

# Fiumicino il radar e le carote

Dal mese di aprile tutti gli aerei  
che fanno scalo nel grande aeroporto romano  
subiscono ritardi enormi che si sarebbero potuti evitare

Di Franco Bertarelli

Roma, maggio

**A**nche questa del radar di Fiumicino è una storia all'italiana. Cioè un fatto che, originato da cause minime e da errori piccoli all'inizio, finisce per produrre col tempo effetti grossi e vistosi a forza di « non so, non dipende da noi, provvederemo domani, intanto ci si può arrangiare ».

Il fatto clamoroso è questo: dal mese di aprile, proprio in coincidenza con l'aumento stagionale del traffico aereo, Fiumicino è quasi cieco, perché il suo unico radar non funziona, o lo fa a capriccio quando trae un ultimo lamentoso sussulto di vita dai suoi circuiti elettronici in agonia. Quindi si atterra e si decolla dalle sue piste « a voce », come trent'anni fa. Un sistema che, per quanto sicuro, produce ritardi enormi con danni altrettanto enormi.

Ecco alcune cifre, ricavate dalle statistiche dell'*Alitalia*: in aprile, d'improvviso, il ritardo complessivo delle sole partenze da Fiumicino è stato di 500 ore, contro le 160 del mese precedente e le 140 del mese di ottobre dell'anno scorso, che può essere paragonato, come movimento di aerei, a quello appena trascorso: 10.788 apparecchi atterrati e partiti in aprile, rispetto a 10.895 che hanno compiuto le stesse operazioni nell'ottobre del 1968. La brusca impennata dei ritardi corrisponde con l'approssimazione di 24 ore a quando, la sera del 2 aprile, il radar di Fiumicino ha definitivamente gettato la spugna, a quando « è morto ». A questi dati, che riguardano i soli ritardi di partenza, si devono aggiungere poi quelli dei ritardi in arrivo, che le statistiche non hanno ancora elaborato.

Quindi, con una stima a occhio, si può tranquillamente parlare di almeno 900 ore di ritardo soltanto per i traffici aerei della nostra Compagnia di bandiera che tuttavia, da sola, alimenta il 55 per cento di tutto il « movimento » di Fiumicino.

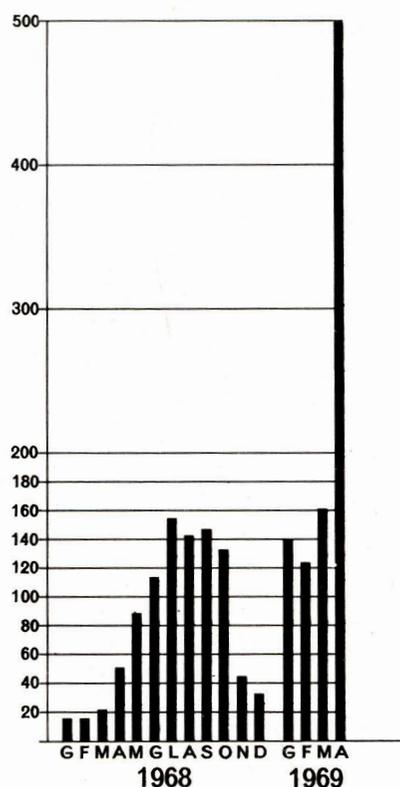
Né gli altri stanno meglio di noi: infatti, la *Pan American*, che effettua pochi scali al gior-

no nel grande aeroporto romano, ha avuto (sempre rispetto agli orari di partenza) quattro ore di ritardo in marzo contro 41 in aprile. Dieci volte tanto, un rapporto di crescita fantastico. Quasi la stessa cosa è accaduta alla *BEA*, alla *TWA* ed alle altre Compagnie straniere che fanno capo a Roma.

Quando si totalizzano le ore di ritardo, non si dà tuttavia a chi legge l'idea di ciò che accade in realtà, caso per caso. Ecco dunque una limitatissima serie di fatti singoli, che sono molto più evidenti. Venerdì 2 aprile: il Milano-Roma dell'*Alitalia*, partito da Linate e arrivato sul cielo della capitale dopo 39 minuti di volo, è rimasto in aria 70 (settanta) minuti prima di poter scendere sulla pista. Un'ora e dieci di giri (sgradevoli per i passeggeri anche se amplissimi) per aspettare un « buco » in parcheggio: è un record difficilmente uguagliabile anche nelle ore di maggior traffico automobilistico nel centro di New York. Nello stesso giorno, il Malta-Roma, della *Malta Airways*, ha aspettato per 80 minuti, mentre il Londra-Roma della *BEA*, dopo un'identica sosta in cielo, ha dovuto dirottare sul vecchio aeroporto romano di Ciampino perché i suoi serbatoi erano diventati quasi vuoti e, sul cruscotto, si era accesa la luce di emergenza.

