EUROPACORP
Presenta

Un film di
LOUIS-PASCAL COUVELAIRE

Con
SAGAMORE STÉVENIN

PETER YOUNGBLOOD HILLS

DIANE KRUGER

JEAN-PIERRE CASSEL

ADRENALINA BLU

LA LEGGENDA DI MICHEL VAILLANT

Prodotto
da
PIERRE-ANGE LE POGAM

Dai fumetti “Michel Vaillant” di Jean e Philippe Graton

Distribuzione

01 DISTRIBUTION

www.adrenalinablu.it

01 Distribution
Annalisa Paolicchi
P.za Adriana,12 – 00193 Roma
Tel. 06 68470209- Fax 06/6872141
e.mail:a.paolicchi@01distribution.it

Ufficio Stampa:
Valentina Guidi
Tel. 335 6887778 valeguidi@yahoo.com
Mario Locurcio
Tel. 335 8383364 mario.locurcio@tin.it

CAST ARTISTICO

Michel Vaillant..... SAGAMORE STEVENIN
Steve Warson..... PETER YOUNGBLOOD HILLS
Julie Wood..... DIANE KRUGER
Henri Vaillant..... JEAN-PIERRE CASSEL
Elisabeth Vaillant ..... BEATRICE AGENIN
Jean-Pierre Vaillant..... PHILIPPE BAS
José..... PHILIPPE LELLOUCHE
Ruth Wong..... LISA BARBUSCIA
Odessa..... JEANNE MAURAN
Bob Cramer..... FRANÇOIS LEVANTAL
Dan Hawkins..... STEPHANE METZGER
David Dougherty..... SCOTT THRUN
Gabrielle Spangenberg..... AGATHE DE LA BOULAYE
Giulio Cavallo..... STEFANO CASSETTI
Agnès Vaillant..... ALEXANDRA TIEDEMAN
Laura Vaillant..... ESTELLE CAUMARTIN
Natasha..... LISA COUVELAIRE
Mathieu, il giornalista..... THIERRY PERKINS LYAUTEY
Direttore di Le Mans..... PATRICE VALOTA
Speaker di Le Mans BRUNO VANDESTICK

CAST TECNICO

Regia..... LOUIS-PASCAL COUVELAIRE
Produttore..... PIERRE-ANGE LE POGAM
Sceneggiatura.....LUC BESSON & GILLES MALENÇON
Tratto dai fumetti “ Michel Vaillant ” di Jean e Philippe Graton
Produttore esecutivo..... MAURICE ILLOUZ
Direttore di produzione..... DIDIER HOARAU
Direttore della fotografia..... MICHEL ABRAMOWICZ
Musiche..... ARCHIVE
Scenografie..... JIMMY VANSTEENKISTE
Montaggio..... HERVE SCHNEID
Costumi..... MARTINE RAPIN
Consulente tecnico..... BRUNO DAVID
Consulente tecnico auto da corsa..... MICHEL NEUGARTEN
Coordinatore stunt..... MICHEL JULIENNE
Contabilità..... ROMUALD DRAULT
VINCENT STEVENEL
Casting..... WINNY CALISSONI
Casting Londra..... LUCINDA SYSON
1° aiuto regista..... THIERRY MAUVOISIN
2° aiuto regista..... LAURE ROUSSEL
2° aiuto registi..... MATTHIEU DE LA MORTIERE
OLIVIER BOUFFARD
Segretaria di edizione..... CAROLE FEVRE
Organizzatore generale..... DAVID DESHAYES

Durata: 1h 44’

Uscita: 11 giugno 2004

SINOSSI

Michel Vaillant, eccellente pilota, è il campione incontestato dei rally e dei circuiti di tutto il mondo. I suoi successi e quelli della sua squadra, la scuderia Vaillante, suscitano ammirazione, ma anche gelosia fra gli altri concorrenti…

Ruth Wong, che dirige la squadra Leader, sa usare il proprio fascino. Vuole vendicare la memoria di suo padre, il famoso Leader e, pronta a tutto pur di vincere, userà tutta la sua immaginazione per distruggere i Vaillant.

Sulla griglia di partenza della 24 Ore di Le Mans, Michel, concentratissimo, è al volante della sua Vaillante blu n.10. Al suo fianco l'amico Steve Warson, un grande pilota americano, nella Vaillant n.8. Appena davanti a loro due vetture rosse, mostruosamente aggressive, quelle dei due piloti Leader, Bob Cramer e Dan Hawkins.

Questa volta, Michel Vaillant e i suoi non si batteranno per il gradino più alto del podio, ma per la vita. Il pericolo non è solo in pista e il conto alla rovescia è iniziato…

DAL FUMETTO AL FILM

Michel Vaillant appare per la prima volta nel 1957 sulle pagine di Journal Tintin. La storia è breve e si svolge a Le Mans…Il suo ideatore, Jean Graton, non ha allora alcuna idea del destino che attende il suo eroe.

Il segno è dinamico, le inquadrature originali e l'universo automobilistico è realistico. Michel Vaillant è l'unico eroe dei fumetti che faccia il pilota. Il successo è immediato. Nel 1959 Graton pubblica il primo album, "Le grand défi".

Luc Besson ritratto nell' album n° 63 "Le sponsor" (inedito in Italia)

Per questo giovane che aveva iniziato a lavorare nei cantieri navali a 16 anni, e aveva lasciato tutto per tentare di affermarsi come disegnatore a Bruxelles, è l'inizio di una fantastica avventura. Jean Graton racconta: "All'inizio ho lavorato per alcune redazioni sportive e poi un giorno, per caso, ho bussato alla porta della World Press, dove un certo Jean-Michel Charlier mi ha proposto di disegnare fumetti. Ho detto si. Era un venerdì 13. Senza saperlo, ero nello studio di "Spirou". Ho disegnato parecchie storie di "Oncle Paul", poi sono passato al "Journal Tintin". "Là ho iniziato con una serie di storie sportive che al pubblico sono piaciute. Nel giro di qualche mese il proprietario, Raymond Leblanc, mi ha chiamato nel suo ufficio, si è congratulato con me e mi ha proposto un contratto in esclusiva, assicurandomi che entro un anno avrei girato in Ferrari. Incoraggiante, vero? Ho firmato e un anno dopo andavo alla 24 Ore di Le Le Mans in Ferrari: mi aveva prestato la sua. Bisogna diffidare delle promesse di un editore…"

Con 64 album e 20 milioni di copie vendute, Michel Vaillant è oggi uno degli eroi più popolari dei fumetti.

A 80 anni, Jean Graton continua a lavorare, ma è il figlio Philippe che nel 1994 ha ripreso la serie, con l'album "La Piste de Jade". Nella nuova sede di Uccle, in Belgio, le edizioni Graton detengono ormai la totalità dei diritti di Michel Vaillant e di tutti gli album, mentre lo Studio Jean Graton lavora alla realizzazione di nuovi episodi.

UN EROE VERO

Philippe Graton confida: "Michel Vaillant è senza dubbio l'unico eroe dei fumetti ad avere una famiglia. E non è un caso, considerando l'importanza che ha la famiglia per mio padre. E'

interessante anche vedere quanta interazione ci sia sempre stata tra la fiction e la realtà in Michel Vaillant. Ad esempio, nelle sue avventure Michel corre sempre contro piloti reali, da Jacky Ickx a Michael Schumacher, quando si tratta di Formula 1. Questo insieme di eroi immaginari e veri corridori non è presente in nessun altro fumetto".

Jean Graton aggiunge: "Riceviamo regolarmente posta indirizzata a Michel Vaillant. Fa parte dell'universo delle corse, che l'ha adottato come fosse uno dei suoi. Prima del film, una Vaillant aveva già corso la 24 Ore di Le Le Mans, era il 1997, e la Vaillant-Courage aveva il numero 13".

Quando non è la realtà a eguagliare la fiction, succede il contrario. Jean Graton, che è stato il primo, con le sue strisce innovative, a far entrare il lettore nell'abitacolo del pilota, racconta: "Nell'album "Champion du Monde", Michel Vaillant corre sul circuito di Monaco e io ho deciso di dare al lettore l'impressione di trovarsi al suo posto. Nel disegno si vede il volante, il paesaggio davanti al cofano e il cruscotto con i contagiri. Al momento di riempire questi famosi contagiri, il collaboratore incaricato di questo compito mi ha chiesto cosa dovessero indicare. Cosa dovevano segnare a ogni curva o in un certo punto del circuito? Io gli ho risposto che c'erano due soluzioni, far apparire un riflesso e quindi si stava tranquilli perché non si sarebbe visto niente, oppure mettere la lancetta nella posizione giusta. Mi sono rivolto a Jacky Ickx, lui è venuto, ha guardato i disegni, ha chiesto se la macchina era una dodici cilindri e ha fornito le indicazioni giuste. Potete controllare, è tutto vero!".

