

Premiato nel 2005 con ben 5 Oscar e 11 *nomination*, **The aviator** è tra le poche pellicole che hanno conquistato il maggior numero di statuette, pur non essendo vincitore di quelle riservate al miglior film dell'anno, al miglior regista o ai migliori attori protagonisti.



Diretto nel 2004 da Martin Scorsese e periodicamente riproposto in TV (lo ha fatto recentemente RAI Movie) narra la storia di un pioniere dell'aviazione e del cinema inquadrandosi così nel filone biografico e storico.

Le recensioni ed il gradimento del pubblico sono stati unanimi ed entusiastiche in alcuni casi. Il mio parere è un po' differente. Siamo in presenza di un film che risulta freddo come un documentario e per quanto riguarda le scene aeronautiche, avendo utilizzato massicciamente aeromodelli, non entusiasmante. Insomma ho apprezzato di più il meno conosciuto *The amazing Howard Hughes* (1977), con Tommy Lee Jones, dove almeno il protagonista risultava molto credibile.

Leonardo Di Caprio, che nel film di Scorsese interpreta Hughes, pur avendo ricevuto lodi e ammirazione per la magnifica interpretazione, a me non è piaciuto fino in fondo (e del resto, a quanto pare, nemmeno alla giuria dell'Oscar). Direi che, parafrasando la battuta che nel film è attribuita a Katharine Hepburn: "C'è troppo Howard Hughes in Howard Hughes: è questo il problema", c'è troppo Di Caprio nel personaggio di Hughes: è questo che non mi convince.

Scorsese tenta di uscire dal documentario di maniera sulla vita di una persona, adottando trovate fotografiche che richiamano direttamente la genialità del visionario imprenditore e tenta di restituirci le impressioni del pubblico dell'epoca. Il primo terzo del film è girato in rosso e azzurro ciano per emulare le pellicole d'esordio prodotte da Howard Hughes in *bipack color photography*, un sistema all'epoca in uso per produrre le prime pellicole a colori. Per le scene riguardanti la storia dopo il 1935, la pellicola è trattata per emulare le prime *three strip* della Technicolor, con l'aggiunta di alcuni filmati di cineteca che all'epoca erano colorati a mano.

Sulla storia leggendaria di Howard Hughes ci sarebbe veramente troppo da dire: ha traversato gli anni d'oro dell'aviazione divenendo famoso come eccentrico miliardario, industriale, produttore cinematografico, regista, progettista e pilota, ma ancor di più per i suoi amori per le dive più belle e famose della sua epoca. Purtroppo, quello proposto da Scorsese con la sceneggiatura di John Logan è un ritratto di Howard Hughes con molte sbavature.

Meritava davvero di più, la storia del miliardario che tra il 1927 e il 1947 rivoluzionò l'aviazione civile americana, non prima di essere entrato nella storia del cinema con produzioni leggendarie. Su tutte *Hell's Angels*, sull'aviazione della Prima Guerra Mondiale, che ci porta direttamente all'origine del cinema aeronautico.

Gli angeli dell'inferno è un film diretto nella seconda metà degli anni '20 dallo stesso magnate dell'aeronautica, passato alla storia del cinema per diverse ragioni. Innanzitutto è il primo film per il quale è stato utilizzato il termine *kolossal*, quello che ha aperto la stagione delle produzioni hollywoodiane megalomaniache: è costato 3.8 milioni di dollari (all'epoca una cifra enorme), incassandone circa otto (equivalenti a circa 100 milioni di dollari odierni), e conta 560 ore di negativi, record tuttora imbattuto. La produzione del film fu lunga e molto problematica; infatti Hughes per le scene aeree pretese di usare veri aerei, e per di più su ogni aereo voleva una o più macchine da ripresa tanto da dover acquistare o affittare la totalità delle camere da ripresa disponibili. Dopo aver quasi ultimato il film si rese conto che girare nelle giornate di cielo azzurro non rendeva l'idea del moto veloce degli aerei che aveva cercato, quindi bloccò il set (pagando l'affitto per gli aeroplani) per 8 mesi e poi rigirò tutte le scene aeree in presenza di nuvole (per aumentare l'effetto della velocità). Dopo aver speso circa due milioni di dollari si sentì superato dall'avvento del sonoro e quindi scelse di rigirare tutto il film in sonoro, tuttavia non contento del risultato, scelse di procedere alla colorazione manuale di alcune scene della pellicola. Una battuta diffusa all'epoca diceva: "Hughes avrebbe speso meno finanziando una guerra vera". Il film fu prodotto da The Caddo Company con un budget stimato in 3.950.000 dollari. Si dette il via alla produzione il 10 novembre 1926: si lavorò al film fino al 10 novembre 1930. Le riprese cominciarono il 16 aprile 1927 e terminarono il 22 luglio 1928.

Non è stato da meno Scorsese col suo *The Aviator*, però per le scene aeree si è affidato quasi totalmente ad aeromodelli ed alle inevitabili diavolerie digitali. Le riprese dei modelli sono state fatte da gommoni o da elicotteri nella baia di Long Beach. I simulacri usati per ricreare il decollo dell'aereo più grande del mondo, la cabina di pilotaggio e il plastico dell'hangar dello *Hughes HK-1 Hercules* (che fece il suo primo, unico e breve volo il 2 novembre 1947), sono ora esposte insieme al gigantesco originale (rimasto quasi 60 anni a Long Beach), presso l'Evergreen Aviation Museum di McMinnville in Oregon.

Il film di Scorsese, costato circa 110 milioni di dollari, ha avuto incassi record per 214 milioni in tutto il mondo di cui 103 negli USA, e cinque e mezzo in Italia.

The Aviator

Scritto da Franco Di Antonio

Scheda filmografica

Titolo originale: The Aviator

Paese e anno di uscita: USA, 2004

Regia: Martin Scorsese

Interpreti principali:

Leonardo DiCaprio

Cate Blanchett

Alan Alda

Alec Baldwin

Kate Backinsale

(19 marzo 2012)