

I WONDER
PICTURES

OFFICIAL SELECTION
CANNES CLASSICS
FESTIVAL DE CANNES

Unipol Biografilm
COLLECTION

LA VERA STORIA DI UNA PASSIONE CHE CAMBIA LA VITA

STEVE MCQUEEN

UNA VITA SPERICOLATA

9-10-11 NOVEMBRE AL CINEMA

CONTENT NOAH FILMS

DELTA PRODUCTIONS

McQUEEN
RACING

TAGHeuer

Movies.it

© THE WALT DISNEY COMPANY 2013

I WONDER
P I C T U R E S

Unipol Biografilm
COLLECTION

STEVE MCQUEEN: UNA VITA SPERICOLATA

Scritto e Diretto da Gabriel Clarke e John McKenna



9 – 10 – 11 Novembre al Cinema

Durata: 112 minuti



Ufficio Stampa
Echo Srl

Stefania Collalto – collalto@echogroup.it – +39 339.4279472
Lisa Menga – menga@echogroup.it – +39 347. 5251051
Diletta Colombo – colombo@echogroup.it – +39 347. 8169825

Presenting Partner:



SINOSI

Steve McQueen aveva un sogno: girare il film definitivo sulle corse automobilistiche, il più realistico, il più coinvolgente. Come avrebbe potuto immaginare che la lavorazione de *Le 24 ore di Le Mans* gli sarebbe costata così tanto, in termini artistici, economici e umani? Tra divergenze con la troupe, problemi con la sceneggiatura, incidenti e tradimenti, i registi Gabriel Clarke e John McKenna costruiscono – sul filo delle testimonianze di Chad McQueen, figlio di Steve, e degli altri protagonisti di quella storica avventura cinematografica – un film nel film sul circuito dove l'icona della vita spericolata sfrecciò confondendo la finzione con la realtà dell'autodromo. E compongono il ritratto di un uomo lanciato a tutta velocità nell'esistenza e nell'arte.

DICHIARAZIONE DEI REGISTI

STEVE MCQUEEN: UNA VITA SPERICOLATA è un avvincente e commuovente documentario che condurrà gli spettatori in un adrenalinico viaggio al fianco di una delle più grandi star della storia del cinema.

Nel 1970 Steve McQueen arrivò in Francia, per portare a termine una sfida decisamente ardua: realizzare il miglior film sul mondo dell'automobilismo di sempre. Si sarebbe chiamato *Le 24 Ore di Le Mans* (1971). Ci siamo prefissi l'obiettivo di ricostruire pezzo per pezzo l'incredibile storia - sia dentro che fuori dal set - dei sei mesi che cambiarono la vita di McQueen.

STEVE MCQUEEN: UNA VITA SPERICOLATA mescola filmati d'archivio ad interviste a membri della famiglia di McQueen e ad alcuni dei componenti più importanti del gruppo di lavoro della produzione del film. Abbiamo scoperto oltre tre ore e mezzo di girato filmato sul set nel 1970, una sorta di dietro le quinte del progetto che era rimasto nascosto in scantinati e garage in Europa e negli Stati Uniti per quattro decenni.

Sono stati rinvenuti nastri che contenevano interviste a McQueen per la durata totale di diverse ore. E non solo: dopo un anno di ricerche, i nastri originali de *Le 24 Ore di Le Mans* – che tutti coloro che avevano lavorato al film credevano essere andati persi – sono stati ritrovati dai registi. Per la prima volta questo materiale verrà visto dal pubblico, riportando sullo schermo la visione unica di McQueen riguardo al film più importante della sua carriera.

Rievocando un'epoca speciale e portando alla luce una storia altrettanto unica per la prima volta, crediamo che il nostro film ridefinirà il mito dello Steve McQueen icona del cinema, e mostrerà un lato inedito del McQueen regista visionario.

I REGISTI

GABRIEL CLARKE & JOHN MCKENNA

Nel maggio del 1970, Steve McQueen volò in Francia per cominciare a lavorare al film che significava per lui molto di più di qualunque altra pellicola che aveva girato. Per lui, la vita era meravigliosa. Viveva a Beverly Hills, in una villa talmente faraonica da essere conosciuta nelle cerchie di Hollywood come “Il Castello”. Aveva due figli ed un bellissima moglie, Neile.

Gli anni '60 erano stati la sua epoca d'oro. McQueen si era fatto conoscere nel classico western *I magnifici sette* prima di recitare ne *La grande fuga*, film di guerra che aveva riscosso un grandissimo successo al box office. Aveva poi conquistato la critica nel *blockbuster* romantico *Il caso Thomas Crown*, prima di incarnare il perfetto poliziotto anticonformista in *Bullitt*, pellicola che rese gli inseguimenti automobilistici un classico del cinema.

Bullitt era stato il quinto trionfo cinematografico di fila per McQueen; l'attore era all'apice del successo, incuteva rispetto ed esercitava il suo potere sugli altri.

La sua società di produzione, la Solar Productions, aveva firmato un accordo per la realizzazione di sei pellicole con la Cinema Center Films. McQueen aveva la possibilità di lavorare per se stesso, scegliere i progetti che preferiva e trarne i profitti. Finalmente aveva l'opportunità di realizzare il film su quella che era stata la sua passione per gran parte di un decennio.

«Qualche mese prima dell'inizio delle riprese, diffondemmo un poster che raffigurava McQueen al volante di una vettura da corsa. I telefoni cominciarono a suonare all'impazzata. Si trattava di un affare a colpo sicuro, non si poteva sbagliare».

Bob Rosen, produttore esecutivo della Cinema Center Films

Per la star ed il suo film non si sarebbe badato a spese. McQueen avrebbe alloggiato in un castello del quattordicesimo secolo. Oltre ad un gruppo di lavoro formato da tecnici e da meccanici d'élite provenienti da tutto il mondo, al film avrebbero partecipato 45 tra i più famosi piloti dell'epoca.

Al centro della visione unica di McQueen c'era l'autenticità. Voleva catturare il vero pericolo, e l'essenza più profonda dell'automobilismo su pista. Per raggiungere questo scopo, McQueen richiedeva che i piloti corressero alla velocità che avrebbero fatto registrare in gara, giorno dopo giorno. McQueen aborrisce i progressi più recenti in merito a *rallenty* ed effetti speciali, e non voleva sentire parlare di trame romantiche.

Le 24 Ore di Le Mans poteva contare sulla stella più brillante del firmamento di Hollywood, su uno dei migliori registi in circolazione e su un cast tecnico eccezionale. Mancava solamente una cosa a McQueen, quando iniziarono le riprese, all'inizio di giugno del 1970: una sceneggiatura...

Per Steve McQueen, le corse rappresentavano molto di più di un hobby. Quando arrivarono gli anni Sessanta, McQueen era diventato un vero e proprio pilota automobilistico, dotato di talento. La velocità rappresentava una dipendenza ed una via di fuga per l'attore.

Sin dal 1962, McQueen aveva esternato la sua volontà di realizzare un film che riuscisse, per la prima volta nella storia del cinema, a rendere appieno la velocità, il pericolo e la bellezza dello sport che tanto amava.

Nel 1966, Warner Bros cancellò i piani di realizzazione di *Day of the Champion*, il primo tentativo da parte di McQueen di girare un film dedicato al mondo delle corse, perché la MGM e James Garner li avevano battuti sul tempo, girando *Grand Prix*. Il film di Garner somigliava più ad una

soap opera su quattro ruote, che a un racconto autentico incentrato sull'automobilismo su pista, ma questa battuta d'arresto rappresentò una sconfitta bruciante per McQueen.

La sua volontà di realizzare il film definitivo sul mondo delle corse si trasformò in un'ossessione.

OSSESSIONE

Per McQueen, le corse rappresentavano una forma d'arte. Voleva catturare la pura essenza di questo sport, e l'attrattiva che esercita sullo spirito umano. Nel 1970, la 24 Ore di Le Mans, conosciuta in tutto il mondo, era il test più grande delle abilità di un pilota. Questa gara sarebbe stata l'ispirazione e l'ambientazione della visione di McQueen.

Cinema Center Films investì un budget di 6 milioni di dollari, il più elevato fino a quel momento per un film di McQueen. Il leggendario regista John Sturges (*La grande fuga, I magnifici sette*) avrebbe diretto la pellicola. Bob Relyea, partner negli affari e grande amico di McQueen, sarebbe stato a capo della produzione.

Ma Steve McQueen non sarebbe stato semplicemente la star del film; sarebbe stato anche l'autore, la forza motrice del progetto. Questa è la storia di come una delle star del cinema più carismatiche di tutti i tempi finì per perdere quasi tutto ciò che aveva per cercare di realizzare il suo sogno più recondito.

«Quello che accadde a Steve mentre girammo quel film non dovrebbe capitare a nessuno»

Bob Rosen, Executive Producer, Cinema Center Films

«Voleva lasciare la sua impronta nella storia della regia. Disse "Sono un pilota, un attore e un regista»

Neile Adams McQueen, prima moglie dell'attore

«Nel film, abbiamo preferito cercare di servirci delle immagini per mostrare cosa spinge un uomo a correre con le auto, anziché spiegarlo a parole, e raccontare le sensazioni che l'automobilismo suscita nei piloti. Si tratta di una specie di sballo»

Steve McQueen

TRADIMENTO

Nove mesi prima dell'inizio delle riprese di Le Mans, Steve McQueen avrebbe dovuto partecipare ad un party presso la residenza ad Hollywood della star del cinema Sharon Tate. Un incontro dell'ultimo secondo con una bionda misteriosa gli salvò la vita. Tate, che aspettava un figlio da Roman Polanski, fu brutalmente uccisa insieme ad altre quattro persone da Charles Manson e i suoi complici.

Mentre era sul set in Francia, McQueen scoprì che il suo era il primo nome nella lista delle persone che Manson avrebbe voluto uccidere. Scrisse a casa, richiedendo urgentemente il porto d'armi, e da quel momento in poi viaggiò sempre con una pistola carica. Le tendenze paranoiche di McQueen aumentavano di pari passo con le pressioni legate alle riprese del suo progetto.

«Steve versava in uno stato di agitazione: era estremamente paranoico e cauto. Tutto era amplificato, anche il livello di pazzia»

Mario Iscovich, assistente personale di McQueen

All'inizio delle riprese de *Le 24 Ore di Le Mans*, la moglie di Steve, Neile, esasperata dalla palese infedeltà del marito, confessò di averlo tradito a sua volta. McQueen stava perdendo sua moglie ed il suo film.

Dopo sole sei settimane dall'inizio delle riprese, il regista John Sturges, frustrato dal rifiuto di McQueen di girare una "storia hollywoodiana", abbandonò il progetto. Sturges e McQueen non lavorarono mai più insieme.

«Sono troppo vecchio e troppo ricco per sopportare queste stronzate»

John Sturges, regista

Il costi della produzione avevano ormai superato il budget, e non c'era una sceneggiatura all'orizzonte; Cinema Center Films decise di prendere in mano la situazione, costringendo McQueen a firmare un documento che *de facto* gli avrebbe tolto il controllo del progetto.

McQueen attribuì la colpa del suo crollo nervoso al suo più caro amico nel mondo dello spettacolo, il produttore esecutivo Bob Relyea.

«Mi hai tradito, mi hai pugnalato alle spalle. Io e te non parleremo mai più»

Steve McQueen

LE NUOVE RIPRESE

Le nuove riprese effettuate e le interviste con la famiglia di McQueen ed alcuni membri del cast artistico e di quello tecnico de *Le 24 Ore di Le Mans* hanno immortalato momenti drammatici che si intrecciano con gli incredibili filmati d'archivio. Il racconto include anche la ricostruzione di alcune scene chiave, rivissute da coloro che erano presenti e hanno raccontato questi accadimenti a parole loro.

Chad McQueen, il figlio di Steve, è tornato a Le Mans nell'estate del 2014 per la prima volta da quando, sul set del film del padre, nacque la sua passione per i motori. All'epoca, aveva solo dieci anni.

