

Da anni l'amaro Montenegro è pubblicizzato da mezzi che volano

## Un idrovolante come testimonial

I retroscena del celebre spot dell' "idrovolante rosso"



*I piloti Baj e Schettino appena prima delle partenze.*

Da un paio d'anni, ogni volta che vedevo la pubblicità della Montenegro, ero felice, perché faceva vedere aeroplani e istillava amore per l'aviazione. Bello l'aliante, affascinante il vecchio biplano, emozionante lo Yak dell'amico Paolo Gavazzi. Ma insomma, quando sarebbe venuto il turno dell'idrovolante?

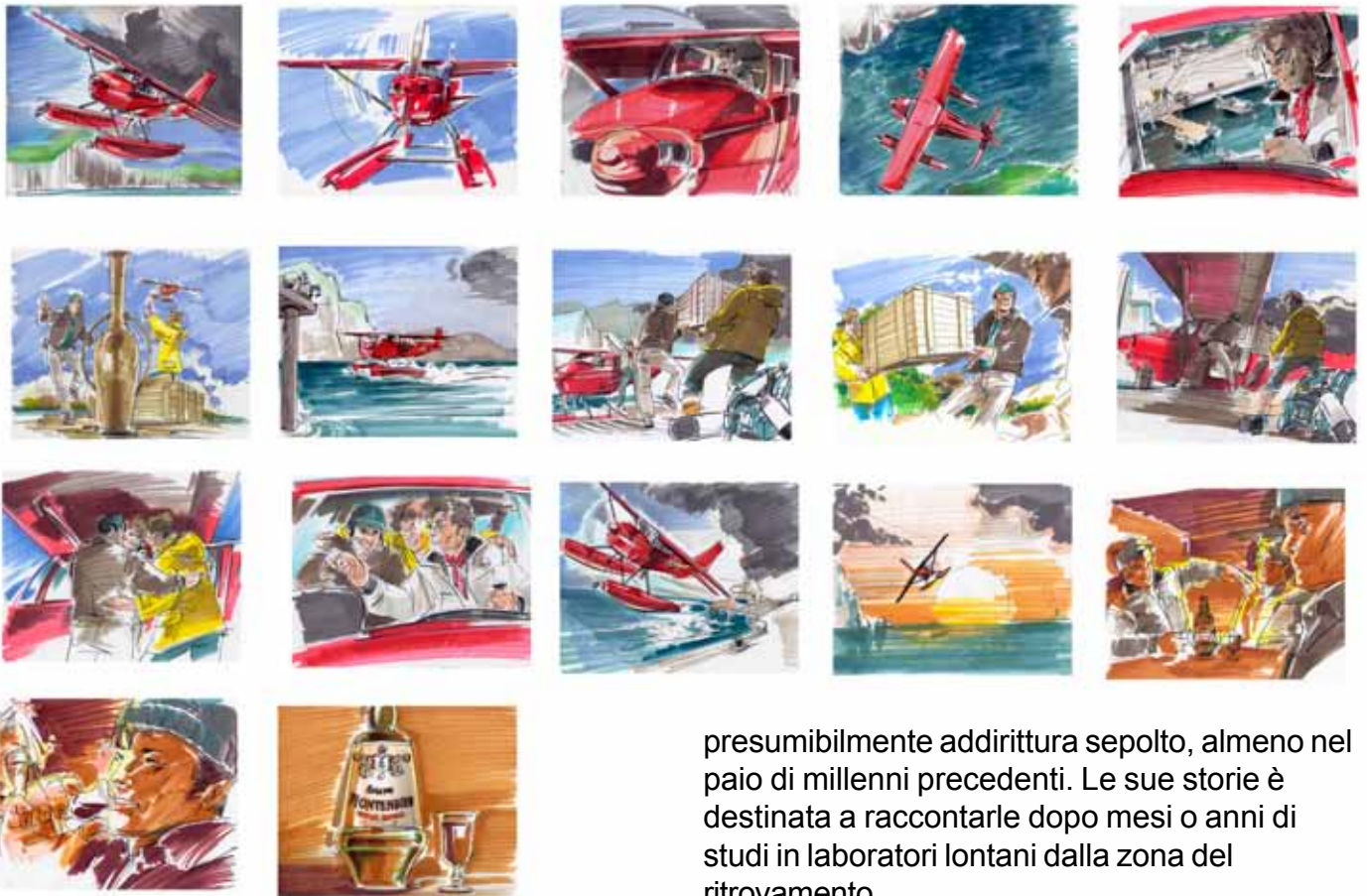
Il momento è arrivato inaspettatamente, con una telefonata. «Sì, abbiamo idrovolanti, di tutti i tipi. Ah, l'amaro Montenegro. Certo che ci interessa.» E intanto, dentro di noi, pensavamo «Era ora!».