Il 15 aprile, i viaggiatori *Alitalia* del Napoli-Roma hanno impiegato un'ora e 9 minuti tra partenza e arrivo: 25 minuti in volo e 44 in « parcheggio »; quelli da Catania hanno girato in tondo per 57 minuti, e per 53 quelli provenienti da Beirut.

Il 30 aprile, poi, è accaduto



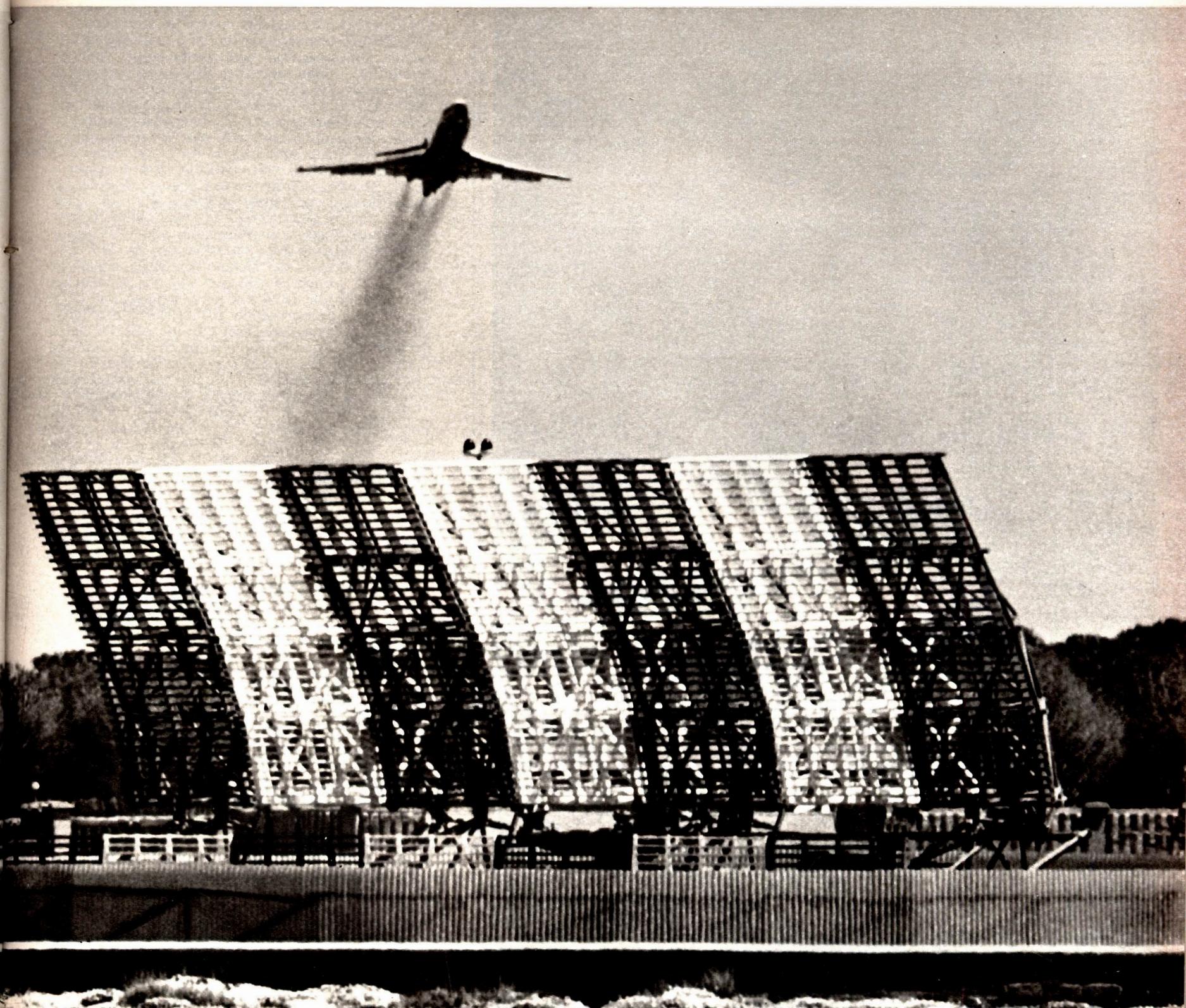
Il grafico indica i ritardi subiti per colpa del radar dai velivoli della nostra Compagnia di bandiera in partenza da Fiumicino. A sinistra, il numero delle ore, in basso i vari mesi del '68 e del '69. Il caos è cominciato nello scorso aprile.



