

LEROY VS/ SABENA IL CASO GIUDIZIARIO

La Sabena risarcì immediatamente le famiglie delle vittime. Gli eredi del passeggero americano **Paul Leroy** intentarono invece causa presso il District Court per il Southern District di New York . Trattandosi di volo internazionale la controversia doveva riferirsi alla Convenzione di Varsavia del 1929, relativa al trasporto aereo. Tra prove, controprove e perizie, non fu mai chiarita l'esatta dinamica. Il comandante capitano **Stephan Stoltz** – pilota esperto - fu dapprima ingiustamente sottoposto a linciaggio mediatico. La sentenza arrivò solo dopo 10 anni - il 21 aprile 1965 (n. 344 F. 2d 266) - ed accertò la responsabilità della compagnia aerea; fu peraltro rilevato che la torre di controllo di Roma non sapeva realmente dove fosse l'aereo pur avendo autorizzato la fatale discesa di quota .



«Presso il Centro di Controllo di Roma a Ciampino, ... nel 1954 esisteva un radar di sorveglianza aeroportuale, residuo bellico americano del tipo CPN-18 (funzionante sulla lunghezza d'onda basica di 10 cm), installato nei pressi della Via Appia Antica. Nel tentativo di impiegarlo fu costituita un'apposita unità radar (U.R.S.A.) che, date le limitazioni dell'apparato, non diede risultati apprezzabili. Nel 1959 fu sostituito con un nuovo apparato, peraltro progettato nel 1944, del tipo AN/TPS -1 della Raytheon.» (Fonte Servizio Coordinamento e Controllo Aeronautica Militare)

L'indennizzo lordo liquidato agli eredi di Paul Leroy fu di 600.000 dollari americani dell'epoca. (netti 205.705 dollari)

La Convenzione di Varsavia (1929) regola le responsabilità delle compagnie aeree nei voli internazionali. Modificata all'Aja (1955), in Guatemala (1971) e poi sostituita dalla Convenzione di Montreal (1999). E' riconosciuta da 152 Stati.

LEROY VS/ SABENA THE LEGAL CASE

Sabena immediately refunded the families of the victims. The heirs of the American passenger Paul Leroy, instead, filed a lawsuit in the district court for the southern district of New York. Since it was an international flight, the case had to refer to the Warsaw Convention of 1929. The exact course of the case was never cleared, in the confusion caused by the evidence, the evidence against the evidence, and the evaluations.

The commander captain Stephan Stoltz –an expert pilot- was at first unfairly lynched by the media. The

sentence was delivered only 10 years later, on the 21st of April 1965 (n. 344 F. 2d 266), and it established the liability of the airline company; it was also revealed that the control tower in Rome wasn't actually aware of the exact location of the aircraft,



even though the fatal descent was authorized. “In 1954 there was a radar for airport monitoring in the control center in Rome Ciampino, it was an American army surplus of the CPN-18 type (working on a 10cm base wave length), installed near Via Appia Antica. In an attempt to utilize it anyways, a dedicated radar unit was built (U.R.S.A.) which, given the limitations of the device, did not lead to any significant results. In 1959 it was replaced with a new one, although designed in 1944, of the AN/TPS-1 type made by Raytheon.” (Source: Monitoring and Control Service of the Air Force) The gross amount of indemnity provided to the heirs of Paul Leroy was of 600.000 USD of the time (205.705 USD net).

The Warsaw Convention (1929) regulates liability for international carriage of persons, luggage, or goods performed by aircraft for reward. It was modified in The Hogue (1955), in Guatemala (1971), and finally replaced by the Montreal convention (1999). It is recognised in 152 countries.

L'aéroport de Ciampino n'avait pas de radar

la témoignage du neveu du pilote

Le DC-6 ne venait pas de Leopoldville du tout. Le OO-SDB avait décollé de Bruxelles et se rendait à Leopoldville.

À l'approche de Rome, l'avion a été pris dans une tempête de neige et la tour de contrôle de Rome a dit au

Commandant du DC-6 de changer de route et d'altitude. Le commandant,

le Co-pilote et le radio étaient certains d'être sur la bonne route. La tour de contrôle de Rome a donné de fausses indications à l'avion et de ce fait, le DC-6 a changé de route et s'est écrasé sur la montagne. Stéphane, mon oncle, était le Commandant du DC-6. Je l'avais vu le jour avant son départ. Il avait une appréhension car Rome n'avait pas de radar. C'est plus facile de remettre le crash sur le dos des pilotes (qui je vous le rappelle avaient fait toute la guerre à la RAF) qui sont morts que sur la tour de contrôle. Rome a envoyé l'avion à une mort certaine. J'ai entendu les dernières paroles de mon oncle, le commandant, à la Sabena, après le crash. Rome était tellement sûr de leur information qu'il a fallu 13 jours pour retrouver le DC-6. Si Rome connaissait la route, il aurait retrouvé le DC-6 en un jour. Ceci est la vraie version du mystérieux crash du DC-6 OO-SDB du 13 février 1955.

Merci

Guy Bodart - Le frère de ma mère était le Commandant Stéphane Stolz âgé de 31 ans