Non si tratta di sciovinismo idrovolantistico. Tutta l'aviazione è avventura, dal più umile libratore al pallone con cui è stato fatto il giro del mondo senza scalo, dall'autogiro al caccia supersonico. Ma l'idrovolante - e non siamo solo noi piloti idro a dirlo - è il mezzo

dell'avventura per antonomasia. Forse perché evoca le imprese dei grandi trasvolatori e di chi ha usato questo mezzo per esplorare zone ancora sconosciute del nostro pianeta. Forse perché il pilota idro opera nella natura più brada e, una volta decollato, ha la possibilità di posarsi in un'infinità di posti diversi, caratteristica che divide con pochissimi altri mezzi aerei. O forse perché con gli idrovolanti si compiono missioni difficilissime, quali il salvataggio in mare, lo spegnimento degli incendi o le operazioni deliberatamente compiute in aree remote su distese di neve o ghiaccio.

*Preparazione dell'aereo nel colore desiderato dal regista.*





Lo storyboard, che sintetizza le scene dello spot.

Fatto sta che l'idrovolante proprio mancava - a nostro parere - nel carnet della Montenegro. La fase preliminare e di preparazione è stata lunga e complessa e ha rivelato, a chi di noi non aveva ancora lavorato nel cinema, l'enorme mole di lavoro che sta dietro a una produzione. Inoltre ha messo in evidenza la grande professionalità della moltitudine di persone implicate nella stessa produzione, in questo caso affidata alla Filmaster di Milano, una casa leader nel settore.

Riunioni, definizione dello *story board*, missioni per scovare i luoghi più adatti a fare da set per le riprese, identificazione di attori, di materiali, di scenografie. Non c'è minimo dettaglio che sfugga ad approfondite analisi, a difficili scelte, a sperimentazioni.

I protagonisti principali della storia narrata in questo spot sono due oggetti: un'anfora e un idrovolante. Entrambi hanno un grande potere evocativo ed entrambi sono capaci di raccontare storie affascinanti. L'anfora, tuttavia, non può dire molto di sé nei pochi secondi dello spot, anche perché si tratta di un oggetto statico, per definizione "morto" e anzi

presumibilmente addirittura sepolto, almeno nel paio di millenni precedenti. Le sue storie è destinata a raccontarle dopo mesi o anni di studi in laboratori lontani dalla zona del ritrovamento.

L'idrovolante - che pure sempre oggetto è - ha invece una sua irrefrenabile vitalità: sfreccia nel cielo, insinuandosi tra le rocce di gole e scogliere, guizza tra le onde, consente un elevatissimo grado di libertà di movimento in un ambiente selvaggio, privo di qualunque infrastruttura, che si sarebbe presentato pressoché identico 120.000 anni prima. E soprattutto risolve in un battibaleno situazioni critiche in cui si trovano preziosissimi uomini e oggetti. Si può dunque affermare che, tra i due protagonisti, l'idrovolante sia destinato a giocare il ruolo principale.