Il radar di tipo Marconi

il finimondo, perché al caos « normale » si è aggiunta la necessità (almeno così è stata considerata dagli addetti al movimento aereo) di far atterrare in perfetto orario il velivolo che riportava da Londra a Roma il Presidente Saragat. Un atto di omaggio e di riguardo verso il Capo dello Stato, che però è stato tradotto in pratica facendo il « vuoto » intorno all'aereo presidenziale, cioè tenendo a rispettosa distanza i velivoli in avvicinamento e bloccando a terra quelli in fase di decollo.

Anche se può nascere il sospetto che quel « vuoto » sia stato un po' più largo del necessario (mettiamoci pure nei pan-



installato dal 1963 nell'area di Fiumicino, che da alcune settimane non è più operativo, mentre il suo « sostituto » tarda a entrare in funzione.

ni di chi deve « riportare a terra » il Presidente della Repubblica), sta di fatto che il Tel Aviv-Roma dell'Alitalia è rimasto in volo un'ora e mezza in più, e ritardi di circa un'ora hanno subito il Milano-Roma, il Genova-Roma e il Catania-Roma. Tutti gli altri velivoli in arrivo o in partenza nelle ore di punta (che sono, per Fiumicino, tra le 11 e le 13,30 e tra le 15 e le 16: l'aereo di Saragat è « sceso » alle 12,29) se la sono cavata con ritardi medi oscillanti intorno alla mezz'ora.

In maggio, malgrado manchino statistiche precise, la situazione non è cambiata, anzi tende ad aggravarsi, come mostra-

no questi due esempi: il giorno 8, il Roma-Catania è partito con un'ora e 11 minuti di ritardo; il giorno 9, il Roma-Londra ha sollevato le ruote dalla pista un'ora e un minuto dopo il suo orario normale.

Il danno e il disagio causati ai passeggeri sono evidenti: appuntamenti mancati, coincidenze aeree (o con altri mezzi di trasporto) perdute, alterazioni anche irreparabili alla pianificazione del proprio tempo che, anche se sembra strano, molti italiani effettuano e rispettano con scrupolo: oltre alla noia dell'attesa in aria o dentro il velivolo fermo a terra con le porte chiuse e il condizionamento dell'a-

ria discutibile se i motori sono spenti.

Meno appariscente è invece il danno che subiscono le Compagnie aeree, prima fra tutte quella di bandiera, che ha fatto di Fiumicino il perno, la « boa » del suo sistema di rotte e di orari. Innanzitutto, un *jet* moderno (e la flotta italiana è composta di soli *jets* moderni) « spende » quasi un milione di lire per ogni ora trascorsa in volo d'attesa. E questo è il costo puro, la somma delle sole spese vive. Poi c'è il costo indiretto, che è grandissimo anche se difficilmente calcolabile in lire. Esso è composto in primo luogo dal danno di « immagine » della Compa-

gnia, cioè dal giudizio negativo che i passeggeri esprimono su di essa in caso di ritardo, poiché le attribuiscono (erroneamente, come vedremo) la responsabilità dell'accaduto. Poi c'è il problema dei piloti e del personale di volo in genere, che non può navigare più di tante ore al mese: e i già pochi piloti esistenti non possono essere consumati in ore d'attesa senza gravissime conseguenze che possono arrivare (e che forse arriveranno) alla soppressione di alcuni voli. Infine, c'è il disgregamento completo del piano operativo dei singoli apparecchi, i quali, per arrivare ad essere remunerativi, *devono* volare e volare, mol-



