

29nov06 Het boek " is de luchtvaart een feest ?" van Van Gaever in een notepad door Erik Verbeeck ©

Vandaag stelde Freddy Van Gaever tijdens een perslunch in restaurant "De Daktuin" van het Vlaams Parlement zijn boek "Luchtvaart een feest ?" voor.

Van Gaever schetste tijdens de lunch het hoe en waarom (in de hand gewerkt door Sabena en het faillissement ervan) de luchtvaartmicrobe terug in hem ontwaakte.

In een ruim twee uur durend relaas heeft VAN GAEVER er de 285 bladzijden van het boek doorgehaspeld, op hetzelfde moment werd er tevens een persbericht uitgedeeld waarin wordt uiteengezet dat door Advocaat R.TOURNICOURT de haalbaarheid wordt onderzocht om de Belgische Staat te dagvaarden en klacht tegen onbekenden in te dienen.

Gepensioneerde Van Gaever.

We hebben onze twijfels of FREDDY VAN GAEVER vandaag zal beseffen dat het de politieke wereld is (waarin hij zelf actief is !) die achter de schermen alles voor vrienden en bekenden regelt, dat is altijd zo geweest en zal altijd zo blijven, wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat dat ook zo zal zijn mocht het Vlaams Belang daadwerkelijk kunnen meebesturen.

Dat bij een op rust gestelde zakenman van 64 jaar het bloed nog kruipt waar het niet gaan kan, is niet "gewoon", maar bij Freddy Van Gaever manifesteerde zich dat mede door de 9/11 vliegtuig crashes in de Twin Towers in New York die een crisis veroorzaakten in de luchtvaart, waarbij ook de aankooprijzen van de vliegtuigen met 1/3^e daalden, én de faling van Sabena deden Van Gaever beslissen om een vliegtuigmaatschappij op te richten.

De wagen voor de kar spannen.

Van Gaever kon na de faling van Sabena beroep doen zo'n 250 uitgezochte personeelsleden die hij voor zijn VG Airlines zou kunnen inzetten, daardoor ontliet hij de dure opleidingskosten van dat personeel.

Daarbij schakelde Van Gaever meteen zijn schoonzoon Jan in (ondertussen werkloze Airbus piloot van Sabena) en schoonzoon Jan schakelde op zijn beurt RAYMOND NICOLAÏ in (deze blijkt vandaag zwaar ziek en kanker te hebben).

Met zijn ex Sabeniens equipe kon VG Airlines starten, de beoogde bestemmingen waren New York – Boston – Los Angeles.

Omdat men normaliter eerst een vergunning heeft en dan gaat handelen, heeft Freddy Van Gaever hier het risico genomen door de wagen voor de kar te spannen.

Regie der Luchtwegen 1.

Iets wat men eerst had moeten doen is het contacteren van het Bestuur der Luchtvaart, maar Freddy Van Gaever had al geen goede relaties met die dienst zodat we denken dat Freddy VAN GAEVER de gang van zaken omkeerde denkend dat hij daardoor de Regie makkelijker tot het afleveren van een vergunning zou kunnen bewegen, maar dat liep faliekant af.

Begin december 2001 kreeg VAN GAEVER van woordvoerder en piloot NICOLAÏ slecht nieuws, Het Bestuur der Luchtvaart kon de aanvraag van VG Airlines niet in overweging nemen als VAN GAEVER, hetzij eigenaar was van drie toestellen, hetzij een huurcontract had. Het voorleggen van het contract was voor de Regie een *codito sine qua non*.

VAN GAEVER liet zich niet schakmat zetten en slaagde erin om in Los Angeles een huurcontract af te sluiten voor 3 nagelnieuwe Airbus toestellen, de drie laatste die aan Sabena waren geleverd en in Zaventem werkloos op de tarmac stonden.

VAN GAEVER diende echter cash, 1 mio \$ neer te tellen als waarborg en aan het huurcontract waren voorwaarden verbonden die Van Gaever later nog parten zullen spelen. De betaling van huur zou pas ingaan vanaf de dag dat Van Gaever zijn vergunning zou hebben.

Enkele dagen voor Kerstmis waren de contracten getekend en was iedereen in feeststemming want de plannen kregen vaste vorm en men geloofde erin.