Lo spot ha anche protagonisti umani. È subito evidente che non sono stati scelti testimonial famosi. Cosa voluta. I "tipi", se vogliamo dire così, sono decisamente "archetipici", favorendo l'identificazione da parte dello spettatore. Non particolarmente "machos", si presentano come individualità sensibili, intelligenti, assolutamente informali, spassionatamente dediti a uno scopo superiore e immateriale, votati a una missione di probabile interesse per l'intera umanità. Insomma rappresentano un raffinato e attualissimo modello di modo di essere e di comportamento, tra i più elevati che la moderna sensibilità può concepire.

L'aereo deve essere rosso. Dunque un mese prima incominciamo a lavorare per conferire a uno dei nostri Cessna 172 la sgargiante colorazione. Il risultato lo otteniamo usando diverse tecniche e facendo produrre tutti i materiali (pellicole autoadesive, vernice spellicolabile, vernice ad acqua) appositamente, in modo che abbiano esattamente lo stesso colore. Dato che l'idrovolante dovrà compiere un lungo viaggio per raggiungere il set, viene predisposta la trasferta di persone che possano fare tutti i necessari ritocchi *in loco*. In altri termini, anche l'idrovolante ha bisogno del suo "truccatore" e "parrucchiere". Inoltre avrà bisogno anche del suo meccanico, di tutti gli attrezzi per eventuali riparazioni e di un piccolo magazzino di pezzi di ricambio. Non possiamo rischiare che un banale inconveniente o l'indisponibilità di una molla fermi il lavoro di una costosissima struttura e di decine di persone.

Per il set gli scout della casa di produzione hanno identificato una bellissima cala nel sud della Sardegna, cala Domestica, sulla costa dell'Iglesiente. Esposta a ovest, la cala è destinata ad essere invasa da onde notevoli se il vento viene da nord (il classico Maestrale) e da ovest, venti ahimé frequenti nella stagione autunnale. Dunque l'operazione è a rischio. Nessun idrovolante, infatti, salvo che si tratti di un Canadair o di uno Shin Meiwa, può operare

in mare aperto o su una superficie con onde significative. Quelle condizioni, oltretutto, renderebbero le riprese estremamente difficoltose. Viene dunque elaborato un piano alternativo, che prevede, in caso di mare inagibile per l'idrovolante, riprese dell'aereo in volo a Cala Domestica e riprese dell'idrovolante sulla superficie su un lago interno.

Questo è il Lago di Monte Pranu, un bel bacino artificiale in cui le onde sarebbero perfettamente alla portata di un idrovolante leggero anche in presenza di un notevole vento. Lo stesso lago è destinato comunque a fare da base notturna per l'idrovolante.

L'equipaggio è formato dallo scrivente e da Enzo Schettino. Il capomeccanico Danilo Pecora giungerà nella zona delle operazioni con la linea.

Come si va da Como alla Sardegna meridionale con un idrovolante (non anfibia)? Il viaggio è di 1000 km e richiede scali per rifornimento e scali alternati in caso di maltempo. Una pianificazione accurata è d'obbligo. Decidiamo di fare il primo scalo sul Lago di Massaciuccoli, nell'entroterra di Viareggio, a due ore di volo da Como, e organizziamo che ci portino la benzina da un vicino aeroporto.

Dopo il pieno di carburante, la partenza.





Gli Appennini sono l'unico ostacolo tra Como e il Lago di Monte Pranu. Quella mattina lo passiamo in condizioni marginali. Giunti nel Golfo di Genova ci sentiamo già in Sardegna.

Tra il dire e il fare, come dice il proverbio, in questo caso non c'è di mezzo il mare, su cui un idrovolante si trova relativamente a suo agio, bensì gli Appennini. Si dà il caso che quel giorno la catena montuosa sia poco amichevole. Una barriera di nubi ci sbarra la strada. La consapevolezza dell'importante missione ci fa tentare e ritentare l'attraversamento in diversi punti. Nella zona dei Giovi è impossibile e più a sudest, verso la Cisa non sembra che siano spiragli. Proviamo allora più a ovest di Genova, ove le quote dei rilievi si abbassano e il passaggio dalla pianura al mare è più breve. Prova qui, prova là, identifichiamo infine una striscia di discreta visibilità tra la base delle nubi, a circa 3000 piedi, e le valli che si trovano appena sotto. Le cime sono tutte dentro le nubi. Un senso di serenità ci coglie quando identifichiamo la stazione di servizio del Turchino e vediamo la valle serpeggiare in discesa verso sud. Non si vede ancora il mare, ma sappiamo che esso è lì, vicinissimo. È fatta.