LA 24 ORE DI LE MANS

E’ senza dubbio una delle corse più prestigiose del mondo, che ha contribuito alla leggenda dell’automobilismo e ha dato fama a chi l’ha vinta. Le Hunaudieres, la Tertre Rouge, le curve di Mulsanne e di Porsche, nomi e immagini che riportano alla mente degli appassionati questa prova di resistenza veramente unica.

Nel 1906 il dipartimento della Sarthe organizza la sua prima corsa automobilistica, grazie a un gruppo di appassionati riuniti attorno a quello che diventerà l’Automobil Club de l’Ouest (ACO) nel 1913. Ma bisognerà attendere il 26 maggio 1923 per vedere, alle ore 16, 33 concorrenti lanciarsi in quella che diventerà una delle prove mitiche dell’automobilismo.

Quando poi le corse si diffondono un po’ ovunque, la 24 Ore di Le Mans sarà soprattutto una prova di resistenza e di affidabilità. Allora i 17,62 km del circuito non sono ancora asfaltati, ma il pubblico è là. Malgrado un regolamento severissimo e una pioggia battente che trasforma la pista in un enorme pantano, la Chenard & Walker di Lagache-Léonard trionfa, percorrendo 2209, 536 km alla notevole media di 92,064 km/h…

Nel corso degli anni, fra peripezie e successi, ogni volta si raccoglie un pubblico sempre più numeroso. Per i costruttori la 24 Ore diventa non solo una vetrina; ma un laboratorio favoloso. E’ a Le Mans che tutte le grandi marche migliorano i loro modelli, testano le innovazioni, come i freni a disco, i fari allo iodio, il cambio o i turbocompressori.

Se i principi originari sono ancora in vigore, i regolamenti e le condizioni della corsa si sono evoluti con il passare degli anni. Il tracciato del circuito, ad esempio, è stato modificato più volte, poi integrato, a fianco delle strade che all’inizio costituivano la pista, delle zone private, lungo le quali sono stati costruiti i box e le tribune.

L’interminabile rettilineo di Hunaudières, Maison Blanche, la curva di Mulsanne, dove si rischia di insabbiarsi, o il Tertre Rouge, diventano i luoghi di una leggenda che si scrive ogni anno.

Fra i costruttori, dopo la supremazia Bentley delle prime edizioni, cinque vittorie nelle prime otto corse, si impone l’Alfa Romeo. Poi la Seconda Guerra mondiale interrompe la corsa.

Quando riprende, nel 1949, l’entusiasmo è ancora lo stesso. Niente interromperà più la gara, neppure lo spaventoso incidente del 1955, quando una Mercedes con freni aerodinamici urta

una Austin Healey e finisce contro il pubblico prima di prendere fuoco, provocando 82 morti e un centinaio di feriti.

I primi anni ’60 sono dominati dalla Ferrari, fino a che la Ford lancerà la Ford GT 40. Nel 1966, tre Ford MKII tagliano insieme la linea del traguardo, offrendo una delle immagini più famose della gara. Tra il 1968 e il 1998, la Porsche vincerà 16 volte la 24 Ore, battuta solo dai costruttori francesi, allora molto competitivi: Matra (nel 1972 con Jean Pescarolo e Graham Hill, poi nel 1973 e nel 1974), Alpine (nel 1977) e Peugeot nel 1992 e nel 1993. Con l’arrivo della televisione, la corsa diventa ancor più conosciuta nel mondo, ampliando il numero degli appassionati. Tutti i bambini sognano di ricevere una pista 24 per le automobiline per Natale. Il nome viene da Le Mans…

Nel 1970, Steve McQueen, appassionato di corse automobilistiche, gira “Le Mans”, spettacolare omaggio alla corsa che, a causa del taglio troppo documentaristico, avrà un successo limitato. Negli anni seguenti i ripetuti successi della Porsche smorzeranno un po’ l’interesse del pubblico e bisognerà attendere che qualche costruttore presenti una vettura competitiva: Mazda, l’unico costruttore giapponese a vincere a Le Mans, nel 1991, Mercedes, che non aveva più schierato macchine dopo la tragedia del 1955, Cadillac o l’incredibile Panoz, il solo prototipo ad avere un motore piazzato davanti al telaio, e soprattutto Audi. Oggi è il pilota belga Jacky Ickx che detiene il record delle vittorie, con sei titoli. Rispetto ai primi anni della corsa, nel 2000 l’equipaggio dell’Audi ha vinto percorrendo 5006 chilometri a una velocità media di 208,666 km/H. Nel 2003 è stata una Bentley a vincere…

I PERSONAGGI AL BANCO DI PROVA

MICHEL VAILLANT (Sagamore Stévenin)

"Non ho mai abbandonato niente e nessuno. Non comincerò oggi…"

- PUNTI FORTI: pilota eccezionale, leale, sincero, ascolta il mondo e i suoi segreti… Pronto a tutto per coloro che ama.
- PUNTI DEBOLI: Si sarebbe tentati di dire che non ne ha. Ma Michel è umano…
- MOTIVAZIONE: I suoi successi e il suo talento ne fanno un bersaglio ideale. Se lui è difficile da colpire, i suoi parenti non sono al sicuro…

STEVE WARSON (Peter Youngblood Hills)

"Puoi contare su di me. Se mi cerchi, sono con la biondina…"

- PUNTI FORTI: Pilota eccellente, gaudente, ama ridere e non si prende mai sul serio. Sempre pronto a menar le mani.
- PUNTI DEBOLI: tutte le pecche delle sue qualità
- MOTIVAZIONE: Questo giovane americano è il miglior amico di Michel Vaillant ed è sempre al suo fianco. Quello che succede lo riguarda moltissimo…

L'attore rivela: "Quando sono arrivato ai provini non sapevo bene di cosa si trattasse. Non conoscevo Michel Vaillant, ma sono stato colpito subito dalla follia del progetto, dall'autenticità dell'approccio.

"Mi è piaciuto moltissimo immergermi nell'universo delle corse automobilistiche, per me sono state una scoperta. Non parlando francese, pensavo che mi sarei sentito solo sul set, ma sono stati tutti molto affettuosi. Sagamore e io abbiamo fatto subito amicizia e non

abbiamo faticato a esprimere quella complicità che il film richiedeva. Ci siamo anche allenati insieme.
"L'intreccio del film è rapido, le scenografie sono impressionanti e la regia di Louis-Pascal ha rafforzato il tutto. A volte ci siamo ritrovati in situazioni surreali. Ricordo che una volta ripetevamo la scena di una ovazione con tante comparse, dovevamo acclamare il vincitore. Louis-Pascal chiede di ripetere per un movimento di macchina e tutti dovevano restare in silenzio. Poiché non avevo capito, sono stato l'unico, davanti a 3000 persone perfettamente calme, a urlare "bravo, bravo!", saltando come un matto. Tutti sono scoppiato a ridere e io non sapevo dove nascondermi…
"La cosa che mi ha colpito è stato lo spirito, la volontà da parte di tutti di dare il meglio. Ma, ancor più importante, malgrado questa esigenza, l'ambiente era disteso e allegro…"

JULIE WOOD (Diane Kruger)

"Non dite mai a una donna che non ne è capace…"

- PUNTI FORTI: Determinata, bella, ma anche se possiede un fascino pazzesco non è una fragile giovane donna…
- PUNTI DEBOLI: Julie ascolta solo il suo cuore e talvolta è difficile concentrarsi quando nascono altri sentimenti…
- MOTIVAZIONE: Ha appena perso il suo compagno in un incidente che potrebbe essere stato un sabotaggio. Deve ricominciare a vivere. Una scuderie automobilistica può forse apparire il luogo meno adatto, eppure…

L'attrice racconta: "Mi piaceva molto l'idea di interpretare una donna in un universo piuttosto maschile. La sceneggiatura non ne faceva una creatura bella e stupida, ma un personaggio sensibile, ferito dalla perdita del marito. Saprà riprendersi e rifarsi una vita. E' raro che ci sia un ruolo femminile di questo tipo in un film con tanta azione.
Le corse automobilistiche non mi hanno mai interessato troppo, ma dopo le riprese le cose sono cambiate. Ho scoperto un universo appassionante e per niente macho, contrariamente a quanto si pensa. Discutere con i piloti mi ha permesso di capire che si tratta veramente di uno sport, cosa di cui non ero convinta all'inizio. La guida al loro livello è veramente fisica, stressante e implica uno stile di vita che rispetto molto. Dovevo interpretare il mio ruolo facendo leva sull'emozione e sull'azione. Louis-Pascal mi ha fatto

fare delle cose che non avrei mai avuto occasione di sperimentare altrimenti. E' questo che amo del cinema.