Geschiedenis van VG Airlines verliep niet over rozen

Regie der Luchtwegen 2

Gewapend met de huurcontracten stapt Nicolaï naar het Bestuur der Luchtvaart. Daar vermeent de woordvoerder dat de contracten wel in orde zijn maar, dat naar jaarlijkse traditie, het Bestuur tussen Kerstmis en Nieuwjaar sluit en ze bijgevolg niets aan het dossier kunnen doen, hij kreeg de raad het dossier best ná Nieuwjaar opnieuw binnen te brengen. Protesten van Nicolaï dat er dag en nacht aan gewerkt was hielpen niets. Als we het dossier in januari 2002 terug indienen voelen we dat het bestuur der luchtvaart blijft tegenwerken. Een van de voorbeelden daarvan was volgende ; één van Van Gaever's dochters die in de USA woont en lid was van de Raad van Beheer van VG Airlines kon geen bewijs van goed gedrag en zeden voorleggen.

In Amerika ként men geen bewijs van goed gedrag en zeden en ook de Burgemeester van Wommelgem, waar zij laatst gedomicilieerd was, kon niets doen. Het probleem werd opgelost door de dochter uit de Raad van Beheer te zetten, kortom VAN GAEVER wordt gepest en geboycot, dat was hem dan toch duidelijk geworden.

Politiek 1.

Op een dag komt er een nieuw figuur opdagen, ene Mijnheer GUTTELMAN, vriend van de Liberale Partij, hij had vroeger Jean Gol in zijn raad van Beheer, later Mijnheer de Croo, hij diverse keren failliet, heeft City Bird opgericht dat met miljarden failliet ging en nu is deze man terug met de oprichting van Birdy Airlines en hij vertelt aan iedereen dat hij zijn vergunning zal hebben voor Van Gaever ondanks dat hij zijn dossier nog niet had ingediend. Door tussenkomst van mijnheer De Croo had Guttelman op een paar weken tijd zijn vergunning. Van Gaever heeft dus aan den lijve ondervonden hoe corrupt het hele systeem is.

Ondertussen is het begin maart 2002 en de vergunning van Van Gaever is nog steeds niet in orde. Dan valt er een schrijven van het Bestuur der Luchtvaart in de bus waarin deze hun bezorgdheid uitspreken omtrent de vele falingen en ze willen niet dat er ooit nog een firma in falings gaat in de luchtvaart. Daarom heeft de regering beslist dat ze, vanaf dan, een Europese richtlijn gaat toepassen waarin ondermeer staat: Er wordt in Europa slechts toelating gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die, als ze beginnen, voldoende cash kapitaal hebben om gedurende drie maanden de volledige operaties die ze willen vliegen te financieren zonder rekening te houden met de inkomsten. Dat komt er dus op neer dat Van Gaever moet kunnen aantonen dat hij 24 mio € op zijn rekening heeft staan. Het bestuur heeft dat allemaal voorgerekend. Van Gaever is dan naar Verhofstadt gegaan, heeft daar Mr. Coenen gesproken, is naar Mr. Daems gegaan en heeft zijn zaak nog maar eens met vuur bepleit maar Daems zei dat hij niet kon tussenkomen omdat het Bestuur der Luchtvaart autonoom besliste in dergelijke zaken.

Het Bestuur der Luchtvaart blijft bij haar standpunt en blijft bij haar eis omtrent de 24 mio €. Van Gaever voelde zich verplicht open kaart te spelen ten opzichte van de 250 mensen die al weken wachtten en ook de eigenaar van de gehuurde vliegtuigen, die tot dan breeddenkend was geweest, werd ongeduldig omdat alles zolang aansleepte en hij ondertussen geen huurgelden ontving en stelde dat hij de toestellen zou terugnemen, hetgeen tegelijkertijd impliceerde dat Van Gaever zijn 1 mio \$ waarborg kwijt was.

Van Gaever gaf niet op en ging op zoek naar investeerders en vond en ging in zee met de heer GRAM, een miljardair die bereid was te investeren maar wél 100% van de aandelen opeiste. Van Gaever zou afgevaardigd bestuurder blijven en kreeg 5% van de netto winst als vergoeding. De problemen van Van Gaever waren opgelost en het was opnieuw feest, zowel voor Van Gaever als voor de 250 toekomstige medewerkers.

Al de eerste week riep Gram een bijzondere algemene vergadering bijeen en omdat hij 100% van de aandelen had, moest alleen hijzelf aanwezig te zijn en kon hij alle beslissingen nemen. Gram benoemde zichzelf óók als afgevaardigd bestuurder en vertelde aan iedereen die het wilde horen ; "er zijn twee afgevaardigd bestuurders bij VG Airlines, één die alles te zeggen heeft en dat ben ik, Gram, en één die niks te zeggen heeft en dat is Van Gaever". Gram veranderde ook de bankrekening en Van Gaever krijgt geen mandaat, hij verplaatste de maatschappelijke zetel waar Van Gaever zelfs geen bureau krijgt. Van Gaever werd dus letterlijk volledig buiten de zaak gezet.

