

[  
SENTENZA

# Leroy v. SABENA BELGA World Airlines

21 Aprile 1965.

---

Alcuni anni fa, nel ricercare su siti internazionale elementi utili relativi al disastro del Monte Terminillo, per puro caso, rintracciai la suddetta Sentenza, scritta rigorosamente in inglese.

Di seguito intendo riportare un sunto della stessa.

Il 13 febbraio, 1955, un aereo DC-6B della Compagnia Belga Sabena World Airlines si schiantò contro il fianco di una montagna a nord est di Roma; tutti a bordo perirono.

Gli eredi di Paul Leroy, uno dei passeggeri, intentarono causa contro la Sabena nel District Court per il Southern District di New York . Questi era su un volo internazionale, pertanto ogni controversia veniva regolata dalla Convenzione di Varsavia del 1929, relativa al trasporto aereo. La Sabena, quindi, poteva evitare la responsabilità solo dimostrando che erano state prese tutte le misure necessarie per evitare il disastro.

Il Tribunale chiamò a decidere una giuria così composta: Lombard, Giudice Capo, Medina e Marshall, Giudici Titolari .

## Non dolo

L'aereo avrebbe dovuto volare all'interno di una vasta aerea di dieci miglia tra Firenze e Roma. Le obiezioni dei ricorrenti fondarono le loro ragioni con il fatto che il sito dello schianto si trovava ad oltre 30 miglia ad est della via aerea che doveva percorrere l'aeromobile..

Gli attori non sostennero che l'aereo era fuori rotta a causa di dolo, ma che l'equipaggio Sabena fosse stato involontariamente fuorviato dal controllo di Roma, come d'altronde la posizione al momento del ritrovamento dello stesso dimostrò: il preposto controllo aereo autorizzò una discesa che, anche se sarebbe stata sicura all'interno delle vie aeree, risultò fatale all'aereo, che d'improvviso si ritrovò di fronte al costone di una montagna.

La teoria dei ricorrenti fece leva, fortemente, sulla portata del radiofaro di Viterbo, che aveva segnato le vie aeree, e sulla trascrizione delle conversazioni radio tra l'aereo Sabena (volo OO-SDB) e l'Aeroporto di Roma.

L'ultima parte della trascrizione, di seguito riportata, è la più suggestiva.

*Ore 18:48 da OO-SDB Roma - Lasciando 9500 ft a 48 ODB." Roma - Hai da segnalare su Viterbo? Roma "OO-SDB - Will confermare se Viterbo faro sta funzionando a piena potenza si prega di ODB?" Roma - Un altro aereo è passato da Viterbo ormai stand-by w'll ck su Viterbo. (Nota: Roma-Controllo chiama l'aereo Svizzero 302 por avere Conformata sul funzionamento del radiofaro di Viterbo).*

Ore 18:49 302 "Roma - Hai lavorato con Viterbo Beacon 302?"  
Roma - Richiesta se il faro IMV sta funzionando bene.

Roma "302 - Roger ho controllato, vi ringrazio molto;

Ore 18:49 302." Roma - Hai lavorato con Viterbo Beacon -  
come ha funzionato?

Roma "302 - Roger siamo stati traverso Civitavecchia a 47 e  
la stima Urbe a 52. 302 [da] Roma -. Relazione a 4000 ft 50 Roma"  
ODB -. 7500 ft ora

OO-SDB "Roma - 7500 ft è Roger Roma?"

OO-SDB Questo è affermativo.

OO-SDB "Roma - ? Roger com'è Viterbo Beacon sei ancora in  
grado di raccogliarlo Roma?"

OO-SDB - Negativo.

51 Roma "OO-SDB - Superato Viterbo Beacon 1 ora fa a 7500 ft

OO-SDB." Roma - Superato Viterbo a 50 -. 7500 ft stand by e  
consigliare Abeam Civitavecchia.

OO-SDB "Roma - Cancellato a 5500 ft consiglio traverso faro  
INR Roma.". OO-SDB Lasciando 7500 ft per 5500 ft OO-SDB. "Roma -  
. Questo è corretto 52 Roma" OO-SDB - è in funzione ILS e se sì in  
quale canale per favore? OO-SDB "Roma -. Stand by per la conferma  
ODB" Roma - ILS è in funzione. 53 Roma

Ore 18:53 "OO-SDB - Rumore indefinibile ODB." Roma - Vai  
avanti. OO-SDB "Roma - Vai avanti."