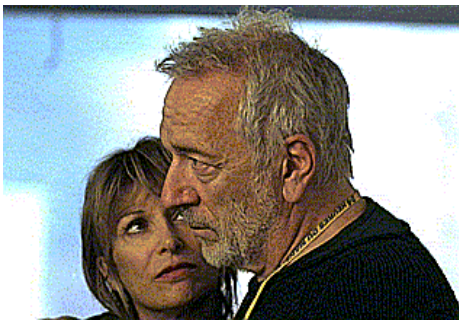
"Tutti i tecnici e i piloti sono stati adorabili. Credo che abbiano capito a che punto volevo rendere le cose reali. Mi hanno permesso di fare un vero giro, con un pilota, perché mi rendessi conto dello sforzo fisico, della testa schiacciata contro il sedile dalla velocità, l'essere ad altezza del suolo, il caldo soffocante nell'abitacolo…

"Le riprese sono iniziate durante la 24 Ore di Mans. Vedere centinaia di migliaia di persone urlare, ascoltare il rombo dei motori, mi ha aiutato molto. Abituata col cambio automatico, ho dovuto imparare a inserire le marce. Per la scena delle prove sul percorso delle Vaillant, dovevo guidare io e accendere la macchina da presa. Dovevo correre, e anche se non ho mai superato i 150 k/h ho avuto molta paura.

"Ricordo un momento in particolare, che assomiglia molto al film: spettacolare e poetico. E' l'inizio di Mans. Una farfalla si è posata sulla capote della macchina, la folla urla e, improvvisamente, non si sente più niente, solo il respiro di Sagamore. Il sonoro torna e la farfalla vola via. Questo tipo di cose esprime un'emozione, un clima. E' veramente impressionante, Louis-Pascal ha un senso visivo molto acuto.

Ricordo anche delle scene con Sagamore sul circuito, di notte. L'ambientazione era magnifica, deserta, inondata dalla luce dei proiettori e intorno l'oscurità. Sono scene importanti, per i nostri personaggi e per la storia. Romanticismo, velocità e rischio insieme creano qualcosa di molto originale, dolce e forte nello stesso tempo, molto affascinante".

HENRI VAILLANT (Jean-Pierre Cassel)



"Da noi il rischio si tramanda di padre in figlio…"

- PUNTI FORTI: Ha esperienza, senso della famiglia e passione per ciò che fa.
- PUNTI DEBOLI: Dovrebbe ascoltare più spesso la moglie…"
- MOTIVAZIONE: La sua scuderia è anche il suo clan, la sua famiglia, il frutto di una vita di lavoro, la sua passione. Se qualcuno lo vuole, sa dove bussare…

L'attore racconta: "Non amando molto i fumetti, conoscevo solo vagamente il personaggio. Ma presto mi sono reso conto di quanto fosse popolare. Quando ho detto che avrei interpretato il ruolo di Henri Vaillant, sembrava che dovessi interpretare Mosé!

Nei fumetti il mio personaggio è un po' freddo e conservatore, che si oppone sempre al figlio e alla moglie. Louis-Pascal ha deciso di aggiungere un po' di humor e di gentilezza per farne un uomo amante della sua professione, responsabile, dotato di fair-play. Si occupa dei figli con sensibilità e autorevolezza. Sullo schermo Sagamore e io ci assomigliano, non fosse altro che per i nostri occhi blu!

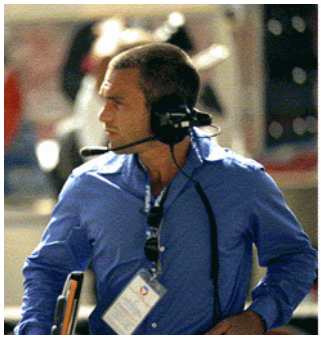
La sceneggiatura mescola abilmente azione, divertimento e sentimenti. Louis-Pascal ha impresso a questa storia uno stile magnifico . Credo che abbia realizzato un film estremamente elegante, pur conservando forza e efficacia.

Anche se non lo faccio spesso, adoro lavorare in grosse produzioni, immergermi in un universo sconosciuto. Apprezzo l'energia e il lato frenetico di questo tipo di progetti, con varie troupe che girano contemporaneamente e una grande competenza tecnica. Amo anche le troupe che riuniscono persone con incarichi diversi, ho conosciuto chi si occupava degli effetti speciali, i piloti, il capo macchinista. E' bellissimo discutere dei loro mestieri. Sono andato anche a Mans e sembravo un ragazzino!

Avevo molte scene con Béatrice Argentin, scene di famiglia a La Jonquière. La conosco bene, non è la prima volta che appariamo sullo schermo come marito e moglie.

Sono stato felice di lavorare con attori giovani, di conoscere un universo appassionante, adesso guardo con attenzione le corse automobilistiche".

JEAN-PIERRE VAILLANT (Philippe Bas)



"Bisogna essere furbi, perché questa volta non ne usciremo facilmente…"

- PUNTI FORTI: Ingegnoso, abile stratega, dotato di capacità di analisi, un gran cuore.
- PUNTI DEBOLI: I suoi prototipi non possono mollare durante la corsa…
- MOTIVAZIONE: Jean-Pierre è il fratello maggiore di Michel. Si completano l'un l'altro. Jean-Pierre è più in ombra, ma si occupa di tutti gli aspetti che riguardano i miglioramenti tecnici.

Philippe Bas racconta: "Per me Michel Vaillant è legato al ricordo dell'album "La silhouette en colère" che mi hanno regalato da bambino, un semplice ricordo d'infanzia, sapevo leggere appena e mi è rimasto impresso. Quando ho saputo che preparavano il film ho

avuto voglia di parteciparvi e sono stato felice di poter interpretare il ruolo del fratello dell'eroe!

Tutto si è svolto molto rapidamente, non ho avuto veramente il tempo di capire. Conoscevo il mio personaggio, Jean-Pierre, dai fumetti, mai in primo piano, discreto ma competente, modesto. Mi piace la sua personalità.

Il film è stato spettacolare e appassionante, girare durante la 24 Ore di Mans mi ha impressionato. L'altro punto forte, secondo me, sono stati gli incontri. Con Sagamore, Peter, Loui-Pascal e gli altri abbiamo vissuto momenti intensi. Ho avuto spesso l'impressione di essere in una colonia estiva, c'era un aspetto 'banda' molto divertente. Anche se le mie scene erano distanziate, mi sono integrato perfettamente. E' un fantastico ricordo a livello umano e una bella esperienza cinematografica".

RUTH WONG (Lisa Barbuscia)

"E' il momento di vendicare mio padre"

- PUNTI FORTI: Molto bella, intelligente, decisa.
- PUNTI DEBOLI: Non ha il minimo scrupolo, non ha pietà.
- MOTIVAZIONE: Convinta che i Vaillant siano responsabili della rovina del padre, vuole vendicarsi, infliggendo loro sofferenze e umiliazioni…

Lisa Barbuscia dice: "L'idea di interpretare una cattiva è sempre affascinante, tanto più che Ruth non si accontenta di essere perfida per principio, ma è anche motivata e ha i mezzi. E' assetata di vendetta, attribuisce ai Vaillant la responsabilità di tutto ciò che di negativo è successo a lei e a suo padre. Li odia ferocemente.

Quando sono arrivata al progetto, mi ha colpito subito l'impegno con cui tutti ricercavano il realismo. Il film racconta una sfida tra personalità diverse all'interno del mondo delle corse, e l'idea di mantenere la distinzione netta tra il bene e il male del fumetto e di associarla a una visualità molto forte emotivamente, è stata fantastica.

E' la prima volta che giro in Francia, sono stata affascinata dall'accoglienza, dall'impegno nel lavoro che, pur essendo da professionisti, conserva una qualità di vita notevole. Louis-Pascal mi ha invitato a casa sua per le prove e, con la moglie, mi ha fatto scoprire la cultura francese. Alternavamo momenti di lavoro intenso in ambientazioni stupefacenti con momenti di distensione. Ricorderò queste riprese quasi come delle vacanze, non c'era

pressione su di me, anche se le mie scene spesso erano violente, almeno nelle intenzioni. Per fortuna, fuori dal set nessuno mi ha trattato come la cattiva di turno!”.

BOB CRAMER (Francois Levantal)

“Questa volta nessuno si metterà fra me e la vittoria”.

- PUNTI FORTI: Eccellente pilota, ha la stoffa del vincitore.
- PUNTI DEBOLI: Non sa perdere, ha la stoffa del vincitore.
- MOTIVAZIONE: Eterno rivale di Michel Vaillant, Bob Cramer non sopporta più di farsi umiliare da quel giovanotto che oltretutto si permette il lusso di batterlo lealmente.

Francois Levantal racconta: “Ho scoperto Michel Vaillant quando ero bambino, adoravo il suo modo di guidare, ma lo trovavo un po’ troppo perfetto, in fin dei conti non mi dispiace essere suo avversario!