La narrazione fuori campo, a cominciare da quella di Steve McQueen, è il filo conduttore che contribuisce a tessere il racconto.

«Ci sono stati dei momenti in cui ero sotto pressione, in cui ho dovuto combattere contro qualcuno nell'ambiente del cinema. Per cinque anni ho pensato di gettare la spugna»

Steve McQueen

RISCATTO

Dopo la fine delle riprese de *Le 24 Ore di Le Mans* Steve McQueen non partecipò più a corse automobilistiche. Voltò le spalle allo sport che era stato il suo primo amore. McQueen tornò ai fasti del passato recitando in *Papillon*, pellicola che ricevette il plauso della critica.

L'enorme successo riscosso al box office all'inizio degli anni Settanta da *Getaway!* e *L'inferno di cristallo* fece sì che McQueen non dovesse più avere preoccupazioni a livello economico. Divenne sempre più solitario.

La passione di Steve McQueen per il mondo del cinema non fu più la stessa dopo la *débâcle* de *Le 24 Ore di Le Mans*. Il film, tuttavia, ha superato la prova del tempo, diventando un cult.

Nel mondo di oggi, in cui gli effetti speciali la fanno da padroni, *Le 24 Ore di Le Mans* è considerato il film sul mondo dell'automobilismo su pista più realistico che possa mai essere realizzato sul tema.

«Gli appassionati di corse di oggi venerano questo film. Non parlano d'altro. Le 24 Ore di Le Mans vive di vita propria».

Bob Rosen, produttore esecutivo

Steve McQueen riuscì nel suo intento di garantire “purezza e realismo” nel suo film, ma il plauso della critica per la pellicola arrivò molto dopo la sua morte.

McQueen morì a soli 50 anni, nel 1980, di mesotelioma, una forma maligna di cancro ai polmoni causata dall'esposizione all'amianto. Nelle tute indossate dai piloti negli anni Sessanta erano presenti tracce di questa sostanza.

«Quando uno corre, vive. E tutto quello che fa primo o dopo è solo attesa».

Steve McQueen

LA GRANDE IDEA

ANDREW MARRIOTT

Produttore esecutivo

La prima gara importante che seguii in veste di giornalista fu la 24 Ore di Le Mans. Fui immediatamente rapito non solo dalla difficoltà del tracciato ma anche dall'atmosfera speciale che si respirava a margine di questa corsa storica. Qualche anno più tardi, Steve McQueen riuscì ad immortalare tutto questo nel suo film *Le 24 Ore di Le Mans*, che vidi non appena approdò nei cinema inglesi.

In seguito, mi occupai di molte altre gare importanti sia per la carta stampata che per la televisione, tra cui il Gran Premio di Monaco, la 500 Miglia di Daytona, la 500 Miglia di Indianapolis e la 12 Ore di Sebring. Nonostante ciò, Le Mans rimane la gara che più di ogni altra mi fa battere il cuore. Fortunatamente, seguo questo evento ancora oggi - a più di 50 anni da quella prima volta – per il canale televisivo statunitense Fox Sports.

Qualche anno fa, acquistai il libro di Michael Keyser, *A French Kiss with Death*, e lessi con interesse dei problemi e delle tribolazioni che McQueen dovette affrontare per realizzare *Le 24 Ore di Le Mans*. Per questo motivo, dopo aver collaborato proficuamente con John McKenna e Gabriel Clarke ad un documentario per ITV sulle superstar dell'automobilismo degli anni Settanta, Barry Sheene e James Hunt, McQueen sembrava il soggetto migliore per il nostro programma televisivo successivo.

Quando cominciammo a scavare più a fondo, però, ci rendemmo conto che la storia era troppo interessante per essere raccontata solo sul piccolo schermo. Quattro anni dopo, a seguito di qualche intoppo e molte negoziazioni, cominciammo a collaborare con McQueen Racing e con Chad McQueen, e ora *Steve McQueen: una vita spericolata* è realtà.

Diversi professionisti di talento si sono uniti a noi nel corso del progetto per fornirci la loro esperienza unica. Tra loro, cameramen, tecnici del montaggio e del suono, addirittura avvocati e commercialisti, e, naturalmente la nostra *line producer*, Victoria Wood, e il fantastico archivist Richard Wiseman. Quando altri – compresi alcuni signori piuttosto ricchi che considerano correre a Le Mans una passione - dubitavano di noi, arrivarono Bonamy Grimes e Barry Smith, due uomini che avevano la visione e i fondi di cui avevamo bisogno. La loro adesione al progetto ci permise di realizzare il nostro sogno.

Crediamo di aver reso il fascino e l'entusiasmo non solo di quegli inebrianti giorni degli anni Settanta, ma anche di un uomo che nutriva una passione totalizzante, una vera e propria ossessione, che lo spinse a realizzare il film definitivo sul mondo dell'automobilismo da pista. Questa persona era anche la star più carismatica di quell'era hollywoodiana: Steve McQueen.

CHAD MCQUEEN TORNA A LE MANS

44 anni dopo, un altro McQueen ha messo piede in Francia, al Circuit de la Sarthe, teatro della 24 Ore di Le Mans. Chad McQueen, figlio di Steve, ha intrapreso uno storico viaggio che lo ha riportato nel luogo in cui aveva trascorso un'estate incredibile nel 1970, durante le riprese di quello che sarebbe diventato il film più iconico dedicato al mondo delle corse della storia.

La Le Mans Classic è una gara che vede vetture di ogni epoca – compresa quella d'oro immortalata dal film – scendere in pista per dimostrare che la loro competitività ha superato la prova del tempo.

Si trattava della migliore ambientazione per filmare Chad mentre passeggiava lungo il circuito e ricordava quella che per lui era stata un'estate fantastica.

Siamo riusciti a scovare una Porsche 911 grigio ardesia del 1970, che è stata portata dalla Germania a Le Mans per le riprese. Chad ha avuto la possibilità di guidare questa vettura bellissima, rara e in ottimo stato sulle strade di campagna della regione della Sarthe, le stesse che percorre suo padre al volante del medesimo modello nelle prime scene del film.

Ci siamo poi spostati in circuito. Assistere al ritorno di Chad a Le Mans è stato incredibile. È un pilota in tutto e per tutto – «Portatemi alla Mulsanne!» – e questo traspare dalle riprese, nel momento in cui lo immortalano mentre ammira la vista e i suoni dell'iconica pista dopo così tanto tempo.

Il fatto che un McQueen fosse tornato a Le Mans finì naturalmente per attirare parecchia attenzione da parte della stampa, e Chad venne bombardato di domande in una conferenza stampa organizzata all'ultimo secondo. Lo perdemmo di vista mentre stavamo tornando alla location scelta per le riprese, e lo sentimmo impegnato in un'intervista in diretta via altoparlante.

Quando finalmente ci ritrovammo, andammo a visitare i tratti più importanti della pista, gli stessi che avevano affascinato il giovanissimo Chad McQueen di allora. La curva Arnage fu la prima che visitò da piccolo, e corse subito a vedere dal vivo le monoposto che aveva conosciuto solo in fotografia e i piloti che già seguiva. Per il figlio di un'icona universale, i veri eroi erano proprio gli alfieri che si battevano in pista, così come lo erano per suo padre. Poi Chad ci condusse nel punto in cui David Piper ebbe l'incidente le cui conseguenze gli segnarono la vita. Steve aveva portato Chad in quel luogo, affinché potesse vedere di persona «cosa può succedere nelle corse automobilistiche». Si trattò di un'affermazione profetica, visto che Chad avrebbe successivamente abbandonato la recitazione per seguire il suo amore per le corse, diventando protagonista di un traumatico incidente.

Alla fine di un weekend ricco di impegni, ci recammo allo Chateau Lornay, a Vire-en-Champagne, dove la famiglia McQueen alloggiò durante le riprese de *Le 24 Ore di Le Mans*. Si tratta di un luogo a cui sono legati molti ricordi d'infanzia di Chad.

Il nostro film è incentrato proprio su quell'indimenticabile estate del 1970 e sull'archivio dell'epoca, ma abbiamo intervallato il racconto dello svolgimento delle riprese con scene girate oggi che vedono protagoniste le persone che hanno vissuto quel momento incredibile. La presenza di Chad in questo luogo leggendario rappresenta un *fil rouge* della narrazione del film.

Siamo veramente grati a Chad per aver acconsentito a condividere questi momenti personali e questi ricordi con noi.

IN GIRO PER IL MONDO ALLA RICERCA DI STEVE MCQUEEN

Il processo decisionale riguardo alle persone più indicate per raccontare la nostra storia è stato tutt'altro che semplice: abbiamo dovuto scegliere minuziosamente a chi rivolgerci per far parte di questa narrazione. Una produzione così ambiziosa come *Le 24 Ore di Le Mans* vide moltissime persone coinvolte, con tante storie da raccontare. Abbiamo dovuto quindi lavorare su una lista di possibili membri del cast tecnico e artistico da coinvolgere dopo 40 anni, per capire chi era ancora vivo e cercare di trovare recapiti telefonici per contattarli. Una volta raggiunti gli interessati, ci siamo presentati, abbiamo cercato di veicolare il senso della storia che avremmo voluto comunicare attraverso il film e abbiamo capito ciò che avrebbero potuto offrire al documentario e al racconto.

Una volta coinvolti nel progetto il figlio di Steve, Chad McQueen, e la moglie dell'attore all'epoca delle riprese della pellicola, Neile Adams McQueen, abbiamo deciso di parlare con altre quindici persone della nostra storia, o meglio, della storia di Steve. Questo ci ha portato a dividere le riprese in cinque fasi.

Prima fase – I piloti britannici

Derek Bell e David Piper. Cominciamo vicino a casa! Un giorno a Silverstone con Derek, un vero gentiluomo. Bell, cinque volte vincitore della 24 Ore di Le Mans, viene ancora oggi fermato ovunque da appassionati che gli chiedono un autografo. Poi, una giornata trascorsa nel Surrey in compagnia di David Piper. Dire che *Le 24 Ore di Le Mans* cambiò la vita di David è riduttivo. Ascoltare i suoi racconti e avere la possibilità di vedere il suo tesoro nascosto in garage è stato incredibile!

Seconda fase - Europa

Da Nord a Sud in tre giorni.

Primo viaggio in Svezia per la maggior parte di noi, per recarci all'Istituto Cinematografico Svedese. Una location splendida rappresentava il luogo ideale per l'intervistata più elegante. Louise Edlind intraprese la carriera politica in Svezia. Nel 1970, quando divise la scena ed un segreto incredibile con Steve, era però una giovane attrice.

Poi ci fu un breve volo verso Monaco, in Germania, alle pendici delle Alpi della Baviera, luogo in cui fu filmato *La grande fuga* e dove si trova la casa di campagna di Siegfried Rauch, famoso attore tedesco che in *Le 24 Ore di Le Mans* interpretava l'acerrimo rivale di Steve. Sigi ora vive una vita semplice e spirituale, ma all'epoca delle riprese lui e Steve erano come fratelli sul set. Sigi ha fornito dettagli molto interessanti riguardo all'ossessione di McQueen nel voler portare a termine questo progetto e sul suo amore per le corse.

Ci siamo successivamente spostati nella parte meridionale del continente, più precisamente ad Estepona, in Spagna, vicino a Gibilterra, dove abitava Jonathan Williams.

Questo signore inglese era un bravo pilota e contribuì in maniera fondamentale all'autenticità delle scene dedicate alla gara, visto che fu al volante della camera car nella 24 Ore di Le Mans nel 1970.

Purtroppo Jonathan è venuto a mancare pochi mesi dopo il nostro incontro, nell'estate del 2014. Era un uomo modesto e gentile, e siamo grati che abbia potuto dare il suo contributo unico al film.

Terza fase – Le Mans x 2

14 giugno 2014, la 24 Ore di Le Mans, gara endurance per eccellenza. "La gara più bella sul circuito migliore del mondo": così la descrive Derek Bell. Per riuscire a catturare la durata della corsa, l'agitazione e la drammaticità dell'automobilismo su pista e dare un tocco moderno al film, abbiamo coperto ogni centimetro della pista, giorno e notte.

