

Nel mag. 1961 faceva la sua comparsa in edicola una nuova rivista bimestrale di formato tascabile 17x24 cm, registrata il 30-1-1960 al n. 486 del R.S.T. di Genova, il cui primo fascicolo, preceduto da un n. zero di sole 4 pag. con 25 fotografie, fu stampato in 500 copie dalla Fratelli Pagano Tipografi Editori S.A.S. e messo in vendita a L. 100.

Essa era assai diversa nel formato e nella veste editoriale dalle analoghe esistenti, come Ali Nuove, che aveva mantenuto maggiori dimensioni.

Questo spirito innovativo era presente anche nei contenuti, essendo il primo periodico italiano del secondo dopoguerra ad essere dedicato contemporaneamente ai due settori aeronautico e navale, trattati nei loro aspetti militari, senza però trascurare quelli civili. Non si parlava quindi di argomenti collaterali come il volo a vela o modellismo.

Anche la sua intestazione, "Interconair Aviazione e Marina", era originale per l'Italia, malgrado ricordasse quella della rivista aeronautica svizzera "Interavia", che era, in quegli anni, una delle maggiori in campo internazionale.

Essa era inoltre bilingue, con il testo degli articoli e la didascalia delle fotografie in italiano e in inglese.

Secondo quanto veniva affermato nei primi editoriali, il nome "Interconair" era ricavato dalla contrazione della frase "International Conference of Naval and Air enthusiasts" e faceva riferimento al lavoro di studio e ricerca, sui temi aeronautici e navali, svolto da un'associazione internazionale di esperti, da poco costituitasi, che avrebbe dovuto raggiungere per statuto un massimo di 42 membri effettivi e di 50 candidati membri provenienti da vari Paesi.

Tale associazione, guidata da un comitato centrale allora presieduto dal giornalista olandese Cor J. Meijer, e dipendente per le parte finanziaria dalla società svizzera Interconair AG, registrata a Zug, avrebbe dovuto articolarsi su sezioni nazionali con un massimo di 14 membri effettivi; anche se in realtà, tre anni dopo, nel 1964, erano state costituite solo la svizzera, la britannica e l'italiana.

La rivista, presentata come bollettino periodico della stessa associazione, era redatta e stampata in Italia dai membri della sezione italiana, che erano Gabriella Caffarata, Romolo Cichero, Carlo Luisi, Mario Lunardi, Ermanno Martino, Giorgio Mezzano; nessuno dei quali era un professionista iscritto all'ordine ed alla U.G.A.I. (Unione dei Giornalisti Aeronautici Italiani).

Questo staff, con sede redazionale in via Pozzo 7 Genova, affermava nei suoi editoriali di voler operare al solo servizio dei propri lettori, in piena autonomia sul piano finanziario e di giudizio dagli organismi ministeriali e dagli enti ed aziende sia italiane che straniere operanti nei due campi d'attività considerati; libera quindi di esprimere le proprie opinioni sulle varie problematiche di questi stessi settori, nel solo rispetto della verità, senza ossequi o riguardi per alcuno.

Sulle pagine della stessa rivista veniva inoltre espressa una netta contrapposizione verso il giornalismo specializzato italiano preesistente, accusato di svolgere solo una funzione di collegamento promozionale tra gli ambienti aeronautici civili e militari ed il pubblico dei lettori, con totale mancanza di spirito critico.

Questa impostazione editoriale era l'espressione di un nuovo modo di pensare e di agire, definito "di contestazione", che sarebbe stato fatto proprio da larghi strati della società italiana tra la prima metà degli anni '60 e la seconda metà degli anni '70,

Nelle intenzioni di chi se ne avvaleva, il fenomeno, iniziato nel mondo studentesco universitario, mirava a mettere a nudo la realtà sociale e a porne in luce gli aspetti e gli equilibri di natura politico-economica considerati deleteri, per cercare di superarli o di eliminarli. Esso si sarebbe manifestato in molti campi della vita nazionale assumendo le dimensioni di una nuova forma mentale sulla quale avrebbero dovuto basarsi i rapporti sociali, coinvolgendo in primo luogo la stampa e gli ambienti giornalistici, i quali non si limitarono a registrare ed analizzare il fenomeno ma ne sarebbero rimasti essi stessi influenzati e coinvolti, usando a volte, come nel caso di "Interconair", la contestazione stessa come giustificazione della propria nascita e valido mezzo di affermazione delle proprie attività editoriali.