DEGNA DI UN IMPERATORE

EVERSHARP



**FIUMICINO** (continuazione)

to di più di quello che comunemente si crede. Abbiamo trascritto una « giornata-tipo » di un DC-9 dell'Alitalia, quello contraddistinto dalla sigla I-DIKD, proprio per renderci conto della fatica che una macchina deve compiere per rendersi economica e dunque utile. Prendiamo un lunedì qualunque: alle 7,15, partenza da Genova; alle 8,15 arrivo a Roma e attesa di un'ora, poiché ad ogni scalo la sosta prevista è almeno di tre quarti d'ora, per i ferrei controlli, per la pulizia dell'interno, per il rapporto di volo del comandante, per il rifornimento di combustibile se è necessario, per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri e dei bagagli. Dunque, partenza da Roma alle 9,15 e arrivo a Cagliari alle 10, da dove, alle 10,45, riparte per Roma. Discesa su Fiumicino alle 11,45 e, alle 12,30, decollo per Ginevra, dove atterra alle 13,40. Alle 14,25, decollo per Milano con arrivo alle 15,05: i soliti 45 minuti di sosta e poi via per Zurigo, dove atterra alle 16,30 e da dove riparte, alle 17,15, per Milano. Sembra già trascorsa una lunga giornata di lavoro. Ma non è finita: alle 19 l'aereo decolla per Francoforte e, ultimo sforzo, ritorna a Milano alle 22 e 15 per una corta notte di riposo, circondato da infaticabili uomini in bianco che ne controllano struttura, motori e strumenti.

In uno schema di utilizzazione come questo, che può sembrarci « feroce » se rapportato alle distanze ma che è ordinaria amministrazione per il modo con il quale è costruita la macchina, ogni ritardo non è più recuperabile. Pensate a un'attesa di 50 minuti per atterrare su Fiumicino e vedrete come tutte le altre tratte avranno gli orari alterati. Il radar muto dell'aeroporto romano mette dunque in crisi anche chi, da Francoforte, ha pensato di tornarsene a Milano giusto all'ora di andare a letto.

La storia all'italiana dell'occhio elettronico di Fiumicino comincia nel 1963, quando venne installato, a breve distanza dal mare che subito cominciò, con la salsedine, a corroderne l'antenna, un radar Marconi di fabbricazione inglese, strumento per allora ineccepibile, usato da molti Paesi. L'impianto era buono, ma dimensionato per un traffico aereo appena superiore a quello del tempo. L'impiego, come è prescritto dai regolamenti italiani, fu affidato all'aviazione militare, che da noi (come del resto in molti altri Paesi) ha il compito e il dovere di dirigere tutto il traffico aereo, anche allo scopo di evitare confusioni ed errori che potrebbero avere tragiche conseguenze.

**Quando finirà il caos?**

Il Marconi fu subito sottoposto a un carico di lavoro molto notevole. Naturalmente, come ogni radar di razza, era dotato di un duplicatore di funzioni, in modo da restare sempre operativo, anche se si fosse prodotto qualche guasto al primo circuito. Ma proprio questa caratteristica pare sia all'origine della sua prematura agonia, perché (sarà stata pigrizia, o fretta, o eccesso di traffico) pian piano il secondo circuito è stato « cannibalizzato », cioè usato talmente, differendo la manutenzione del primo, da diventar logoro insieme con il suo gemello. Fino al 1967, comunque, le cose sono andate avanti. Il Marconi « vedeva » gli aerei in avvicinamento, li riconosceva con un po' di fatica perché non era dotato di un « assistente », il cui uso descriveremo tra poco, e li conduceva fino a terra con l'intervallo regolamentare di cinque miglia l'uno dall'altro, in modo che riusciva a tenere il passo col traffico anche nelle ore di punta, quando cioè la capacità dell'aeroporto si avvicinava al massimo, 40-45 atterraggi e decolli l'ora, che rappresentano il limite di utilizzazione della pista a « T » di Fiumicino.

Ma poi, l'apparecchio ha cominciato a « perdere colpi », a manifestare sintomi allarmanti di logoramento. Perché preoccuparsi, si diceva, dato che, nel 1967, deve entrare in uso un secondo radar (stavolta italiano, un Selenia molto avanzato) che potrà prendere il posto del Marconi? Ma il Selenia, che doveva essere operativo - sulla solita carta - alla fine del 1967, non lo è ancora oggi. Pare, stando alle più recenti, formali promesse, che lo diverrà dal 16 maggio, giorno in cui, sem-

pre in teoria, i guai di Fiumicino *dovrebbero* finire o ridursi a termini sopportabili.

