крайнем правом помещении правого крыла казармы для курсантов [REDACTED] АСК обнаружены и изъяты несколько формуляров на самолеты ЯК-52 и авиационные двигатели, а также сбитые металлические таблички с указанием номеров агрегатов самолетов, в том числе формуляр на самолет ЯК-52 [REDACTED] часть 1, металлическая табличка « [REDACTED] ».

Протоколом осмотра предметов от [REDACTED], согласно которому осмотрена 1 часть формуляра на самолет ЯК-52 № [REDACTED]. В ходе осмотра указанного документа установлено, что началом эксплуатации данного самолета является [REDACTED]. [REDACTED] года указанный самолет поступил на ремонт в [REDACTED] авиационно-ремонтный завод, откуда [REDACTED] года передан в [REDACTED] АСК. [REDACTED] года на самолет установлен авиационный двигатель [REDACTED] № [REDACTED]. Каких-либо записей, свидетельствующих об истечении срока летной годности в формуляре не предусмотрено.

Вещественным доказательством по уголовному делу – 1 частью формуляра на самолет ЯК-52, заводской № [REDACTED].

Протоколом осмотра предметов от [REDACTED] года, согласно которому осмотрены металлические таблички, изъятые в крайнем правом помещении правого крыла казармы для курсантов [REDACTED] АСК [REDACTED] года, в том числе и металлическая табличка « [REDACTED] ».

При этом, согласно показаниям свидетеля [REDACTED] указанная табличка ранее была установлена на одной из деталей самолета ЯК-52 № [REDACTED]. Заводской номер

расшифровывается как «[ ]» - год выпуска «[ ]» - номер партии деталей. Все детали планера самолета ЯК-52 № [ ] должны иметь таблички с номером «[ ]».

Вещественными доказательствами по уголовному делу – 8 металлическими табличками, сбитыми с агрегатов самолетов.

Иным документом – актом внеплановой проверки деятельности авиационных организаций ДОСААФ России, находящихся на территории Тюменской области НОУ «[ ]» авиационный спортивный клуб Общероссийской общественно-государственной организации «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России» от [ ] года, согласно которому в ходе проведенной ревизии установлена недостача имущества, в частности, самолета ЯК-52 № [ ], двигатель [ ].

Иным документом – выпиской из реестра федерального имущества № [ ] от [ ] года, согласно которому собственником воздушного судна ЯК-52, заводской № [ ] является Российская Федерация.

Иным документом – копией свидетельства о государственной регистрации государственного воздушного судна [ ], согласно которому самолет ЯК-52, заводской № [ ], собственником которого является Российская Федерация, прошел государственную регистрацию и ему присвоен государственный опознавательный знак № [ ].

Иным документом – заключением о летной годности воздушного судна СЛГ № [ ] от [ ], согласно которому самолет № [ ] государственный опознавательный знак [ ], является годным к полетам до [ ].

Как установлено в ходе предварительного следствия после [ ] года летная годность указанному самолету не продлялась.

Иным документом – сообщением из Шахтинского авиационно-ремонтного завода ДОСААФ России, согласно которому самолет ЯК-52 № [ ] года был передан в [ ] АСК.

Показаниями представителя потерпевшего – начальника [ ] отдела Территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом в Тюменской области [ ], согласно которым самолет ЯК-52, заводской № [ ] является собственностью Российской Федерации и установленным порядком внесен в реестр федерального имущества. Эксплуатантом данного самолета является [ ] авиационный спортивный клуб ДОСААФ России..

Иными документами – сообщениями из Центрального совета ДОСААФ России, согласно которым в период с [ ] год авиационная техника в [ ] АСК не списывалась, на ремонт не направлялась. Из всех самолетов ЯК-52, числящихся в [ ] АСК, только самолет ЯК-52, заводской № [ ], был внесен в Государственный реестр государственных воздушных судов государственной авиации и на него оформлялось заключение о летной годности.

Иным документом – сообщением из ЗАО «Шахтинский авиационно-ремонтный завод ДОСААФ», согласно которому последняя закупка цилиндров на авиационный двигатель [ ] была проведена в [ ].

Будучи допрошенным в ходе предварительного следствия в качестве подозреваемого [ ] от дачи показаний отказался, воспользовавшись ст. 51 Конституции Российской Федерации.

Иными документами – сообщениями из ИЦ УМВД России по Тюменской области и ИЦ УМВД России по Пермскому краю, согласно которому сведений о судимости [ ] не имеется.



При возбуждении уголовного дела действия [REDACTED] были квалифицированы по ч. 1 ст. 158 и п. «б» ч. 4 ст. 158 УК РФ.

В ходе предварительного следствия по уголовному делу достоверно установлено, что в воздушном судне ЯК-52, заводской № [REDACTED], [REDACTED] года выпуска, был установлен авиационный двигатель [REDACTED]. Указанное воздушное судно, принадлежащее на праве собственности Российской Федерации, похищено [REDACTED] с территории [REDACTED] АСК и продано [REDACTED]. При этом, действия [REDACTED], связанные с хищением вышеуказанных самолета ЯК-52 и установленного на него авиационного двигателя, были одновременно направлены как на противоправное изъятие самого самолета, так и авиационного двигателя, то есть были совершены с единым умыслом.