In seguito, il complesso organizzativo comprendente l'editore Interconair AG Zug, l'associazione internazionale di esperti anzidetta e la rivista italiana che ne costituiva l'organo di stampa prese il nome di Interconair System International, con sede in Elsasserstrasse 18 Basilea; dando alla stessa "Interconair" la connotazione di una rivista estera, malgrado fosse compilata, impaginata e stampata in Italia da italiani.

Sul n° 23 di gen.-feb. 1965 essa pubblicò l'elenco dei membri italiani ed esteri della stessa associazione, che aveva il giornalista britannico Brian Walters quale presidente del suo comitato direttivo e Romolo Cichero segretario generale.

I collaboratori italiani erano lo stesso Romolo Cichero, G. Mezzano, Mario Lunardi, Ermanno Martino, A. Gigante, Tullio Marcon, E. Castellano, W.J. Acquarone, E. Manzoni, M. Bocchiardi, F. Lombardi, A. Borgiotti, M. Calcidese, Carlo D'Agostino, G.C. Del Nevo, E. Di Marino, G.C. Pesce, Sergio Mecchia, G.C. Pericoli, G. Pini.

In realtà, questa complicata struttura editoriale era largamente surrettizia, poichè, come era anche stampato in calce, con caratteri piccolissimi, nell'ultima pagina di testo dei primi numeri, il vero proprietario della rivista era Romolo Cichero che ne era anche l'editore responsabile.

Interconair e le attività ad essa collegate, che negli anni successivi si sarebbero rivelate assai mutevoli sul piano editoriale ed organizzativo ed assai variegate nel tipo e nel numero di pubblicazioni da essa derivate, era quindi abilmente guidata e controllata dal suo effettivo creatore e manager, Romolo Cichero.

Negli anni successivi, egli avrebbe basato la sua gestione editoriale sul continuo aggiornamento della veste grafica della

rivista, la cui intestazione avrebbe presentato ben 7 forme diverse che andavano da quella dei primi numeri, avente il termine Interconair in caratteri grandi e Aviazione e Marina in caratteri piccolissimi, in italiano e qualche numero dopo anche in inglese, fino alla forma opposta degli ultimi numeri, con questi ultimi due termini in grande ed "Interconair" in caratteri medi con l'aggiunta dell'aggettivo "International".

I formati adottati sarebbero stati cinque, mentre l'aspetto grafico della prima di copertina sarebbe cambiato non meno di 13 volte.

Anche la gestione delle attività collaterali sarebbe stata sempre caratterizzata da una estrema dinamicità e creatività, con il continuo cambiamento dei collaboratori, il cui numero si sarebbe dilatato e contratto più volte; mentre sarebbero state create numerose divisioni autonome di marketing, ognuna delle quali sarebbe stata sempre contrassegnata da un nominativo con le radici lessicali "Inty" o "Inter".

Con questi moderni metodi aziendali, largamente originali e innovativi, R. Cichero avrebbe tenacemente perseguito l'obiettivo del raggiungimento di una dimensione internazionale per la sua casa editrice, che avrebbe effettivamente conseguito nei venti anni di vita della rivista.

La veste editoriale del primo fascicolo apparso in edicola, intitolato solo "Interconair", era modesta e venne modificata già a partire dal secondo. In copertina, al titolo vennero affiancati infatti i termini "Aviazione e Marina" mantenendo la foto singola centrale che sarebbe stata sempre di soggetto aeronautico in un numero e navale nel successivo.

Dall'ottavo numero la copertina stessa venne poi radicalmente modificata adottando un tipo con risvolti di 8 pagine stampate in bicromia su carta pesante patinata, che racchiudeva quaranta p. di articoli, fotografie e disegni.

Le venti pagine di testo, stampate su carta normale, erano separate dalle restanti venti, di fotografie e disegni in b/n, che erano invece stampate su carta patinata con una discreta resa grafica che ne permetteva una buona leggibilità; al contrario di quanto avveniva ad esempio su "Ali Nuove", sulla quale, all'epoca, le immagini erano spesso opache e poco definite.

Le due foto di prima pagina, dedicate sempre una agli aerei e l'altra alle navi, erano in b/n anche se incorniciate da fasce rosse o blu mare.

Le successive tre pagine anteriori della copertina pieghevole erano riservate a foto o disegni aeronautici, le ultime quattro a quelle navali.

Le pagine interne avevano i testi su due colonne, la sinistra in inglese e la destra in italiano e si alternavano con le restanti dedicate alle immagini fotografiche relative agli argomenti trattati, anch'esse divise per soggetto: aeronautico nella prima metà, navale la restante.

La nuova rivista riuscì a sopravvivere nei primi due anni, incontrando subito dopo una crescente accoglienza da parte del pubblico; tanto che anche gli arretrati andarono ben presto esauriti incrementando fortemente il loro valore di mercato. Il buon andamento delle vendite le permise inoltre di crescere fino a raggiungere una novantina di pagine a fascicolo.