È evidente che il grande ritardo nell'installazione del *Selenia* ha dato il colpo di grazia al *Marconi* ammalato. Questo ha cominciato dapprima a funzionare male, poi a « dare i numeri »: infine, col primo aprile, ha gettato la spugna. Di un radar, o ci si fida o non ci si fida: senza vie di mezzo. E i tecnici che lo usano fanno benissimo a non fidarsene affatto. Così sono stati costretti a tornare all'antico, cioè a far atterrare gli apparecchi « a voce », dialogando in gergo e in codice con i piloti degli aerei. Però questo sistema è più lento di quello radar, perché - non vedendo gli apparecchi, rimanendo ciechi - si è costretti a quadruplicare le distanze tra velivolo e velivolo, in modo da non correre rischi, regola prima nel difficile mondo dell'aviazione, di quella civile soprattutto.

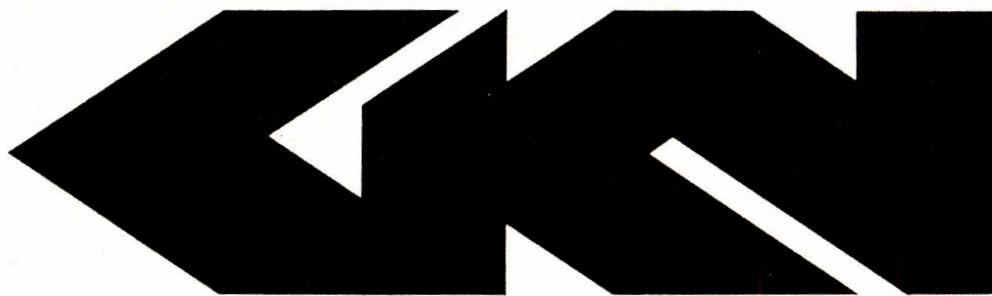
#### Miliardi buttati via

Così, gli operatori che dirigono il traffico, quando durante le ore di punta molti apparecchi si affacciano nel cielo di Fiumicino ed altri si preparano a entrarvi decollando, mettono gli aerei « in pila » (per esempio su Civitavecchia o altrove) e ne autorizzano l'atterraggio uno alla volta, con almeno venti miglia di intervallo. È appunto lo « stare in pila » che provoca i ritardi di oggi. Immaginiamo una pila di piatti sull'acquaio, ciascuno dei quali rappresenti un disco di cielo compreso tra due quote distanti almeno 300 o 400 metri: gli aerei in parcheggio percorrono ciascuno il bordo del proprio piatto, e aspettano. « Far pila » significa quindi contrarre la capacità dell'aeroporto a circa 16 movimenti l'ora, contro i 40 e più permessi da un buon sistema radar.

La taratura del *Selenia* è stata tecnicamente molto laboriosa e - dicono alcuni - non è perfetta nemmeno oggi, anche perché il suo terminale (cioè il « visore » del radar) è situato a Ciampino ed è collegato all'antenna, che invece è a Fiumicino, da un ponte radio un po' « difficile ». Ma nei risvolti di queste difficoltà elettroniche s'inseriscono anche motivi molto meno « tecnici », come ad esempio questo. Installato il radar, ci si accorse subito che l'area espropriata era piccola, perché era indispensabile disporre una rete contro certe interferenze fastidiose. Il terreno necessario era di un agricoltore, che vendette e che fu pagato: ma non gli venne indennizzato il valore del raccolto « in piedi », cioè del prodotto di un campo di carote ormai vicine a maturazione. Tutto è stato rimandato di almeno tre mesi, in attesa che il Pretore avesse condannato l'Ente espropriante al pagamento di circa 300 mila lire per le carote contestate.

La sola *Alitalia* stima il danno del radar cieco in quasi un miliardo di lire nel *solo mese di aprile e in questa prima decade di maggio*, mentre un altro miliardo è andato sicuramente perduto nel 1968. L'accostamento delle cifre fa venire i brividi: non tanto per l'affare delle carote (pari al costo di *meno di venti minuti* di volo di un solo jet), quanto per la proporzione tra l'ammontare dei danni e le somme - già in bilancio, già pronte e non spese - necessarie per rendere Fiumicino un aeroporto come gli altri sotto il profilo del controllo del traffico. Un secondo radar *Selenia* costerebbe altri 300 milioni (e farebbe da riserva al primo), mentre con 250 milioni l'uno si potrebbero installare due radar secondari, cioè radar assistenti dei primari, ormai in uso in tutti gli scali che si rispettano, capaci di riconoscere automaticamente l'identità dei singoli aerei (che devono avere a bordo un dispositivo speciale: e i nostri ce l'hanno già tutti). Così, il lavoro dei radar primari diventa più snello e più preciso e le attrezzature a terra possono essere utilizzate al massimo.