Dal Turchino si sbocca proprio sul sentiero di discesa strumentale per la pista 11 di Genova. I controllori cercano di convincerci a stare sulle montagne, ma infine contrattiamo una discesa ultrarapida fino a a 500 piedi sulla superficie e un attraversamento del fondamentale a quella quota, procedendo poi verso il mare aperto. L'intera missione dipende dal passaggio degli Appennini quel giorno, cosa tutt'altro che

scontata. Un po' di fortuna e un po' di esperienza lo hanno reso possibile. Fatto scalo a Massaciucoli e rabboccati i serbatoi, ripartiamo. La tratta successiva è decisamente più lunga e ci conduce fino al lago di Temo, nell'entroterra di Alghero. Decidiamo di seguire un percorso che ci porta a sorvolare le isole di Gorgona e Capraia, l'isoletta della Giraglia, in cima al "dito" della Corsica, Calvi, Ajaccio e poi a sud, verso la costa sarda, Sassari e infine il bel laghetto artificiale. Non c'è un minuto di questo volo, un tratto sorvolato di questo percorso che non sia bellissimo, mostrando panorami tra i più affascinanti del Mediterraneo.

È sempre bello giungere a destinazione dopo quattro ore e passa di volo. La sera, dopo l'intensa giornata, andiamo ad Alghero a rifocillarci e pernottare. Scopriamo così una

QAI pontile di Torre del Lago, per il rifornimento.





L'aereo parcheggiato per la notte sul Lago di Temo.

città affascinante, crocevia di culture, il cui centro storico, ben conservato e a tratti magnificamente restaurato, svela l'antica origine catalana. A fine ottobre il clima è estivo. La mattina seguente torniamo al lago per riprendere il viaggio. Sorpresa: le valli dell'entroterra sono invase da nubi. Insomma, c'è un nebbione, che rende impossibile il volo. La nebbia fortunatamente ha sovente una caratteristica: con l'alzarsi del sole si dirada e infine sparisce. Decolliamo dunque verso le 11 dirigendo a sud. Passiamo Oristano e seguiamo la costa occidentale, costellata dei resti di una poderosa e ormai antica attività

Aui sotto; in flottaggio sul Lago di Temo. A destra, il lago al mattino seguente, immerso nella nebbia. Potremo riprendere il viaggio solo dopo qualche ora.

mineraria. La zona è quella delle celebri miniere del Sulcis.

Raggiungiamo Cala Domestica, ove fervono già i preparativi del set. Approfittiamo per fare alcuni passaggi di prova nella stretta e tortuosa valletta che conduce alla spiaggia e al mare. Il tempo è bellissimo ed è bene fare tutti gli esperimenti possibili. Potrebbe capitare che il giorno delle riprese la visibilità sia ridotta e le nubi basse e quindi conviene definire con l'agio di una visibilità illimitata le opportune procedure per condurre l'operazione in sicurezza e per identificare ogni possibile ostacolo.

Proseguiamo per la nostra destinazione finale, il Lago di Monte Pranu. Lo abbiamo scelto per le sue dimensioni, che consentono agevoli decolli e ammaraggi, e perché è raggiungibile in sicurezza anche con scarsa visibilità, non presentando ostacoli.





Il set. Sotto, vista di Cala Domestica da ovest.

I tre giorni seguenti ci vedono all'opera da prima delle sei del mattino al tramonto e oltre. Ogni mattina raggiungiamo la zona delle operazioni, ove l'aereo è ripreso in volo, in flottaggio sulla superficie, alla piccola banchina approntata sul set.