I lettori accolsero con favore anche l'attività di vendita per corrispondenza di libri di argomento militare, fatta dalla divisione marketing "Intybooks ed in seguito quella di copie delle foto pubblicate, fatta dalla "Phoexer".

Questi testi specializzati, quasi tutti di provenienza estera, in particolare britannica, erano stati venduti fino ad allora solo da poche librerie specializzate di Roma e Milano praticamente irraggiungibili dai lettori di provincia; mentre i testi italiani di argomento analogo erano ancora molto rari.

In seguito la divisione specializzata "Intypress" avrebbe stampato parecchi nuovi libri di argomento aeronautico e navale, scritti da autori italiani emergenti.

A partire dal n° 21 di ottobre/novembre 1964 la rivista venne stampata tutta su carta patinata; mentre le 8 p. del pieghevole di copertina furono stampate in quadricromia con una facciata costituita da una singola foto a colori a p.p. di soggetto sempre alternato: aeronautico o navale.

La seconda, la terza e la quarta di copertina erano sempre dedicate all'aeronautica, le quattro finali alla marina.

L'organizzazione editoriale, sempre diretta da Romolo Cichero, si era andata nel frattempo espandendo fino a comprendere cinque diverse divisioni. Alla "Intybooks", che era riuscita a collocare sul mercato 15.000 volumi nei soli primi tre anni di attività, alla "Phoexer" ed alla "Intypress" s'erano infatti affiancate anche la divisione "Intyad", per le piccole inserzioni pubblicitarie, e, qualche tempo dopo, la "Interinfo", dedita alla stesura di studi informativi di settore per una clientela selezionata di livello professionale.

Il crescente successo di "Interconair" presso i lettori ebbe conseguenze spiacevoli per le restanti riviste specializzate italiane; le quali, con malcelato disappunto, cominciarono a cederle il pubblico generico più giovane.

L'evento non rimase senza conseguenze. A partire dal Salone Nautico di Genova dell'ottobre 1963, la redazione entrò in una serie di sgradevoli battibecchi epistolari con Armando Silvestri direttore di "Ali Nuove".

Sul n° 20 di Interconair fu infatti pubblicata una lettera di rimostranze di Giancarlo Garelo, relativa all'avvenuta consegna, da parte di quest'ultimo, ad alcuni collaboratori di "Ali Nuove" di materiali editoriali che non erano stati mai pubblicati, secondo gli accordi presi, ne mai restituiti.

Essa fu seguita sui numeri seguenti da altre lettere di smentita di tale addebito, scritte da A.Silvestri, e di rettifica dallo stesso Garelo; insieme ad altre di giustificazione e presa d'atto da parte della redazione di Interconair. La disputa non ebbe seguito e non arrivò, fortunatamente, alla querela ed al giudizio in tribunale.

Nell'estate 1965 il formato cambiava ancora passando al 21x31 cm con una sessantina di pagine.

Con il n° 31 di giugno/luglio 1966 la separazione tra le pagine di solo testo e quelle di sole fotografie veniva definitivamente abbandonata e sulla rivista appariva la pubblicità, mentre Romolo Cichero ne lasciava la direzione a Mario Lunardi per assumere la funzione di amministratore delegato di "Interconair System International".

Nel successivo n° 35 avvenne un fatto insolito per le pubblicazioni aeronautiche italiane, la rivista veniva censurata in alcuni brani di un articolo dedicato alla Aeronautica Militare Italiana, nel quale venivano espresse critiche sull'adozione del nuovo caccia intercettore Lockheed F-104 G, considerato non adatto a svolgere i ruoli previsti. In particolare venivano cancellate notizie e dati relativi alla dislocazione ed alla consistenza dei reparti operativi della stessa A.M.I., considerati segreto militare, ed i relativi riquadri di testo venivano ostentatamente pubblicati in bianco con la scritta "censurato" in obliquo.

Per marcare ulteriormente l'episodio, R. Cichero mise in dubbio sul fasc. successivo l'effettiva esistenza della libertà di stampa in Italia.

L'avversione della rivista per l'adozione del Lockheed F-104 G "Starfighter" da parte italiana sarebbe stata ribadita più volte nei numeri successivi, con la denuncia del lavoro di lobby fatto nel nostro Paese dalla casa costruttrice americana del veloce intercettore, mantenendo sempre vivo lo spirito d'indipendenza della testata stessa rispetto agli ambienti ministeriali ed industriali italiani.