Il « totale », come si vede, arriva appena a 800 milioni, per un'attrezzatura valida per i prossimi dieci anni, capace di sbloccare la congestione nel cielo. Il doppio di questa somma è stato gettato via, proprio all'italiana, per aspettare, non sollevare « grane », non prevedere. Una storia di gusto amaro, come tante altre. **Franco Bertarelli**



## Il più grande gruppo inglese internazionale di consulenza tecnica

Un anno di espansione:

il fatturato del 1968 ha superato il miliardo di dollari

### Sintesi del bilancio 1968

Rapporto di cambio:  
1 sterlina pari a 2.40 dollari

		1968	1967
Vendite	milioni \$	1040,4	851,3
Utili di gestione	milioni \$	74,6	62,9
<b>Utili al lordo di imposte</b>	milioni \$	<b>75,6</b>	<b>63,1</b>
Imposte	milioni \$	36,5	27,1
<b>Utili netti</b>	milioni \$	<b>39,1</b>	<b>36,0</b>
<hr/>			
Utili attribuibili alle azioni ordinarie	milioni \$	38,9	36,2
Ammontare del dividendo pagato alle azioni ordinarie	milioni \$	26,4	24,7
Utili passati a riserva	milioni \$	12,5	11,5
<hr/>			
Capitale e riserve	milioni \$	526,1	448,8
<b>Utili netti in rapporto al capitale e riserve</b>		<b>7,4%</b>	<b>8,1%</b>
<b>Totale attività nette</b>	milioni \$	<b>663,1</b>	<b>583,7</b>
Utili al lordo di imposte in rapporto alle attività nette		12,1%	11,6%
<b>Utili per azione ordinaria</b>		<b>53 cts</b>	<b>49 cts</b>
<b>Dividendo per azione ordinaria</b>		<b>36 cts</b>	<b>34 cts</b>
<hr/>			
Investimenti	milioni \$	43,7	43,9
Ammortamenti	milioni \$	36,5	33,8

Per ulteriori informazioni e copie della relazione di bilancio rivolgersi a:

## Guest Keen & Nettlefolds Limited

GKN House, 22 Kingsway, London, WC2, England

# EPOCA

Settimanale politico di grande informazione

DIRETTORE NANDO SAMPIETRO - EDITORE GIORGIO MONDADORI

## SOMMARIO

- 19 **L'ULTIMO SCANDALO DELLA RAI**  
di Domenico Bartoli
- 20 **SE POMPIDOU ANDRA ALL'ELISEO**  
di Ricciardetto
- 32 **VIAREGGIO** di Brunello Vandano
- 36 **COSA DICONO**  
di Ricciotti Lazzeri e Gualtiero Tramballi
- 44 **IL VIDEO DIVENTAVA ROSSO**  
di Pietro Zullino
- 50 **RAPPORTO DAL MONDO CHE SCOTTA**  
di Georges Menant e Jean Mézerette
- 62 **TORA TORA TORA**
- 76 **LE PIU' BELLE SU DE GAULLE**
- 
- 79 **VACANZE: I NUOVI POSTI**  
3 - COSTA BLANCA di Alfredo Panicucci
- 
- 100 **LA NOSTRA SALUTE** di Ulrico di Aichelburg
- 102 **OBIETTIVO LUNA: ULTIMA PROVA**  
di John H. Glenn
- 108 **I FILM DELLA SETTIMANA**  
di Domenico Meccoli
- 110 **FOTOGRAFATO L'INVISIBILE**
- 116 **L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI**  
di Fulvio Apollonio
- 120 **BETTE DAVIS QUASI NONNA FA ANCORA L'INNAMORATA**
- 124 **FIUMICINO, IL RADAR E LE CAROTE**  
di Franco Bertarelli
- 128 **TORNA MARIA**
- 134 **DA SETTE ANNI COSI' LA RAGAZZA-CORAGGIO**
- 136 **NAZZARI PIACE ANCORA** di Carla Stampa
- 142 **COSI' PARLA SALVADOR DALI**  
di Guillaume Hanoteau
- 150 **YEHUDI MENUHIN** di Gino Pugnetti
- 152 **UNA LEZIONE DI POESIA LO SPETTACOLO DEGLI ARTISTI SORDI** di Roberto De Monticelli
- 155 **FATTI DI IERI E DI OGGI SUL FRONTE DELLA CRITICA** di Luigi Baldacci
- 160 **LA MOGLIE DI UN GRANDE MUSICISTA**  
di Giulio Confalonieri
- 164 **RISI E MANFREDI: FINALMENTE UNA VERA SATIRA DI COSTUME** di Filippo Sacchi