Il mio personaggio ha tutte le caratteristiche del cattivo, il sorriso, lo sguardo cupo e sornione. Io ho cercato di dargli uno spessore. Durante le riprese a Mans è successa una cosa buffa. Poco prima dell’inizio della corsa io stavo nel box con indosso la tuta e un tipo cerca di togliermi il casco dalle mani, senza dire una parola. Io lo spingo via, la situazione si complica, fino a che non mi accorgo che mi avevano dato per sbaglio il casco di un vero pilota che doveva prendere il via cinque minuti dopo! Non so perché, ma da allora il mio personaggio è diventato ancora più cattivo.

L’universo delle corse mi ha impressionato, gente che viene da tutta Europa, con i bambini, per veder passare una vettura per due secondi! Le squadre che partecipano iniziano a prepararsi otto mesi prima, la macchina che ha vinto aveva percorso due milioni di chilometri alle prove…Sono appassionati, pazzi furiosi. Io ho girato una sorta di falsa partenza e il solo fatto di essere legato all’interno di una macchina a venti centimetri da terra mi ha scatenato una crisi di claustrofobia. Non so come facciano i piloti a resistere, assicurati in modo che possano muovere solo le dita delle mani e i piedi, in un caldo torrido. E’ un vero sport, io anche da fermo ho sofferto!

Per approfondire il lato tecnico del ruolo, ho guidato una macchina da rally al fianco di Louis-Pascal Couvelaire, che voleva vedere come me la cavavo. Poi ho guidato sul

ghiaccio in Canada. Sono uscito furibondo dalla macchina, l'ho presa a calci e ne ho chiesta un'altra per finire la corsa! Ero completamente entrato nel mio personaggio.
C'è anche una scena che spero farà ridere gli spettatori quanto me. Il mio personaggio si prende un piccione in faccia a 300 km/h. Ne esce ferito, con il casco sfondato, ricoperto di piume. E' una scena che simboleggia perfettamente il mio lato cattivo nei fumetti".

ELISABETH VAILLANT (Béatrice Agenin)

"Quell'incubo sembrava talmente vero. Dovreste rinunciare alla corsa…"

- PUNTI FORTI: Dolce, ma sufficientemente dura per resistere a tutti i suoi uomini.
- PUNTI DEBOLI: Anche se si sforza, in realtà non accetta i rischi professionali che comportano la passione del figlio
- MOTIVAZIONE: Ha avuto un incubo atroce che, alla luce degli avvenimenti, appare una profezia. E' terrorizzata dalla corsa perché sa cosa sta per succedere…

L'attrice spiega: "E' stato Louis-Pascal Couvelaire che mi ha fatto venire voglia di entrare in questo progetto un po' folle. Amo la sua personalità. Interpretare il ruolo della madre di un pilota poteva essere interessante. Penso che l'angoscia di questa donna sia comune a quella di tutte le madri. Vivere con un figlio che pratica uno sport così rischioso non è certamente facile.
"Non conoscevo i fumetti né il mondo delle macchine da corsa, me li ha fatti scoprire il film. Tornare a lavorare con Jean-Pierre Cassel, di cui ero stata la moglie in "Chi ha paura di Virginia Woolf" è stato un vero piacere, mi sembrava di tornare in famiglia.
C'è stata grande affabilità con i compagni di lavoro, sicuramente grazie al clima che Louis-Pascal ha creato sul set, lui riesce a far sentire tutti a loro agio. Sagamore anche ha fatto una cosa simpatica riunendo 'il clan Vaillant' nella casa che aveva affittato vicino a Mans. Non solo è stata toccante e raffinata, ma questa 'riunione di famiglia' ha rafforzato i legami necessari ai nostri rispettivi ruoli.
Non avevo mai assistito a una corsa e sono stata molto impressionata, soprattutto dal rumore. Ho trovato affascinante la passione di tanta gente per questo sport, una vera follia, cui fanno partecipare tutta la famiglia!
Per il mio personaggio sono stata costretta a inventarmi una storia personale, perché nei fumetti Elisabeth ha un ruolo più marginale rispetto al film. E' una donna che convive con la paura e questo la rende umana, commovente"

NOTE DI PRODUZIONE

“Michel Vaillant” segna l’incontro di un mito dei fumetti, con uno sguardo nuovo alle sue avventure automobilistiche, e la volontà di creare un intrattenimento autentico e spettacolare. Visita guidata a un progetto atipico con il suo appassionato produttore: Pierre-Ange Le Pogam.

NASCITA DI UN SOGNO

“Il progetto è nato insieme a EuropaCorp. Nel 1999, Luc Besson ed io ci siamo lanciati con entusiasmo ed energia e tutte le premesse che possono essere alla base della creazione di una nuova società. Le nostre rispettive esperienze precedenti ci avevano fornito la competenza e il desiderio di applicarle a progetti nostri. Rapidamente, abbiamo esaminato i soggetti che ci tentavano”, racconta Pierre-Ange.

“Philippe Graton aveva contattato Luc Besson qualche settimana prima per proporci di adattare “Michel Vaillant”. Il soggetto si inquadrava perfettamente nella nostra linea, ma lo volevamo diverso da quello che si sarebbe potuto fare sul mondo dell’automobile. Per noi non si trattava di girare una corsa, ma di offrire al pubblico un’avventura umana legata a un universo autentico. Volevamo affrontare il mondo delle corse in modo originale e Vaillant ce lo avrebbe permesso”.

UN PROGETTO ANDATO AVANTI PER PASSIONE

“Questo film è un incontro di passioni. Quella di fare film, quella di correre i rally e quella di condividere le forti emozioni che questo provoca. Combinare questi ingredienti in un’avventura prometteva di portare i risultati a un livello interessante.

“Sono sempre stato affascinato dagli ingegneri, dai piloti, dai padroni delle scuderie che fanno questo mestiere. Ogni anno, spingono in avanti i propri limiti. Uno dei miei idoli era Ayrton Senna. Per me era un superuomo, talento allo stato puro, un artista. L’idea che qualcuno possa essere diverso fino a questo punto, dotato di una capacità d’ascolto totale, di una sensibilità, di una padronanza così assoluta, mi entusiasma.

“C’è anche il lavoro pazzesco di tutta una squadra, tutto improvvisamente sublimato da un uomo durante una competizione.

“Ho la fortuna di correre personalmente sui circuiti, non sono che un amatore, ma sufficientemente competente per sapere da quale rigore e da quale impegno deriva quella padronanza. E’ un mestiere che richiede molto, fisicamente e mentalmente. Personalità con queste capacità sono necessariamente dei buoni eroi al cinema”.

DARE CORPO A UNA VISIONE

Il produttore spiega: “Incontrare Louis-Pascal Couvelaire è stata la carta vincente di questo film. Noi cercavamo qualcuno capace di girare bene le scene d’azione e la commedia. Louis-Pascal è a suo agio nei due registri. Possiede anche una caratteristica che abbiamo dovuto avere tutti: non si fa prendere dal panico… E’ arrivato al progetto rapidamente e l’ha subito preso in mano. Louis ed io abbiamo formato un vero tandem. Gli ho chiesto di mettersi al servizio del progetto ed io mi sono messo al suo, perché avesse i mezzi per realizzarlo”.

Precisa: “Per quanto riguarda il ruolo di Vaillant, doveva essere un vero attore, francese, avere uno sguardo intenso, un bel viso. Abbiamo scartato subito alcuni attori famosi che, secondo noi, non sarebbero stati credibili come piloti. Louis –Pascal ci ha proposto Sagamore Stévenin, con cui aveva già lavorato in “Sueurs”. E lui, fin dai primi provini si è imposto naturalmente.

“Tutti gli altri attori, a parte Jean-Pierre Cassel cui avevamo subito pensato per il ruolo del padre di Michel Vaillant, sono stati scelti con i casting, ognuno per quello che è e, se possibile, in armonia con l’idea del clan Vaillant. Béatrice Agenin è diventata così la madre e Philippe Bas il fratello. Diane Kruger ha fatto delle prove con Louis, perché sul set del film di Cédric Klapisch, “Autoreverse avevo scoperto fino a che punto era dotata di talento”.