Romolo Cichero avrebbe parlato dei non facili rapporti tra la nuova rivista e lo establishment militare-industriale italiano dell'epoca nell'articolo: "Perché in Italia difficile far conoscere i veri problemi militari", apparso sul n°59 del settembre 1969.

Un altro grosso passo in avanti per il periodico venne registrato con il n°37 del feb. 1967, quando esso divenne mensile su 10 numeri annui.

Con il trascorrere del tempo, dell'associazione internazionale di entusiasti o esperti di aviazione e di marina, facente parte di "Interconair System International" ed intesa come principale fonte dei dati e delle notizie pubblicate, si andò parlando sempre meno sulle pagine della rivista stessa.

Quasi tutti i collaboratori che, dalla fondazione, avevano lavorato alla stesura degli articoli, della parte grafica o dallo svolgimento delle attività di marketing si sarebbero allontanati da "Interconair" per prestare la loro opera presso altri editori; mentre pochi altri si sarebbero invece dedicati ad attività diverse da quelle giornalistiche.

Nei venti anni che sarebbero trascorsi fino alla scomparsa della rivista essi sarebbero stati sostituiti da nuovi giovani elementi per i quali il fenomeno si sarebbe ripetuto.

Per molti di questi collaboratori il lavoro svolto presso "Interconair" sarebbe stato un valido apprendistato costituendo il trampolino di lancio per carriere giornalistiche di grande rilievo.

Secondo alcuni, essi avrebbero formato circa il 60%, della terza generazione dei giornalisti aeronautici italiani; quella del secondo dopoguerra, formatasi tra gli inizi degli anni '60 e la fine dei '70, che avrebbe contribuito ad allargare e consolidare in maniera determinante questo settore specialistico della stampa italiana.

Valga per tutti l'esempio di Nico (Domenico) Sgarlato che entrò a far parte dello staff redazionale di "Interconair" nel maggio

1967, raggiunse lo status di redattore aeronautico capo e di direttore responsabile e s'allontanò agli inizi del 1973 per dare vita, con Corrado Barbieri, al mensile "Aerei e successivamente ad "Aerospazio Mese".

Dal n°48 di lug. 1968, la rivista assunse una diversa struttura con una suddivisione tematica riferita ai cinque continenti. Questo le permise di dedicare molto spazio ad argomenti riguardanti le forze aeree e navali dell'Unione Sovietica e delle altre nazioni dell'Europa orientale, delle quali si erano sempre avute poche immagini e notizie.

"Interconair" avrebbe sempre manifestato grande attenzione per l'URSS ed i Paesi del Patto di Varsavia, come avvenne nel caso di un eccellente servizio fotografico sul MiG 21, apparso sul n° 26 dell'agosto-settembre 1965.

Sul n°49 venne pubblicato, sotto forma di inserto centrale staccabile e rilegabile a parte, un libro di Piero Prato intitolato "Gli aerei Caproni-Reggiane 1938-1945", che incontrò un grande successo di pubblico e di critica e fu seguito da "I caccia FIAT 1930-1945" redatto da Piero Vergnano.

Sul n° 51, seguendo la moda di quegli anni, venne pubblicato un primo manifesto di grande formato (62X59 cm) e dal n° 53 del feb. 1969, con l'aumento esponenziale del numero di copie pubblicate, che raggiungeva la cifra dichiarata di 70.000 mensili, superiore alla somma di tutte quelle pubblicate dalle restanti riviste specializzate italiane, la rivista adottò, tra le prime in assoluto in Italia, il nuovo sistema di composizione elettronica dei testi della I.B.M.

Nello stesso tempo effettuò anche il passaggio dal processo di stampa con macchina litografica piana al più rapido sistema con macchina rotativa offset, svolto dalle Officine Grafiche "Il Resto del Carlino" di Bologna.

Con il n° 63 di gen. 1970, intitolato "Terra Mare Cielo", di 132 p. di cui 18 a colori, "Interconair" iniziava ad occuparsi anche di forze armate terrestri; sperimentando una nuova formula che non sarebbe diventata stabile sulla stessa, ma avrebbe dato luogo, nell'ottobre 1971, all'uscita di una nuova rivista bimestrale dedicata alle forze terrestri intitolata "Eserciti ed Armi", la quale incontrò un immediato successo di pubblico, tanto da essere riprodotta dopo solo 5 numeri nell'edizione inglese "Armies & Weapons", e data in collaborazione con la nota casa britannica Ian Allan Ltd.

L'11 Aprile 1970 si teneva a Bologna il primo incontro di tutti i collaboratori italiani di Interconair System International, del quale non vennero però pubblicati resoconti.