A cosa serve dormire?

Nel luglio del 2014, invece, abbiamo portato di nuovo un McQueen a Le Mans per la prima volta dopo 40 anni. La Le Mans Classic ha visto Chad McQueen ripercorrere i passi di suo padre – e di se stesso a 10 anni. In quel weekend incredibile una Porsche 911 grigia del 1970 ha attraversato l'Europa per venirci incontro, Chad è stato assalito dalla stampa internazionale stregata da lui durante una conferenza stampa, e la nostra troupe ha faticato a tenere il passo di Chad mentre si addentrava nel cuore di Le Mans, teatro di quella gara che aveva infiammato la sua immaginazione di bambino e aveva innescato la sua passione profonda per il mondo dei motori.

Quarta fase – Stati Uniti

La maggioranza degli intervistati vive negli Stati Uniti. Sfortunatamente non sono vicini! Ci siamo imbarcati quindi in un viaggio di 20000 chilometri che ci ha visto visitare 8 città in soli 13 giorni.

Da Londra a New York; da New York a Baltimora per vedere Hal Hamilton, che recitò nella pellicola, e Michael Keyser, stimato autore esperto di Le Mans e proprietario di una collezione inestimabile di immagini e memorabilia legati alla corsa di durata per eccellenza.

Da Baltimora a Miami, dove risiede Alan Trustman, sceneggiatore de *Il caso Thomas Crown* e *Bullitt*, l'uomo che sostiene di aver dato il contributo maggiore allo sviluppo dell'immagine di McQueen come "re del cool".

Da Miami a Los Angeles per il cuore della nostra produzione. Sette giorni per realizzare sette interviste e altre riprese fondamentali.

John 'Mad Jack' Klawitter, produttore e autore nel 1970 del documentario del dietro le quinte del progetto *Le 24 Ore di Le Mans*, è riuscito a recuperare una versione di 45 minuti della pellicola, un girato preziosissimo.

Les Sheldon, aiuto regista e forza della natura!

Peter Samuelson, assistente alla produzione. «Sono partito per Le Mans diciottenne vergine e sono tornato uomo di mondo...».

Mario Iscovich, assistente personale di Steve nel 1970. Mario arrivò a Le Mans con questa qualifica e tornò a casa in cerca di un nuovo impiego.

Haig Altounian, capo meccanico di Steve a Sebring e Le Mans.

Abbiamo anche effettuato riprese presso Boys Republic, l'organizzazione che aiutò Steve da giovane e all'evento Cars and Coffee, che riunisce ogni settimana bolide mozzafiato e persone attraenti.

La leggenda di McQueen qui continua a vivere. Abbiamo girato Los Angeles in lungo e in largo per dare uno sfondo moderno al nostro film.

E poi è arrivato il momento di incontrare la famiglia di McQueen.

Chad ci ha concesso un'intervista ponderata, dopo il nostro frenetico weekend in Francia di qualche mese addietro e prima che sua madre, Neile Adams McQueen, ci regalasse un racconto meraviglioso di un periodo della sua vita di cui raramente ha parlato.

Era arrivato il momento di dirigerci verso il deserto della California, dove una giornata trascorsa a Palm Springs con Chad ci permise di riprendere diversi preziosi memorabilia e alcune vetture originali appartenute a McQueen.

Un rapido viaggio in auto verso l'aeroporto di Los Angeles ci mise nello spirito giusto per affrontare il volo verso San Francisco, finché la mia valigia non è andata persa (è finita a Sidney!).

I problemi con i bagagli sono stati più che compensati dall'incontro con Craig Relyea, il figlio del socio in affari di Steve, nonché produttore esecutivo del film, Bob Relyea. Bob è scomparso poco più di un anno fa, ma Craig, che aveva aiutato il padre a scrivere la sua autobiografia e aveva lavorato sul set de *Le 24 Ore di Le Mans* come assistente alla produzione, fu esaustivo e profondo.

Dopo una notte di riposo a San Francisco arrivò il momento di imbarcarsi sul penultimo volo, grazie al quale avremmo sorvolato la costa Ovest per approdare a Seattle.

Bob Rosen era responsabile della produzione del film e fu una figura fondamentale sul set durante l'incredibile battaglia per portare la sua ossessione sullo schermo quarant'anni fa.

È stato brutalmente onesto: «Quello che accadde a Steve mentre girammo quel film non dovrebbe capitare a nessuno».

Avevamo realizzato 17 interviste dopo aver girato tutti gli Stati Uniti.

Era tempo di salire a bordo dell'ultimo volo, quello verso casa, esausti, ma contenti.

Quinta fase

L'autunno del 2014 portò con sé gli ultimi giorni delle riprese, partendo da un viaggio lampo a Los Angeles per delle brevi, ma significative riprese con Neile, che si esibisce ancora sul palco.

Le scene che ricostruiscono alcuni eventi sono essenziali nel racconto, e queste, insieme ad una vasta selezione di fotografie, sono state filmate nel Regno Unito.

Il nostro direttore della produzione, Matt Smith, e il nostro tecnico del suono e aiuto operatore, Terry Hird, hanno svolto un lavoro incredibile portando il nostro set in giro per mezzo mondo.

Matt lo ha ribattezzato il "cadavere", denominazione che ci è valsa diverse occhiate dubbiose nelle code per i controlli in aeroporto. Questo bagaglio sovradimensionato, però, si è trasformato in uno sfondo per tutte le interviste la cui resa sullo schermo dovrebbe ripagare gli sforzi nel trasportarlo.

UN INCREDBILE ARCHIVIO INEDITO

IL SACRO GRAAL

Per oltre quattro decenni, il mitico "girato lungo milioni di metri" de Le 24 Ore di Le Mans è stata la risposta dell'automobilismo sul grande schermo dell'arca perduta. I sei mesi di nastri dell'epico film di Steve McQueen esistevano ancora? E, in caso di risposta affermativa, dove si nascondevano? Anche Neile e Chad McQueen erano convinti che fossero andati persi.

Una scrupolosa ricerca condotta tra Europa e Stati Uniti tra la fine del 2013 e l'inizio del 2014 non ebbe frutti: lo stesso risultato ottenuto da tutti coloro che l'avevano intrapresa nel passato. Alcuni vaghi indizi portavano ad un magazzino in disuso nel New Jersey. Altre persone parlavano di collezioni private in Sudamerica.

Molti supponevano che Steve McQueen avesse personalmente imposto la distruzione di tutto il materiale connesso al progetto – tranne la versione finale del film – nel 1971. Si tratta di un'ipotesi largamente riconosciuta come valida, anche perché offriva una spiegazione valida del perché tutto fosse scomparso nello stesso momento.

Tuttavia, una telefonata in tarda serata altamente speculativa a Los Angeles fatta una sera di febbraio dalle oscure profondità di Londra, e l'indirizzo, recentemente ottenuto, del luogo dove il film era stato montato, nella primavera del 1971, portarono all'arrivo di una mail, tre giorni dopo. Diceva: «Abbiamo trovato tra le 400 e le 600 scatole impolverate di nastri nascosti sotto un teatro di posa. Riportano tutte la scritta Le Mans. Non sanno di aceto, per cui potrebbero essere intatti. Lo sapremo solamente quando trasferiremo il girato dai negativi». Il responsabile degli archivi, Richard Wiseman, girò subito questa comunicazione a John McKenna, che al momento si trovava in Russia, per filmare le Olimpiadi Invernali, aggiungendo solo la domanda «Vuol dire quello che penso io?». La risposta era affermativa.

UNA RACCOLTA DI TESORI D'ARCHIVIO

Oltre alla distruzione del girato originale, la leggenda voleva che il set de *Le 24 Ore di Le Mans* fosse stato completamente chiuso, e che a nessuna troupe era mai stato permesso di filmare il dietro le quinte durante le riprese. Così come molti degli altri miti che circondano la lavorazione di questa scatola di Pandora di film, questa storia si è rivelata falsa. Di qui la scoperta di un documentario svizzero sul dietro le quinte della pellicola – chiamato *Song Of Le Mans* - abbandonato e dimenticato, rinvenuto alla fine in una cineteca a Parigi. Per giunta, un membro della troupe della Solar rivelò con nonchalance che i nastri del suo personale “dietro le quinte” erano al sicuro nel suo garage, dove erano stati riposti 40 anni prima. Grazie alla clemenza del clima californiano, avevano superato la prova del tempo. La cosa più straordinaria riguarda uno degli autisti assunti da McQueen nel 1970. L'uomo, un francese, aveva girato ore di filmati amatoriali in Super 8. Questo materiale ci fu consegnato da un museo tedesco, dopo aver passato diverse decadi nascosto in magazzino nel Messico più profondo.

«Quando Steve parlava di rompere la barriera del film, usava un linguaggio mai usato prima ad Hollywood. Nessuno avrebbe mai pensato di farlo in questo modo. Credimi, Steve era avanti coi tempi con la sua visione»

John Klawitter, produttore del documentario girato sul set

LA LETTERA A DAVID PIPER

A volte circostanze imprevedibili possono sembrare incredibilmente fortunate anche a cinici incalliti come registi e giornalisti. Addirittura un segno del destino, forse. Questo perché, mentre il team di produzione di *Steve McQueen: una vita spericolata* stava preparando la prima scaletta delle interviste, nella primavera del 2014, nessuno di loro aveva mai sentito parlare del National Film Information Service, o NFIS. L'esistenza di questo istituto era stata portata all'attenzione dell'archivista della produzione del documentario *en passant*, durante una telefonata di routine a Los Angeles. Presto, però, scoprimmo che questa organizzazione possedeva nel proprio archivio una serie di documenti relativi a *Le 24 Ore di Le Mans*, che erano state donati pochi mesi prima da Neile Adams McQueen, con un tempismo perfetto. Tra questi, anche dei contratti in originale e corrispondenze inviate dalla campagna francese in California; questi fogli sembravano essere stati congelati temporalmente nel 1970.

Tuttavia, mentre aspettavamo l'arrivo di questi documenti, ansiosi di scoprire se il materiale che ci sarebbe pervenuto sarebbe stato così allettante come sembrava dal catalogo online dei contenuti disponibili, iniziò un conto alla rovescia. Avremmo dovuto riprendere l'intervista di Gabriel Clarke a David Piper lo stesso giorno in cui il pacco sarebbe dovuto arrivare dall'America. Anche se il corriere internazionale lo avesse recapitato nella data giusta, la logistica di un cambiamento di location dell'intervista nel Surrey più profondo non avrebbe funzionato per nessuno. Nel corso della produzione del documentario, diversi nastri e documenti si sono persi per strada o sono arrivati più tardi del previsto dagli Stati Uniti. Miracolosamente, questo pacco arrivò un giorno prima. Il risultato di questa fortunata coincidenza è visibile nel film, nel momento in cui “Pipes” legge per la prima volta, 44 anni dopo la sua stesura, una lettera indirizzatagli da Steve McQueen di cui non conosceva l'esistenza.

LA STORIA DEI NASTRI

Alcuni erano solo parzialmente udibili. Altri erano chiarissimi. Alcuni venivano da collezioni private. Altri, invece, erano stati registrati per interviste su quotidiani o periodici 45 anni prima, e nessuno li aveva più ascoltati. Ma tutto il materiale audio – minuziosamente ordinato - presente in *Steve*

McQueen: una vita spericolata aveva una cosa in comune: l'inconfondibile voce di Steve McQueen.

I registi, Gabriel Clarke e John McKenna, presero due decisioni editoriali fondamentali all'inizio della pre-produzione del loro documentario. La prima riguardava i filmati d'archivio, che, per quanto spettacolari, non sarebbero bastati da soli per raccontare la storia straordinaria di quanto accaduto sul set nel 1970.

Decisero, poi, che un narratore onnisciente non sarebbe stato adatto come voce della storia del film. Lo scenario ideale prevedeva il racconto da parte dello stesso Steve McQueen. Questa scelta comportava un unico, grosso problema: dove trovare delle registrazioni del genere?