LA SCOMMESSA DI LE MANS

Pierre-Ange Le Pogam racconta: “Uno degli elementi base del progetto era la nostra possibile partecipazione alla 24 Ore di Le Mans. Anche se la sceneggiatura non si riferiva precisamente a questa corsa, abbiamo sentito subito che il film ne avrebbe guadagnato in autenticità e in potenza. L’idea di poter integrare l’azione di “Michel Vaillant” con un avvenimento così importante si adattava perfettamente con lo spirito Vaillant e con la nostra volontà di proporre qualcosa di più al pubblico. Le Mans è una corsa mitica. Potervi entrare significava alzare ancora di più il livello del film. Quindi abbiamo immaginato una corsa all’interno della corsa, in cui si affronteranno la Vaillant e le Leader. E’ una scommessa pazzesca…

“Se la posta era allettante per noi, non lo era altrettanto per il produttore, ci sarebbero stati sicuramente grossi ostacoli da superare. L’Automobile Club dell’Ouest ha accolto la nostra domanda di partecipazione, ma era chiaro fin dall’inizio che avremmo dovuto rispettare le stesse condizioni degli altri concorrenti… Questo significava iscriversi, equipaggiare due scuderie perché volevamo riprendere le Vaillant e le Leader durante la corsa, ma anche superare le prove di qualificazione! Abbiamo accettato la scommessa di impegnarci nella corsa, sapendo benissimo che avrebbe condizionato un elemento essenziale del film. La pressione era forte, ma anche l’eccitazione!

“Nell’inverno del 2001, abbiamo cominciato a scrivere e a cercare una scuderia che potesse lavorare con noi. E così abbiamo trovato la DAMS. Per fortuna non avevano impegni. Con

loro, ci siamo dovuti procurare dei prototipi da 700 a 750 CV, disponibili, liberi per tutto l'anno, con le caratteristiche specifiche per essere selezionati a Le Mans, in grado di realizzare gli stessi tempi dei bolidi migliori che partecipavano alla corsa… In breve, mettere in piedi una scuderia. Il DAMS ci ha messo a disposizione le competenze meccaniche e logistiche, ci ha guidato alla preparazione concreta della prova. Seguivamo dunque due progetti simultanei che si intrecciavano. Da un lato bisognava pensare alle vetture, equipaggiarle secondo le regole e per il film, aggiungendo le macchine da presa, ma bisognava anche portare avanti l'addestramento dei piloti e fare le prove.

"Ci siamo ritrovati a marzo per le qualificazioni a Le Mans. La corsa era prevista per il 15 e 16 giugno 2002. Non erano ammessi ritardi. Avevamo bisogno degli attori, del piano delle riprese, delle scenografie, dei costumi… Abbiamo fatto la nostra prima corsa contro il tempo. Mentre i piloti e i meccanici si preparavano per la corsa, Louis-Pascal, gli attori, la squadra delle scenografie e quella dei costumi si preparavano per il film. Il meno che possa dire è che vivevamo intensamente! Tutti davano il massimo, per essere pronti per questo appuntamento unico".

UNA VERA CORSA PER IMMAGINI ECCEZIONALI

"Quando ci siamo qualificati, abbiamo tutti sentito una grande felicità… e una pressione di nuovo tipo! Avevamo ottenuto il diritto di mettere le nostre vetture sulla griglia di partenza, ma restava molto da fare: dovevano tenere!

"Tutti i membri della squadra DAMS, ingegneri, meccanici, piloti che partecipavano alla corsa, dovevano essere al massimo livello per competere con i partecipanti veri, dedicandosi anche alle necessità delle riprese. Volevamo cogliere ambientazioni vere: l'entrata e l'uscita dai box, i passaggi sulla pista, l'entusiasmo delle migliaia di spettatori.

"Non bisogna dimenticare una cosa", sottolinea il produttore, "noi non eravamo là per riprendere una corsa, ma per girare una storia che in parte si svolge durante questa corsa. Le immagini di Louis-Pascal dovevano assolutamente essere al servizio dell'intrigo e delle relazioni tra i protagonisti, il tutto a oltre 330 all'ora!".

PICCOLI SPAVENTI, GRANDE FELICITÀ

Pierre-Ange Le Pogam ricorda: "La vigilia della partenza, le macchine da presa a 35 mm a bordo vibravano quando le vetture superavano i 330 km/h. Tantissime immagini sono state rese inutilizzabili da nugoli di moscerini che bombardavano gli obiettivi. A volte le macchine da presa erano azionate dai piloti, il che aumentava ancora il rischio. Francamente non sono un tipo che perde la calma, ma a qualche ora dalla partenza mi sono detto che forse sarebbe stato più semplice non girare a Le Mans…"

“Poi, all’ora prevista, appena prima della partenza, la Vaillant e la Leader erano pronte. Tutti erano su di giri. Louis-Pascal dirigeva non meno di dieci squadre di ripresa, tra cui un elicottero e una gru sospesa sulle tribune.

“Tutti sapevano quello che dovevano fare, ma bisognava essere pronti a tutto. Paradossalmente, dal momento in cui la corsa è partita, non ci sono più stati timori, apprensioni, ma solo la voglia di gettarsi nella battaglia e di riportare immagini che il pubblico non aveva mai visto. La folla, la posta del film, la resistenza dei piloti e delle vetture, tutto faceva in modo che il tempo non contasse più. Non esisteva altro. E’ difficile non farsi trascinare. Trovo affascinante l’energia che si libera in queste situazioni, con migliaia di persone che si appassionano e vibrano per una stessa cosa. In quel momento ho sentito che avevamo avuto ragione a correre questo rischio insensato. Anche il pubblico di Le Mans è stato al gioco! Tutto questo ha giovato al film”.

UN FILM COME UNA CORSA

Il produttore osserva: “Realizzare un film o dirigere una scuderia automobilistica è un po’ la stessa cosa. Hanno entrambi la dimensione del gioco, della competizione. Si mette insieme una squadra che da il meglio di sé intorno a un progetto, affinché il film esca o la vettura parta. Da una scuderia all’altra i mezzi possono essere diversi, come il modo di usarli. Fare un film che ha come tema le corse automobilistiche, in cui una piccola scuderia francese è in grado di correre alla pari con le più grandi è simbolico di quello che noi facciamo con EuropaCorp”.

GRANDI SPAZI E GRANDI SENTIMENTI

“Anche se le riprese a Le Mans non sono che un terzo del film, l’esperienza della corsa ha avuto il grande merito di sensibilizzare tutta la troupe e il cast. Quei primi giorni di follia hanno dato il tono del film, gli hanno conferito uno slancio che non è mai venuto meno. Aver vissuto quei momenti forti ha unito le persone e le ha motivate.

“Dopo Le Le Mans e le scene complementari che sono state girate sul circuito a nostra disposizione nel mese di agosto, le riprese sono continuate vicino a Chantilly, nel circuito di Mas du Clos, in Canada e sulle Alpi, nei pressi del lago del Moncenisio.

“Ho visitato regolarmente quei posti e ogni volta sono stato stupito dalla loro bellezza. Non dimenticherò mai il momento in cui ho scoperto, dall’alto di un elicottero, la maestosità delle Alpi. Sono di una bellezza sconvolgente.

“ “Michel Vaillant” trascina gli spettatori non solo nell’universo delle corse, ma anche in posti magnifici. Le scene del rally si svolgono su un lago gelato, in mezzo a paesaggi che danno le

vertigini. La musica composta dal gruppo Archive è in perfetta armonia con lo sfondo e le emozioni del film. Molto poetica.
“Gilles Malencon e Luc Besson per la sceneggiatura, poi Louis-Pascal per la regia sono riusciti a mescolare perfettamente le scommesse degli uomini e dei motori. Per i protagonisti non si tratta solo di vincere una corsa. Sono in gioco la libertà, l’amore, la vendetta, la famiglia.”

UNA NOTTE PERICOLOSA…

Pierre-Ange Le Pogam confida: “Ricordo un momento in particolare. Eravamo nel pieno della corsa a Le Mans, era quasi mezzanotte e avevamo la maggior parte delle scene notturne che ci servivano. I piloti potevano dimenticare per un attimo le macchine da presa e fare dei buoni giri, perché le regole prevedono che una macchina, per non essere eliminata, deve aver effettuato almeno la metà della distanza coperta da chi guida la corsa… Un po’ prima delle tre del mattino, la Vaillante era nel gruppo dei migliori ed è stato assolutamente magnifico.
“Tutti sono andati a dormire, a parte due o tre squadre che continuavano a lavorare sulle immagini o sul suono a bordo pista al passaggio delle vetture. Sono passato nei nostri due box e quando sono arrivato in quello dei Leader, il pilota mi ha comunicato che c’era un problema al cambio a un chilometro dalla linea di partenza. Era stato costretto a fermarsi. E’ una rottura che avviene raramente. Il regolamento vieta di intervenire per effettuare riparazioni, o il pilota se la cava da solo, o i commissari escludono la macchina dalla corsa. La vettura è quindi rientrata ai box, per lei la corsa era finita. Il giorno dopo, all’alba, ho chiesto alle autorità l’autorizzazione, in via eccezionale, di metterla davanti ai box, dove poteva essere usata ancora per alcune inquadrature. Quando Louis-Pascal ha scoperto che la Leader era ai box non si è preoccupato troppo, perché le riprese erano già a un buon punto. Per fortuna non ci è successo con la Vaillant, perché ne avevamo bisogno all’arrivo. Ha tenuto fino all’ultimo!”.