Sul n° 69 di set. 1970 venne pubblicata una inserzione a p.p. della Mc Donnell-Douglas con l'immagine frontale dello F-4E "Phantom II" di grande impatto emotivo che venne ripresa e stigmatizzata come immorale dai settimanali "ABC" e "Panorama", essendo relativa ad un'arma.

Il messaggio pubblicitario raggiunse in tal modo circa due milioni e mezzo di lettori, tanto che nel successivo n° 71 la redazione poté presentare "Interconair" come il miglior mezzo pubblicitario a stampa allora esistente per questo genere di prodotti.

In quello stesso periodo anche il giornalista Giuseppe D'Avanzo

entrò nel novero dei collaboratori restandovi però per poco tempo.

Nel 1971 la presidenza di "Interconair System International" venne assunta dal generale francese Pierre Gallois, noto in Francia per la sua fede gollista ed in campo internazionale per l'essere stato uno dei principali artefici della creazione della Force de Frappe nucleare francese.

Malgrado la sua grande diffusione in Italia la rivista aveva raccolto fino ad allora un basso numero d'inserzioni pubblicitarie provenienti per lo più da case costruttrici ed enti italiani, come il Porto di Genova.

Il n° 79 di giugno 1971 fu però di svolta anche in questo delicato settore. Esso era costituito da un fasc. di 132 pagine contenente un inserto centrale di 24 pagine, la cui tiratura dichiarata era di 76.300 copie: Queste ultime, staccate dal fascicolo, tagliate a metà, ripiegate e spillate al centro, avrebbero dato luogo ad un libricino di 96 pagine formato 11x15 cm intitolato "Intyrama aerei d'oggi (Le Bourget 1971)".

Il libretto, redatto da Nico Sgarlato, presentava la foto in b/n o a colori e le caratteristiche di tutti gli aerei civili e militari allora in produzione nel mondo, molti dei quali sarebbero stati presenti al Le Bourget di quell'anno.

Nello stesso fasc. era presente molta pubblicità commissionata da inserzionisti di assoluto rilievo, non solo italiani come l'Aeritalia o la Agusta-Bell, ma anche esteri come la Matra e la Pan American.

Faceva inoltre la sua comparsa la pubblicità d'immagine delle tre Forze Armate italiane, a chiara dimostrazione dell'avvenuto riconoscimento del ruolo e dell'importanza assunte da "Interconair".

Furono quelli gli anni di maggior successo della rivista presso il pubblico italiano generico, mentre la diffusione presso quello professionale civile e militare dei due settori aeronautico e navale seguì a rimanere su livelli poco significativi.

Questa affermazione era confermata dalla tiratura effettiva che sarebbe stata quantificata successivamente, nel 1981, dalla stessa rivista in 40.000 copie, anche se Nico Sgarlato, su un fascicolo di "Aerospazio Mese" uscito qualche anno dopo, avrebbe fornito la cifra di 19.000 copie vendute.

Quello che costituiva in ogni caso un grande successo per il mercato editoriale italiano, era dovuto alla buona scelta degli argomenti trattati, che andavano dalle notizie d'attualità all'esame degli aspetti di maggiore rilievo dei due settori, aeronautico e navale, di quegli anni; senza che fossero trascurati i temi di carattere storico riguardanti in particolare la II G.M..

Ai testi di maggiore ampiezza era riservata un'apposita sezione centrale della rivista denominata "Intyrama". Essi erano più articolati e dettagliati rispetto a quelli pubblicati sui primi numeri, ed erano corredati da disegni, foto e tabelle esplicative che illustravano i diversi argomenti considerati in modo agile e comprensibile.

Particolare attenzione venne dedicata all'esame dei conflitti regionali allora in atto nel mondo, come la guerra arabo-

israeliana dei sei giorni del 1967, la indo-pakistana e quella del Viet-Nam.

Con la conclusione di quest'ultima l'intero fascicolo n°99 di aprile 1973 venne dedicato all'analisi politico-militare del conflitto stesso ed alle cause di quella che la rivista stessa definì senza mezzi termini una sconfitta militare per gli Stati Uniti.

A maggio 1973 veniva pubblicato il numero 100, in cui appariva un lungo articolo redazionale celebrativo dell'importante traguardo firmato da un inesistente John Doria. Il fascicolo dava anche un ampio panorama dei successi conseguiti ed il resoconto delle polemiche più aspre accese dalle informazioni ed opinioni riportate sui 99 fasc. precedenti.