Ermanno Lavorini è scomparso di casa il 31 gennaio, e il suo corpo è stato ritrovato su questa spiaggia il 9 marzo: sono passate ormai molte settimane, ma il « giallo di Viareggio » è ancora ben lontano dalla soluzione. Tre ragazzi continuano a tenere in isacco gli inquirenti, raccontando loro menzogne e assurdità. In questo numero vi presentiamo un'ampia inchiesta sulla macabra vicenda, con le dichiarazioni esplosive che i familiari dei protagonisti hanno fatto ai nostri inviati. (Foto Giorgio Lotti - Epoca)

N. 973 - Vol. LXXV - Milano - 18 maggio 1969 © 1969 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 74.95.51/73.08.51 - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: via Sicilia, 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 7.500+300 per spese relative al dono - Sem. L. 3.800. Estero: Ann. L. 12.700+500 per spese relative al dono - Sem. L. 6.400. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (c/c postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 60 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 200 (c/c postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei « Negozi Mondadori »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.62.56; Cagliari, v. Logudoro 48, tel. 5.08.23; Capri (Napoli) v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 91791; Catania, v. Etna 368/370, tel. 27.18.39; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Genova, v. XX Settembre 206/r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte S. Michele 14, tel. 2.68.48; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 22.192; Mestre (Venezia), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Milano, c.so Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Modena, v. Università 19, tel. 30.248; Napoli, v. Guantani Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 29.021; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le Antonio Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (C.I.M.), piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, piazza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Venezia, Calle della Mandola - S. Marco 3717/D, tel. 2.40.30; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben), Giadad Istiklal 113, tel. 3.44.39. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 900 per millimetro/colonna. Svizzera, prezzo speciale di abbonamento: annuo (con dono) Frsv. 70, semestrale Frsv. 35.

Istituto  
Accertamento  
Diffusione



Cert. n. 759

Questo periodico  
è iscritto alla FIEG



Federazione Italiana  
Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE



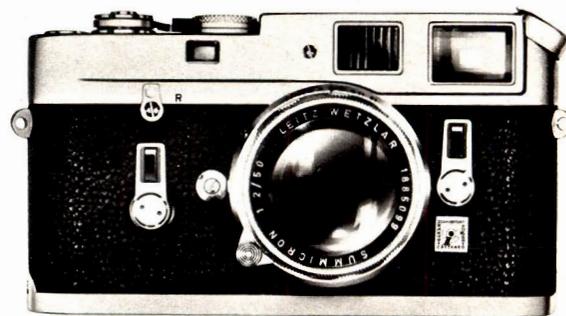
# OCCHIO AL MARCHIO



## NON SI ACQUISTA UN APPARECCHIO

# Leica

## SENZA IL MARCHIO DI GARANZIA



Esigete dal negoziante l'apparecchio LEICA e la LEICAFLEX SL con il marchio I.C. Esso Vi assicura la legale e sicura provenienza, dà diritto ad un certificato di garanzia Leitz di due anni, un certificato di garanzia I.C. che prolunga tale garanzia di un altro anno, un certificato di assicurazione gratuito contro il furto, distruzione, smarrimento, un abbonamento gratuito per 6 mesi alla Rivista « Leica Fotografie » ed un abbonamento gratuito alla « Rassegna Cattaneo ».

La concessionaria Ippolito Cattaneo S.p.A. mette a disposizione degli apparecchi con il marchio I.C. la sua organizzazione di assistenza con un laboratorio appositamente attrezzato e tecnici specializzati.

CONCESSIONARIA PER L'ITALIA:  
IPPOLITO CATTANEO S.p.A. - Via Cesarea, 5 - 16100 - GENOVA