– LE AUTO –

DAMS: LA CULTURA DELLA CORSA AL SERVIZIO DEL CINEMA

Pierre-Ange Le Pogam racconta: “Non ci si avventura nel mondo delle corse di alto livello se si è solo dilettanti di buona volontà. Per trovare le vetture, prepararle alle prove, farle qualificare, gestire la logistica meccanica e la produzione di copie, avevamo bisogno di professionisti. E noi abbiamo avuto la fortuna di trovare la scuderia DAMS.

Vincent Beaumesnil, responsabile della logistica per DAMS, ricorda: “Quando ero piccolo, leggevo Michel Vaillant, a casa avevo una quindicina di album. Tutti quelli che amano l’automobilismo e hanno lavorato nell’ambiente lo conoscono. Il progetto era appassionante, non correvamo per vincere una corsa, ma per un film. La scommessa era molto più impegnativa.

Abbiamo proposto subito la Panoz come macchina dei cattivi e EuropaCorp è stata subito entusiasta. Il suo look era perfetto per l’immagine dei Leader, una grossa vettura americana dalla linea affilata, che romba come un tuono. Per la Vaillant abbiamo fatto venire dall’Inghilterra una Lola Judd, dalla linea più sottile, il rombo più acuto e più adatta al’immagine che si ha di una Vaillant. Ma questi due modelli avevano due anni, dovevamo metterli a norma, per la 24 Ore di Le Mans bisogna rispettare regole precise. L’Automobil Club de l’Ouest aveva accettato che corressero con a bordo delle macchine da presa, ma bisognava piegarsi al regolamento. Fortunatamente la Lola e la Panoz sono ottime vetture, concepite per fare buoni tempi.

Abbiamo lavorato con Michel Neugarten, consulente tecnico del film e pilota, ma anche con Marc Duez, Jerome Policand, Philippe Gache, Perry Mac Carthy e Emmanuel Clérico. Con loro nessun problema, sanno come fare con questo tipo di macchine.

I piloti sono venuti da noi per preparare i sedili, modellati sul loro corpo, poi siamo andati a Dijon per quattro giorni di prove. Prepararsi per Le Mans è piuttosto pesante, non solo dovevamo essere adeguati come vetture, ma occuparci della qualità delle immagini e concentrarci sulle macchine da presa.

In maggio abbiamo potuto provare sul circuito di Le Mans con tutta la squadra. Allora non ci sono state riprese per il film, ed è stato importante perché abbiamo scoperto tutto quello che non funzionava, le macchine da presa che vibravano, i moscerini a milioni, l’olio che macchiava gli obiettivi…

Oltre agli stop tecnici obbligatori della corsa, dovevamo prevedere anche quelli legati alle macchina da presa. Tutto questo ovviamente rallentava la nostra corsa, anche se non puntavamo alla classifica. Una nota del regolamento ci poneva dei problemi: dopo 18 ore di corsa le vetture che non hanno coperto il 50% della distanza coperta da quella che guida la

corsa vengono eliminate. Bisognava quindi essere veloci, non rompere il motore e nel frattempo occuparsi delle macchine da presa.
La Lola ha superato la linea del traguardo, invece la Panoz ha rotto il cambio a un chilometro dall'arrivo e il regolamento è implacabile: se la vettura raggiunge i box senza bisogno di assistenza può essere riparata e ripartire, altrimenti resta ferma. Gli organizzatori quindi ci hanno impedito di riprendere la corsa.

REPLICHE DA SOGNO

Vincent Beaumesnil spiega: "Per le altre riprese, abbiamo costruito due repliche di ogni modello presente a Le Mans. Anche la Vaillant/Lola e la Leader/Panoz avevano i loro doppi, che arrivavano solo a 150 all'ora, ma servivano a vari scopi. Per le due Vaillant abbiamo usato come base due Formule France, piccole macchine da corsa con il motore di una moto, per le due Leader invece delle Caterham, piccole roadster inglesi.
La scelta era legata a quanto si avvicinavano alla struttura delle vere Vaillant e Leader. Le abbiamo praticamente scarnificate e poi abbiamo adattato carrozzeria, ruote, alettoni etc…
Questi doppi ci permettevano soprattutto di avere macchine da presa un po' dappertutto, mentre in quelle vere le potevamo inserire solo nell'abitacolo del pilota. Per le scene con esplosioni sono stati usati altri telai, preparati dal team degli effetti speciali."

LA VAILLANTE

LA LEADER

IL CAST

SAGAMORE STEVENIN - Michel Vaillant

1990 - LA REVOLTE DES ENFANTS di Gérard Poitou
1991 - LA TOTALE ! de Claude Zidi
1994 - LES FRERES GRAVET di René Féret
1996 - LA CIBLE di Pierre Courrège
1997 - COMME UNE BÊTE di Patrick Schulmann
1998 - ROMANCE di Catherine Breillat
1999 - LISA di Pierre Grimblat
2002 - SUEURS di Louis-Pascal Couvelaire
2003 - MICHEL VAILLANT di Louis-Pascal Couvelaire

PETER YOUNGBLOOD HILLS - Steve Warson

1998 - MARRACKECH EXPRESS (Hideous Kinky) di Gillies MacKinnon
2000 - THE BEACH de Danny Boyle
2002 - AKA di Duncan Roy
2003 - MICHEL VAILLANT di Louis-Pascal Couvelaire

DIANE KRUGER - Julie Wood

2002 - MON IDOLE di Guillaume Canet
AUTOREVERSE di Cédric Klapisch
2003 - MICHEL VAILLANT di Louis-Pascal Couvelaire
OBSESSED di Paul McGuigan
TROY di Wolfgang Petersen

JEAN-PIERRE CASSEL - Henri Vaillant

1956 - A PIED A CHEVAL & EN VOITURE de Maurice Delbez
1961- LE STRANE LICENZE DEL CAPORALE DUPONT di Jean Renoir
1962 - CYRANO e D'ARTAGNAN di Abel Gance
1963 - LE PIU' BELLE TRUFFE DEL MONDO de Claude Chabrol
1964 - I 7 PECCATO CAPITALI di Claude Chabrol
1965 - PER IL RE, PER LA PATRIA E PER SUSANNA di René Clair
PARIGI BRUCIA? di René Clément
1966 - GIOCO DI MASSACRO di Alain Jessua
1969 - L'ORSO E LA BAMBOLA di Michel Deville
L'ARMATA DEGLI EROI di Jean-Pierre Melville
1972 - IL FASCINO DISCRETO DELLA BORGHESIA di Luis Buñuel
1973 - MILADY - I QUATTRO MOSCHETTIERI di Richard Lester
IL MONTONE INFURIATO di Michel Deville
1975 - IL CASO DEL DOTTOR GAILLAND di Jean-Louis Bertucelli
1976 - PAZZI BORGHESI di Claude Chabrol
1978 - LES RENDEZ-VOUS D'ANNA di Chantal Akerman

QUALCUNO STA UCCIDENDO I PIU' GRANDI CUOCHI D'EUROPA di Ted Kotcheff
1980 - LA VIE CONTINUE di Moshe Mizrahi
1982 - LA TRUITE di Joseph Losey
1987 - CHOUANS ! di Philippe de Broca
1988 - MISTER FROST di Philippe Setbon
1989 - VINCENT e THEO di Robert Altman
1992 - PETAIN di Jean Marboeuf
L'ŒIL ECARLATE di Dominique Roulet
1993 - METISSE di Mathieu Kassovitz
CASQUE BLEU di Gérard Jugnot
L'INFERNO di Claude Chabrol
1994 - PRET-A-PORTER di Robert Altman
IL BUIO NELLA MENTE di Claude Chabrol
1996 - INCOGNITO di Peter Weller
1998 - LE PLUS BEAU PAYS DU MONDE di Marcel Bluwal
TRAFIC D'INFLUENCE di Dominique Farrugia
1999 - SADE di Benoît Jacquot
2000 - I FIUMI DI PORPORA di Mathieu Kassovitz
2003 - MICHEL VAILLANT di Louis-Pascal Couvelaire
LA CAMERA DE BOIS di Ntshavhenin Wa Luruli

BEATRICE AGENIN - Elisabeth Vaillant

1976 - LE PLEIN DE SUPER di Alain Cavalier
1983 - L'AMI DE VINCENT di Pierre Granier-Deferre
1984 - L'ANNEE DES MEDUSES di Christopher Frank
LA SEPTIEME CIBLE di Claude Pinoteau
1985 - TRISTESSE ET BEAUTE di Joy Fleury
1986 - LA FEMME DE MA VIE di Régis Wargnier
1988 - UNA VITA NON BASTA di Claude Lelouch
1990 - LA NEIGE ET LE FEU di Claude Pinoteau
1994 - L'IRRESOLU di Jean-Pierre Ronssin
1995 - FANTÔME AVEC CHAUFFEUR di Gérard Oury
1996 - HERCULE ET SHERLOCK di Jeannot Szwarc
1999 - MAUVAISE PASSE di Michel Blanc
2000 - AMELIA di Ana-Carolina Suarez
2001 - BETTY FISHER ET AUTRES HISTOIRES di Claude Miller
2003 - MICHEL VAILLANT di Louis-Pascal Couvelaire