Tra queste ultime venivano ricordate, in particolare, le dure prese di posizione, avutesi a livello nazionale contro la rivista, per il servizio intitolato "Le ultime 100 ore di libertà in Italia", apparso sul numero 70 di settembre 1970, nel quale si narravano gli eventi futuribili di un'immaginaria invasione del territorio italiano da parte dell'Armata Rossa sovietica, portata a compimento con l'appoggio interno di frange del Partito Comunista Italiano, senza che vi fosse alcun intervento difensivo da parte della NATO.

Questo servizio troppo disinvolto, che aveva l'obiettivo dichiarato di voler sensibilizzare l'opinione pubblica italiana sull'inadeguatezza delle proprie forze armate, dovuta ai problemi politici ed economici che travagliavano il Paese in quegli anni, suscitò l'ira del quotidiano "L'Unità", organo di stampa del massimo partito di sinistra italiano, che gli dedicò un articolo di protesta apparso il 25 ottobre 1970, e causò la presentazione di una serie d'interrogazioni parlamentari da parte dello stesso P.C.I.

Nel successivo numero 107, del gennaio 1974, venne presentata una prima edizione internazionale della rivista, intitolata "Interconair Aviation & Marine International", stampata in due edizioni: quella "Atlantica", diffusa nei Paesi occidentali e quella per l'Africa e Medio Oriente.

A quest'ultima edizione si affiancò ben presto anche la versione in lingua araba intitolata "Addifà Walamn Fil Aalam (Difesa e Sicurezza Internazionale)", stampata con l'aiuto della Lega Araba da una redazione avente sede iniziale a Beirut in Libano.

Queste nuove pubblicazioni segnavano il conseguimento di quella dimensione internazionale che era programmaticamente presente sin dalle origini nel titolo di "Interconair" e le permetteva di raggiungere una tiratura dichiarata complessiva, delle diverse edizioni, di oltre 120.000 copie.

L'evento, che non aveva precedenti per la stampa italiana del settore, veniva sottolineato nell'editoriale del n°117 di dic. 1974, nel quale si affermava esplicitamente che la rivista era ormai la terza del settore aeronautico in campo mondiale insieme all'americana "Aviation Week & Space Technology" ed alla svizzera "Interavia".

Nel frattempo, la proliferazione delle sigle delle diverse divisioni operative facenti capo all'editore "Interconair AG Zug"

creseva ancora. Apparvero infatti per breve tempo anche le sigle "Interways", per l'organizzazione di viaggi ad elevato livello, ed "Intylinea" per la vendita di soldatini in miniatura di tipo artistico. Seguitava inoltre ad essere sempre attiva la divisione "Interinfo", che si era trasferita in Svizzera a Lugano, in via Brentani, che s'occupava della redazione complessiva della rivista, mentre in via Pozzo a Genova era rimasta la divisione Diffusione, Pubblicità & P.R.

L'impaginazione e composizione veniva invece effettuata dalla divisione Intersetting S.A.; mentre il servizio corrispondenti era gestito dalla "Infosystem International", entrambe situate a Lugano. Altre organizzazioni incaricate di raccogliere la pubblicità sulle varie piazze mondiali erano la "Interconair LTD." con sede a Farnborough in Inghilterra; la "Interconair S.A.R.L." situata a Beirut in Libano, più agenti locali attivi in diversi altri Paesi occidentali.

La veste editoriale ed il formato dei fascicoli erano diventati stabili e conformi allo standard delle maggiori riviste estere di quegli anni, e sarebbero rimaste sostanzialmente invariate anche negli anni successivi. I contenuti e la qualità grafica restavano anch'essi di buon livello e la rivista riuscì a conservare le sue posizioni di preminenza sul mercato specializzato sia in Italia che all'estero per tutti i restanti anni '70; pur dovendo registrare alcune defaillances dell'edizione in lingua araba che tirava solo 8.000 copie dichiarate ed aveva perso alcuni numeri.

Ad affiancare Romolo Cichero, che seguitava ad occuparsi principalmente di argomenti navali, era arrivato Ezio Bonsignore, il quale, dopo aver maturato diversi anni di collaborazione e pur essendo ancora giovane, a partire dal 1976 si sarebbe fregiato del titolo di "Senior Editor di Interinfo" ed avrebbe costantemente redatto uno dei quattro articoli di apertura della rivista, mentre i restanti erano firmati da Romolo Cichero, Brian Walters ed Ives Robins.

Per accrescere la penetrazione di "Interconair" presso lo establishment imprenditoriale internazionale, particolare attenzione venne dedicata alle grandi aziende aeronautiche e cantieristiche europee e d'oltre oceano. Vennero infatti pubblicate le foto-ritratto dei loro massimi dirigenti con l'analisi sintetica del loro stato economico e delle loro principali attività.