Il regista esegue direttamente le riprese come operatore. Decine di persone svolgono le funzioni più disparate. In certi momenti il lavoro



è frenetico. Molte scene sono ripetute più e più volte, finché il regista si dichiara soddisfatto.

Una scena prevede che l'aereo scivoli in una gola laterale, percorra la valletta e si presenti sulla spiaggia della cala appena sopra le teste degli attori. Si fanno molti decolli e ammaraggi. Un flottaggio "con potenza" in curva deve portare l'aereo sulla spiaggia. La scena degli archeologi e del pilota in flottaggio è girata con l'aereo alla banchina; sono i movimenti sussultori della macchina da presa che simulano gli effetti delle onde.

Si passano ore a volare lungo le magnifiche scogliere di quella costa, con l'aereo ripreso dall'operatore sull'elicottero. Ci chiedono di volare "appiccicati" alle rocce.

Un giorno ci sono concesse alcune ore di libertà. Con una Land Rover presa in prestito esploriamo la costa a nord di Cala Domestica, scoprendo suggestive baie rocciose. In una ci fermiamo e, dopo esserci spogliati, ci buttiamo in acqua. La temperatura è di 27 gradi, l'acqua è calda, quella landa di Sardegna è tutta e solo per noi. Che cosa desiderare di più.



Il set visto dal mare. Sotto, gli attori si apprestano a girare la scena in cui mettono la cassa del vaso nell'aereo. In basso, un momento delle operazioni.



Una telefonata ci riporta alla realtà: «Correte, il regista ha deciso di fare altre scene con l'idrovolante». Eccoci di nuovo sul set, a sperimentare ingressi nella cala a tutta velocità, fino alla spiaggia, con successiva forte cabrata e virata per trovare la via di uscita.

La sera siamo tutti stanchi morti, ma felici, quando sentiamo il regista dire che le riprese sono andate molto bene.

Il terzo giorno, a mezzogiorno, ci dicono che il nostro lavoro è finito. Dopo essere ritornati sul Lago di Monte Pranu prepariamo l'aereo per la "trasvolata". Destinazione: Lago di Massaciuccoli.

Carburante, piano di volo, lunga telefonata con l'ente di controllo di Cagliari per concordare una rotta di attraversamento del CTR. La Sardegna è in buona parte "ingombrata" da aree nelle quali il volo è proibito dal lunedì al venerdì, per ragioni militari. Ci eravamo arrivati di domenica e quindi avevamo potuto seguire la rotta lungo la costa occidentale. Di mercoledì quella rotta inversa è impossibile e quindi dobbiamo attraversare il CTR di Cagliari e poi seguire tutto il centro dell'isola, per sbucare a Olbia. Per fortuna il tempo continua ad assisterci.

A Olbia ci informano che l'area militare di Solenzara è attiva. Per evitarla seguiamo sotto l'aerovia passando per una serie di punti di riporto IFR, raggiungendo quasi le coste laziali, virando poi a nord per l'isola di



Avvicinamento alla cala dalla valletta retrostante. A destra, riprese dell'aereo in flottaggio.

### Montecristo e il VOR dell'Elba.

Quel giorno il Tirreno centrale è calmissimo e tutto ammarabile, cosa mai vista. Poco vento, niente onde, cielo e mare che si fondono in un'unica immensa "nube" azzurra, nella quale siamo immersi a 5500 piedi di quota. Dopo due ore in quella ipnotica situazione facciamo veramente fatica a tenere gli occhi aperti, anche perché siamo svegli dalla mattina prestissimo.