Le prime ricerche d'archivio legate al film permisero di rinvenire alcune interviste mai viste prima tra cui, una con l'emittente Anglia Tv, di Norwich, risalente al 1962. Altri ritrovamenti non erano in formato video, ma necessitavano una conversione dalla fonte originale.

Una di queste registrazioni riguardava un'intervista che McQueen concesse ad un giornale studentesco nel 1968 sul set di *Bullit*, reduce dal successo de *Il caso Thomas Crown*. L'altro audio è relativo all'unica intervista mai concessa dall'attore sull'argomento *Le 24 Ore di Le Mans*, nel 1971, in occasione del lancio dell'Ontario Motor Speedway, circuito californiano la cui storia non sarebbe durata a lungo: chiuse infatti dopo soli 10 anni. Entrambe le registrazioni furono trovate setacciando vecchi articoli di giornale, nella speranza di trovare una menzione del fatto che la conversazione era stata registrata. È proprio quello che avvenne in questi due casi. Miracolosamente, non solo entrambi gli autori erano ancora vivi, ma i nastri delle interviste erano stati conservati con cura. I due giornalisti si chiamano Steven Mori e William Edgar.

Altre fonti furono ancora più sorprendenti. Dopo essersi preso un periodo sabbatico di quattro anni da Hollywood a seguito del successo de *L'inferno di cristallo*, nel 1978 McQueen incontrò gli studenti di Cinematografia della Loyola Marymount University. Uno dei docenti del corso, Charles Champlin, un noto critico cinematografico losangelino, nel frattempo scomparso, aveva registrato l'intero incontro, particolarmente rivelatore. Da quel botta e risposta con gli studenti viene fuori il ritratto di uno Steve McQueen regista maturo, temprato dalle battaglie affrontate per realizzare le pellicole e dalle lezioni imparate.

L'intenzione era quella di dare a McQueen l'opportunità di raccontare la sua straordinaria storia dal suo punto di vista, 35 anni dopo la tragica, prematura scomparsa del "re del cool". La sua crescita, il suo background, le passioni di una vita...e il film più personale e sentito che abbia mai realizzato.

«La realizzazione del film è stata per molti versi decisamente più pericolosa della corsa stessa. Steve non aveva un grande senso del pericolo. Tutto, quindi, era portato all'estremo».

Peter Samuelson, assistente alla produzione

L'ULTIMA REGISTRAZIONE

Una delle scoperte d'archivio più toccanti sono le prime e le ultime parole che sentirete quando le luci si abbasseranno e *Steve McQueen: una vita spericolata* comincerà...

...sono parte di una chiacchierata con il Dottor W. Brugh Joy, una delle ultime persone ad aver avuto una conversazione intima con Steve McQueen prima della sua scomparsa.

Si tratta di un dialogo inedito, scoperto durante l'ampia fase di ricerca per il film; due estratti di questa conversazione aprono e chiudono la nostra pellicola.

Lo abbiamo utilizzato con il permesso del fratello dello scomparso Dottor Joy.

Poco conosciuto al di fuori degli Stati Uniti, il Dottor Brugh Joy ebbe una carriera accademica di tutto rispetto. Una pancreatite contratta in giovane età, però, gli fece riconsiderare la sua intera vita, anche dal punto di vista professionale, e alla fine degli anni Settanta era diventato l'uomo di fiducia cui l'élite di Hollywood si affidava quando la medicina convenzionale non dava i frutti da loro sperati. Per questo fu proprio lui la persona che Steve McQueen cercò di contattare, mentre si stava sottoponendo ad un trattamento sperimentale per combattere il suo cancro ai polmoni, nell'autunno del 1980.

Molto spesso, Joy registrava queste conversazioni – sia che fossero condotte *in presentia*, o telefonicamente – affinché i suoi clienti potessero ascoltarle successivamente.

In una di queste registrazioni figura una sua consulenza a Steve McQueen, in cui l'attore si apre con candore e coraggio solo sei settimane prima della sua scomparsa.

Il film si apre proprio con Steve, che si chiede se lo stress accumulato in un certo periodo della sua vita – in cui era “sotto pressione” – possa aver contribuito alla sua malattia.

La pellicola si chiude con un estratto della stessa conversazione.

«Amo sognare ad occhi aperti. Hai presente come funziona: quando sogni ad occhi aperti vai a dormire. Nella mia vita questi sogni diventano realtà».

Steve McQueen

LA CREAZIONE DELLA COLONNA SONORA

JIM COPPERTHWAITE

La creazione delle musiche per *Steve McQueen: una vita spericolata* è un processo cominciato nel momento in cui nacque l'idea di questo progetto, nel 2013. Essere coinvolti, per quanto in maniera blanda, nella fase di pre-produzione dà al compositore molto tempo per assorbire il materiale, la direzione, lo schema narrativo e lo stile del film senza dover fare le cose di corsa. Dopo aver letto delle informazioni e aver musicato un trailer realizzato di gran fretta, il primo materiale che mi pervenne furono una serie di posati dal set delle interviste. Anche queste semplici immagini fornivano dati utili circa lo stile della produzione e mi permisero di scoprire alcuni dei personaggi principali della pellicola.

Con il passare dei mesi, la pre-produzione lasciò il passo alla produzione vera e propria e il quadro diventò più chiaro, visto che mi vennero forniti maggiori dettagli, mano a mano che la sceneggiatura veniva perfezionata e affinata.

Arrivati all'autunno del 2014, fu ora di cominciare a lavorare. A quel punto della lavorazione, avevo già avuto numerose discussioni circa la direzione musicale da prendere. Ascoltammo molta musica e parlammo di cosa avrebbe potuto funzionare e cosa probabilmente no. Era tempo di prendere in mano la matita e di sedersi al pianoforte. A questo punto il film non c'era ancora, ma il montaggio era iniziato, e le scene cominciavano ad essere assemblate. Mi piace usare questo momento per abbozzare delle idee in maniera piuttosto astratta, pensare in modo ampio al film, ai suoi personaggi, alla sua narrazione, il tono della narrazione, e poi riversare idee musicali – tante - su carta senza stare a pensarci molto. 18 linee di pentagramma vuote possono intimidire, per cui prima metto le note sul foglio, meglio è.

Alla fine di novembre cominciai a lavorare nel mio studio con un primissimo montaggio della pellicola; venne caricato sul mio sistema e potei comporre dei pezzi reali – o *battute*, come siamo soliti chiamarli – per accompagnare le immagini. In questa fase mi stavo spostando dal pianoforte per assemblare una gamma di suoni che avrebbero formato i colori dell'intera colonna sonora. Essendo un pianista, sono sempre attratto dall'idea di includere il pianoforte, in un modo o nell'altro, e ho un debole per la sezione degli archi; si tratta di un suono versatile, di un mezzo straordinario capace di tessere trame astratte, condurre il ritmo in modo potente, creando momenti lirici dal grande impatto emotivo. Accanto a questi elementi più tradizionali, sviluppai una gamma di suoni elettronici, che sono organici con il resto della composizione, ma aiutano ad aumentare la gamma emotiva.

Il "Porsche Pad" è un ottimo esempio di ciò. All'inizio del processo creativo chiesi alla produzione di farmi avere delle registrazioni del suono di un motore. Servendomi di una serie di software, ho scolpito il suono del motore di una Porsche 917, grande star nel film, fino a farlo diventare un ronzio cavo, che esita, palpita e ondeggia. Questo suono sorprendentemente organico fa da sfondo ad una serie di momenti nel corso del film. Unisce la musica al più ampio mondo dei suoni del film e aiuta a dare coesione al tutto. Il "Porsche Pad" è una delle ultime cose che si potranno sentire nel film, alla fine dei titoli di coda.

Dopo Natale, all'inizio del 2015, entrammo nel vivo della lavorazione. In quella fase il montaggio si era evoluto ma era necessario produrre altra musica. Dovevo terminare il processo di scrittura a metà febbraio in modo tale da avere il tempo per registrare e mixare; per questo, la pressione era molta. Si trattava di giornate lavorative da 15-18 ore, e di dedicare a questo compito 6-7 giorni alla settimana. Affinare, togliere, ricominciare. Sono ritmi brutali per un processo che lo è altrettanto. La pelle si fa sempre più dura. Il coro celestiale di un uomo è la cacofonia inascoltabile di un altro. È la natura di questo lavoro.

Arrivò febbraio, e il montaggio diventò definitivo. Insieme al mio produttore e al mio tecnico del suono avevo un paio di settimane a disposizione per perfezionare le battute prima che tutto fosse pronto per le registrazioni. Quelle della sezione degli archi ebbero luogo a Budapest, mentre quelle del pianoforte, delle percussioni e del flicorno soprano a Londra. Quella di Budapest si rivelò un'esperienza straordinaria. Alla presenza della produzione ascoltammo finalmente della musica che non è stata prodotta servendosi di un computer. L'impatto di 21 persone reali che ci mettono l'anima nelle battute fu elettrizzante; il suono era ora vivo, ed è questo che avremmo dovuto coltivare nel prosieguo delle registrazioni della colonna sonora. Il nostro pianista, Tom Poster, aggiunse un ulteriore livello di umanità, così come il suadente flicorno soprano di Noel Langley. Il mixaggio con Nick Taylor fu la ciliegina sulla torta. Nel suo studio gli elementi della colonna sonora smisero di essere entità singola per diventarne una sola, unita. Era ordinata, affinata, raffinata e lucidata, e ci potemmo prendere il lusso di apprezzare ciò che eravamo riusciti a creare.

IL SUONO DI STEVE MCQUEEN: UNA VITA SPERICOLATA

GEORGE FOULGHAM

Claire Ellis (dialoghi/sincronizzazione/tecnico dei suoni d'archivio), Nick Adams (effetti sonori/montaggio delle atmosfere), Nas Parkash (tecnico del suono) ed io (responsabile del mixaggio finale) ci incontrammo con i registi ed il montatore per partecipare ad una "spotting session". Si tratta del momento in cui la versione definitiva del montaggio viene vista al fine di discutere di idee e requisiti fondamentali del suono.

Steve McQueen: Una vita spericolata rappresentava una sfida peculiare che includeva ogni tipo di registrazione e di suoni di dialoghi e archivi. La preoccupazione più grande, tuttavia, riguardava l'alto quantitativo di filmati d'archivio muti usati nel film.

Claire poteva cominciare a lavorare con quello che era stato fornito, e con l'integrazione di altre registrazioni dell'archivio di qualità più alta. Nick, invece, doveva affrontare l'arduo compito di dare vita ad una considerevole percentuale del film. Lo lasciammo tornare a casa per riflettere.

Quando Claire passa il suo lavoro allo studio di mixaggio, Nas comincia a mixare i dialoghi; questo implica la necessità di tirare fuori il meglio dai dialoghi e dalle registrazioni d'archivio, usando software di equalizzazione e restauro, migliorando la chiarezza e la pulizia delle registrazioni, e rendendole utilizzabili nell'ambiente 5:1 delle sale cinematografiche.

Successivamente, i compositori passano le loro registrazioni a Nas. Nel caso di *Steve McQueen: una vita spericolata*, la musica in 5:1 è costituita da diverse tracce (piano, sezione ritmica, fiati). A questo punto Nas ed io lavoriamo a stretto contatto per mixare la musica con i dialoghi. Poi il tecnico degli effetti sonori, Nick, dà il suo contributo fatto di suoni d'atmosfera.

Comincia il divertimento!

Intrecciare la storia del film attraverso il suono. Il peso della forma e l'emozione di un documentario sta sulle spalle dell'addetto al mixaggio, in stretta collaborazione con i registi. Per la prima volta, quelle automobili, una volta silenziose, urlavano e rombavano lungo la pista di Le Mans, tra gli incitamenti e gli applausi del pubblico, e anche i set del film, prima muti, avevano azione. Gli alti e bassi emotivi del documentario, resi possibili dal bilanciamento del suono, stavano prendendo forma.