A settembre 1977, a coronamento della consolidata dimensione internazionale ormai raggiunta, le sedi delle diverse divisioni o branche della rivista furono riunite in una unica sede. La società incaricata della gestione editoriale, che ora si chiamava Sorecom S.A.M. Interinfo, si trasferì infatti a Montecarlo; dapprima in Boulevard Princess Charlotte, ed in seguito nel nuovo grande ufficio di 700 mq situato in Rue des Orchidees, avente spazio per 230 metri cubi di materiale d'archivio e per 40 addetti. Per la composizione elettronica dei testi, la redazione poteva avvalersi di ben undici computer I.B.M.; un record per quei tempi.

Tale trasferimento ebbe come conseguenza diretta, tra la fine del 1977 e gli inizi del 1978, la perdita di alcuni numeri della rivista ed il sensibile ritardo di pubblicazione di diversi

altri.

Questa nuova e prestigiosa sistemazione rimase tuttavia operativa per poco tempo.

Essa non potè essere mantenuta per i suoi costi elevati e per la stagnazione su livelli minimi degli introiti pubblicitari; che era anche dovuta alla crisi di commesse alle esportazioni dell'industria militare italiana, intervenuta dal 1977 dopo la forte espansione degli anni precedenti.

Tale crisi finanziaria produsse effetti riduttivi che coinvolsero l'intera organizzazione editoriale cui facevano capo "Interconair" e le altre pubblicazioni derivate. I costosi uffici monegaschi dovettero essere abbandonati e, nei primi giorni del 1980, la sede di "Interinfo", che curava il lavoro redazionale, dovette tornare in Italia a Genova in Via G.T.Invrea, mentre "Interconair Mediagrop" prendeva sede a Genova in Via Caffa 11/4.

Anche il numero dei redattori e dei collaboratori subì una notevole riduzione, e la veste editoriale della rivista fu rimaneggiata; passando con il numero 179 di novembre 1980 dal fascicolo in broccia a quello meno costoso con graffatura metallica, mentre la maggior parte dei testi pubblicati non erano più firmati.

Alla stesura dei brani di carattere aeronautico furono chiamati Giuseppe Modola ed il giovanissimo Andrea Nativi e a quelli di soggetto navale Antonio Ciampi e Paolo Cappetti, mentre i pezzi di carattere storico erano spesso firmati da Italo De Marchi.

Per cercare di ridurre i costi sostenuti per l'acquisizione e l'elaborazione delle notizie ed incrementare gli introiti pubblicitari venne inoltre raggiunto un accordo con altre 5 case editrici estere, tra le quali una cinese basata ad Hong Kong, una Brasiliana, ed una greca, che portò alla creazione dello I.C.D.M. (International Consortium of Defence Magazines).

Attraverso queste ente sarebbero state messe in comune sia le informazioni di base che le inserzioni pubblicitarie, che sarebbero state distribuite su tutte le pubblicazioni prodotte dalle case editrici considerate, producendo un effetto scala benefico per i bilanci delle stesse.

Per dimostrare quanto forte e valido fosse tale accordo, sul numero 186 di "Interconair" vennero pubblicate diverse lettere con le quali, nell'ambito delle normali relazioni tra editori dello stesso settore, Manfred Sadlowsky, direttore esecutivo del gruppo editoriale tedesco Monch chiedeva alla casa editrice della rivista italiana di acquistare materiale per le sue pubblicazioni.

Tale materiale gli venne rifiutato perchè: "... Sfortunatamente le riviste della Monch Publishing Group non sono conformi a quanto richiesto come caratteristiche minime dalle norme dello ICDM (International Consortium of Defence Magazines) sia sotto il livello diffusionale (sono tutte pubblicate in poche centinaia di copie ed inviate in omaggio), sia sotto il profilo qualitativo. Ci vediamo perciò costretti ancora una volta a confermare che non possiamo accontentare le pressanti richieste della summenzionata casa editrice tedesca."

Il gruppo editoriale tedesco avrebbe replicato in seguito in maniera adeguata.

Su quello stesso numero 186, che era doppio, venne festeggiata

la ricorrenza del ventennale di pubblicazione con un nuovo articolo redazionale firmato, come dieci anni prima, dal fantomatico John Doria in cui si ribadivano i concetti editoriali di base del gruppo, che restavano l'informazione esatta e totalmente indipendente.

Pur fornendo cifre positive circa la diffusione di tutte e sette le pubblicazioni di "Interconair Mediagroup", veniva evidenziato che il loro tallone di Achille continuava ad essere la scarsità di pubblicità.