Er waren op dat moment bij VG Airlines gevlogen drie bestuurders, Gram, Van Gaever (die niets te zeggen had) en een neef van Gram, ene Freddy Van Dijck, een man die goed bekend is in de politieke wereld. Een volgens Van Gaever, onmogelijk persoon. Deze Van Dijck heeft de volledige politieke wereld in zijn zak, werd naar Brussel gestuurd en binnen enkele weken was de toelating in orde. Het enige wat nog diende te gebeuren was 52.000 \$ te storten voor het (verplichte) lidmaatschap van de Amerikaanse ARC (Airline Reporting Corporation)

Air Holland

De dag na de toelating kreeg Van Gaever een telefonische oproep van een Belgische advocaat, Ludo Sauwens die mee in het bestuur zit van de Nederlands luchtvaartmaatschappij Air Holland, met het verzoek om de volgende dag 2 keer naar Turkije te vliegen, omdat één van hun eigen toestellen in panne stond. Van Gaever greep zijn kans, nam contact op met Nicolaï en binnen het uur was alles in orde om te vliegen. Er werden nog verschillende vluchten gemaakt en na 4 dagen vroeg Van Gaever aan Ludo Sauwens waar de betaling bleef. Ook na aandringen liet de betaling op zich wachten en dan laat Gram de directie van Air Holland naar Deurne komen voor overleg. De volgende dag vertelde Gram doodleuk aan Van Gaever dat hij Air Holland had overgenomen. Miljoenen dolaars werden overgemaakt naar Air Holland en VG Airlines ging er dag en nacht vliegen in afwachting om op New York te gaan vliegen. Op enkele weken tijd had Air Holland een schuld van meer dan 100 miljoen \$ aan VG Airlines.

Van Gaever drong er bij Gram nogmaals op aan de betaling aan ARC te doen omdat zonder dat lidmaatschap eenvoudigweg niet op Amerika gevlogen kon worden . Gram vertelde hem dat Van Dijck dat weggegooid geld vond en dat er dus niet betaald zou worden. Dat werd één van de belangrijkste doodsteken voor VG Airlines. Door het niet betalen van ARC mocht geen enkele Amerikaanse maatschappij tickets van VG Airlines verkopen zodat elke vluchtbezetting ondermaats was.

Van Dijck voerde in België een miljoenen verslindende publiciteitscampagne maar de 52.000 \$ aan ARC wilde hij niét betalen. Temidden deze campagne veranderde Gram de naam VG Airlines in Delsey Airlines wat uiteraard problemen gaf voor passagiers die vanuit de VS terug naar België kwamen omdat daar niemand deze

© Verbeeck Erik

maatschappij kende. Het regende processen en uiteindelijk heeft Gram er genoeg van en, na Air Holland gaat ook VG Airlines failliet.

Van Gaever zette, op verzoek van de curatoren, het reilen en zeilen binnen VG Airlines op papier en beschreef alles wat in de periode Gram verkeerd liep. De curatoren spitten de zaak uit en stelden vast dat de heren Gram en Van Dijck de kwestie met de 24 mio \$ met onze corrupte politici hadden "gearrangeerd"
De dollars werden nooit gestort en Gram schreef op een A4 velletje ruitjespapier dat hij zich persoonlijk borg stelde voor de 24 mio \$ en de Belgische overheid gaf Gram de toelating.

Als klap op de vuurpijl dagen nu de curatoren de eigenaars van VG Airlines voor de rechtbank om de 24 mio \$ alsnog te betalen dus ook Van Gaever, die officieel mede eigenaar was.

Klacht tegen de overheid

De eindconclusie van het relaas van Van Gaever is dat hij zich bedrogen voelt door de Belgische overheid, het Bestuur der luchtvaart en door Gram. Hij gaat dan ook volgende week strafrechtelijke klacht neerleggen tegen ofwel onbekenden ofwel een burgerlijke klacht tegen de Belgische staat, ofwel alle twee.

Intellectuele Rechten behoren toe aan :

© Verbeeck Erik Onderzoeksjournalist

Publicatierecht verleend aan © Detel bvba en © Morsum – Magnificat ®

30 november '06