Una volta passata la prima revisione del mixaggio nello studio, *Steve McQueen: una vita spericolata* fu proiettato presso il teatro di posa di Molinare. Dopo qualche lavoro di fino nei giorni immediatamente successivi, il mixaggio finale in 5:1 pensato per le sale cinematografiche era pronto per il suo viaggio finale, quello verso lo schermo.

NICK ADAMS

TECNICO DEGLI EFFETTI SONORI

Porsche 917. Ferrari 512. Due automobili iconiche della 24 Ore di Le Mans del 1970. Entrambe erano dotate di un sound fantastico e molto distintivo, apprezzato dagli appassionati di automobilismo di tutto il mondo. Il ruggito ed il crepitio del motore Porsche in pieno. Un propulsore da 5 litri, preparato per la gara: una bestia. L'ululato folle e musicale del V12 Ferrari. La colonna sonora di queste vetture doveva essere il più autentico e convincente possibile.

Per i registi, era fondamentale catturare il senso della velocità e del pericolo, insieme all'autenticità. Tutto questo aveva contribuito al successo del film di Steve McQueen. L'attenzione a questi dettagli doveva essere la stessa anche nel documentario.

Avevamo accesso a tutto l'impianto sonoro del film del 1971, ma solo mixato a dialoghi, musica e atmosfere. Quello di cui avevamo maggiormente bisogno era una fonte pulita di suoni FX, e speravamo che le registrazioni originali fossero state archiviate da qualche parte. Ovviamente si sarebbe trattato di registrazioni analogiche effettuate su un formato che potrebbe garantire un suono di buona qualità anche per gli standard attuali. Molti dei tecnici del suono francesi vennero inseriti nei crediti del film, per cui cominciammo la nostra ricerca proprio dalla Francia, partendo dai tecnici del suono locale, per sapere se qualcuno conosceva la troupe originale. Questa pista si concluse con un nulla di fatto.

Provammo a cercare nelle biblioteche del suono del Museo Porsche a Stoccarda, in Germania. Finalmente trovammo una serie di archivi sonori di corse molto validi nel Regno Unito, al Beaulieu National Motor Museum. Questo materiale audio andava decisamente bene per rendere l'atmosfera del periodo, e per le sequenze di passaggio delle vetture in pista. Si sposavano bene con l'archivio delle immagini. Ma ci servivano più dettagli, delle registrazioni delle singole vetture da più vicino.

Le immagini incredibili in 35 mm del girato del film di McQueen furono realizzati attraverso effetti fisici che davano agli spettatori l'illusione di trovarsi realmente sull'auto da corsa; anche il suono doveva metterti in quell'ottica.

Riprese da vicino di singole auto ad alta velocità; microfoni sulla vettura, posizionati vicino al motore: l'archivista del documentario, Richard Wiseman, riuscì a trovare degli on-board audio della Porsche e delle riprese ravvicinate e degli on-board della Ferrari 512 da Canepa, negli USA.

LA RICERCA DELL'AUTENTICITÀ

Il grande numero di sequenze di corsa presenti nel film faceva sì che fossimo comunque a corto di SFX per i suoni del nostro documentario. Finalmente nella raccolta di Sounddogs.com trovammo una serie di fantastiche registrazioni attuali della Porsche 917 – passaggi ravvicinati, crepitii del motore, marce scalate in entrata di curva, accelerazioni brutali in uscita di curva verso il rettilineo. Si trattava di audio che veicolavano la brutalità dell'essere al volante di queste vetture.

Alla fine, combinando tutti questi elementi, ci stavamo avvicinando all'area giusta.

Spesso, però, la registrazione di un suono non rende la percezione dello stesso dal vivo. La sfida successiva consisteva nel trovare il modo di rendere la sensazione del passaggio di auto ad una velocità pazzesca, che tocca i 300 all'ora. La folata di vento causata dal passaggio di un treno ad alta velocità, una folata violenta, che ti attrae e ti spinge. È quasi come un'esplosione.

È difficile registrare un suono del genere nel mondo reale: deve essere progettato o creato. Abbiamo usato il suono generato da uno strumento musicale, il rombo, rallentandolo per dare l'idea di uno spostamento d'aria percepito, più che udito. Abbiamo cercato di usare suoni naturali, anziché sintetizzati, per aumentare le sensazioni.

I propulsori di un'auto da corsa, se portati ad alti giri, presentano delle frequenze sonore molto elevate, come quello di una chitarra elettrica senza basso. Abbiamo quindi creato un altro strato sonoro, costituito dal rumore degli pneumatici e degli spostamenti d'aria per aumentare la sensazione di velocità, e dare peso al suono. Abbiamo anche aggiunto ruggiti di animali nelle fasi di accelerazione più estrema.

I rumori delle componenti aerodinamiche della vettura in movimento e quello del vento sono stati aggiunti alle riprese nell'abitacolo, così come i detriti sparpagliati sull'asfalto mentre le auto sfrecciano. Tutti questi dettagli sonori sono stati accentuati per dare un valore aggiunto all'esperienza della velocità.

Un documentario destinato al grande schermo dedicato a queste vetture da corsa con un suono 5:1 in surround rappresenta una grande opportunità per chi si occupa del suono, ed è estremamente divertente per gli addetti al mixaggio. Se anche solo una frazione del nostro divertimento nel lavorare trasparisse sullo schermo, potremmo dire di avere avuto successo.

CAST TECNICO

GABRIEL CLARKE

Regista/Sceneggiatore

Gabriel Clarke è un pluripremiato giornalista e regista.

Ha studiato giornalismo, e ha lavorato per stampa, radio e TV prima di approdare ad ITV – emittente televisiva britannica – nel 1991. Gabriel è stato nominato tre volte reporter sportivo dell'anno dalla Royal Television Society e si è aggiudicato diversi riconoscimenti di questa organizzazione per la produzione televisiva e creativa, lavorando parallelamente a diversi documentari.

Nel 2008, Clarke ha scritto e co-diretto *Clough*, ritratto del compianto allenatore di calcio inglese candidato al Grierson Documentary Prize. Nel 2010 ha scritto e co-diretto il documentario dedicato al mondo dell'automobilismo *When Playboys Ruled The World*, particolarmente apprezzato dalla critica per lo sguardo sul cambiamento delle dinamiche di sport e celebrità. Nel 2011, lavorò poi, sempre come sceneggiatore e regista, a *The Fight Of Their Lives*, pellicola che ripercorre la storia del dimenticato campione di boxe Gerald McClellan. Il film è stato nominato al BAFTA come miglior documentario.

Tra il 2012 ed il 2014, Gabriel sviluppò la serie Sports Life Stories, che ha vinto il premio dell'Associazione dei giornalisti sportivi (SJA) come programma dell'anno 2014.

Gabriel è il figlio del regista Alan Clarke; tra le sue pellicole, ricordiamo *Scum*, *Made in Britain*, *Rita*, *Sue e Bob in più*, *Elephant* e *The Firm*.

JOHN McKENNA

Produttore/Regista

John ricopre per la prima volta il ruolo di regista e produttore di un documentario per il grande schermo, dopo aver lavorato a diversi documentari televisivi nel Regno Unito. John ha collaborato con Gabriel Clarke a *The Fight of their Lives*, candidato ad un BAFTA come miglior documentario nel 2012.

John ha anche prodotto e diretto *Clough* (2009), candidato ad un Premio Grierson, e il documentario dedicato al mondo dell'automobilismo *When Playboys Ruled the World* (2011).

John ha lavorato per 13 anni ad ITV Sport nel Regno Unito, cominciando come runner per poi diventare direttore creativo, prima di diventare freelance nel 2009.

McKenna ha vinto diversi riconoscimenti per sigle televisive, montaggi e regia di eventi dal vivo; tra questi, quattro Royal Television Society Awards. Ha coordinato la copertura vincitrice di un BAFTA delle Paralimpiadi del 2012 di Channel 4, ed è stato candidato altre due volte ad un BAFTA.

John gestisce anche un team di successo che si occupa di trailer promozionali; il suo gruppo di lavoro ha realizzato contenuti di questo tipo per gli ultimi due Mondiali di calcio, gli Europei di calcio ed i Giochi Olimpici.

ANDREW MARRIOTT

Produttore esecutivo

Andrew Marriott vive per il *motorsport*: ha lavorato in diversi ambiti legati a questo sport per cinquant'anni. I suoi percorsi di carriera paralleli includono il giornalismo televisivo e su carta, di cui si occupa ancora oggi, e la fondazione di quella che sarebbe diventata per tre decenni, una delle agenzie di marketing e sponsorizzazioni sportive più grandi d'Europa, la CSS Promotions.

Ha lavorato in oltre quaranta paesi ad una gamma di eventi che comprende Birmingham SuperPrix, il Rally Hong Kong-Beijing, il Gran Premio di motociclismo del Sudafrica e la gara di motoscafi al porto di Londra. Si è occupato di campagne di sponsorizzazione per aziende del calibro di British American Tobacco, Halfords, Canon, Orange e Ford. Ha lavorato a stretto contatto con una serie di campioni del mondo, tra cui Mario Andretti, Mike Hailwood, James Hunt, Barry Sheene, Jackie Stewart e Jody Scheckter, che dormì sul pavimento dell'appartamento di Marriott agli albori della sua carriera.

Ha lavorato come giornalista per ITV, ESPN, The Sun e il Daily Express; attualmente, è in forza al canale statunitense Fox Sports.

Andrew ha anche avuto una carriera di successo nel mondo dei rally in qualità di navigatore, vincendo eventi internazionali nel Regno Unito ed in Sudafrica, e più recentemente la più lenta MPG Marathon, gara all'insegna del risparmio di carburante, sempre al fianco di un suo amico di vecchia data, Andy Dawson.

BONAMY GRIMES

Produttore esecutivo

Bonamy Grimes ha fondato Skyscanner dal suo attico a Londra all'inizio del 2002. La società è oggi la più grande al mondo nel settore delle ricerche indipendenti legate ai viaggi. Skyscanner ha un valore stimato di oltre un miliardo di dollari, ed impiega oltre 650 persone nelle diverse sedi in giro per il mondo.

Dopo aver deciso recentemente di abbandonare l'impegno giornaliero nella società, Bonamy ha deciso di ritornare alle radici della sua famiglia, prestando le sue abilità al mondo della produzione e distribuzione cinematografica. Suo padre Bruce Grimes era uno scenografo attivo sia sul piccolo che sul grande schermo, e anche tre zii lavoravano nello stesso settore. Uno di questi, Stephen Grimes, vinse un Oscar per il suo lavoro a *La mia Africa*.

All'età di 14 anni, Bonamy assistette dal vivo al sorpasso di Nigel Mansell ai danni di Nelson Piquet durante il Gran Premio d'Inghilterra del 1987, a Silverstone; da allora, è un grandissimo appassionato di corse automobilistiche. Non stupisce, dunque, che Bonamy non abbia esitato un secondo quando gli è stata offerta la possibilità di essere coinvolto nel progetto di Steve McQueen: Una vita spericolata.

BARRY SMITH

Produttore esecutivo

Barry è il co-fondatore di Skyscanner. Smith ha anche investito e svolto lavori di consulenza per diverse società tecnologiche, serve da mentore a diverse startup nello stesso settore e fa parte del consiglio dell'organizzazione di beneficenza imprenditoriale, NEF.

Oltre ad essere produttore esecutivo di Steve McQueen: Una vita spericolata, Barry è stato anche responsabile della strategia *digital* del film, aiutando a creare una community globale di fan di McQueen, di automobilismo e di cinema sui *social media*. Barry crede che la tecnologia giocherà un ruolo sempre più significativo nel futuro della diffusione di contenuti a livello mondiale, e che i cambiamenti in atto nell'industria cinematografica siano solo all'inizio.

DAVID GREEN

Produttore esecutivo

David Green era un giovane avvocato quando contribuì a proporre alla società di archivio fotografico di Bill Gates, la Corbis, un allargamento del proprio core business: perché non rappresentare anche i diritti di personalità iconiche le cui foto erano incluse nella collezione di Gates di oltre 100 milioni tra le immagini più memorabili mai scattate?