Il fenomeno veniva attribuito al fatto che il target di mercato da esse raggiunto restava quello conquistato fin dalle origini: il pubblico dei lettori generici delle edicole; che era considerato del tutto ininfluenza sul processo di formazione della domanda di prodotti aeronautici e navali.

Il pubblico professionale, avente voce in capitolo, non leggeva "Interconair", ma veniva invece raggiunto da altre pubblicazioni di settore che elargivano un gran numero di copie omaggio, pagate dagli inserzionisti di pubblicità specializzata.

La rivista non sarebbe mai riuscita a superare questa tara genetica, tanto che, malgrado l'avvenuto ridimensionamento delle sue strutture editoriali, essa riuscì a restare sul mercato solo per pochi altri mesi.

La situazione economica non accennò infatti a migliorare in maniera sostanziale e la direzione della redazione fu nuovamente costretta a trasferirsi presso il recapito già esistente a Farnborough in Inghilterra, mentre le sedi genovesi venivano chiuse con l'eccezione di quella originaria di via Pozzo, che aveva visto nascere la rivista venti anni prima; presso la quale venne trasferito il centro di raccolta delle informazioni editoriali e di stesura del materiale pubblicato.

In quel periodo, inoltre, la magistratura italiana contestò a Romolo Cichero l'allora reato penale di costituzione di capitali all'estero.

Pur rivendicando la giurisdizione estera delle sue attività, essendo residente in Egitto, e malgrado non risultasse più l'azionista di riferimento della società editrice della rivista, R. Cichero non riuscì a risolvere in maniera positiva i suoi problemi giudiziari.

Con gli inizi del 1982 la crisi di "Interconair" divenne pertanto irreversibile; la sua pubblicazione venne sospesa e le sedi genovesi vennero chiuse, con l'eccezione di quella di via Pozzo nella quale venne mantenuto il centro di raccolta del materiale d'archivio.

La scomparsa non fu per definitiva, poiché, in seguito, R. Cichero abbandonò l'Italia, riuscendo a mantenere in vita per qualche tempo alcune delle sue riviste estere. Un paio d'anni dopo, inoltre, la "Interconair AG Zug" lanciò una nuova iniziativa editoriale in Irlanda, dove furono concentrati collaboratori e mezzi, pubblicando il nuovo mensile:

- "Strategia e Difesa"

che proseguiva la numerazione di "Interconair Aviazione e Marina", nelle edizioni inglese, francese, araba ed italiana. Ne

furono per pubblicati solo undici numeri, che incontrarono un buon successo di vendite negli Stati Uniti.

L'ambiente delle riviste specializzate italiane era infatti diventato fortemente concorrenziale, con la comparsa di nuove testate capaci di coprire contemporaneamente tutti e tre i settori della difesa: navale, aereo e terrestre.

In particolare due ex-azionisti di minoranza di Interconair: il tipografo Francesco Poloni e Giovanni Lazzari, che era ne stato il direttore pubblicitario, con Ezio Bonsignore ed il citato gruppo tedesco Monch, dopo un primo tentativo operato pubblicando il mensile "Para Bellum", avevano dato vita, dall'ottobre 1981, alla "R.I.D.", "Rivista Italiana Difesa", che ebbe un successo immediato acquisendo una larga fetta del mercato italiano di settore. Di conseguenza, l'interesse dell'editore per un decisivo potenziamento di "Strategia e difesa" scemò rapidamente, ed anche quest'ultimo derivato di "Interconair Aviazione e Marina" cessò le pubblicazioni.

Scompariva così, dopo venti anni di esistenza, la prima delle riviste italiane della difesa avente dimensioni internazionali; capace, con "Eserciti ed Armi", di coprire l'intera gamma delle relative problematiche, con frequenti richiami al settore dei trasporti navali ed aerei civili.

La vastità dei temi trattati non ne aveva intaccato l'efficacia espositiva, che faceva opinione presso il grande pubblico degli appassionati, e, in parte, anche in quello dei professionisti, sensibilizzando l'opinione pubblica sui problemi militari contemporanei e su quelli delle forze armate italiane in particolare.

Fino ad allora, tali temi erano sempre stati considerati strettamente specialistici, sia dalla classe politica che dai cittadini, e la loro gestione era sempre stata demandata agli organismi militari istituzionali, coadiuvati nelle loro scelte dagli staff dirigenziali delle aziende del settore, senza che la stampa potesse dare apporti analitici e critici di qualche peso.

"Interconair" era invece riuscita a favorire la crescita di una opinione pubblica consapevole dell'importanza sociale ed economica di questi argomenti, che non sarebbe scomparsa con la rivista stessa, ma avrebbe continuato a chiedere una informazione specializzata moderna e competente.