Как установлено в ходе следствия, стоимость воздушного судна ЯК-52, заводской № [REDACTED] года выпуска, в полном комплекте, вместе с авиационным двигателем, по состоянию на момент хищения, то есть на [REDACTED] года составляет 220 000 рублей, то есть в результате противоправных действий [REDACTED] государству в лице представителя потерпевшего – Территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом в Тюменской области причинен имущественный ущерб на указанную сумму, который для собственника имущества – Российской Федерации не является значительным ущербом. В этой связи деяние [REDACTED] подлежит квалифицировать по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 158 УК РФ.

Обязательным признаком для привлечения лица к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 158 УК РФ является хищение конкретного имущества, принадлежащего собственнику.

В ходе предварительного следствия по уголовному делу приняты исчерпывающие меры, направленные на установление механизма реализации и местонахождения похищенного [REDACTED] самолета ЯК-52, заводской № [REDACTED], в полном комплекте, вместе с авиационным двигателем, которые позволяют сделать вывод о том, что указанный самолет [REDACTED] с составлением соответствующих договоров купли-продажи и актов приема-передачи, был реализован его знакомому [REDACTED], которым, в свою очередь, фактически с использованием деталей и агрегатов самолета ЯК-52 был изготовлен единичный экземпляр воздушного судна «Ермак» и реализован [REDACTED]. Последним в дальнейшем усовершенствована и усилена его конструкция, в настоящее время данный самолет находится на аэродроме [REDACTED].

Вместе с тем, как установлено в ходе предварительного следствия на данном самолете [REDACTED] неоднократно производились ремонтные работы, описанные в настоящем постановлении, в ходе которых ряд номерных деталей заменялось. Также в ходе предварительного следствия достоверно установлено, что на крыльях, планере, фюзеляже и иных деталях самолета удалены «шильдики» - металлические таблички с указанием номера детали, свидетельствующей о ее принадлежности к конкретному воздушному судну.

В тоже время при осмотре самолета установлено, что в нем имеется деталь, ранее установленная в воздушном судне ЯК-52 № [REDACTED]. Кроме того, в помещении казармы курсантов [REDACTED] АСК обнаружен «шильдик» с номером «[REDACTED]», который был ранее установлен на одной из деталей похищенного воздушного судна ЯК-52 № [REDACTED]. При этом ряд свидетелей по настоящему уголовному делу утверждают, что только [REDACTED] занимался ремонтом воздушных судов [REDACTED] АСК и имел доступ в указанное помещение, где хранил слесарные инструменты, различные запасные части от самолетов, сварочный аппарат и т.д. В этой связи органы следствия приходят к выводу о том, что никто иной кроме [REDACTED] не мог сбить «шильдики» с самолета ЯК-52 с целью обезличивания деталей самолета для его последующего хищения и сбыта.

Также в ходе предварительного следствия свидетелям [REDACTED] и [REDACTED] были предъявлены фотоснимки единичного экземпляра воздушного судна «Ермак», принадлежащего [REDACTED] и ими достоверно указано, что именно в такой цвет и именно это воздушное судно было приобретено у [REDACTED], отремонтировано и покрашено.

Исходя из изложенного у органов следствия имеются основания полагать, что [REDACTED] совершил хищение самолета ЯК-52 № [REDACTED], который он в последующем сбыл [REDACTED], а тот в свою очередь отремонтировал его, зарегистрировал как единичный экземпляр воздушного судна «Ермак» и продал [REDACTED].

Вместе с тем, органы предварительного следствия не могут достоверно доказать, что именно воздушное судно ЯК-52 № [REDACTED] в его целостном понимании было похищено [REDACTED], поскольку [REDACTED] были проданы основные части самолета ЯК-52, из которых он собрал воздушное судно. В процессе сборки, ряд деталей им ремонтировались, перекрашивались и заменялись на новые. При этом, ни сам [REDACTED], ни сторожа, оказывающие ему помощь в сборке самолета, а также работники [REDACTED] АСК не могут сообщить о том, что на фюзеляже данного самолета имелся какой-либо опознавательный знак, поскольку лакокрасочное покрытие на нем было повреждено. Сам подозреваемый [REDACTED] какие-либо показания давать отказывается, используя право, предусмотренное ст. 51 Конституции РФ,

При этом, в настоящее время исчерпаны все возможности для собирания дополнительных доказательств, направленных на установление всех номерных агрегатов самолета ЯК-52 № [REDACTED].

В соответствии со ст. 49 Конституции Российской Федерации и ч. 3 ст. 14 УПК РФ, все сомнения в виновности обвиняемого толкуются в пользу обвиняемого.

