



Anthony Ruys Stichting

g ter bevordering van de veiligheid van
luchtverkeer en ter behartiging van de belangen van
slachtoffers en nabestaanden van slachtoffers van onveiligheid
luchtverkeer, net name van de vliegcramp in Faro op 21 december 1991.

Amsterdam, 2 augustus 1993

Geachte heer ,

Over uw melding hebben wij als bestuur van de Anthony Ruys Stichting inmiddels uitgebreid contact gehad met het PvdA-Tweede Kamerlid Rob van Gijzel. In mijn verslag aan de andere bestuursleden van de Anthony Ruys Stichting en aan Van Gijzel heb ik over het contact met u het volgende opgeschreven:

" De heer.. .. belt naar aanleiding van de publikaties van de afgelopen weken, Hij heeft in januari al een brief naar Mr. Van der Biesen gestuurd met daarin een aantal vragen, die bij hem waren opgekomen direct na de crash. Hij heeft daarover nooit iets teruggehoord. De bewuste brief stuurt hij morgen op.

De heer heeft uit de krantenberichten in de dagen na de crash begrepen, dat

Martinair de beide DC10's, die zij af wilden stoten, waaronder de Anthony Ruys, aan defensie heeft verkocht voor een bedrag van f 83.000.000,= per stuk.

Dat verbaasde hem hogelijk, omdat de toestellen bij aankoop destijds nog geen

f 75.000.000,= hebben gekost.

Bovendien zegt hij in de Harold Tribune diverse malen advertenties te hebben zien staan, waarin soortgelijke (eveneens 20 jaar oude) toestellen van het zelfde type DC10 Serie 30 te koop worden aangeboden voor bedragen die liggen tussen de \$ 5.000.0.00= en \$ 10.000.000,=.

De heer.. .. vraag zich dan ook af, welke tussenpersoon er in is geslaagd om defensie te overtuigen om overjarige en afgedankte toestellen af te nemen van Martina ir aanzet&ta.t-l.azanudige-zuu-.de-pû.js-ap-de

wereldmarkt.

Als je dan bovendien nog nagaat, dat defensie de eerste jaren nog niet over de toestellen kon beschikken, omdat Martinair bedongen had voor ten dat ze werden teruggeleast voortenminste twee jaar, en daarnaast, dat defensie ze ook nog eens moest ombouwen tot tankvliegtuigen, dan constateert de heer De Vreese, dat het bijna niet anders kan dan dat hier een luchtje aan zit en dat er "op zijn Italiaans" fors is gestoken. "

Ik hoop, dat ik het zo juist heb weergegeven; zo niet, dan hoor ik dat nog wel.

Ik ga in elk geval in mijn notitie voor het Bestuur en Van Gijzel aan de hand van de van u verkregen informatie verder met de volgende analyse en de daaruit voortkomende vragen:

Bekend was bovendien - bij mijn (RS) weten - dat de toestellen pas van nieuwe geluids-arme motoren zouden worden voorzien, nadat Martinair er mee was uitgevlogen. Dat betekend dus op kosten van defensie.

Met al deze gegevens op een rij, ziet het er naar uit, dat defensie van goede relatie Schroder twee lege vliegtuigrompen zonder motoren heeft gekocht voor de somma van f 166.000.000,=, een prijs, die waarschijnlijk vier tot vijf keer hoger is, dan de prijzen op de wereldmarkt.

Zoals reeds eerder gemeld, heeft Martinair op dit moment overigens ter vervanging van de Anthony Ruys een DC-10 geleast van McDonnell-Douglas, die is ingeruild door Swiss-Air. Dit toestel wordt alleen gebruik in noodgevallen, zoals bij de vlucht naar Korfu op 7 juni j.l.

In het licht van de ramp in Faro met de Anthony Ruys, die ,volgens signalen van ingewijden, ook alleen voor noodgevallen en drukke tijden werd gebruikt, is extra aandacht van de RLD voor dit afdankertje van Swiss-Air wellicht op zijn plaats.

Vragen over de verkoop van 2 DC10's van Martinair aan Defensie

- Klopt het dat de Anthony Ruys en een tweede DC10 van Martinair aan defensie zijn verkocht voor een bedrag van f 33.000.000,= per stuk ?
- Klopt het dat dezelfde toestellen bij aankoop zo'n 20 jaar geleden per stuk nog geen f 75.000.000,= hebben gekost ?
- Klopt het dat de gemiddelde prijs voor 20 jaar oude toestellen van het zelfde type DC10 Serie 30 te koop worden aangeboden voor bedragen die liggen tussen de \$ 5.000.000,- en \$10.000.0
- Klopt het, dat de toestellen pas van nieuwe geluids-arme motoren zouden worden voorzien, nadat Martinair er mee was uitgevlogen ?

Vragen Anthony Ruys Stichting over kosten van aan Defensie verkochte Martinair DC10's

- Betekent dat, dat die nieuwe motoren zouden worden aangebracht op kosten van defensie ?
- Kan, met al deze gegevens op een rij, de conclusie worden gerechtvaardigd, dat defensie van -Martinair twee lege vliegtuigrompen zonder motoren heeft gekocht voor de som van f. 166.000.000,— en p.riis, die waarschijnlijk vier tot vijf keer hoger is, dan de prijzen op de

wereldmarkt.

- Is na te gaan, welke tussenpersoon er in is geslaagd om defensie te overtuigen om overjarige en afgedankte toestellen af te nemen van Martinair het 5 tot 10-voudige van de prijs op de wereldmarkt.
- Is een diepgaand onderzoek naar corruptie in deze zaak niet gerechtvaardigd ?
- Kan op Martinair een beroep worden gedaan om de ca. f 120.000.000,— overwinst van deze transactie overmaakt naar de slachtoffers en nabestaanden van de Faro-ramp ?
- Klopt het, dat Martinair op dit moment ter vervanging van de Anthony Ruys een DC-10 geleast heeft van McDonnell-Douglas, die is ingevuld door Swissair ?
- Klopt het, dat dit toestel alleen wordt gebruikt in noodgevallen of bij grote drukte?
- In het licht van de ramp in Faro met de Anthony Ruys, die „volgens signalen van ingewijden, ook alleen voor noodgevallen en drukke tijden werd gebruikt, is extra aandacht van de RLD voor dit afdankertje van Swiss-Air en de andere door Martinair aan defensie verkochte DC10 wellicht op zijn plaats ?
- Rechtvaardigt het feit, dat defensie de Anthony Ruys wilde ombouwen tot een tankvliegtuig een minitieuw onderzoek naar de passagiersveiligheid van de inrichting van het toestel ?

Tot zover het eerste resultaat van uw oplettendheid.

Voorlopig dank ik u voor het contact,
met vriendelijke groet,

Rob Sôtemann, Voorzitter Anthony Ruys Stichting (tot 19 december 1994 !)