Dopo l'Elba scendiamo a 1000 piedi per attraversare, lungo la costa, il CTR di Pisa. Reduci da giorni di natura selvaggia, con la retina ormai abituata a registrare solo immagini di cielo mare e rocce, accogliamo la vista dei centri storici e delle magnifiche residenze della costa toscana con un senso di sollievo. I segni della civiltà - e che raffinata civiltà - appagano le nostre intime essenze di *homines urbani*. Poco meno di cinque ore dopo il nostro decollo dalla Sardegna meridionale ammariamo infine







sul tranquillo Lago di Massaciuccoli. Il permesso di operare su quelle acque ce l'ha gentilmente concesso il responsabile del "Parco Regionale Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli", in cui esse sono inglobate. Ad attenderci, inaspettatamente, Bernardino Lenzi, toscano doc, ma direttore tecnico di importanti compagnie aeree, oltre che

affezionato capo controllo del nostro aero club. Sta passando qualche giorno di riposo a casa sua, che è a pochi chilometri. La sera tutti insieme a fare una mangiata di pesce. La mattina seguente torniamo al pontile ove abbiamo lasciato l'aereo e troviamo una cortesissima signora. Ci ha portato da vedere una foto del Dornier DO X sulle acque del

In alto, baia alcuni chilometri a nord di Cala Domestica, ove ormai in novembre è stato possibile fare bagni nelle calde acque della Sardegna meridionale.



A fianco, rifornimento dell'aereo sul Lago di Monte Pranu prima del volo di ritorno. Il pieno consentirà di percorrere un'unica tratta fino al Lago di Massaciuccoli.



laghetto, quando vi si era posato nei primi anni Trenta. I Dornier, per una quindicina di anni dopo la prima guerra mondiale, non potevano essere costruiti dalla sconfitta Germania e quindi erano costruiti in Italia, a Marina di Pisa. Dunque su quel lago erano di casa. Ricambiamo la gentilezza portandola a vedere il "suo" lago dall'alto. La signora è una cultrice della storia di quei luoghi, ha molte lettere autografe di Puccini, che sulle rive del lago aveva la sua patria. È bello poter offrire a una persona l'emozione di vedere, per la prima volta, in un modo inusuale, i siti che conosce granello di sabbia per granello di sabbia. Il ritorno ci consente di vedere tutte le bellezze della Versilia, le Alpi Apuane, le Cinque Terre, il Tigullio in pieno sole. Passati i Giovi, ci inoltriamo in una Pianura Padana ricoperta di una fitta nebbia, che arriva a 4000 piedi di quota. Un po' fuori e un po' dentro, ricominciamo a vedere qualcosa tra Rho e il VOR di Saronno.

Passaggio degli Appennini verso nord, volando on top. Il terreno tornerà visibile tra Voghera e Saronno.



A sinistra, in volo sull'Arcipelago Toscano. A destra, l'aereo sistemato per la notte al pontile di Torre del Lago.

Dopo quasi una settimana di avventure ammariamo a Como in tempo per l'usuale pranzo alla Canottieri Lario. Ci abbandoniamo volentieri a quel leggero senso di spossatezza che coglie il navigante dopo una lunga e impegnativa avventura, dopo aver portato a termine felicemente un'importante missione. Lo spot è montato molto velocemente e "dilaga" su tutte le reti nazionali da metà novembre. Lo vedono proprio tutti. Dal punto di vista del marketing è una vera "strage".

La casa di produzione ci usa la cortesia di farci avere il "girato" e così possiamo gustarci tutte le riprese fatte.

Dopo un paio di giorni dall'uscita, tra i moltissimi che mi fermano per strada («Ehi, sei tu il pilota dell'idrovolante rosso?»), mi sento dire: «Ti ho visto, sai, in televisione! Bella scena, su quel tranquillo laghetto...»

«Ma che laghetto - dico io - era la costa selvaggia della Sardegna. E non era per niente tranquilla.»

Insomma, qualcuno aveva ripreso un nostro ammaraggio sul Lago di Massaciuccoli, a totale nostra insaputa, e ha fornito le immagini a RAI SAT "Gambero", che le ha prontamente usate nel programma "Toscana Golosa".

Questi idrovolanti... proprio attori nati!



*Cesare Baj*