Molti contratti, diverse acquisizioni ed alcuni anni di duro lavoro dopo, GreenLight, divisione di Corbis, sarebbe diventata leader in questo peculiare campo, gestendo l'immagine di figure iconiche come Albert Einstein, Andy Warhol, Johnny Cash, e Steve McQueen. I contratti perfezionati, i casi e commenti di David sono stati oggetto di articoli su The New York Times, Wall Street Journal, la BBC, e Forbes magazine, tra gli altri.

Lavorando a stretto contatto su diversi progetti, Chad e David legarono grazie alla passione in comune per le vetture veloci e le moto. Poco dopo, la McQueen Racing LLC fu creata per condividere con gli appassionati di automobilismo il DNA della famiglia di McQueen e l'amore per la velocità e portare avanti il lascito inconfondibile del "re del cool".

David ha lavorato in precedenza come consulente di produzione a diversi progetti pluripremiati cinematografici e televisivi. David è un vero appassionato di automobilismo e motociclismo, e ama continuare a sviluppare progetti per McQueen Racing, partecipare a gare, e avere la memorabile opportunità di cercare di star dietro a Chad McQueen quando guida sui rilievi dei canyon di Malibu.

DAVID REEDER

Produttore esecutivo

David collabora con la fondazione McQueen e la McQueen Racing ad una varietà di progetti commerciali e legati al mondo dell'intrattenimento dal 2005. In quanto responsabile di GreenLight, società di consulenza e di rappresentanza nel mondo dello spettacolo a livello globale di proprietà di Bill Gates, David ha supervisionato l'uso del nome e dell'immagine di Steve McQueen in una serie di campagne pubblicitarie di alto profilo in diversi mercati nel mondo. David è spesso citato dalla stampa come esperto dell'uso delle celebrità nella pubblicità e, più nello specifico, della rappresentazione di personalità iconiche da utilizzarsi per un ampio spettro di attività di natura commerciale.

Nel 2012, David ha creato Reeder Brand Management, una piccola agenzia di rappresentanza e licensing con sede a Los Angeles, in California. Reeder Brand Management offre servizi di consulenza sul licensing dell'immagine di diverse celebrità a brand globali e rappresenta in esclusiva una serie di personalità conosciutissime del mondo dello spettacolo, tra cui Alfred

Hitchcock, Evel Knievel, Orson Welles, Chris Farley e la sempreverde bellezza da 10 e lode, Bo Derek.

JAMIE CARMICHAEL

Produttore esecutivo

Jamie, presidente della divisione cinematografica di Content Media, è un veterano di questo settore. Dopo due anni passati in viaggio e cinque di lavoro nell'ambito della produzione, Jamie trascorse due anni alla Majestic Film and Television International di Guy East, due alla Lumiere Pictures di Jean Cazès, e poi altri sette alla Icon Entertainment International di Mel Gibson e Bruce Davey. Jamie ha aperto gli uffici internazionali di Content a Londra nel 2002. Attualmente, Jamie vive a Los Angeles.

Tra i film a cui Jamie ha lavorato ricordiamo: *Balla coi lupi*, *Lezioni di piano*, *Via da Las Vegas*, *A spasso con Daisy*, *Transamerica*, *Thank You For Smoking*, *Departures*, *The Doors: When You're Strange*, *Fish Tank*, *The Cooler*, *The Pact* e *Jimi: All Is By My Side*.

RICHARD WISEMAN

Responsabile dell'archivio

Lo username su Twitter di Richard Wiseman è @archiveanorak (nerd degli archivi): basta questa informazione per inquadrare il personaggio. Il suo entusiasmo nel ritrovare filmati perduti o inutilizzati da tempo di macchine che girano in tondo è quasi imbarazzante. Sebbene avessero già lavorato con lui al documentario *Hunt and Sheene: When Playboys Ruled The World*, andato in onda su ITV, John e Gabriel sono stati talmente pazzi da avvalersi un'altra volta dei suoi servizi per *Steve McQueen: una vita spericolata*.

Prima di creare scompiglio nei budget di produzione grazie alla sua incapacità di contare e condurre con maestria Chad McQueen nel castello francese sbagliato, Richard ha lavorato come giornalista per Sky TV Guide, The Radio Times, e Nuts magazine. Ha collaborato per molti anni con ESPN Classic, e ha passato diversi mesi invernali concentrandosi sul lancio di Sky Sports F1. Richard è anche stato consulente d'archivio per *Rush*, *1*, e *Weekend Of A Champion*, tutte incentrate sul mondo dei motori.

MATT WYLLIE

Responsabile del montaggio

Matt ha iniziato la sua carriera di produttore presso la ISL, una grossa società di marketing sportivo. Da 15 anni Matt è un montatore e produttore freelance; ha collaborato con le emittenti inglesi più importanti e con diversi canali televisivi nel resto del mondo. Il lavoro di Matt gli è valso una serie di riconoscimenti, tra cui quello della Royal Television Society per la migliore sequenza creativa nel 2005 e per il miglior contenuto nel 2007, oltre al premio Sportel Golden Podium nel 2008. Matt ha lavorato a programmi vincitori di premi BAFTA e Emmy e ha fatto parte del team di montaggio dell'acclamato documentario *Clough*, che è stato nominato al prestigioso premio Grierson nel 2009. Nel 2012, Matt ha partecipato nuovamente alla cerimonia di premiazione dei BAFTA, in virtù della candidatura di *The Fight of their Lives* come miglior documentario.

Matt si è inoltre occupato del montaggio di *Keane & Vieira: Best of Enemies* – che ha ottenuto il plauso della critica - e della serie trasmessa nel Regno Unito Sports Life Stories, che si è aggiudicata il premio SJA Sports come Programma dell'anno nel 2014. Recentemente gli è inoltre stato conferito il prestigioso premio Remi from World Fest – Houston, per il suo montaggio del cortometraggio Perfect State.

MATT SMITH

Direttore della fotografia

Matt Smith lavora da oltre vent'anni come cameraman freelance e direttore della fotografia, occupandosi di diversi progetti candidati a premi BAFTA e Grierson in una carriera che lo ha visto spaziare tra opere drammatiche, documentari e intrattenimento.

I suoi lavori più recenti sono legati alla ricostruzione di eventi realmente accaduti, passando da *Stockwell* – un racconto storicamente accurato degli eventi che hanno portato agli attacchi terroristici sulla metropolitana di Londra – alla narrazione della storia vera del Midnight Express.

Oltre alla ricostruzione di fatti realmente accaduti, Matt si è specializzato nella realizzazione di promo sportivi e documentari; sono state queste esperienze lavorative a portarlo a collaborare al progetto di *Steve McQueen: una vita spericolata*.

GEORGE FOULGHAM

Supervisore del missaggio delle nuove registrazioni

George Foulgham è uno dei più rispettati tecnici di missaggio e doppiaggio nel settore, in particolare nell'ambito dei documentari, sia cinematografici che televisivi. Nel 2002, George si è spostato alla Molinare, dopo aver iniziato la sua carriera presso i Video London Sound Studios, dove fu uno dei pionieri della transizione del missaggio sonoro all'epoca dei video. Dopo il passaggio a Molinare, la reputazione di George come competente tecnico del missaggio lo ha portato a ricevere un grande numero di candidature a premi del settore; molte di queste si sono convertite in vittorie. Tra queste, il premio BAFTA Sound Factual Craft per *Trawlermen* – una produzione BBC – nel 2010, e diversi riconoscimenti della UK Screen Conch per progetti quali il film Premio Oscar *Man On Wire* e il Premio Grierson *Mugabe & the White African*, e il Premio RTS per il miglior suono per la serie della BBC *Fighting The War*, ottenuto nel 2003.

George e il suo team di lavoro per *Steve McQueen: una vita spericolata* hanno dato il medesimo contributo al film *Virunga*, candidato al BAFTA e all'Oscar nel 2015, e hanno collaborato alla realizzazione di due documentari per il grande schermo presentati al Festival di Sundance nel 2015, *Listen to Me*, *Marlon* e *Dark Horse*, vincitore del premio World Documentary Audience alla kermesse.

JIM COPPERTHWAITE

Compositore

Jim Copperthwaite vanta un diploma in Musica focalizzato in particolare sulla composizione. Copperthwaite - polistrumentista e specialista nella realizzazione di musica attraverso l'uso dei computer – nella prima parte della sua carriera ha lavorato ad una serie di progetti nel mondo dell'elettronica d'avanguardia, che gli sono valsi il plauso di John Peel (BBC Radio One), *The Wire*

e BBC Radio Three. L'invito di MTV a lavorare ad una serie di progetti a metà degli anni Novanta ha portato naturalmente a delle opportunità legate al piccolo e al grande schermo. Vent'anni dopo, Copperthwaite è ricercato per spot televisivi (Sony, Rolls Royce, Nike, Range Rover, EE, Honda), installazioni artistiche, film e televisione.

Tra i suoi lavori più recenti ricordiamo diversi spot pubblicitari nel Regno Unito per EE, la serie trasmessa da ITV Sports *Life Stories* – attualmente alla terza stagione – un documentario che ripercorre per conto della FIFA il Campionato del Mondo di calcio del 2014 e una serie di tracce per il catalogo di produzione musicale della EMI. Il suo contributo a questa libreria musicale è di oltre 900 tracce, molto richieste per opere di sincronizzazione nei migliori spot, promo e serie tv in tutto il mondo. Jim, inoltre, ha passato diversi anni in tour in giro per il mondo con la band Aqualung e ha lavorato in qualità di produttore, performer, e *re-mixer*.

Attualmente lavora in un silos convertito ad abitazione nel Somerset in cui divide il suo tempo tra il lavoro con un attrezzatura elettronica esoterica e l'allevamento di maiali, con connessa produzione di salumi e formaggi di alta qualità.

IL CAST

LA FAMIGLIA

CHAD McQUEEN

Chad McQueen, figlio di Steve, ha vissuto sinora un'esistenza decisamente ricca di esperienze, che lo ha visto impegnato nella recitazione, nella produzione, nell'automobilismo da corsa a livello professionale e nelle arti marziali a livello mondiale; quest'ultima esperienza gli ha permesso di partecipare ad entrambi i film di *Karate Kid* negli anni Ottanta. Sicuramente può averlo agevolato il fatto che il suo insegnante personale di karate fosse un amico di suo padre, un tale Chuck Norris! Nonostante sia stato vittima di un gravissimo incidente a Daytona nel 2006 – al volante di una Porsche, per uno scherzo del destino – Chad non ha perso il suo amore per le corse, e ricorda perfettamente l'estate del 1970, trascorsa in compagnia dei migliori piloti al mondo. Come gli spettatori avranno modo di vedere nel documentario, Chad ha vissuto con grande entusiasmo il suo ritorno a Le Mans dopo oltre quarant'anni da quel periodo magico. Chad non ha mai avuto problemi a capire istintivamente quello che suo padre stava cercando di portare sul grande schermo grazie a *Le 24 Ore di Le Mans*. Chad è molto contento del fatto che il film realizzato da Steve sia ora considerato un classico cinematografico, nonché il più iconico film legato al mondo delle corse e ai piloti mai realizzato.

NEILE ADAMS McQUEEN

Neile, prima moglie di McQueen in quella che sarebbe stata di gran lunga la sua unione più duratura, era molto più famosa di lui quando si conobbero, a metà degli anni Cinquanta. All'epoca, Neile era la protagonista femminile di una serie di musical di Broadway, mentre Steve era un attore senza un soldo alla ricerca della notorietà, pur essendosi diplomato alla famosa scuola di recitazione di Lee Strasberg. Si trasferirono insieme a Los Angeles, si sposarono e scommisero giustamente sul successo di Steve sul piccolo e sul grande schermo.