Однако, в ходе предварительного следствия по уголовному делу при осмотре единичного экземпляра воздушного судна «Ермак», изъятого у [REDACTED] была обнаружена деталь – цилиндр двигателя, с номерным обозначением « [REDACTED] », ранее установленная в воздушном судне ЯК-52 № [REDACTED]. Данная деталь является комплектующей и выпуск аналогичных деталей был прекращен [REDACTED]. Согласно пономерному учету [REDACTED] АСК двигатель [REDACTED] был выпущен в [REDACTED] году. Учитывая, что срок эксплуатации самолета составляет 20 лет, то на момент хищения, цилиндр двигателя, как и сам самолет не мог эксплуатироваться по прямому назначению, поскольку выслужил установленный срок эксплуатации и фактически являлся ломом металла.

Таким образом, в ходе следствия достоверно установлено, что цилиндр с № « [REDACTED] » от двигателя [REDACTED] был похищен [REDACTED]. Вместе с тем, органы следствия признают факт хищения указанного цилиндра [REDACTED] малозначительным.

В соответствии с ч. 2 ст. 14 УПК РФ не является преступлением действие, хотя формально и содержащее признаки какого-либо деяния, предусмотренного УК РФ, но в силу малозначительности не представляющее общественной опасности.

С учетом установленных в ходе предварительного следствия обстоятельств следует прийти к выводу о том, что в действиях [REDACTED] содержатся признаки деяния, предусмотренного ч. 1 ст. 158 УК РФ, однако, в соответствии с вышеуказанными положениями УПК РФ, совершенное им деяние является малозначительным и не представляющим какой-либо общественной опасности, а потому уголовное дело в отношении [REDACTED] подлежит прекращению по основанию, предусмотренному п. 2 ч. 1 ст. 24 УПК РФ, то есть в связи с отсутствием в его деянии состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 158 УК РФ.

В соответствии с ч. 3 ст. 24 УПК РФ прекращение уголовного дела влечет одновременно прекращение уголовного преследования.

Обвинение [REDACTED] в ходе предварительного следствия не предъявлялось, мера пресечения не избиралась.

Принимая во внимание изложенное, руководствуясь п. 2 ч. 1 ст. 24, ст.ст. 212 и 213 УПК РФ,

### ПОСТАНОВИЛ:

1. Прекратить уголовное дело № [REDACTED] и уголовное преследование в отношении [REDACTED] [REDACTED] года рождения, уроженца [REDACTED] области, зарегистрированного по адресу: Тюменская область, [REDACTED] ул. [REDACTED] д. [REDACTED], ранее не судимого, по основанию, предусмотренному п. 2 ч. 1 ст. 24 УПК РФ, то есть в связи с отсутствием в его деянии состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 158 УК РФ.

2. Мету процессуального принуждения в виде обязательства о явке, избранную подозреваемому [REDACTED], отменить.

3. Признать в соответствии со ст. 134 УПК РФ за [REDACTED] право на реабилитацию и разъяснить ему порядок возмещения вреда, связанного с уголовным преследованием.

4. Вещественные доказательства по уголовному делу:

- единичный экземпляр воздушного судна «Ермак», государственный опознавательный знак «[REDACTED]» - возвращен по принадлежности [REDACTED];

- формуляр на единичный экземпляр воздушного судна «Ермак» и дубликат формуляра двигателя [REDACTED] – переданы по подследственности в [REDACTED] вместе с материалами проверки.

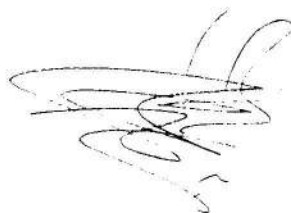
- деревянной ручкой с клеенным клише гербовой печати «[REDACTED] авиационно-спортивного клуба ДОСААФ России», резиновое клише серого цвета размерами 18,5 x 10,5 см., резиновое клише серого цвета размерами 18 x 14 см., резиновое клише круглой формы содержанием «Для формуляров и паспортов ОТК № [REDACTED]», пластиковая коробка (пенал) белого цвета со штемпельной подушкой, пластиковая коробка (пенал) черного цвета со штемпельной подушкой, пластиковая коробка черного цвета с находящимися в ней клеймами размерами 6 см. x 7 мм., пластиковая коробка серого цвета с находящимися в ней клеймами размерами 8 x 1 см. – переданы по подследственности в [REDACTED] вместе с материалами проверки

- 8 металлических табличек, сбитых с агрегатов самолетов, формуляр самолета ЯК-52 № [REDACTED] – вернуть по принадлежности в [REDACTED] авиационный спортивный клуб ДОСААФ России.

- ноутбук «Samsung RV515», принадлежащий [REDACTED] – вернуть по принадлежности [REDACTED]

5. Копию настоящего постановления направить военному прокурору Тюменского гарнизона, представителю потерпевшего [REDACTED] [REDACTED] разъяснив последним порядок обжалования данного решения.

Старший следователь-криминалист  
военного следственного отдела  
СК России по Тюменскому гарнизону  
[REDACTED]



[REDACTED]