PHILIPPE BAS - Jean-Pierre Vaillant

1995 - MÉMOIRES D'UN JEUNE CON di Patrick Aurignac
1998 - ADDIO TERRAFERMA di Otar Iosseliani
1999 - EPOUSE-MOI di Harriet Marin
2000 - TE QUIERO di Manuel Poirier
2001 - LES PETITES COULEURS di Patricia Platner
2003 - MICHEL VAILLANT di Louis-Pascal Couvelaire

LISA BARBUSCIA - Ruth Wong

1995 - THE SERPENT'S LAIR di Jeffrey Reiner
1998 - ALMOST HEROES di Christopher Guest
2000 - HIGHLANDER : ENDGAME di Douglas Aarniokoski
2001 - IL DIARIO DI BRIDGET JONES di Sharon Maguire
2003 - MICHEL VAILLANT di Louis-Pascal Couvelaire

FRANÇOIS LEVANTAL - Bob Cramer

1992 - LEGGE 627 di Bertrand Tavernier
1993 - ELOISE-LA FIGLIA DI D'ARTAGNAN di Bertrand Tavernier
1994 - L''ESCA di Bertrand Tavernier
L'ODIO di Mathieu Kassovitz
1995 - UN HÉROS TRÈS DISCRET di Mathieu Kassovitz
CAPITANO CONAN di Bertrand Tavernier
1996 - LE CIEL EST À NOUS di Graham Guit
UN ARBRE DANS LA TÊTE di Jean-Pierre Sinapi
DOBERMANN di Jan Kounen
ASSASSIN(S) di Mathieu Kassovitz
1997 - IL CAVALIERE DI LAGARDERE di Philippe de Broca
L'ANNONCE FAITE À MARIUS di Harmel Sbraire
LA VOIE EST LIBRE di Stéphane Clavier
LE POULPE di Guillaume Nicloux
ZONZON di Laurent Bouhnik
1998 - UNE VIE DE PRINCE di Daniel Cohen
TARIF RÉDUIT di Stéphane Clavier
QUASIMODO D'EL PARIS di Patrick Timsit
1999 - CLARA QUI ÊTES AUX CIEUX di Pascal Demolon
SADE di Benoît Jacquot
LES TROIS SŒURS di Guy Philippe Bertin
LES BLESSURES ASSASSINES di Jean-Pierre Denis
2000 - I FIUMI DI PORPORA di Mathieu Kassovitz
BELPHEGOR di Jean-Paul Salomé
LE VEILLEUR di Frédéric Brival
CONFESSION D'UN DRAGUEUR di Alain Soral
MOI C'EST LA MÉMOIRE di Zabou Breitman
2001 - GANGSTERS di Olivier Marchal
LA GUERRE A PARIS di Yolande Zauberman
LE NOUVEAU JEAN-CLAUDE di Didier Tronchet
LA SIRENE ROUGE di Olivier Megaton
2002 - MAUVAIS ESPRIT di Patrick Alessandrin
SE SOUVENIR DES BELLES CHOSES di Zabou Breitman
2003 - MICHEL VAILLANT di Louis -Pascal Couvelaire
BLUEBERRY di Jan Kounen
NÈG MARRON di Jean-Claude Flamand Barny

IL REGISTA

LOUIS-PASCAL COUVELAIRE

Nel 2002, Louis-Pascal Couvelaire ha girato il suo primo lungometraggio, SUEURS, un thriller d'azione interpretato da Jean-Hugues Anglade, Joachim de Almeida, Cyrille Thouvenin e Sagamore Stévenin. MICHEL VAILLANT è il suo secondo film.

Prima di dedicarsi al cinema, Louis-Pascal Couvelaire si è costruito una solida fama nel campo della pubblicità. In quasi vent'anni, ha realizzato oltre 400 pubblicità per clienti prestigiosi come Coca-Cola, Renault, Citroën, gli elicotteri Agusta, Alenia, Ariston, Daewoo, Duracell, Fiat, Finmeccanica, Hitachi, Honda, Johnson, Seat e Toyota.

Fra i tantissimi premi che ha vinto ricordiamo la Medaglia di bronzo del Festival Internazionale di New York 1998 per la pubblicita della Citroën Xsara con Claudia Schiffer, la Medaglia d'argento per Honda, il Primo Premio del Festival de la Francophonie de Montréal 1998 per lo spot del caffé Carte Noire, il Leone di bronzo al Festival del Film pubblicitario di Cannes per Metaspirine, due premi al Festival di Biarritz 1996 per Citroën e il Prix de la Francophonie 1996 per lo spot di Royal Air Maroc.

INTERVISTA A LOUIS-PASCAL COUVELAIRE (REGISTA)

Cosa l'ha sedotta del progetto?

L'idea di realizzare un film d'avventura tratto da un fumetto che leggevo quando avevo circa otto anni.

Come è nata la sceneggiatura?

Io vi ho lavorato solo un po' all'inizio. Poi mi sono dovuto dedicare alla preparazione del film. La 24 Ore di Le Mans, che segnava l'inizio delle riprese, si avvicinava.

Gilles Malencon ed io abbiamo abbozzato un progetto, cui Gilles ha lavorato in seguito con Luc Besson. Prima di iniziare a scrivere la sinossi, abbiamo riletto i 70 episodi dei fumetti per vedere se era possibile utilizzarli per la sceneggiatura, ma nessuno aveva una trama sufficientemente completa. Abbiamo però assorbito lo spirito di Vaillant, i suoi rapporti con gli altri, con la famiglia.

L'idea non era di realizzare una trascrizione pura e dura del fumetto, ma di adattarlo. Abbiamo centrato il film sui personaggi e, anche se l'universo delle corse è molto presente, non è il tema del film. Dai fumetti abbiamo colto il conflitto tra il bene e il male, con i cattivi molto cattivi

e i Vaillant molto gentili, animati da passioni positive e buoni sentimenti. Volevamo anche conferire un tono poetico al film. Michel Vaillant nel film è più giovane, e noi abbiamo sviluppato il suo rapporto con la natura, il suo lato 'guida indiana' che gli permette di cogliere sfumature che non hanno niente di meccanico. Sfiorando una pista, annusando il vento, familiarizza con l'ambiente.

Come definirebbe il film?

Un film d'azione, un'avventura umana, un divertimento puro, certo non un documentario sull'automobile! "Michel Vaillant" unisce grandi spazi e grandi sentimenti nella più pura tradizione del film d'avventura. Evidentemente è ancor più spettacolare per il fatto che si svolge nel mondo delle corse e dei rally.

Come ha precisato l'estetica del film?

E' l'adattamento di un fumetto che viene pubblicato da quarant'anni. Non c'è uno stile particolare, ma una successione di trasformazioni. Noi dovevamo definire quindi la nostra identità visiva. Io vengo dalla pubblicità, ancora me lo rimproverano a volte, e quindi sono abituato a lavorare sull'estetica e l'immagine. Sono convinto che un film debba essere bello!

Il solo elemento visivo che abbiamo preso dal fumetto è il logo Vaillant. Ho voluto usare un logo conosciuto in un universo realistico e molto attuale. L'abbiamo esposto su tutti i veicoli, esattamente come avrebbe fatto il proprietario di una scuderia. Abbiamo pensato i box, le tute, le vetture ufficiali come se Vaillant esistesse veramente e dovesse partecipare a una corsa. La sua tuta ha un disegno particolare, a base di V, luminosa come lui stesso.

Per evidenziare l'aspetto minaccioso della squadra avversaria, per i Leader abbiamo sviluppato uno stile più scuro e aggressivo. I loro colori sono il rosso e il nero, le macchine sono più angolose, affilate. Questa caratteristica si ritrova in tutti gli accessori, con fiamme stilizzate sulle tute. Queste tonalità forti, dai colori fortemente simbolici, contribuisce a definire chi sono.

Questo film ha affrontato tante scommesse, le sequenze a Le Mans, un casting eclettico. Cosa ha significato per lei?

In quanto regista io amo raccontare una storia, adattando gli avvenimenti perché lo spettatore li senta come me. La parte che si svolge a Le Mans è una occasione fantastica per il realismo e l'energia che da al film, ma abbastanza frustrante per un regista. Noi ci siamo dovuti adattare a restrizioni e regolamenti, infilandoci nel posto giusto al momento giusto. E' stato più un esercizio di reattività che di regia. Ho iniziato a divertirmi sul serio quando abbiamo lavorato sul circuito vuoto per tutte le altre scene. Abbiamo avuto la possibilità di ricreare Le Le Mans come non l'avete mai vista… Per il resto delle riprese siamo stati molto più indipendenti e mi sono orientato meglio.

