

16. В марте 2005 г. ФЛК вошла в Минпромэнерго с предложением направить все 6 млрд.руб. на увеличение только ее капитала. Для этого она представила договор с «Трансаэро» о поставке в лизинг 10 самолетов Ту-214. Этот договор к тому времени не прошел корпоративных процедур одобрения в «Трансаэро». Собрание акционеров «Трансаэро» прошло только в конце июня, когда деньги бюджета 2005 г. были поделены. На этом собрании было утверждено приобретение только 5 Ту-214. Первый самолет ФЛК должна была поставить до конца 2005 г. До сих пор самолет не построен, срок поставки отнесен на август 2006 г. Руководство ФЛК признало, что не могло финансировать контракт из-за задержки с получением госбюджетных денег 2005 г. Это косвенно означает, что никаких частных средств ФЛК не привлекает и не может привлечь в силу своего финансового положения.
17. Формально «Трансаэро» имеет право отказаться от данного контракта из-за срыва срока поставок, но не делает этого под давлением руководства Роспрома и Минпромэнерго, поддерживающих ФЛК. Себестоимость сборки Ту-214 (ок.42 млн.долл.) на Казанском авиазаводе сегодня существенно превышает цену, заложенную в контракт с «Трансаэро» (33 млн.долл.). Убытки ложатся на ФЛК и будут покрываться исключительно за счет госбюджетных средств.
18. Государство вложило значительные средства в ФЛК на развитие лизинга самолетов (более 65 млн.долл.), но их большая часть была растрочена не эффективно, выведена из компании в частные структуры. Вместо привлечения частного капитала в компанию произошел обратный процесс – выведения всех ранее вложенных частными инвесторами средств, а также «увод» госбюджетных денег. Представители государства в совете директоров ФЛК не должным образом, халатно отнеслись к своим прямым обязанностям, допустив действия менеджмента ФЛК, наносящие ущерб государственным интересам.
19. Чтобы отвлечь внимание государственных органов и общественности от кризисного состояния с финансами в самой ФЛК и переключить его на конкурента, 16 марта 2005 г. была спровоцирована статья в газете «Комсомольская правда», положившая начало возбуждению уголовного дела против гендиректора ИФК. На основании этой статьи некий гражданин А.А.Болотоков направил на бланке ЗАО «Группа компаний «Лидер» заявление в воронежскую прокуратуру. А.А.Болотоков в данном ЗАО работал под непосредственным началом у Берестникова Ю.Г., который из ГК «Лидер» перешел на должность заместителя генерального директора ФЛК, а в настоящее время возглавляет 100% дочернюю компанию ООО «Финанс-лизинг-авиа». Ранее в отношении деятельности Берестникова Ю.Г. и его компаньонов по ГК «Лидер» проводились следственные действия в связи с мошенничеством и присвоением активов.

Через несколько дней А.А.Болотоков без объяснения причин забрал из прокуратуры свое заявление.
20. На основании этого можно проследить связь ФЛК с «Группой компаний «Лидер», причастной к растаскиванию государственных активов на Ульяновском авиационном комплексе (УАПК) «Авиастар». На 1.01.2002 г. ГК «Лидер» владела 6,7% акций УАПК, а один из ее руководителей И.Лейко (гендиректор Финансово-лизинговой компании «Лидер») входил в органы управления заводом, был генеральным директором. По фактам проведения в 1997-2001 гг. умышленного структурного преобразования ОАО УАПК «Авиастар» и вывода его активов с