Tra la metà e la fine degli anni Sessanta, Steve e Neile costituivano la coppia più glamour del periodo della presidenza di Lyndon Johnson. Come si può vedere nel film, però, il loro lungo e felice matrimonio si sgretolò completamente durante le riprese de *Le 24 Ore di Le Mans*. Il divorzio della coppia – finalizzato nel 1972 – fu inusualmente amichevole e Neile e Steve risolsero i loro diverbi all'epoca della tragica nonché prematura morte dell'attore, nel 1980. Trentacinque anni dopo, all'età di 83 anni, Neile continua a deliziare il pubblico con i suoi spettacoli da solista.

DEREK BELL

Derek Bell è una leggenda di Le Mans: ha vinto la storica gara cinque volte. Ha inoltre corso in Formula 1 tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio dei Settanta, guidando per Ferrari e McLaren.

I piloti gareggiavano più per la gloria che per i soldi in un'epoca in cui «le corse erano pericolose ed il sesso sicuro», e quindi, come Derek ha confidato a Gabriel Clarke durante una lunga intervista per il nostro film, «essere pagato 200 dollari al giorno per guidare vetture meravigliose in un film che vedeva protagonista Steve McQueen sembrava un gran bell'affare».

Derek e Steve diventarono molto presto amici, nonostante il fatto che Bell fu vittima di uno degli incidenti più gravi della sua carriera mentre stava guidando a velocità sostenuta durante le riprese

di una scena sul set di *Le 24 Ore di Le Mans*. A causa di un danno di natura elettrica, la Ferrari 512S – uno dei modelli più iconici del Cavallino Rampante - che stava guidando prese fuoco alla curva Indianapolis. Nonostante il fumo, le fiamme ed il calore, Derek riuscì a slacciare le cinture e a scagliarsi fuori dall'abitacolo, non prima di accusare delle ustioni al viso.

Esistono ancora delle tremolanti riprese di questo incidente, e le immagini ricostruiscono una dinamica incredibilmente simile a quella dell'incidente occorso a Niki Lauda – anch'egli, per ironia della sorte, al volante di una Ferrari – che costituisce il cuore della trama della pellicola di Ron Howard, *Rush*.

La versione di Derek Bell della storia del suo impressionante incidente è parte del film *Steve McQueen: una vita spericolata*. A dispetto della sua spettacolarità, questo incidente non fu il peggiore occorso ad un pilota professionista sul set de *Le 24 Ore di Le Mans* durante quell'adrenalinica estate del 1970.

Ma cosa ne fu della Ferrari distrutta dalle fiamme? I suoi rottami carbonizzati furono accuratamente ricostruiti nel prosieguo degli anni Settanta. La vettura finì per essere acquistata dal leggendario batterista dei Pink Floyd, Nick Mason, negli anni Ottanta. La 512S è uno dei pezzi di punta della collezione di auto del percussionista.

JONATHAN WILLIAMS

In *Steve McQueen: Una vita spericolata* figura l'ultima intervista concessa da Jonathan Williams, il laconico pilota inglese che ha perso la sua battaglia contro il cancro il 31 agosto del 2014.

Astro nascente del firmamento dell'automobilismo degli anni Sessanta, Williams fu selezionato personalmente da Enzo Ferrari per far parte della scuderia di Maranello, e fece il suo debutto per il Cavallino Rampante in Messico, nel 1967. Dotato di uno spiccato dono per l'apprendimento delle lingue, Jonathan era in grado di parlare italiano quasi perfettamente, e ciò gli permise di ambientarsi molto bene a Maranello. Successivamente, le sue competenze linguistiche gli permisero di fare da pilota personale di Alessandro de Tomaso, quando spostò la sua attenzione dall'automobilismo all'aviazione.

Jonathan, oltre ad essere un amico di lunga data del suo omonimo Frank Williams, aveva un'amicizia in comune con il leggendario proprietario della scuderia di Grove: si tratta di uno dei maggiori talenti inespressi periti anzitempo in Formula 1, il brillante Piers Courage. Jonathan perse gran parte del suo interesse nei confronti delle corse automobilistiche dopo la tragica morte di Courage, scomparso durante il Gran Premio d'Olanda del 1970. I sei mesi passati da Williams a guidare sul set de *Le 24 Ore di Le Mans*, ogni giorno, fino a 10 ore di fila, servirono da catarsi per Jonathan dopo la morte di Piers, e furono l'atto conclusivo della sua carriera da pilota professionista.

Prima dell'inizio ufficiale delle riprese, Williams guidò la Porsche 908 di proprietà di Steve McQueen durante la 24 Ore di Le Mans del 1970; la vettura fu iscritta alla gara per fungere da camera car. La Porsche 908 concluse la gara in nona posizione, e l'equipaggio avrebbe potuto fare di meglio, considerando che Williams dovette fermarsi ogni 20 minuti per cambiare i nastri della telecamera...

Jonathan racconta tutta la storia dell'estate che cambiò per sempre la sua vita in Steve McQueen: *Una vita spericolata*. Durante i titoli di coda, il tributo alla memoria di Williams comprende anche una ripresa di Jonathan alla guida nel 1970.

Molti piloti furono coinvolti da Steve McQueen nella realizzazione de *Le 24 Ore di Le Mans*; a tutti fu chiesto di tenere sempre il passo che mostravano in gara. Tra questi, David Piper, anch'egli

protagonista di una lunga intervista nel documentario, e leggende della Formula 1 del calibro di Jo Siffert, Pedro Rodriguez e Mike Parkes. Questi ultimi furono vittime di un tragico destino comune: morirono tutti in seguito ad incidenti di gara nel prosieguo degli anni Settanta. Questo periodo è considerato l'era più spettacolare ma anche più mortale dell'automobilismo su pista.

DAVID PIPER

La decisione da parte di David Piper di accettare l'offerta di guidare auto da corsa durante le riprese de *Le 24 Ore di Le Mans* finì per cambiargli radicalmente la vita.

"Pipes", che deve il suo soprannome alla sua abitudine di fumare la pipa in *pitlane*, corse saltuariamente in Formula 1 tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio dei Sessanta, per poi specializzarsi nella guida di auto da corsa nel prosieguo di quest'ultima decade, viaggiando per il mondo non solo per partecipare a gare, ma anche per commercializzare vetture di questa tipologia.

Dopo aver concluso la 24 Ore di Le Mans in sesta posizione al debutto, nel 1963, Piper continuò la sua ascesa negli anni Sessanta, surclassando l'asso svizzero della Formula 1 – nonché suo collega sul set de *Le 24 Ore di Le Mans* - Jo Siffert alla 200 Miglia di Norisring nel 1968. Nella 24 Ore di Le Mans del 1970, occasione in cui la troupe della Solar Productions iscrisse una camera car per effettuare riprese, David rimase saldamente al terzo posto per molto tempo, finché sfortunatamente il suo *co-équipier* andò a sbattere nel corso della notte, finendo per precipitare in classifica. Quella sarebbe stata la sua ultima gara ufficiale.

Tre mesi dopo l'inizio delle riprese de *Le 24 Ore di Le Mans*, infatti, Piper fu vittima dell'incidente più grave durante la produzione del film. Mentre stava girando una scena di corsa di routine – se così si può definire l'affrontare curve veloci ad oltre 200 km/h – la Porsche 917 di David impattò contro le barriere, distruggendosi e causando a Pipes dei danni agli arti inferiori talmente gravi da costringere i medici all'amputazione della gamba destra sotto il ginocchio.

David ha commentato così il suo incidente durante l'intervista con Gabriel Clarke: «Non ho mai capito le cause del mio incidente. Persi completamente il posteriore della vettura...».

Piper, però, non si è ritagliato una figura da eroe tragico, e, grazie ad una protesi, è diventato un campione di gare con auto d'epoca negli anni Novanta, continuando nel contempo la sua carriera come rivenditore di auto. *Steve McQueen: una vita spericolata* offre a David una prova scritta della stima che McQueen nutriva nei suoi confronti, sia come pilota, che come persona.

IL RESTO DEL CAST

SIEGFRIED RAUCH

Sigi Rauch, uno degli attori cinematografici più rispettati della Germania Ovest del Dopoguerra, ne *Le 24 Ore di Le Mans* interpretava Erich Stahler, spietato pilota tedesco numero uno in Ferrari, che ricorda molto un certo Michael Schumacher, approdato a Maranello una trentina di anni più tardi. Nella vita reale, Rauch non potrebbe essere più diverso da Stahler: l'attore vive un'esistenza tranquilla nella Baviera rurale, dove la troupe di *Steve McQueen: una vita spericolata* si è recata a visitarlo. Nel 1970, "Sigi" desiderava tentare il passaggio dalla cinematografia tedesca a quella in lingua inglese; ebbe l'occasione che aspettava da una vita quando fu scelto per interpretare l'antagonista di Steve McQueen ne *Le 24 Ore di Le Mans*. Rauch e McQueen divennero amici fuori dal set, e Sigi passò il Natale del 1970 a casa di Steve, a Los Angeles. Tra i due si creò un legame speciale che rimane tuttora. Rauch finì per interpretare ufficiali tedeschi - parlando in inglese, ma potendo contare su un accento autentico – in una serie di film degli anni Settanta sulla Seconda

Guerra Mondiale, tra cui *Patton, generale d'acciaio*, *La notte dell'aquila* e *Amici e nemici*. Ancora molto richiesto, nonostante i suoi 82 anni, Rauch, secondo IMDB, ha recitato in 128 film. Il numero reale, però, è probabilmente ancora più alto.

LOUISE EDLIND

Louise Edlind, una star in patria, in Svezia, sin dalla tarda adolescenza grazie alla sua partecipazione come presentatrice a vari programmi della TV svedese, sfruttò la sua intelligenza per diplomarsi presso l'Accademia di Arte Drammatica di Stoccolma a poco più di vent'anni. I suoi tentativi di lanciarsi nel mondo cinematografico in lingua inglese sembravano essere infruttosi, fino a quando una convocazione a sorpresa a Parigi la portò a partecipare ad un'audizione per un film hollywoodiano top secret. Si trattava di *Le 24 Ore di Le Mans*, pellicola che le permise di trascorrere sei mesi indimenticabili al Circuit de la Sarthe al fianco di Steve McQueen. Seguirono altre offerte da Londra e Los Angeles, ma Louise optò per un cambio radicale di carriera, e diventò un rispettato membro del Parlamento svedese. La sua intervista per *Steve McQueen: una vita spericolata* è il primo resoconto di Edlind delle esperienze che le cambiarono la vita durante l'indimenticabile estate del 1970.

HAL HAMILTON

Dotato di un laconico accento scozzese-statunitense e di un talento naturale per la narrazione, Hal Hamilton è uno degli intervistati che appare nel documentario. Si tratta dell'esatto contrario del ruolo prominente che gli era stato promesso ne *Le 24 Ore di Le Mans*: sue sarebbero state decine di righe di dialoghi. Questo era quello che figurava nella versione originale della sceneggiatura, che, come evidenziato chiaramente nel nostro film, fu modificata drammaticamente nel corso della produzione del film. Hamilton fu originariamente scritturato grazie al suo essere una stella nascente nel panorama televisivo statunitense, e per la sua abilità di guidare vetture ad alta velocità, in virtù della sua "carriera del weekend" da pilota dilettante. Hal guadagnò più denaro che plauso della critica per il suo ruolo in *Le 24 Ore di Le Mans*, ma le sue acute osservazioni riguardo alla vita sul set in Francia nel 1970 rendono la sua voce meritevole di essere ascoltata.

MICHAEL KEYSER

Il mondo venne a conoscenza per la prima volta della straordinaria storia dietro le riprese di *Le 24 Ore di Le Mans* grazie ad un libro pubblicato per la prima volta nel 1999, *A French Kiss With Death*. Il suo autore è un americano dalla voce profonda e con una passione di lunga data per l'automobilismo sportivo, sia come spettatore, che come pilota e team manager, e da sempre legato da un'amicizia profonda con il compianto Jonathan Williams. Michael Keyser è considerato uno dei pochi veri esperti nel mondo riguardo a quello che successe nelle campagne francesi nella seconda parte del 1970. Per questo motivo, la presenza di Keyser nel film in qualità di intervistato era imprescindibile. Durante la produzione del documentario, Keyser ha fornito anche una moltitudine di documenti e di immagini dal set.