Preferisce filmare le automobili o gli attori?

Ovviamente mi sono divertito di più con gli attori, che hanno una provenienza molto varia, ci sono francesi, inglesi, americani, attori famosi e non, giovani e meno giovani…Attorno a Sagamore Stévenin abbiamo riunito la famiglia Vaillant, nel ruolo del fratello Philippe Bas, una grande scoperta, in quello del padre Jean-Pierre Cassel, in quello della madre Béatrice Agenin.

Mi sono divertito di più con loro che con le macchine, che sono più capricciose e con cui il dialogo è piuttosto limitato. Erano divise tra veri e falsi prototipi. I veri prototipi vanno bene per tutto, tranne che per girare un film! Prima di farle avanzare di qualche metro servono 45 minuti per riscaldare il motore…Una volta su strada non si possono tenere al minimo più di un minuto o due perché si surriscaldano. Se corrono a meno di 200 chilometri all'ora per fare una carrellata, cominciano a bollire… Girare con veri prototipi è sinonimo di difficoltà. Noi abbiamo utilizzato dei falsi per gli incidenti, gli scontri e tutto quello che le vere non potevano fare…A quel punto i problemi sono diversi: si possono usare liberamente, ma non superano i 150! Le automobili sono state piuttosto un incubo. Invece con gli attori si ritrova il piacere della recitazione!

In che modo ha scelto gli attori?

Fin dall'inizio, d'accordo con Pierre-Ange Le Pogam e Luc Besson, non volevamo scritturare grosse star. Il protagonista doveva avere tra i 25 e i 30 anni, e non doveva essere già identificato con un ruolo precedente. Una volta scelto lui, gli abbiamo costruito intorno una famiglia, persone che gli assomigliavano, con la stessa personalità di fondo. Ad esempio, in una delle scene finali, Sagamore Stévenin e Jean-Pierre Cassel si ritrovano fianco a fianco, e si può notare che ci sono delle rassomiglianze tra loro.

Diane Kruger, che interpreta Julie Wood, al momento del casting era conosciuta solo per il film di Guillaume Canet "Mon Idole" e quello di Cédric Klapisch "Ni pour ni contre (Bien au contraire)", ma oggi gira un film dopo l'altro negli Stati Uniti. E' bellissima e seducente. Durante i provini, che non sono stati facili per lei perché doveva esprimere tutta una gamma di emozioni, la sua recitazione mi ha commosso.

Steve Warson, è interpretato da Peter Youngblood, che ha girato "The Beach" con Leonardo DiCaprio. Fisicamente è diverso dal personaggio dei fumetti, molto meno caricaturale. E' veramente il compagno ideale.

Béatrice Agenin, nel ruolo della madre di Vaillant, completa il gruppo con José, il meccanico interpretato da Philippe Lellouche. Il clan dei cattivi si organizza intorno a un'attrice americana, Lisa Barbuscia, una bella bruna dagli occhi neri che interpreta Ruth Wong, l'ereditiera assetata di vendetta. Per questo ruolo volevamo una bellezza fredda, potenzialmente pericolosa. Al suo fianco una donna, Odessa, interpretata da Jeanne Mauran, che fa il lavoro sporco. Il pilota

avversario di Vaillant, Bob Cramer è interpretato da Francois Levantal. Tra i due il passivo è pesante. E' divertente vedere Francois nel ruolo di un cattivo della peggior specie. L'ha interpretato benissimo.

Come dirige gli attori?

Non abbiamo ripetuto molte scene, perché avevamo poco tempo, e il film si preparava mentre giravamo a Le Mans… Anche per il mio primo film ho avuto tempi molto stretti. Personalmente, preferisco discutere prima piuttosto che durante. Sul set bisogna essere veloci. Quindi lavoriamo prima per permettere a ognuno di esporre il proprio punto di vista.

Discutiamo dell'interpretazione, dell'evoluzione del personaggio, di come girare una scena. Questo permette di guadagnare tempo una volta arrivati sul set. E poi la tappa principale è il casting. Non credo all'onnipotenza del regista che cambia un attore radicalmente! Secondo me, il ruolo del regista è di riuscire a far raccontare a tutti la stessa storia. E' una specie di direttore d'orchestra.

In che lingua avete girato?

In inglese o in francese, a seconda della nazionalità dell'attore. Pronunciavano le battute ognuno nella loro lingua. E' più semplice e più rapido che girare in doppia versione. Un attore anglosassone che interpreta una scena in francese lo farà con meno naturalezza e con un ritmo che non corrisponderà alla sua energia e alla sua spontaneità. E' molto più facile che ognuno parli la propria lingua. Le tecniche di doppiaggio permettono di conservarne il ritmo e la struttura. La decisione è dovuta anche al fatto che gli attori inglesi interpretano personaggi inglesi, il che permette di lasciare alcune repliche brevi che saranno semplicemente sottotitolate.

Come ha affrontato le scene d'azione?

Si tratta ovviamente di scene al servizio di una storia. Bisogna aver chiaro cosa è possibile fare con una vettura. La vera corsa di Le Mans era un elemento essenziale del film in cui dovevamo inserire un racconto. Ad esempio, all'arrivo dovevano apparire una Vaillant e una Leader che, naturalmente, non partecipavano allo stesso livello degli altri concorrenti.

Volevo un universo automobilistico diverso. Quindi abbiamo girato dei campi lunghi, con carrellate fluide che mostrano quello che di solito non vediamo durante le corse. Abbiamo sistemato le macchine da presa a livello dei piloti. E' soprattutto un'avventura umana, non volevamo un montaggio violento, spezzato. Ero legato a una visione più estatica, direi quasi poetica. Questo aspetto è sottolineato anche dalla colonna sonora del gruppo Archive.

Qual è il suo peggior ricordo?

La scena sul lago ghiacciato in Canada è stato un vero e proprio incubo. Siamo dovuti salire a 2000 metri per trovare il lago e quando sono iniziate le riprese la temperatura è salita a 17°, il che ha reso più fragile il ghiaccio, impedendo alle macchine di procedere. Abbiamo dovuto

aspettare che il lago tornasse a gelare durante la notte e a quel punto c'era pochissimo tempo, all'alba, per girare! Stressante proprio come nel film. Comunque è una sequenza che si è rivelata formidabile al montaggio. E' divertente e impressionante nello stesso tempo.

E' coinvolto parecchio al momento del montaggio?

Moltissimo. E' una tappa essenziale nella creazione di un film, una seconda scrittura. Ed è anche il momento che da maggiori soddisfazioni. Non c'è più lo stress delle riprese, il materiale è là, lo si può strutturare, provare, concretizzare e scoprire. La mancanza di pressione lascia libero corso alla creazione.

All'inizio non si sa ancora quello che va bene, si ha l'impressione che il film cominci ad avere una vita propria, indipendente. Non ho sufficiente distacco ancora per essere obiettivo, l'ho visto centinaia di volte. Scopro delle cose, emozioni nuove, quelle che si sperava di avere e quelle che non ci si aspettava. E' molto stimolante.

Qual è il suo atteggiamento rispetto all'azione?

Bisogna mantenersi distaccati, attenti. Come per tutti i film, il set è pericoloso in sé, e tanto più quando prevede la presenza di bolidi lanciati a tutta velocità. Questo film è un insieme di rischi calcolati, sia a livello di ripresa che dell'azione stessa. La sicurezza era la nostra preoccupazione primaria. Nessuna immagine cinematografica vale la vita di un essere umano! A parte questo, sono piuttosto istintivo e anche se lo storyboard ci guida come una sorta di partitura musicale, sono pronto ad adattarlo in funzione di ciò che può migliorare il film.

Il film, com'è attualmente, corrisponde all'idea che se ne era fatta?

L'idea preconcetta non sopravvive alla scoperta. All'inizio il film è soprattutto un'idea. Le avventure di Michel Vaillant hanno preso forma poco a poco, con gli attori, l'azione, le scenografie. Molte emozioni sono il frutto del lavoro collettivo. Il cinema è anche questo.

LE MUSICHE

ARCHIVE

Considerato uno dei gruppi più atipici della scena musicale attuale, gli Archive sono diventati famosi conservando una identità artistica che non ha sacrificato niente alla pressione commerciale. Intorno a Darius Keeler, creatore del gruppo (compositore/realizzatore/tastiera) si sono riuniti Danny Griffiths (basso/tastiera/sample) e Craig Walzer (canto/chitarra).

Musica composta, realizzata e interpretata da ARCHIVE

www.archives-archive.com