N.B. La nota tra parentesi alle ore 18:48 è stato tradotta a cura del querelante come "il controllo di Roma stia chiamando l'aereo svizzero 320 al fine di avere conferma sul funzionamento del radiofaro di Viterbo." Il "rumore indefinibile," alle ore 18:53, è stato tradotto come "rumore indefinibile".

La posizione, dalle ore 18:48-18:53, fu senza dubbio quella indicata nello schema riportato, agli atti del fascicolo processuale. Questa deduzione ebbe un certo supporto anche in considerazione la linea dell'andana che si formò, con il taglio simmetrico del vertice degli alberi prima dell'impatto.

La posizione ipotetica del piano alle ore 18:50, quando l'equipaggio riferì di aver passato il faro di Viterbo, era distante più di 30 miglia dal faro stesso. La teoria dei querelanti riuscì a dimostrare che la portata massima di una bussola radio era solo di 22 miglia circa.

La teoria dei ricorrenti si basò su deduzioni da prove indirette, mentre la Sabena propose prove contrarie su punti essenziali, in particolare per quanto riguardava la gamma del faro di Viterbo.

Però le trasmissioni di altro aeromobile della "Swissair" con la torre di controllo, effettuate contemporaneamente a quelle del volo Sabena, stabilirono che detto faro operava; pertanto per la giuria arduo fu il compito di pronunciarsi sull'argomento delle prove contraddittorie.

La teoria dei ricorrenti fu che il rumore rilevato alle ore 18:53 venne prodotto quando l'antenna esterna dell'aereo colpì gli alberi, sul fianco della montagna. Dal momento che l'aereo aveva riferito di passare per Firenze, a 114 miglia nautiche di distanza e 24 minuti prima dell'impatto, considerando che la velocità di un DC-6 in discesa era di circa 285 nodi, aveva seguito una linea retta da Firenze fino al luogo dell'incidente.

## Radio trascrizione

La Sabena sostenne che la trascrizione radio, sopra riportata, doveva essere esclusa dall'ammissione delle prove, in quanto nella stessa erano state rimosse alcune frasi relative alla conversazione tra la torre di controllo e l'aereo. La conversazione era stata registrata in quel momento e cioè la sera del 13 febbraio 1955, invece la trascrizione era stata fatta nell'ambito delle indagini promosse dalle Autorità italiane, per stabilire le cause del disastro, solo tempo dopo. Tale rapporto poteva essere motivo di sospetti e pregiudizi.

La convenuta sostenne che tale documento andava escluso dagli atti processuali adducendo l'inaffidabilità dello stesso, peraltro senza riuscire a dimostrare che quella trascrizione, anche se non vennero mai identificati i soggetti addetti alle trasmissioni da parte della torre di controllo di Roma, era frutto di speculazione e disonestà.

La Sabena chiamò a deporre e testimoniare un proprio esperto: il capitano Pierre Dils ; gli attori si avvalsero della consulenza del capitano Richard Hettenbaugh, appartenente ad altra compagnia aerea.

## La Sentenza

Il giudice Murphy decise, senza molte difficoltà e con poche riserve quanto di seguito: la responsabilità del decesso del Sig .Paul Leroy va ascritta alla compagnia aerea Sabena e l'ammontare dei danni subiti dagli eredi del de cuius doveva essere quantificato attraverso l'applicazione della legge vigente , al momento, nel luogo dove era avvenuto il disastro .

Venne stabilito che Paul Leroy avrebbe guadagnato oltre 600.000 \$, prima del pensionamento nel 1993 all'età di 65 anni. Tale importo fu ridotto del 15 per cento per imposte sul reddito ed un ulteriore 25 per cento per le spese personali che lo stesso avrebbe sostenuto in vita. La cifra risultante fu di \$ 382.000 alla quale vennero ulteriormente sottratte le contribuzioni previdenziali, in quanto lo stesso era un lavoratore dipendente, giungendo ad un importo risarcitorio totale di \$ 205.705

Questa la sentenza.



...uno dei motori del DC-6B due mesi dopo la tragedia