ALAN TRUSTMAN

Alan Trustman – dotato di un'intelligenza vivace – è riuscito ad intraprendere carriere di successo in diversi settori nel corso di una vita unica e ricca di avvenimenti. Dopo il diploma alla scuola di legge di Harvard come primo della classe, Alan divenne il più giovane socio della storia nel suo

studio di Boston, per poi lavorare così alacremente da potersi permettere di andare in pensione a soli 37 anni, con contributi. Ciò gli permise di avere abbastanza tempo per dedicarsi alla stesura di una sceneggiatura basata su un'idea che gli era balenata sin dal primo momento in cui si era reso conto che una delle finestre del suo ufficio dava su una banca. Cosa sarebbe successo se un uomo abiente avesse pianificato e commesso la perfetta rapina in banca, solo per dimostrare di esserne in grado? Trustman finì per scrivere *Il caso Thomas Crown* in soli trenta giorni. Inizialmente scettico riguardo alla scelta di Steve McQueen per il ruolo del protagonista – Alan aveva in mente Sean Connery – Trustman adattò la sceneggiatura al “re del cool”.

McQueen fu talmente colpito dal lavoro di Trustman da insistere affinché Alan si occupasse dell'adattamento di *Bullitt* – girato nello stesso anno, il 1968 – per ottenere lo stesso, ottimo risultato. Successivamente, ad Alan fu chiesto di perfezionare la sceneggiatura del progetto successivo di Steve, *Le 24 Ore di Le Mans*. Un incontro burrascoso a casa di McQueen – di cui Trustman offre un amaro resoconto nel documentario – portò ad una rottura definitiva tra i due, e pose *de facto* fine alla sua carriera da sceneggiatore a Hollywood. “Tutto d'un tratto il telefono smise di suonare”, ricorda Trustman. Trustman non si lasciò abbattere e si buttò in due carriere completamente nuove, nel mondo dello scambio di valute e della compravendita di metalli preziosi. La sceneggiatura, però, è stato il suo vero amore lavorativo; per questo, Trustman si commosse visibilmente quando gli fu conferito il premio alla carriera a Cannes nel 2013, nell'ambito dell'evento ‘For The Love Of Film’ della kermesse.

«Lo convinsi che ogniqualvolta arrivasse sul set, a prescindere da quello che avrebbe detto il regista, avrebbe dovuto recitare questo mantra: decido io ciò che è giusto e ciò che è sbagliato, e non devo dare spiegazioni a riguardo a nessuno. Non cercherò la rissa, ma se sarai tu a farlo, ti ucciderò. Lo ripeteva sempre a se stesso quando si recava sul set, a prescindere dalle indicazioni ricevute».

Alan Trustman, sceneggiatore

JOHN KLAWITTER

Poche persone vissero la turbolenta parabola americana degli anni Sessanta e dell'inizio degli anni Settanta come John Klawitter. Laureatosi alla UCLA negli idillici primi anni Sessanta, fu presto assunto dall'intelligence militare come interprete della CIA nella Guerra del Vietnam, all'epoca agli albori. Alla fine degli anni Sessanta, Klawitter perfezionò un cambio radicale di carriera, scegliendo di realizzare documentari dedicati ai movimenti studenteschi di protesta di quegli anni. La sua amicizia con l'illustratore preferito di McQueen, Nikita Knatz, portò all'invito a realizzare il documentario ufficiale della Solar riguardo al dietro le quinte a Le Mans. Dopo *Le 24 Ore di Le Mans*, divenne il direttore creativo della Disney Studios. La sua biografia agrodolce *Tinseltown Wilderness* è un'opera illuminante. I 44 minuti del documentario *Le Mans: The Race, The Movie*, girato da Klawitter, sembravano essere andati perduti, finché lo scorso anno “Mad Jack” trovò i nastri del film nascosti nei meandri del suo garage in California.

PETER SAMUELSON

«Quando sono arrivato a Le Mans, ero un ragazzino; quando me ne sono andato, ero un uomo»: questa la descrizione di Peter Samuelson della sua esperienza sul set del film di Steve McQueen. Per sua stessa ammissione, fu il padre di Samuelson, all'epoca responsabile europeo di Panavision, ad assicurarsi grazie a qualche telefonata che il figlio – all'epoca studente ventunenne di Storia Antica un po' nerd – potesse entrare a contatto “con il mondo reale” durante le vacanze estive del 1970. Entrato al Solar Village come tuttofaro, nel giro di pochi mesi Samuelson divenne una delle figure chiave della produzione, durante le riprese delle svariate scene di gara del film

presso il circuito. Comprensibilmente, dopo un'avventura del genere, la vita universitaria al suo ritorno in Inghilterra gli sembrava piuttosto monotona; fu così che ben presto Samuelson si trovò ad Hollywood, facendo carriera fino a diventare uno dei produttori più influenti. Per uno scherzo del destino, uno dei suoi progetti di maggior successo al box office negli anni Ottanta fu *La rivincita dei nerds*.

HAIG ALTOUNIAN

Leggenda dell'automobilismo vuole che i meccanici in quanto a cinismo battano addirittura i giornalisti. Ma, come si può vedere nel nostro documentario, gli occhi di Altounian si illuminano ancora quando parla del suo periodo come meccanico personale di Steve McQueen. Altounian fu inviato da Porsche insieme alla 908 nuova di zecca ordinata dal Re del cool, e fu successivamente scelto per far parte del team Solar Racing per la 12 Ore di Sebring del 1970. Il piano inizialmente era quello di renderlo meccanico numero uno del team di McQueen per la 24 Ore di Le Mans di quell'anno, ma, come illustra il nostro film, Steve fu costretto a ritirare la sua iscrizione alla corsa, per motivi assicurativi.

Altounian finì per lavorare per sei mesi anziché due giorni, occupandosi dell'intera gamma di vetture utilizzate nella pellicola, tra cui spiccava l'iconica Gulf-Porsche 917 numero 20. Per il lavoro profuso, Haig ricevette un regalo speciale da Steve McQueen in persona. È proprio Altounian a raccontare questo aneddoto in una delle scene finali del documentario.

LES SHELDON

Les Sheldon, un amichevole omaccione dotato di una voce dall'intensità naturale, è uno degli intervistati più memorabili di *Steve McQueen: una vita spericolata*. Sheldon ricopriva lo stesso ruolo nel dimenticato documentario svizzero girato sul set, *Song Of Le Mans*, che fu riscoperto in una cineteca parigina. Prima di approdare alla Solar Productions all'inizio del 1970, Sheldon aveva lavorato per 18 mesi con Elvis Presley alla produzione del sottovalutato western del 1969 della stella del rock 'n' roll, *Un uomo chiamato Charro*. Dopo la dissoluzione della Solar, Sheldon ebbe una carriera stellare ad Hollywood, spaziando dal grande al piccolo schermo. Negli anni Novanta, ad esempio, Les è stato consulente di produzione per le serie tv di successo *Oltre la legge - L'informatore*, *Streghe* e *SeaQuest - Odissea negli abissi*. Più di recente, Sheldon ha diretto episodi di *Beverly Hills 90210* e *Dawson's Creek*.

MARIO ISCOVICH

In *Senna*, si vede il team manager della McLaren, Jo Ramirez, trovarsi nella posizione professionalmente scomoda di intermediario tra Prost e Senna. Alla Solar Productions, nell'estate del 1970, invece, Iscovich era l'assistente personale di McQueen, ma nutriva una grande empatia per Neile. Il 1970 era iniziato sotto i migliori auspici, visto che Mario era riuscito ad ottenere una Porsche 908 nuova di zecca, ed aveva contribuito a sviluppare il team Solar, in preparazione per la 12 Ore di Sebring di quella primavera. Come si può vedere nel nostro film, questa nuova scuderia arrivò molto vicina alla vittoria. Dopo questo picco, l'anno del ventunenne Mario peggiorò rapidamente: fu coinvolto in un insabbiamento, si ruppe un arto, e, alla fine, se ne andò dalla Solar. Oltre quarant'anni dopo, Mario riesce a vedere il lato divertente degli straordinari mesi della sua vita di cui parla nel film.

CRAIG RELYEA

Il compianto padre di Craig Relyea, Bob, era il socio in affari di Steve McQueen alla Solar Productions. I due si conobbero sul set de *I magnifici sette*, nel 1960, e lavorarono di nuovo insieme a *La grande fuga*, nel 1963; tra di loro si formò subito un legame molto forte. Bob, purtroppo, è scomparso nel 2013 all'età di 82 anni, ma Craig ha fatto sì che l'eredità di suo padre fosse tramandata attraverso una biografia rivelatrice e godibile, dal titolo *Not So Quiet On The Set*. Come illustrato nel documentario, McQueen e Rosen ruppero burrascosamente durante le caotiche riprese de *Le 24 Ore di Mans*. Craig è comprensibilmente orgoglioso della vita e della carriera di suo padre, che, dopo questa esperienza, si trovò a supervisionare i primi quattro film di James Bond interpretati da Pierce Brosnan. Lo stesso Craig lavorò sul set a *Le Mans* nel 1970 come assistente alla produzione ed ha avuto una carriera di successo come dirigente alla Disney.

BOB ROSEN

Bob Rosen, all'epoca uno dei maggiori dirigenti degli studios hollywoodiani a poco più di trent'anni, fu una delle poche voci della ragione durante la lavorazione de *Le 24 Ore di Le Mans*. Recrutato dalla CBS per gestire la nuova divisione Cinema Center della società, Rosen era inizialmente entusiasta all'idea di collaborare con Steve McQueen e la Solar Productions. La sua versione della storia durante la burrascosa produzione rappresenta uno dei punti *clou* del nostro documentario. Per uno scherzo del destino, come spesso accade ai protagonisti del nostro film, la carriera di Rosen fu riabilitata grazie alla sua collaborazione con il regista di *Grand Prix*, John Frankenheimer, a due suoi grandi successi degli anni Settanta, *Il braccio violento della legge N°2* e *Black Sunday*, in qualità di produttore e produttore esecutivo. A metà anni Novanta, Rosen lavorò come produttore esecutivo a due film di grande successo, *Il corvo - The Crow* e *Spia e lascia spiare*.

«Fu il momento più importante della sua vita».

Neile Adams McQueen

«Come attore, o come regista, se ti ritrovi nella posizione di avere il controllo, devi portare avanti il tuo progetto, fino alla fine. Questo significa che non puoi arrenderti, non puoi permettere di perdere il controllo di nulla. Nessuno prenderà una decisione per te, e nessuno è più intelligente di te».

Steve McQueen

I WONDER PICTURES

I Wonder Pictures è un innovativo sistema di distribuzione nato nel 2013 con la volontà di promuovere il meglio della produzione internazionale di cinema documentario che un pubblico sempre maggiore vuole nelle sale italiane. Forte della stretta collaborazione con l'ormai ampia e consolidata realtà cinematografica di Biografilm Festival, ha nel suo listino il meglio del documentario di qualità e del biopic. I Wonder Pictures offre un punto di vista privilegiato sulla cultura e l'attualità, garantendo al pubblico e all'esercizio continuità di prodotto e un'accurata selezione di titoli.

Unipol Biografilm Collection e I Wonder Pictures

Unipol Biografilm Collection è l'innovativo sistema di distribuzione cinematografica sviluppato da Biografilm Festival che ha deciso, grazie al fondamentale contributo di Gruppo Unipol, di portare nelle sale italiane un'accurata selezione di documentari incisivi ed efficaci nel delineare nuovi modi di analizzare, comprendere e affrontare le complesse dinamiche del mondo contemporaneo.

Contatti:

I Wonder Pictures

Via della Zecca, 2 - 40121 Bologna

Tel: +39 051 4070 166

Tel: +39 051 4071 606

distribution@iwonderpictures.it

www.facebook.com/iwonderpictures